

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.
SMART CIG Z472F9F1E7



Il Responsabile del procedimento

Dott. Ing. Alessandro Meloni

Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale

Prof. Avv. Massimo Deiana

Il Progettista

Dott. Ing. Marco Tartaglini

Elab./Tav.

A.01

Sezione:

A: RELAZIONI

Data:

DICEMBRE 2020

Scala:

Titolo elaborato :

RELAZIONE GENERALE

Rev.	Data	Descrizione	Eseguito	Controllato	Approvato
01	Gennaio 2021	Revisione generale			

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

AUTORITA' DI SISTEMAPORTUALE MARE DI SARDEGNA

Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia

Relazione Generale

Indice

1	Premesse.....	2
2	Il Porto di Olbia	4
	2.1 Classificazione del porto	4
	2.1.1 Vista d'insieme del porto di Olbia.....	4
	2.1.2 Le funzioni vigenti	7
	2.1.3 I Piani Regolatori Portuali vigenti del Porto di Olbia.....	9
	2.2 Motivazioni della richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale	13
	2.3 La proposta di ATF	13
3	Compatibilità con i vigenti strumenti urbanistici	16
	3.1 Il Piano Urbanistico Comunale.....	16
4	Aspetti ambientali	17
5	Conclusioni	18
6	Stima delle opere.....	20

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

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 commerciale di Olbia (Porto Interno e pontile Isola Bianca) è relativo al Molo Benedetto Brin collocato nel Porto Interno a sud della radice del pontile Isola Bianca e la banchina orientale del Molo Vecchio che si affaccia appunto sul molo Brin.

Il Molo Brin è un’opera di forma rettangolare che si sviluppa, con asse principale orientato da Ovest verso Est, per una lunghezza pari a circa 305 m e larga 61 m e raccordato a terra con una banchina inclinata di 45° rispetto all’asse. 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. La banchina Nord del Molo Brin è storicamente utilizzata all’ormeggio di imbarcazioni da diporto su pontili radicati alla banchina stessa gestiti da un circolo nautico. Il lato meridionale del Molo (banchina Sud), fino a circa la fine degli anni 80 utilizzato per i traffici commerciali, negli ultimi 20 anni, a seguito della rimozione della gru su rotaia avvenuta alla fine degli anni 90, è utilizzato per l’ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto di maggiori dimensioni che non possono essere ormeggiate ai pontili disposti sull’altro lato del molo. Analogamente la banchina orientale e di testata del molo Vecchio sono stabilmente utilizzate da oltre 30 anni per l’ormeggio di imbarcazioni da diporto mentre le aree a terra sono occupate da parcheggi ad uso cittadino.

Inoltre, è importante aggiungere che in prossimità della testata del molo Brin, a tergo della banchina Sud, sorge il fabbricato “Ex Officine Mameli”, abbandonato ormai da molto tempo, che versa in un cattivo stato di conservazione e che quindi richiederebbe urgenti interventi di manutenzione. Si tratta di un edificio costruito più di 50 anni fa e sul quale quindi ci sono dei vincoli della Sovrintendenza di competenza.

La proposta del presente ATF riguarda quindi anche il recupero del fabbricato “Ex Officine Mameli”, di proprietà demaniale, ai fini del suo utilizzo per servizi portuali

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino.

In conclusione, l'ATF propone, il recupero del fabbricato "Ex Officine Mameli", la realizzazione di tutti gli impianti ed i servizi della banchina Sud necessari per adeguarla all'utilizzo, in condizioni di sicurezza, per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto estendendo quindi la funzione nautica da diporto presente nella porzione settentrionale del molo anche alla porzione meridionale dello stesso.

A seguito della realizzazione di tali modifiche, si consentirà di procedere con la pubblicazione di un bando per la gestione, in regime di concessione demaniale, della banchina e degli spazi a terra retrostanti compreso l'edificio esistente.

Si fa presente, sin dalle premesse, che la destinazione funzionale di tutto il molo Benedetto Brin alla nautica da diporto e delle banchine del Molo Vecchio 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" (v. Tavola D.04).

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

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** 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.

