

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa Gallura

PORTO DI OLBIA
SERVIZIO DI REDAZIONE DELLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE
DEL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE.



Il Responsabile del procedimento

Dott. Ing. Alessandro Meloni

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale

Prof. Avv. Massimo Deiana
Avv. Natale Ditel

Il Progettista

Dott. Ing. Alessandro Meloni

Firmato digitalmente da

Alessandro Meloni

CN = Alessandro Meloni

O = AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL

I Collaboratori

Dott. Ing. Alessandro Cassitta

Firmato digitalmente da

ALESSANDRO CASSITTA

O = AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

Elab./Tav.

A.01

Sezione:

A: RELAZIONI

Data:

NOVEMBRE 2023

Scala:

Titolo elaborato :

ELENCO ELABORATI

Rev.	Data	Descrizione	Eseguito	Controllato	Approvato

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia 2023	Titolo elaborato: Elenco Elaborati
		Data: Novembre 2023

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA
PORTO DI OLBIA 2023**

**ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL PRP DEL PORTO DI
OLBIA**

ELENCO ELABORATI

SEZIONE A: RELAZIONI

A.01 – Elenco elaborati

A.02 – Relazione generale

A.03 – Relazione ambientale sintetica

SEZIONE B: TAVOLE GRAFICHE

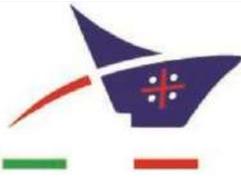
D.01 – Corografia di inquadramento

D.02 – Inquadramento urbanistico e regime dei vincoli

D.03 – Piano Regolatore Portuale Vigente

D.04 – Confronto tra PRP vigente e ATF

D.05 – Configurazione di ATF



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa Gallura

PORTO DI OLBIA
SERVIZIO DI REDAZIONE DELLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE
DEL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE.



Il Responsabile del procedimento

Dott. Ing. Alessandro Meloni

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale

Prof. Avv. Massimo Deiana
Avv. Natale Ditel

Il Progettista

Dott. Ing. Alessandro Meloni

Firmato digitalmente da
Alessandro Meloni

CN = Alessandro Meloni
O = AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

I Collaboratori

Dott. Ing. Alessandro Cassitta

Firmato digitalmente da

ALESSANDRO CASSITTA

O = AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

Elab./Tav.

A.02

Sezione:

A: RELAZIONI

Data:

NOVEMBRE 2023

Scala:

Titolo elaborato :

RELAZIONE GENERALE

Rev.	Data	Descrizione	Eseguito	Controllato	Approvato

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

AUTORITA' DI SISTEMAPORTUALE MARE DI SARDEGNA

Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia

Relazione Generale

Indice

1	Premesse.....	3
2	Il Porto di Olbia	5
	2.1 Classificazione del porto	5
	2.1.1 Vista d'insieme del porto di Olbia.....	5
	2.1.2 Le funzioni vigenti	8
	2.1.3 I Piani Regolatori Portuali vigenti del Porto di Olbia.....	10
	2.2 Motivazioni della richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale	14
	2.3 La proposta di ATF	14
3	Compatibilità con i vigenti strumenti urbanistici	18
4	Aspetti ambientali.....	20
5	Conclusioni	21
6	Stima delle opere	23

1 Premesse

Il Porto di Olbia è normato da due piani regolatori, uno approvato nel 1981, relativo al cosiddetto "Porto Interno" ed al pontile "Isola Bianca" (costituenti il porto commerciale), e l'altro del 1998, riferito al "Porto Industriale" (denominato ormai Porto Cocciani).

La presente Relazione generale esamina la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (di seguito ATF) del PRP del porto di Olbia relativa alla banchina di riva che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza ed alla banchina prospiciente Via Poltu Ezzu fino all'intersezione con il viadotto della E840 (Strada Maggiore Pietro Bonacossa).



Figura 1-1 Inquadramento area interessata dall'adeguamento Tecnico Funzionale

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

Il Molo Bosazza è un'opera di forma rettangolare, con asse principale orientato, all'incirca, secondo la direzione Nord-Sud, largo circa 26 m e dotato di due banchine di diversa lunghezza, lunghe rispettivamente circa 130 m, quella orientale, e circa 60 m, quella occidentale. Sulla testata, in corrispondenza dello spigolo Est, è presente uno scivolo di alaggio largo circa 4 m, mentre la restante porzione è banchinata.

La sponda del tratto che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza ha uno sviluppo di circa 50 ed è rivestita con una scogliera in massi naturali, la sponda che si estende dalla radice della banchina di ponente del molo Bosazza in un primo tratto (sviluppo circa 97 m) è rivestita con una scogliera in massi naturali mentre nel tratto successivo (sviluppo circa 210 m) è banchinata.

Tutte le suddette banchine/sponde sono storicamente utilizzate per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto (vedi Figura 1-1).

Le aree a terra del molo Bosazza, in parte attrezzate a verde, in passato sono state utilizzate per servizi connessi alla nautica e per il parcheggio delle autovetture dei possessori delle imbarcazioni ormeggiate alle banchine del molo. Negli ultimi anni sia le banchine che le aree a terra del molo Bosazza, a causa del cattivo stato di conservazione nel quale versano le strutture e le pavimentazioni, sono state interdette all'uso e l'accesso al molo risulta impedito da una fila di new-jersey.

Sia la sponda che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza che quella che dalla radice della banchina di ponente del molo Bosazza arriva fino al viadotto della E840, da molti anni sono utilizzate per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto.

La proposta del presente ATF riguarda il recupero del molo Bosazza e delle banchine/sponde ai fini del loro utilizzo per l'installazione di strutture per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto e per servizi portuali connessi alla nautica da diporto in continuità con quanto già proposto ed approvato con un ATF redatto nel dicembre del 2021 e sul quale il CSLLPP ha espresso parere favorevole con voto 9/2021 nell'adunanza del 21/04/2021 per la realizzazione di un polo della nautica da diporto.

Si fa presente, sin dalle premesse, che la destinazione funzionale proposta per il molo Bosazza, per la banchina/sponda compresa tra il molo suddetto ed il molo Vecchio e per la banchina prospiciente via Poltu Ezzu, risulta pienamente coerente con la pianificazione del Comune di Olbia che nel Piano Urbanistico Comunale destina lo specchio acqueo compreso tra i due Moli ad "Ampliamento Porto Turistico".

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

2 Il Porto di Olbia

2.1 Classificazione del porto

Il Porto di Olbia, classificato nella 2° categoria, 2° classe (2°serie) con il Regio Decreto 3/06 /1888, n. 5477 (richiamato nel R.D. 25/06/1899, n. 310), successivamente classificato nella stessa 2° categoria, 1° classe, con D.I. 4/12/1976 n. 4259, attualmente appartiene alla 2° categoria prevista dalla legge del 28/01/1994 n. 84 (art.4,1° co.) e, in quanto sede dell'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci, istituita con D.P.R. 29/12/2000, ad una delle prime due classi di detta categoria (art. 8 bis, co. 1, lett. a, della legge 27/02/1998, n. 30), per le quali l'onere relativo alla realizzazione di opere di grande infrastrutturazione è a carico dello Stato (art. 5, co. 8, legge 84/89).

2.1.1 Vista d'insieme del porto di Olbia

Il porto di Olbia, famoso nel mondo per essere diventato la principale porta della Costa Smeralda, oltre a rappresentare uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo con circa quattro milioni di passeggeri/anno, è anche un importante scalo commerciale con oltre sei milioni di tonnellate di merci.

L'infrastruttura portuale è suddivisa in tre aree: **Porto Cocciani e Pontile Palmera**, inseriti nel tessuto industriale della città; parte interna del golfo comprendente il **Porto interno**, oggi utilizzato da unità da diporto e piccole navi da crociera, e l'antico **Porto Romano**; **Pontile Isola Bianca**, con numerosi attracchi utilizzati da navi Ro-Pax, Ro-Ro e da crociera.

Il **Pontile Isola Bianca** (vedi Figura 2-1) è costituito da una striscia di terra artificialmente riempita, dove insistono 11 attracchi. Gli accosti sono destinati principalmente alle navi traghetto Ro-Pax, adibite al trasporto passeggeri e veicoli commerciali in servizio di linea con il Continente, e alle navi da crociera. L'attracco n°9, i cui lavori sono stati ultimati nel corso del 2008, è destinato alle navi da crociera.

La striscia di terra è composta da numerosi piazzali destinati a parcheggio e sosta degli autoveicoli commerciali e dei semirimorchi, per un totale di 107.894 m².

All'interno dell'area portuale è situata la stazione marittima, progettata per accogliere fino a 6.000 passeggeri al giorno, che si sviluppa su una superficie utile pari a circa 6.054 m²

più ulteriori spazi coperti, quali portici e terrazzi, per 958 m² da incrementare poi dei locali destinati alla stazione radio al quarto piano della torre centrale.

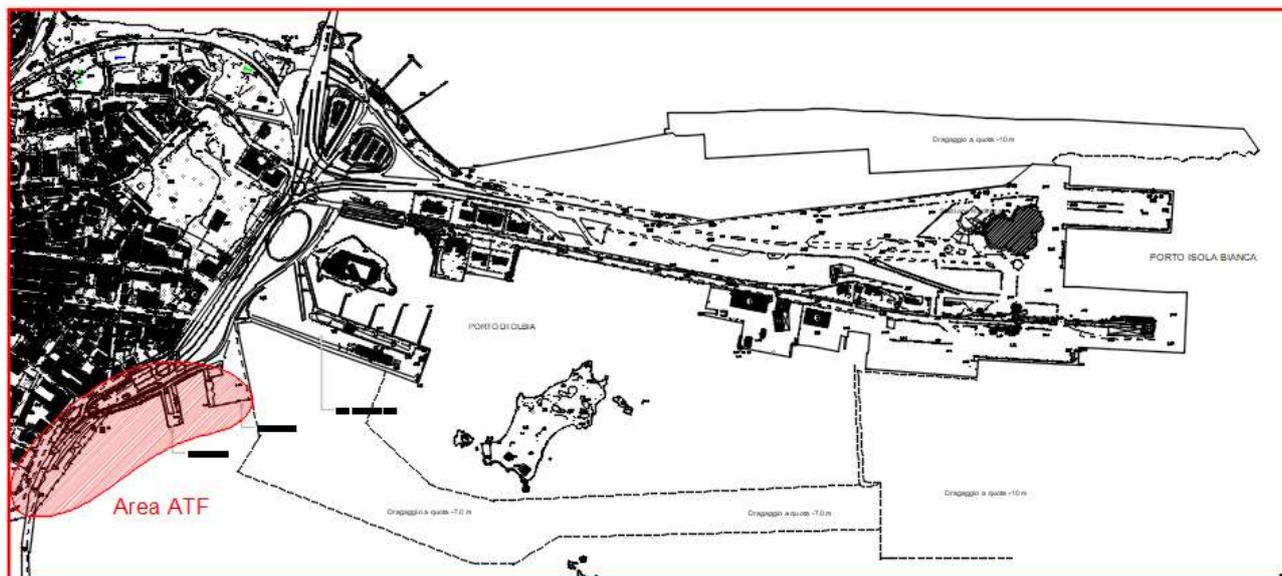


Figura 2-1 Inquadramento area interessata dall'ATF

La struttura riesce a smaltire punte di traffico sino a 17.000 passeggeri al giorno. All'interno, oltre ad un'ampia sala di attesa per l'imbarco, un ristorante ed un bar, sono ubicati gli uffici decentrati di vari Enti ed Amministrazioni ed è assicurato un servizio di guardia medica.

Il **Porto Interno** (vedi Figura 2-2), si trova a Sud della radice del Pontile dell'Isola Bianca e vi si accede attraverso un canale, ampio circa 100 m, attualmente praticabile da navi con pescaggio non superiore a 6 m.

Tale porzione del porto è costituita da:

- il Molo Benedetto Brin, di forma rettangolare, lungo 305 m e largo 61 m, con asse principale orientato da Ovest verso Est, raccordato a terra con una banchina inclinata di 45° rispetto all'asse; il lato meridionale del molo (banchina Sud) è attualmente destinata all'ormeggio saltuario del naviglio diportistico ed alle navi da crociera di piccole dimensioni. La banchina Nord è destinata storicamente alla navigazione da diporto, con imbarcazioni ormeggiate a pontili radicati alla banchina stessa;
- il Molo Vecchio, anch'esso di forma rettangolare, con asse principale orientato, all'incirca, secondo la direzione Nord-Sud, largo circa 73 m e dotato di due banchine di diversa lunghezza, lunghe rispettivamente circa 130 m, quella orientale, e circa 60 m, quella occidentale;

- il Molo Bosazza, di forma rettangolare con asse parallelo a quello del molo Vecchio, di larghezza pari a circa 26 m e banchine laterali lunghe circa 66 m quella orientale e circa 58 m quella occidentale, destinate ad accogliere il naviglio minore e diportistico;
- la Banchina di Via Poltu Ezzu, destinata per il naviglio minore e diportistico;
- il Porto Romano, utilizzato da natanti da diporto, da pesca e da altre attività.

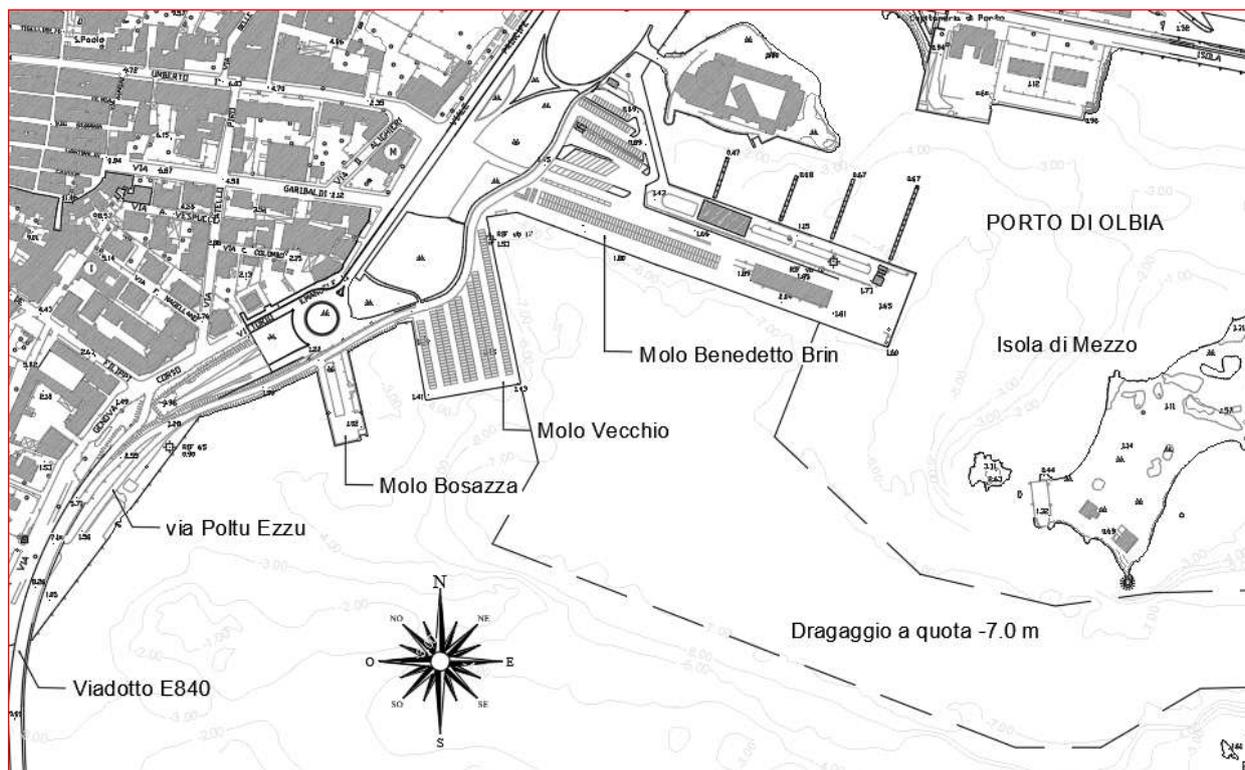


Figura 2-2 Inquadramento Porto Interno

Il **Porto Cocciani** (vedi Figura 2-3), posto a Nord di Olbia, tra Punta Ginepro e Punta Istaula, rappresenta il Porto Industriale, l'unico attrezzato con una gru su rotaie da 32 tonnellate di proprietà dello Stato (recentemente dimessa), e due gru mobili di proprietà del CINES e concesse in affitto all'impresa Corridoni.

Sulle due lunghe banchine vengono movimentate merci di vario genere. Lo scalo è adibito a navi da carico tradizionali e navi Ro-Ro destinate al trasporto di semirimorchi e veicoli commerciali.



Figura 2-3 Inquadramento Porto Industriale di Cala Cocciani

2.1.2 Le funzioni vigenti

Il porto di Olbia assolve attualmente alle seguenti funzioni:

- terminale marittimo di primaria importanza nel panorama nazionale per i collegamenti su ruota Sardegna – continente, sviluppati per mezzo dei traghetti denominati rispettivamente Ro-Pax (traffico misto di merci e passeggeri) e Ro-Ro (traffico tutto merci);
- traffico di merci varie con navi convenzionali;
- traffico di navi da crociera.

Nel golfo è presente una notevole flotta di unità da diporto, e diffusa, lungo il perimetro settentrionale e un'importante attività cantieristica a servizio della nautica da diporto. Inoltre, sempre all'interno del golfo è situato un modesto terminale a servizio di un'industria alimentare, la Palmera, che fino ai primi anni del secolo scorso procedeva alla lavorazione e all'inscatolamento del tonno e riceveva periodicamente navi trasportanti la materia prima.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

Attualmente tale attività, dopo un periodo di sospensione, è stata rilevata da un'altra società del settore che ha ripreso la stessa produzione.

Il traffico di navi Ro-Pax e Ro-Ro si svolge principalmente lungo le banchine del terminale di Isola Bianca. Il traffico delle navi da crociera si svolge in corrispondenza delle banchine denominate 1 e 2, che vengono anche utilizzate per le navi Ro-Ro e Ro-Pax, e l'attracco n°9. Presso la radice del terminale di Isola Bianca, lungo la sponda meridionale, trovano ricovero i mezzi della Capitaneria di Porto e le imbarcazioni da diporto. I rimorchiatori non hanno una collocazione precisa, ma vengono ormeggiati lungo tratti di banchina non occupati da navi.

Lungo la banchina della parte già realizzata del porto di Seno Cocciani vengono ormeggiate navi del tipo Ro-Ro e navi convenzionali traffico merci; queste vengono trasferite a terra per mezzo di gru semoventi.

La portualità turistica è diffusa, in modo talvolta precario, lungo tutto lo sviluppo del golfo. Esistono alcuni ormeggi modernamente organizzati: all'interno del primitivo porto commerciale, sul lato Nord del Molo Brin; alla radice Nord del terminale di Isola Bianca, nella zona di costa compresa fra la radice ed il viadotto di attraversamento dell'insenatura del Porto Romano; nel nuovo porto turistico costruito lungo la sponda meridionale del golfo, in prossimità dell'isola del Cavallo, in località Sa Marinedda.

Numerose unità da diporto sono ormeggiate lungo la costa settentrionale del golfo, in prossimità dei cantieri navali sorti numerosi negli ultimi anni e costituenti una realtà importante a servizio di una clientela spesso facoltosa che nel periodo estivo trova ormeggio nei numerosi porti turistici che costellano la Gallura e la Costa Smeralda in particolare.

L'attività cantieristica interessa praticamente l'intera costa, tranne l'interruzione rappresentata dal porto di Seno Cocciani e quella corrispondente all'attracco isolato della Palmera.

Infine, dal punto di vista dei traffici marittimi è da segnalare la presenza di numerose unità, sia destinate alla piccola pesca che al diporto, di lunghezza molto limitata, nei due bracci di mare con cui termina ad Ovest il Golfo, oltre i due viadotti che li attraversano.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

2.1.3 I Piani Regolatori Portuali vigenti del Porto di Olbia

Il primo Piano Regolatore Portuale (PRP) di Olbia è stato predisposto dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Cagliari in data 22/07/1957, approvato dalla Commissione per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei Piani Regolatori dei Porti Marittimi Nazionali, con voto n. 2061, reso nella riunione del 16/10/1958.

Riesaminato dalla stessa commissione con voto n. 2365 del 19/2/1959, approvato dal Consiglio Superiore in Assemblea Generale con voto n. 914 del 21/05/1959, fu approvato infine, ai sensi della legge 1246 del 3/11/1961, con Decreto Interministeriale (Lavori Pubblici e Marina Mercantile) del 08/02/1962 n.1300.

Il PRP è stato poi integrato da cinque varianti e da un adeguamento tecnico funzionale. Si riporta di seguito la cronologia che ha interessato l'aggiornamento del suddetto PRP:

- Variante del 17/03/1964: approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.1914 del 17/12/1964 ed approvata a tutti gli effetti con il Decreto Interministeriale n.1020 del 13/02/1965.
- Variante del 11/08/1967: approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 252 del 15/03/1968 ed approvata a tutti gli effetti con Decreto Interministeriale n.1756 del 31/05/1968.
- Variante del 30/09/1972: approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 1063 del 13/12/1972 ed approvata definitivamente con il Decreto interministeriale n. 351 del 5/3/1973.
- Variante del 21/04/1980: approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Decreto Interministeriale 28/06/1981, n. 2033, sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici reso nel corso dell'Adunanza generale del 17/10/1980.

Con l'approvazione della Variante del 1981, si può dire che il Porto di Olbia abbia ricevuto, in seguito alle mutate esigenze portuali, una ristrutturazione sostanziale attraverso una serie di interventi necessari a garantire una soluzione agli ingenti problemi di traffico, specie nei periodi di massimo afflusso.

Già nel 1981 tutta la sponda sud del Molo Benedetto Brin era utilizzata per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto.

