



COMUNE DI S. AGATA MILITELLO (ME)

Il presente elaborato è stato adottato con
delibera C.C. n° 50 del 14.3.90.-

IL SEGRETARIO GENERALE

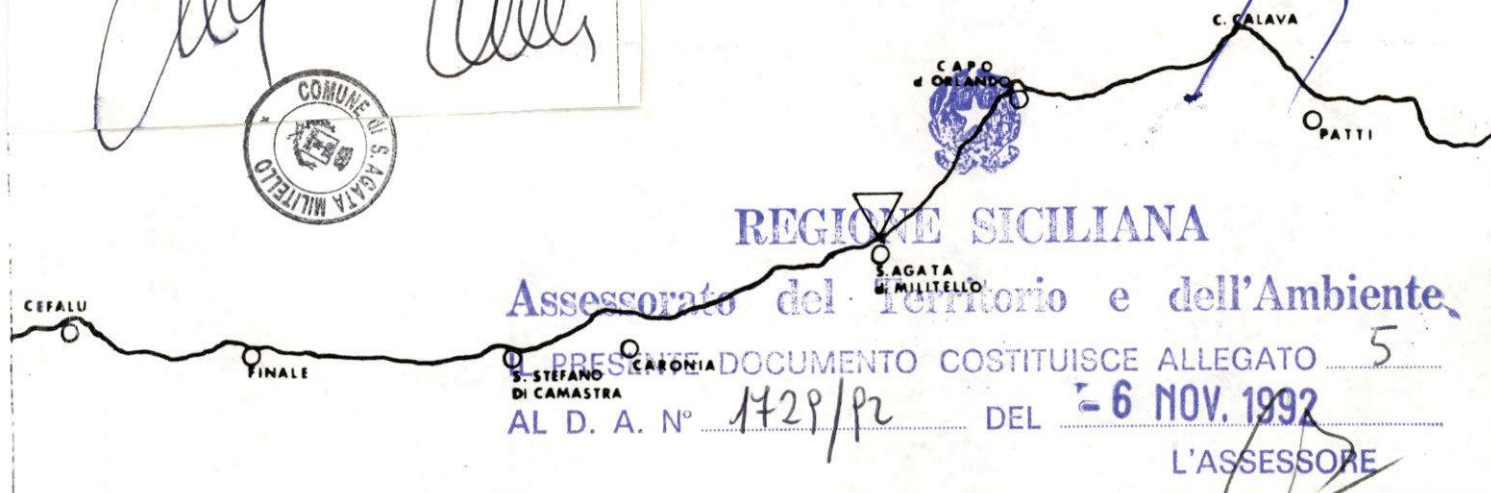
IL SINDACO



VISTO: CON RIFERIMENTO AL PROPRIO VOTO

N. 117 del 17-4-91

IL SEGRETARIO



ASSESSORATO REGIONALE TERRITORIO E AMBIENTE

COMUNE DI S. AGATA DI MILITELLO

PROVINCIA DI MESSINA

PIANO REGOLATORE GENERALE DEL

PORTO DI 2ª CATEGORIA IVª CLASSE

Allegato:	Scala:	IL SINDACO	RELAZIONE DI PROGETTO
5	Disegnato il:		

R E L A Z I O N E

1.	-	PREMESSA	Pag.	3
2.	-	LOCALIZZAZIONE DEL SITO	"	4
3.	-	OPERE MARITTIME	"	6
3.1	-	Notizie sul regime idraulico-marittimo	"	6
3.2	-	Caratteristiche dell'approdo	"	8
4.	-	ATTIVITA' DI SERVIZIO E DI CONTROLLO	"	12
4.1	-	Mercato Ittico	"	13
4.2	-	Delemare	"	14
4.3	-	Magazzini Generali	"	15
4.4	-	Cantiere Navale	"	16
4.5	-	Guardia di Finanza	"	17
4.6	-	Club Nautico	"	18

1. - PREMESSA

Il comune di S. Agata di Militello è attualmente dotato di un piano regolatore di 2° categoria IV classe, redatto dall'Ufficio Genio Civile per le OO.MM. di Palermo, in forza del quale sono in fase di realizzazione i lavori di costruzione del molo di sopraflutto fino alla progressiva 477 ml.

Tenuto conto che il comune aveva manifestato l'intenzione di provvedere ad una variante di P.R. G. tendente alla individuazione di aree funzionali sulle banchine e nello specchio acqueo racchiuse fra le opere foranee, visti gli art. 9 u.c. della L.R. 11/4/1981 n. 65 e 30 della L.R. 29/4/85 n. 21 la giunta municipale deliberava di affidare con disciplinare d'incarico al sottoscritto ing. Francesco Buffa la stesura della variante del P.R. G. del porto.