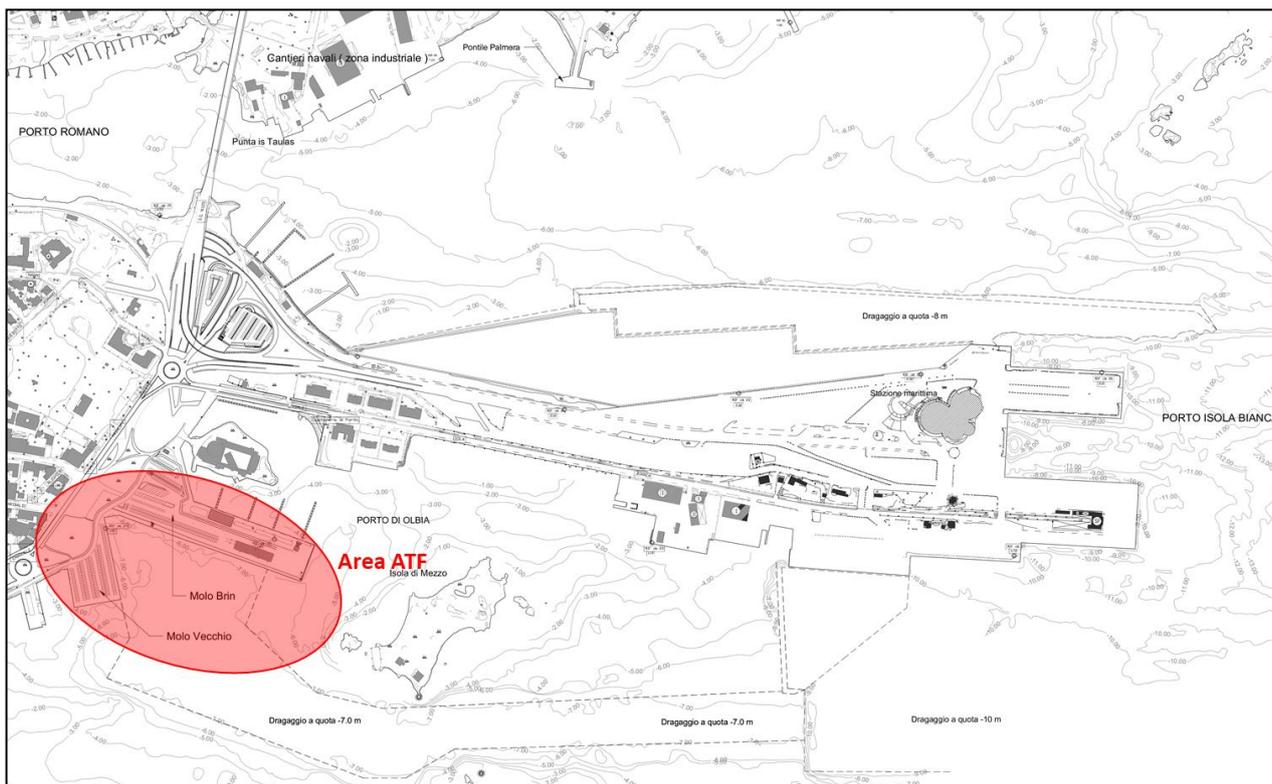


Figura 2-1 Inquadramento Pontile Isola Bianca

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.

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** 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.