I più recenti interventi sono stati presentati negli anni successivi al 1981:

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

- Variante del 20/12/91: approvato con Decreto Ministeriale 23/03/93, su parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici 28/04/92 n. 138, concernente la configurazione dei terrapieni delle corsie del pontile Isola Bianca.
- Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale, elaborato in data 11 febbraio 2004, approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. con voto n. 52 del 10/03/2004. L'adeguamento prevede la "profilatura" del pontile Isola Bianca, con realizzazione di due accosti laterali lato Nord (denominati, anche se in contrasto la preesistente numerazione degli attracchi, attracchi 1 e 2), ciascuno di lunghezza pari a circa 275 m, e la realizzazione di un ulteriore accosto sul lato sud, a sud-ovest dell'attuale accosto n. 8, denominato attracco n°9, e l'escavazione a -10 m s.l.m.m. di un vasto specchio acqueo antistante i nuovi attracchi.
- Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale, elaborato in data 21 dicembre 2020, approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. con voto 9/2021 nell'adunanza del 21/04/2021. L'adeguamento prevede l'estensione della funziona nautica da diporto, già presente nella porzione settentrionale del molo Brin, alla porzione meridionale dello stesso molo ed alle banchine del molo Vecchio ed il recupero del fabbricato "Ex Officine Mameli" presente nel molo Brin che quindi verrà destinato a servizi connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino.
- Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale, elaborato nel maggio 2022, approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. con voto 86/2022 nell'adunanza del 4/10/2022. L'adeguamento prevede la rettifica degli attracchi 8 e 9 collocati lungo il lato sud del pontile Isola Bianca e la realizzazione di due vasche di colmata per il contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi collocate a nord del Pontile Isola Bianca nel tratto prospiciente lo stabilimento ex Palmera.

Nell'elaborato grafico D03 è riportata la planimetria con la configurazione del PRP vigente così come risulta dalla configurazione della variante del 1981 e delle modifiche introdotte con gli ATF che sono stati redatti negli anni successiva alla sua approvazione.

Il Piano Regolatore del Porto Industriale di Seno Cocciani, redatto per l'allora Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione di Olbia da un gruppo di progettisti costituito dal prof. Ing. Alberto Noli, dal dr. Ing. Davide Paganelli, dal dr. Ing. Tomaso Porcheddu, dalla Soc.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale Data: Novembre 2023
---	---	---

Polytecna Harris, è stata approvata dal Consiglio Superiore con voto n°178 reso nell'adunanza del 23/10/1981 e col D.M. 18 febbraio 1982 n° 5247.

Il Piano prevedeva banchine con fondale al piede di 10 m per uno sviluppo lineare di 1250 m, terrapieni per circa 60 ha ed una darsena di servizio con una superficie pari a circa 2 ha. La progettazione esecutiva completa del porto comprendeva gli edifici, gli arredi e gli impianti tecnologici, oltre all'accesso stradale e all'accesso ferroviario, progettato in funzione della possibilità di inserimento di un terminale destinato ad alleggerire lo scalo di Golfo Aranci.

Successivamente, dovendo proseguire con la progettazione esecutiva dell'intero porto e di un primo stralcio funzionale, fu richiesto da parte dell'appena costituito Ministero dell'Ambiente uno Studio di Impatto Ambientale, assoluta novità per quei tempi. Nel corso dell'esame del suddetto Studio emerse la necessità di ridurre la larghezza del terrapieno addossato al confine settentrionale del porto.

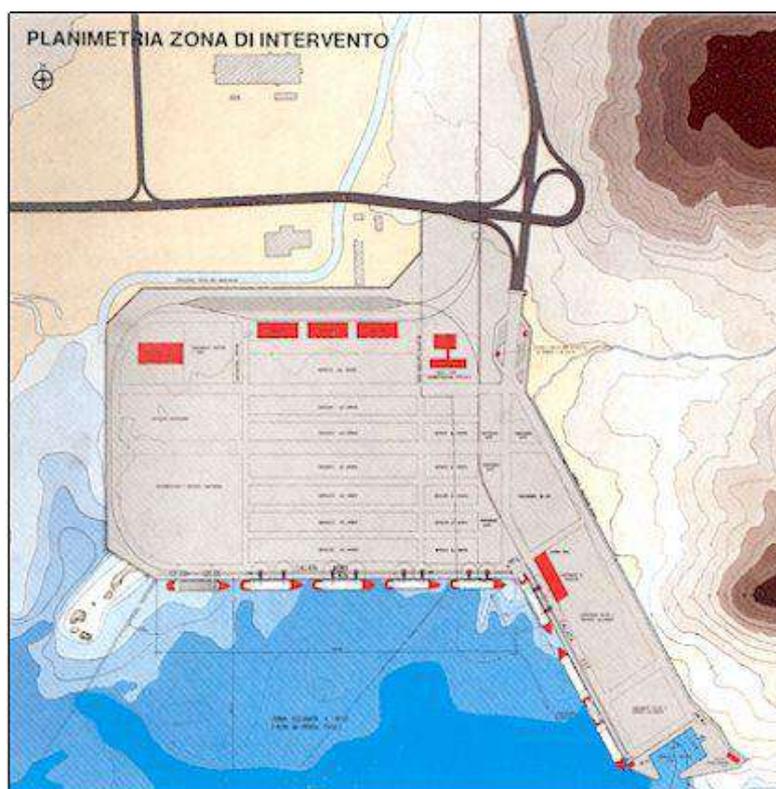


Figura 2-4 – Prima versione del PRP del porto industriale di Seno Cocciani

Fu pertanto approntata una soluzione di variante, riportata nelle Tavole 2 e 3, che soddisfaceva le esigenze ambientali, anche se non ottenne l'approvazione da parte del competente Ministero.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

In vista dell'utilizzazione del finanziamento assentito, fu deciso di eseguire unicamente la parte del PRP approvato che non risultava in contrasto con la soluzione di variante predisposta. Questa fu approvata solo più tardi, come adeguamento tecnico funzionale del PRP vigente, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 29/09/1998 prot. N°402. Tuttavia, nonostante l'approvazione del Consiglio, il Ministero dell'Ambiente prima di formalizzare il proprio assenso, anche a seguito dell'intervento della Commissione Europea con parere motivato n.1999/2257 del 17 dicembre 2002, rilevò l'obbligo di sottoporre l'intervento a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, secondo le disposizioni della Direttiva 85/337/CEE, in quanto erano previsti avanzamenti della linea di costa a seguito degli interramenti.

Considerato che tale procedura non è stata avviata l'attuale configurazione delle opere del Porto Industriale di Seno Cocciani va considerata come configurazione finale di PRP vigente per questa porzione di porto.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

2.2 Motivazioni della richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale

L'esigenza di procedere all'estensione della funzione nautica da diporto, già presente nel Molo Brin e nelle banchine del Molo Vecchio anche alla banchina che collega il molo Vecchio con il Molo Bosazza, al molo Bosazza ed alla banchina prospiciente via Poltu Ezzu che va dalla radice della banchina di ponente del suddetto molo fino al viadotto delle E840, nasce dalla volontà di sanare una situazione che vede, tale aree/banchine, utilizzate da 20 anni per l'ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto.

Sanare tale situazione permetterebbe anche di coinvolgere, nella strategia di sviluppo di questa porzione del porto di Olbia, anche il risanamento del molo Bosazza, attualmente in cattivo stato di conservazione, che sarà potrà essere utilizzato per servizi portuali connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino.

Si fa presente che l'attuale destinazione delle aree in oggetto al traffico commerciale risulta in contrasto sia con la pianificazione del Comune di Olbia che nel Piano Urbanistico Comunale destina tutto lo specchio acqueo prospiciente ad "Ampliamento Porto Turistico", sia con le strategie di sviluppo del complesso portuale di Olbia che hanno nel tempo promosso il trasferimento di tutti i traffici commerciali che si svolgevano in questa porzione del Porto Interno nel Porto Industriale di Seno Cocciani allontanandoli dalla città mentre la conversione di tutto il Porto Interno alla nautica da diporto risulta pienamente coerente con i suddetti atti di pianificazione.

2.3 La proposta di ATF

Nelle immagini di seguito riportate è rappresentata l'evoluzione del Molo Brin, del Molo Vecchio e di tutta l'area a terra, sin dalla sua radice, a partire dal 2005 ad oggi.

Dall'esame delle immagini emerge chiaramente anche il percorso di trasformazione di tutto il waterfront cittadino, sul quale si intestano i due Moli, operata dal comune di Olbia, volto alla creazione di un'area cerniera e di transizione porto-città propedeutica anche alla conversione funzionale di tutta quella porzione del porto interno di competenza della AdSP alla nautica da diporto.

Nell'ultima immagine è riportata la configurazione di ATF proposta coerente sia con la loro destinazione che con la configurazione del tratto di lungomare al quale si collegano.

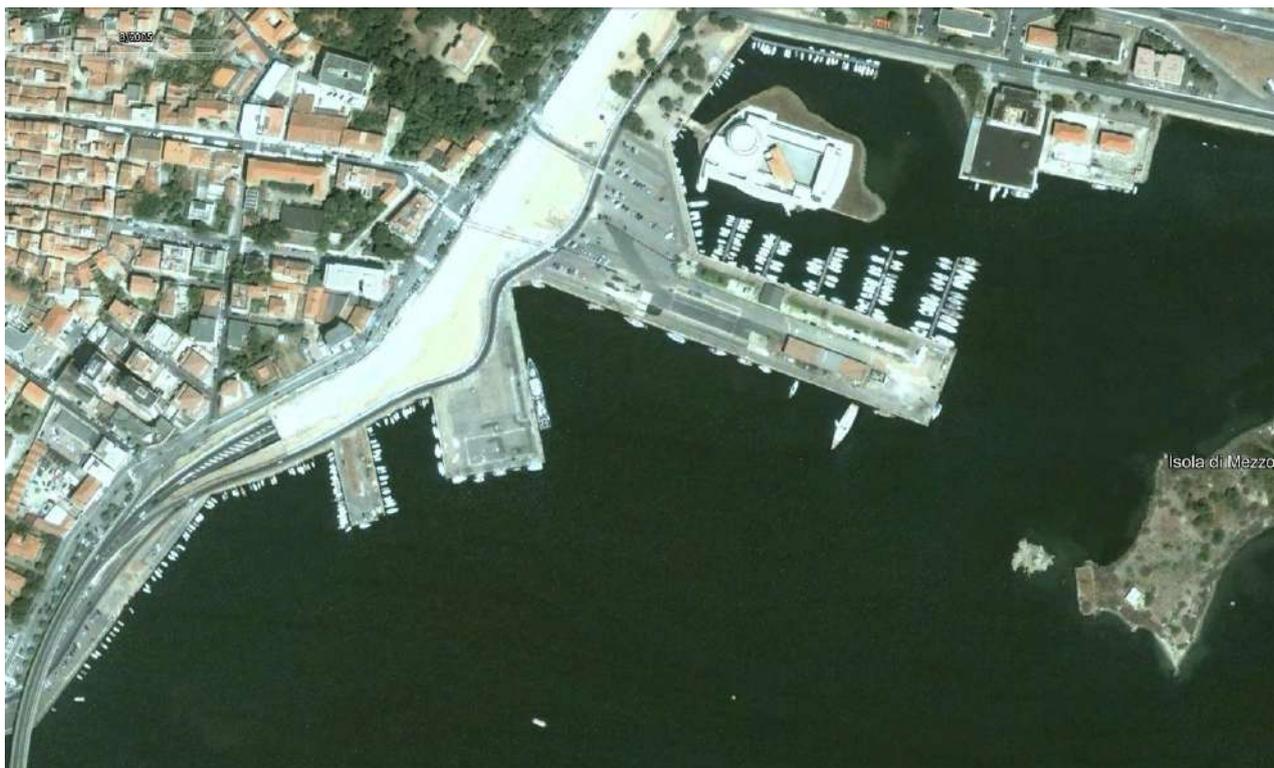


Figura 2-5 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2005

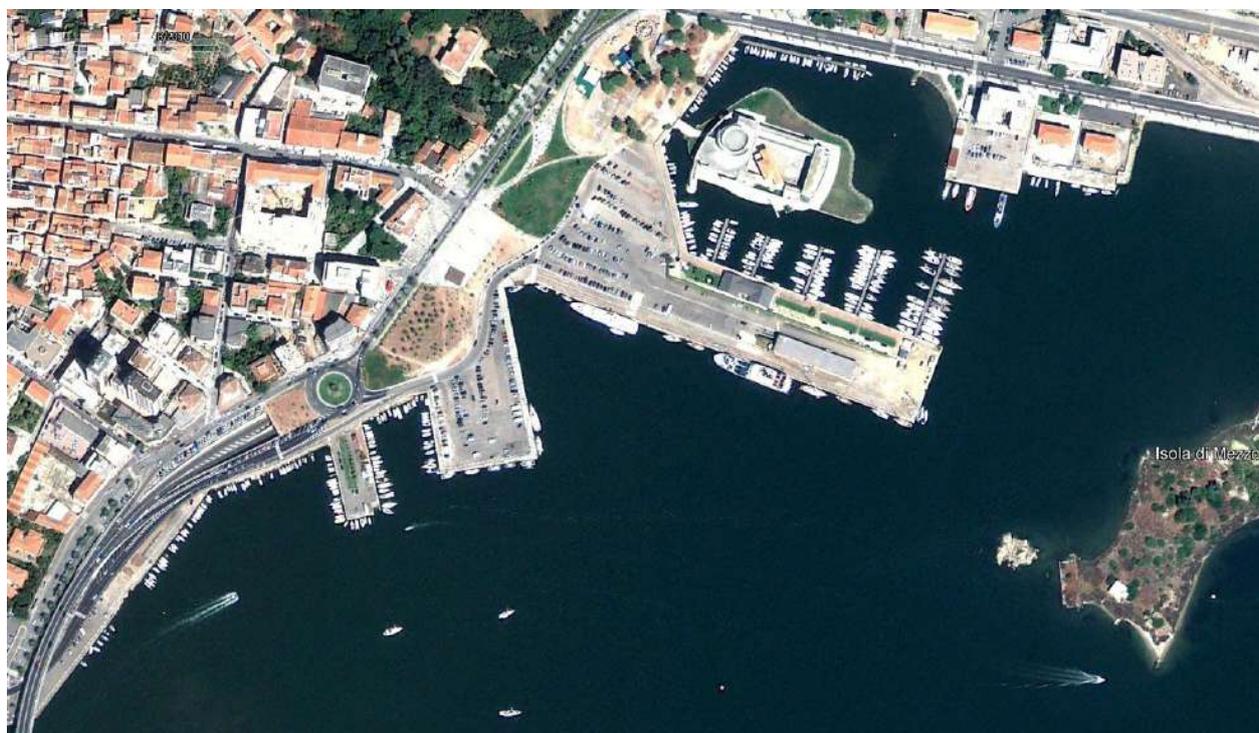


Figura 2-6 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2010

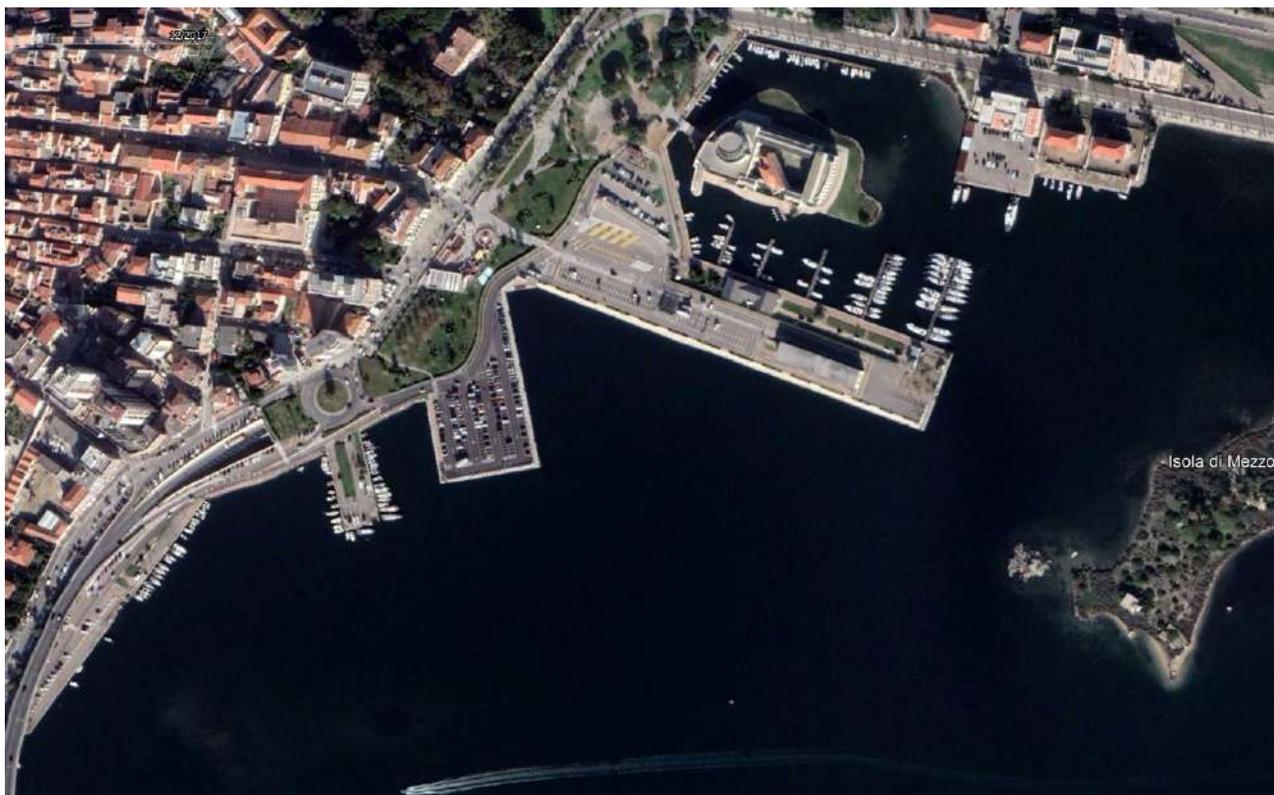


Figura 2-7 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2017



Figura 2-8 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2019

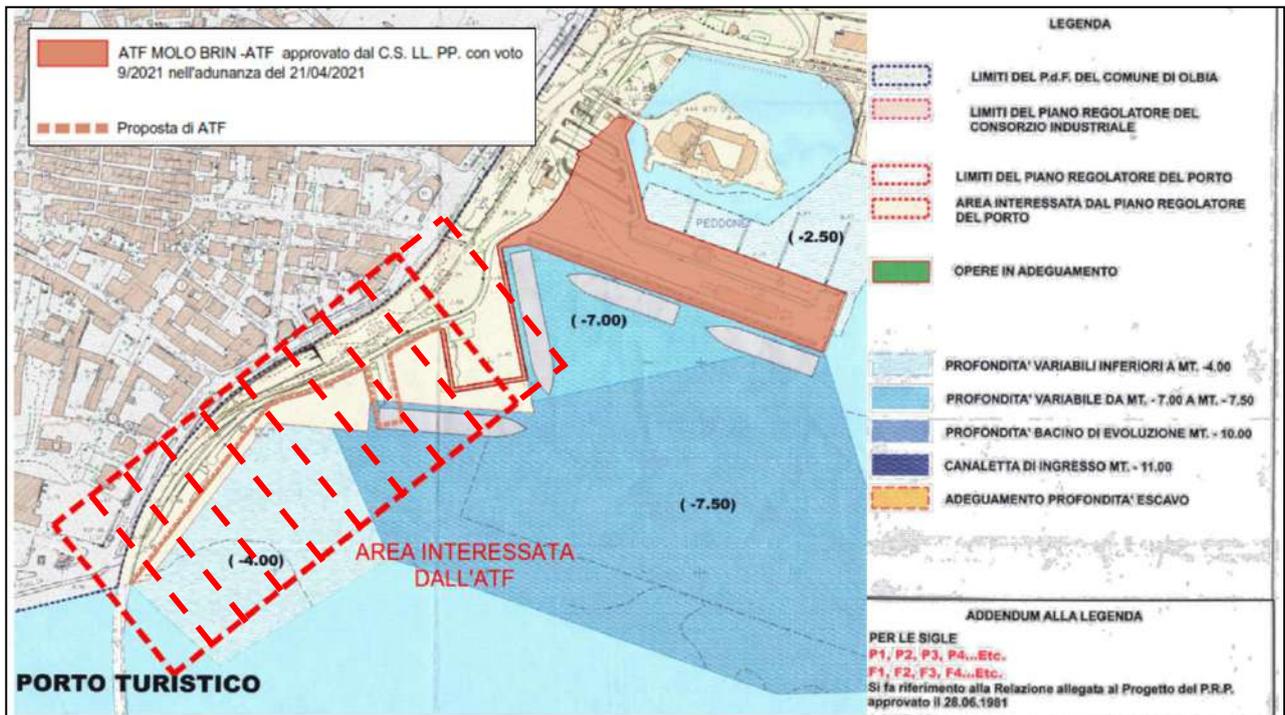


Figura 2-9 Confronto tra PRP e ATF

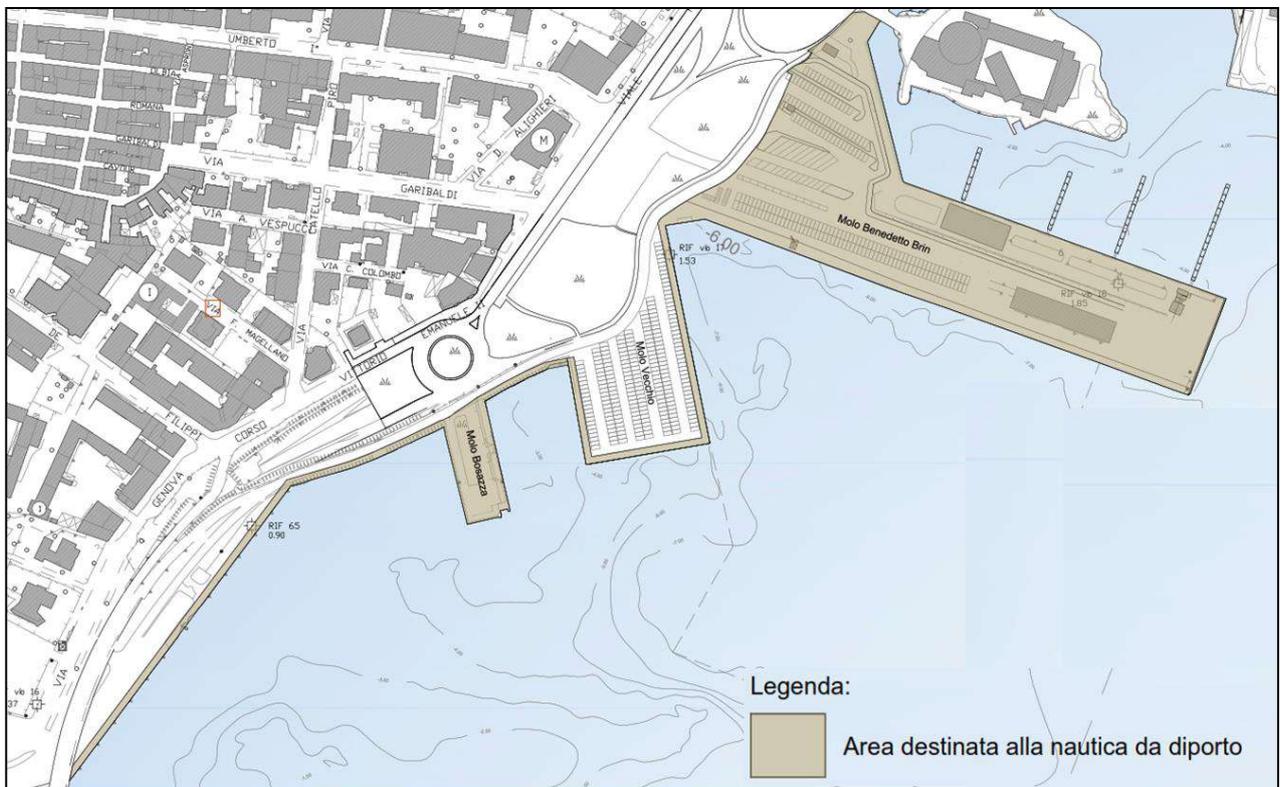


Figura 2-10 Proposta di ATF

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

3 Compatibilità con i vigenti strumenti urbanistici

Dall'analisi degli aspetti di compatibilità programmatica e pianificatoria fornita nell'ambito della Relazione ambientale sintetica, alla quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti, emerge la totale coerenza degli obiettivi dell'ATF con gli strumenti analizzati.

