



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*  
*Sezione Seconda*

*Adunanza del 21 maggio 2024*  
*N. del Protocollo 16/2024*

**OGGETTO:** Affare n. 16/2024. Porto di Olbia. Adeguamento Tecnico Funzionale per l'estensione della funzione nautica da diporto già presente nel molo Benedetto Brin a tutto il Porto interno.

**LA SEZIONE**

**VISTA** l'istanza di esame e parere, ai sensi dell'art. 5 della legge n. 84/1994 e s.m.i., sulla proposta di ATF in oggetto, presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e acquisita in atti al protocollo n. 2456 del 15 febbraio 2024.

**VISTA** la nota n. 2692 del 19 febbraio 2024 con la quale è stata nominata la Commissione relatrice;

**VISTE** le note n. 2625 del 16 febbraio 2024 e n. 4554 del 14 marzo 2024, con le quali il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha richiesto chiarimenti;

**VISTA** la nota del 5 aprile 2024, protocollo n. 9440, acquisita in atti al n. 5950, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna trasmetteva, da ultimo, chiarimenti e documentazione integrativa;

**ESAMINATI** gli atti;

**UDITA** la Commissione relatrice (- OMISSIS -)

## PREMESSO

Preliminarmente, si richiamano alcuni indirizzi procedurali espressi da questo Consesso a partire dal Parere dell'Assemblea generale n. 93/2009. L'Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di fattibilità tecnica e di non contrasto con gli strumenti urbanistici cogenti.

Quindi, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici esprime il proprio parere in merito ai profili di *procedibilità, ammissibilità e fondatezza*. Intendendo che la proposta di piano (proposta di ATF), soddisfa il profilo di *procedibilità* poiché corredata della dovuta documentazione tecnico-amministrativa, soddisfa il profilo dell'*ammissibilità* poiché la modifica infrastrutturale, che si propone, rispetta gli obiettivi e il generale assetto strategico del porto e che soddisfa il profilo di *fondatezza* della proposta di ATF valuta le opere e la mancanza di effetti negativi sulle strutture esistenti, sulla sicurezza e sull'ambiente. Indirizzi metodologici e procedurali più attuali, possono utilmente rinvenirsi nelle "*Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale*" (marzo 2017), elaborate da una Commissione incardinata presso questo Consesso.

Una recente prassi procedimentale, nota del 24 ottobre 2022 n. 33307, è stata introdotta congiuntamente dal CSLP e dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il Trasporto Marittimo e per Vie d'acqua Interne, per aggiornare il Procedimento per l'espressione del parere di questo Consesso sugli Adeguamenti Tecnici Funzionali. Viene prevista una fase di consultazione preliminare (*preistruttoria*), che precede l'esame di merito.

La fase preliminare è finalizzata a definire il dettaglio delle informazioni tecniche a corredo dell'ATF; al termine della consultazione, tenuto conto di quanto è emerso, *l'istanza* di ATF sarà redatta in conformità alle indicazioni di cui al *punto III.5 delle LG 2017* e con adeguato grado di approfondimento.

Nel caso in esame, si tiene conto delle conclusioni della *preistruttoria*, avviata a gennaio 2024 e svolta dal Gruppo di lavoro appositamente nominato dal Presidente della Seconda Sezione per l'ATF in parola. Con nota prot. n. 2625 16 febbraio 2024 sono state trasmesse all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, le conclusioni dell'esame, contestualmente alla richiesta di approfondimenti e integrazioni.

## A. Proposta di ATF: documentazione in atti

Conclusa la fase di preistruttoria l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (ASP) ha fatto *istanza*, ai sensi dell’articolo 5 legge n. 84/94, di esame e parere sulla proposta di ATF di che trattasi. L’istanza è stata corredata dalla delibera 26 del 30 novembre 2023, con la quale il Comitato di Gestione ha adottato la proposta di ATF.

La Commissione all’uopo incaricata dopo un primo esame della documentazione ha chiesto ulteriori chiarimenti con la citata nota marzo 2024, e quindi, successivamente L’AdSP con la nota del 5 aprile 2024, acquisita al n.5950, trasmetteva le integrazioni e aggiornava alcuni elaborati.

Pertanto, la documentazione a corredo della proposta di ATF esaminata è, a seguito delle integrazioni, costituita da 9 elaborati:

RELAZIONI			
A.01	Rev.3	– Elenco elaborati;	2024
A.02	Rev.3	– Relazione generale;	2024
A.03	Rev.3	– Relazione ambientale sintetica.	2024
TAVOLE GRAFICHE			
D.01	–	– Corografia di inquadramento;	2023
D.02	–	– Inquadramento urbanistico e regime dei vincoli;	2023
D.03	Rev.1	– Piano Regolatore Portuale Vigente;	2023
D.04	Rev.1	– Confronto tra PRP vigente e ATF:	2024
D.05	Rev.3	– Configurazione di ATF:	2024
D.06	–	– Pontile Isola Bianca e Porto Interno – PRP vigente sovrapposto allo stato attuale.	2024

Al fine di rintracciare le motivazioni dell’ATF stesso e di individuare le caratteristiche essenziali dell’intervento, si riportano ampi stralci della “Relazione Generale” redatta dall’AdSP, datata novembre 2023 ed aggiornata ad aprile 2024.

\*o\* \_\_\_\_ \*o\*

### “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, elaborata tenendo conto delle osservazioni/prescrizioni contenute nel documento prot.2625 del 16/02/2024 del CSLLPP emesso a conclusione della fase preistruttoria, acquisito agli atti con prot. 4523/24 in pari data, e della nota 2024.03.15 Prot. 7243 E del CS.LL.PP., esamina la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (di seguito ATF) del PRP del porto di Olbia relativa al Molo Vecchio, ad eccezione della banchina orientale già oggetto di un precedente ATF, alla banchina di riva che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza, al molo Bosazza ed alla banchina prospiciente Via Poltu Ezzu fino all’intersezione con il viadotto della E840 (Strada Maggiore Pietro Bonacossa).*

Il Molo Vecchio è un'opera 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, anch'esso 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.



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

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 Vecchio e quelle del molo Bosazza, quest'ultime 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. Anche le aree a terra del molo Vecchio da tempo sono utilizzate prevalentemente per il parcheggio delle autovetture. Diversamente dal molo Bosazza le banchine e le aree a terra si trovano in un buono stato di conservazione che non ne limita l'uso. 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 Vecchio e 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 Vecchio, 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".

## **Il Porto di Olbia**

### **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).

### **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 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> più ulteriori spazi coperti, quali portici e terrazzi, per 958 m<sup>2</sup> da incrementare poi dei locali destinati alla stazione radio al quarto piano della torre centrale. 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 e Amministrazioni, è assicurata la guardia medica.

