

STUDIOGAGGERO

SAVONA – VIA PIA 130 R – FAX 019/8386702 – TEL 019/829463
CELL. 335/303133 – E–MAIL ing.gaggero@libero.it

El. H

COMUNE DI SPOTORNO

INTERVENTI INTEGRATIVI SUL MOLO SANT'ANTONIO A FAVORE DELLA PESCA ED ALTRE ATTIVITA' COLLEGATE AL MARE

STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

N.P. 2014

Dott. ing. Paolo GAGGERO
C.F. GGGPLA49H27I480D
Collaboratore Dott. Ing. Luca ROSSI

LUGLIO 2017

FILE: archivio/np2014 Spotorno punto pesca

NP 2014

COMUNE DI SPOTORNO

INTERVENTI INTEGRATIVI SUL MOLO SANT'ANTONIO A FAVORE DELLA PESCA ED ALTRE ATTIVITA' COLLEGATE AL MARE

El. H: STUDIO DI PREFATTIBILITA'

AMBIENTALE

Luglio 2017

Dott. Ing. Paolo Gaggero

Collaboratore Dott. Ing. Luca Rossi

INDICE

1. PREMESSE 3
2. DESCRIZIONE DELLE LAVORAZIONI 4
3. CONGRUENZA PAESISTICA e AMBIENTALE 6
4. PIANO URBANISTICO COMUNALE 8
5. VINCOLI 9
6. COMPARTI AMBIENTALI 10
6.1 Aria 10
6.2 Acqua 10
6.3 Rumore 10
6.5 Rifiuti 11

1. PREMESSE

Lo studio di prefattibilità ambientale mira ad individuare la compatibilità del progetto e dell'intervento proposto con quanto indicato dagli strumenti di programmazione di livello anche sovracomunale, la compatibilità con il regime vincolistico e i prevedibili effetti che tali opere possono avere sull'ambiente e sui cittadini.

Lo studio prende in considerazione gli effetti che l'intervento può avere sull'ecosistema e sulla salute dei suoi abitanti, la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale; si è quindi tenuto conto delle caratteristiche sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, della natura delle attività e delle lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento nonché di eventuali vincoli sulle aree interessate.

2. DESCRIZIONE DELLE LAVORAZIONI

La redazione del progetto si pone come obiettivo la manutenzione ed il potenziamento del punto pesca individuato nel molo Sant'Antonio, nel Comune di Spotorno; a tal proposito, le lavorazioni a progetto prevedono:

- Ampliamento di banchina con struttura di ormeggio, sbarco ed imbarco sul lato di ponente del tratto di testata del molo - di lunghezza ml 20,0 e larghezza ml 2,50 - costituito da elementi prefabbricati in acciaio/alluminio e piano di calpestio in doghe di legno esotico. La struttura orizzontale è saldamente unita ad una fila centrale di pali in acciaio DN 250 sp 25, inseriti nella scogliera di scarpata e nel fondale sabbioso sottostante sino alla profondità – 10,0. Al banchinamento si accede tramite una passerella dello stesso materiale assicurata al lato S banchina esistente;
- rinforzo della testata del pennello nella parte verso W, a maggior riparo della zona di ormeggio. La pendenza della parte emersa è di circa 2 ÷ 2,5 / 1 e di quella sommersa oltre – 1,0 è pari a 1,5 / 1;
- completamento della pavimentazione cementizia nel tratto di testa del pennello, con larghezza corrente di ml 4,50 e testata con motivo di ornamento costituito da una rosa dei venti realizzata in pietra. La quota calpestabile della berma è, come attualmente, a ml 2,10 sul l.m.m., raggiungibile con una rampa di pendenza 8%, contenuta entro due cordoli laterali
- la superficie esistente del camminamento sulla berma sarà trattata idoneamente, con riempimenti e un trattamento al quarzo;
- in radice al pennello il tratto curvo di raccordo delle quota stradali e della berma resta assai simile all'attuale, ma sarà leggermente allargato verso sud est con struttura cementizia e parapetto di altezza ml 1,00 e spessore cm 30, avente anche una funzione di riparo dalle ondazioni che si incuneano tra le rocce presenti;
- i salti di quota ed i guard rail della parte a quota Aurelia vengono eliminati e tutta l'area ed il raccordo con quella bassa del pennello saranno pavimentati con elementi cubici autobloccanti, posati su massetto previa formazione del cassonetto. Non è previsto salto di quota tra le parti pedonali e carrabili, ma solo

una differenziazione del colore. Le superfici saranno inclinate trasversalmente del 5‰ per scaricare le acque meteoriche;

- il confine con la Via Aurelia resta definito dall'esistente regolamentare guard rail; così pure i parapetti esistenti in acciaio a barre verticali vengono conservati;
- è previsto l'incremento di illuminazione della parte alta con un ulteriore lampione centrale identico agli esistenti; il percorso di discesa verso il molo ed il molo stesso sono delimitati verso sud est da una successione di faretti segnapasso;
- il tratto di nuova banchina di ormeggio, sbarco ed imbarco viene attrezzato con una colonnina di erogazione di acqua ed energia elettrica a due utenze.