Dall'analisi del Piano di fabbricazione (PdF) dell'intero territorio comunale di Olbia, l'area coinvolta dall'ATF ricade nelle *Zone portuali (AP)*, normate dall'articolo 13.7 del Piano di fabbricazione, che prevedono destinazioni funzionali legate alle attrezzature e ai servizi del porto commerciale ed industriale. In queste zone la realizzazione di impianti, infrastrutture e servizi è disciplinata dalle previsioni e dalle norme del Piano Regolatore Portuale. È possibile dunque evidenziare la coerenza degli obiettivi dell'ATF con le NTA del PdF.

Il Piano Urbanistico Comunale del Comune di Olbia (PUC) redatto in adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale e al Piano di Assetto Idrogeologico è stato adottato dalla Regione Sardegna con atto pubblicato sul BURS del 20/08/2020 ma non è ancora stato approvato. Dalla lettura del PUC emerge che tale strumento non norma la parte a terra del Molo Vecchio e Molo Bosazza che rientrano nella competenza della Autorità di Sistema Portuale. Lo specchio acqueo interessato dall'ATF in studio, invece, è destinato all'ampliamento del porto turistico. Una delle strategie del PUC è fare della città di Olbia una città competitiva anche puntando sulla promozione di un Polo della Nautica per il potenziamento e la riorganizzazione del sistema turistico.

Per i motivi sopra esposti gli obiettivi dell'ATF in oggetto sono coerenti con le previsioni del PUC.

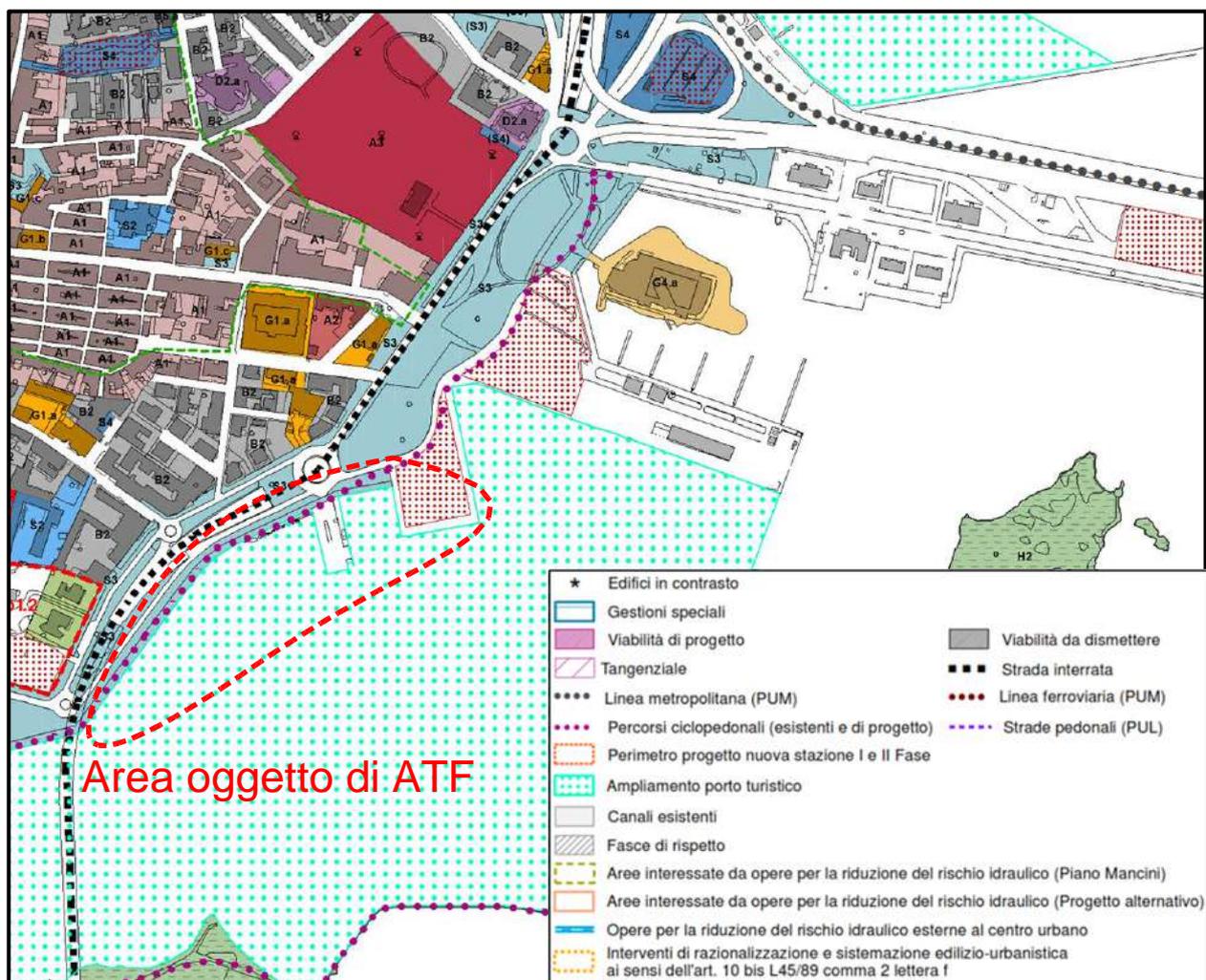


Figura 3-1 Piano Urbanistico Comunale

Come approfondito nella relazione citata, è importante sottolineare anche la coerenza delle finalità dell'ATF con gli obiettivi e le prescrizioni del Piano Paesaggistico della Regione Sardegna (PPR), approvato con Decreto del Presidente della Regione del 7/09/2006, n. 82.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

4 Aspetti ambientali

La Relazione Ambientale Sintetica che accompagna il presente ATF, in coerenza con quanto indicato al Titolo V delle Linee Guida per la Redazione dei Piani Regolatori Portuali è orientata a fornire “informazioni circa la presenza di eventuali impatti indotti sia dalla fase realizzativa dell’ATF, sia dal suo esercizio”.

Fatta questa premessa si ritiene necessario sottolineare l’obiettivo del presente ATF, ovvero la proposta di estensione della destinazione funzionale legata alla nautica da diporto sino al limite sud ovest del perimetro di competenza della AdSP. La funzione della nautica da diporto proposta è, difatti, attualmente già presente lungo le banchine interessate dall’ATF visti gli ormeggi di imbarcazioni da diporto.

Considerando dunque che non si introducono nuove opere, o nuove funzioni effettivamente diverse da quelle attuali, non si ritiene possano verificarsi modifiche al quadro delle matrici ambientali analizzate.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

5 Conclusioni

La configurazione finale studiata per l'adeguamento tecnico-funzionale del Porto Interno di Olbia può essere considerata pienamente compatibile sia con le strategie del Piano Regolatore Portuale vigente che con gli strumenti urbanistici comunali per i motivi sopraesposti, come è possibile dedurre sia dal parere d'indirizzo espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in sede di Assemblea Generale con voto n. 93/2009, dal precedente voto n. 44/1999 che sulla scorta dei pareri espressi dallo stesso consesso per casi analoghi al presente.

Secondo detto voto il Piano Regolatore Portuale è uno strumento di programmazione che definisce l'ambito e l'assetto del porto, le aree destinate alle diverse attività che si svolgono al suo interno e le infrastrutture a servizio dell'attività portuale. Il Piano si articola sia in progetti di opere, di più o meno immediata attuazione, che in previsioni di sviluppo del sistema portuale da attuare in tempi medio-lunghi.

Il Piano Regolatore Portuale è quindi uno strumento che pianifica le ampiezze degli specchi acquei e le disposizioni di banchine e piazzali, tenendo conto delle necessità contingenti nel momento della redazione del piano stesso e di quelle ragionevolmente prevedibili in futuro.

Qualora nel volgere del tempo, ai fini di adeguare il porto alle nuove necessità, sia necessario apportare alle opere modifiche sostanziali, che abbiano cioè una rilevanza significativa che alteri le originarie scelte e indirizzi di pianificazione del vigente Piano Regolatore Portuale, non vi è dubbio che occorre attuare una revisione dello stesso e quindi svolgere le procedure previste dall'art. 5 della Legge 84/1994 e ss.mm.ii.

Nel caso in cui le modifiche siano modeste e sicuramente migliorative rispetto alla situazione esistente senza preclusione per future modifiche di più ampio respiro, è opinione consolidata che non vi è alcun bisogno di revisione del piano ed i progetti relativi possono essere approvati senza ricorrere alla procedura richiamata.

Nel caso in esame, la proposta di ATF consiste nell'estensione della funzione "Nautica da diporto", già presente nel Molo Brin e lungo le banchine del molo Vecchio a tutto il Porto Interno di Olbia e:

- non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti;
- non muta gli attuali carichi ambientali, ma anzi ne determina una loro diminuzione;

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

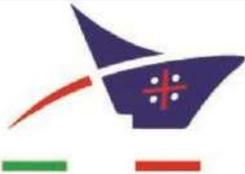
- non modifica sostanzialmente l'assetto planimetrico delle opere interne lasciando inalterato l'assetto generale di piano;
- non interviene sulle batimetrie di piano;
- non modifica gli aspetti navigazionali;
- non apporta alcuna modifica né alle condizioni d'accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare;

e pertanto può considerarsi non assoggettabile alle procedure di approvazione previste dall'art. 5 della legge 84/1984 e ss.mm.ii., ma rientra nella fattispecie degli "Adeguamenti Tecnici Funzionali delle Opere del Piano".

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: Novembre 2023

6 Stima delle opere

L'ATF in oggetto prevede solo l'estensione della funzione nautica da diporto, già presente nel molo Benedetto Brin e lungo le banchine del molo Vecchio, a tutte le altre infrastrutture del Porto Interno di Olbia ed in particolare alla banchina che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza, al molo Bosazza ed alla banchina di riva che va dalla radice della banchina di ponente del molo Bosazza fino al viadotto della E840 ma non prevede la realizzazione di altri interventi.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa Gallura

PORTO DI OLBIA
SERVIZIO DI REDAZIONE DELLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE
DEL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE.



Il Responsabile del procedimento

Dott. Ing. Alessandro Meloni

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale

Prof. Avv. Massimo Deiana
Avv. Natale Ditel

Il Progettista

Dott. Ing. Alessandro Meloni
Firmato digitalmente da
Alessandro Meloni

CN = Alessandro Meloni
O = AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

I Collaboratori

Dott. Ing. Alessandro Cassitta
Firmato digitalmente da
ALESSANDRO CASSITTA

O = AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

Elab./Tav.

A.03

Sezione:

A: RELAZIONI

Data:

NOVEMBRE 2023

Scala:

Titolo elaborato :

RELAZIONE AMBIENTALE SINTETICA

Rev.	Data	Descrizione	Eseguito	Controllato	Approvato



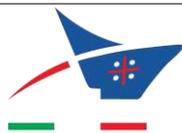
AUTORITA' DI SISTEMAPORTUALE MARE DI SARDEGNA

Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia

Relazione ambientale sintetica

Indice

1	PREMESSA.....	4
1.1	Procedura	5
2	IL PORTO DI OLBIA	7
2.1	Classificazione del porto	7
2.2	Vista d'insieme del porto di Olbia	7
2.3	Le funzioni vigenti.....	10
2.4	I Piani Regolatori Portuali vigenti del Porto di Olbia	12
2.5	Le funzioni vigenti.....	15
3	QUADRO PROGETTUALE.....	17
3.1	Motivazioni della richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale	17
3.2	La proposta di ATF	17
4	ASPETTI DI PIANIFICAZIONE E REGIME VINCOLISTICO	21
4.1	Piano di fabbricazione	21
4.2	Piano Urbanistico Comunale	22
4.3	Piano Paesaggistico Regionale.....	23
4.4	Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico	27
4.5	Regime vincolistico	28



5	ASPETTI AMBIENTALI.....	33
5.1	Atmosfera.....	33
5.2	Rumore.....	36
5.3	Paesaggio.....	37
6	CONCLUSIONI.....	40

1 Premessa

Il presente documento rappresenta la Relazione ambientale sintetica a corredo della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (di seguito ATF) che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (di seguito AdSP) intende realizzare all'interno del porto di Olbia.

La proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP del porto di Olbia interessa la banchina di riva che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza ed alla banchina prospiciente Via Poltu Ezzu fino all'intersezione con il viadotto della E840 (Strada Maggiore Pietro Bonacossa).



Figura 1-1 Inquadramento area interessata dall'adeguamento Tecnico Funzionale

La proposta del presente ATF riguarda il recupero del molo Bosazza e delle banchine/sponde ai fini del loro utilizzo per la funzione nautica da diporto in continuità con quanto già proposto ed approvato con un ATF redatto nel dicembre del 2021 e sul quale il CSLP ha espresso parere favorevole con il voto 9/2021 nell'adunanza del 21/04/2021, per la realizzazione di un polo della nautica da diporto.



Si fa presente, sin dalle premesse, che la destinazione funzionale proposta per il molo Bosazza, per la banchina/sponda compresa tra il molo suddetto ed il molo Vecchio e per la banchina prospiciente via Poltu Ezzu, risulta pienamente coerente con la pianificazione del Comune di Olbia che nel Piano Urbanistico Comunale destina lo specchio acqueo compreso tra i due Moli ad “Ampliamento Porto Turistico”.

La Relazione è stata sviluppata secondo quanto previsto dalle *Parte V delle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale* redatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (di seguito CSLPP) nel marzo del 2017.

L'obiettivo del documento è l'individuazione, la descrizione e l'analisi degli effetti dell'intervento sul complesso delle componenti ambientali interessate al fine di verificare la non sostanzialità delle modifiche introdotte dall'ATF e di indirizzare l'AdSP in merito alla necessità di procedere o meno alla verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.

La relazione è stata strutturata in tre sezioni:

- Quadro di riferimento progettuale: sintesi degli aspetti progettuali e delle motivazioni per le quali si è ritenuto necessario predisporre tali interventi.
- Aspetti di pianificazione e regime vincolistico: analisi delle coerenze e delle conformità dell'ATF con la pianificazione territoriale vigente ed il sistema vincolistico che caratterizza l'area di studio.
- Aspetti ambientali: analisi sintetica dello stato di fatto del contesto ambientale di riferimento e l'analisi delle potenziali interferenze.

1.1 Procedura

Ai sensi del recente D.L. del 10 settembre 2021, n. 121 relativo alle “Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”, la procedura approvativa degli ATF enunciata al comma 5 della L. 84/94 è stata modificata come segue: “[...] Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si



esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente".

L'iter dell'ATF in studio è dunque scandito dai seguenti passaggi:

- adozione da parte del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;
- acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni.



2 Il porto di Olbia

2.1 Classificazione del porto

Il Porto di Olbia, classificato nella 2° categoria, 2° classe (2°serie) con il Regio Decreto 3/06/1888, n. 5477 (richiamato nel R.D. 25/06/1899, n. 310), successivamente classificato nella stessa 2° categoria, 1° classe, con D.I. 4/12/1976 n. 4259, attualmente appartiene alla 2° categoria prevista dalla legge del 28/01/1994 n. 84 (art.4,1° co.) e, in quanto sede dell'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci, istituita con D.P.R. 29/12/2000, ad una delle prime due classi di detta categoria (art. 8 bis, co. 1, lett. a, della legge 27/02/1998, n. 30), per le quali l'onere relativo alla realizzazione di opere di grande infrastrutturazione è a carico dello Stato (art. 5, co. 8, legge 84/89).

2.2 Vista d'insieme del porto di Olbia

Il porto di Olbia, famoso nel mondo per essere diventato la principale porta della Costa Smeralda, oltre a rappresentare uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo con circa quattro milioni di passeggeri/anno, è anche un importante scalo commerciale con oltre sei milioni di tonnellate di merci.

L'infrastruttura portuale è suddivisa in tre aree: **Porto Cocciani e Pontile Palmera**, inseriti nel tessuto industriale della città; parte interna del golfo comprendente il **Porto interno**, oggi utilizzato da unità da diporto e piccole navi da crociera, e l'antico **Porto Romano; Pontile Isola Bianca**, con numerosi attracchi utilizzati da navi Ro-Pax, Ro-Ro e da crociera.

Il **Pontile Isola Bianca** (vedi Figura 2-1) è costituito da una striscia di terra artificialmente riempita, dove insistono 11 attracchi. Gli accosti sono destinati principalmente alle navi traghetto Ro-Pax, adibite al trasporto passeggeri e veicoli commerciali in servizio di linea con il Continente, e alle navi da crociera. L'attracco n°9, i cui lavori sono stati ultimati nel corso del 2008, è destinato alle navi da crociera.

La striscia di terra è composta da numerosi piazzali destinati a parcheggio e sosta degli autoveicoli commerciali e dei semirimorchi, per un totale di 107.894 m².

All'interno dell'area portuale è situata la stazione marittima, progettata per accogliere fino a 6.000 passeggeri al giorno, che si sviluppa su una superficie utile pari a circa 6.054 m² più

ulteriori spazi coperti, quali portici e terrazzi, per 958 m² da incrementare poi dei locali destinati alla stazione radio al quarto piano della torre centrale.

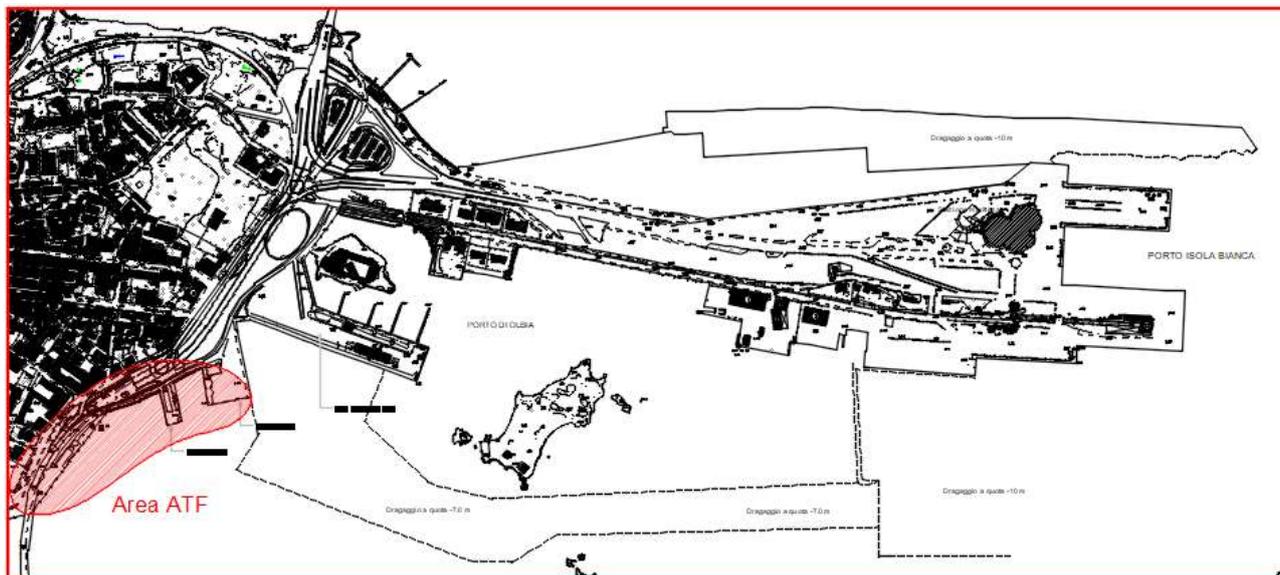


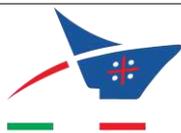
Figura 2-1 Inquadramento dell'area interessata dall'ATF

La struttura riesce a smaltire punte di traffico sino a 17.000 passeggeri al giorno. All'interno, oltre ad un'ampia sala di attesa per l'imbarco, un ristorante ed un bar, sono ubicati gli uffici decentrati di vari Enti ed Amministrazioni ed è assicurato un servizio di guardia medica.

Il **Porto Interno** (vedi Figura 2-2), si trova a Sud della radice del Pontile dell'Isola Bianca e vi si accede attraverso un canale, ampio circa 100 m, attualmente praticabile da navi con pescaggio non superiore a 6 m.

Tale porzione del porto è costituita da:

- il Molo Benedetto Brin, di forma rettangolare, lungo 305 m e largo 61 m, con asse principale orientato da Ovest verso Est, raccordato a terra con una banchina inclinata di 45° rispetto all'asse; il lato meridionale del molo (banchina Sud) è attualmente destinata all'ormeggio saltuario del naviglio diportistico ed alle navi da crociera di piccole dimensioni. La banchina Nord è destinata storicamente alla navigazione da diporto, con imbarcazioni ormeggiate a pontili radicati alla banchina stessa;
- il Molo Vecchio, anch'esso di forma rettangolare, con asse principale orientato, all'incirca, secondo la direzione Nord-Sud, largo circa 73 m e dotato di due banchine di diversa lunghezza, lunghe rispettivamente circa 130 m, quella orientale, e circa 60 m, quella occidentale;



- il Molo Bosazza, di forma rettangolare con asse parallelo a quello del molo Vecchio, di larghezza pari a circa 26 m e banchine laterali lunghe circa 66 m quella orientale e circa 58 m quella occidentale, destinate ad accogliere il naviglio minore e diportistico;
- la Banchina di Via Poltu Ezzu, destinata per il naviglio minore e diportistico;
- il Porto Romano, utilizzato da natanti da diporto, da pesca e da altre attività.