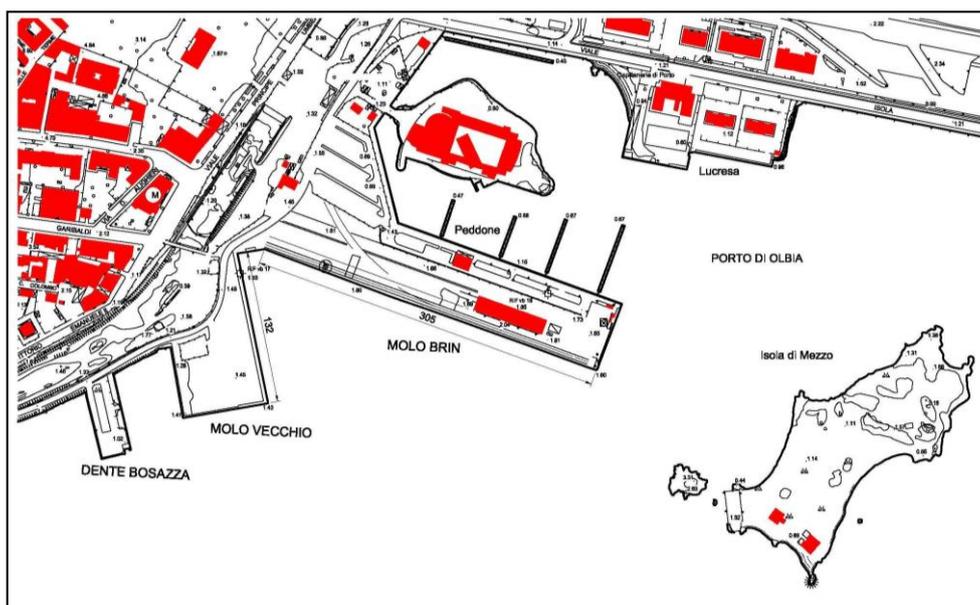


Figura 2-2 Inquadramento Porto Interno

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 Dente 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 Genova, destinata per il naviglio minore e diportistico;
- il Porto Romano, utilizzato da natanti da diporto, da pesca e da altre attività.

Il **Porto Cocciani**, 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

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

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.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

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.

2.1.3 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.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

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.

Come si evince dalla Tavola della Variante al PRP (v. tavola 2) 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.

Nella Tavola 3 è riportata la planimetria dell'ATF del 2004 che di fatto rappresenta la configurazione del PRP vigente.

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. Polytecnica 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,

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

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

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

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

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: dicembre 2020

2.2 Motivazioni della richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale

L'esigenza di procedere all'estensione della funzione nautica da diporto, già presente nella porzione settentrionale del Molo Brin anche alla porzione meridionale dello stesso ed alle banchine del Molo Vecchio, nasce dalla volontà di sanare una situazione che vede, tale aree, utilizzata da 20 anni per l'ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto. Inoltre è importante ribadire che presso la banchina sud del Molo Brin ed alla banchina orientale del Molo Vecchio ormeggiano imbarcazioni da diporto di maggiori dimensioni che non possono essere ormeggiate ai pontili disposti sull'altro lato del molo. Sanare tale modifica di funzione permetterebbe anche di coinvolgere, nella strategia di sviluppo della banchina Sud del Molo Brin e della banchina orientale del Molo Vecchio, anche l'edificio, ad oggi abbandonato ed in cattivo stato di conservazione, che sarà 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 compreso tra i Moli Brin e Vecchio 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 sia di tutto il Molo Benedetto Brin che delle banchine del Molo Vecchio 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.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

Nell'ultima immagine è riportata la configurazione del Molo Brin proposta con il presente l'ATF nella quale è anche evidenziata l'organizzazione delle aree a tergo della banchina Sud coerente sia con la loro destinazione che con la configurazione del tratto di lungomare al quale si collegano.



Figura 2-5 Immagine storica del Molo Brin – anno 2005



Figura 2-6 Immagine storica del Molo Brin – anno 2010

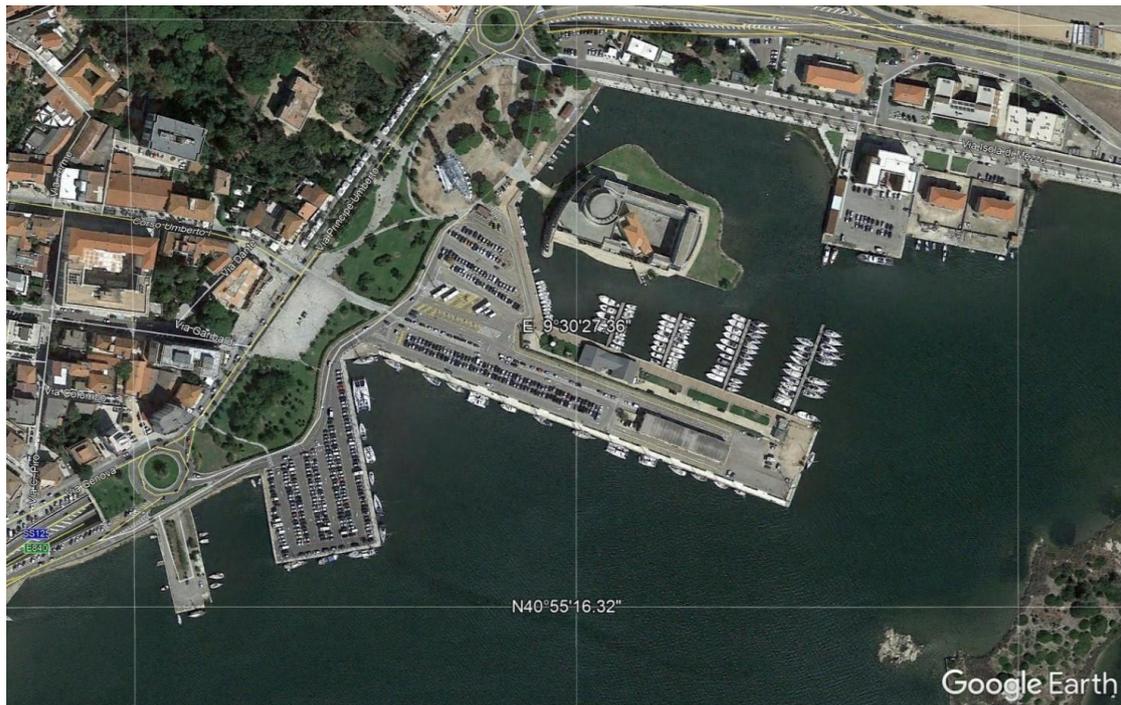


Figura 2-7 Immagine storica del Molo Brin – anno 2019

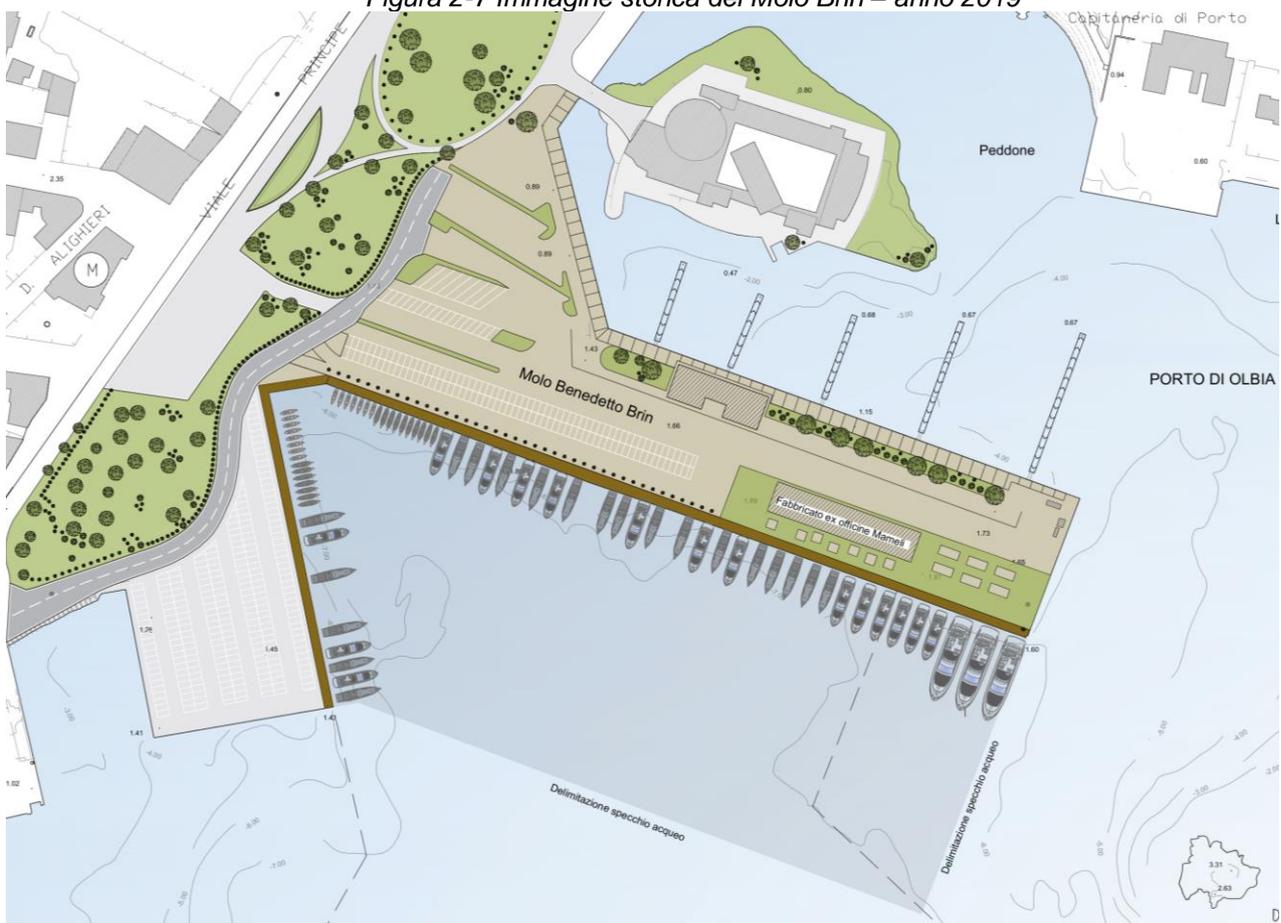
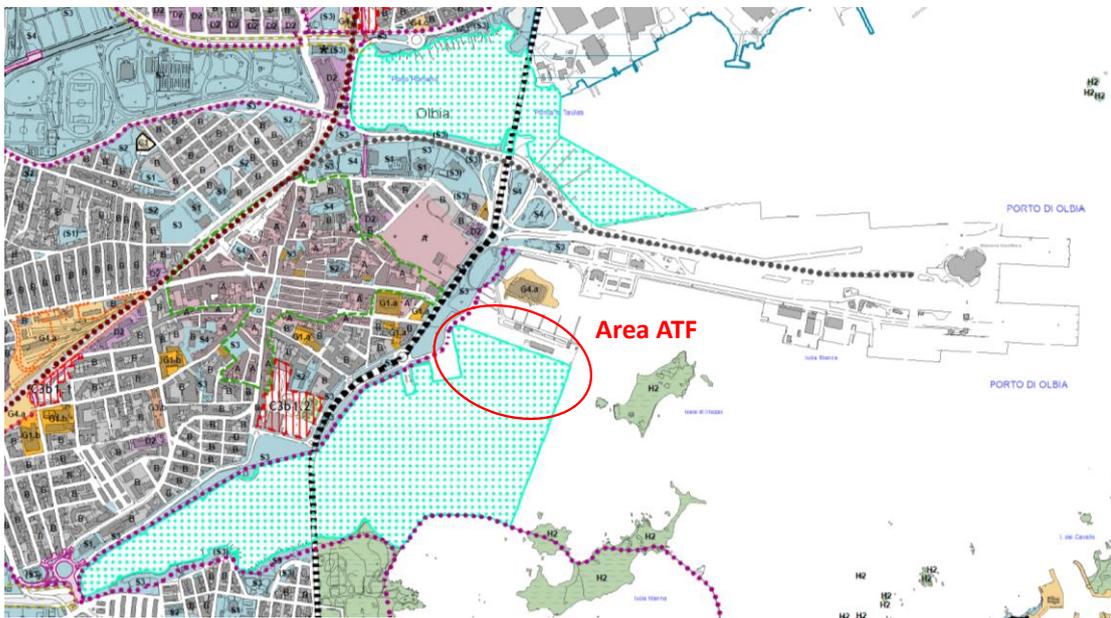


Figura 2-8 Proposta di ATF per la configurazione del Molo Brin e del Molo Vecchio

3 Compatibilità con i vigenti strumenti urbanistici

3.1 Il Piano Urbanistico Comunale

Nell'immagine di seguito riportata è stralciato il Piano Urbanistico Comunale del Comune (PUC) di Olbia (v. tavola 4) relativo all'area del Molo Benedetto Brin e del Molo Vecchio. Come già evidenziato in precedenza, in tutto lo specchio acqueo della porzione del Porto Interno di Olbia la disciplina urbanistica prevede "l'Ampliamento porto Turistico" confermando la piena coerenza con la presente proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP del porto di Olbia.



Ambiti di applicazione della disciplina

- | | |
|------------------------|--|
| Disciplina urbanistica | |
| | Perimetro centro matrice da PPR |
| | Edifici in contrasto |
| | Gestioni speciali |
| | Viabilità di progetto |
| | Tangenziale |
| | Linea metropolitana (PUM) |
| | Percorsi ciclopedonali (esistenti e di progetto) |
| | Perimetro progetto nuova stazione I e II Fase |
| | Ampliamento porto turistico |
| | Canali esistenti |
| | Fasce di rispetto |
| | Aree interessate da opere per la riduzione del rischio idraulico (Piano Mancini) |
| | Aree interessate da opere per la riduzione del rischio idraulico (Progetto alternativo) |
| | Opere per la riduzione del rischio idraulico esterne al centro urbano |
| | Interventi di razionalizzazione e sistemazione edilizio-urbanistica ai sensi dell'art. 10 bis L45/89 comma 2 lettera f |
| | Viabilità da dismettere |
| | Strada interrata |
| | Linea ferroviaria (PUM) |
| | Strade pedonali (PUL) |

Figura 3-1 Stralcio Piano Urbanistico Comunale

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

4 Aspetti ambientali

Da quanto descritto nei paragrafi precedenti emerge che la modifica di destinazione funzionale che interessa la banchina Sud del Molo Brin e la banchina orientale del Molo Vecchio determina un cambio di tipologia di traffico di imbarcazioni a favore di una diminuzione delle possibili ripercussioni sulle componenti ambientali. Condiviso che ormai da 20 anni, la banchina oggetto dell'ATF è utilizzata per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto, è importante sottolineare che un tempo era destinata a traffici commerciali e che quindi determinava un certo carico di impatti sulle componenti ambientali più sensibili. Con l'attuarsi della presente proposta di ATF non solo si elimina il rischio che un eventuale ripristino dei traffici commerciali in questa porzione del molo possa determinare un incremento dei possibili carichi ambientali ma si consente di contribuire alle strategie di sviluppo comunale, interpretate dal PUC, per realizzare un'area di un'area cerniera e di transizione di quella porzione del porto interno, di competenza della AdSP, con il lungomare cittadino al quale si innesta perfettamente.

Una modifica dei possibili carichi ambientali sono da riferirsi alla sola fase di realizzazione degli interventi di recupero dell'edificio esistente, degli impianti ed i servizi della banchina Sud, necessari per adeguarla all'utilizzo, in condizioni di sicurezza.

Sulla base di queste premesse non si ravvisano particolari ripercussioni negative in fase di cantiere sul contesto ambientale interessato.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

5 Conclusioni

La configurazione finale studiata per l'adeguamento tecnico-funzionale del Molo Benedetto Brin e del Molo Vecchio del porto 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 nella porzione settentrionale del Molo Brin, alla intera superficie del Molo Brin ed alle banchina del Molo Vecchio 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: dicembre 2020

- 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: dicembre 2020

6 Stima delle opere

L'ATF in oggetto prevede il recupero/ristrutturazione la ristrutturazione del fabbricato "Ex Officina Mameli" e l'adeguamento degli arredi e degli impianti della banchina meridionale del Molo Benedetto Brin e della banchina orientale del Molo Vecchio per consentirne l'utilizzo da parte delle imbarcazioni da diporto in condizioni di sicurezza.

In particolare per la ristrutturazione del fabbricato "Ex Officine Mameli" è prevista la demolizione ed il completo rifacimento degli intonaci interno ed esterno, delle murature interne e delle pavimentazioni, di tutti gli impianti, della copertura (compresa la impermeabilizzazione), delle tinteggiature interne ed esterne, di tutti gli infissi e serramenti.

Relativamente alla banchina meridionale del Molo Brin ed alla banchina orientale del Molo Vecchio è invece prevista la realizzazione lungo tutto il loro sviluppo, analogamente all'altra banchina del Molo Brin già utilizzata per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto, di una passerella in legno dotata di tutti gli arredi necessari per consentire l'ormeggio con il sistema "a pendino" delle imbarcazioni da diporto (bitte, anelloni, corpi morti, catenaria, trappe di ormeggio e pendino) e la realizzazione di tutti gli impianti tecnici (idrico e antincendio, elettrico e di illuminazione) e dei relativi erogatori (colonnine di servizio). E' inoltre prevista la realizzazione di un impianto per l'aspirazione delle acque nere delle imbarcazioni che verrà collocato in prossimità della testata del molo Brin.

Nella tabella di seguito riportata sono sintetizzati i costi previsti per l'esecuzione delle suddette opere.

Descrizione	U.d.M.	Quantità	Prezzo unitario	Costo totale
<i>Recupero strutturale e Ristrutturazione dell'Edificio Ex Officine Mameli</i>				
Opere Murarie	m ²	800,00	€ 600,00	€ 480.000,00
Infissi e serramenti	m ²	800,00	€ 150,00	€ 120.000,00
Impianti	m ²	800,00	€ 150,00	€ 120.000,00
<i>Adeguamento Banchine</i>				
Passerella in legno	m	450,00	€ 300,00	€ 135.000,00
Impianti	m	450,00	€ 250,00	€ 112.500,00
Sistemi di ormeggio	m	450,00	€ 400,00	€ 180.000,00
Totale				€ 1.147.500,00

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA	Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia	Titolo elaborato: Relazione Generale
		Data: dicembre 2020

Per cui il costo complessivo di tutti gli interventi necessari per consentire le trasformazioni promosse dal presente ATF ammontano, in cifra tonda, a Euro 1.150.000,00.