Nella parte alta a livello della Via Aurelia ed in fregio della stessa, nella parte pedonale, è già previsto l'inserimento di una struttura mobile attrezzata per la vendita del pescato ed eventuali piatti preparati. Il punto è attrezzato con una colonnina di erogazione acqua ed energia elettrica.

Nella parte bassa, a ridosso del muro di sostegno del corpo stradale della Via Aurelia, si prevede di costruire un deposito attrezzi da pesca (compreso in progetto) in muratura rivestita in legno, suddiviso in tre comparti di dimensioni 1,00x1,00x1,50.

Lo spazio aderente al deposito potrà essere utilizzato, in caso di necessità, per il riparo delle imbarcazioni da pesca in esito ad alaggio per condizioni meteomarine sfavorevoli.

NOTA_*Il previsto ampliamento della banchina realizza e migliora le condizioni di accessibilità, ormeggio, sbarco ed imbarco. Peraltro non è fruibile in condizioni meteomarine sfavorevoli: la sicurezza dell'ormeggio infatti è ridotta dalle oscillazioni indotte dall'onda residua e, in condizioni di mare molto mosso, il run up sulla scarpata di levante della testa del molo può provocare tracimazione oltre la berma e sulla scarpata di ponente.*

3. CONGRUENZA PAESISTICA e AMBIENTALE

Congruenza paesistica

Il P.T.C.P. ha dato l'avvio ad un lavoro di ripristino paesaggistico, ecologico ed urbanistico, volto a restituire identità e bellezza al territorio ligure. Uno dei maggiori obiettivi a cui il piano tende è quello di conservare e valorizzare, nell'ambito di un sempre più rapido e confuso sviluppo urbanistico-territoriale, il patrimonio ambientale, naturale, paesistico e culturale, ed è per questo che assume molteplici valori, da piano paesaggistico a piano di tutela delle bellezze naturali, delle acque e di difesa del suolo. Nelle seguenti figure si riportano gli stralci degli elaborati che costituiscono il P.T.C.P., in cui ricade l'area di intervento.

Il P.T.C.P. della Regione Liguria indica le seguenti zonizzazioni normative, da considerare nella esecuzione dell'opera.



P.T.C.P. – Assetto insediativo (Zonizzazione ME)



P.T.C.P. – Assetto geomorfologico (Zonizzazione MA)



P.T.C.P. – Assetto vegetazionale (Zonizzazione COL-ISS-MA)

Congruenza ambientale

Come è possibile osservare nella seguente planimetria, l'area di intervento risulta esterna al limitaneo SIC IT 1323271 (subsito orientale) che dista più di 70.00 ml dalla testa del pennello).