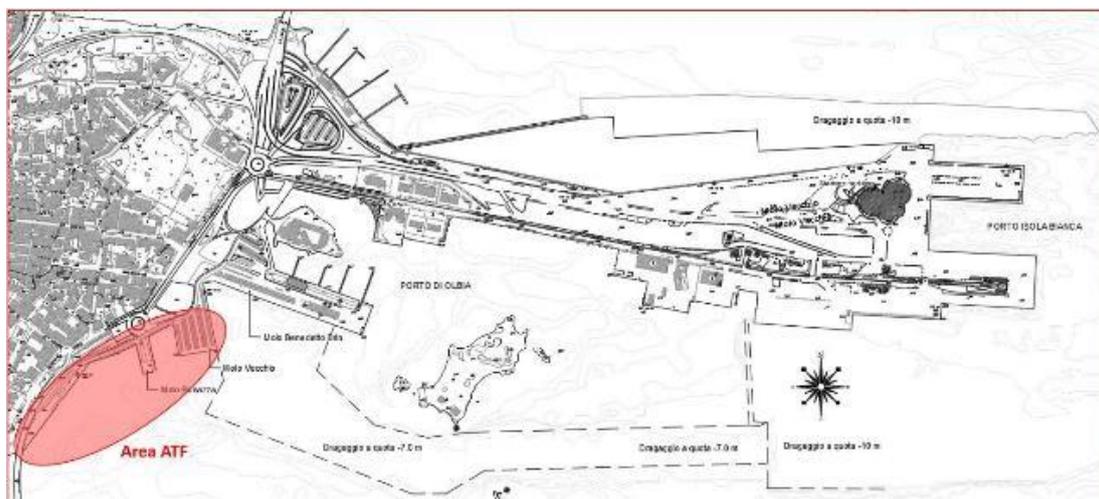


Figura 2-1 Inquadramento area interessata dall'ATF

**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.

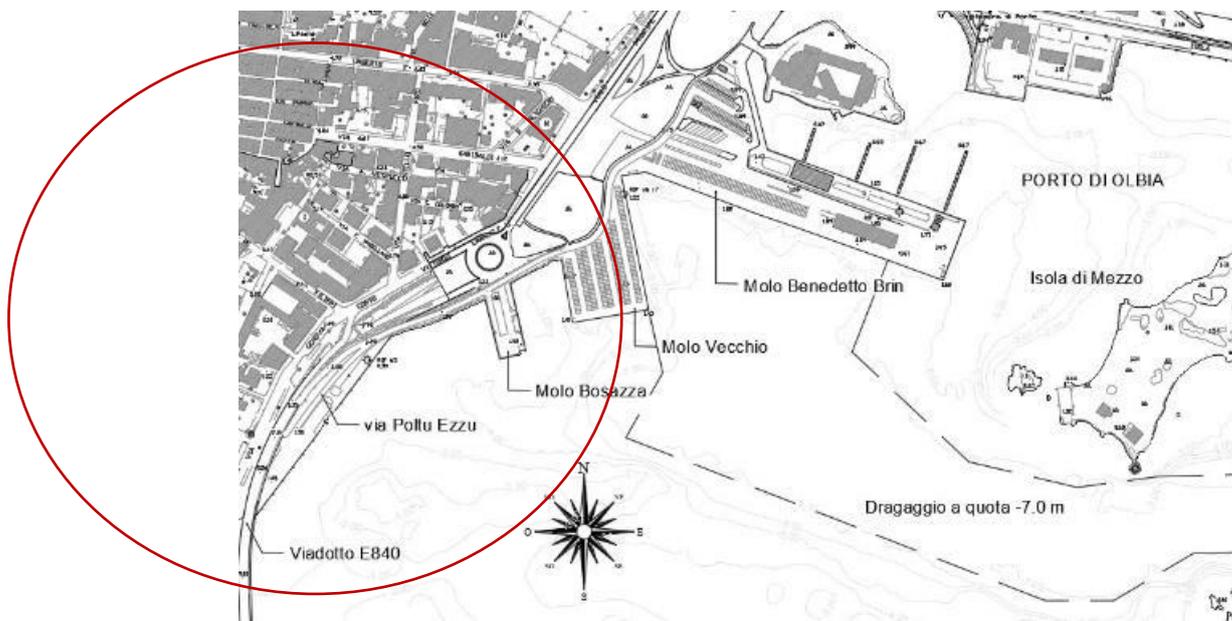


Figura 2-2 Inquadramento Porto Interno



Figura 2-3 Inquadramento Porto Industriale di Cala Cocciani

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.

### **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.*

### ***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 alla banchina orientale 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 successivi alla sua approvazione.*

[...]omissis[...]

### ***La rete infrastrutturale di accesso al porto ed il sistema di varchi portuali***

*Nella Figura 2-5 è rappresentato il sistema di accesso via terra al complesso portuale di Olbia. Per quanto riguarda il terminale di Isola Bianca, esso è servito da un tunnel artificiale che sottopassa tutto il lungomare della città, svincolando il traffico cittadino da quello a servizio del porto. Il tunnel è collegato con la viabilità isolana a Sud ed a Nord di Olbia per mezzo di due viadotti e di due tronchi stradali che pervengono fino alla periferia della città. A Sud, il viadotto di accesso riceve sia la S.S. n.597 Olbia-Sassari che la S.S. n.125, Orientale Sarda, che fra l'altro consente un collegamento rapidissimo con l'aeroporto. Dalla S.S. 597 si può accedere alla S.S. n.131 D.C.N. che prosegue fino ad Abbasanta, ove si connette con la più importante strada di collegamento della Sardegna, la n.131 Sassari-Cagliari.*

*Il collegamento del porto Cocciani con il Nord ed il Sud è attualmente assicurato attraverso due percorsi alternativi. Il primo si dirama dalla S.S. 125, poco dopo il viadotto di attraversamento del porto romano, e si dirige verso il porto con un collegamento ampio a quattro corsie. Il secondo utilizza la "tangenziale Ovest", che costituisce il collegamento diretto fra la nuova S.S 131 D.C.N. e la S.S 125 a Nord di Olbia, senza interferire con il centro cittadino. La tangenziale prosegue dunque verso Golfo Aranci, immettendosi sulla S.P. n.82. Subito dopo l'intersezione con la 125 si trova un tronco di collegamento, a quattro corsie, con il porto Cocciani.*

L'accesso da terra alle aree del Porto interno (Molo Brin, Molo Vecchio e Molo Bosazza) avviene attraverso la viabilità cittadina lungomare (via Poltu Ezzu) che si dirama dalla rotonda posta a tergo del molo Bosazza.

Per quanto riguarda infine il sistema di varchi portuali questi regolano soltanto l'accesso al porto Cocciani ed alle aree di imbarco dei traghetti che utilizzano le banchine del pontile Isola Bianca; per l'accesso alle aree del Porto interno, ovviamente, non c'è alcun varco.

Per porto Cocciani il varco è collocato lungo la viabilità di ingresso all'area portuale (via Armenia) che si dirama dalla Rotonda Pozzo Sacro della SP82.

Per il pontile Isola Bianca, invece, è regolamentato solo l'ingresso alle aree di imbarco prospicienti le banchine operative dove ormeggiano i traghetti e le navi ro-ro.

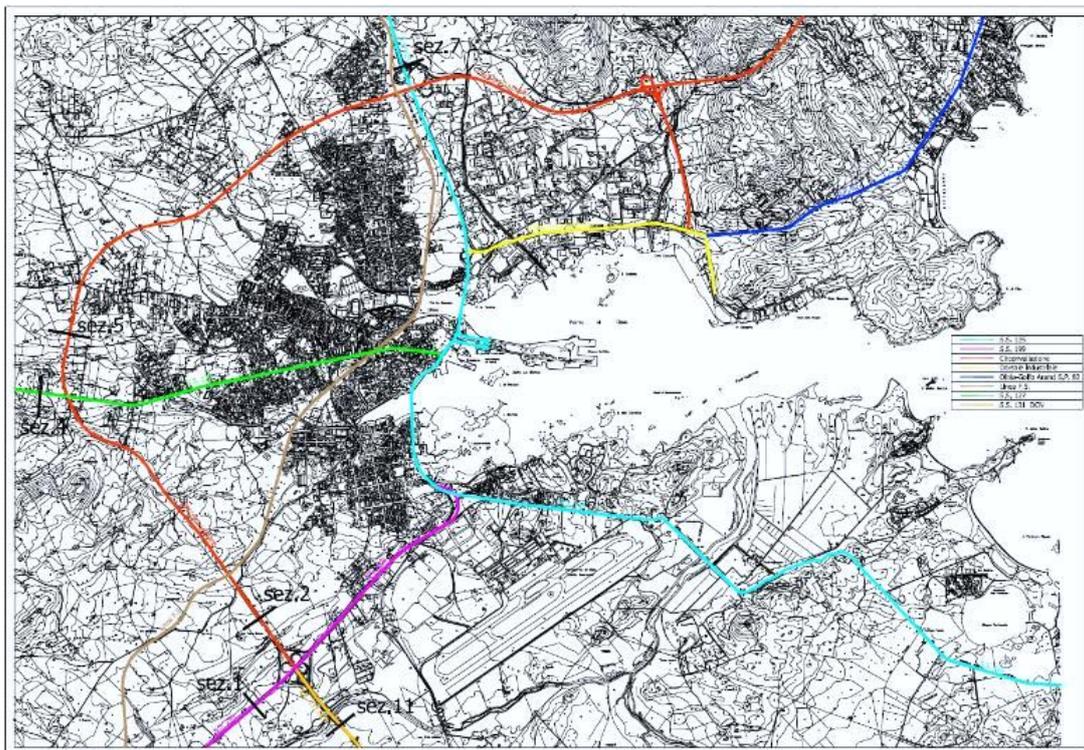


Figura 2-5 – Linee di penetrazione all'area portuale di Olbia

### **Stato di attuazione del PRP vigente**

Allo stato attuale tutte le opere previste nel PRP vigente del porto di Olbia sono state realizzate, con esclusione:

- degli interventi previsti nel Porto interno che riguardano la riprofilatura del molo Vecchio e del molo Bosazza con la creazione di nuovi piazzali a mare;
- dei nuovi interventi introdotti, con l'ATF 2022 recentemente approvato, che riguardano la rettifica degli attracchi 8 e 9 del pontile Isola Bianca e del relativo dente di attracco poppiero, e la realizzazione di due vasche di colmata 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.

Nella Figura 2-7 è rappresentata la sovrapposizione del PRP vigente con lo stato attuale dei luoghi.

La figura rappresenta solo le aree del pontile Isola Bianca e del Porto interno in quanto, relativamente a porto Cocciani, le opere previste nel vigente PRP sono state completamente attuate.