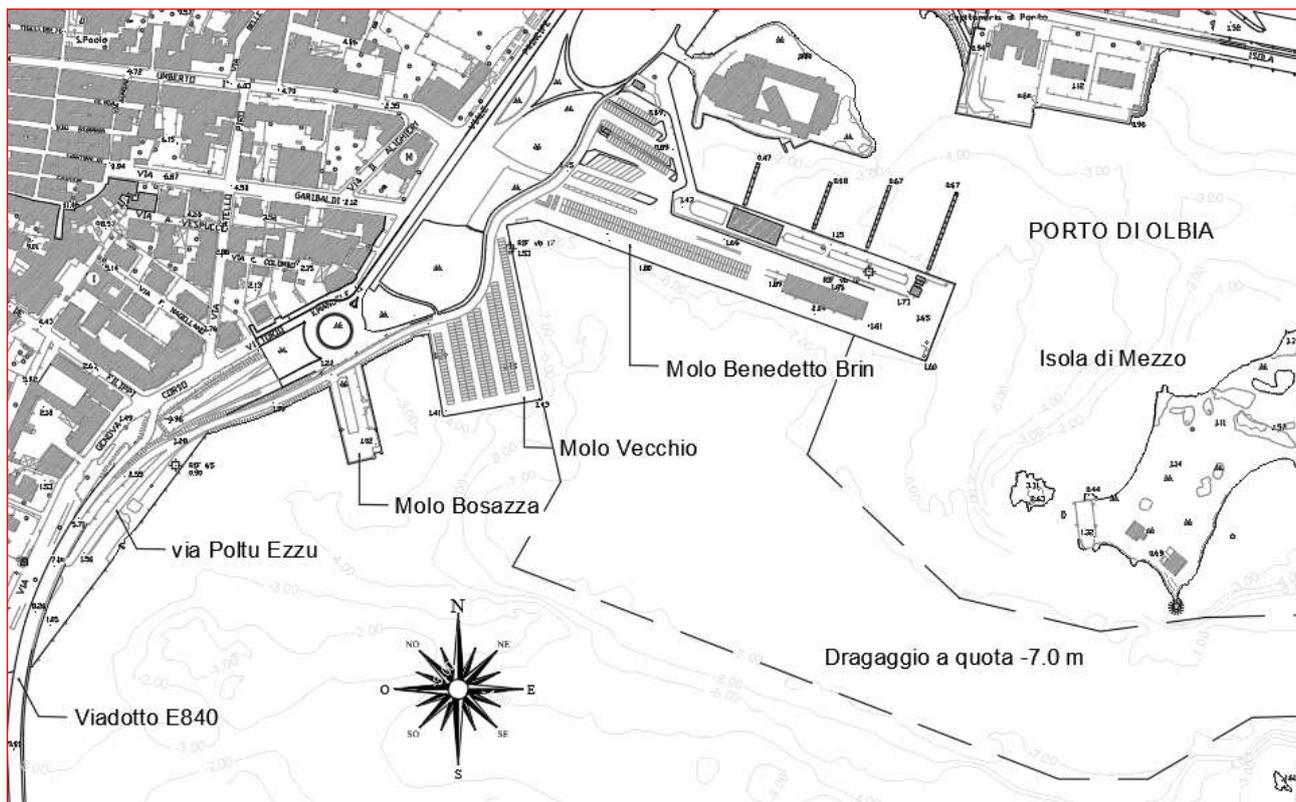


Figura 2-2 Inquadramento Porto Interno

Il **Porto Cocciani** (vedi Figura 2-3), posto a Nord di Olbia, tra Punta Ginepro e Punta Istaula, rappresenta il Porto Industriale, l'unico attrezzato con una gru su rotaie da 32 tonnellate di proprietà dello Stato (recentemente dimessa), e due gru mobili di proprietà del CINES e concesse in affitto all'impresa Corridoni.

Sulle due lunghe banchine vengono movimentate merci di vario genere. Lo scalo è adibito a navi da carico tradizionali e navi Ro-Ro destinate al trasporto di semirimorchi e veicoli commerciali.



Figura 2-3 Inquadramento Porto Industriale di Cala Cocciani

2.3 Le funzioni vigenti

Il porto di Olbia assolve attualmente alle seguenti funzioni:

- terminale marittimo di primaria importanza nel panorama nazionale per i collegamenti su ruota Sardegna – continente, sviluppati per mezzo dei traghetti denominati rispettivamente Ro-Pax (traffico misto di merci e passeggeri) e Ro-Ro (traffico tutto merci);
- traffico di merci varie con navi convenzionali;
- traffico di navi da crociera.

Nel golfo è presente una notevole flotta di unità da diporto, e diffusa, lungo il perimetro settentrionale e un'importante attività cantieristica a servizio della nautica da diporto. Inoltre, sempre all'interno del golfo è situato un modesto terminale a servizio di un'industria



alimentare, la Palmera, che fino ai primi anni del secolo scorso procedeva alla lavorazione e all'inscatolamento del tonno e riceveva periodicamente navi trasportanti la materia prima. Attualmente tale attività, dopo un periodo di sospensione, è stata rilevata da un'altra società del settore che ha ripreso la stessa produzione.

Il traffico di navi Ro-Pax e Ro-Ro si svolge principalmente lungo le banchine del terminale di Isola Bianca. Il traffico delle navi da crociera si svolge in corrispondenza delle banchine denominate 1 e 2, che vengono anche utilizzate per le navi Ro-Ro e Ro-Pax, e l'attracco n°9. Presso la radice del terminale di Isola Bianca, lungo la sponda meridionale, trovano ricovero i mezzi della Capitaneria di Porto e le imbarcazioni da diporto. I rimorchiatori non hanno una collocazione precisa, ma vengono ormeggiati lungo tratti di banchina non occupati da navi.

Lungo la banchina della parte già realizzata del porto di Seno Cocciani vengono ormeggiate navi del tipo Ro-Ro e navi convenzionali traffico merci; queste vengono trasferite a terra per mezzo di gru semoventi.

La portualità turistica è diffusa, in modo talvolta precario, lungo tutto lo sviluppo del golfo. Esistono alcuni ormeggi modernamente organizzati: all'interno del primitivo porto commerciale, sul lato Nord del Molo Brin; alla radice Nord del terminale di Isola Bianca, nella zona di costa compresa fra la radice ed il viadotto di attraversamento dell'insenatura del Porto Romano; nel nuovo porto turistico costruito lungo la sponda meridionale del golfo, in prossimità dell'isola del Cavallo, in località Sa Marinedda.

Numerose unità da diporto sono ormeggiate lungo la costa settentrionale del golfo, in prossimità dei cantieri navali sorti numerosi negli ultimi anni e costituenti una realtà importante a servizio di una clientela spesso facoltosa che nel periodo estivo trova ormeggio nei numerosi porti turistici che costellano la Gallura e la Costa Smeralda in particolare.

L'attività cantieristica interessa praticamente l'intera costa, tranne l'interruzione rappresentata dal porto di Seno Cocciani e quella corrispondente all'attracco isolato della Palmera.

Infine, dal punto di vista dei traffici marittimi è da segnalare la presenza di numerose unità, sia destinate alla piccola pesca che al diporto, di lunghezza molto limitata, nei due bracci di mare con cui termina ad Ovest il Golfo, oltre i due viadotti che li attraversano.



2.4 I Piani Regolatori Portuali vigenti del Porto di Olbia

Il primo Piano Regolatore Portuale (PRP) di Olbia è stato predisposto dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Cagliari in data 22/07/1957, approvato dalla Commissione per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei Piani Regolatori dei Porti Marittimi Nazionali, con voto n. 2061, reso nella riunione del 16/10/1958.

Riesaminato dalla stessa commissione con voto n. 2365 del 19/2/1959, approvato dal Consiglio Superiore in Assemblea Generale con voto n. 914 del 21/05/1959, fu approvato infine, ai sensi della legge 1246 del 3/11/1961, con Decreto Interministeriale (Lavori Pubblici e Marina Mercantile) del 08/02/1962 n.1300.

Il PRP è stato poi integrato da cinque varianti e da un adeguamento tecnico funzionale. Si riporta di seguito la cronologia che ha interessato l'aggiornamento del suddetto PRP:

- Variante del 17/03/1964: approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.1914 del 17/12/1964 ed approvata a tutti gli effetti con il Decreto Interministeriale n.1020 del 13/02/1965.
- Variante del 11/08/1967: approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 252 del 15/03/1968 ed approvata a tutti gli effetti con Decreto Interministeriale n.1756 del 31/05/1968.
- Variante del 30/09/1972: approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 1063 del 13/12/1972 ed approvata definitivamente con il Decreto interministeriale n. 351 del 5/3/1973.
- Variante del 21/04/1980: approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Decreto Interministeriale 28/06/1981, n. 2033, sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici reso nel corso dell'Adunanza generale del 17/10/1980.

Con l'approvazione della Variante del 1981, si può dire che il Porto di Olbia abbia ricevuto, in seguito alle mutate esigenze portuali, una ristrutturazione sostanziale attraverso una serie di interventi necessari a garantire una soluzione agli ingenti problemi di traffico, specie nei periodi di massimo afflusso.

Già nel 1981 tutta la sponda sud del Molo Benedetto Brin era utilizzata per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto.

I più recenti interventi sono stati presentati negli anni successivi al 1981:



- Variante del 20/12/91: approvato con Decreto Ministeriale 23/03/93, su parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici 28/04/92 n. 138, concernente la configurazione dei terrapieni delle corsie del pontile Isola Bianca.
- Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale, elaborato in data 11 febbraio 2004, approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. con voto n. 52 del 10/03/2004. L'adeguamento prevede la "profilatura" del pontile Isola Bianca, con realizzazione di due accosti laterali lato Nord (denominati, anche se in contrasto la preesistente numerazione degli attracchi, attracchi 1 e 2), ciascuno di lunghezza pari a circa 275 m, e la realizzazione di un ulteriore accosto sul lato sud, a sud-ovest dell'attuale accosto n. 8, denominato attracco n°9, e l'escavazione a -10 m s.l.m.m. di un vasto specchio acqueo antistante i nuovi attracchi.
- Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale, elaborato in data 21 dicembre 2020, approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. con voto 9/2021 nell'adunanza del 21/04/2021. L'adeguamento prevede l'estensione della funziona nautica da diporto, già presente nella porzione settentrionale del molo Brin, alla porzione meridionale dello stesso molo ed alle banchine del molo Vecchio ed il recupero del fabbricato "Ex Officine Mameli" presente nel molo Brin che quindi verrà destinato a servizi connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino.
- Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale, elaborato nel maggio 2022, approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. con voto 86/2022 nell'adunanza del 4/10/2022. L'adeguamento prevede la rettifica degli attracchi 8 e 9 collocati lungo il lato sud del pontile Isola Bianca e la realizzazione di due vasche di colmata per il contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi collocate a nord del Pontile Isola Bianca nel tratto prospiciente lo stabilimento ex Palmera.

Nell'elaborato grafico D03 è riportata la planimetria con la configurazione del PRP vigente così come risulta dalla configurazione della variante del 1981 e delle modifiche introdotte con gli ATF che sono stati redatti negli anni successiva alla sua approvazione.

Il Piano Regolatore del Porto Industriale di Seno Cocciani, redatto per l'allora Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione di Olbia da un gruppo di progettisti costituito dal prof. Ing. Alberto Noli, dal dr. Ing. Davide Paganelli, dal dr. Ing. Tomaso Porcheddu, dalla Soc. Polytecna Harris, è stata approvato dal Consiglio Superiore con voto n°178 reso nell'adunanza del 23/10/1981 e col D.M. 18 febbraio 1982 n° 5247.



Il Piano prevedeva banchine con fondale al piede di 10 m per uno sviluppo lineare di 1250 m, terrapieni per circa 60 ha ed una darsena di servizio con una superficie pari a circa 2 ha. La progettazione esecutiva completa del porto comprendeva gli edifici, gli arredi e gli impianti tecnologici, oltre all'accesso stradale e all'accesso ferroviario, progettato in funzione della possibilità di inserimento di un terminale destinato ad alleggerire lo scalo di Golfo Aranci.

Successivamente, dovendo proseguire con la progettazione esecutiva dell'intero porto e di un primo stralcio funzionale, fu richiesto da parte dell'appena costituito Ministero dell'Ambiente uno Studio di Impatto Ambientale, assoluta novità per quei tempi. Nel corso dell'esame del suddetto Studio emerse la necessità di ridurre la larghezza del terrapieno addossato al confine settentrionale del porto.

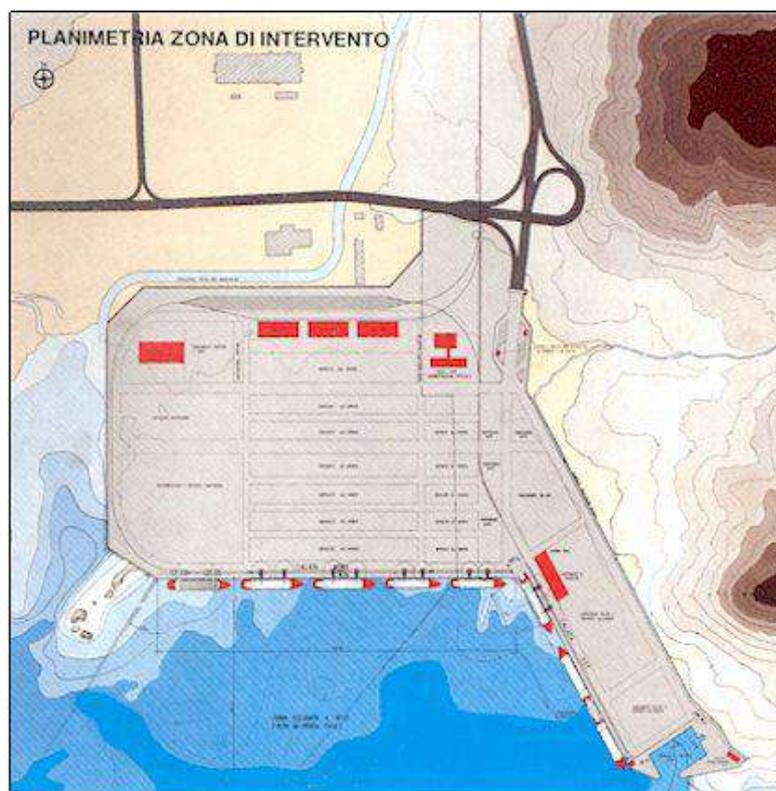


Figura 2-4 – Prima versione del PRP del porto industriale di Seno Cocciani

Fu pertanto approntata una soluzione di variante, riportata nelle Tavole 2 e 3, che soddisfaceva le esigenze ambientali, anche se non ottenne l'approvazione da parte del competente Ministero.



In vista dell'utilizzazione del finanziamento assentito, fu deciso di eseguire unicamente la parte del PRP approvato che non risultava in contrasto con la soluzione di variante predisposta. Questa fu approvata solo più tardi, come adeguamento tecnico funzionale del PRP vigente, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 29/09/1998 prot. N°402. Tuttavia, nonostante l'approvazione del Consiglio, il Ministero dell'Ambiente prima di formalizzare il proprio assenso, anche a seguito dell'intervento della Commissione Europea con parere motivato n.1999/2257 del 17 dicembre 2002, rilevò l'obbligo di sottoporre l'intervento a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, secondo le disposizioni della Direttiva 85/337/CEE, in quanto erano previsti avanzamenti della linea di costa a seguito degli interramenti.

Considerato che tale procedura non è stata avviata l'attuale configurazione delle opere del Porto Industriale di Seno Cocciani va considerata come configurazione finale di PRP vigente per questa porzione di porto.

2.5 Le funzioni vigenti

Il porto di Olbia assolve attualmente alle seguenti funzioni:

- terminale marittimo di primaria importanza nel panorama nazionale per i collegamenti su ruota Sardegna – continente, sviluppati per mezzo dei traghetti denominati rispettivamente Ro-Pax (traffico misto di merci e passeggeri) e Ro-Ro (traffico tutto merci);
- traffico di merci varie con navi convenzionali;
- traffico di navi da crociera.

Nel golfo è presente una notevole flotta di unità da diporto, e diffusa, lungo il perimetro settentrionale e un'importante attività cantieristica a servizio della nautica da diporto. Inoltre, sempre all'interno del golfo è situato un modesto terminale a servizio di un'industria alimentare, la Palmera, che fino ai primi anni del secolo scorso procedeva alla lavorazione e all'in scatolamento del tonno e riceveva periodicamente navi trasportanti la materia prima. Attualmente tale attività, dopo un periodo di sospensione, è stata rilevata da un'altra società del settore che ha ripreso la stessa produzione.

Il traffico di navi Ro-Pax e Ro-Ro si svolge principalmente lungo le banchine del terminale di Isola Bianca. Il traffico delle navi da crociera si svolge in corrispondenza delle banchine



denominate 1 e 2, che vengono anche utilizzate per le navi Ro-Ro e Ro-Pax, e l'attracco n°9. Presso la radice del terminale di Isola Bianca, lungo la sponda meridionale, trovano ricovero i mezzi della Capitaneria di Porto e le imbarcazioni da diporto. I rimorchiatori non hanno una collocazione precisa, ma vengono ormeggiati lungo tratti di banchina non occupati da navi.

Lungo la banchina della parte già realizzata del porto di Seno Cocciani vengono ormeggiate navi del tipo Ro-Ro e navi convenzionali traffico merci; queste vengono trasferite a terra per mezzo di gru semoventi.

La portualità turistica è diffusa, in modo talvolta precario, lungo tutto lo sviluppo del golfo. Esistono alcuni ormeggi modernamente organizzati: all'interno del primitivo porto commerciale, sul lato Nord del Molo Brin; alla radice Nord del terminale di Isola Bianca, nella zona di costa compresa fra la radice ed il viadotto di attraversamento dell'insenatura del Porto Romano; nel nuovo porto turistico costruito lungo la sponda meridionale del golfo, in prossimità dell'isola del Cavallo, in località Sa Marinedda.

Numerose unità da diporto sono ormeggiate lungo la costa settentrionale del golfo, in prossimità dei cantieri navali sorti numerosi negli ultimi anni e costituenti una realtà importante a servizio di una clientela spesso facoltosa che nel periodo estivo trova ormeggio nei numerosi porti turistici che costellano la Gallura e la Costa Smeralda in particolare.

L'attività cantieristica interessa praticamente l'intera costa, tranne l'interruzione rappresentata dal porto di Seno Cocciani e quella corrispondente all'attracco isolato della Palmera. Infine, dal punto di vista dei traffici marittimi è da segnalare la presenza di numerose unità, sia destinate alla piccola pesca che al diporto, di lunghezza molto limitata, nei due bracci di mare con cui termina ad Ovest il Golfo, oltre i due viadotti che li attraversano.

3 Quadro progettuale

3.1 Motivazioni della richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale

L'esigenza di procedere all'estensione della funzione nautica da diporto, già presente nel Molo Brin e nelle banchine del Molo Vecchio anche alla banchina che collega il molo Vecchio con il Molo Bosazza, al molo Bosazza ed alla banchina prospiciente via Poltu Ezzu che va dalla radice della banchina di ponente del suddetto molo fino al viadotto delle E840, nasce dalla volontà di sanare una situazione che vede, tale aree/banchine, utilizzate da 20 anni per l'ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto.

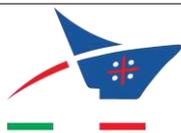
Sanare tale situazione permetterebbe anche di coinvolgere, nella strategia di sviluppo di questa porzione del porto di Olbia, anche il risanamento del molo Bosazza, attualmente in cattivo stato di conservazione, che sarà potrà essere utilizzato per servizi portuali connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino.

Si fa presente che l'attuale destinazione delle aree in oggetto al traffico commerciale risulta in contrasto sia con la pianificazione del Comune di Olbia che nel Piano Urbanistico Comunale destina tutto lo specchio acqueo prospiciente ad "Ampliamento Porto Turistico", sia con le strategie di sviluppo del complesso portuale di Olbia che hanno nel tempo promosso il trasferimento di tutti i traffici commerciali che si svolgevano in questa porzione del Porto Interno nel Porto Industriale di Seno Cocciani allontanandoli dalla città mentre la conversione di tutto il Porto Interno alla nautica da diporto risulta pienamente coerente con i suddetti atti di pianificazione.

3.2 La proposta di ATF

Nelle immagini di seguito riportate è rappresentata l'evoluzione del Molo Brin, del Molo Vecchio e di tutta l'area a terra, sin dalla sua radice, a partire dal 2005 ad oggi.

Dall'esame delle immagini emerge chiaramente anche il percorso di trasformazione di tutto il waterfront cittadino, sul quale si intestano i due Moli, operata dal comune di Olbia, volto alla creazione di un'area cerniera e di transizione porto-città propedeutica anche alla conversione funzionale di tutta quella porzione del porto interno di competenza della AdSP alla nautica da diporto.



Nell'ultima immagine è riportata la configurazione di ATF proposta coerente sia con la loro destinazione che con la configurazione del tratto di lungomare al quale si collegano.