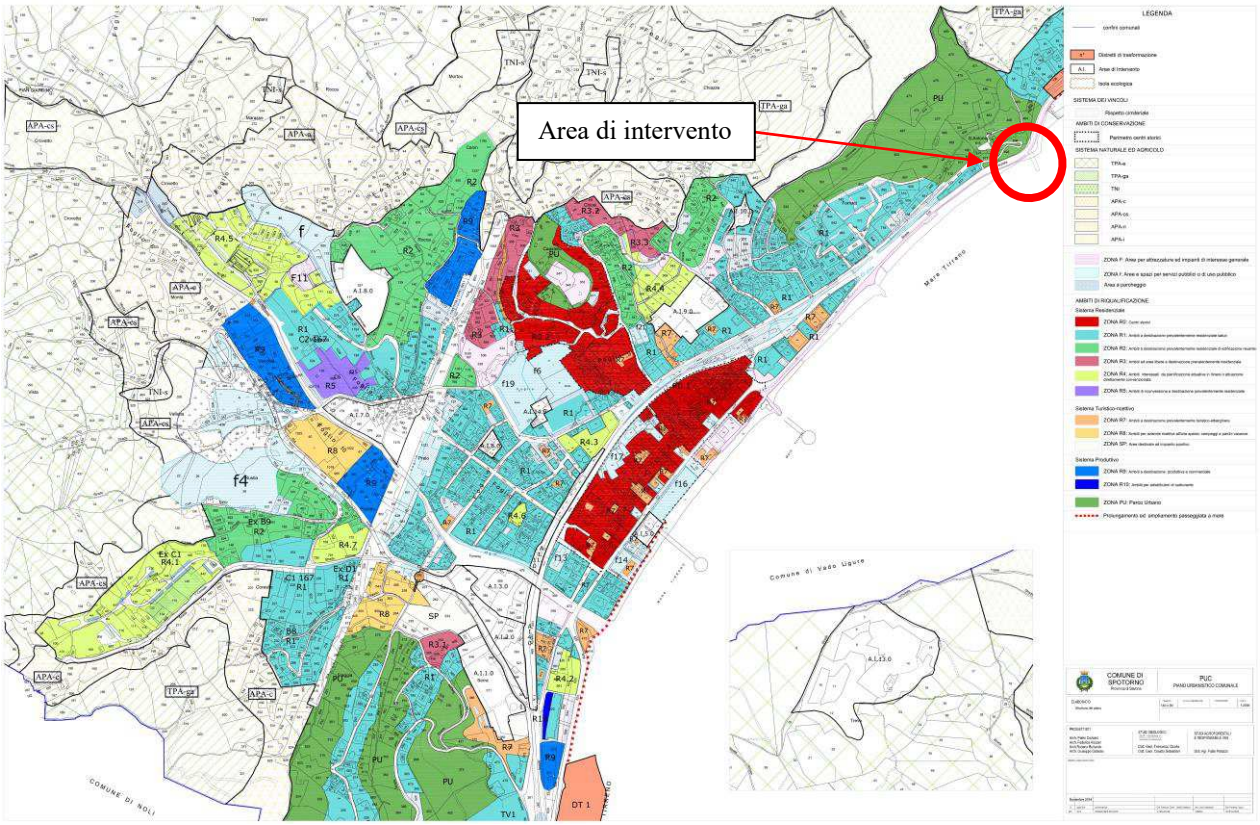


Mappa SIC e ZSC – Fonte: Ambiente in Liguria

4. PIANO URBANISTICO COMUNALE

Il Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) rappresenta uno strumento di gestione del territorio comunale e ne contiene gli indirizzi per le trasformazioni.

Si riporta la tavola di struttura del piano del Comune di Spotorno.