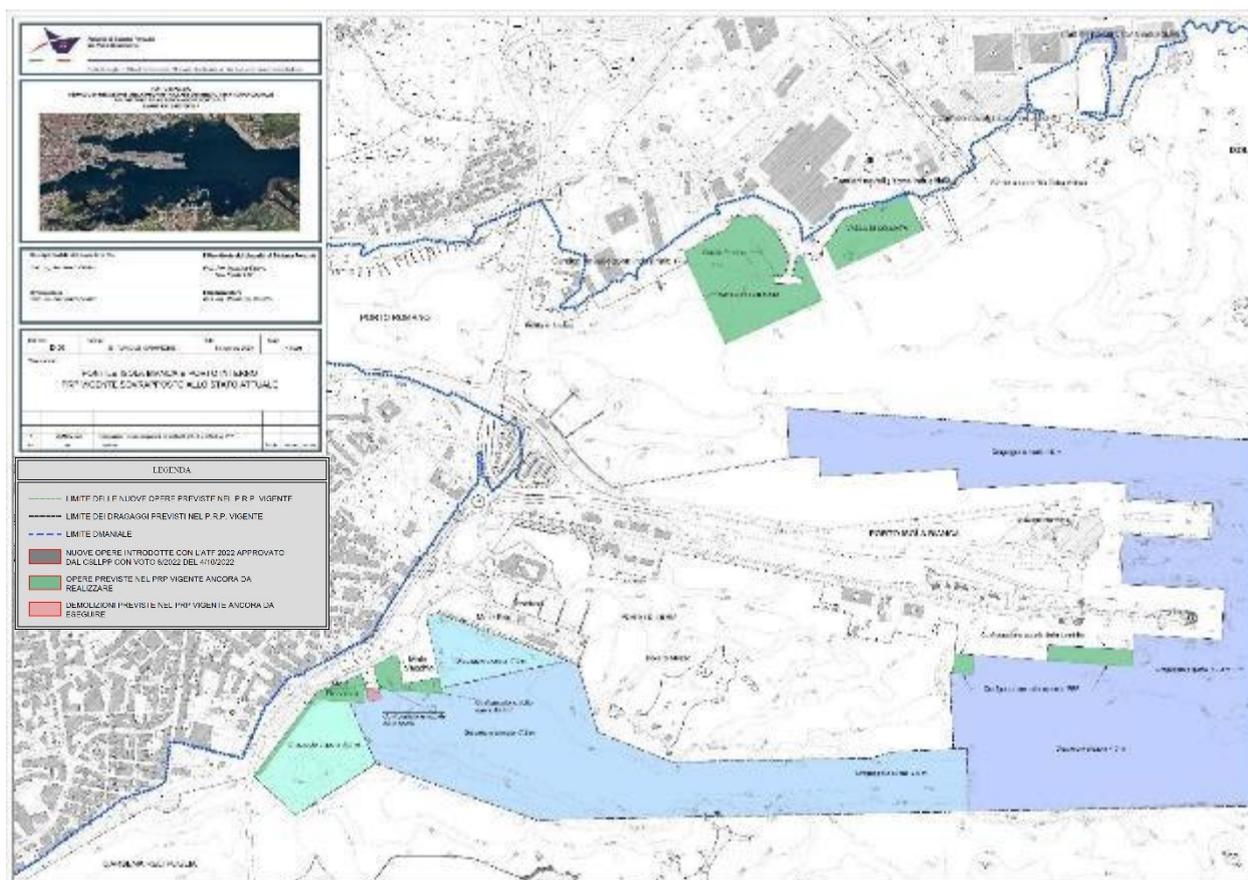


Figura 2-7 – Sovrapposizione PRP vigente stato attuale – Aree pontile Isola Bianca e Porto Interno

### **Motivazioni della richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale**

L'esigenza di procedere all'estensione della funzione nautica da diporto, già presente nel Molo Brin e nella banchina orientale del molo Vecchio anche alle altre banchine ed alle area a terra del Molo Vecchio, 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 funzione delle aree in studio è destinata al traffico commerciale, in contrasto, dunque, sia con la pianificazione del Comune di Olbia che nel Piano Urbanistico Comunale destina tutto lo specchio acqueo prospiciente per "Ampliamento Porto Turistico", sia con le strategie di sviluppo del complesso portuale di Olbia. Infatti, da tempo Il Comune ha promosso il trasferimento di tutti i traffici commerciali, che si svolgevano in questa porzione del Porto interno, nel Porto Industriale di Seno Cocciani, allontanandoli, in tal modo, dalla città, promuovendo mentre la conversione di tutto il Porto interno alla nautica da diporto.

Infine, la funzione introdotta dall'ATF in oggetto risulta coerente anche con il Documento Preliminare di Pianificazione di Sistema (DPSS), già redatto dalla AdSP e sottoposto al parere del comune di Olbia.

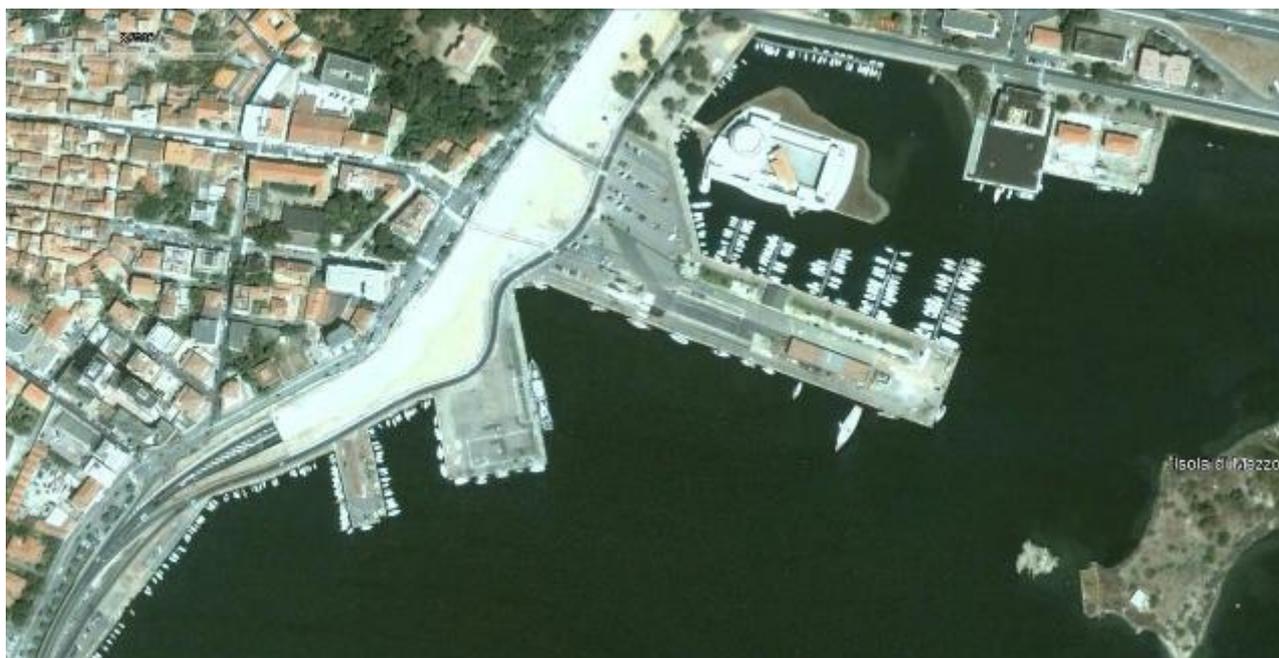
### ***La proposta di ATF***

*Nelle immagini di seguito riportate è rappresentata l'evoluzione di tutto il porto interno di Olbia, 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 tre Moli (Brin, Vecchio e Bosazza), 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.*

*Si tratta di una trasformazione che trova anche riscontro negli attuali strumenti urbanistici del comune di Olbia (Piano di Fabbricazione e Piano Urbanistico Comunale) e nelle strategie delle AdSP rappresentate nel Documento Preliminare di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), già condiviso con il comune di Olbia e che a breve verrà adottato dalla AdSP al fine della sua prossima approvazione.*