A tal fine all'art. 3 si precisava, tra l'altro, che l'incarico consisteva in:

- individuazione delle aree di servizio per le attività operative e di controllo dell'ambito portuale, alla luce delle infrastrutture primarie esistenti e future;
- studio della giacitura delle opere foranee, mettendo a confronto disposizioni diverse per orientamento e lunghezza dei moli.

2. - LOCALIZZAZIONE DEL SITO

Particolare importanza riveste la localizzazione del sito per una infrastruttura di tale tipo, in quanto i criteri di scelta derivano da un assieme di fattori fra di loro corredantasi.

Generalmente i fattori influenzanti la localizzazione di un dispositivo portuale sono evidenziati in quelli appresso indicati:

- Le condizioni meteo-marine dello specchio d'acqua antistante;
- Le previsioni dello strumento urbanistico per le zone circostanti;
- Lo stato delle urbanizzazioni primarie della zona ove esso ricade;
- Il sistema dei collegamenti: viario, ferroviario, autostradale;
- Morfologia e geologia dei fondali.

Nel caso in specie molti di questi aspetti, che normalmente condizionano le scelte progettuali, non hanno formato oggetto di scelta, in quanto l'operazione progettuale è stata improntata secondo orientamenti di idraulica marittima e di tecnica economica, non addentrandosi in quelli squisitamente urbanistici.

A titolo, comunque, di inquadramento del sito nell'ambito del territorio comunale, si rileva che il dispositivo portuale è ubicato al limite ovest della zona urbanizzata del centro abitato.

E' inserito nel vigente P.R.G. urbanistico nel quale, a ponente del molo di sopraflutto, è prevista una zona con destinazione turistico-balneare, concepita come naturale propensione dell'indotto turistico creato dal dispositivo portuale.

La zona, in atto dotata di tutte le infrastrutture primarie di urbanizzazione, è collegata alla viabilità comunale esistente, costituita dalla litoranea alla quale si collega in prosecuzione e per la quale, peraltro, è stata progettata una adeguata sistemazione viaria con la previsione di ampi parcheggi previsti nello strumento urbanistico, posti nelle immediate vicinanze dei varchi del sito portuale.

Per ciò che riguarda invece gli aspetti idraulico marittimi, si rileva che, fondamentalmente, l'impianto originario è stato mantenuto nelle sue linee essenziali composte da due moli convergenti parzialmente banchinati e da una banchina di riva ad andamento rettilineo ove sono previsti spazi attrezzati per gli approdi e le attività di servizio e di controllo. Le modifiche riguardano essenzialmente l'ampliamento del bacino interno, la separazione dei flussi tipologici di transito, la regolarizzazione delle linee di accosto, fattori questi che si traducono in pratica in una diversificazione degli spazi banchinati di pertinenza con un ritorno nella gestione della attrezzatura a terra.

3. - OPERE MARITTIME

3.1- Notizie sul regime idraulico-marittimo

L'unità fisiografica che caratterizza detta zona costiera è quella compresa tra Capo Cefalù e Capo d'Orlando.

Nello specchio acqueo antistante l'opera i fondali di 10 m distano mediamente dalla battigia 470 m e quelli di m 100 oltre 5 Km; pertanto può essere considerata una acclività di circa 2,0 %.

Il regime idraulico del paraggio non è particolarmente influenzato da una rete idrografica per l'assenza, nel comprensorio a ponente del sito di che trattasi, di grossi fiumi.

Il paraggio è soggetto alle agitazioni provenienti in massima parte dal quarto quadrante con una traversia secondaria dal primo quadrante.

Il settore di traversia, compreso fra le direttrici condotte per Punta Caronia e Capo d'Orlando, presenta una distanza di mare libero di 394mm per la direzione 323° N, di 549mm per la direzione 278°, di 23 mm per la direzione 44°.

I venti predominanti sono quelli che soffiano dal mare aperto verso la costa, nella direzione di Maestro e Tramontana, con velocità massima di circa 80 nodi.

Meno frequenti sono i venti provenienti da Nord- Nord Est.

Nel paraggio di che trattasi possono giungere agitazioni marine da tutte le direzioni del settore di traversia; le mareggiate che manifestano però maggiore violenza sono quelle che provengono da tramontana, con una

altezza d'onda trentennale al largo di m. 7,81 .

Il settore di traversia ha un'ampiezza geografica di circa 146° .

Lo studio delle agitazioni del moto ondoso entro il dispositivo portuale ha messo in evidenza un'altezza d'onda massima di m 1,00 nella zona dell'avamposto e di m 0,43 nello specchio acqueo nelle condizioni di treno d'onda con direzione di $22^{\circ}50$ N e tempo di ritorno di 5 anni, valori questi del tutto accettabili.