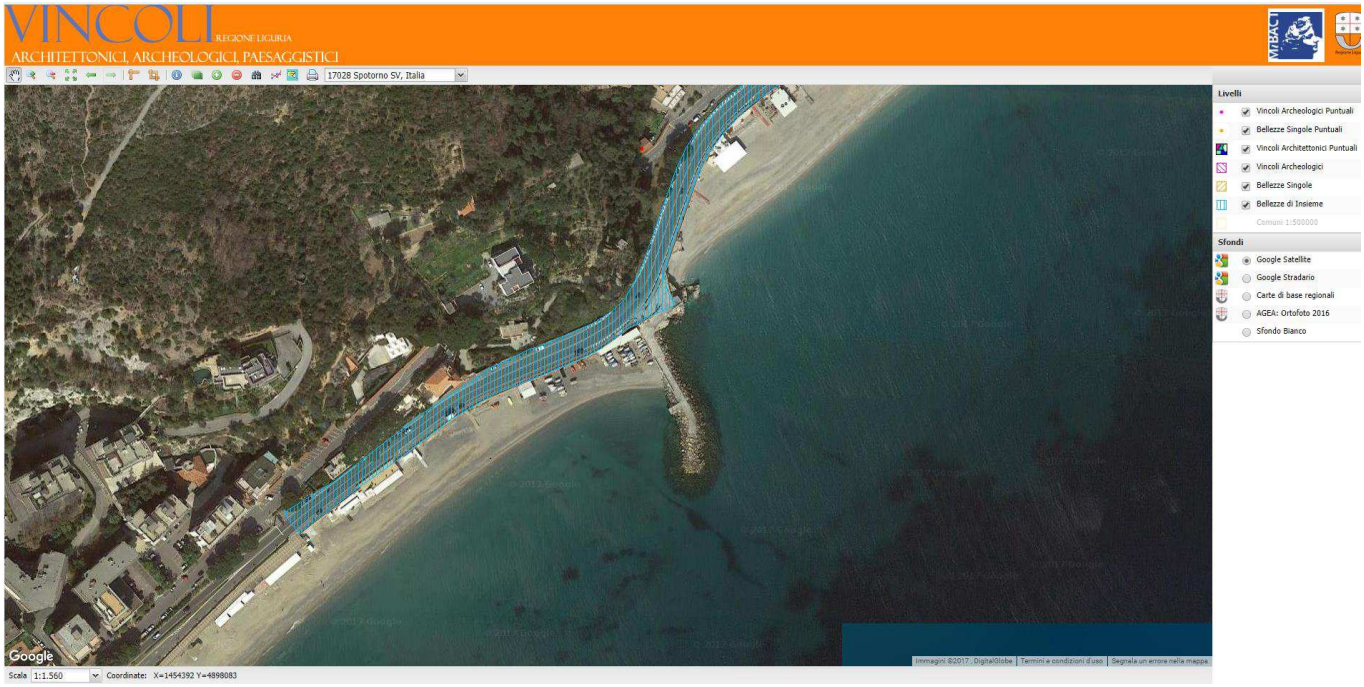


PUC Comune di Spotorno

Come è possibile osservare, l'area di intervento risulta compatibile con la zonizzazione del P.U.C. .

5. VINCOLI

Si riporta quanto pubblicato nel visualizzatore cartografico presente nel sito ''Vincoli in Liguria – Architettonici, archeologici e paesaggistici''



Mentre nell'area del pennello non risulta alcun vincolo, il tratto in aderenza all'Aurelia ricade all'interno della categoria Bellezze di Insieme, in forza del D.M. 20/03/1956, codice vincolo 070546, pubblicato il 10.04.1956 con oggetto : ''SEDE STRADALE DELLA VIA AURELIA PROV SV ESCLUSE TRAVERSE COMUNALI COMUNI DI: VARAZZE, CELLE LIGURE, ALBISOLA S. ALBISSOLA M. SAVONA BERGEGGI SPOTORNO NOLI FINALE L. BORGIO V. PIETRA L. LOANO BORGHETTO S.S. ALBENGA ALASSIO LAIGUEGLIA ANDORA''.

6. COMPARTI AMBIENTALI

6.1 Aria

La realizzazione delle opere interferisce con la componente ambientale “atmosfera” a causa dell’emissione d’inquinanti aeriformi in fase di cantiere.

Gli impatti possibili durante la cantierizzazione si riferiscono essenzialmente alla qualità dell'aria dovuta all'aumento delle emissioni inquinanti e delle polveri; è importante sottolineare come le condizioni meteoclimatiche (in particolare vento e temperatura) siano fattori determinanti nella riduzione od amplificazione dell’inquinamento.

In fase di cantierizzazione le possibili fonti di inquinamento sono legate alle lavorazioni eseguite con i mezzi d’opera e alle nuove realizzazioni.

Per evitare diffusione di polveri dovranno essere impiegati, in condizioni meteo particolari, appositi provvedimenti ad umido (esempio: cannoni di vapore)

6.2 Acqua

In fase di cantiere tutte le attività saranno condotte nel rispetto della disciplina vigente in materia di qualità della risorsa idrica; la realizzazione dell’intervento non necessita di tecnologie con impiego di prodotti contaminanti acque o terreno.

In fase di cantiere gli impatti sono correlati essenzialmente con l’intorbidimento temporaneo delle acque dovute alla posa dei materiali, che saranno comunque lavati preventivamente. I salpamenti non produrranno disturbi.

6.3 Rumore

In fase di cantiere è prevedibile una variazione, comunque non significativa, del clima acustico della zona in relazione all’aumento (pur relativamente modesto) del traffico veicolare indotto dalla presenza del cantiere.

Oltre alle emissioni acustiche imputabili al traffico veicolare derivante dalle attività cantieristiche, si incrementerà anche il rumore connesso all’utilizzo dei macchinari tipici di cantiere: le singole emissioni sonore sono mediamente elevate e sarà quindi importante garantire l’esclusivo utilizzo di mezzi d’opera silenziati e/o comunque conformi alla normativa CEE.

Sarà fondamentale comunque recepire ed applicare le normative vigenti in materia, svolgendo azioni di sensibilizzazione sul personale riguardo la necessità di svolgere le operazioni e mantenere modalità di lavorazione che consentano di minimizzare l'esposizione al rumore.

6.5 Rifiuti

Le attività cantieristiche saranno accompagnate dalla produzione di rifiuti di varia natura. In particolare il materiale demolito in esubero dovrà essere allontanato dalle aree di escavazione senza creare intralcio alle altre attività.

Per quanto riguarda invece gli altri rifiuti derivanti dalla gestione del cantiere verranno adottati i normali principi di raccolta differenziata. Tutte le operazioni di trasporto e smaltimento dei rifiuti saranno svolte in conformità alle vigenti normative di settore e alle norme di tipo infortunistico e d'igiene e tutela degli ambienti di lavoro.