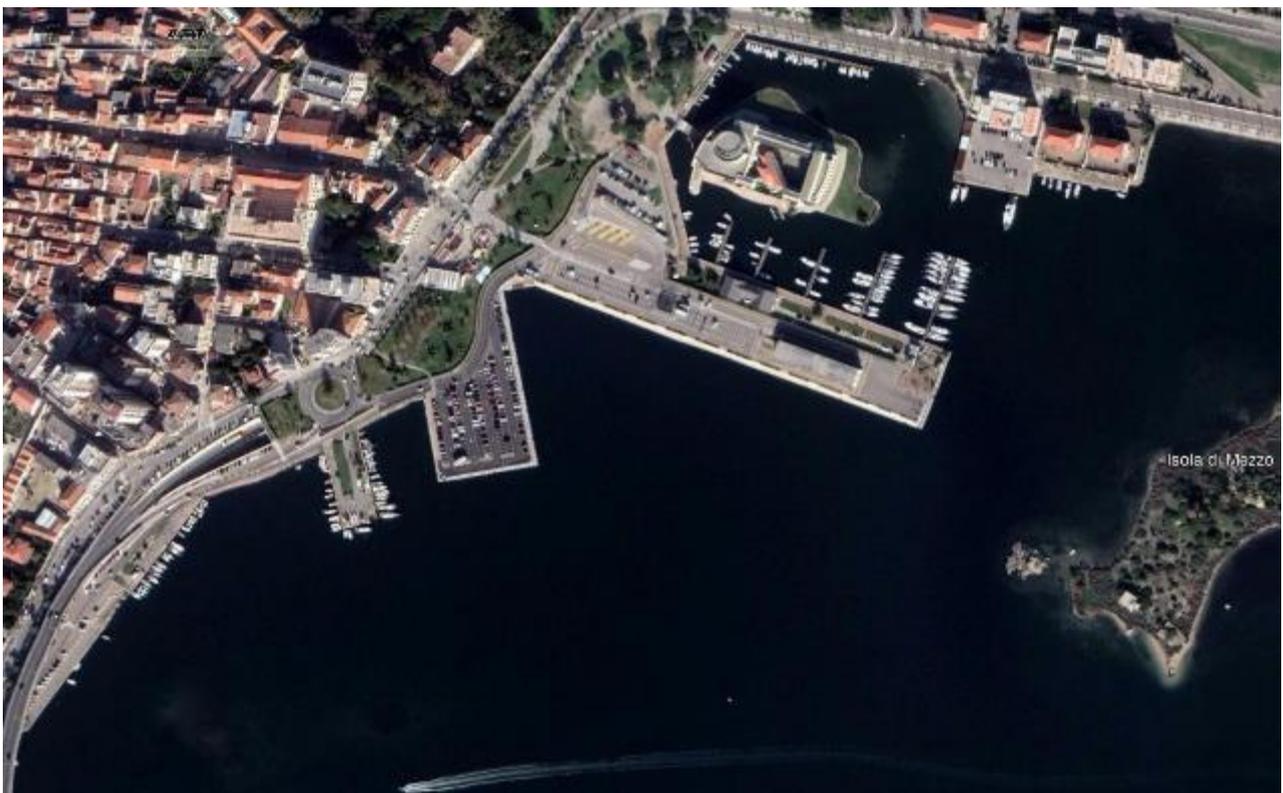
*Nell'ultima immagine è riportata la configurazione di ATF che prevede l'estensione della funzione Nautica di diporto a tutte le banchine del molo Vecchio, al molo Bosazza ed alla banchina di riva compresa tra la sponda di ponente del molo Bosazza ed il viadotto della E840, mantenendo la superficie del piazzale del molo Vecchio a parcheggio a servizio di tale funzione.*



*Figura 2-8 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2005*



*Figura 2-9 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2010*



*Figura 2-10 Immagine storica del Porto Interno di Olbia – anno 2017*



Figura 2-11 Immagine storica del Molo Brin – anno 2019

### Confronto tra il PRP vigente e la proposta di ATF

Nella Figura 2-13 è rappresentato il confronto tra il PRP vigente e l'ATF proposto. Le differenze tra le due configurazioni riguardano esclusivamente la zona occupata dal molo Vecchio, dal molo Bosazza ed il tratto di costa compreso tra il molo Bosazza ed il viadotto della E840.

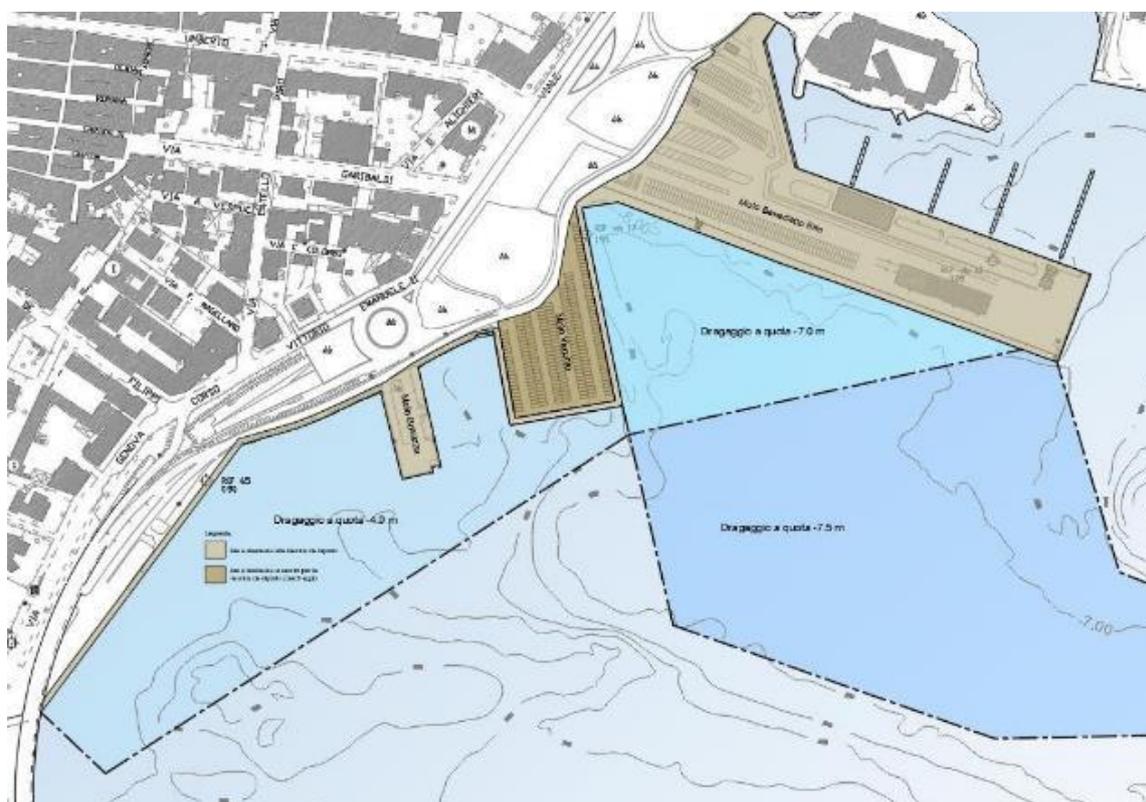


Figura 2-12 Proposta di ATF  
pag. 14 di 29

In particolare, rispetto alla configurazione di PRP vigente nella porzione di Porto interno di interesse vengono stralciate tutte le nuove opere pianificate che quindi non verranno più realizzate.

In questo modo, rispetto al PRP vigente, l'ATF proposto produce una sensibile riduzione sia delle nuove opere a mare (circa 500 m di nuove banchine e circa 8.400 m<sup>2</sup> di nuovi rilevati a mare) che delle demolizioni che avrebbero dovuto interessare la testata del molo Bosazza (circa 5.500 m<sup>3</sup> considerando la demolizione della struttura esistente fino alla quota di fondale prevista pari a -7.50 m s.l.m.m.).

Infine, nella configurazione di ATF il dragaggio a quota 7.50 m s.l.m.m. dei fondali dello specchio acqueo prospiciente il molo Vecchio ed il molo Bosazza non sono più necessari in quanto non necessari ai fini dell'accoglimento delle imbarcazioni da diporto. Pertanto nello specchio acqueo di competenza è stato esteso il dragaggio a quota -4.00 m s.l.m.m. già previsto nel PRP vigente per lo specchio acqueo prospiciente la banchina di riva sicuramente sufficiente per il tipo di naviglio previsto

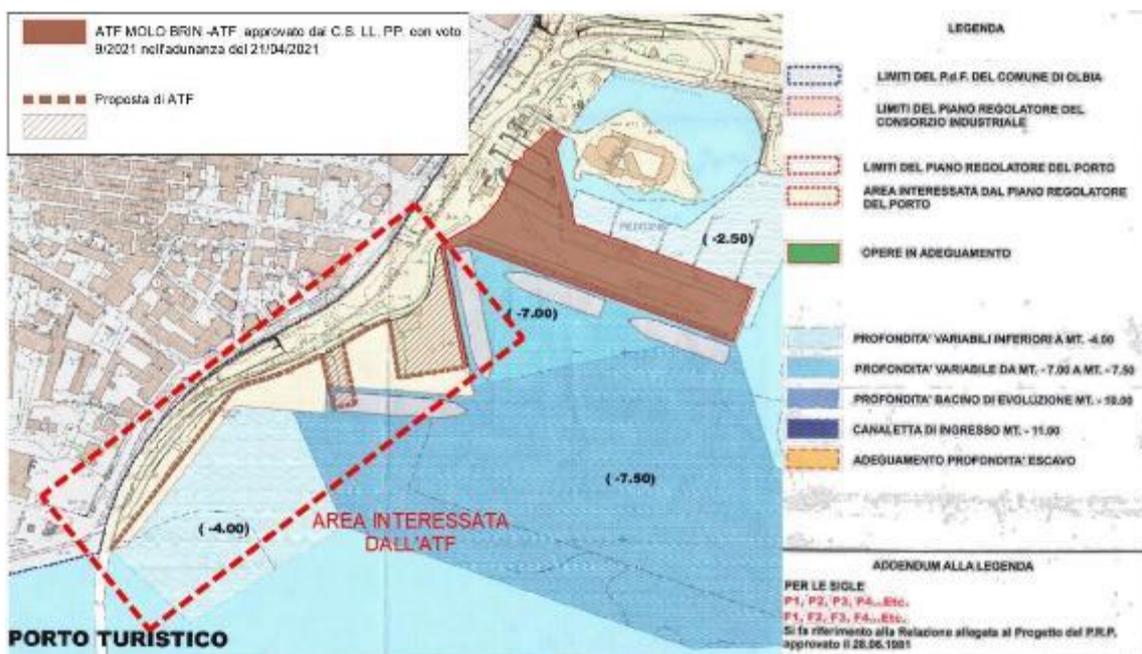


Figura 2-13 Confronto tra PRP e ATF

### Coerenza dell'ATF con la strategia di sviluppo della AdSP (DPSS)

La proposta di ATF risulta pienamente coerente con le strategie di sviluppo della AdSP, declinate anche nel Documento Preliminare di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) come già detto.