3.2 - Caratteristiche dell'approdo

L'approdo previsto è del tipo a 2 moli, di cui quello sottoflutto è costituito da una bilatera di cui il primo tratto radicato della lunghezza di ml. 478,50 con direzione 6° N e da un secondo tratto della lunghezza di ml. 135 con direzione $337^{\circ}50$ N inclinato di $151^{\circ}50$ rispetto al primo tratto, con il quale è unito mediante un raccordo circolare della lunghezza di ml. 33,80.

Mentre quella di sopraflutto è costituita da una trilatera, di cui il primo tratto radicato della lunghezza di ml. 428 con direzione 20° N, da un secondo tratto della lunghezza di ml. 240 con direzione 48° N inclinata di 152° rispetto al primo tratto, con il quale è unito mediante un raccordo circolare della lunghezza di ml. 11,90, da un tratto terminale di ml. 348, a sua volta unito al precedente da un raccordo circolare della lunghezza di ml. 41,10.

La testata del molo sopraflutto è imbasata su fondali a quota di -16,00 m s.l.m.m., mentre quella del molo sottoflutto è imbasata su fondali a quota di -13,50 m s.l.m.m., configurando così una imboccatura larga ml. 110,00 con fondali variabili da ml. -14,00 a -15,50 s.l.m.m., rivolta verso Est così come detto precedentemente.

In corrispondenza del primo vertice del molo di sopraflutto è stato previsto un molo interno dalle dimensioni di ml. 182 x 25, che delimita lo specchio acqueo in un avamporto ed in un bacino interno.

Il dispositivo portuale così configurato, deriva da una scelta progettuale

legata, sia alla necessità di separare funzionalmente le linee di attracco in base ai traffici che, alle condizioni di agibilità e di sicurezza della navigazione del dispositivo portuale.

Ciò ha consentito di riservare al transito commerciale la zona dell'avamposto e di destinare all'attività peschereccia il molo di sopraflutto ed a quella turistica quello di sottoflutto.

Lo studio idraulico-marittimo peraltro ha sufficientemente dimostrato l'agibilità e la sicurezza sia dell'imboccatura dell'avamposto che dello specchio acqueo interno, mettendo in evidenza l'esaurirsi di qualsiasi diffrazione legata all'agitazione del moto ondoso nell'approssimarsi verso l'interno dello specchio acqueo.

Ad attenuare ulteriormente gli effetti del moto ondoso all'interno del dispositivo sono state previste del tipo antiriflettente le strutture dei moli.

Saranno a giono le banchine dei moli di sottoflutto e di sopraflutto, mentre saranno in cassoni cellulari antiriflettenti il molo interno ed il muro della banchina di riva, strutture queste che favoriscono ulteriormente l'esaurirsi dell'agitazione del moto ondoso entro il bacino portuale.

Il dispositivo portuale prevede un avamposto di circa mq. 63000 con fondali variabili da m -12,00 a -15,00 ed uno specchio acqueo portuale di circa mq. 162.000 con fondali di m -8,00, per il quale si prevede un'escavazione di m 1,00 su una zona estesa circa mq. 10.500,.

Lo specchio acqueo all'interno dei moli foranei, per come già riportato in premessa, è stato suddiviso selettivamente in modo tale da rendere funzionalmente operative le attività espletate sulle banchine, destinate rispettivamente al transito commerciale, peschereccio e turistico da diporto.

Allo scopo pertanto si passa ad analizzare la dotazione per il transito commerciale, per il quale sono state riservate due linee di accosto rispettivamente ubicate nella parte terminale della banchina di sopraflutto e sulla banchina del molo interno.

Per la prima si prevede una linea di accosto di 152 ml. su fondale minimo di 13 m, con piano di banchina a + 1,80 m s.l.m.m., della larghezza di ml. 25.

Per la seconda si prevede una linea di accosto di 182 ml. su fondale minimo di 12 m, con piano di banchina a + 1,80 m S.l.m.m., della larghezza di ml. 25.

In radice alle due linee di accosto è previsto uno sporgente per consentire, l'imbarco e lo sbarco per navi passeggeri roll on-roll off, mentre in testata al molo interno è previsto l'ormeggio di aliscafi.

La zona riservata al traffico peschereccio è racchiusa dal molo interno e da parti delle banchine di riva e del sopraflutto.

Sono previsti sette pontili del tipo a giorno, aperti al traffico veicolare con piazzola in testata per le manovre degli automezzi.

Quattro sono radicati sul molo interno a + 1,80 , con pescaggio minimo di m. 8,00 , ognuno delle dimensioni di ml. 105 x 5 che consentono lo

ormeggio di n. 92 imbarcazioni fino a 12 m. e n. 84 imbarcazioni fino a 15 m..