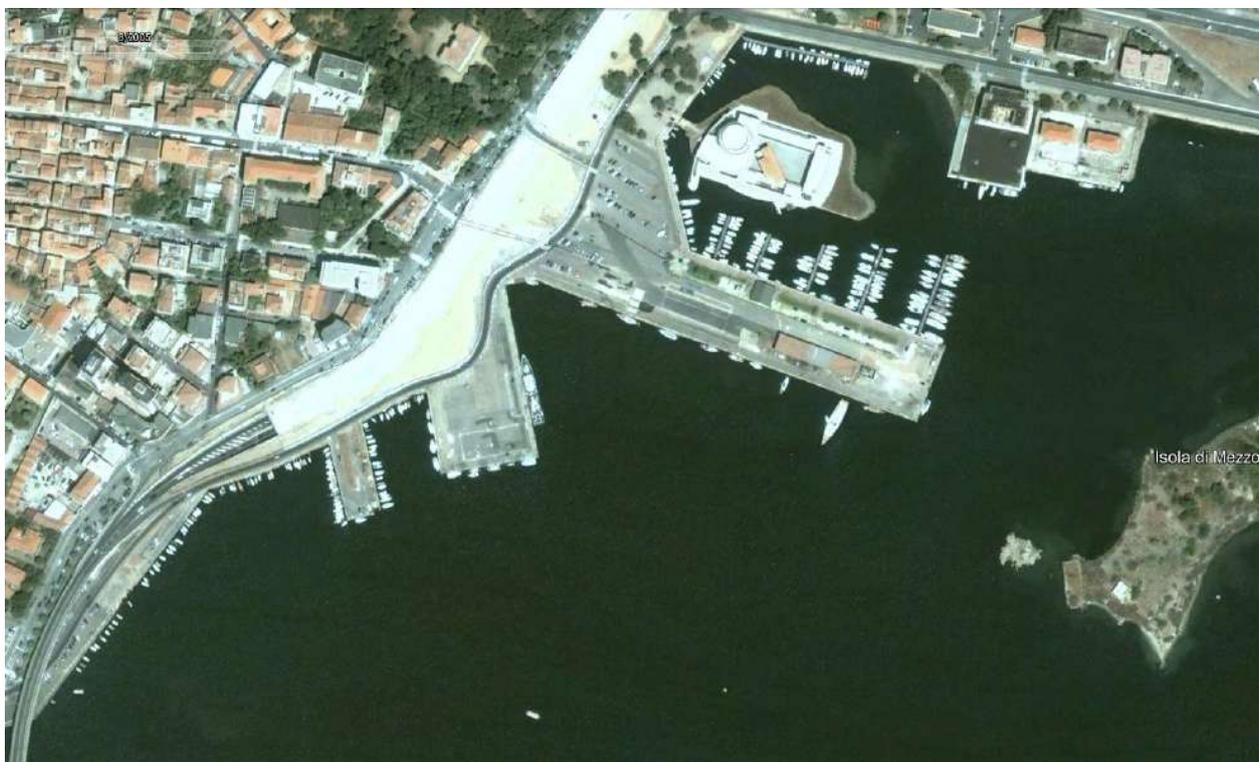


Figura 3-1 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2005



Figura 3-2 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2010

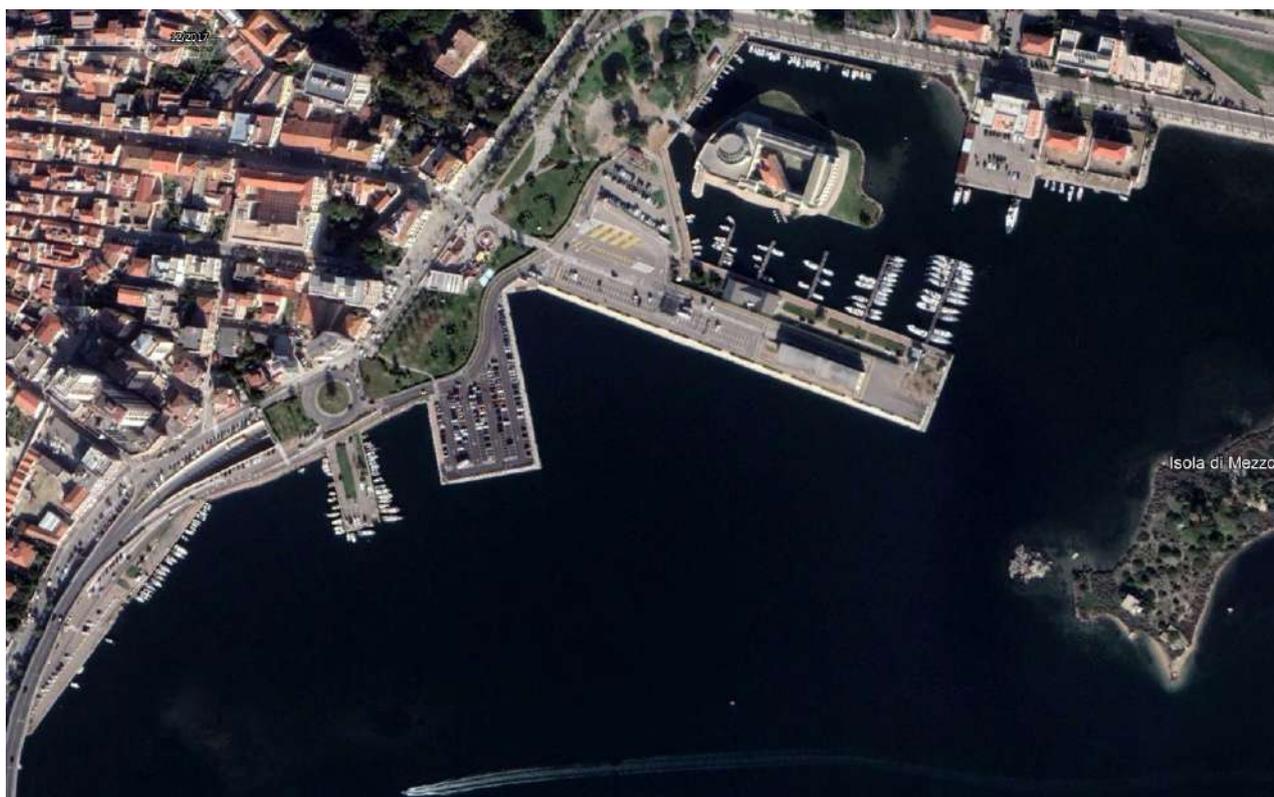
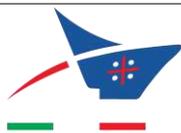


Figura 3-3 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2017

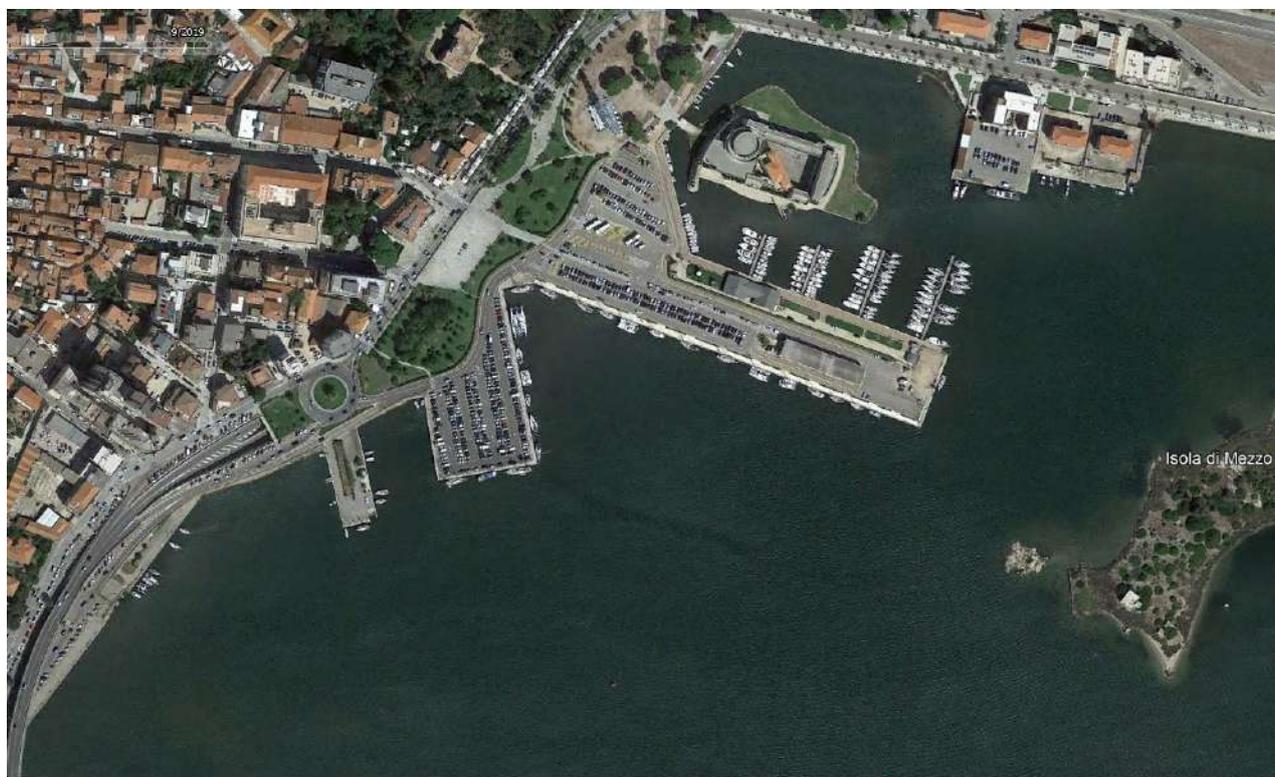


Figura 3-4 Immagine storica del Molo Brin – anno 2019

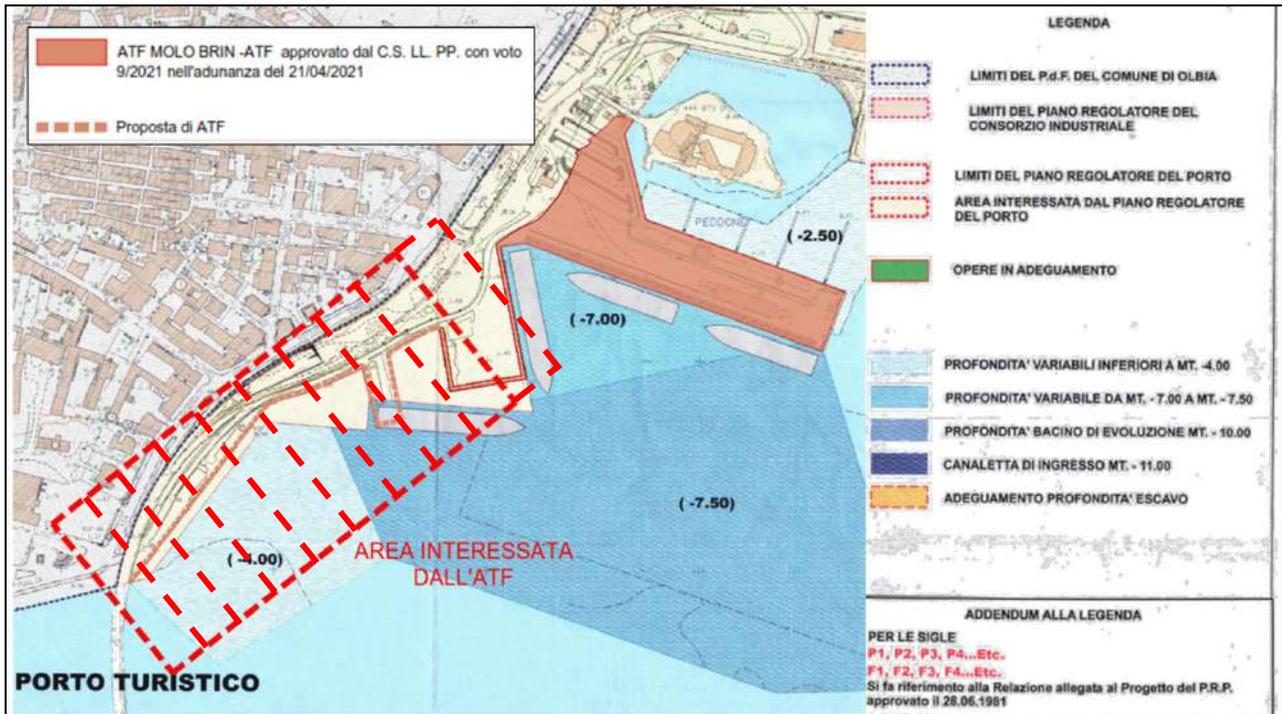


Figura 3-5 Confronto tra PRP e ATF

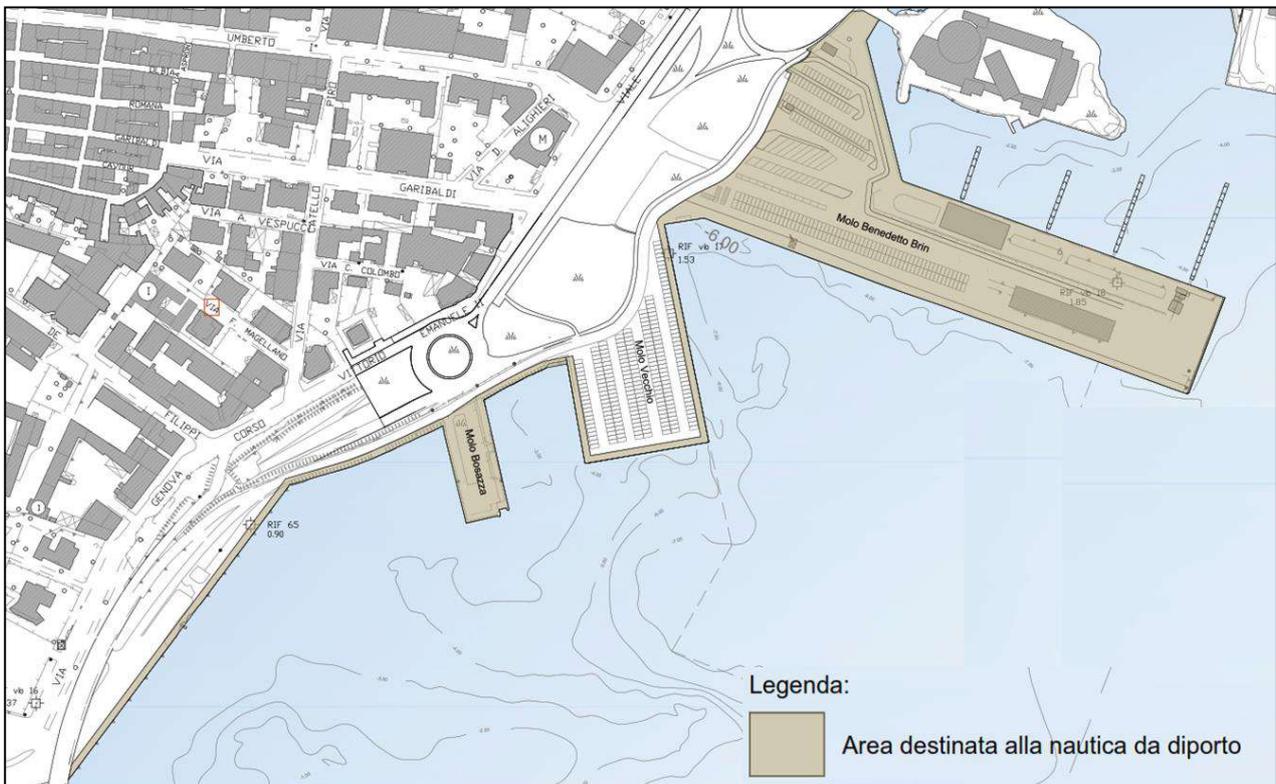


Figura 3-6 Proposta di ATF



4 Aspetti di Pianificazione e Regime vincolistico

4.1 Piano di fabbricazione

La variante generale al Piano di fabbricazione (PdF) interessa la disciplina urbanistica dell'intero territorio comunale di Olbia. La variante conferma i vincoli urbanistici preordinati all'esproprio sulle aree destinate a viabilità pubblica, attrezzature cimiteriali, portuali, aeroportuali e ferroviarie.

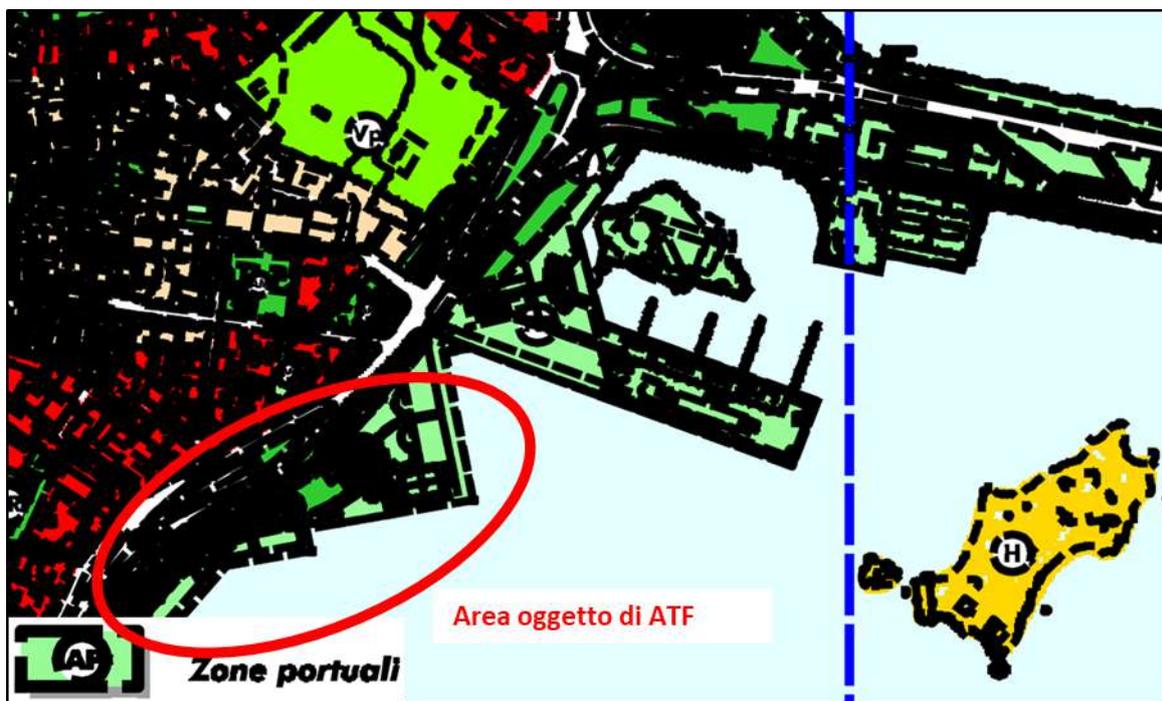


Figura 4-1 Piano di fabbricazione - Azzonamento

L'area coinvolta dall'ATF ricade nelle *Zone portuali (AP)* e sono normate dall'articolo 13.7 del Piano di fabbricazione il quale prevede per tali aree destinazioni funzionali legate alle attrezzature e ai servizi del porto commerciale ed industriale. In queste zone la realizzazione di impianti, infrastrutture e servizi è disciplinata dalle previsioni e dalle norme del Piano Regolatore Portuale.

Rimandando ai paragrafi successivi la trattazione del Piano Regolatore Portuale, si evidenzia la coerenza degli obiettivi dell'ATF con le NTA del PdF.



4.2 Piano Urbanistico Comunale

Il Piano Urbanistico Comunale del Comune di Olbia (PUC) redatto in adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale e al Piano di Assetto Idrogeologico è stato adottato dalla Regione Sardegna con atto pubblicato sul BURS del 20/08/2020 ma non è ancora stato approvato.

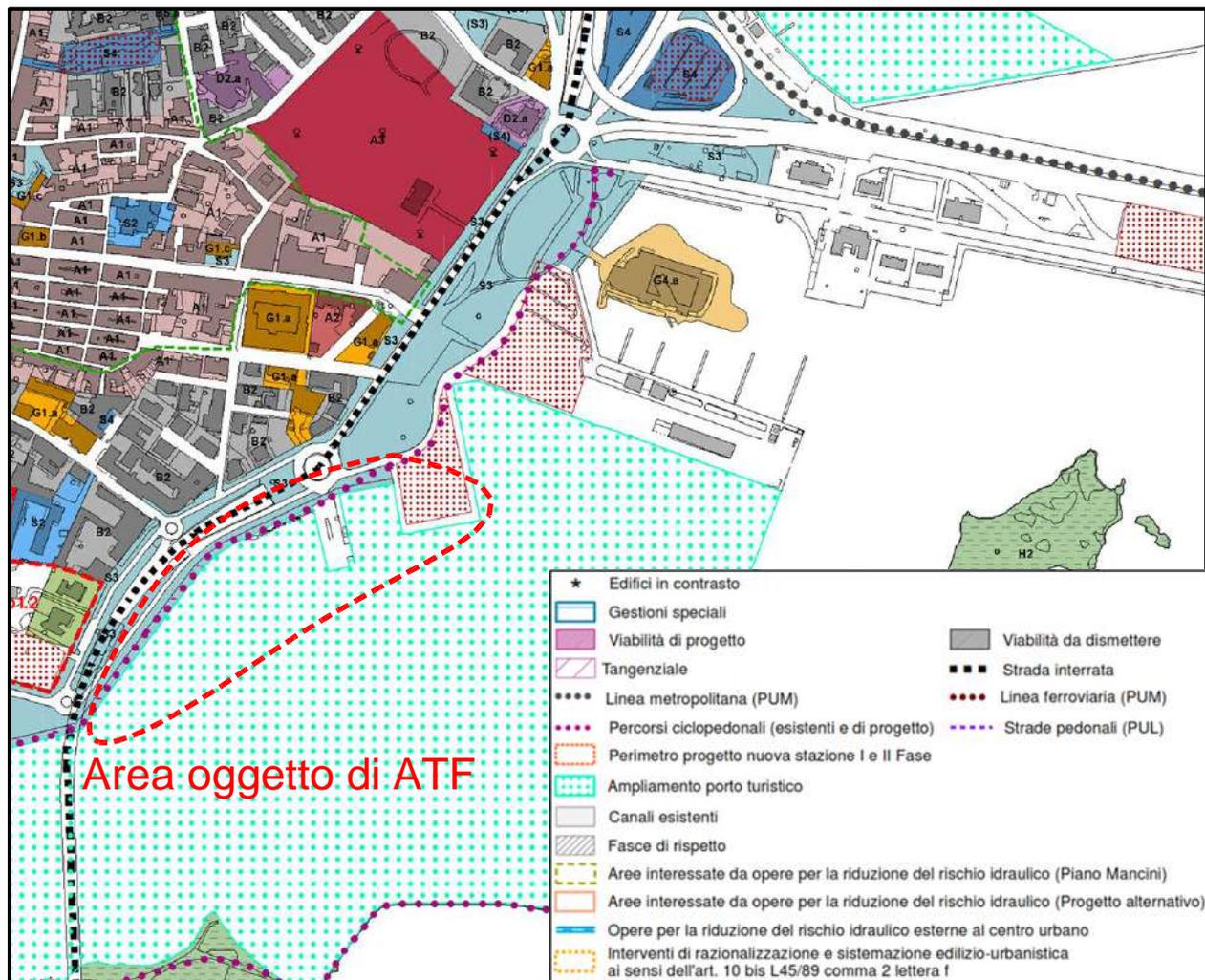


Figura 4-2 Piano Urbanistico Comunale

Nella Figura 4-2 è riportato uno stralcio del PUC che coinvolge l'area interessata dall'ATF. Dalla lettura della figura emerge che il PUC non norma la parte a terra del Molo Vecchio e Molo Bosazza che rientrano nella competenza della Autorità di Sistema Portuale (si rimanda al paragrafo 2.4 per l'approfondimento del tema). Lo specchio acqueo interessato dall'ATF in studio, invece, è destinato all'ampliamento del porto turistico. Una delle strategie del PUC è fare della città di Olbia una città competitiva anche puntando sulla promozione di un Polo della Nautica per il potenziamento e la riorganizzazione del sistema turistico.



Per i motivi sopra esposti gli obiettivi dell'ATF in oggetto è coerente con le previsioni del PUC.

4.3 Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico della Regione Sardegna (PPR) è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione del 7/09/2006, n. 82 a seguito di Deliberazione della Giunta Regionale n° 36/7 del 5/09/2006.