Nel DPSS tutte le aree del Porto interno, comprese quindi quelle dei moli Brin, Vecchio e Bosazza, vengono destinate alla nautica da diporto mentre tutte le aree a tergo, che sono state già oggetto dell'intervento di rigenerazione del waterfront attuato dal Comune di Olbia, vengono individuate come aree di interazione Porto-Città.

Tale coerenza con gli attuali ed i futuri strumenti di pianificazione della AdSP e urbanistici del Comune di Olbia sono confermati anche nella dichiarazione di non contrasto resa dal comune di Olbia e inserita tra la documentazione a corredo del presente ATF in oggetto.

In tale dichiarazione si conferma, appunto, la coerenza con i vigenti strumenti urbanistici (Programma di Fabbricazione approvato definitivamente con deliberazione di Consiglio Comunale n. 65 del 15/06/2004 e Piano Urbanistico Comunale adottato con deliberazione n. 134 del 29/07/2020).

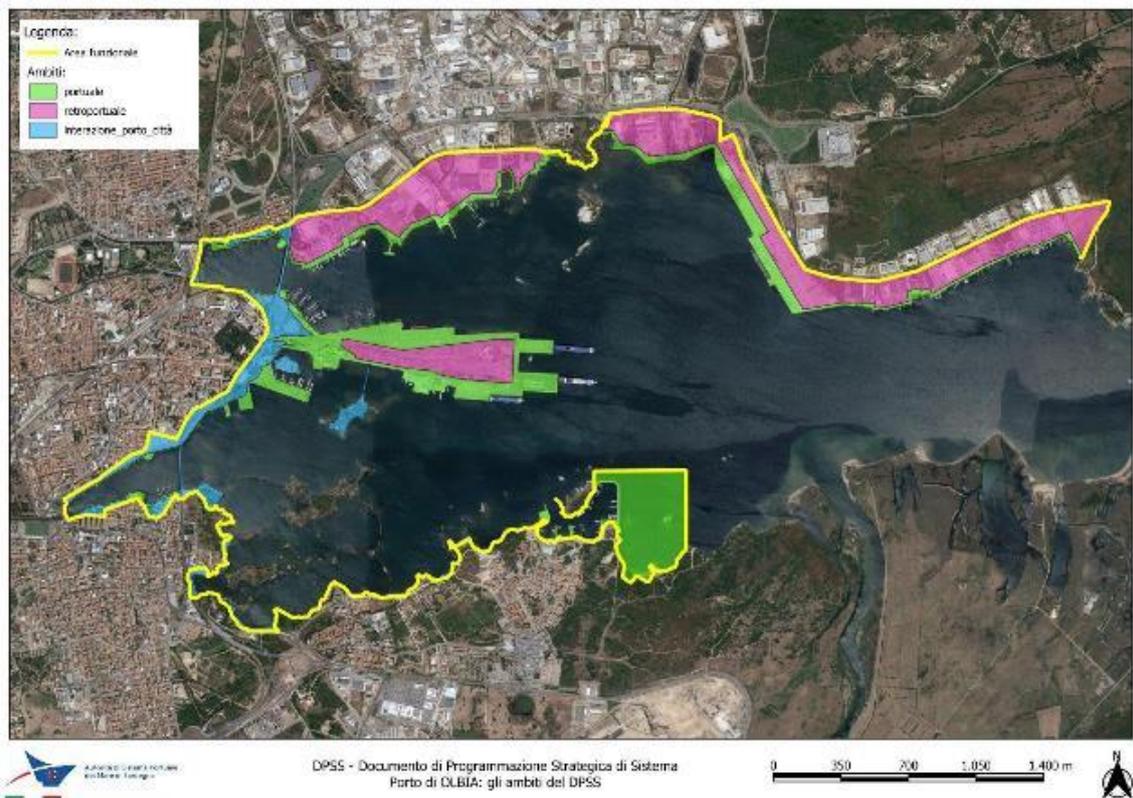


Figura 2-15 Ambiti del DPSS del Porto di Olbia

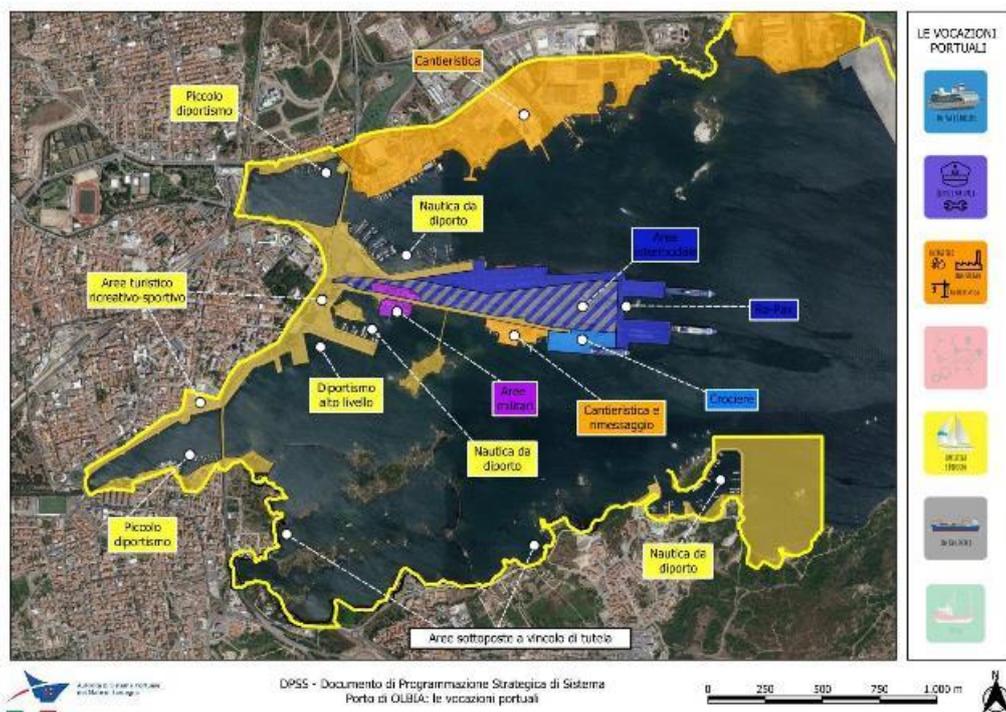


Figura 2-16 Vocazioni Portuali del DPSS del Porto di Olbia

### **Effetti dell'ATF sulle esigenze dei servizi dedicati e sul traffico del tessuto urbano**

Come evidenziato in precedenza le infrastrutture marittime delle aree oggetto del presente ATF sono da tempo utilizzate per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto e quindi la ratificazione di tale funzione, attraverso lo strumento dell'ATF, rappresenta una conferma di quanto sta già avvenendo da decenni nell'ambito del porto e non determinerà effetti o incrementi in termini di traffico urbano.

Inoltre, le aree a terra del molo Vecchio e del molo Bosazza sono anche esse da tempo destinate a funzioni di servizio della nautica da diporto e presentano una estensione sicuramente adeguata a soddisfare tale esigenza. In particolare la superficie del molo Vecchio (circa 5.000 m<sup>2</sup>) è sicuramente idonea a soddisfare le necessità in termini di parcheggi. Si tratta peraltro, anche in questo caso, di una funzione che questa area svolge già da molto tempo. L'area del molo Bosazza (circa 1.600 m<sup>2</sup>) è inoltre sufficiente per ospitare gli altri servizi funzionali allo svolgimento delle attività della nautica da diporto nelle aree oggetto dell'ATF.

### **Ammissibilità della proposta di ATF e documentazione a corredo**

Come evidenziato in precedenza la proposta di ATF in oggetto prevede l'estensione della funzione "Nautica da diporto", già presente nel Molo Brin e lungo la banchina orientale del molo Vecchio a tutto il Porto interno di Olbia.