I rimanenti tre sono radicati sulla banchina di riva a +1,50 , ognuno delle dimensioni di ml. 128 x5 , che consentono l'ormeggio di n. 84 imbarcazioni fino a 20 M. e n. 32 imbarcazioni fino a 30 m.

La dotazione degli accosti viene completata su parte della banchina di sopraflutto per una lunghezza complessiva di ml. 329 , che consente l'ormeggio di n. 32 imbarcazioni fino a 20 m. e n. 15 imbarcazioni fino a 30 m.

Gli accosti dovranno essere dotati di parabordi del tipo elastico, bitte di ormeggio, impianto idrico ed antincendio, impianto telefonico, impianto elettrico e di illuminazione, impianto di segnalazione.

Nella testata della banchina del molo di sottoflutto è previsto un impianto distribuzione carburante.

4 - ATTIVITA' DI SERVIZIO E DI CONTROLLO

Nell'ambito portuale saranno consentite soltanto le attività inerenti la marineria e la nautica da diporto, nonché le attività ad esse collegate.

Allo scopo è stata prevista una colmata di riva banchinata del tipo antiriflettente, dell'estensione di circa mq. 86.000 dove sono stati predisposti degli spazi da adibire a: Mercato Ittico, Delemare, Magazzini Generali, Cantiere Navale, Guardia di Finanza, Club Nautico, rete viaria per manovra e sosta degli automezzi e degli autoveicoli, come meglio evidenziabile dall'all. n. 4.

Nella edificazione dovranno essere osservate le previsioni delle norme di attuazione del Piano Regolatore Generale vigente, le norme del regolamento edilizio comunale, la L. 2/2/74 n°64 e decreti di applicazione, nonché le leggi nazionali e regionali che regolano l'attività del costruire nell'ambito dei territori comunali, che qui si intendono interamente richiamate.

4.1 - Mercato Ittico

In questo edificio delle dimensioni in pianta di ml 30,00 x 60,00 con altezza massima di ml 9,00 saranno consentite attività inerenti lo stoccaggio, la conservazione e la vendita del pescato; parte della costruzione potrà essere adibita a sede di attività sociali o coperativistiche inerenti l'attività peschereccia, sentito il parere del Consiglio Comunale e sempre chè non ostino le attività principali per le quali l'edificio è destinato.

4.2 - Delemare

In questo edificio delle dimensioni in pianta di
ml 10,00 x 30,00 con altezza massima di ml
10,50, saranno consentite le attività di controllo
delle attività portuali, da esplicarsi da parte degli
organismi delle autorità competenti.

4.3- Magazzini Generali

In questo edificio delle dimensioni in pianta di ml. 40,00 x 60,00 con altezze massime di ml 9.00 saranno consentite attività inerenti: lo stoccaggio, la conservazione, la vendita di merci di vario genere inerenti l'attività marinara e la nautica da diporto; i servizi legati alle prime necessità dell'attività marinara e diportistica, quali ad esempio il ristoro e il presidio sanitario.

Parte di questo edificio potrà essere adibito ad usi diversi da quelli per i quali esso è previsto, fermo restando le modalità e limitazioni imposte a proposito del Mercato Ittico.

4.4 - Cantierè Navale

In questo edificio delle dimensioni in pianta di ml. 40,00 x 80,00 con altezza massima di ml. 9,00 saranno consentite attività cantieristiche di :
rimessaggio dei natanti e dei motori marini delle imbarcazioni utilizzati dalla marineria e dalla nautica da diporto; riparazione o nuova costruzione di imbarcazioni; manutenzione e riparazione di motori marini; stoccaggio, conservazione e vendita di natanti, motori marini e accessori per la pesca e da diporto. A completamento delle attività connesse alla cantieristica è stato previsto uno scalo d'alaggio della larghezza di ml 25,00 con pendenza del 10%, ubicato nella zona di minore agitazione dello specchio acqueo, con annessa un'ampia superficie di circa mq 30.000 per il rimessaggio all'aperto delle imbarcazioni.
E' stato inoltre previsto un piccolo bacino di carenaggio delle dimensioni di ml. 10,00 x 35,00 per l'alaggio delle imbarcazioni da effettuarsi mediante "travel-lift".

4.5 - Guardia di Finanza

In questo edificio delle dimensioni in pianta di ml. 10,00 x 30,00 con altezza massima di ml. 10,50 saranno consentite le attività di controllo delle attività -portuali, da esplicarsi da parte degli organismi delle autorità competenti.

4.6 - Club Nautico

Questo edificio, delle dimensioni in pianta di ml 10,00 x 30,00 con altezza massima di 10,50 ml. sarà destinato ad ospitare attività legata alla nautica da diporto da esplicarsi da associazioni o circoli riconosciuti dalle federazioni nazionali a cui dovranno essere collegati.