Il PPR è lo strumento centrale del governo del territorio regionale assolvendo alla duplice finalità di conservazione degli elementi di qualità e di testimonianza mettendone in evidenza il valore sostanziale e di promozione del suo miglioramento attraverso restauri, ricostruzioni, riorganizzazioni, ristrutturazioni anche profonde là dove appare degradato e compromesso.

Il PPR ha individuato 27 ambiti di paesaggio, per ciascuno dei quali ha prescritto specifici indirizzi volti ad orientare la pianificazione sottordinata (in particolare quella comunale e intercomunale) al raggiungimento di determinati obiettivi e alla promozione di determinate azioni, specificati in una serie di schede tecniche costituenti parte integrante delle norme. L'area interessata dall'ATF in studio ricade nell'*Ambito 18 – Golfo di Olbia*.

Il PPR definisce il Golfo di Olbia come *Ambito incardinato sul sistema delle rias che designano l'identità ambientale della Gallura costiera orientale*.

Gli indirizzi definiti dal PPR per l'Ambito 18 sono elencati di seguito:

1. Ricostruire l'accessibilità costiera per una fruizione ed un utilizzo collettivo delle risorse nel rispetto degli elementi ecosistemici (spiagge, lagune retrodunari, copertura vegetale), delle forme del paesaggio naturale, dei modelli di organizzazione equilibrata e qualificata dell'insediamento, attraverso:
 - la riqualificazione della rete dei percorsi e dei servizi per la fruizione dell'Ambito ed in particolare delle zone costiere
 - la riqualificazione del sistema delle portualità in modo da favorire le relazioni anche percettive fra il paesaggio marino e quello terrestre, fra il territorio e le isole minori antistanti, come quelle comprese nelle aree protette.
2. Ricostruire e organizzare il sistema insediativo turistico della residenzialità stagionale e stabile del comune di Olbia e dei comuni contigui, attraverso:

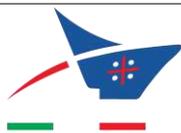


- il rafforzamento della connessione spaziale e paesaggistica sull'asse Olbia-Cugnana;
 - la riqualificazione dei nuclei turistici di "fondazione", verso un uso residenziale permanente, conferendo all'insediamento una connotazione urbana con funzioni e servizi specializzati;
 - adeguamento o trasformazione dell'edificato esistente in strutture ricettive alberghiere, con la previsione di cambi di destinazione d'uso;
 - il rispetto della struttura portante dell'insediamento della città di Olbia, privilegiando le direttrici radiali di espansione e ricorrendo al recupero ambientale e urbano delle situazioni esistenti nella fascia pedecollinare attraverso l'organizzazione di servizi elementari e della rete di accessibilità al centro urbano;
 - la riqualificazione e la diversificazione del sistema dell'accessibilità, da e verso la città di Olbia, attraverso l'integrazione delle funzioni di collegamento con le aree di interesse ambientale presenti nelle fasce pedecollinari e le preesistenze storico-archeologiche;
 - la riqualificazione urbana del corridoio infrastrutturale della SS 125 "Orientale Sarda";
 - la riqualificazione paesaggistica delle direttrici di collegamento verso il centro abitato di Golfo Aranci e il porto, quale porta di accesso all'isola della Sardegna;
 - la conservazione e riqualificazione dell'identità urbana e architettonica dell'insediamento di Golfo Aranci e dei centri turistici costieri verso il rispetto di una qualità paesaggistica dei luoghi originari, anche attraverso il ricorso all'istituzione di concorsi di idee o di progettazione;
 - la ricostruzione della continuità ambientale e degli equilibri fra l'ecosistema costiero, gli insediamenti turistici e il fronte mare del centro abitato di Golfo Aranci, attraverso una progettazione interdisciplinare ed una esecuzione coerente ed unitaria;
 - la conservazione dei "cunei verdi" e degli spazi vuoti ancora esistenti per contrastare la tendenziale saldatura degli insediamenti urbani, attraverso la costruzione di fasce verdi o altre tipologie di spazi aperti pubblici urbani ed extraurbani, anche al fine di riconfigurare i limiti e la qualità dell'edificato.
3. Riqualificare i confini degli insediamenti urbani interpretati come zone di transizione in rapporto alle aree marginali agricole, per la creazione di una fascia a verde che



offra l'occasione per una riqualificazione in termini generali dell'abitato residenziale o turistico, attraverso la connessione di percorsi alberati, aree verdi e spazi di relazione.

4. Prevedere all'interno dei piani urbanistici comunali uno strumento di controllo delle aree agricole periurbane, finalizzato al contenimento della frammentazione delle proprietà ed a contrastare un uso diverso dal rurale, al fine garantire il mantenimento del sistema produttivo attraverso strumenti innovativi e perequativi.
5. Qualificare il sistema insediativo rurale degli stazzi e dei nuclei storici lungo le principali direttrici ambientali e insediative dei corridoi fluviali, conservando l'assetto fondiario e integrando funzioni innovative nel rispetto del carattere identitario del paesaggio, favorendone la fruizione anche attraverso la qualificazione della rete viaria mediante la previsione di strade parco.
6. Integrare l'organizzazione del paesaggio delle acque, agricolo, naturale e delle sue intersezioni con l'insediamento nella piana di Olbia e nei comuni inclusi nell'Ambito, attraverso:
 - il recupero della riconoscibilità e funzionalità del paesaggio delle acque, rispettando il sistema delle direttrici ambientali fluviali delle valli;
 - la conservazione e incentivazione della connettività ecologica tra i territori agricoli, rappresentati in particolare dai vigneti, e le aree caratterizzate da una copertura vegetale naturale e seminaturale;
 - la conservazione degli areali a copertura forestale e delle fasce di riconnessione dei complessi boscati e arbustivi, della vegetazione riparia e delle zone umide, al fine di garantire la prosecuzione delle necessarie attività di manutenzione dei soprassuoli e il loro consolidamento. In particolare, la conservazione è finalizzata a: migliorare le condizioni economiche, la qualità delle acque, la naturalità e la riconoscibilità dei caratteri strutturali del paesaggio e del suo mosaico, costituito da forma, dimensione, perforazione e isolamento delle macchie, distribuzione delle fasce verdi, oblitterazione delle matrici dei suoli e della vegetazione.
7. La salvaguardia di un corretto utilizzo dei suoli migliori della pianura indirizzati verso colture di pregio, favorendo nelle aree asciutte gli allevamenti zootecnici accompagnate anche da attività agrituristiche.



La tavola relativa all' *Ambito 18 – Golfo di Olbia* individua l'area in studio come dedicata alle infrastrutture che confina ad ovest con un'area di espansione dell'assetto insediativo fino agli anni 50.

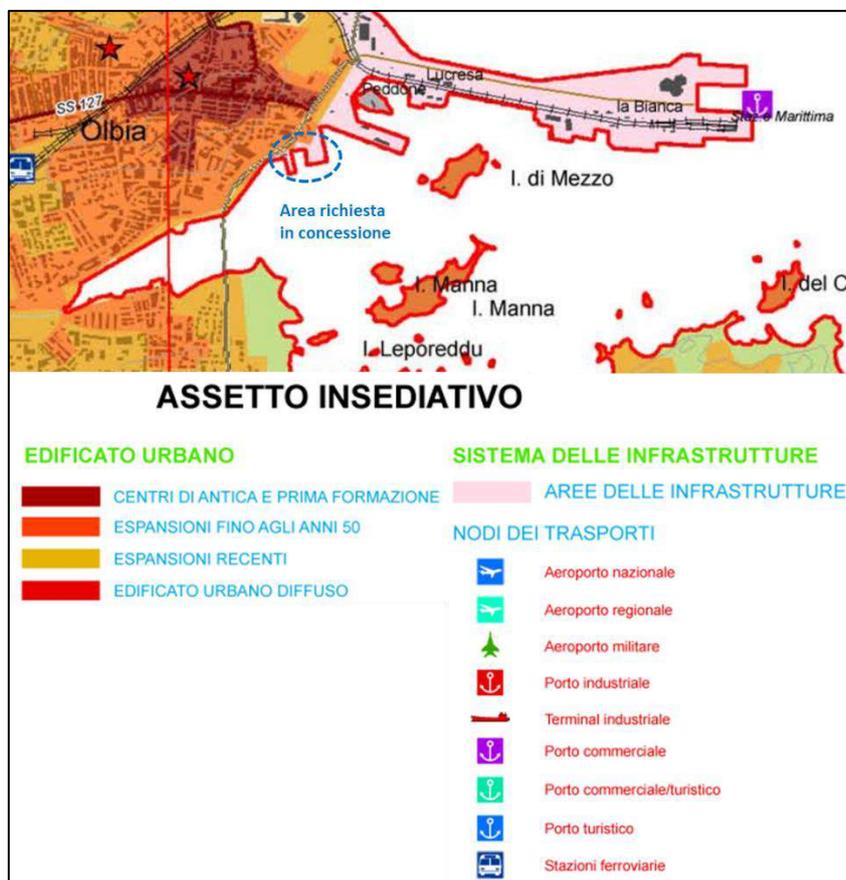


Figura 4-3 PPR – Ambito 18 Golfo di Olbia

L'obiettivo del presente ATF è coerente con le prescrizioni e gli indirizzi dettati dalle NTA del PPR agli artt. 102, 103, 104 per la componente di paesaggio dell'assetto insediativo "Aree delle Infrastrutture".

L'obiettivo dell'ATF è quello di estendere, in direzione sud-ovest, la funzione di nautica da diporto in continuità con le funzioni presenti nelle aree contermini e con le caratteristiche e gli elementi costitutivi e delle morfologie dell'area valorizzando, non per ultimo, le strutture esistenti.



INDIRIZZI PER IL PROGETTO

Il progetto per l'Ambito assume il riconoscimento dei principali elementi ambientali e infrastrutturali del paesaggio che governano le dinamiche insediative e condizionano la fruizione delle risorse. Il progetto per la riqualificazione dell'Ambito si basa prioritariamente sul riequilibrio dell'accessibilità e della fruizione del paesaggio della costa, sul recupero delle valli naturali, delle diramazioni fluviali e dei sistemi delle zone umide, sulla riqualificazione e integrazione della struttura insediativa con le direttrici infrastrutturali.

Così, attraverso i cardini attorno ai quali ruota il progetto: la conformazione del territorio costiero e delle sue isole, il sistema della piana di Olbia e dell'arco collinare di contorno, la

risoluzione del reticolo idrografico, dei canali di drenaggio e delle zone umide, l'organizzazione del sistema insediativo ed infrastrutturale. Costituiscono le direttrici strutturali: l'arco collinare, il sistema ambientale della piana e il Golfo interno.

La riconversione dell'accessibilità esisterà per una fruizione ed un utilizzo collettivo delle risorse nei rispetti: degli elementi ecosistemici è prevista attraverso un riequilibrio fra spazi pubblici e privati lato del porto, la sequenza degli insediamenti costieri viene una nuova identità urbana. Il sistema delle puntellature a parete come il luogo dove sono favorite le relazioni anche percettive fra il paesaggio marino e quello terrestre, fra il territorio e la linea minorantistone.

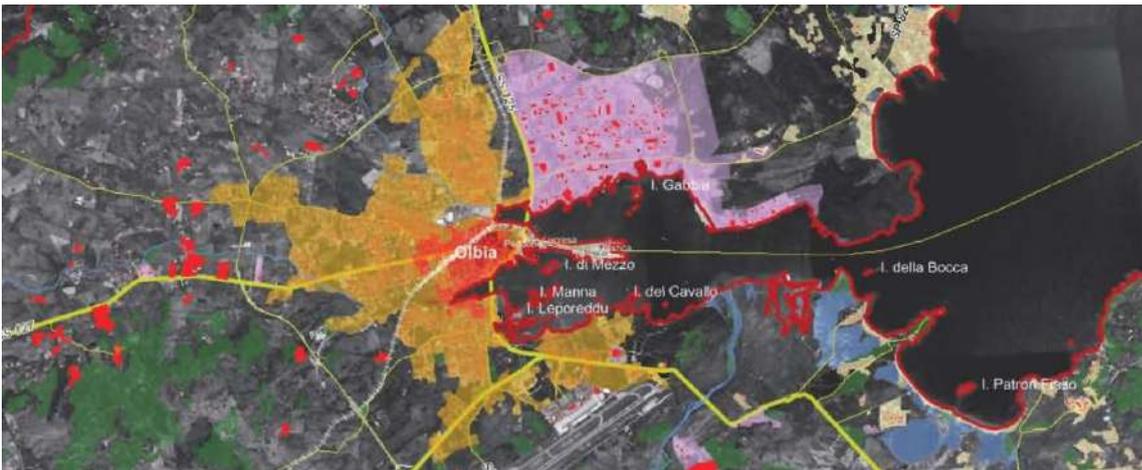
Il rafforzamento della connessione spaziale e paesaggistica sull'asse Olbia-Cagliari, finalizzata a recuperare l'identità storica e geografica dei luoghi portuali, è intesa come un alternarsi di spazi verdi, servizi e funzioni complementari, per evitare la saldatura morfologica fra i due centri e favorire la appropriazione del territorio circostante. La città di Olbia non può scindere il suo sviluppo urbano dalla struttura portuale dell'insediamento, privilegiando le direttrici insediative di separazione e ricorrendo al recupero ambientale e urbano delle situazioni esistenti nella fascia pedocollinare, attraverso l'organizzazione di servizi elementari e della rete di accessibilità, la connessione con le aree di interesse ambientale presenti nelle

fascie pedocollinari e le presistenze storico-archeologiche. La conservazione dei "cunei verdi" e degli spazi vuoti, delle aree agricole perurbane ancora esistenti contrasta la tendenziale saldatura degli insediamenti urbani, attraverso la costruzione di fasce verdi e altre tipologie di spazi aperti pubblici urbani ed extraurbani, anche al fine di riconfigurare i limiti tra qualità dell'edificio.

L'Ambito affida alle capacità progettuali intercomandate il recupero della riconoscibilità e funzionalità del paesaggio delle acque, rispettando il sistema delle direttrici ambientali fluviali delle valli del Rio S. Simone, Rio Enza, Rio Padragimur, Rio Castagna, Rio Nenuur, Rio sa Concaedda, Rio Marozzu, Rio Pintrazzi, Rio la Jassa, Vecchie, Rio de

Capriu, Rio Uta Niedda, Rio S. Mereddu, Rio de Seligheddu, e delle zone umide della foce del Padrogano, dello stagno di Tarrantelle e della Pechiera.

Il progetto dell'Ambito riconosce al centro abitato di Golfo Arrosi e il porto la funzione di porta di accesso all'isola della Sardegna, individuando le dominanti ambientali (Monte Riu, Capo Figari e Isola di Figarolo), le emergenze orografiche e i sistemi patiboli e confini (tipologia e laguna di retrospiaggio), i corridoi salivi di raccolta delle acque che delineano l'ordine del paesaggio continentale, la necessità di rientrare in azioni di conservazione e riqualificazione capaci di salvaguardare l'identità e la specificità geografica della periferia.



**PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE
AMBITO DI PAESAGGIO N°18 GOLFO DI OLBIA**

TAVOLA
B

Figura 4-4 Atlante degli ambiti di paesaggio – Ambito di paesaggio n. 18

Il progetto di PPR dell'ambito in cui ricade l'area in studio riconosce al centro abitato ed al porto la funzione di "porta di accesso all'isola della Sardegna e per tale motivo si promuovono azioni in grado di conservare e riqualificare l'identità e la specificità dei luoghi.

L'iniziativa oggetto dell'ATF è coerente gli obiettivi e le prescrizioni del PPR.

4.4 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) è elaborato ai sensi della legge n. 183/1989 e del decreto-legge n. 180/1998, con le relative fonti normative di conversione, modifica e integrazione. Il PAI è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo, alla prevenzione del rischio idrogeologico, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato.

Di seguito si riportano gli stralci del PAI, aggiornato al 2020, che non individua nell'area oggetto dello studio aree a rischio frana o alluvione.

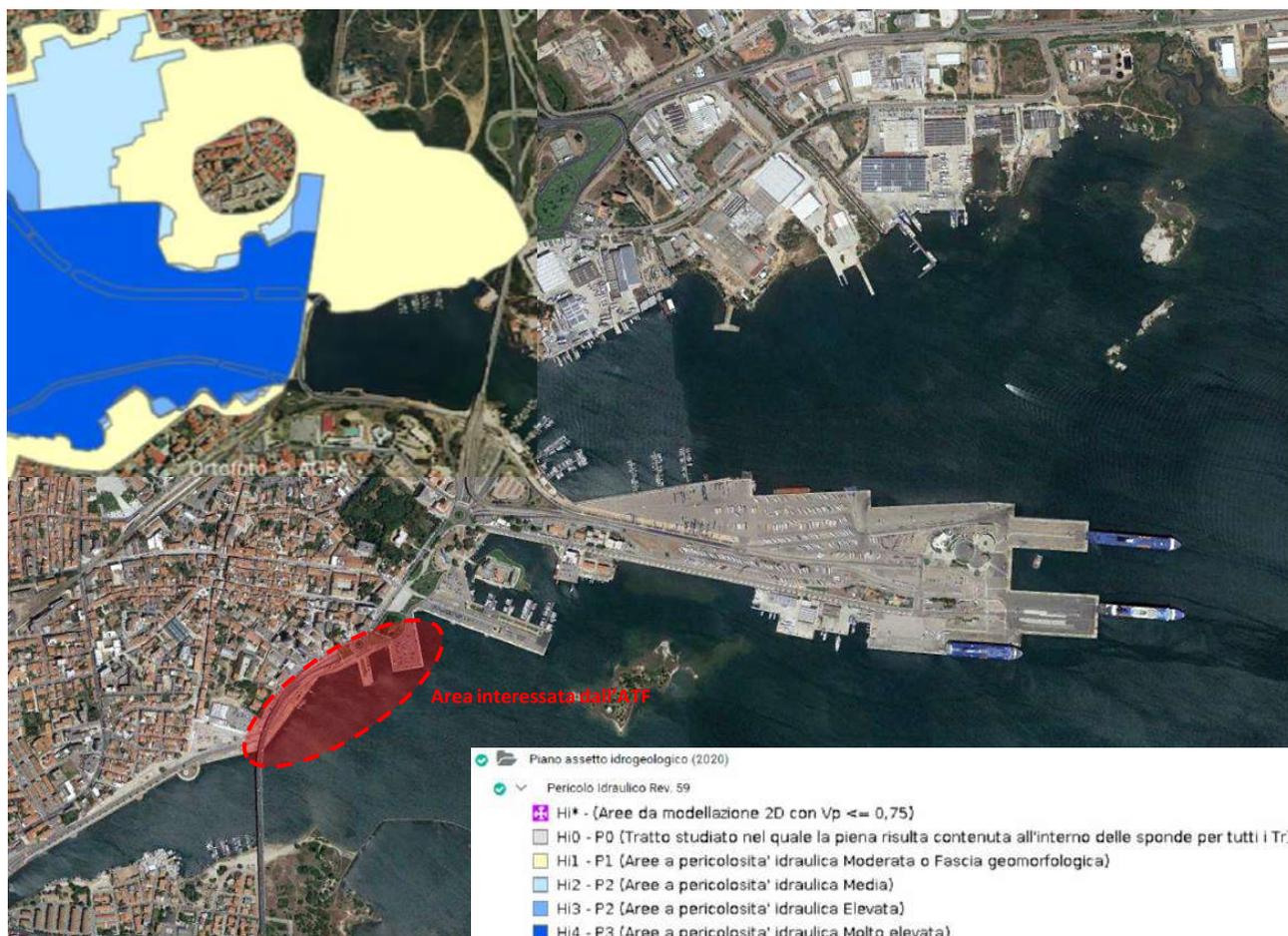


Figura 4-5 Piano di Assetto Idrogeologico

4.5 Regime vincolistico

L'analisi dei vincoli e delle aree soggette a disciplina di tutela è stata effettuata sulla base delle informazioni tratte dalle seguenti fonti conoscitive:

- SardegnaMappe della Regione Sardegna per le aree naturali protette, per i vincoli del Codice del Paesaggio e dei Beni Culturali e per il Piani di Assetto Idrogeologico;
- Geoportale Nazionale al fine di individuare la localizzazione delle Aree naturali protette ed aree della Rete Natura 2000;
- Ministero della Cultura (MiC), portale SITAP (SITAP (beniculturali.it) per l'individuazione dei beni paesaggistici di cui alla parte terza del D.lgs 42/2004.



Vincoli D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

Il PPR individua nell'area interessata dall'ATF (specchio acqueo e Molo Bosazza) il vincolo del Codice del Paesaggio D.Lgs. 42/2004 relativo ai territori costieri compresi in una fascia di 300 art. 142, comma 1 lett. a).

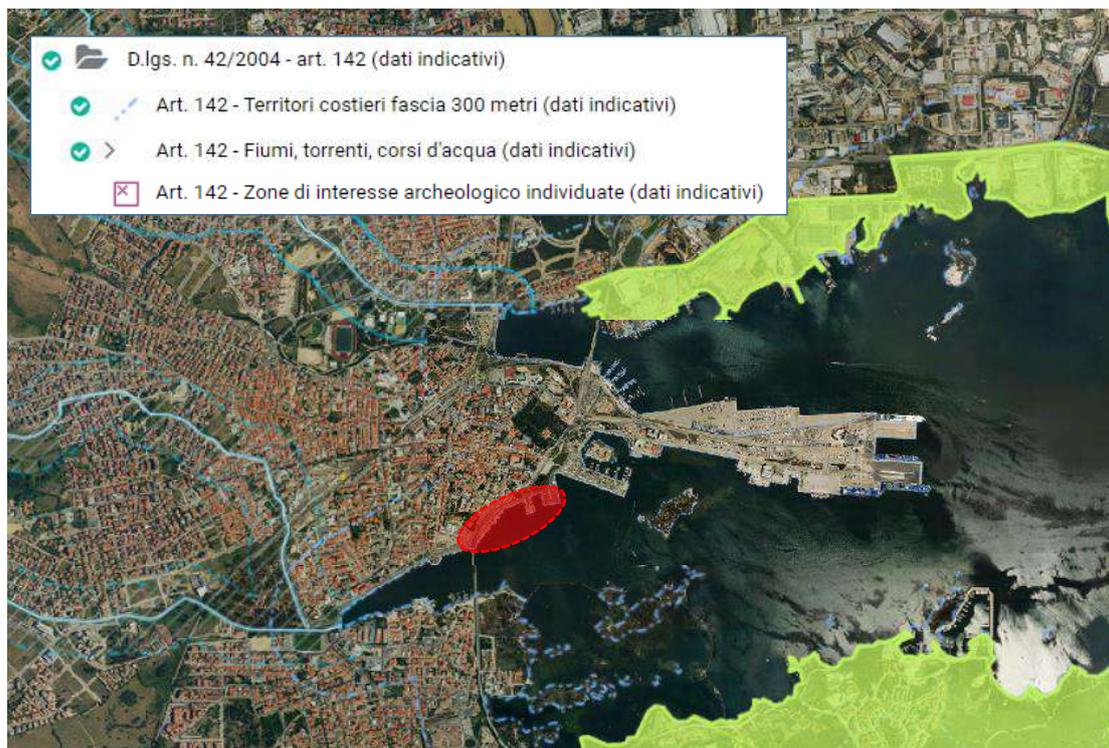


Figura 4-6 PPR – Vincoli del Codice del Paesaggio D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

Non si individuano nell'area zone o beni di interesse archeologico e non sono stati individuati altri beni paesaggistici ex artt. 143 o 136 del citato Decreto.