Si tratta di una funzione che storicamente viene svolta nelle aree in oggetto e che trova riscontro e coerenza con gli strumenti urbanistici comunali (Piano di Fabbricazione e Piano Urbanistico Comunale) e con il Documento Preliminare di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) già condiviso con il comune di Olbia e che a breve verrà adottato dalla AdSP al fine della sua prossima approvazione e che quindi può essere considerata pienamente compatibile sia con le strategie del Piano Regolatore Portuale vigente.

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, che consiste nell'estensione della funzione "Nautica da diporto", già presente nel Molo Brin e lungo la banchina orientale del molo Vecchio a tutto il Porto Interno di Olbia:

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

- non modifica sostanzialmente l'assetto planimetrico delle opere interne, rispetto al quale va "in detrazione areale", 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".

La documentazione a corredo della proposta di ATF in oggetto è stata definita sulla base delle indicazioni delle Linee Guida vigenti (2017) ed in particolare all'Elenco elaborati tipo ivi indicato.

Relativamente alle NTA si precisa che l'attuale PRP del porto di Olbia, la cui redazione originaria è molto datata, non è dotato delle Norme Tecniche di Attuazione e quindi in questa sede (v. paragrafo 7) viene riportata la scheda tecnica relative alle aree destinate alla nautica da diporto (Area Porto Interno).

La redazione delle NTA, ai sensi delle linee guida vigenti, è quindi rimandata alla successiva fase di redazione del nuovo PRP del porto di Olbia che è intenzione della AdSP avviare immediatamente dopo l'approvazione del DPSS- Le NTA dovranno recepire la Scheda Tecnica riportata nel presente documento.

### **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, come pure tutta la fascia delle banchine di riva del tratto di interesse fino al viadotto delle E840**. 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.

Tale coerenza è stata inoltre confermata dalla stessa Amministrazione Comunale con la firma della dichiarazione di non contrasto. Tale documento evidenzia, quindi, come la trasformazione funzionale proposta con il presente ATF non sia in conflitto con l'area di interazione Porto-Città retrostante sulla quale il Comune ha praticamente già completato il percorso di trasformazione di tutto il waterfront cittadino, sul quale si

intestano i due Moli, propedeutica anche alla conversione funzionale di tutta quella porzione del porto interno di competenza della AdSP alla nautica da diporto.

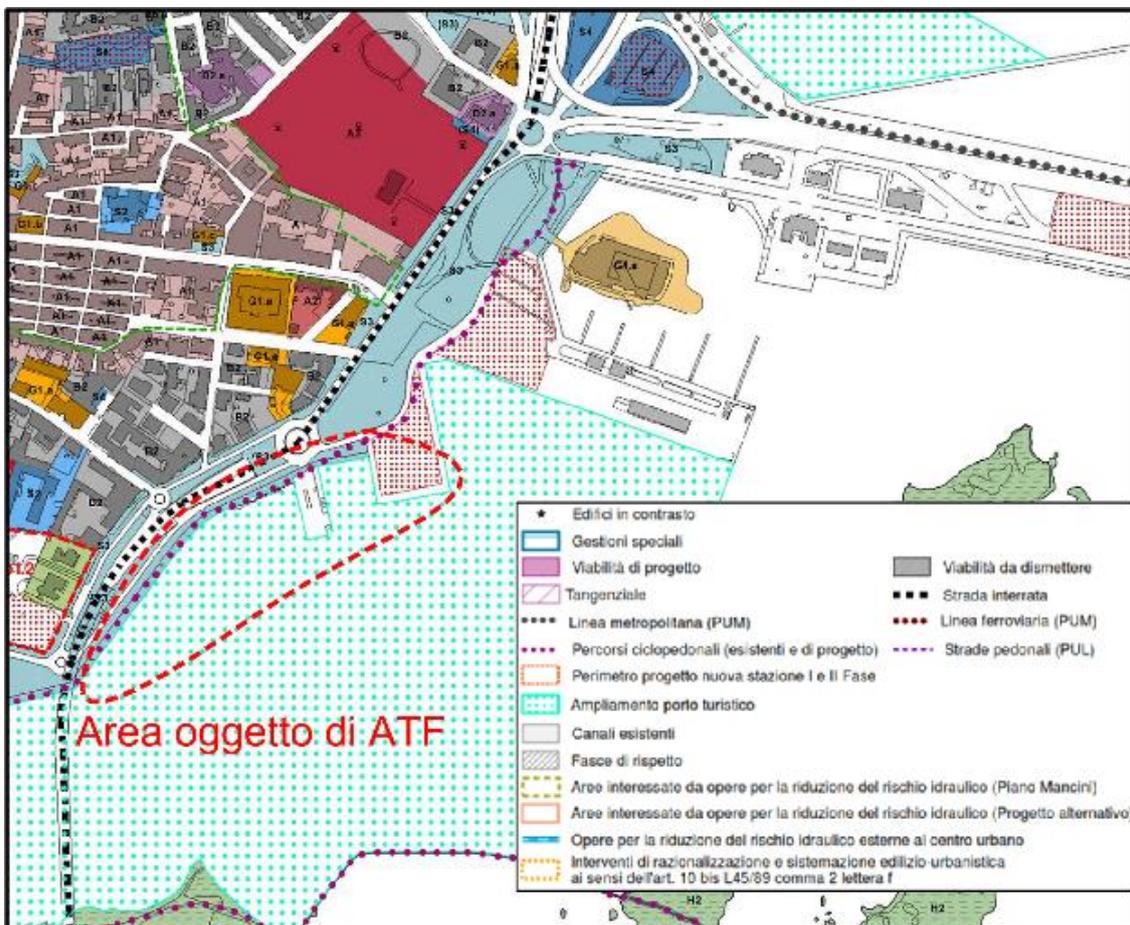


Figura 3-1 Piano Urbanistico Comunale

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.

### 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.

## **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 la banchina orientale del molo Vecchio a tutto il Porto Interno di Olbia e:*

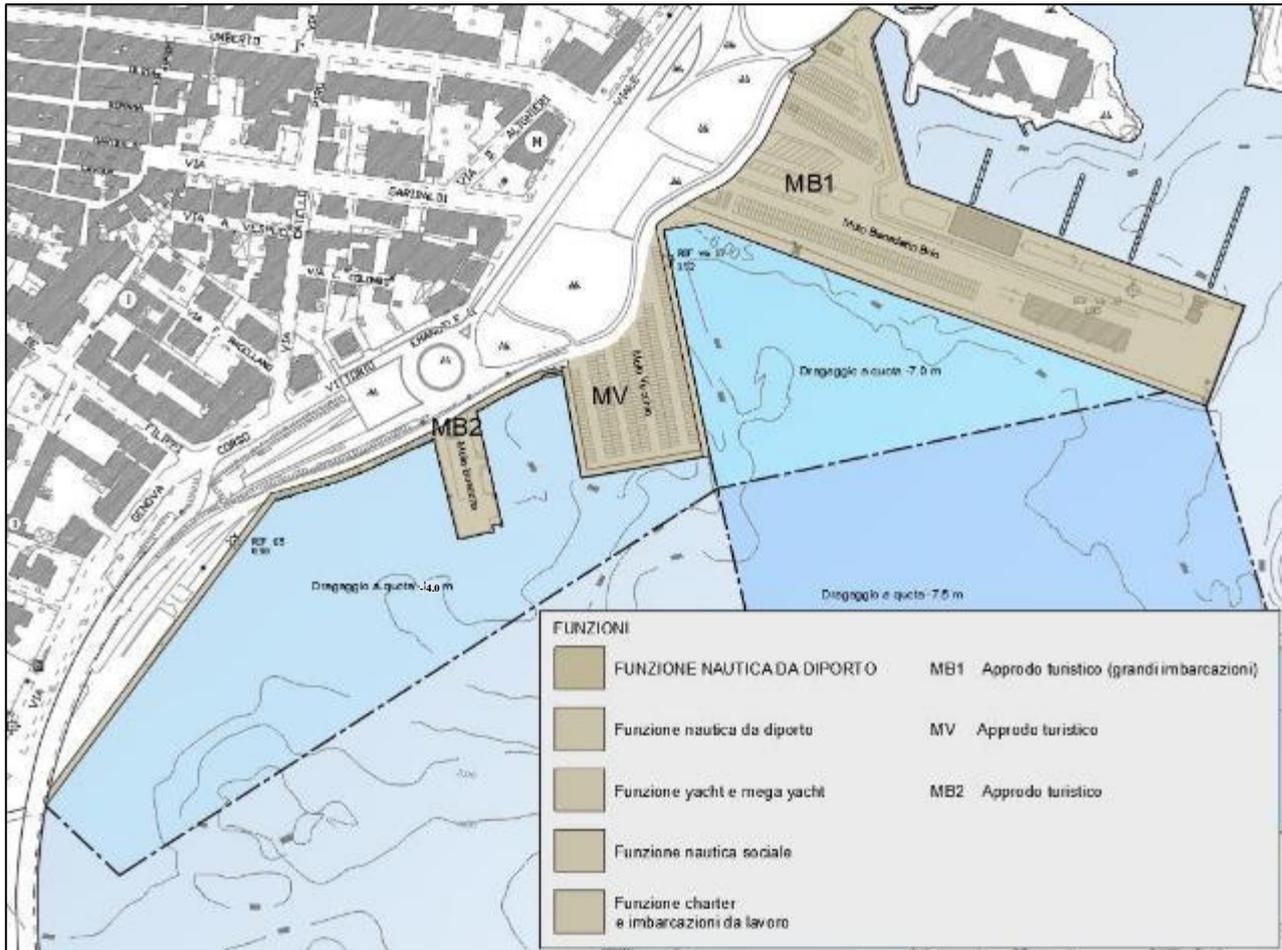
- *non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti;*
- *non muta gli attuali carichi ambientali, ma anzi ne determina una loro diminuzione;*
- *non modifica sostanzialmente l'assetto planimetrico delle opere interne lasciando inalterato l'assetto generale di piano;*
- *non interviene sulle batimetrie 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".*

## **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.*

NTA – Scheda Tecnica Porto Interno – Area nautica da diporto



**LOCALIZZAZIONE:** L'area destinata al diporto nautico, che comprende tutto il Porto Interno di Olbia, è già stata oggetto di un ATF che ha già confermato questa destinazione funzionale per il molo Brin e per la banchina orientale del molo Vecchio. Con il presente ATF la funzione diporto nautico viene estesa a tutte le aree a terra ed a mare del porto interno di Olbia.

In particolare l'area di interesse comprende i moli Brin, Vecchio e Bosazza, le banchine di riva che collegano tra loro i suddetti moli oltre la banchina di riva compresa tra la banchina occidentale del molo Bosazza e il viadotto della E840, oltre gli specchi acquei prospicienti le suddette opere.

Nell'area destinata alla nautica da diporto sono individuati i seguenti sub ambiti:

- MB1: Molo Brin e banchina orientale molo Vecchio;
- MV: Molo Vecchio
- MB2: Molo Bosazza e banchina di riva

Per le zone MB1, MV, e MB2 è prevista la realizzazione di pontili fissi o galleggianti per l'ormeggio delle imbarcazioni. Nelle stesse zone sono altresì previsti interventi di adeguamento delle banchine esistenti.

**OBIETTIVI E CRITERI:** *la trasformazione della destinazione d'uso delle banchine e degli specchi acquei del Porto Interno di Olbia da commerciale a diporto nautico, sicuramente più compatibile con la posizione a diretto contatto con il waterfront cittadino, concretizza la trasformazione già avviata negli anni 90 per il molo Brin e il molo Vecchio con il trasferimento delle attrezzature di banchina (gru su rotaia) al porto Industriale di Olbia (Cala Cocciani) e ratifica l'utilizzo che storicamente viene fatto del molo Bosazza e delle banchine di riva.*

**COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:**

- D1 funzione nautica da diporto;
- D2 funzione yacht e mega yacht;
- D3 funzione nautica sociale
- D4 Charter
- IA riparazione, manutenzione, fornitura, trasformazione e costruzione imbarcazioni da diporto
- SD servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi alla nautica da diporto compresi i parcheggi.
- SC servizi di sicurezza e controllo;
- SN servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.).

**MODALITÀ DI ATTUAZIONE:**

*Gli interventi a terra e a mare sono subordinati alla preventiva approvazione di un progetto da parte della AdSP*

*All'attuazione delle opere dell'Area si procederà per sub-ambiti di progettazione il cui perimetro di massima coincide con quello dei sub ambiti*

*Le parti dei nuovi interventi edilizi privati, sia interrati che fuori terra, che insistono su aree del Demanio Marittimo portuale possono essere realizzate solo previo concessione demaniale ex art. 36 Cod. Nav. e autorizzazione ex art. 24 Reg. Cod. Nav.*

*La viabilità e i parcheggi, di servizio agli ormeggi dell'area destinata alla nautica da diporto, per la cui realizzazione saranno interessate porzioni di aree demaniali, possono essere eseguite solo previo concessione demaniale ex art. 36 Cod. Nav. E autorizzazione ex art. 24 Reg. Cod. Nav.*

**NORME TRANSITORIE:**

*Nelle more della redazione, dell'approvazione e dell'attuazione dei progetti è consentito lo svolgimento delle attuali attività.*

**SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO:** 32.500 m<sup>2</sup>

**OPERE A MARE**

**SPECIE:** Porto turistico/Approdo

**DENOMINAZIONE:** Nautica da diporto

SPECCHIO ACQUEO DI PERTINENZA – SUPERFICIE: n.d.

SPECCHIO ACQUEO – FONDALE: Min. -4.00m s.l.m.m; Max -7.00m s.l.m.

FRONTI DI ACCOSTO OPERATIVI – LUNGHEZZA: N.D.

PROFONDITÀ FRONTI DI ACCOSTO Min. -4.00m s.l.m.m; Max -7.00m s.l.m.m.

QUOTA SOMMITÀ FRONTI DI ACCOSTO: MIN +0.70 m s.l.m.m; .MAX +2.00m s.l.m.m.

TIPO DI NAVIGLIO ACCOLTO: imbarcazioni da diporto, yacht, piccole navi da crociera.

#### **OPERE A TERRA**

**NUOVA EDIFICAZIONE:** 1.500 m<sup>2</sup> di SUL (già SLP) massima ammissibile, aggiuntiva all'edificato esistente, con destinazione a servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici, servizi connessi alla nautica da diporto. In caso di demolizione di edifici esistenti è ammesso il recupero della volumetria.

*Gli standards relativi alle aree di parcheggio verranno soddisfatti utilizzando le aree del molo Brin già utilizzate a tale scopo e le aree del molo Vecchio. “*

\*o\* \_\_\_\_ \*o\*

#### **B. Richiesta di documentazione integrativa**

Come anticipato, si è svolta la procedura di esame preliminare degli atti che si è conclusa con la nota prot. n. 2625 del 16/02/2024. Contestualmente, sono stati chiesti gli approfondimenti e/o informazioni tecniche, ritenuti indispensabili per dare coerenza normativa al progetto dell'ATF.

Nel seguito si richiamano gli argomenti principali della richiesta in data 16 febbraio.

[...] “ (... omissis ...),

- *A differenza delle altre aree portuali, in passato già esaminate dalla Sezione, in questo caso risulta che il Comune di Olbia abbia pianificato su aree che il PRP aveva destinato a porto operativo con funzione commerciale. Il PUC prevede, oltre all'ampliamento del porto turistico, anche un percorso ciclopedonale sul ciglio della banchina.  
L'AdSP proponente è opportuno che fornisca circostanziate evidenze che le aree oggetto di ATF non siano in conflitto con le aree di interazione Porto-Città, dando evidenza dei relativi confini.*
- *Il necessario raffronto tra le parti del PRP vigente e quelle da variare deve avvenire a mezzo di cartografia tecnica aggiornata con scala e livello di dettaglio adeguato.*
- *Nella documentazione non sembra sia stato considerato il prevedibile incremento di esigenze in termini di servizi ed aree dedicate alla funzione turistica e da diporto nonché l'eventuale traffico indotto sul tessuto urbano, anche in considerazione dei recenti adeguamenti già operativi (ATF del 2021).*
- *Al fine di completare la documentazione di proposta di ATF si deve fare riferimento oltreché alla norma (art. 5 della L. 84/94) anche alle Linee Guida e in particolare, all'Elenco-tipo degli elaborati dell'ATF. Tale strumento è finalizzato all'integrazione del PRP vigente, senza trascurare le relative Norme Tecniche di Attuazione per la parte oggetto di adeguamento; pertanto, la documentazione a corredo dell'ATF deve avere a riferimento i contenuti minimi di cui alle Linee Guida vigenti (2017).*

- Si ritiene opportuno che l'AdSP, in sede di presentazione dell'istanza di ATF, produca inoltre la seguente specifica documentazione:

- dichiarazione di coerenza dell'ATF con le previsioni del DPSS, ovvero con la strategia di sviluppo delineata dall'AdSP per l'adozione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (se disponibile copia del DPSS);
- con riferimento al confronto tra PRP e ATF, è richiesta una migliore rappresentazione grafica riguardo alla precedente destinazione d'uso e alle opere (costruzioni, demolizioni ed escavi) allora pianificate per quell'uso e che con l'ATF non saranno realizzate, evidenziando quindi che l'ATF va "in detrazione" areale rispetto al PRP; andrà evidenziato anche il confronto funzionale con lo stato di fatto (banchine e fondali);
- elaborato grafico a scala adeguata che rappresenti i varchi portuali e la rete infrastrutturale di accesso al porto;
- elaborato grafico a scala adeguata che rappresenti il sistema dei parcheggi asserviti alle funzioni portuali pianificate.