L'area dell'ATF non è interessata da vincoli relativi a Beni culturali, storici o archeologici come emerge dalla.

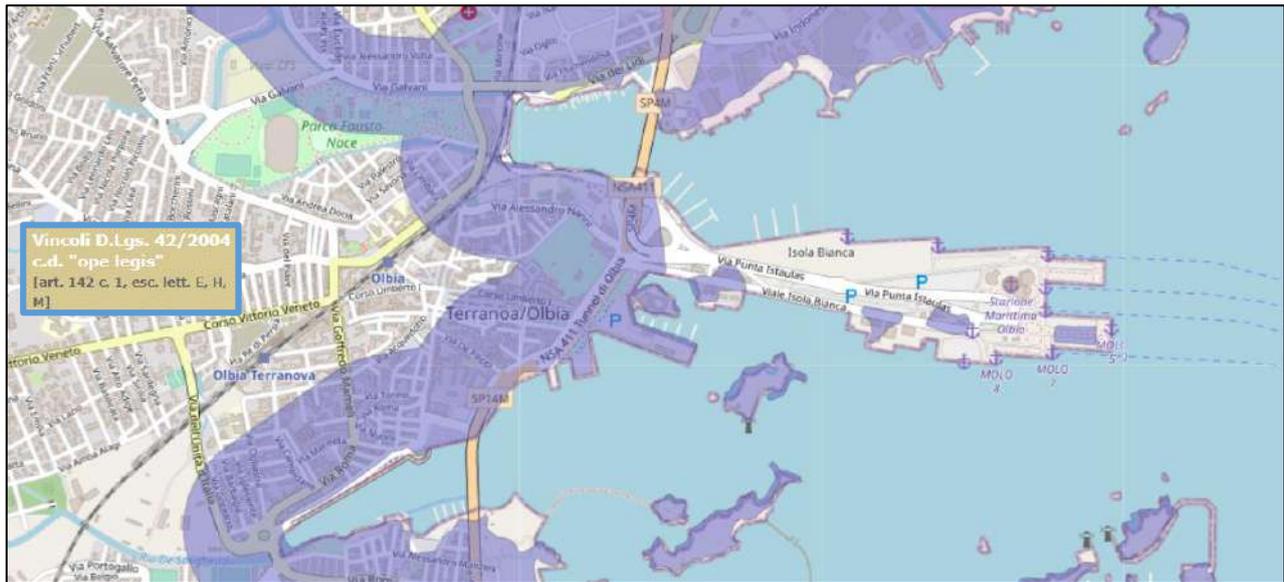


Figura 4-7 Vincoli del Codice del Paesaggio D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. (fonte SITAP)

Come rappresentato nella Figura 4-8 l'area interessata dall'ATF è contraddistinta anche dalla presenza di due vincoli:

- Vincolo 200134 emesso il 1965-11-30 IL TERRITORIO DI OLBIA PRESENTA UN SUSSEGUIRSI DI QUADRI NATURALI CREATI DA PROMONTORI GRANITICI EMERGENTI DAL MARE E DALLA FLORA MEDITERRANEA.
- Vincolo 200135 emesso il 1968-01-10 LA ZONA DI OLBIA E UN SUSSEGUIRSI DI QUADRI NATURALI CREATI DA PROMONTORI GRANITICI EMERGENTI DAL MARE E DALLA FLORA MEDITERRANEA CARATTERIZZATO ANCHE DALLO ABITATO DI SAN PANTALEO.



Figura 4-8 Vincoli decretati (fonte SITAP)

Vincolo idrogeologico

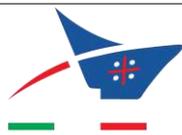
Come approfondito al paragrafo 4.4 l'area interessata dall'ATF è libera dal vincolo idrogeologico.

Aree naturali protette

Al fine di inquadrare nei successivi capitoli le possibili interazioni potenziali tra la proposta in oggetto e le specie e gli habitat protetti della rete Natura 2000 il presente paragrafo è orientato a verificare la presenza e vicinanza di tali aree.

I Siti della rete Natura 2000 comprendono:

- Siti interesse Comunitario (di seguito anche SIC)
- Zone Speciali di Conservazione (di seguito anche ZSC)



5 Aspetti ambientali

La Relazione Ambientale Sintetica, come premesso, in coerenza con quanto indicato al *Titolo V delle Linee Guida per la Redazione dei Piani Regolatori Portuali* è orientata a fornire “*informazioni circa la presenza di eventuali impatti indotti sia dalla fase realizzativa dell’ATF, sia dal suo esercizio*”.

Fatta questa premessa si ritiene necessario sottolineare l’obiettivo del presente ATF, ovvero la proposta di estensione della destinazione funzionale legata alla nautica da diporto sino al limite sud ovest del perimetro di competenza della AdSP. Tale funzione è effettivamente già presente lungo le banchine interessate dall’ATF considerando gli ormeggi di imbarcazioni da diporto.

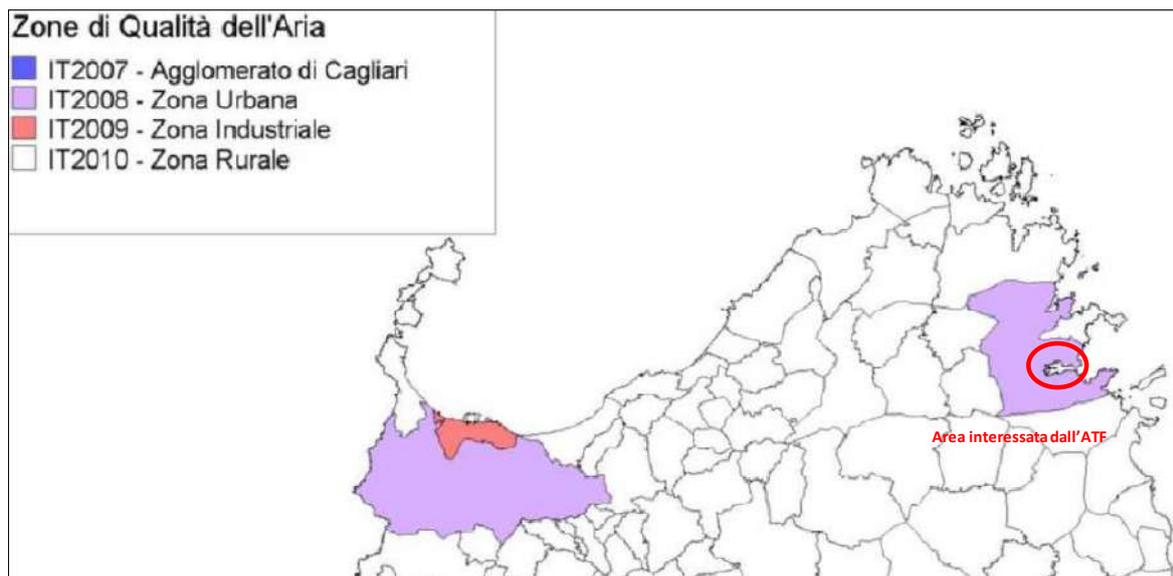
Infatti, tutte le banchine/sponde coinvolte sono storicamente utilizzate per l’ormeggio di imbarcazioni da diporto (vedi Figura 1-1). Le aree a terra del molo Bosazza, in parte attrezzate a verde, in passato sono state utilizzate per servizi connessi alla nautica e per il parcheggio delle autovetture dei possessori delle imbarcazioni ormeggiate alle banchine del molo. Sia la sponda che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza che quella che dalla radice della banchina di ponente del molo Bosazza arriva fino al viadotto della E840, da molti anni sono utilizzate per l’ormeggio di imbarcazioni da diporto.

Considerando dunque che non si introducono nuove opere, o nuove funzioni effettivamente diverse da quelle attuali, il presente capitolo è finalizzato ad inquadrare lo stato di fatto del contesto ambientale di riferimento in cui si inserisce la proposta di ATF. Per tale ragione si propone di seguito una breve descrizione delle matrici ambientali Atmosfera, Rumore e Paesaggio.

5.1 Atmosfera

La Regione Sardegna ha approvato il Piano della qualità dell'aria ambiente (PRQA) con DGR n. 1/3 del 10/01/2017.

Nella Figura 5-1 si riporta la dislocazione delle stazioni di misura presenti nell’area del porto di Olbia estratte dal documento “*Valutazione modellistica dello stato di Qualità dell’aria della Sardegna - Anno 2021*”.



Stazione	Zonizzazione	Comune	Tipo zona	Tipo staz.	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	O ₃	C ₆ H ₆	CO	SO ₂
CENS10	Olbia	Olbia	U	T	x		x			x	x
CEOLB1	(zona urbana)	Olbia	U	F	x		x	x	x	x	x

Figura 5-1 Ubicazione delle stazioni di misure situate nel Comune di Olbia

I campi di concentrazione di inquinanti prodotti dal sistema QualeAria a scala nazionale sono stati elaborati dall'algoritmo Machine learning Random Forest(ML-RF; Breiman, 2001) per produrre corrispondenti mappe di qualità dell'aria sul territorio regionale, alla risoluzione spaziale di 1 km².

Nella Figura 5-1 è riportata la dislocazione delle stazioni di misura presenti nella Zona urbana – Area di Olbia: stazione di fondo CEOLB1 ubicata all'interno del parco “Fausto Noce” e stazione di traffico CENS10.

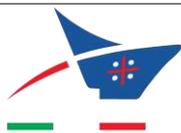
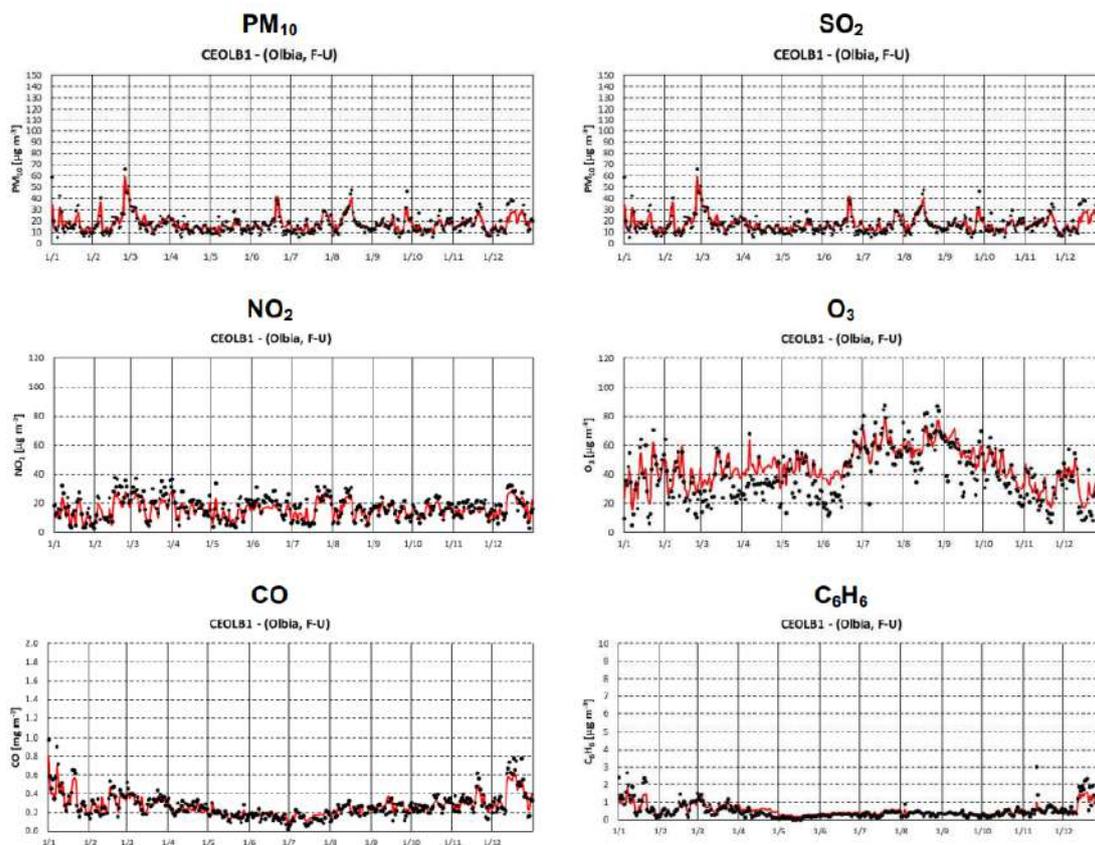


Figura 5-2 Posizione delle stazioni di misura dell'area di Olbia: CENS10, CEOLB1



• Misurato — LURF

Figura 5-3 Confronti tra le concentrazioni misurate dalla rete regionale e stimate dal modulo LURF



Da quanto sopra riportato il quadro studiato al 2021 non mostra superamenti o criticità.

Le mappe prodotte hanno evidenziato quanto segue:

- SO₂: non si evidenziano particolari criticità ambientali relativamente al biossido di zolfo. Non risultano superamenti del valore limite per le concentrazioni medie orarie e giornaliere e le concentrazioni medie annuali risultano inferiori al valore limite per la protezione della vegetazione (20 µg m⁻³);
- NO₂: non risultano superamenti dei valori limite per le concentrazioni medie orarie e medie annuali. I valori più elevati si stimano in corrispondenza delle maggiori aree urbane;
- PM₁₀: il numero di superamenti del valore limite per le concentrazioni medie giornaliere è inferiore al numero massimo (35 volte) su tutto il territorio regionale e le concentrazioni medie annuali risultano inferiori al valore limite (40 µg m⁻³);
- PM_{2.5}: le concentrazioni medie annuali risultano inferiori al valore limite su tutto il territorio regionale;
- benzene (C₆H₆): le concentrazioni medie annuali risultano inferiori al valore limite su tutto il territorio regionale;
- CO: le concentrazioni medie massime giornaliere su otto ore risultano inferiori al valore limite su tutto il territorio regionale;
- Ozono (O₃): non risultano superamenti del valore obiettivo per la protezione della salute. Il valore limite per la protezione della vegetazione, espresso in termini di AOT40, risulta superato in ampie porzioni del territorio regionale evidenziando quindi una significativa criticità relativamente a tale inquinante.

5.2 Rumore

L'inquinamento acustico viene definito dalla Legge Quadro n. 447/95 come: "l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi". Il Comune di Olbia

si è dotato del Piano di Classificazione Acustica approvato con Delibera n. 24 dell'08.03.2016.

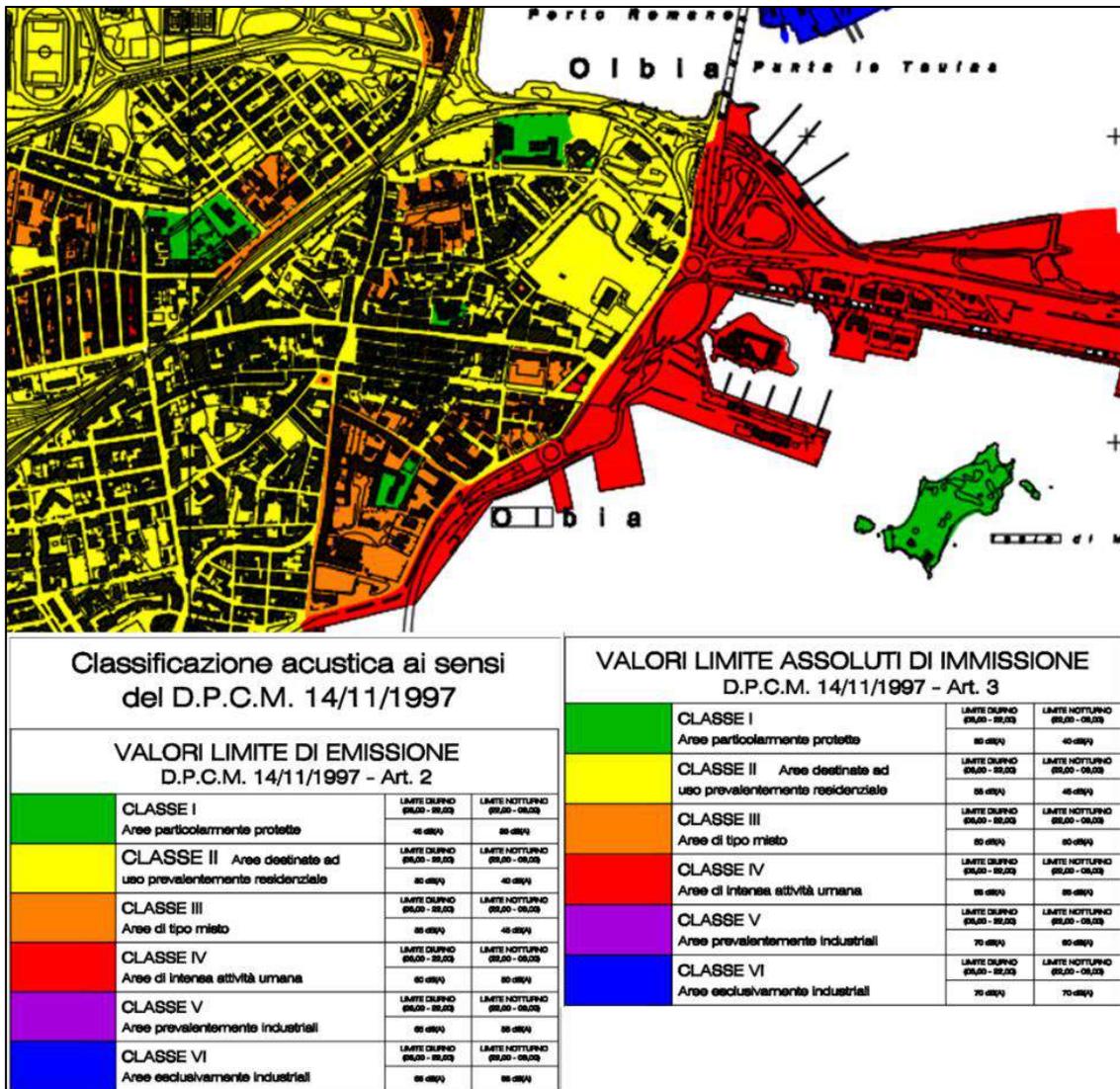


Figura 5.4 – Piano di Classificazione Acustica

L'area a tergo dello specchio acqueo richiesto in concessione ricade nella zona Classe IV *Aree di intensa attività urbana*.

5.3 Paesaggio

Le aree retrostanti le banchine coinvolte dall'ATF sono in stretto contatto con l'ambito urbano, fortemente frequentato quindi dalla popolazione e valorizzato, anche di recente, da un progetto di riqualificazione del waterfront urbano.



La zona retrostante è, infatti, dal punto di vista storico la più importante di tutto il complesso portuale per tale motivo l'estensione della funzione diportistica rappresenta un'occasione di valorizzazione e promozione di un patrimonio esistente.



Figura 5.5 – Vista aerea del Molo Bosazza e del Molo Vecchio





Figura 5.6 – Particolare del Molo Bosazza



Figura 5.7 – Situazione attuale Molo Bosazza e Molo Vecchio

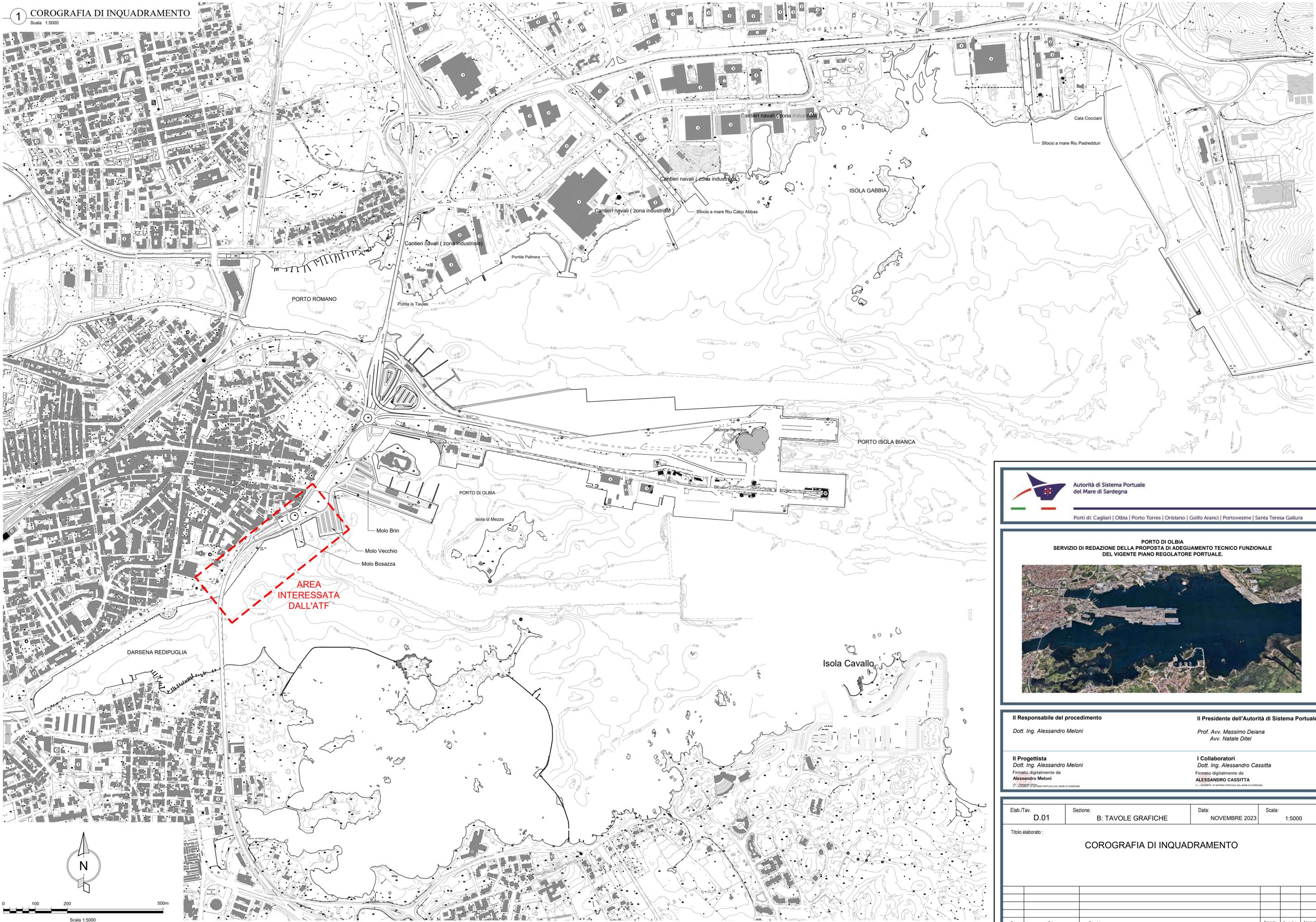


6 Conclusioni

La presente proposta rientra nell'ambito degli adeguamenti tecnici funzionali in quanto, ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 169/2016 e ss.mm.ii. propone una modifica che non altera in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali. Infatti, considerato quanto approfondito sopra, si ritiene necessario sottolineare che la proposta di estensione della destinazione funzionale legata alla nautica da diporto sino al limite sud ovest del perimetro di competenza della AdSP, sia di fatto una realtà già in essere presso le citate banchine.

L'analisi degli aspetti programmatici ha evidenziato la totale coerenza delle finalità dell'ATF con gli obiettivi e le prescrizioni degli strumenti analizzati.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, stanti le finalità dell'ATF non si riscontrano particolari criticità considerando che, come sottolineato la funzione proposta è effettivamente già in essere presso le banchine.




Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna
 Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa Gallura

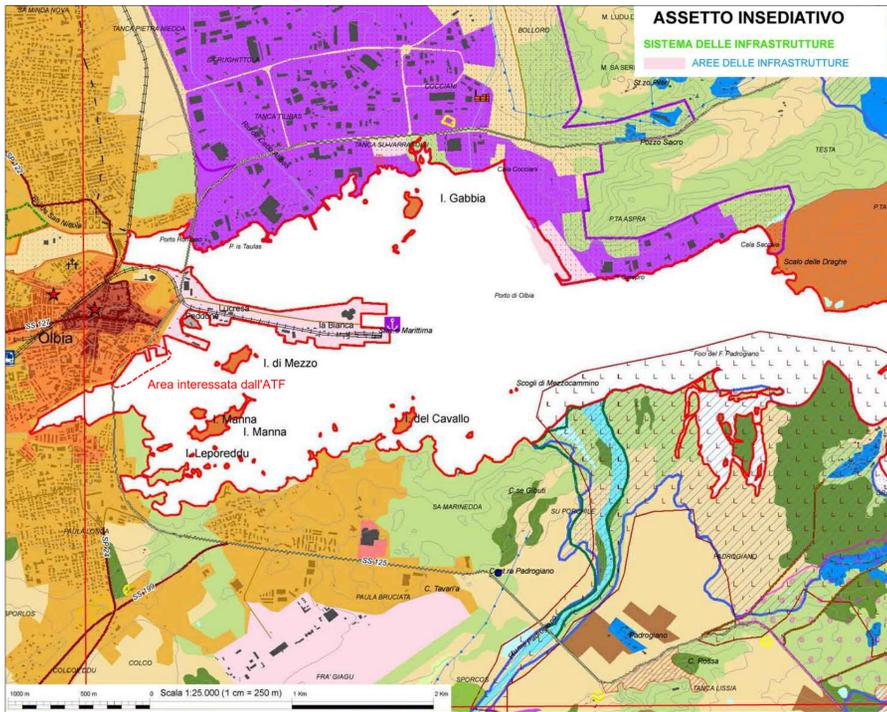
PORTO DI OLBIA
 SERVIZIO DI REDAZIONE DELLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE.



Il Responsabile del procedimento Dott. Ing. Alessandro Meloni	Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana Avv. Natale Ditei
Il Progettista Dott. Ing. Alessandro Meloni Firmato digitalmente da Alessandro Meloni	I Collaboratori Dott. Ing. Alessandro Cassitta Firmato digitalmente da ALESSANDRO CASSITTA

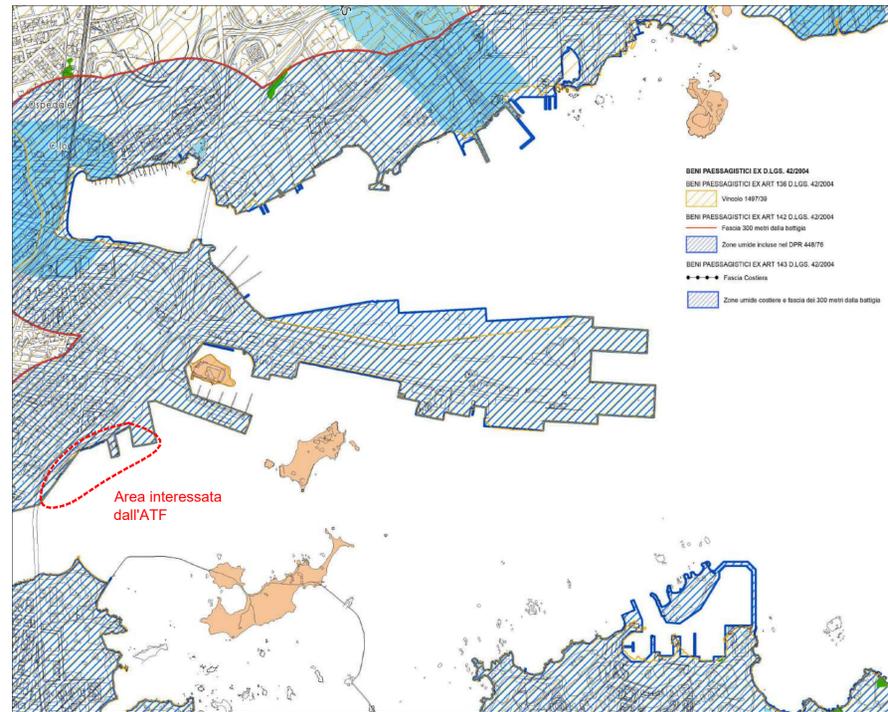
Elab./Tav. D.01	Sezione: B: TAVOLE GRAFICHE	Data: NOVEMBRE 2023	Scala: 1:5000
Titolo elaborato: COROGRAFIA DI INQUADRAMENTO			
Rev.	Data	Descrizione	Eseguito / Controllato / Approvato

1 PPR-PIANO PAESISTICO REGIONALE



PPR approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 36/7 del 05.09.2006
Ambito costiero n. 18 "Golfo di Olbia"

2 BENI PAESAGGISTICI AMBIENTALI



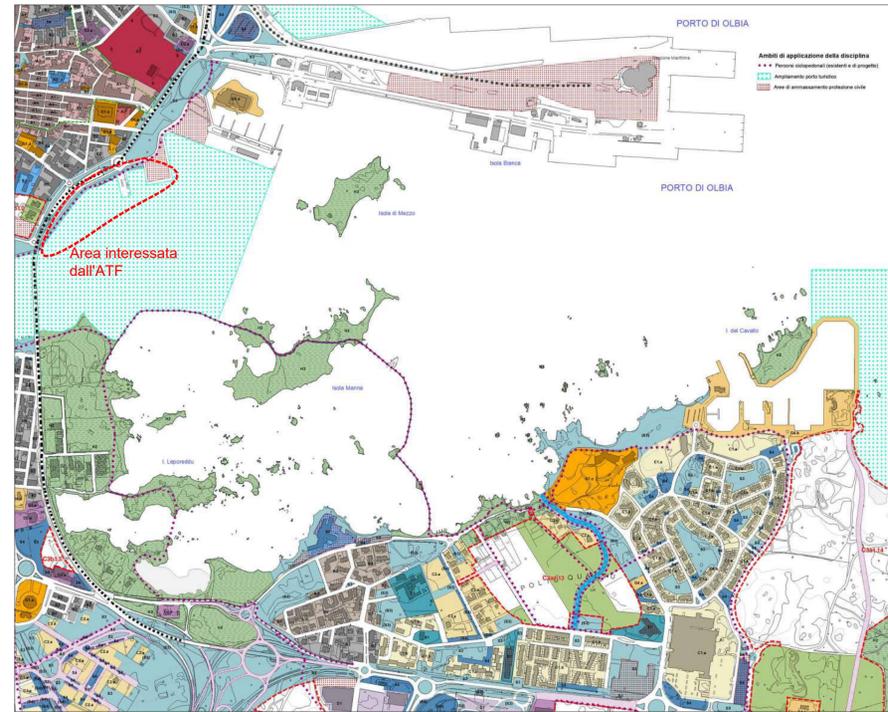
Ambiti interessati da tutela

3 IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO



art. 136 co. 1 lett. c) e d) Dlgs 42/04- DM 30.11.1965 "IL TERRITORIO DI OLBIA PRESENTA UN SUSSEGUIRSI DI QUADRI NATURALI CREATI DA PROMONTORI GRANITICI EMERGENTI DAL MARE E DALLA FLORA MEDITERRANEA"
art. 136 co. 1 lett. c) e d) Dlgs 42/04- DM 10.01.1968 " LA ZONA DI OLBIA E UN SUSSEGUIRSI DI QUADRI NATURALI CREATI DA PROMONTORI GRANITICI EMERGENTI DAL MARE E DALLA FLORA MEDITERRANEA CARATTERIZZATO ANCHE DALL'ABITATO DI SAN PANTALEO"

4 PUC-PIANO URBANISTICO COMUNALE



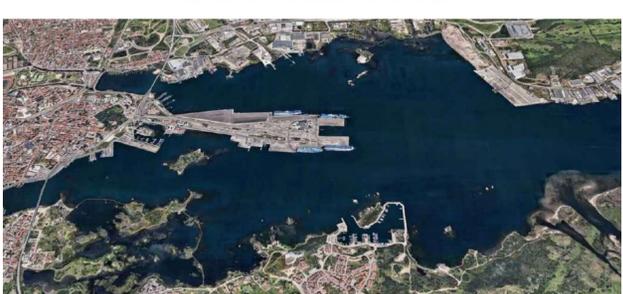
PUC Adottato con DCC n.134 del 29/07/2020 - Elaborato P2.2 emendato 13.08.2020



Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa Gallura

PORTO DI OLBIA
SERVIZIO DI REDAZIONE DELLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE.



<p>Il Responsabile del procedimento Dott. Ing. Alessandro Meloni</p>	<p>Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deliana Avv. Natale Ditel</p>
<p>Il Progettista Dott. Ing. Alessandro Meloni Firmato digitalmente da Alessandro Meloni CA: Alessandro Meloni DN: C=IT, OU=Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna</p>	<p>I Collaboratori Dott. Ing. Alessandro Cassitta Firmato digitalmente da ALESSANDRO CASSITTA CA: Alessandro Cassitta DN: C=IT, OU=Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna</p>

Elab./Tav. D.02	Sezione: B: TAVOLE GRAFICHE	Data: NOVEMBRE 2023	Scala: Varie
-----------------	-----------------------------	---------------------	--------------

Titolo elaborato:

INQUADRAMENTO URBANISTICO E REGIME DEI VINCOLI

Rev.	Data	Descrizione	Eseguito	Controllato	Approvato

- LEGENDA**
- LIMITI DEL P.d.F. DEL COMUNE DI OLBIA
 - LIMITI DEL PIANO REGOLATORE DEL CONSORZIO INDUSTRIALE
 - LIMITI DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO
 - AREA INTERESSATA DAL PIANO REGOLATORE DEL PORTO
 - OPERE IN ADEGUAMENTO
 - PROFONDITA' VARIABILI INFERIORI A MT. -4.00
 - PROFONDITA' VARIABILE DA MT. -7.00 A MT. -7.50
 - PROFONDITA' BACINO DI EVOLUZIONE MT. -10.00
 - CANALETTA DI INGRESSO MT. -11.00
 - ADEGUAMENTO PROFONDITA' ESCAVO

ADDENDUM ALLA LEGENDA

PER LE SIGLE
P1, P2, P3, P4...Etc.
F1, F2, F3, F4...Etc.
 Si fa riferimento alla Relazione allegata al Progetto del P.R.P. approvato il 28.06.1981



Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci

PORTO DI OLBIA
 ADEGUAMENTO TECNICO-FUNZIONALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE COMMERCIALE

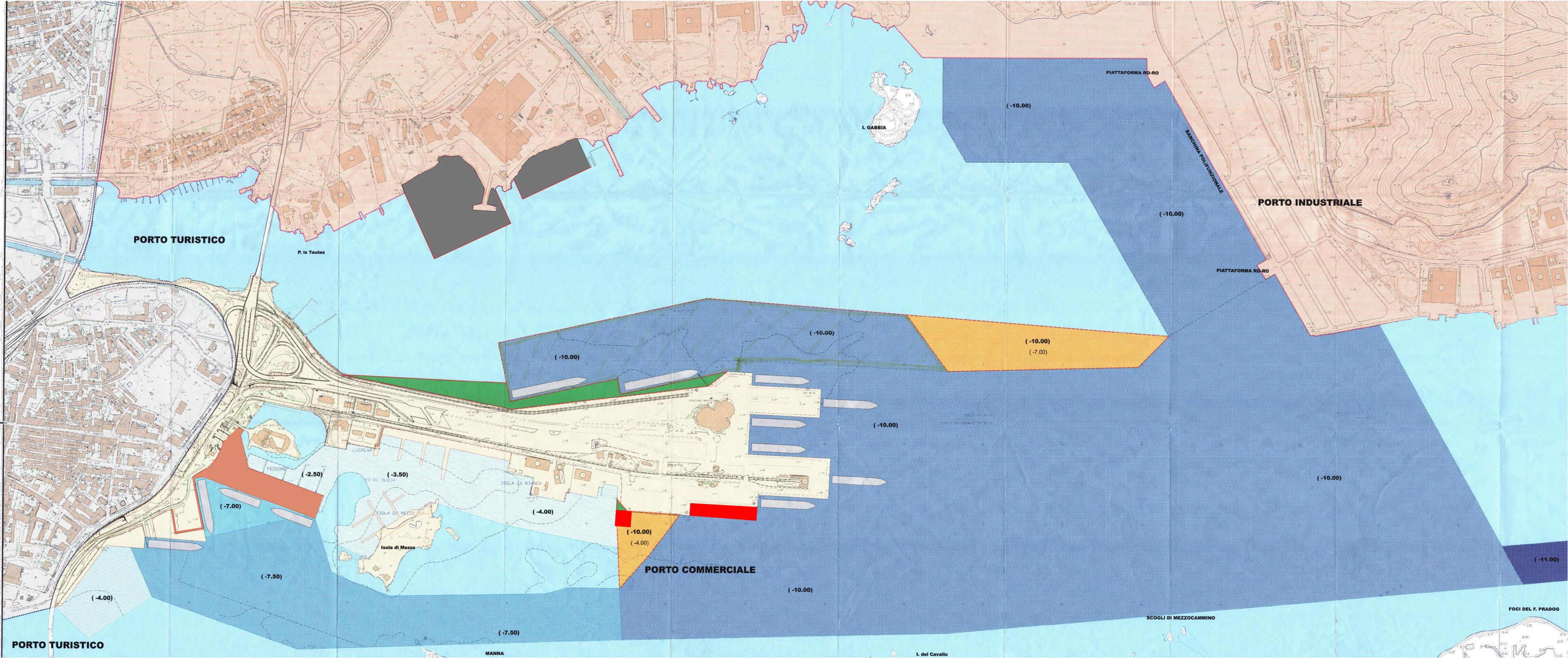


Redatto dal:
 Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche della Sardegna
 Dott. Ing. Mariella Meru

IL PROVVEDITORE: Dott. Ing. Giuseppe D'Addato

IL COMMISSARIO: Dott. Felice D'Anello

2 Planimetria dell'Adeguamento Tecnico-Funzionale



- ATF 2022 approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. con voto 86/2022 nell'adunanza del 4/10/2022
- AREA DESTINATA AL TRAFFICO COMMERCIALE E PASSEGGERI
 - VASCHE PER IL CONTENIMENTO DEI MATERIALI DI RISULTA DEI DRAGAGGI
- ATF MOLO BRIN approvato dal C.S. LL. PP. con voto 9/2021 nell'adunanza del 21/04/2021
- AREE DESTINATE ALLA NAUTICA DA DIPORTO

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Porti di Cagliari | Olbia | Porto Torres | Civitavecchia | Golfo Aranci | Portoferraio | Santa Teresa Gallura

PORTO DI OLBIA
 SERVIZIO DI REDAZIONE DELLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO-FUNZIONALE DEL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il Responsabile del procedimento:
 Dott. Ing. Alessandro Meloni

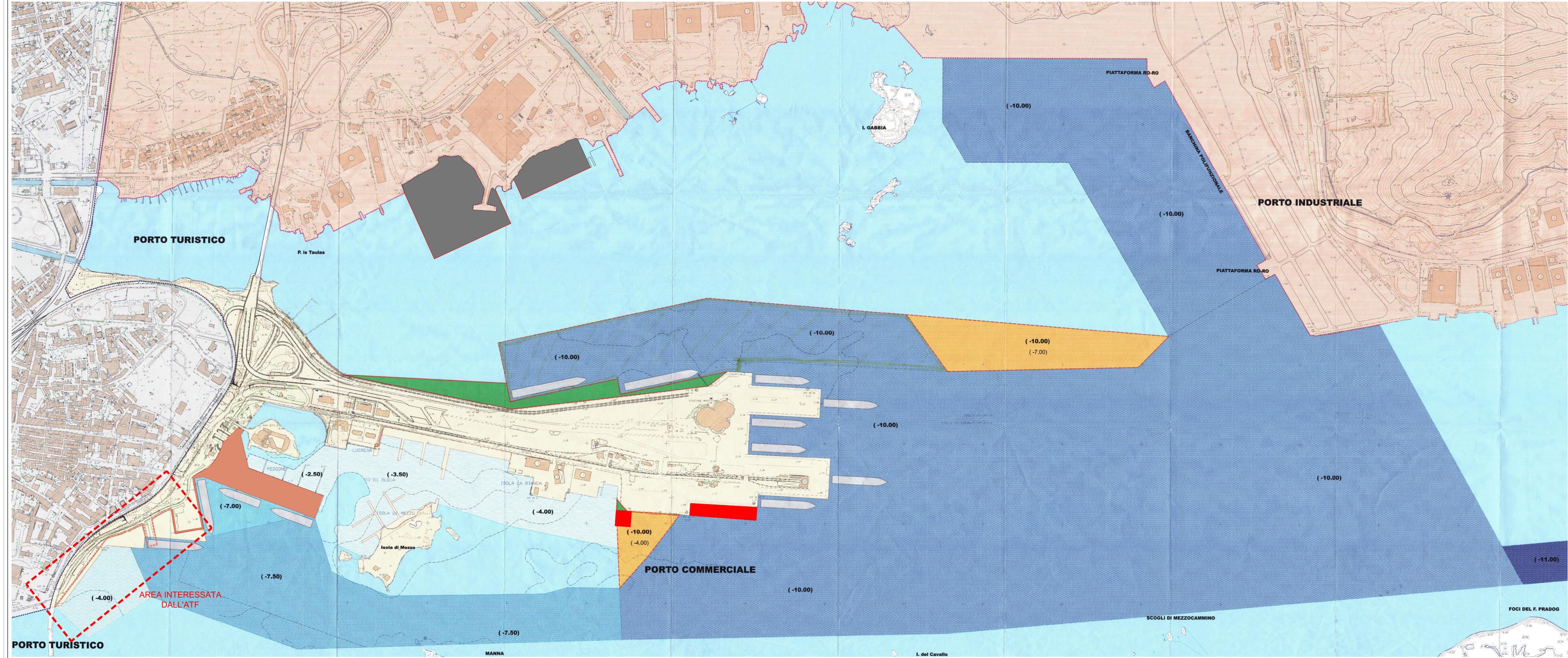
Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale:
 Prof. Avv. Massimo Delera
 Avv. Anna Cini

Il Progettista:
 Dott. Ing. Alessandro Meloni
 Ing. Massimo Meloni

Il Collaboratore:
 Dott. Ing. Alessandro Cassese
 Ing. Massimo Meloni
 ALESSANDRO CASSESE

Edizione: 03
 Settore: B. TAVOLE GRAFICHE
 Data: NOVEMBRE 2023
 Scala: 1:2000

Titolare: PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE



- LEGENDA**
- LIMITI DEL P.d.F. DEL COMUNE DI OLBIA
 - LIMITI DEL PIANO REGOLATORE DEL CONSORZIO INDUSTRIALE
 - LIMITI DEL PIANO REGOLATORE DEL PORTO
 - AREA INTERESSATA DAL PIANO REGOLATORE DEL PORTO
 - OPERE IN ADEGUAMENTO
 - PROFONDITA' VARIABILI INFERIORI A MT. -4,00
 - PROFONDITA' VARIABILE DA MT. -7,00 A MT. -7,50
 - PROFONDITA' BACINO DI EVOLUZIONE MT. -10,00
 - CANALETTA DI INGRESSO MT. -11,00
 - ADEGUAMENTO PROFONDITA' ESCAVO

ADDENDUM ALLA LEGENDA

PER LE SIGLE
P1, P2, P3, P4, ETC.
 Si fa riferimento alla Relazione allegata al Progetto del P.R.P. approvato il 28.06.1981

- NUOVE CASSE DI COLMATA - ATF approvato dal Consiglio Superiore del LL. PP. con voto 86/2022 nell'adunanza del 4/10/2022
- AREA DESTINATA AL TRAFFICO COMMERCIALE E PASSEGGERI ATF approvato dal Consiglio Superiore del LL. PP. con voto 86/2022 nell'adunanza del 4/10/2022
- ATF MOLO BRIN - ATF approvato dal C.S. LL. PP. con voto 9/2021 nell'adunanza del 21/04/2021
- Proposta di ATF



Il Responsabile del procedimento
 Dott. Ing. Alessandro Meoni

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale
 Prof. Avv. Massimo Delella
 Avv. ANTONI GIANI

Il Progettista
 Dott. Ing. Alessandro Meoni
 PIAZZA SARDINIA 41
 07021 OLBIA (OR)
 Tel. 070/2211111

I Collaboratori
 Dott. Ing. Alessandro Casella
 PIAZZA SARDINIA 41
 07021 OLBIA (OR)
 Tel. 070/2211111

Ediz.:	D.04	Settore:	01 - TAVOLE GRAFICHE	Doc.:	NOVEMBRE 2023	Scala:	1:2000
CONFRONTO TRA PRP VIGENTE E ATF							
Titolo:							
Aut.:							
Dis.:							
Ver.:							