(... omissis ...) [...] “

Con la nota acquisita da questo Consesso il 04/03/2024 al n. 3707, è pervenuta la richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale redatta dall'AdSP del Mare di Sardegna, corredata anche da quanto era stato chiesto ad integrazione. La Commissione Relatrice, previo esame, ha constatato la necessità di chiarimenti tecnici e con la nota del 14/03/2024 n.4554, ha formalizzato una richiesta.

Nel seguito si riporta uno stralcio della richiesta in data 14 marzo.

[...] “ (... omissis ...),

A titolo esemplificativo e non esaustivo, si richiamano alcuni stralci degli elementi di cui si era chiesto un migliore approfondimento.

- ... è opportuno che fornisca circostanziate evidenze che le aree oggetto di ATF non siano in conflitto con le aree di interazione Porto-Città, dando evidenza dei relativi confini ... .
- ... strumento è finalizzato all'integrazione del PRP vigente, senza trascurare le relative Norme Tecniche di Attuazione per la parte oggetto di adeguamento ... .
- ... raffronto tra le parti del PRP vigente e quelle da variare ... destinazione d'uso e opere ... allora pianificate per quell'uso e che con l'ATF non saranno realizzate, evidenziando ... anche il confronto funzionale con lo stato di fatto (banchine e fondali) ... varchi ... parcheggi ... .

Pertanto, come convenuto in riunione, è opportuna una revisione del progetto descrittivo dell'ATF, finalizzata a risolvere incongruenze grafiche e incertezze sugli strumenti di pianificazione. (... omissis ...) [...]”

L'Autorità portuale, con la già citata nota del 5 aprile 2024, n. 9440, ha riscontrato le osservazioni ed integrato la documentazione. Gli approfondimenti specialistici che seguono fanno riferimento alla documentazione integrata.

\*o\* \_\_\_\_ \*o\*

## CONSIDERATO

Premesso quanto sopra in termini generali, la Sezione procede ad effettuare l'esame di merito della documentazione trasmessa l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ai fini della formulazione del parere di competenza.

### Aspetti amministrativi e procedurali

Dalla documentazione in atti, si rinviene la delibera del competente Comitato di Gestione, delibera n. 26 del 30/11/2023, di approvazione preliminare della proposta di adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia, di cui si riporta uno stralcio.

*"(... omissis ...)*

*VISTA la relazione sottoposta al Comitato di gestione, nella quale viene esaminata la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale – 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);*

*(... omissis ...)*

#### DELIBERA

*di adottare all'unanimità l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale di **Olbia**, che, allegato alla presente delibera, ne diventa **parte integrante e sostanziale**.*

*(... omissis ...)"*

La delibera adotta la proposta di ATF come documentata nel novembre 2023, e non tiene conto delle integrazioni e della migliore rappresentazione cartografica nella versione trasmessa ad aprile 2024. Quindi, esiste un disallineamento tra il corpo documentale tecnico approvato dal Comitato di Gestione nel novembre 2023 e quello oggi esaminato.

L'approvazione del CG impegna l'AdSP a riconoscere la completa paternità delle previsioni di pianificazione con tutti gli effetti scaturenti, di ordine politico, amministrativo e, non di importanza secondaria, finanziario.

La Sezione osserva che definitiva delibera di CG, per l'efficace adozione dell'ATF, dovrà esplicitamente riferirsi alla documentazione recentemente presentata, aprile 2024, sulla quale si esprime il presente parere.

## Aspetti di Metodo

### **a) Ammissibilità all'esame**

Come già anticipato, gli indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinviengono nelle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017).

Nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale di che trattasi appare coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell'articolo 5 della legge 21 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i. e con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle "Linee guida".

Infatti, la proposta attiene alla fattispecie:

- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, [...] (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; ...);*
- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*  
e comprende anche
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto.*

### **b) Procedibilità**

Il profilo di procedibilità, come indicato nelle "Linee Guida", valuta la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale in termini di completezza della documentazione tecnico-amministrativa a corredo.

Nel caso in esame, con le richieste di chiarimenti, ampiamente argomentate nelle premesse, e le conseguenti integrazioni è stato possibile chiarire, come richiesto dalla normativa, che non saranno mutati in maniera significativa i carichi tecnici ed ambientali, condizione necessaria per poter considerare la variazione funzionale introdotta come "*modifica non sostanziale*".

I temi più rilevanti, che risultano dall'aggiornamento documentale, sono una più chiara definizione degli ambiti di pianificazione, le batimetrie necessarie alla nuova funzione, l'indicazione delle opere in precedenza pianificate e oggi non più necessarie, infine, il chiaro inserimento del molo Vecchio nella proposta di ATF.

## Aspetti di Merito

### *a) Aspetti tecnici di fattibilità tecnica dell'opera*

L'ATF in esame riguarda l'aggiornamento della funzione pianificata per alcune banchine in atto attribuite alle attività commerciali ma il cui carico di traffico e di attrezzature è già stato spostato in un'altra porzione dell'ampia darsena in cui insiste il porto di Olbia, in aree destinate al diportismo.

La soluzione tecnica prospettata non richiede nuove costruzioni e ricalca la planimetria esistente dei banchinamenti e dei moli.

Anche in termini batimetrici, si ridurranno i dragaggi sia per estensione sia per profondità, quindi, con minori oneri per perseguire il grado di funzionalità del nuovo piano.

La Sezione osserva in merito ai dragaggi previsti dal PRP vigente, che furono previsti in anni in cui non erano codificate le procedure ambientali. Come è noto l'ATF deve dimostrare il mancato aggravio dell'impatto ambientale: ciò può essere dimostrato solo affrontando la tematica secondo le sensibilità e le norme attuali.

Nei documenti esaminati manca una stima dei volumi, una descrizione delle opzioni di gestione degli stessi, una caratterizzazione seppur preliminare dei sedimenti da dragare che supporti le opzioni di gestione.

Questi aspetti dovranno essere risolti con le progettazioni successive.

### *b) Aspetti Urbanistici*

La richiesta di ATF non produce effetti significativi sulle condizioni urbanistiche del contesto. È stata acquisita la dichiarazione di non contrasto con i vigenti strumenti urbanistici e con il PUC del comune di Olbia, resa in data 16/11/2023. Il Proponente dichiara che la proposta non contrasta con lo schema di DPSS, in corso di approvazione.

La Sezione rileva che non sono state però fugate le perplessità, emerse anche in preistruttoria, su una possibile confliggenza tra le aree di interazione porto-città ed il porto operativo. In particolare, il PUC disegna una infrastruttura per la mobilità dolce che per ampi tratti sembra interessare il ciglio banchina.

L'AdSP dovrà promuovere, anche mediante accordi, una dettagliata perimetrazione delle aree di presunta sovrapposizione di competenze.

**c) *Aspetti Trasportistici e Viabilità***

Per quanto attiene alla realizzazione delle opere infrastrutturali idonee contemplate nella proposta di ATF, il progetto si limita a dichiarare che non avrà effetti sul traffico veicolare di terra nelle aree portuali e retro-portuali.

Ciò, ricordiamo, in un contesto dove il PRP è molto datato e non dotato delle necessarie analisi di sostenibilità.

La Sezione osserva in merito al traffico veicolare, che l'adeguamento non può tralasciare le analisi e le eventuali relative soluzioni per il prevedibile incremento di esigenze in termini di servizi ed aree dedicate alla funzione turistica e da diporto nonché per l'eventuale traffico indotto sul tessuto urbano.

**d) *Aspetti della sicurezza della navigazione***

Dalla disamina della documentazione presentata nonché degli ulteriori chiarimenti ed integrazioni forniti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, gli stessi risultano compiutamente esaustivi al fine di un'analisi tecnico - nautica della fruibilità degli specchi acquei e delle banchine interessate dall'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale vigente nel Porto di Olbia.

\*o\* \_\_\_\_ \*o\*

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione Seconda all'unanimità è del

**PARERE**

- che la proposta di ATF dell'Autorità di Sistema Portuale Mare di Sardegna, acquisita in data 15/02/2024 protocollo n. 2456, avente ad oggetto "*Porto di Olbia. Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) per l'estensione della funzione nautica da diporto già presente nel molo Benedetto Brin a tutto il Porto interno*", rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico funzionale secondo le norme vigenti;
- l'Autorità di Sistema Portuale dovrà ottemperare alle prescrizioni, tenendo conto delle raccomandazioni ed osservazioni, di cui ai *considerato* del presente parere.

**LA COMMISSIONE RELATRICE**

(- OMISSIS -)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso.

Il Segretario:  
F.to  
(Luisa Ottolenghi)

Visto:  
Il Presidente  
F.to  
(Pietro Baratono)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 29 PAGINE È CONFORME ALL'ORIGINALE  
ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA SEZIONE DEL CONSIGLIO  
SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario