



CONSORZIO INDUSTRIALE PROVINCIALE GALLURA
Ente Pubblico (Art. 3 L.R. n. 10 del 25.07.2008)
Isr. Reg. Imprese di Sassari n° 113021 - C.F. 82004630909 - P.Iva 00322750902
SETTORE PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

VERIFICA DI ASSOGETTABILITA'

DELLA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE INDUSTRIALE DI COORDINAMENTO TERRITORIALE

(D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i.)

PROGETTO

GRUPPO DI LAVORO

SERVIZI GENERALI - SOCIETA' DI INGEGNERIA
Dott. Ing. Giovanni MURA

Dott. ing. Rita PORCU

COMMITTENTE: Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna Gallura

IL PRESIDENTE

On. Dott. Settimo Nizzi

IL DIRETTORE GENERALE

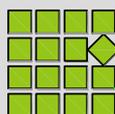
Dott. Aldo Carta

IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Antonio F. Catgiu

1

RAPPORTO PRELIMINARE



Servizi Generali
società di ingegneria



Data: Luglio 2013

Resp. Progetto: R.Porcu

Archivio: SG1136_CIPG_OLBIA

Elaborazione: R.Porcu

File: RL01_RapportoPreliminare.doc

Verifica: G. Mura

Modello: FS01

Approvazione: G. Mura

Elaborato: .

Agg. del:

Rev.: del:

Agg. del:



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Verifica di Assoggettabilità della variante al Piano Regolatore Industriale del CIPNES GALLURA

RAPPORTO PRELIMINARE

Luglio 2013

AUTORITÀ PROCEDENTE:

CONSORZIO INDUSTRIALE PROVINCIALE NORD EST SARDEGNA GALLURA

SOGGETTO PROCEDENTE:

CONSORZIO INDUSTRIALE PROVINCIALE NORD EST SARDEGNA GALLURA

AUTORITÀ COMPETENTE:

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI OLBIA-TEMPIO

SOMMARIO

1.	PREMESSA	3
2.	RIFERIMENTI NORMATIVI E ITER PROCEDURALE	6
3.	CONTENUTI DEL DOCUMENTO	8
4.	METODOLOGIA ADOTTATA	9
5.	L'AGGLOMERATO INDUSTRIALE DI OLBIA	10
6.	IL PIANO REGOLATORE INDUSTRIALE DI COORDINAMENTO TERRITORIALE DEL C.I.P.N.E.S. GALLURA	14
6.1.	LA VIABILITÀ TERRITORIALE E CONSORTILE	19
6.2.	LE NORME TECNICHE GENERALI E LA NORMATIVA SPECIFICA PER LE ZONE TERRITORIALI OMOGENEE	21
6.3.	LE TIPOLOGIE DI INTERVENTO, I PARAMETRI EDIFICATORI E LE NORME EDILIZIE GENERALI	21
7.	LA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE INDUSTRIALE DEL C.I.P.N.E.S. GALLURA	23
7.1.	LE MOTIVAZIONI, GLI OBIETTIVI E LE SCELTE STRATEGICHE	23
7.2.	I CONTENUTI DEL PROGETTO DI VARIANTE	25
7.3.	LE ZONE TERRITORIALI OMOGENEE PREVISTE DALLA VARIANTE AL P.R.I.	28
8.	COMPARAZIONE TRA P.R.I. VIGENTE E PROPOSTA DI VARIANTE	30
9.	QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO	44
9.1.	IL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (P.P.R.)	45
9.2.	IL PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.)	51
9.3.	PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.S.)	52
9.4.	PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (P.U.P)	53
9.5.	IL PROGRAMMA DI FABBRICAZIONE (P.D.F.)	54
10.	SOSTENIBILITÀ DELLA PROPOSTA DI VARIANTE: ANALISI DEI POTENZIALI IMPATTI SULLE PRINCIPALI COMPONENTI AMBIENTALI	55
11.	SOSTENIBILITÀ DELL'INTERVENTO – MATRICE RIASSUNTIVA	66
12.	ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI	67
13.	NATURA TRANSFRONTALIERA E RISCHI PER LA SALUTE UMANA O PER L'AMBIENTE	67
14.	VALORE E VULNERABILITÀ DELL'AREA	67
15.	CONCLUSIONI	69
	ALLEGATI	70

1. PREMESSA

Il presente elaborato, o Rapporto Preliminare, è redatto ai fini della procedura di Verifica di Assoggettabilità, attivata per valutare se la variante al Piano Regolatore Industriale (P.R.I.) del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna Gallura (C.I.P.N.E.S. GALLURA) debba

essere sottoposto o meno alla Valutazione Ambientale Strategica ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), introdotta con la Direttiva europea 2001/42/CE, costituisce lo strumento metodologico finalizzato a “[...] *garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e contribuire all’integrazione delle considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione, dell’adozione e approvazione*” di piani e programmi che possono avere effetti significativi sull’ambiente “[...] *assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile*”¹.

Attraverso la V.A.S., infatti, vengono valutate anticipatamente le conseguenze ambientali delle decisioni di tipo strategico contenute in un determinato piano o programma e, di conseguenza, viene individuata la strada da percorrere per raggiungere gli obiettivi propri dello stesso piano garantendo, al contempo, la maggiore protezione ambientale possibile. Più che i piani o i programmi in se stessi, la V.A.S. interessa pertanto i loro processi di formazione e si configura essa stessa come un processo. In quanto tale, è a sua volta costituita da più fasi che si sviluppano parallelamente al percorso di definizione del piano o programma e lo affiancano.

Tali fasi possono essere così schematizzate:

A. VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ

Prevista solo per i piani e i programmi di cui all’art. 6 commi 3 e 3bis del D.Lgs. n. 152 e s.m.i., è la procedura tesa a valutare l’effettiva necessità di sottoporre il piano o programma stesso a V.A.S.

B. SCOPING

Procedura tesa a coinvolgere i soggetti competenti in materia ambientale potenzialmente interessati all’attuazione del piano, al fine di concordare preventivamente i contenuti del successivo rapporto ambientale.

C. RAPPORTO AMBIENTALE

È il documento fondamentale della V.A.S. che descrive e valuta gli effetti che l’attuazione del Piano potrebbe avere sull’ambiente ed è accompagnato da una Sintesi non Tecnica dei suoi contenuti.

D. SVOLGIMENTO DELLE CONSULTAZIONI

Le consultazioni, che accompagnano la V.A.S. in tutte le fasi, sono i diversi momenti di partecipazione e confronto con i soggetti a vario titolo coinvolti nella procedura e sono finalizzate a ottenere pareri, diffusione delle informazioni raccolte e condivisione di obiettivi e scelte strategiche.

E. VALUTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE E ESITI DELLE CONSULTAZIONI

Trascorso il periodo delle osservazioni, l’autorità competente elabora il proprio parere motivato².

F. DECISIONE E INFORMAZIONE SULLA DECISIONE

¹ D.Lgs. 4/2008, “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D. Lgs. 152/2006 recante norme in materia ambientale” - art. 4, comma 4, lettera a)

² Vedi art. 15 del D.Lgs n.4 del 16 gennaio 2008 come modificato dall’art. 2, comma 13 del D.Lgs n. 128/2010.

La decisione finale è resa pubblica ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. n. 4/2008

G. MONITORAGGIO

Controllo ed osservazione costante degli effetti delle azioni di Piano, attuazione di eventuali misure correttive e di ri-allineamento dei contenuti del piano e degli obiettivi di protezione ambientale stabiliti.

Ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 4/2008, comma 2, la Valutazione Ambientale Strategica è da riferirsi ai piani e programmi:

- a) *che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV [...];*
- b) *per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.*

Lo stesso art. 6 del Decreto di cui sopra, come modificato ed integrato dal D.Lgs. 128 del 28.06.2010, successivamente precisa:

- al comma 3 che: *“Per i piani e i programmi di cui al comma 2 [vedi punto a) del precedente paragrafo] che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'art. 12 [Verifica di Assoggettabilità] e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento”;*
- al comma 3bis che: *L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 [Verifica di Assoggettabilità], se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al paragrafo 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.”*

Il Piano Regolatore Industriale (P.R.I.) del Consorzio Industriale Provinciale Gallura (C.I.P.N.E.S. GALLURA) costituisce il quadro di riferimento per l'autorizzazione degli interventi all'interno dell'area industriale di Olbia. La sua variante è pertanto soggetta alle disposizioni dell'art. 12 - Verifica di Assoggettabilità.

Sarà dunque l'autorità competente a valutare, attraverso il provvedimento di verifica, l'effettiva necessità di attivare le fasi successive della Valutazione Ambientale Strategica sopra schematizzate.

Nel caso specifico della Verifica di assoggettabilità a V.A.S. della variante al Piano Regolatore industriale del C.I.P.N.E.S. GALLURA, saranno coinvolte le seguenti figure:

- AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI OLBIA - TEMPIO NEL RUOLO DI AUTORITÀ COMPETENTE, ossia di pubblica amministrazione cui compete l'adozione del "provvedimento di verifica" che conclude la fase di assoggettabilità, assoggettando o escludendo la variante al Piano dalla procedura di V.A.S.;
- CONSORZIO PROVINCIALE REGIONALE NORD EST SARDEGNA GALLURA NEL RUOLO DI AUTORITÀ PROCEDENTE, ossia di pubblica amministrazione che elabora il Piano e/o lo recepisce, lo adotta e lo approva.

I contenuti del presente Rapporto Preliminare forniscono pertanto all'Autorità Competente le informazioni necessarie ad esprimere il provvedimento di verifica che assoggetta o esclude il Piano dalla procedura di V.A.S..

2. RIFERIMENTI NORMATIVI E ITER PROCEDURALE

La Verifica di Assoggettabilità costituisce la fase introduttiva alla Valutazione Ambientale strategica, essendo finalizzata come già detto, a valutare se i piani, i programmi o le loro modifiche possano avere impatti significativi sull'ambiente e debbano essere sottoposti alla Valutazione ambientale secondo le disposizioni del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

La Valutazione Ambientale Strategica ha come principale riferimento normativo la Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (denominata "Direttiva sulla VAS").

Tale normativa è stata recepita in Italia nel 2006, dal "Testo unico in materia ambientale", approvato con Decreto Legislativo n.152 del 03/04/06. La seconda parte del Testo Unico, entrata in vigore il 31 luglio 2007, tratta appunto, le procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) dei piani e programmi di intervento sul territorio.

Nel 2008, con il D.Lgs. n. 4/2008, entrato in vigore il 13 febbraio, recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo del 3 aprile 2006 n.152" è stata integrata la parte prima del Testo Unico in materia ambientale e sostituita integralmente la parte seconda.

Nel 2010, infine, con il D.Lgs. n.128 del 28.06.2010, entrato in vigore il 26 agosto, sono state apportate ulteriori “Modifiche ed integrazioni al D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell’articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”.

Il recepimento della normativa in materia di VAS a livello regionale, attualmente in corso, non è ancora stato completato. Nell’ottobre del 2007 la Regione Sardegna ha divulgato “Le linee guida per la valutazione ambientale strategica dei Piani Urbanistici Comunali”, aggiornate nel 2009 e successivamente nel 2010 (Deliberazione della Giunta Regionale n. 44/51 del 14.12.2010).

Nell’aprile del 2008 la Regione Sardegna ha emanato la “Direttiva per lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica” sostituita dalle “Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale” approvate con Deliberazione n. 34/33 del 7.8.2012, che indicano le procedure per la VIA e per la VAS di piani e programmi.

Allo stato attuale, per i piani e i programmi di competenza provinciale relativi al territorio regionale sardo e per le varianti degli stessi, il riferimento normativo è costituito, dunque:

- a livello nazionale dal D.Lgs. n. 152 del 3.04.06 e ss.mm.ii.
- a livello regionale dalle “Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale” approvate con Deliberazione n. 34/33 del 7.8.2012 e dalle “Linee guida per la valutazione ambientale strategica dei Piani Urbanistici Comunali”, emanate nel Luglio 2010 e approvate con Deliberazione della Giunta Regionale n. 44/51 del 14.12.2010.

La procedura da seguire per l’espletamento della Verifica di assoggettabilità di cui al punto “A.” del § 1, indicata e descritta dall’art. 12 del D. Lgs. 4/2008 (come modificato dall’art. 2 comma 10 del D.Lgs. n. 128/2010) e dall’art. 7 dell’allegato C³ alle “Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale”, deve concludersi entro novanta giorni e, nel dettaglio, può essere così riassunta:

<p>a. l’Autorità procedente elabora il Rapporto Preliminare comprendente la descrizione del Piano o Programma, le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione dello stesso Piano o Programma</p>	Max 30 gg*	max 90gg
<p>b. l’autorità procedente attiva il processo di verifica di assoggettabilità e invia il Rapporto preliminare all’autorità competente</p>		
<p>c. l’autorità competente in collaborazione con l’autorità procedente individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e invia loro il documento preliminare per acquisirne il parere, verifica i contenuti del rapporto preliminare e richiede eventuali integrazioni</p>		

³ Allegato C: “Valutazione ambientale strategica di piani e programmi. Procedura di verifica e valutazione”.

d. i soggetti competenti in materia ambientale inviano il proprio parere all'autorità competente e all'autorità procedente	max 30 gg
e. l'autorità competente sulla base del documento preliminare e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano programma possa avere impatti significativi sull'ambiente ed emette il Provvedimento Di Verifica che assoggetta o esclude il piano o programma dalle successive fasi della Valutazione ambientale strategica	
f. il risultato della verifica e le motivazioni di tale risultato vengono rese pubbliche	

* dall'attivazione di cui al punto b

L'art. 7, comma 4 dell'allegato C⁴ alle "Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale" introduce lo strumento della conferenza di servizi al fine di acquisire gli elementi informativi e le valutazioni dei soggetti competenti in materia ambientale. La conferenza di servizi può essere convocata dall'autorità competente, entro 45 giorni dall'attivazione della procedura di verifica purché, almeno 15 giorni prima della conferenza stessa, ai partecipanti, venga inviato via e-mail il Rapporto preliminare.

3. CONTENUTI DEL DOCUMENTO

I criteri per la Verifica di Assoggettabilità di Piani e Programmi e i contenuti del Rapporto Preliminare sono indicati nell'allegato I al D. Lgs. 4/2008 denominato appunto "Criteri per la Verifica di Assoggettabilità di Piani e Programmi di cui all'articolo 12" e nell'Allegato C1 alle "Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale" approvate con Delib.G.R. n. 34/33 del 7.8.2012 .

Il Rapporto Preliminare relativo alla variante al Piano Regolatore Industriale del C.I.P.N.E.S. Gallura si compone del presente documento principale, strutturato in paragrafi e sottoparagrafi e di alcuni allegati. In particolare il documento illustra:

- i riferimenti normativi della procedura di Valutazione Ambientale Strategica;
- la metodologia adottata per la redazione della Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.;
- le caratteristiche del Piano Regolatore Industriale vigente
- le caratteristiche della variante proposta dal C.I.P.N.E.S. Gallura;
- la comparazione tra la variante proposta e lo strumento di pianificazione vigente;
- le caratteristiche delle aree interessate dal P.R.I.;
- le caratteristiche dei possibili impatti ambientali, stimati secondo le principali componenti ambientali;
- le valutazioni conclusive.

⁴ Allegato C: "Valutazione ambientale strategica di piani e programmi. Procedura di verifica e valutazione".

Per semplicità di lettura del documento e a verifica della validità del percorso svolto e della completezza dei temi trattati si riporta di seguito una scheda di corrispondenza tra i contenuti del presente documento e quelli richiesti dall'allegato I al D. Lgs. n. 4/2008 e dall'Allegato C1 alle "Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale" approvate con Delib.G.R. n. 34/33 del 7.8.2012:

Allegato I al D. Lgs. n. 4/2008/Allegato C1 alla Delib.G.R. n. 34/33 del 7.8.12		Rapporto Preliminare
1	<p>Caratteristiche del Piano tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. in quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse; b. in quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati; c. la pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile; d. problemi ambientali pertinenti al piano; e. la rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque). 	<p>Capitoli 1-6-7-9</p>
2	<p>Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti; b. carattere cumulativo degli impatti; c. natura transfrontaliera degli impatti; d. rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti); e. entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate); f. valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: <ul style="list-style-type: none"> - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale; - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo; g. impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale. 	<p>Cap. 10-12-13-14</p>

4. METODOLOGIA ADOTTATA

Al fine di valutare i possibili impatti sull'ambiente derivanti dall'attuazione della variante al Piano Regolatore industriale del C.I.P.N.E.S. Gallura, si è proceduto all'analisi dei seguenti elementi:

1. contesto spaziale di riferimento (caratteri, valori, criticità, dinamiche in atto e possibilità di sviluppo);
2. contesto pianificatorio di riferimento;
3. natura, obiettivi e contenuti della variante al Piano Regolatore Industriale.

Completato il quadro conoscitivo si è proceduto alla valutazione dei possibili effetti sull'ambiente generati dall'attuazione della variante al piano e sono state tratte le personali conclusioni sulla necessità di sottoporre o meno a V.A.S. il Piano, in attesa del Provvedimento di verifica da parte dell'Autorità competente.

I contenuti informativi, l'analisi e le valutazioni delle informazioni raccolte sono stati sviluppati secondo un livello di dettaglio compatibile con la fase preliminare della procedura di VAS. L'obiettivo è quello di fornire all'Autorità Competente ed ai Soggetti Competenti in materia ambientale le informazioni necessarie a valutare l'effettiva possibilità che si verifichino impatti significativi sull'ambiente per effetto dell'attuazione della variante proposta e, conseguentemente, a decidere circa l'effettiva necessità di assoggettare quest'ultima a VAS.

5. L'AGGLOMERATO INDUSTRIALE DI OLBIA

L'agglomerato delle attività produttive di Olbia è compreso all'interno del territorio amministrativo della città, a diretto contatto con il bacino portuale e con il sistema residenziale urbano. È situato in posizione strategica rispetto ai principali snodi del traffico passeggeri e merci del nord-est Sardegna e alle principali vie di comunicazione tra la Gallura e il resto dell'isola: i porti e l'aeroporto di Olbia, la S.S. 125, la S.S. 199 e la S.S. 127.

L'area è urbanizzata e in buona parte edificata e ospita circa 550 aziende (ulteriori 150 sono in fase di insediamento e programmazione) che operano nei settori del commercio, della logistica, dell'alimentare e dell'estrazione e lavorazione del granito. Sono inoltre presenti diverse attività legate alla cantieristica nautica e alcune strutture ricettive e sportive. L'insediamento ospita, infine, gli impianti consortili di depurazione, potabilizzazione, di smaltimento, compostaggio e trattamento dei rifiuti solidi urbani e assimilati. Sono presenti alcune aree ancora inedificate localizzate prevalentemente nella parte est e nella parte ovest dell'insediamento.

Il sistema viario dell'agglomerato (interno e di margine), anche se razionalmente organizzato e fruibile, presenta ampi margini di miglioramento sia dal punto di vista funzionale che della sicurezza. In particolare, i punti critici sono rappresentati prevalentemente dai nodi e dalle intersezioni stradali la cui riqualificazione avrebbe risvolti positivi sulla sicurezza e fluidità del traffico all'interno dell'agglomerato industriale. Gli spazi di pertinenza della viabilità sono, in generale, curati e sistemati a verde.



Immagine zenitale dell'agglomerato industriale di Olbia, Sardegna 3d



Aziende che operano all'interno dell'area industriale



Accesso all'impianto consortile di depurazione



Immagine zenitale dell'area che ospita l'impianto di potabilizzazione



Immagine zenitale del tracciato di Via Corea, asse viario centrale dell'agglomerato industriale (fonte:google maps)



S.P. 82 - Direzione ovest



Via Corea - Direzione est



Tangenziale ovest





Uno dei principali nodi stradali a Sud-ovest dell'agglomerato industriale

6. IL PIANO REGOLATORE INDUSTRIALE DI COORDINAMENTO TERRITORIALE DEL C.I.P.N.E.S. GALLURA

Il Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale vigente del C.I.P.N.E.S. Gallura, costituisce lo strumento che disciplina le attività urbanistiche, edilizie e produttive relativamente agli agglomerati territoriali delle attività produttive di Olbia, Monti e Buddusò-Alà dei Sardi. La superficie totale dell'area interessata dalle attività produttive del Consorzio è complessivamente di circa 8.652.969 mq così suddivisi:

- 7.722.469 relativi all'agglomerato territoriale di Olbia,
- 530.500 mq relativi all'agglomerato territoriale di Monti
- 400.000 mq relativi all'agglomerato territoriale di Buddusò-Alà dei Sardi.

La variante in esame riguarda una sola parte dell'area complessiva di diretta pertinenza del Consorzio ossia l'agglomerato delle attività produttive di Olbia. Non si prevede nessuna modifica che interessi gli agglomerati di Monti e Buddusò-Alà dei Sardi.

Il Piano Regolatore Industriale del C.I.P.N.E.S. Gallura attualmente vigente disciplina l'attività urbanistica ed edilizia dei diversi agglomerati industriali. Tra i suoi obiettivi, presenti nella prima stesura e confermati nelle successive varianti, in particolare vi sono:

- la riqualificazione funzionale delle aree già attrezzate;

- l'ammodernamento ed adeguamento alle nuove esigenze della maglia viaria territoriale di diretto riferimento.

Dal momento della sua approvazione il P.R.I. produce gli stessi effetti giuridici del piano territoriale di coordinamento⁵, pertanto ai sensi dell'art. 5 e 6 della Legge 1150/42, i Comuni, il cui territorio sia compreso in tutto o in parte nell'ambito di interesse del P.R.I., sono tenuti ad uniformare a questo il proprio strumento urbanistico.

Nel presente piano sono altresì contenuti “[...] precetti direttamente espropriativi e conformativi delle proprietà interessate avendo condizionata efficacia di piano particolareggiato [...]”⁶

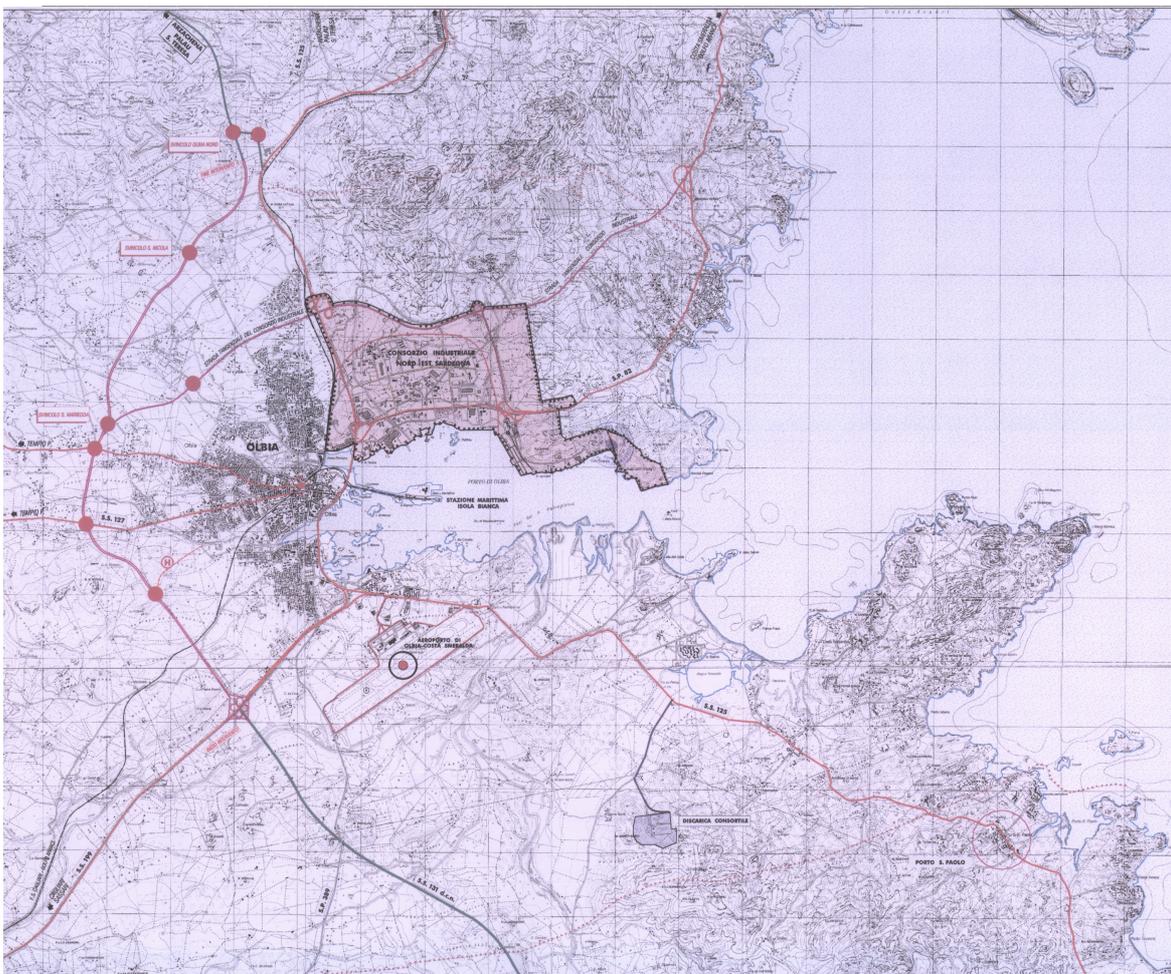
Per quanto riguarda l'agglomerato di Olbia, il P.R.I. vigente, è costituito dai seguenti elaborati che rappresentano l'aggiornamento all'ultima variante approvata con Determina del Direttore del Servizio della Pianificazione Urbanistica Territoriale della R.A.S. n. 600/P del 4/11/2004:

Allegato A	Relazione Illustrativa;
Allegato B	Norme Tecniche di Attuazione
Elaborato 1.0	Corografia
Elaborato 2.0	Inquadramento territoriale
Elaborato 3.0	Planimetria generale delle zonizzazioni
Elaborato 3.1	Tavola comparativa PRI Vigente – Variante
Elaborato 4.0	Planimetria degli immobili sottoposti a vincolo di destinazione di natura espropriativa (infrastrutture ed impianti di interesse generale e collettivo)
Elaborato 4.A	Planimetria degli immobili sottoposti a vincolo di destinazione di natura espropriativa (sfruttamento per attività produttive)
Elaborato 4.B	Elenco ditte catastali intestatarie immobili (sfruttamento per attività produttive)
Elaborato 4.C	Piano finanziario di massima della spesa occorrente per gli indennizzi delle espropriazioni (sfruttamento per attività produttive)
Elaborato 5.0	Planimetria degli allacciamenti stradali, ferroviari e delle reti tecnologiche – stato di progetto
Elaborato 5.1	Planimetria degli allacciamenti stradali, ferroviari e delle reti tecnologiche – stato di fatto

Agli elaborati sopra indicati si affiancano quelli relativi allo “Studio tipologico paesaggistico degli interventi edilizi ricompresi all'interno del Piano Regolatore Territoriale dell'Agglomerato Industriale di Olbia”.

⁵ Art. 51 del DPR 218/1978.

⁶ Art. 5 (Adeguamento della pianificazione urbanistica comunale alla disciplina generale di coordinamento territoriale del piano regolatore industriale – misure di salvaguardia), Norme Tecniche di Attuazione del P.R.I. vigente.



Stralcio del P.R.I. di Coordinamento Vigente – Corografia – Elaborato 1.0



Stralcio del P.R.I. di Coordinamento vigente – Planimetria generale delle zonizzazioni – elaborato 3.0

Il Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale definisce la zonizzazione dell'agglomerato industriale di Olbia, secondo un principio razionale e funzionale alle attività produttive che, all'epoca della redazione, risultavano già insediate, ovvero che avevano fatto solo richiesta di nuovo insediamento.

In funzione dell'analisi della tendenza delle richieste di insediamento, il Piano vigente definisce

le destinazioni d'uso delle diverse zone e la loro collocazione all'interno dell'agglomerato stesso. Di seguito sono elencati e descritti i diversi comparti delle zone territoriali omogenee che formano l'agglomerato produttivo di Olbia, come individuate dal P.R.I. vigente, raggruppabili per caratteristiche omogenee in:

- ambiti destinati alle attività produttive;
- ambiti destinati alle attività produttive nel settore dei servizi;
- aree destinate al verde pubblico e di protezione paesaggistica;
- aree di protezione del patrimonio archeologico e di salvaguardia dei corpi idrici.

ELENCO DEI COMPARTI DI ZONA DELL'AGGLOMERTO INDUSTRIALE DI OLBIA

ID ZONA	DESCRIZIONE
D1	ZONE PER LA PICCOLA E MEDIA INDUSTRIA
D1/a	ZONE PER LA PICCOLA E MEDIA INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TERZIARIO E COMMERCIALE (comparto con prescrizione di progetto di piano volumetrico)
D2	ZONE PER LA PICCOLA INDUSTRIA ARTIGIANATO E TERZIARIO CONNESSE ALLE ATTIVITA' DEL MARE
D3	ZONA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E PER ATTREZZATURE PRODUTTIVE
D4	ZONE PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI PORTUALI
D/G1	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G2	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G3	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G4	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI E NEL SETTORE DELL'INDUSTRIA (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G5	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI
D/G6	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI
D/G7	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G8	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G9	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G10	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G11	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)

D/G12	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G12	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI
D/G13	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G14	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G16	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DELLA NAUTICA, COMMERCIALE, TERZIARIO, RICETTIVO E SERVIZI IN GENERALE (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D/G17	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE COMMERCIALE, DIREZIONALE, RICETTIVO E SERVIZI IN GENERALE (comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
S	VERDE PUBBLICO E DI PROTEZIONE PAESAGGISTICA
G1	ZONA DI INTERESSE GENERALE E COLLETTIVO (area ed attrezzature portuali)
G2	ZONA DI INTERESSE GENERALE (impianto di depurazione)
G3	ZONA DI INTERESSE GENERALE E COLLETTIVO (potabilizzatore industriale)
G4	ZONA DI INTERESSE GENERALE (area mattatoio comunale)
G5	ZONA DI INTERESSE CONSORTILE E COLLETTIVO (area per il culto e attività culturali)
G6	ZONA DI INTERESSE GENERALE E/O COLLETTIVO ad esclusiva iniziativa pubblica (area per attività collettive)
G7	ZONA DI INTERESSE GENERALE E/O COLLETTIVO ad esclusiva iniziativa pubblica (area per attività collettive)
SG*	COMPARTO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E DI ATTIVITA' MISTE (comparto Tilibas)
H1A	AREA DI PROTEZIONE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO (pozzo sacro)
H1B	AREA DI PROTEZIONE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO (nuraghe)
H2	AREE DI SALVAGUARDIA DEI CORPI IDRICI

Nella tabella seguente sono riportati i principali dati dimensionali relativi alle superfici dei comparti territoriali raggruppati secondo i caratteri omogenei sulla base dei contenuti dell'Art.13 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRI vigente in: attività produttive; attività produttive nel settore dei servizi; comparto speciale di riqualificazione urbana; attrezzature di interesse generale, verde pubblico e di protezione paesaggistica; fasce di protezione dei corpi idrici e del patrimonio archeologico; viabilità, ferrovie e fasce di rispetto.

ZONE OMOGENEE

Superficie (mq)

(%)

ATTIVITA' PRODUTTIVE D1 – D2 – D3 – D4 – D1/A	3.602.140	46,64%	Dall a
ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI D/G1 – D/G2 – D/G3 – D/G4 – D/G5 – D/G6 – D/G7 – D/G8 – D/G9 – D/G10 – D/G11 – D/G12 – D/G13 – D/G14 – D/G16 – D/G17	1.342.664	17,39%	lettu ra
COMPARTO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (comparto Tilibas) SG*	388.621	5,03%	dei dati
ATTREZZATURE DI INTERESSE GENERALE G1 – G2 – G3 – G4 – G5 – G6 – G7	473.814	6,14%	risul ta
VERDE PUBBLICO E PROTEZIONE PAESAGGISTICA S	1.131.505	14,65%	evide nt
PROTEZIONE CORPI IDRICI E PATRIMONIO ARCHEOLOGICO H	36.703	0,48%	e la pre
VIABILITA', FERROVIA E FASCE DI RISPETTO	747.022	9,67%	vale nza
TOTALE AGGLOMERATO DELLE ATTIVITA' PRODUTIVE	7.722.469	100,00%	dell e are e

destinate specificatamente alle attività produttive (46,64%) e delle aree destinate alle attività produttive nel settore dei servizi (17,39%), e, al contempo, l'incidenza percentuale delle zone destinate al verde pubblico e di protezione paesaggistica. Queste ultime, sommate alle aree di protezione dei corpi idrici, di salvaguardia del patrimonio archeologico, della viabilità e alle fasce di rispetto raggiungono il 24,95% della superficie dell'intero agglomerato.

6.1. LA VIABILITÀ TERRITORIALE E CONSORTILE

All'art. 46 delle N.T.A., il P.R.I. definisce e classifica la viabilità esistente all'interno dell'area industriale e quella in progetto in funzione delle caratteristiche costruttive, tipologiche e funzionali suddividendola in viabilità territoriale e consortile (primaria e secondaria).

Per quanto riguarda la viabilità territoriale, il P.R.I. individua due assi viari a supporto del complesso sistema delle attrezzature produttive interne all'agglomerato:

- asse territoriale Ovest di aggiramento dell'area urbana di Olbia, che costituisce un tratto intermedio del tracciato fondamentale regionale Abbasanta-Nuoro-Olbia-Palau;
- asse territoriale di scorrimento urbano e di servizio al sistema industriale rappresenta il tratto di circonvallazione urbana/industriale compreso tra il tracciato della S.S. 131 DCN, l'asse urbano Olbia – Olbia nord, la viabilità per Golfo Aranci e l'asse industriale di servizio al Porto Industriale e al Centro Intermodale.

La viabilità primaria consortile è costituita da due distinte infrastrutture:

- l'Asse mediano dell'agglomerato delle attività produttive (Olbia-Golfo Aranci) con un'unica carreggiata a due corsie per ogni senso di marcia;
- la viabilità esterna di collegamento con il porto industriale e la circonvallazione territoriale consortile, a carreggiata unica con due corsie per ogni senso di marcia.

La viabilità secondaria consortile, infine, è costituita dal complesso viario interno all'agglomerato, a carreggiata unica con una corsia per ogni senso di marcia.

Per ciascun settore dell'area industriale, le N.T.A. stabiliscono la categoria della viabilità e la larghezza da osservare.

Inoltre, l'art. 18 delle stesse N.T.A. definisce i parametri dimensionali, gli usi e gli interventi consentiti all'interno delle fasce di pertinenza stradale e ferroviaria, le distanze da rispettare in caso di edificazione e le norme per la realizzazione delle aree verdi di protezione stradale. Nel dettaglio:

- per quanto riguarda gli interventi consentiti all'interno delle fasce di pertinenza stradale *“Le distanze dai confini e le fasce di pertinenza di esercizio stradale individuano le aree nelle quali, per motivi di sicurezza e per esigenze di pubblica utilità, non è di norma consentita la realizzazione di manufatti edilizi. In detta fascia di rispetto stradale è possibile ogni forma di utilizzazione territoriale purché compatibile con il contenuto e le finalità del vincolo di protezione stradale.”*
- per quanto riguarda le distanze da rispettare per l'edificazione *“La fascia di pertinenza di esercizio stradale a protezione della viabilità primaria dell'agglomerato delle attività produttive dovrà avere un valore non inferiore a ml 5,00 mentre quella a protezione della viabilità secondaria dovrà avere un valore non inferiore a ml 3,00. Le suddette distanze potranno essere incrementate per iniziativa del Consorzio, in presenza di situazioni di particolare necessità, per la sicurezza delle persone e per la scorrevolezza della circolazione stradale e per esigenze di protezione ed esercizio della servitù territoriale esistente in prossimità di incroci, biforcazioni, alberature etc.”*
- Riguardo alle aree verdi di protezione stradale, queste *“[...] dovranno essere sistemate con alberature, siepi ed elementi di arredo, con l'obbiettivo di qualificare il paesaggio urbano e di costituire fasce lineari di verde attrezzato da fruire per il tempo libero e per le attività di svago.”*
- In riferimento al tracciato delle linee ferroviarie esistenti o in previsione, infine, si prescrive che la stessa sede di occupazione non deve avere una larghezza inferiore a 10,00 m. In ordine alle distanze da rispettare per l'edificazione lungo il tracciato ferroviario, *“[...] la distanza minima da osservarsi [...] non può essere inferiore a ml 15 dall'area di sedime*

dell'infrastruttura ferroviaria.”

6.2. LE NORME TECNICHE GENERALI E LA NORMATIVA SPECIFICA PER LE ZONE TERRITORIALI OMOGENEE

Le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Industriale vigente sono articolate per capitoli in base ai diversi temi ed argomenti cui si riferiscono le prescrizioni in essi contenute.

Nei capitoli dall'I al IV sono contenute le prescrizioni di carattere generale relative agli agglomerati industriali e la suddivisione in zone territoriali omogenee le zonizzazioni; sono esplicitate le tipologie di intervento, i parametri edificatori e le norme edilizie generali, le distanze minime dai confini e le fasce di pertinenza della viabilità.

Nei capitoli dal V al VII sono contenute le prescrizioni specifiche per ciascuna zona territoriale omogenea e, in particolare, sono indicati gli strumenti di attuazione previsti, le tipologie di intervento, i valori degli standards urbanistici, i parametri urbanistici ed edilizi massimi consentiti e le eventuali deroghe ammesse.

Nel capitolo VIII sono infine contenute le prescrizioni relative alla viabilità consortile suddivisa in viabilità territoriale, viabilità primaria consortile e viabilità secondaria consortile. In particolare sono definite: le tipologie stradali, le larghezze minime consentite, le fasce di rispetto e gli interventi previsti nelle zone laterali.

6.3. LE TIPOLOGIE DI INTERVENTO, I PARAMETRI EDIFICATORI E LE NORME EDILIZIE GENERALI

In relazione agli interventi previsti all'interno degli agglomerati industriali consortili sono consentiti in generale gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia riconducibili alle seguenti categorie di intervento⁷:

- manutenzione ordinaria;
- manutenzione straordinaria;
- restauro e risanamento conservativo;
- ristrutturazione edilizia;
- demolizione con o senza ricostruzione;
- nuova edificazione;
- variazione della destinazione d'uso;
- attrezzatura del territorio;
- uso e tutela delle risorse naturali.

Per ciascuna sottozona e ciascun comparto il Piano specifica:

⁷ Cap. III, Art. 15 – TIPOLOGIE DI INTERVENTO, Norme Tecniche di Attuazione

- le categorie di intervento ammissibili;
- lo strumento di attuazione (titolo abilitativo, documentazione a corredo e studi particolari);
- i parametri urbanistici ed edilizi variabili per le diverse zone;
- eventuali deroghe ai limiti previsti in presenza di documentate esigenze del ciclo produttivo e delle funzioni previste all'interno degli edifici;
- eventuali altre prescrizioni specifiche per ciascuna zona anche in base al tipo di intervento: ricettivo, commerciale, servizi, industriale ecc.

In particolare, per quanto riguarda i parametri edificatori e le norme edilizie generali, all'art. 17 si specifica che per *"[...] tutti i comparti dell'agglomerato delle attività produttive, siano essi destinati ad attività produttive di beni che ad attività commerciali e a servizi, il rapporto massimo di copertura tra la superficie coperta e la superficie totale del lotto è quello definito dalla normativa di zona e, in qualunque caso, non potrà essere superiore a 0,60 mq/mq."*

La tipologia individuata per i complessi edilizi è quella isolata, a centro lotto con una distanza dai confini dettata dalla specifica normativa di zona ma comunque non inferiore a 5,00 m.

In riferimento alle altezze massime dei fabbricati, all'art. 17 si prescrive che: *"[...] le altezze massime dei fabbricati non dovranno superare ml 11,00 [...]; sono comunque fatte salve particolari esigenze derivanti dalla sistemazione di accessori tecnici o corpi edilizi speciali strettamente connessi alle attività produttive quali silos, camini, prese d'aria, antenne, etc [...]"*.

Il volume degli insediamenti di carattere ricettivo-alberghiero, *"[...] non può essere superiore al 10% del volume complessivamente consentito all'interno delle sottozone D/G."*

Per quanto riguarda le aree a verde (alberato) e quelle riservate a parcheggio, con esclusione delle sedi viarie, la superficie minima *"[...] non potrà essere inferiore al 15%, di cui la metà destinata a verde e la metà destinata a parcheggi, della superficie fondiaria massima disponibile, fatte salve incrementative prescrizioni [...]"*.

Inoltre, *"[...] nell'ipotesi di costruzione di nuovi insediamenti di carattere commerciale, direzionale ed assimilabile a 100 mq di superficie utile deve corrispondere la disponibilità di una quantità minima equivalente di spazio ad uso pubblico destinato a parcheggi, facilmente accessibile alla clientela; la predetta area di parcheggio non deve essere comunque inferiore alla effettiva superficie di vendita dell'insediamento, salvo diversa parametrizzazione stabilita in sede di pianificazione comunale ai sensi dell'art. 6 del Decreto Legislativo n. 114 del 1999."*

In relazione alla superficie da destinarsi a parcheggi privati di pertinenza degli interventi edilizi a destinazione funzionale di tipo ricettivo, l'art. 17 prescrive che *"[...] non potrà essere inferiore al 40% della superficie lorda di pavimento degli edifici previsti, fatta salve ulteriori prescrizioni derivanti dalla legislazione commerciale urbanistica."*

Per concludere la descrizione delle principali prescrizioni di carattere generale, in riferimento

alle recinzioni dei lotti, queste dovranno essere “[...] realizzate a giorno sui confini prospicienti la viabilità pubblica con un’altezza non superiore a mt. 2,00, mentre sui confini con le altre proprietà è fatto obbligo realizzare muri di cinta divisorii, con altezze che non dovranno superare mt. 3,00.”

7. LA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE INDUSTRIALE DEL C.I.P.N.E.S. GALLURA

7.1. LE MOTIVAZIONI, GLI OBIETTIVI E LE SCELTE STRATEGICHE

La scelta di redigere, a distanza di sei anni dall’approvazione della precedente,⁸ una nuova proposta di variante al Piano Regolatore Industriale del C.I.P.N.E.S - Gallura, si basa su motivazioni di diversa natura. Tali motivazioni sono tutte riconducibili alla generale esigenza di definire un migliore assetto urbanistico e funzionale dell’agglomerato industriale di Olbia e di stabilire le condizioni necessarie per determinare uno stato di più avanzata competitività dell’insediamento nell’ambito del più vasto sistema regionale delle aree attrezzate, coerentemente ai criteri informativi generali d’impostazione del piano stabiliti nella variante generale di cui al Decreto dell’Assessorato Regionale EE.LL., Finanze e Urbanistica n. 271/U del 03.03.2000.

Il sistema delle aree attrezzate a livello regionale determina attualmente un’offerta di possibilità localizzativa superiore alla domanda⁹. Tale situazione impone un continuo miglioramento dell’offerta, da attuarsi attraverso la riqualificazione, il potenziamento e l’adeguamento dei servizi e delle infrastrutture alle nuove esigenze imprenditoriali, al fine di accrescere la competitività e l’appetibilità puntando sulla qualità dei servizi.

Nello specifico caso di Olbia, inoltre, la razionalizzazione e la riqualificazione dell’esistente appaiono inderogabili in considerazione dei seguenti elementi:

- gli spazi destinati all’insediamento di nuove attività produttive sono pressoché saturi per cui si rileva la necessità di ottimizzare, attraverso adeguati parametri urbanistici la potenziale possibilità edificatoria, adattando costantemente l’offerta localizzativa alle esigenze degli imprenditori ed altresì valorizzando e rafforzando il sistema infrastrutturale esistente; solo in tal modo sarà possibile dare risposta alle nuove richieste di aree produttive tuttora significativamente rappresentate;
- la particolare posizione geografica dell’agglomerato industriale, in stretta relazione con l’omonimo golfo, col territorio extraurbano e con l’area urbana, determina l’impossibilità di un

⁸ Decreto dell’Assessorato Regionale EE.LL., Finanze e Urbanistica n° 600/PT del 04.11.2004

⁹ Dalla Relazione di Variante proposta

ampliamento territoriale e, al contempo, la necessità di un corretto e sostenibile inserimento degli interventi nel contesto. Il rapporto territoriale e funzionale fra la città di Olbia e l'agglomerato industriale costituisce insieme una potenzialità ed un elemento problematico: la potenzialità deriva dal rafforzamento del sistema delle funzioni urbane in presenza di un apparato produttivo vivace e fortemente appetibile ai fini insediativi, i problemi sono naturale conseguenza della diversità delle funzioni fra i due modelli insediativi, soprattutto in campo ambientale e del paesaggio urbano.

- la consapevolezza da parte del sistema amministrativo e di quello produttivo che il suolo naturale costituisce una risorsa limitata e che alla sua conservazione contribuisce la razionalizzazione intelligente degli spazi già in uso.

La proposta di variante si basa altresì su una serie specifica di considerazioni strettamente connesse a valutazioni dello stato attuale e alle esigenze insediative ed urbanistiche. In particolare:

- il comprensorio territoriale che costituisce l'agglomerato industriale di Olbia rappresenta, dal punto di vista del valore urbano complessivo, un'area di particolare pregio, in considerazione della sua posizione rispetto al Golfo di Olbia, al territorio extraurbano destinato a funzioni turistiche, al territorio urbano;
- l'attenta valutazione della tipologia di attività presenti e di quelle che avanzano richiesta di insediamento all'interno dell'agglomerato, che risulta tendenzialmente orientata verso il settore dei servizi e delle attività a supporto della produzione e del sistema urbano territoriale;
- la necessità di una preventiva verifica delle iniziative strettamente industriali-manifatturiere, al fine di stabilire la congruità con il contiguo contesto urbano e di garantire qualità paesaggistica all'agglomerato industriale stesso ed a tutto il contesto territoriale;
- l'opportunità di una estesa riqualificazione e razionalizzazione del sistema della mobilità interno ed esterno al fine di risolvere una serie di incongruenze e di casualità insediative che hanno portato ad una maglia viaria non del tutto sufficiente al soddisfacimento delle esigenze attuali; in particolare necessitano di interventi di adeguamento i nodi principali di collegamento alla viabilità esterna e le intersezioni stradali presenti all'interno dell'agglomerato industriale in considerazione anche del notevole grado di pericolosità generato dai flussi di traffico, divenuto nel corso degli anni sempre più insistente e caotico, sia in entrata che in uscita alle principali aree dell'agglomerato;
- l'esigenza di ridefinire ed aggiornare il sistema degli standards urbanistici/edilizi e la normativa urbanistica di governo dell'agglomerato industriale, alla luce della radicale evoluzione normativa generale in tema di attivazione e facilitazione delle iniziative

produttive (D.P.R. n. 447/98).

- le decisioni conseguenti all'esigenza di definire una nuova organizzazione e localizzazione delle aree industriali di Olbia sono unanimemente condivise dal sistema amministrativo e produttivo della città. Conseguentemente, è indispensabile operare sull'attuale agglomerato secondo una prospettiva, di breve medio lungo periodo, della quale non si conoscono gli elementi programmatici precisi, ma rispetto alla quale si può assumere il dato sulla valutazione del ruolo che l'attuale agglomerato avrà nel futuro urbanistico della città.

Tali considerazioni stanno alla base delle linee strategiche della proposta di variante al Piano Regolatore Industriale del C.I.P.N.E.S. - GALLURA per all'agglomerato industriale di Olbia.

La variante in esame si configura dunque come strumento di riorganizzazione generale di carattere edilizio, urbanistico e gestionale nel rispetto dei limiti territoriali attuali.

Sintetizzando gli interventi di riqualificazione e riorganizzazione funzionale dell'area industriale sono finalizzati alla realizzazione dei seguenti obiettivi:

1. garantire un'adeguata e razionale gestione dell'agglomerato industriale di Olbia;
2. soddisfare il concreto ed attuale fabbisogno insediativo nel settore produttivo e far fronte alle nuove richieste di insediamento, attraverso l'incremento dei parametri della pianificazione, senza determinare un ampliamento del perimetro attuale del comparto;
3. valorizzare il residuo potenziale edificatorio-produttivo attraverso un più incisivo sostegno gestionale alle numerose esigenze localizzative del sistema imprenditoriale del territorio, in assenza di siti industriali alternativi;
4. contenere la contingente crisi sociale connessa all'elevato livello di disoccupazione;
5. rendere maggiormente appetibile l'area esistente al fine di garantirne la vitalità e la resa economica;
6. indirizzare lo sviluppo dell'area verso il settore dei servizi, della nautica e delle attività a supporto della produzione e del sistema urbano territoriale in linea con le tendenze reali;
7. garantire la realizzazione di interventi coerenti con il contesto;
8. garantire la sicurezza e la fluidità del sistema viario.

7.2. I CONTENUTI DEL PROGETTO DI VARIANTE

Il progetto di variante del Piano Regolatore Industriale del C.I.P.N.E.S. GALLURA è costituito dagli elaborati di seguito riportati, suddivisi in allegati testuali ed elaborati grafici:

ALLEGATI

A)	Relazione Illustrativa
B)	Norme Tecniche di Attuazione

ELABORATI GRAFICI

1.0)	Corografia	Sc. 1: 25.000
2.0)	Inquadramento territoriale	Sc. 1: 10.000
3.0)	Planimetria generale delle zonizzazioni territoriali omogenee	Sc. 1: 4.000
4.1)	Tavola comparativa P.R.I. Vigente – Variante <i>Infrastrutture ed impianti di interesse generale e collettivo</i>	Sc. 1: 4.000
4.2)	Tavola comparativa P.R.I. Vigente – Variante <i>Sfruttamento per insediamento di attività produttive</i>	Sc. 1: 4.000
5.1)	Planimetria degli immobili sottoposti a nuovo vincolo di destinazione di natura espropriativa <i>Infrastrutture, impianti ed opere di interesse generale e collettivo (art. 53, c. 1, D.P.R. n. 218/78)</i>	Sc. 1: 4.000
5.2)	Planimetria catastale ricognitiva alla data della predisposizione del progetto di adeguamento e aggiornamento del P.R.T.C. di cui alla delibera Ass. Gen. Consortile n. 07 del 12/07/2013 degli immobili e delle aree edificatorie inutilizzate ai fini produttivi ai sensi dell'art. 53, comma 7 del D.P.R. 218/78 e dell'art. 63 L. 448/98.	Sc. 1: 4.000
6.1)	Elenco ditte catastali intestatarie degli immobili espropriabili <i>Infrastrutture, impianti ed opere di interesse generale e collettivo (art. 53, c. 1, D.P.R. n. 218/78)</i>	
6.2)	Piano finanziario di massima della spesa occorrente per gli indennizzi delle nuove espropriazioni <i>Infrastrutture, impianti ed opere di interesse generale e collettivo</i>	
7.1)	Delibera Assemblea Generale CIPNES n. 07 del 12/07/2013.	

Di seguito si riportano sinteticamente i contenuti della variante.

1. Riqualficazione e adeguamento del sistema infrastrutturale.

Le modifiche apportate alla pianificazione vigente possono essere ricondotte alle seguenti sottocategorie:

- a. riqualificazione e potenziamento del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con l'Agglomerato Industriale.

Tali interventi sono indicati nella proposta di variante come modifiche al P.R.I. dalla N.1 alla N. 14 e hanno ad oggetto la riqualificazione ed il potenziamento del sistema di accessi all'agglomerato industriale di Olbia dalla primaria viabilità esterna costituita dalle direttrici Olbia-Arzachena-Palau e Olbia-Golfo Aranci. Il nuovo sistema di collegamenti previsto, articolato in una serie di rotatorie di grande e medio diametro, è finalizzato a

consentire un più agevole accesso ai comparti interni all'agglomerato, in particolare verso i settori produttivi settentrionali, peraltro quasi completamente edificati, fortemente penalizzati dalla situazione viaria attuale. Alcuni collegamenti, già realizzati in quanto previsti dallo strumento attuativo dei diversi comparti, vengono semplicemente recepiti.

- b. Riqualificazione e razionalizzazione del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con il Comparto "Tilibas" (SG*).

Nella proposta di variante, tali interventi sono indicati come modifiche al P.R.I. dalla N.15 alla N. 20. Il comparto di "Tilibas", si trova all'interno della perimetrazione dell'agglomerato industriale, a diretto contatto con l'espansione urbana di Olbia, fra il tracciato della linea ferroviaria Olbia-Golfo Aranci e la parte urbana del nuovo asse stradale Olbia-Palau. È costituito da una vasta area parzialmente edificata dove coesistono un insieme di preesistenze prevalentemente a carattere residenziale già oggetto di pianificazione attuativa approvata dal Consorzio.

- c. Riqualificazione e razionalizzazione del sistema stradale interno dell'Agglomerato Industriale.

Nella proposta di variante, tali interventi sono indicati come modifiche al P.R.I. dalla N. 21 alla N. 43 e riguardano nuove programmazioni di tratti stradali, rotonde di piccolo diametro e recepimenti di tratti viari già realizzati in quanto previsti dallo strumento attuativo dei diversi comparti.

2. Riordino cartografico della zonizzazione e dei relativi parametri edilizi ed urbanistici nonché revisione delle Norme Tecniche di Attuazione:

Le modifiche apportate alla pianificazione vigente possono essere ricondotte alle seguenti sottocategorie:

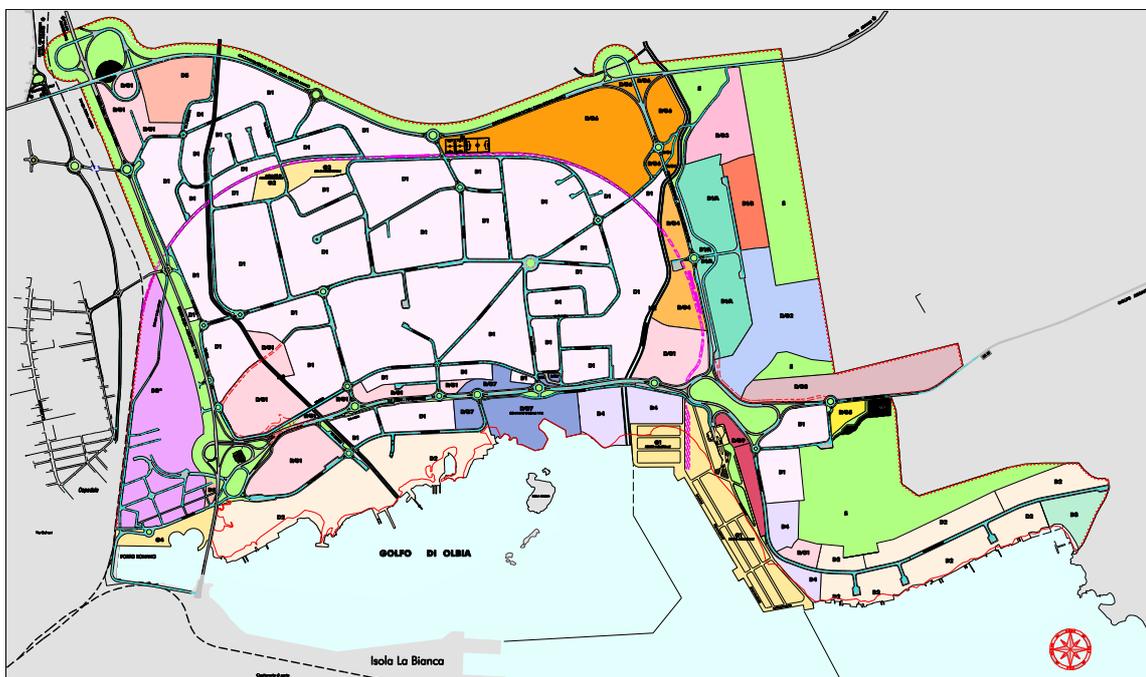
- a. Riordino cartografico delle zonizzazioni delle aree per gli insediamenti produttivi e delle aree destinate a servizi di interesse collettivo;
- b. Adeguamento dei parametri edilizi ed urbanistici dei Comparti e aggiornamento delle Norme Tecniche di Attuazione rispetto alla normativa vigente e contestuale mantenimento della dimensione e funzionalità degli standard in conformità al D.A. n. 2266/U del 20.12.1983.

3. Reperimento delle residue aree inedificate ed inutilizzate ai fini produttivi e destinate dal piano all'edificazione di carattere produttivo sulla base della ricognizione del fabbisogno insediativo operato dal Consorzio ai sensi dell'art. 53, comma 7 del D.P.R. 218/78.

Nel paragrafo seguente saranno analizzate in maniera approfondita le singole modifiche

previste da ciascuna delle tre categorie di interventi sopra riportate.

7.3. LE ZONE TERRITORIALI OMOGENEE PREVISTE DALLA VARIANTE AL P.R.I.



Stralci

o della variante al P.R.I. di Coordinamento vigente – Planimetria generale delle zonizzazioni – elaborato 3.0

Rispetto alle zone territoriali omogenee definite nel P.R.I. vigente e precedentemente elencate, la variante proposta ne definisce un numero apprezzabilmente inferiore, come conseguenza delle modifiche di carattere edilizio ed urbanistico avvenute dopo l'approvazione dell'ultima variante e del tipo di attività insediata. Di seguito si elencano le zone territoriali omogenee definite dalla variante proposta:

ID ZONA	DESCRIZIONE
D1	ZONE PER LA PICCOLA E MEDIA INDUSTRIA, ARTIGIANATO, TERZIARIO E COMMERCIALE - SERVIZI
D1/A	ZONE PER LA PICCOLA E MEDIA IMPRESA, ARTIGIANATO, TERZIARIO E COMMERCIALE
D1/B	ZONE PER LA PICCOLA E MEDIA IMPRESA, ARTIGIANATO, TERZIARIO E COMMERCIALE
D2	ZONE PER LA PICCOLA INDUSTRIA ARTIGIANATO E TERZIARIO CONNESSE ALLE ATTIVITA' DEL MARE
D3	ZONA PER LA PICCOLA INDUSTRIA, ARTIGIANATO E TERZIARIO CONNESSE ALL'ATTIVITA' DEL MARE (Comparto con prescrizione di Progetto di Planovolumetrico)
D4	ZONE PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI PORTUALI E DELLA CANTIERISTICA NAUTICA
D5	ZONE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E PER INIZIATIVE PRODUTTIVE
D/G1	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI – DIREZIONALE – COMMERCIALE - RICETTIVO
D/G2	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI – DIREZIONALE – COMMERCIALE – RICETTIVO

D/G3	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI – DIREZIONALE – COMMERCIALE – RICETTIVO
D/G4	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI – DIREZIONALE – COMMERCIALE – RICETTIVO
D/G5	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI – DIREZIONALE – COMMERCIALE – RICETTIVO
D/G6	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI – DIREZIONALE – COMMERCIALE – RICETTIVO
D/G7	COMPARTO PER INSEDIAMENTO MULTIFUNZIONALE PTE A SERVIZIO DEL DISTRETTO NAUTICO E TECNOLOGICO
D/G8	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI – DIREZIONALE – COMMERCIALE – RICETTIVO
D/G9	COMPARTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI – DIREZIONALE – COMMERCIALE – RICETTIVO
S	VERDE PUBBLICO E DI VALORIZZAZIONE AMBIENTALE
G1	ZONA DI INTERESSE GENERALE E COLLETTIVO (area ed attrezzature portuali)
G2	ZONA DI INTERESSE GENERALE E COLLETTIVO (potabilizzatore industriale)
G3	ZONA DI INTERESSE GENERALE E COLLETTIVO (area mattatoio comunale e servizi di interesse generale)
G4	ZONA DI INTERESSE GENERALE (area ed attrezzature portuali) AD ESCLUSIVA INIZIATIVA PUBBLICA
SG*	COMPARTO SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE E INVESTIMENTO URBANO E DI ATTIVITA' PRODUTTIVE (comparto TILIBAS)
H1A	AREA DI PROTEZIONE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO (Pozzo Sacro)
H1B	FASCIA DI PROTEZIONE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO (Nuraghe)
H2	AREE DI SALVAGUARDIA DEI CORPI IDRICI

TABELLA RIEPILOGATIVA SUPERFICI

	mq	inc. %
TOTALI ZONE D1	2.503.955	32,55%
TOTALI ZONE D1/A	163.524	2,13%
TOTALI ZONE D1/B	61.366	0,80%
TOTALI ZONE D2	606.142	7,88%
TOTALI ZONE D3	44.917	0,58%
TOTALI ZONE D4	143.463	1,87%
TOTALI ZONE D5	90.195	1,17%
TOT PARZIALE (D1-D1/A-D1/B-D2-D3-D4-D5)	3.613.562	46,98%
TOTALI ZONE DG1	408.589	5,31%
TOTALI ZONE DG2	190.738	2,48%
TOTALI ZONE DG3	87.770	1,14%
TOTALI ZONE DG4	80.960	1,05%
TOTALI ZONE DG5	15.191	0,20%
TOTALI ZONE DG6	316.102	4,11%
TOTALI ZONE DG7	125.081	1,63%
TOTALI ZONE DG8	141.286	1,84%
TOTALI ZONE DG9	37.741	0,49%
TOT PARZIALE (D/G1-D/G2-D/G3-D/G4-D/G5-D/G6-D/G7-D/G8-D/G9)	1.403.458	18,25%

TOTALI ZONE S	1.164.164	15,14%
TOTALI ZONE G	338.304	4,40%
TOTALI ZONE SG*	388.621	5,05%
TOTALI ZONE H	96.527	1,25%
TOTALE VIABILITA', FASCE DI RISPETTO	651.304	8,47%
TOTALE FERROVIA	35.760	0,46%

AREA COMPLESSIVA	7.691.700	100,00%
-------------------------	------------------	----------------

8. COMPARAZIONE TRA P.R.I. VIGENTE E PROPOSTA DI VARIANTE

Per una più semplice ed agevole lettura della proposta, il progetto di Variante al P.R.I. contiene le seguenti tavole comparative:

4.1 Tavola comparativa P.R.I. Vigente – Variante: *Infrastrutture ed impianti di interesse generale e collettivo;*

4.2 Tavola comparativa P.R.I. Vigente – Variante: *Sfruttamento per insediamento di attività produttive*

Attraverso la lettura e l'analisi di tali elaborati emergono in maniera chiara e precisa gli elementi innovativi introdotti dalla variante rispetto alla pianificazione vigente che vengono sintetizzati nelle pagine seguenti.

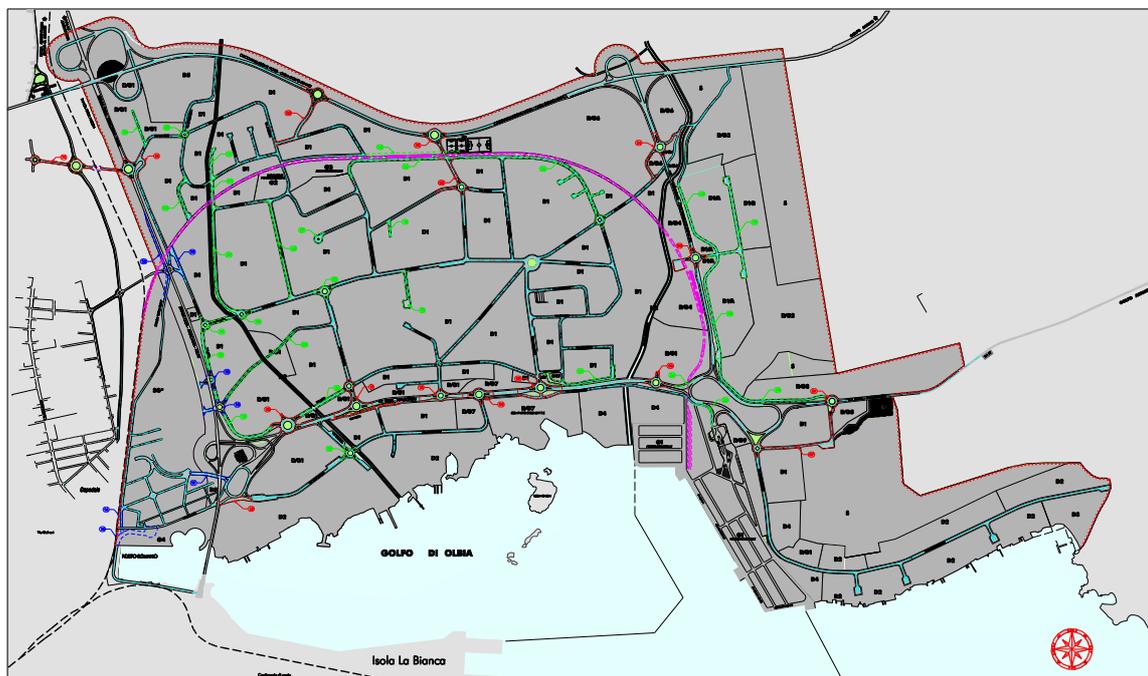


Tavola comparativa PRI vigente-variante: infrastrutture ed impianti di interesse generale e collettivo - elaborato 4.1

1. Riqualificazione e adeguamento del sistema infrastrutturale.

- a. riqualificazione e potenziamento del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con l'Agglomerato Industriale.
-

Modifica n. 1: Recepimento nel PRI della rotatoria già realizzata nel quadro degli interventi di completamento viario eseguiti dal CIPNES – Gallura. La presente rotatoria collega la sopraelevata Olbia-Arzachena-Palau (di competenza della Provincia Olbia-Tempio) con la viabilità interna esistente dell'agglomerato industriale, in prossimità del comparto D/G1 (ex D/G7) e della via Mincio, e sostituisce lo svincolo a livelli sfalsati già autorizzato con provvedimento del Direttore del Servizio della Pianificazione Urbanistica Territoriale della RAS n. 600/PT del 04.11.2004. La localizzazione della predetta opera stradale è stata frutto di una scelta tecnica sostanzialmente obbligata in considerazione del fatto che il tratto interessato è l'unico in cui la viabilità esterna di competenza della Provincia e la viabilità interna dell'agglomerato industriale risultano complanari e alla medesima quota altimetrica.

Modifica n. 2: Recepimento nel PRI di una rotatoria di grande diametro e di un tratto di viabilità della lunghezza di circa 170 metri già realizzati nel quadro degli interventi di completamento viario eseguiti dal CIPNES – Gallura. La presente rotatoria collega la circonvallazione Nord Olbia – Golfo Aranci con la viabilità interna all'agglomerato industriale all'altezza della via Egitto; la localizzazione della predetta opera stradale è stata frutto di una scelta tecnica sostanzialmente obbligata in considerazione del fatto che il tratto interessato era l'unico non impegnato da insediamenti produttivi.

Modifica n. 3: Programmazione di una rotatoria di grande diametro sulla circonvallazione nord Olbia – Golfo Aranci, di una rotatoria di medio diametro in corrispondenza dell'intersezione tra la via Niger e via Arabia Saudita e di un tratto di viabilità della lunghezza di circa 400 metri, che collega la circonvallazione Nord Olbia – Golfo Aranci con la viabilità interna all'agglomerato industriale in prossimità del comparto DG/6 (ex DG/1); la localizzazione della predetta opera stradale è frutto di una scelta tecnica sostanzialmente obbligata in considerazione del fatto che il tratto interessato è l'unico attualmente non impegnato da insediamenti produttivi esistenti o già programmati.

Modifica n. 4: Recepimento nel PRI di una rotatoria di grande diametro ed allargamento di due tratti di viabilità esistente per una estesa complessiva di circa 200 metri, già realizzati nel quadro degli interventi di completamento viario eseguiti dal CIPNES – Gallura, al fine di collegare il tratto di viabilità che dal Porto Industriale si inserisce sulla Circonvallazione Nord Olbia–Golfo Aranci con la viabilità interna dell'agglomerato all'altezza di via Corea in prossimità dei comparti D/G6 (ex DG/1) e D/G3.

Modifica n. 5: La modifica, localizzata lungo il tratto di circonvallazione che dal Porto Industriale si innesta sulla Circonvallazione Nord Olbia – Golfo Aranci, in prossimità dei comparti D1/A e D/G4 (ex DG/12), ha lo scopo di recepire nel PRI la viabilità già realizzata nel quadro degli interventi di urbanizzazione primaria previsti dallo strumento urbanistico attuativo del comparto produttivo D1/A; si prevede altresì la realizzazione di una rotatoria di grande diametro e di un

tratto di viabilità all'interno del comparto D/G4 (ex DG/12) conformemente alle previsioni contenute nello strumento attuativo (planovolumetrico) del comparto medesimo.

Modifica n. 6: Programmazione di una rotatoria di grande diametro, da realizzare all'altezza dell'intersezione esistente tra la strada ex S.P. Olbia – Golf Aranci e la viabilità programmata nel quadro degli interventi di urbanizzazione primaria previsti dallo strumento urbanistico attuativo (planovolumetrico) del comparto produttivo DG1 (ex D/G4).

Modifica n. 7: La modifica, localizzata nel tratto di viabilità della ex S.P. Olbia – Golfo Aranci, in prossimità del sito archeologico denominato “Pozzo Sacro”, e della via Madagascar, recepisce nel PRI la viabilità realizzata nel quadro degli interventi di completamento delle urbanizzazioni primarie eseguiti dal C.I.P. Gallura; si prevede altresì l'esecuzione di due rotatorie di medio diametro che collegheranno le predette arterie con il sito archeologico del “Pozzo Sacro” ed il nuovo centro commerciale recentemente realizzato.

Modifica n. 8: La modifica, localizzata nell'intersezione tra la S.P. strada Olbia – Golfo Aranci e la via Marocco in prossimità del comparto D/G7 (ex DG/16), recepisce nel PRI la rotatoria di grande diametro e deviazione del tratto della viabilità secondaria di accesso al porto industriale (via Mozambico), al fine di consentire un accesso diretto dalla rotatoria al comparto DG/7 (ex DG/16), già realizzati nel quadro degli interventi di completamento viario eseguiti dal CIPNES - Gallura;

Modifica n. 9: Programmazione di una rotatoria di grande diametro, da realizzare all'altezza dell'intersezione esistente tra la strada ex S.P. Olbia – Golf Aranci e via Indonesia programmata nel quadro degli interventi di urbanizzazione primaria previsti nel progetto di infrastrutturazione territoriale denominato Piattaforma Tecnologica Europea P.T.E. Centro Multifunzionale a Servizio del distretto nautico – Nord Est Sardegna, comparto speciale P.T.E. D/G7.

Modifica n. 10: Programmazione di una rotatoria di grande diametro, da realizzare all'altezza dell'intersezione esistente tra la strada ex S.P. Olbia – Golf Aranci e via Qatar.

Modifica n. 11: La modifica, localizzata nell'intersezione tra la S.P. Strada Olbia – Golfo Aranci e la via Capoverde, in prossimità dell'attuale ufficio dell'Agenzia delle Entrate, recepisce nel PRI la rotatoria già realizzata nel quadro degli interventi di completamento viario eseguiti dal CIPNES - Gallura; in secondo luogo prevede l'esecuzione di una nuova rotatoria di medio diametro sull'intersezione tra la via Capoverde e la via Seychelles e di un tratto di viabilità secondaria alternativa della lunghezza di circa 330 metri, che si sviluppa parallelamente alla viabilità principale (via India); trattandosi di un'intersezione a raso esistente la scelta tecnica di localizzazione dell'intervento è obbligata e senza valide alternative.

Modifica n. 12: Programmazione di una rotatoria di grande diametro da realizzare lungo la ex S.P. Olbia - Golfo Aranci a servizio del comparto DG/1 (ex DG/17).

Modifica n. 13: Recepimento nel PRI dell'intervento di riqualificazione e l'adeguamento dello svincolo esistente tra via Dei Lidi, via Indonesia e la S. P. Olbia - Golfo Aranci, già realizzato nel quadro degli interventi di completamento viario eseguiti dal CIPNES - Gallura;

Modifica n. 14: Programmazione di un'infrastruttura di servizio stradale di collegamento della zona industriale di Olbia con l'area urbana (diretrice Viale Aldo Moro) lungo la S.P. 4/M;

- b. Riqualficazione e razionalizzazione del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con il Comparto "Tilibas" (SG*).

Modifica n. 15: Recepimento della viabilità di collegamento tra l'ansa di Porto Romano (via Escrivà) e via Dei Lidi recentemente realizzata dal Comune di Olbia;

Modifica n. 16: Programmazione di un tratto di strada, della lunghezza di circa 120 metri, che collega la viabilità interna al comparto SG* (Tilibas) con la via Escrivà;

Modifica n. 17: Programmazione di un tratto di strada di collegamento, della lunghezza di circa 180 metri, tra la viabilità interna al comparto SG* (Tilibas) e lo svincolo esistente nel tratto terminale di via Dei Lidi;

Modifica n. 18: Programmazione di due rotatorie di medio diametro che consente il collegamento tra la viabilità interna al comparto SG* (Tilibas) e la viabilità esistente dell'agglomerato industriale in prossimità dei comparti DG/1 (ex DG/17) e D1, all'altezza della via Libia;

Modifica n. 19: Programmazione di una rotatoria di medio diametro sull'intersezione tra via Filippine e la strada comunale Cabu Abbas;

Modifica n. 20: Recepimento nel PRI di una rampa di collegamento tra la strada Olbia-Arzachena-Palau e la viabilità interna del comparto SG* (Tilibas), già realizzata nel quadro degli interventi di completamento viario eseguiti dal CIPNES – Gallura;

- c. Riqualficazione e razionalizzazione del sistema stradale interno dell'Agglomerato Industriale.

Modifica n. 21: Recepimento nel PRI della viabilità realizzata nel quadro degli interventi di urbanizzazione primaria previsti dallo strumento urbanistico attuativo del comparto produttivo DG/1 (ex D/G7);

Modifica n. 22: Programmazione di una rotatoria di medio diametro da realizzare nell'intersezione tra le vie Mincio, Angola e Israele prossimità del comparto D/G1 (ex D/G7); trattandosi di un'intersezione a raso esistente la scelta tecnica di localizzazione dell'intervento è obbligata e senza valide alternative.

Modifica n. 23: Recepimento nel PRI di un tratto di viabilità realizzata nel quadro degli interventi di completamento viario già eseguiti dal CIPNES Gallura;

Modifica n. 24: Programmazione di un tratto di strada di collegamento, della lunghezza di circa 140 metri, tra la via Israele e la via Algeria;

Modifica n. 25: Eliminazione del tratto di viabilità della lunghezza di 470 metri, parallela al raccordo ferroviario, in prossimità del comparto D/G6 (ex DG/1);

Modifica n. 26: Recepimento nel P.R.I. della viabilità realizzata nell'ambito degli interventi di completamento del sistema viario dell'agglomerato industriale di Olbia già eseguiti dal CIPNES

Gallura, e programmazione di una rotatoria di medio diametro in corrispondenza dell'incrocio tra la via Corea e la via Tanzania;

Modifica n. 27: Adeguamento della parte terminale della strada senza uscita che si attesta sulla via Arabia Saudita;

Modifica n. 28: Recepimento nel P.R.I. di una rotatoria di medio diametro realizzata nell'ambito degli interventi di completamento del sistema viario dell'agglomerato industriale di Olbia già eseguiti dal CIPNES Gallura sull'intersezione tra la via Corea e la via Capoverde.

Modifica n. 29: Programmazione di una rotatoria di medio diametro nell'intersezione tra via Corea e via Algeria; trattandosi di un'intersezione a raso esistente la scelta tecnica di localizzazione dell'intervento è obbligata e senza valide alternative.

Modifica n. 30: Programmazione di un tratto di strada di collegamento, della lunghezza di circa 490 metri, tra la via Capoverde e la via Libia;

Modifica n. 31: Recepimento nel P.R.I. del corretto posizionamento cartografico della strada senza uscita che si attesta sulla via Corea;

Modifica n. 32: Previsione di allargamento della carreggiata stradale della via Libia nel tratto compreso tra via Capoverde e la rotatoria prevista nell'incrocio tra via Corea e via Algeria (modifica 27);

Modifica n. 33: Programmazione di una rotatoria di medio diametro da realizzare nell'intersezione tra la via Indonesia e la Via Guinea; trattandosi di un'intersezione a raso esistente la scelta tecnica di localizzazione dell'intervento è obbligata e senza valide alternative.

Modifica n. 34: Recepimento nel PRI della viabilità effettivamente realizzata nell'ambito degli interventi di completamento del sistema viario dell'agglomerato industriale di Olbia eseguiti dal CIPNES Gallura localizzata in prossimità dei comparti D/G7 (ex S) e D1, all'altezza della rotatoria tra la S.P. Olbia – Golfo Aranci e via Marocco;

Modifica n. 35: Programmazione del prolungamento del tratto di strada secondaria (via Mozambico) prospiciente i comparti G2 (depuratore consortile), D/G1 (ex DG/16) e D4, della lunghezza di circa 200 metri, al fine di consentire l'accesso alla viabilità interna del porto industriale (G1);

Modifica n. 36: Programmazione dell'allargamento della corsia che dalla rotatoria di accesso al porto industriale si immette sulla viabilità principale dell'agglomerato industriale (ex S.P. Olbia – Pittulongu);

Modifica n. 37: Programmazione di un tratto di viabilità della lunghezza di circa 150 metri, parallela al canale Cabu Abbas, attestante sulla via Israele;

Modifica n. 38: Programmazione di una rotatoria di medio diametro nell'intersezione tra via Corea, via Filippine e via Libia; trattandosi di un'intersezione a raso esistente la scelta tecnica di localizzazione dell'intervento è obbligata e senza valide alternative;

Modifica n. 39: Previsione di allargamento della carreggiata stradale della via Algeria nel tratto compreso tra la rotatoria di via Corea e l'incrocio sempre con via Algeria;

Modifica n. 40: Previsione di allargamento della carreggiata stradale della via Angola nel tratto compreso tra via Corea e l'incrocio con via Algeria;

Modifica n. 41: Programmazione di un tratto di viabilità della lunghezza di circa 80 metri, parallela alla via Arabia Saudita;

Modifica n. 42: Recepimento nel PRI della viabilità effettivamente realizzata nell'ambito degli interventi di completamento del sistema viario dell'agglomerato industriale di Olbia eseguiti dal CIPNES Gallura all'interno del comparto produttivo D1/A;

Modifica n. 43: Programmazione di un tratto di viabilità della lunghezza di circa 640 metri, a servizio dei comparti D/G8 e D/G2, che collega la viabilità esistente all'interno del comparto D1/A e la rotonda di futura realizzazione sulla S.P. Olbia – Golfo Aranci, in prossimità del sito archeologico "Pozzo Sacro".

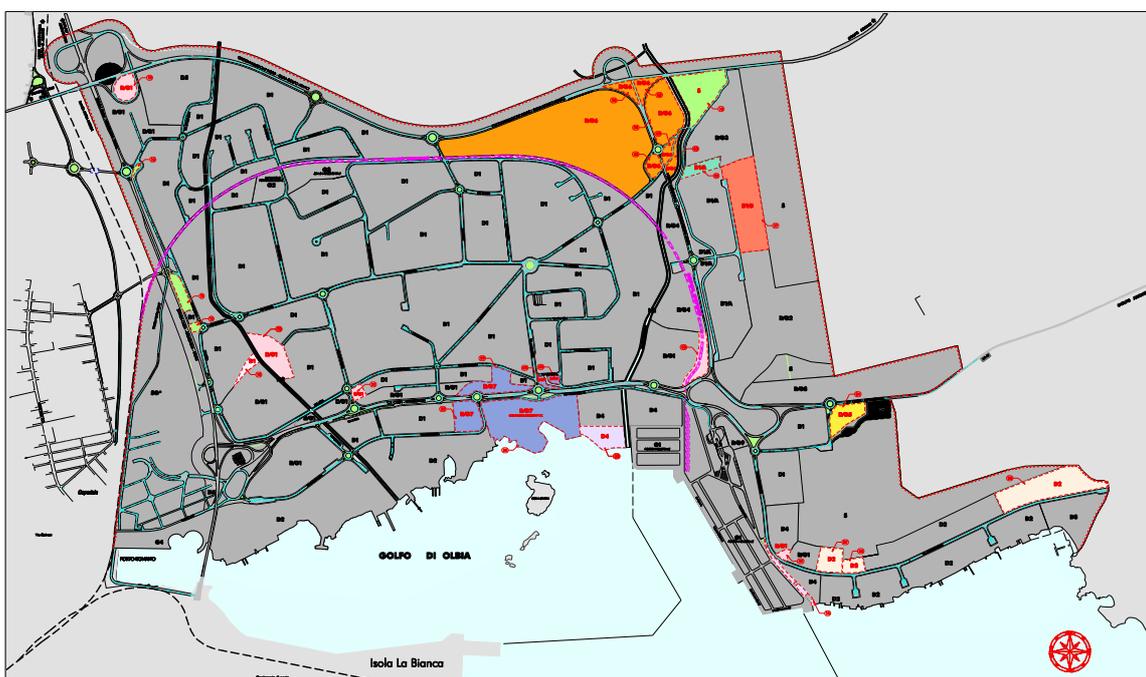


Tavola comparativa PRI vigente-variante: sfruttamento per insediamento di attività produttive - elaborato 4.2

2. Riordino cartografico della zonizzazione e dei relativi parametri edilizi ed urbanistici nonché revisione delle Norme Tecniche di Attuazione

- a. Riordino cartografico delle zonizzazioni delle aree per gli insediamenti produttivi e delle aree destinate a servizi di interesse collettivo;

Modifica n. 1: Ampliamento del comparto D1/A per una superficie di 9.339 mq, attraverso l'inclusione all'interno dello stesso di una porzione di area attualmente ricompresa nel comparto D/G3.

Modifica n. 2: Ampliamento del comparto D/G6 (ex D/G1) attraverso l'inserimento all'interno dello stesso di attuali aree verdi per una superficie complessiva di 30.268 mq e l'inclusione di una porzione di area della superficie di 36.542 mq attualmente classificata come D/G3;

Modifica n. 3: Ampliamento del comparto D/G1 (ex D/G4), per una superficie di circa 11.400 mq, attraverso l'inclusione all'interno dello stesso di una porzione di area attualmente ricompresa nel comparto D/G4 (ex D/G12);

Modifica n. 4: Al fine di limitare l'impatto e preservare il sito archeologico del "Pozzo Sacro" è stato previsto il cambio di destinazione d'uso del comparto, attualmente destinato ad attività produttive industriali ed artigianali (D1), della superficie di 15.191 mq, in comparto per attività ricettive (DG/5); la progettazione esecutiva degli interventi dovrà obbligatoriamente prevedere la salvaguardia del cono visivo del paesaggio circostante il sito archeologico del Pozzo Sacro che non potrà subire modificazioni rispetto alla situazione attuale;

Modifica n. 5: Cambio di destinazione d'uso del comparto produttivo D4 in D2, in prossimità del tratto di viabilità terminale per Cala Saccaia, per una superficie di 54.663 mq;

Modifica n. 6: Cambio di destinazione d'uso del comparto produttivo D4 in D2, lungo la viabilità per Cala Saccaia nel tratto prospiciente il primo pennello di discesa a mare, per una superficie di circa 7.000 mq;

Modifica n. 7: Cambio di destinazione d'uso di una porzione del comparto produttivo D/G1 (ex D/G9), ubicato lungo la viabilità per Cala Saccaia (via Madagascar), della superficie di 13.569 mq, in comparto D2, ed inclusione all'interno dello stesso D/G1 di una porzione di area della superficie di 2.076 mq, attualmente ricompresa nel comparto D4;

Modifica n. 8: Ampliamento del comparto D4, localizzato in prossimità di via Mozambico in adiacenza al comparto D/G7, per una superficie di 18.345 mq, in coerenza all'indirizzo assunto dall'Autorità Portuale e dal Comune di Olbia, e conseguentemente riduzione dell'area di interesse generale denominata G1 (porto industriale);

Modifica n. 09: Realizzazione del comparto speciale P.T.E. denominato D/G7, ottenuto mediante la riclassificazione e fusione dei seguenti comparti:

- Cambio di destinazione d'uso del comparto ex D/G16 per una superficie di 56.436 mq;
- Cambio di destinazione d'uso di aree attualmente classificate verdi (S), situate in prossimità della rotatoria di via Marocco, della superficie di 11.434 mq;
- comparto ex G2 (zona di interesse generale depuratore consortile) della superficie di 27.620 mq;
- porzione del comparto denominato ex D/G10 della superficie di 8149 mq;
- porzione del comparto ex D1 della superficie di 5.906 mq;
- comparto ex G6 (area di interesse generale e collettivo ad esclusiva iniziativa pubblica) della superficie di 17.733 mq;

Modifica n. 10: Cambio di destinazione d'uso dell'area di interesse generale denominata G5 (area per attività religiose e culturali), situata in prossimità del canale Cabu Abbas, in un comparto con destinazione urbanistica D/G1 della superficie di 23.739 mq;

Modifica n. 11: Cambio destinazione d'uso di una porzione di area della superficie di circa 10.700 mq, situata in prossimità della strada ex S.P. Olbia-Arzachena, prospiciente il comparto SG* (Tilibas), attualmente destinata ad insediamenti produttivi (D1), in verde pubblico e protezione stradale;

Modifica n. 12: Ampliamento del comparto D/G1 (ex D/G7) attraverso l'inserimento all'interno dello stesso di attuali aree verdi per una superficie di circa di 10.800 mq;

Modifica n. 13: Ampliamento del comparto denominato D4, per una superficie complessiva di circa 4.000 mq, a seguito della nuova delimitazione dell'area portuale (G1);

Modifica n. 14: Ampliamento del comparto D/G1 (ex DG/5) (incrocio tra via Capo Verde e via Seychelles), per una superficie di circa 3.350 mq, attraverso l'inclusione all'interno dello stesso di una porzione di area attualmente classificata D1;

Modifica n. 15: Modifica planimetrica introdotta in esito ad apposita interlocuzione secondo le modalità e le forme della conferenza di servizi tra l'Amministrazione Provinciale, il Comune di Olbia e lo stesso Consorzio che hanno convenuto di ridefinire la localizzazione, le caratteristiche geometriche e il dimensionamento delle opere stradali di collegamento viario tra la S.P. 4/M e la zona industriale di Olbia;

Modifica n. 16: Cambio di destinazione d'uso di una porzione del comparto produttivo denominato D/G3 della superficie di 37.105 mq, situato in prossimità della viabilità per Golfo Aranci lungo il canale Padredduri a nord dell'agglomerato industriale, in area con destinazione verde pubblico e protezione stradale (S);

Modifica n. 17: Riduzione del comparto produttivo D1/A per una superficie di 61.366 mq e sua riclassificazione come D1/B;

Modifica n. 18: Cambio destinazione d'uso di una porzione del comparto produttivo D/G1 (ex D/G17), cantiere ex Novamarine, della superficie di circa 4.000 mq, in comparto D1.

- b. Adeguamento dei parametri edilizi ed urbanistici dei Comparti e aggiornamento delle Norme Tecniche di Attuazione rispetto alla normativa vigente e contestuale mantenimento della dimensione e funzionalità degli standard in conformità al D.A. n. 2266/U del 20.12.1983

CAPITOLO I – NORME GENERALI (artt. 1-12)

Le norme generali di cui al Cap. I sono state completamente aggiornate al fine di renderle coerenti con la legislazione vigente in materia espropriativa. E' stata altresì aggiornata la procedura di approvazione degli interventi insediativi a seguito della riforma di cui all'art. 1, commi 16-32 della L.R. n. 3/2008 in materia di dichiarazione autocertificativa DUAP. Sono state inoltre precisate le norme in materia di autorizzazioni paesaggistiche e aggiornate le prescrizioni per la predisposizione dei progetti di planovolumetrico. A seguito della conferenza di servizi istruttoria tenutasi in data 27.09.2010, e di cui al verbale deliberativo redatto in pari data, il Comune di Olbia nell'approvare la proposta progettuale della variante consortile di cui sopra ha richiesto che venisse integrata la norma di attuazione relativamente agli oneri di urbanizzazione primaria, prevedendo che il pagamento dei predetti oneri sia effettuato a favore del Consorzio a scapito di quelli dovuti dal privato al Comune, ai sensi dell'art. 16 del T.U. sull'Edilizia (D.P.R. 380/2001) tenuto conto della competenza istituzionale diretta dello stesso a realizzare e gestire le infrastrutture e le opere di urbanizzazione primaria nell'agglomerato industriale così come confermato dalla L.R. 10/2008.

CAPITOLO II - ZONIZZAZIONE DELL'AGGLOMERATO (artt. 13-14)

Il Cap. II riassume gli elementi dimensionali di principale organizzazione territoriale delle nuove zonizzazioni proposte per l'agglomerato industriale di Olbia. Sono riportate altresì le tabelle relative alle zone omogenee in cui è stato articolato il territorio individuate in base al tipo di attività svolta dalle aziende già insediate, da quelle che hanno fatto richiesta di nuovo insediamento e dall'analisi sulla tendenza di localizzazione che caratterizzerà le future richieste.

CAPITOLO III - INDICI E PARAMETRI URBANISTICI (artt. 15-17)

Rispetto alla normativa vigente sono state meglio specificate le definizioni generali degli indici edilizi e dei parametri urbanistici e si è previsto l'aumento della percentuale di ricettivo alberghiero a carattere non stagionale dal 10% al 20% a più adeguato supporto dell'incrementato assetto insediativo di carattere produttivo verificatosi negli ultimi anni rafforzando anche il processo di riqualificazione ambientale e socio-economica dell'agglomerato industriale di Olbia. Ai fini della regolamentazione dell'altezza massima che i fabbricati non devono superare si rimanda alla specifica normativa delle singole zone omogenee dell'agglomerato.

CAPITOLO IV - DISTANZE DAI CONFINI - FASCE DI PERTINENZA STRADALE E FERROVIARIA (art. 18)

Rispetto alla normativa vigente è stata prevista la possibilità di deroga, purché normativamente consentita, alla distanza minima da osservarsi nell'attività edificatoria lungo il tracciato ferroviario.

CAPITOLO V - ZONE PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI, COMMERCIALI E ATTIVITA' DI SERVIZI (artt. 19-23)

Il Cap. V contiene nel dettaglio le destinazioni d'uso consentite nelle Zone D (D1-D2-D3-D4-D5) e i relativi parametri edilizi e dimensionali regolanti l'edificazione in dette zone.

CAPITOLO VI - ZONE PER ATTIVITA' PRODUTTIVE NEL SETTORE DEI SERVIZI (Artt. 24-29)

Il Cap. VI contiene nel dettaglio le destinazioni d'uso consentite nelle Zone DG (DG/1-DG/2-DG/3-DG/4-DG/5-DG/6) e i relativi parametri edilizi e dimensionali regolanti l'edificazione in dette zone.

CAPITOLO VII - ZONE PER VERDE, SERVIZI ED ATTREZZATURE DI INTERESSE GENERALE (STANDARD) (Artt. 30-34)

Il Cap. VII contiene nel dettaglio le destinazioni d'uso consentite nelle Zone S, SG*, G (G1-G2-G3-G4-G5) e H (H1-H2) e i relativi parametri edilizi e dimensionali regolanti l'edificazione in dette zone.

CAPITOLO VIII - VIABILITA' TERRITORIALE E CONSORTILE (Artt. 35)

Rispetto alla normativa vigente sono state introdotte alcune precisazioni in ordine alla viabilità di interesse territoriale (tratto intermedio dell'itinerario fondamentale regionale denominato S.S. 131 DCN Abbasanta – Nuoro – Olbia – Palau).

Sintetizzando, per quanto riguarda la riqualificazione e l'adeguamento del sistema infrastrutturale viario, rispetto alla situazione vigente, le previsioni di progetto, contenute nella variante proposta, programmano le azioni materiali finalizzate a migliorare la sicurezza e la fruibilità dell'agglomerato attraverso la riorganizzazione degli accessi esterni e della viabilità interna. Nel dettaglio gli interventi previsti rientrano nelle seguenti categorie:

- recepimento di interventi già attuati, in quanto previsti dai precedenti strumenti di attuazione dello specifico comparto;
- introduzione di un sistema di nuove rotatorie;
- modifiche funzionali sulla viabilità esistente.

Tutti gli interventi previsti contribuiscono a rendere più fluido il traffico sia in ingresso che in uscita, a diminuire il tempo di attesa degli autoveicoli in movimento e di conseguenza a ridurre le emissioni in atmosfera delle sostanze inquinanti prodotte dai gas di scarico.

Le modifiche relative alla pianificazione delle zone territoriali omogenee, invece, possono essere così sintetizzate:

1. riclassificazione di alcuni comparti territoriali in considerazione del fatto che:
 - alcuni, nonostante siano accomunati da caratteri territoriali omogenei, risultano attualmente diversificati solo ed esclusivamente dall'identificativo di zona;
 - altri possiedono caratteristiche tali da suggerire un ridimensionamento a favore o a sfavore dei comparti limitrofi, in alcuni casi con destinazioni d'uso a servizio di questi.
2. modifica di alcuni parametri edificatori.

I comparti che costituiscono ambiti territoriali morfologicamente ed urbanisticamente omogenei vengono ridefiniti, nella proposta di variante, come distinti comparti di un'unica zona territoriale. Si tratta di comparti destinati alle attività produttive nel settore dei servizi attualmente identificati come DG/1, DG/4, DG/5, DG/6, DG/7, DG/9 (parte), DG/10, DG/11, DG/14, DG/17 per i quali la variante propone la riclassificazione con l'identificativo comune di zona DG/1.

I comparti D/G1 costituiscono ambiti territoriali morfologicamente ed urbanisticamente omogenei, parzialmente e/o prevalentemente già edificati, già essenzialmente urbanizzati e dotati delle primarie infrastrutture e dei servizi adeguati anche a supporto dell'ulteriore carico insediativo previsto. Poiché tali comparti si trovano in prossimità della principale infrastrutturazione pubblica stradale, e poiché la già rilevante e diffusa edificazione produttiva avvenuta secondo tipologie funzionali alternative a quelle strettamente industriali manifatturiere, la variante proposta esclude assolutamente, all'interno dei comparti DG/1, destinazioni d'uso di carattere industriale manifatturiero ed attività artigianali di tipo insalubre e molesto, comprese le officine meccaniche e di lavorazione e le attività di movimentazione e deposito di attrezzature e materiali per l'edilizia.

Per il comparto D/G2 la variante prevede la conservazione della destinazione d'uso con una specificazione nel settore direzionale, commerciale, ricettivo e una notevole riduzione dei parametri edificatori: l'indice di fabbricabilità territoriale passa da 1.43 mc/mq a 0.50 mc/mq e le altezze massime da 7.50 m a 3.50m.

Il comparto D/G3 viene in parte riclassificato in zona D/G6 e in parte in zona S (modifiche n. 2 e

n. 17). Per la parte rimanente vengono ridotti i parametri urbanistici e in particolare: l'indice di fabbricabilità territoriale passa da 2.5mc/mq a 2.00 mc/mq, il rapporto di copertura massimo da 0.60 mq/mq a 0.40 mq/mq e l'altezza massima da 16 m a 11 m.

Il comparto D/G12 viene riclassificato come D/G4 conservando grosso modo la stessa destinazione d'uso. Il rapporto di copertura viene modificato da 0.60 mq/mq a 0.40 mq/mq mentre l'altezza massima rimane invariata a 9.00 m senza però possibilità di deroga.

Il comparto D/G13 viene riclassificato come D/G9 conservando la stessa destinazione d'uso e gli stessi parametri.

Il comparto D/G16 viene ampliato e riclassificato come D/G7, comparto speciale funzionale all'insediamento edilizio multifunzionale anche a servizio e supporto del distretto produttivo tecnologico, della nautica e della portualità avente valenza di piattaforma tecnologica di livello europeo (PTE), in attuazione dell'Accordo di Programma stipulato in data 02.05.2011 tra Regione, Provincia Olbia-Tempio, Comune di Olbia e CIPNES (modifica n.10). Il rapporto di copertura viene ridotto da 0.6 mq/mq a 0,27 mq/mq mentre l'altezza passa da 11m a 15m.

La zona D1 per la "Piccola e media industria, artigianato, terziario e commerciale" viene leggermente ridimensionata a favore di una zona S per "Verde pubblico e protezione paesaggistica" (modifica n. 12), di una porzione della più ampia zona D/G7 (modifica n.10) destinata alla realizzazione di un comparto speciale P.T.E. e della zona D/G5 (modifica n.4) destinata alla realizzazione di un comparto per attività ricettive.

Al contempo vengono apportate alcune modifiche dei parametri urbanistici: il rapporto di copertura passa da 0.60 mq/mq a 0.40 mq/mq e l'altezza massima da 11.00 m a 18.00 m. In funzione di particolari esigenze produttive è consentito un rapporto di copertura pari a 0.60 mq/mq purché l'altezza massima sia pari a 12.00 m. Si ottiene in tal modo un incremento delle aree verdi di protezione stradale e una maggiore tutela dell'area archeologica del "Pozzo sacro" in prossimità delle quale, con la variazione di destinazione d'uso da D1 a D/G5 possono essere realizzate esclusivamente attività produttive nel settore ricettivo.

Rispetto alle destinazioni d'uso attuali previste per la zona D1 quelle proprie della zona D/G5 (attrezzature ricreative e di ristoro, spazi attrezzati per il gioco e lo sport ed altre attività assimilabili) sono sicuramente più compatibili con la limitrofa zona H1A. Nella proposta di variante è altresì previsto che la progettazione esecutiva degli interventi dovrà essere indirizzata alla salvaguardia del cono visivo del paesaggio circostante il sito archeologico del Pozzo Sacro che non potrà subire modificazioni rispetto alla situazione attuale. Inoltre anche i parametri urbanistici della zona D/G5 sono più contenuti rispetto a quelli della D1 (0.30 mq/mq e 7.50 m), e sono previsti maggiori limiti progettuali (localizzazione dell'area di sedime e piano di imposta del fabbricato contingentati, percentuale minima per verde e parcheggi e maggiori vincoli di tutela paesaggistica per l'area archeologica).

La zona D1/A viene suddivisa in due comparti: D1/A e D1/B (Modifica n.18). La parte che conserva l'identificativo D1/A viene leggermente ampliata a svantaggio della contigua zona DG/3 (modifica n.1). La variante conserva per entrambi i comparti la destinazione d'uso prevista dal PRI ma prevede una riduzione delle altezze massime per il comparto D1/B da 11.00 m a 7.50 m.

La zona D2 viene ampliata a discapito delle zona D4 e D/G1 in prossimità del tratto di viabilità terminale per Cala Saccaia (modifiche n. 5,6,7). I parametri di zona rimangono invariati.

La zona D3 viene riclassificata in parte come D5 conservando la stessa destinazione d'uso e gli stessi parametri e in parte confermata come D3. Per la porzione che viene confermata vengono però modificati i parametri urbanistici: il rapporto di copertura varia da 0.40 mq/mq a 0.60 mq/mq e l'altezza da 9.00 m a 11.00 m.

La zona D4 viene ampliata in corrispondenza del porto industriale (modifica n. 8 e n. 14) ma essendo stata ridotta in seguito all'ampliamento della D2, complessivamente viene ridotta. L'altezza massima degli edifici varia da 11.00 m a 18.00 m.

La zona G1 (area ed attrezzature portuali), che individua le aree funzionali all'insediamento delle attrezzature del porto industriale, viene ridimensionata a favore della limitrofa D4 con similare destinazione d'uso (zona per l'attività produttiva nel settore dei servizi portuali).

Sintetizzando, le modifiche introdotte dalla variante:

- classificano come comparti di un'unica zona le aree accomunate da caratteri territoriali omogenei, attualmente diversificati solo ed esclusivamente dall'identificativo di zona;
- razionalizzano la pianificazione dell'area localizzando nell'area a Sud-Est dell'agglomerato, a nord e a sud della viabilità per Cala Saccaia, le aree destinate alle attività direttamente legate alla infrastrutturazione portuale;
- estendono le aree destinate alle attività direttamente legate alla infrastrutturazione portuale per agevolare lo sviluppo di tale settore;
- prevedono una riduzione dei parametri edificatori (altezze, indici e rapporti di copertura) nei comparti di margine o maggiormente sensibili da un punto di vista paesaggistico ambientale (D1/B, D/G2, D/G3, D/G5);
- non comportano ampliamenti dell'agglomerato industriale attualmente esistente e non prevedono pertanto ulteriore consumo territoriale da destinare alle attività produttive.

Inoltre:

- rispetto al Piano vigente, la variante elimina per alcune zone, l'indice territoriale massimo al fine di consentire una maggiore flessibilità organizzativa del comparto in relazione alla particolare destinazione d'uso;
- in tali casi il volume massimo insediabile è di tipo teorico essendo calcolato utilizzando i

parametri massimi di superficie coperta ed altezza consentiti;

- la necessità di disporre di ampi spazi liberi non edificati strettamente connessi con la funzionalità delle attività insediabili (spazi destinati a parcheggio, distanze dai confini, ecc.), determina una sostanziale differenza tra volumetria teoricamente edificabile e volumetria operativamente insediabile;
- i parametri relativi a distanza dai confini e superfici da destinare a parcheggi e verde riducono di fatto la dimensione delle aree potenzialmente edificabili calcolate con il solo parametro del rapporto di copertura che risultano dunque sovrastimate.

Di conseguenza, tenendo in considerazione tali fattori l'aumento dell'altezza massima consentita non determina il conseguente aumento proporzionale delle volumetrie ammesse e si può ragionevolmente stimare un coefficiente medio di utilizzazione degli standards pari al 50% e dunque un reale incremento volumetrico dimezzato rispetto alla applicazione dei parametri massimi.

Infine:

- l'incremento delle altezze massime consentite per alcune zone territoriali omogenee è in genere comunque contingentato dai caratteri tipologici delle attività ammesse in tali zone, prevalentemente destinate al settore dei servizi, direzionale, commerciale e ricettivo;
- l'aumento delle altezze massime previste per alcuni comparti sono riferibili alla necessità di poter realizzare particolari elementi di fabbrica funzionali alle attività produttive, comunque previa verifica di compatibilità paesaggistica.

Tutte le principali modifiche proposte dalla variante sono rappresentate nelle tavole comparative contenute negli allegati al presente rapporto e costituiscono gli stralci dei relativi elaborati grafici del progetto.

Nelle pagine seguenti sono illustrati i principali dati dimensionali relativi al Piano Regolatore Industriale Vigente e alla variante proposta, al fine di facilitare la comparazione tra i due strumenti di pianificazione ed agevolare l'analisi della sostenibilità complessiva della variante.

PIANO VIGENTE

Comparto	Superficie comparto	Rapporto massimo di copertura	Indice di fabbricabilità territoriale previsto in Piano	Altezza massima	Superficie coperta massima insediabile	Volume teorico massimo insediabile
	(mq)	(mq/mq)	(mc/mq)	(m)	(mq)	(mc)
D1	2.521.762	0,60	non previsto	11,00	1.513.057	16.643.629

D1/a	246.736	0,60	2,50	11,00	148.042	616.840
D2	513.421	0,60	non previsto	11,00	308.053	3.388.579
D3	90.154	0,40	non previsto	9,00	36.062	324.554
D3 (ex D/G15)	44.917	0,40	non previsto	9,00	17.967	161.604
D4	185.150	0,60	non previsto	11,00	111.090	1.221.990
DG/1	247.876	0,40	1,43	7,50	99.150	354.463
DG/2	190.880	0,40	1,43	7,50	76.352	272.958
DG/3	169.346	0,60	2,50	16,00	101.608	423.365
DG/4	67.982	0,50	2,50	16,00	33.991	169.955
DG/5	19.232	0,50	non previsto	7,50	9.616	72.120
DG/6	3.672	0,50	non previsto	7,50	1.836	13.770
DG/7	58.961	0,50	2,50	11,00	29.481	147.403
DG/8	141.871	0,40	2,50	11,00	56.748	354.678
DG/9	28.646	0,60	non prev00isto	11,00	17.188	189.064
DG/10	14.772	0,60	non previsto	11,00	8.863	97.495
DG/11	9.779	0,60	non previsto	11,00	5.867	64.541
DG/12	91.798	0,60	2,00	9,00	55.079	183.596
DG/13	37.332	0,60	non previsto	15,00	22.399	335.988
DG/14	87.431	0,50	non previsto	11,00	43.716	480.871
DG/16	79.881	0,60	2,50	11,00	47.929	199.703
DG/17	93.205	0,600	2,50	11,00	55.923	233.013
G1	323.143	0,60	non previsto	15,00	193.886	2.908.287
G2	27.607	0,60	non previsto	15,00	16.564	248.463
G3	18.396	0,60	non previsto	15,00	11.038	165.564
G4	27.933	0,60	non previsto	15,00	16.760	251.397
G5	27.040	0,60	non previsto	15,00	16.224	243.360
G6	17.701	0,60	non previsto	15,00	10.621	159.309
G7	31.994	0,60	non previsto	15,00	19.196	287.946
SG	388.621	-	-	-	-	-
S	1.131.505	-	-	-	-	-
H1A	14.324	-	-	-	-	-
H1B	8.575	-	-	-	-	-
H2	13.804	-	-	-	-	-
Viabilità, ferrovia, fasce di rispetto	8.575	-	-	-	-	-

TOTALE	7.722.469				3.084.303	30.214.503
---------------	------------------	--	--	--	------------------	-------------------

coefficiente medio di utilizzazione degli standards massimi previsti nel Piano

50%

Totale volume operativamente insediabile	mc	15.107.251
---	-----------	-------------------

VARIANTE PROPOSTA

Comparto	Superficie comparto	Rapporto massimo di copertura	Indice di fabbricabilità territoriale previsto in Variante	Altezza massima prevista in variante	Superficie coperta massima insediabile	Volume massimo insediabile
	(mq)	(mq/mq)	(mc/mq)	(m)	(mq)	(mc)

D1	2.503.955	0,40	non previsto	18,00	1.001.582	18.028.476
D1/A	163.524	0,60	non previsto	11,00	98.114	1.079.258
D1/B	61.366	0,60	non previsto	7,50	36.820	276.147
D2	606.142	0,60	non previsto	11,00	363.685	4.000.537
D3	44.917	0,60	non previsto	11,00	26.950	296.452
D4	143.463	0,60	non previsto	18,00	86.078	1.549.400
D5	90.195	0,40	non previsto	9,00	36.078	324.702
DG/1	408.589	0,40	non previsto	18,00	163.436	2.941.841
DG/2	190.738	0,60	0,50	3,50	114.443	95.369
DG/3	87.770	0,40	2,0	11,00	35.108	175.540
DG/4	80.960	0,40	non previsto	9,00	32.384	291.456
DG/5	15.191	0,30	non previsto	7,50	4.557	34.180
DG/6	316.102	0,40	non previsto	30,00	126.441	3.793.224
DG/7	125.081	0,27	non previsto	15,00	33.772	506.578
DG/8	141.286	0,40	2,50	11,00	56.514	353.215
DG/9	37.741	0,60	non previsto	15,00	22.645	339.669
G1	254.475	0,60	non previsto	15,00	152.685	2.290.275
G2	18.404	0,60	non previsto	15,00	11.042	165.636
G3	26.246	0,60	non previsto	15,00	15.748	236.214
G4	39.179	0,60	non previsto	15,00	23.507	352.611
SG	388.621	-	-	-	-	-
H1A	14.324	-	-	-	-	-
H1B	8.575	-	-	-	-	-
H2	73.628	-	-	-	-	-
Viabilità, ferrovia, fasce di rispetto	687.064	-	-	-	-	-
TOTALE	7.691.700				2.441.589	37.130.781

coefficiente medio di utilizzazione degli standards massimi previsti in variante

50%

Totale volume operativamente insediabile

mc

18.565.390

9. QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

Il Piano Regolatore Industriale è uno strumento di coordinamento territoriale e costituisce pertanto il quadro di riferimento per i progetti e per tutte le attività di tipo edilizio che interessano l'ambito di sua competenza.

Il quadro pianificatorio di riferimento è costituito dai seguenti strumenti:

- Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.)
- Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.)
- Piano Energetico Ambientale Regionale (P.E.A.R.)
- Piano Urbanistico Provinciale (P.U.P.);
- Programma di Fabbricazione (P.d.F.).

Nei paragrafi successivi verrà analizzata la compatibilità del progetto di variante con i principi, gli obiettivi e i contenuti di ciascuno degli strumenti di programmazione urbanistica e di

pianificazione del territorio sopraelencati. Tale coerenza riguarda due aspetti: quello funzionale, relativo all'esigenza di migliorare l'efficienza del sistema industriale e quello ambientale, relativo al rispetto delle componenti ambientali, paesaggistiche ed insediative.

Analizzando quindi gli aspetti legati alle previsioni e alle disposizioni urbanistiche vigenti, ai vincoli e alle norme in materia ambientale e paesaggistica, si valuterà, in questa fase, la compatibilità dell'intervento rispetto al contesto.

9.1. IL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (P.P.R.)

Il Piano Paesaggistico Regionale, approvato in via definitiva dalla Giunta Regionale, con Delibera n. 36/7 del 5 settembre 2006, per il primo ambito omogeneo (fascia costiera) è entrato in vigore con la pubblicazione nel BURAS n. 30 dell'8 settembre 2006, ed è attualmente in fase di rivisitazione.

Redatto con riferimento ai principi espressi dalla "Convenzione Europea sul Paesaggio"¹⁰ e nel rispetto del "Codice dei beni culturali e del paesaggio"¹¹, il P.P.R. costituisce oggi il quadro di riferimento e di coordinamento per tutti coloro che operano nel settore della pianificazione e gestione del territorio della Regione Sardegna, disciplina la tutela e promuove la valorizzazione per uno sviluppo sostenibile delle risorse territoriali. Esso rappresenta dunque il principale strumento della pianificazione territoriale regionale, il quadro di riferimento e di coordinamento per gli atti di programmazione e pianificazione regionale, provinciale e locale e, nello specifico, persegue le seguenti finalità:

- preservare, tutelare, valorizzare e tramandare alle generazioni future l'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio sardo;
- proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale e la relativa biodiversità;
- assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibile, al fine di conservarne e migliorarne le qualità¹².

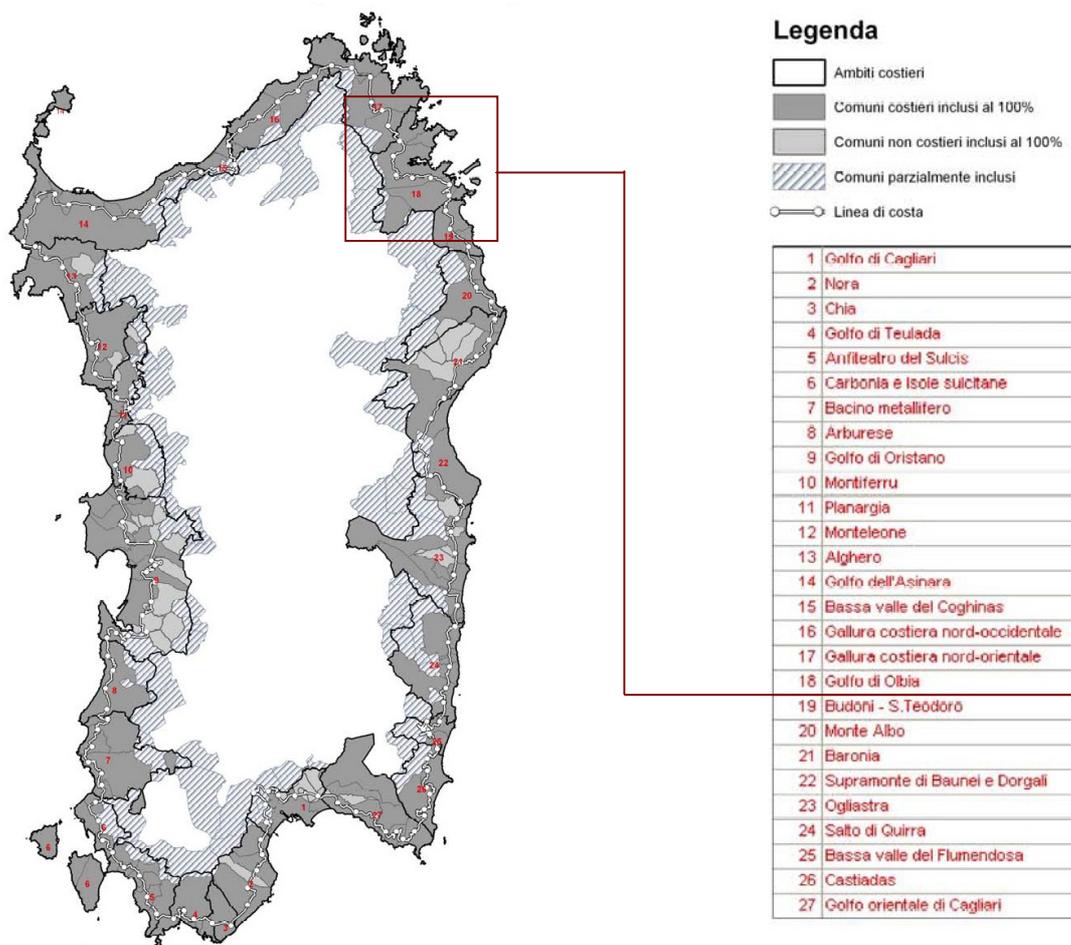
In coerenza con la Convenzione Europea del Paesaggio, obiettivo generale del P.P.R. è lo sviluppo sostenibile del territorio regionale *"[...] fondato su un rapporto equilibrato tra i bisogni sociali, l'attività economica e l'ambiente [...]"*¹³.

¹⁰ Ufficialmente sottoscritta a Firenze il 20 ottobre 2000 da diciotto stati membri del Consiglio d'Europa Firenze e divenuta efficace in Italia con la Legge 9 gennaio 2006, n.14 "Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000".

¹¹ Decreto Legislativo del 22 gennaio 2004, n. 42 - "Codice dei beni culturali e del paesaggio"

¹² Piano Paesaggistico Regionale, Norme Tecniche di Attuazione, art. 1, comma 4.

¹³ Piano Paesaggistico Regionale, Norme Tecniche di Attuazione, art. 3, comma 1.

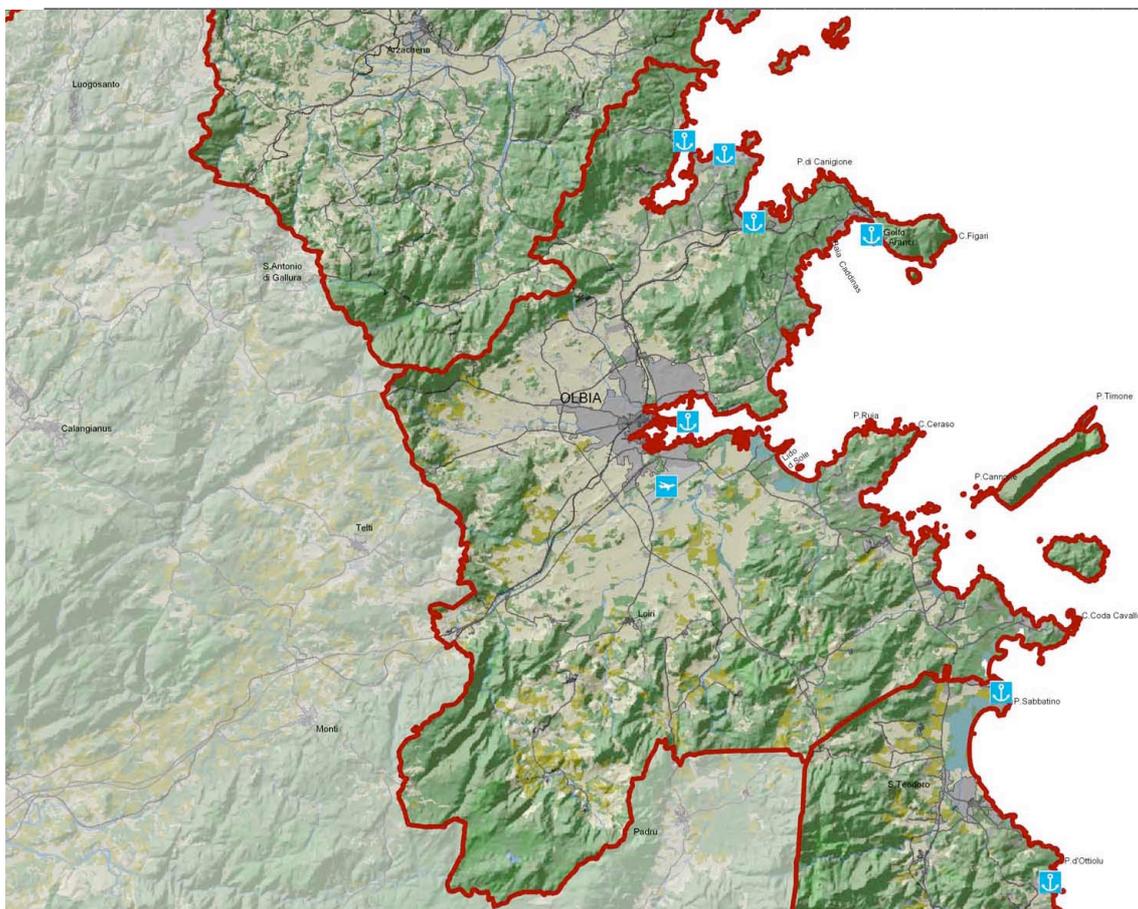


Piano Paesaggistico Regionale. Carta di individuazione degli ambiti costieri.

Alla base dell'apparato normativo del PPR vi è un'approfondita analisi del territorio regionale, finalizzata al riconoscimento delle sue caratteristiche naturali, storiche e insediative. Tale analisi è stata condotta con riferimento specifico a tre assetti: ambientale, storico-culturale e insediativo. Per ciascuno di essi, il Piano individua i beni paesaggistici, i beni identitari e le componenti di paesaggio e definisce la disciplina generale costituita da indirizzi e prescrizioni da recepire nella pianificazione sott'ordinata.

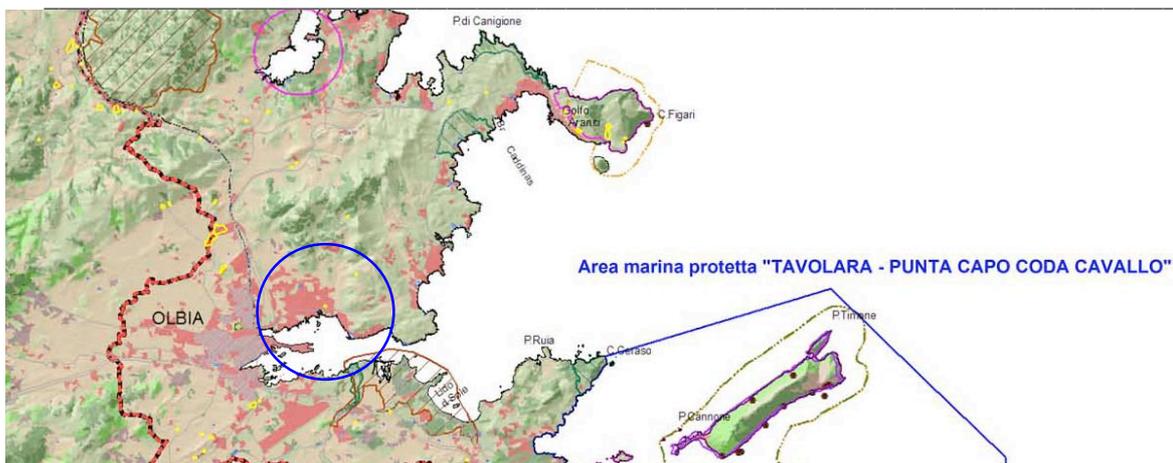
Gli indirizzi progettuali contenuti nel Piano fanno riferimento agli "Ambiti di paesaggio" che costituiscono le unità spaziali di pianificazione e coincidono con 27 macroaree del territorio regionale, individuate e definite in relazione alle strutture del paesaggio stesso, alle peculiarità delle componenti naturali, storico-culturali e insediative e alla loro particolare modalità di interazione.

Con riferimento al PPR, il territorio di Olbia ricade nell'Ambito n. 18, denominato "Golfo di Olbia".

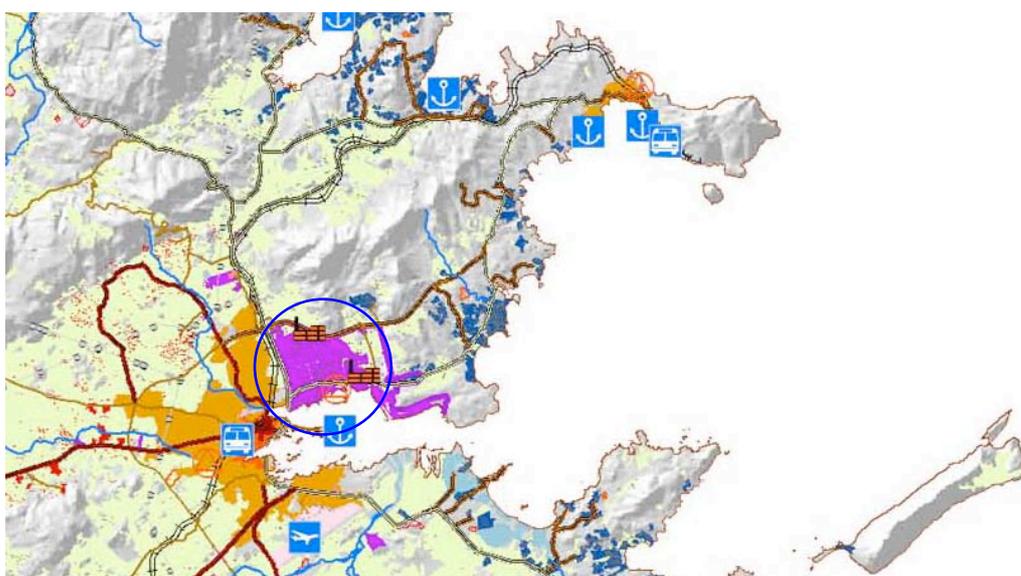


Piano Paesaggistico Regionale. Ambito n. 18 "Golfo di Olbia"

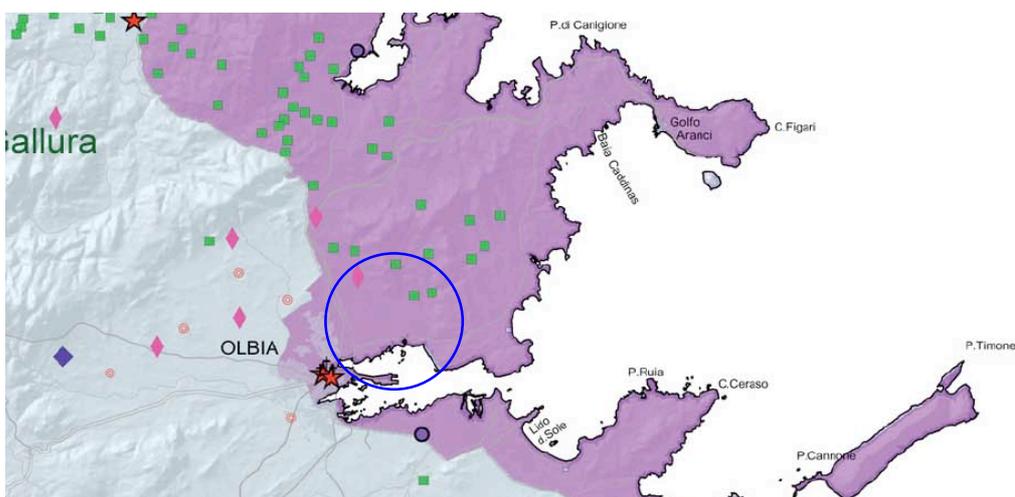
Il progetto d'Ambito si articola in una serie di indirizzi, tra i quali nessuno però interessa in maniera diretta, l'area oggetto della variante.



Piano Paesaggistico Regionale. Assetto Ambientale.



Piano Paesaggistico Regionale. Assetto Insediativo.



Piano Paesaggistico Regionale. Storico Culturale.

Il cerchio blu, tracciato sulle immagini della pagina precedente, individua l'area industriale oggetto della variante. L'area è classificata:

- nella cartografia relativa all'Assetto Ambientale prevalentemente tra le "Aree antropizzate".
Le aree periferiche dell'insediamento industriale, oggetto di pianificazione ma non ancora

realizzate sono classificate tra le aree seminaturali (Praterie) e tra le aree ad utilizzazione agro forestale (Colture erbacee specializzate, aree agroforestali; aree incolte);

- nella cartografia relativa all'Assetto Insediativo" tra gli "Insediamenti produttivi" con il dettaglio dell'individuazione degli impianti di trattamento e/o incenerimento rifiuti;
- nella cartografia relativa all'"Assetto storico-culturale", insieme a tutto l'ambito n.18 nella regione storica della Gallura e nel "Sistema storico culturale del territorio della Gallura" individuato con il n. 29. La scala di analisi e rappresentazione del PPR non ha consentito di individuare l'area archeologica del "Pozzo Sacro di Sa Testa " presente in prossimità della SP 82 all'interno dell'area industriale e il nuraghe "Belveghile" presente in prossimità dello svincolo tra l'asse viario Olbia – Arzachena - Palau e la circonvallazione nord.

La variante in oggetto interessa dunque aree già antropizzate, occupate da insediamenti produttivi o già pianificate a tale scopo e non prevede ulteriore consumo di suolo oltre a quello già pianificato.

La variante risulta in linea con i principi del P.P.R., infatti:

- è orientata al *minimo consumo di territorio*¹⁴ in quanto prevede esclusivamente interventi di *riqualificazione, razionalizzazione e utilizzo ottimale dell'insediamento esistente*¹⁵ e delle aree già pianificate, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile "[...] fondato su un rapporto equilibrato tra i bisogni sociali, l'attività economica e l'ambiente [...]"¹⁶;
- è orientata a "favorire la concentrazione delle attività produttive, anche con diverse specializzazioni, in aree tecnologicamente e ecologicamente attrezzate [...] esterne ai centri abitati"¹⁷;
- costituisce un piano "[...] di riqualificazione ambientale, urbanistica, edilizia e architettonica dei complessi esistenti al fine di mitigare l'impatto territoriale e migliorare l'accessibilità delle aree e la qualità della vita negli ambienti di lavoro"¹⁸;
- predilige l'insediamento di attività connesse con il settore dei servizi e delle attività a supporto della produzione e del sistema urbano territoriale che non presentano particolari problematiche di compatibilità ambientale.

Per quanto attiene l'area archeologica del "Pozzo Sacro di Sa Testa" e il Nuraghe "Belveghile", infine, la variante conferma la classificazione del P.R.I. vigente che inseriva i due beni rispettivamente in zona H1A "Area di protezione del patrimonio archeologico (Pozzo Sacro) e H1B "Area di protezione del patrimonio archeologico (Nuraghe)" e la presenza di ampie zone S "Verde pubblico di protezione paesaggistica" ad ulteriore protezione del sito.

¹⁴ Piano Paesaggistico Regionale, Norme Tecniche di Attuazione, art. 62 comma 1, lett.c

¹⁵ Piano Paesaggistico Regionale, Norme Tecniche di Attuazione, art. 62 comma 1, lett.i

¹⁶ Piano Paesaggistico Regionale, Norme Tecniche di Attuazione, art. 3, comma 1.

¹⁷ Piano Paesaggistico Regionale, Norme Tecniche di Attuazione, art.93comma 1, lett.c

¹⁸ Piano Paesaggistico Regionale, Norme Tecniche di Attuazione, art. 93 comma 1, lett. d

La variante prevede inoltre ulteriori misure di protezione e tutela dei due beni (vincoli progettuali e variazione della destinazione d'uso e dei parametri edificatori delle aree contigue) argomentate in maniera più esaustiva nel § 10 dedicato all'analisi della sostenibilità della variante attraverso la valutazione dei potenziali impatti sulle componenti ambientali e, in particolare sul paesaggio e sull'assetto storico culturale.

9.2. IL PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.)

Il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico è un piano territoriale di settore con finalità di conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e di prevenzione del rischio idrogeologico. Approvato con Decreto del Presidente della Regione Sardegna n. 67 del 10.07.2006, è stato oggetto di alcuni aggiornamenti/varianti¹⁹ scaturiti da nuovi studi o analisi di maggior dettaglio che non hanno però interessato l'ambito oggetto del presente studio.

Il Piano per l'assetto idrogeologico suddivide il territorio regionale in sette Sub Bacini, ognuno dei quali caratterizzato da generali omogeneità geomorfologiche, geografiche, idrologiche ma anche da forti differenze di estensione territoriale. Per ciascun Sub Bacino, il Piano individua e delimita le aree a rischio per fenomeni di piena e di frana, determina gli interventi consentiti e programma le misure di mitigazione al fine di ridurre, eliminare o prevenire situazioni il rischio. In particolare il Piano individua, distinguendole in relazione al tipo di evento (piena o frana) cui si riferiscono:

- le aree di pericolosità (H)
- le aree a rischio (R)
- gli elementi a rischio (E)

"La carta rappresentativa del tema "rischio" fornisce il quadro dell'attuale livello di rischio esistente sul territorio, la carta del tema "aree pericolose per fenomeni di piena o di frana" consente di evidenziare il livello di pericolosità che insiste sul territorio anche se non attualmente occupato da insediamenti antropici. Ciò allo scopo di prevenire un uso improprio del territorio in aree non sicure come ad esempio nuove aree di espansione dei centri abitati, attività turistiche in aree attualmente non occupate, nuove infrastrutture".²⁰ La carta degli elementi a rischio è elaborata in relazione alla presenza di persone e cose suscettibili di essere colpite da eventi calamitosi.

¹⁹ Si ricordano tra questi i più significativi, approvati in via definitiva: l'aggiornamento delle N.T.A. approvato con Decreto del Presidente della Regione Sardegna n. 35 del 21 Marzo 2008 e la variante per l'"Approfondimento e studio di dettaglio del quadro conoscitivo dei fenomeni di dissesto idrogeologico nei sub-bacini Posada-Cedrino e Sud-Orientale", sia per quanto riguarda la parte frane che la parte idraulica, approvata definitivamente dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino con deliberazione n. 2 del 25 febbraio 2010.

²⁰ Piano stralcio per l'assetto idrogeologico, Relazione Generale.

In funzione di differenti parametri, il Piano definisce inoltre le classi che consentono di quantificare i livelli di rischio e di pericolosità da piena e da frana.

Il Comune di Olbia ricade all'interno del Sub Bacino n. 4 "Liscia" che si estende per 2.253 Km², pari al 9,4% del territorio regionale. Tra i corsi d'acqua principali del Sub-Bacino vi sono il Rio San Nicola e il Rio Saligheddu che attraversano il centro abitato di Olbia ma non interessano l'area industriale.

Dall'analisi della cartografia del P.A.I., non risulta alcuna sovrapposizione tra l'area interessata dalla variante e le zone a rischio di piena e/o frana individuate dal piano stesso. Non si rileva pertanto alcuna incompatibilità tra i due strumenti.

9.3. PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (P.E.A.R.S.)

Il Piano Energetico Ambientale Regionale è lo strumento attraverso il quale l'Amministrazione Regionale persegue obiettivi di carattere energetico, socio-economico e ambientale al 2020 partendo dall'analisi del sistema energetico e dalla ricostruzione del Bilancio Energetico Regionale (BER).

A partire dal 2010, con il conferimento ufficiale dell'incarico all'Assessore all'Industria²¹, sono state avviate le attività di redazione del P.E.A.R.S. con orizzonte temporale al 2020. Il piano precedente, adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 34/13 del 2.08.2006 e oggetto di diverse revisioni negli anni successivi, necessitava infatti di una riformulazione che recepisce le sopravvenute modificazioni normative nazionali e gli indirizzi di pianificazione a livello comunitario (Direttiva 2009/28/CE) e internazionale (Conferenze ONU sul Clima). Ad oggi è in corso la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano.

Il Piano Energetico Ambientale Regionale prevede tre obiettivi strategici, a loro volta articolati in uno o più obiettivi specifici, azioni e strumenti per l'attuazione:

1	Aumentare l'autonomia energetica
	1.1 Diversificazione delle fonti energetiche:
	- ricorso a fonti energetiche rinnovabili locali;
	- realizzazione di un'infrastruttura di importazione del gas metano in Sardegna, attualmente non servita dalla rete nazionale;
	- completamento dei bacini di distribuzione interna del gas metano conformemente al programma di metanizzazione.
	1.2 Implementazione delle reti di distribuzione dell'energia elettrica:
	- potenziamento e magliatura della Rete di Trasmissione Nazionale in Alta Tensione;
	- potenziamento e magliatura della rete di distribuzione in Media Tensione anche con reti autonome;
	- Smart Grids;
	1.3 promozione della generazione diffusa:
	- incentivazione di impianti di produzione energetica di piccola/media taglia;
	- incentivo all'autoproduzione in loco;
	- valorizzazione delle risorse locali;
2	Aumentare l'efficienza del sistema energetico
	2.1 Macrosettori elettrico e termico:

²¹ Deliberazione della Giunta Regionale n. 43/31 del 6.12.2010

- risparmio energetico: ristrutturazione di impianti ed edifici, finalizzata alla riconversione verso sistemi maggiormente efficienti
- efficienza energetica nella generazione: promozione della cogenerazione, con riuso dell'energia termica per riscaldamento/raffrescamento/altri usi termici; riconversione impianti esistenti verso tecnologie più efficienti anche con variazione della fonte energetica utilizzata;
- efficienza energetica negli usi finali: cicli produttivi, settore residenziale, settore terziario e servizi, trasporti

2.2 Trasporti:

- Integrazione con Piano Regionale dei Trasporti
- incentivo all'uso di veicoli elettrici e implementazione rete dei punti di ricarica;
- incentivo all'uso di biocombustibili
- intermodalità dei trasporti interni;
- riduzione del trasporto privato a favore di quello collettivo;
- sistemi di trasporto alternativi

3 Aumentare i benefici locali

3.1 uso sostenibile delle risorse energetiche locali:

- filiera corta delle biomasse, al fine di garantire la tracciabilità della biomassa forestale o agricola;
- forestazione certificata, al fine di garantire la conservazione e l'incremento della risorsa biomassa;
- individuazione delle tecnologie più idonee, per tipologia e taglia, al territorio, alle utenze da servire ed alle filiere corta di riferimento;
- localizzazione prioritaria degli impianti impattanti in aree compromesse, in particolare quelle a destinazione industriale già infrastrutturate;
- promozione degli impianti integrati nelle strutture esistenti o di nuova realizzazione se funzionale all'uso, per limitare il consumo di territorio pregiato;
- promozione degli impianti ibridi sia nel macrosettore elettrico (co-combustione di biomasse in centrali termoelettriche) che in quello termico (integrazione della caldaie a gpl-gasolio con sistemi a pompa di calore);

3.2 innovazione e ricerca applicata:

- favorire le condizioni per lo spin off di enti di ricerca e università al fine tradurre idee nate dal contesto della ricerca tecnologica in nuove occasioni occupazionali e di business;
- incentivi a ricerca e sviluppo, per favorire nuove tecnologie di generazione energetica, per il risparmio e l'efficienza e per l'uso di fonti alternative e rinnovabili;
- promozione di modelli locali per le fonti rinnovabili, il risparmio e l'efficienza in tema di energia, basati sul contesto ambientale, aziendale e strutturale della Sardegna.

La variante al P.R.I. non introduce alcuna previsione che interessi in maniera specifica il settore dell'energia e non presenta pertanto elementi di coerenza/incoerenza con il P.E.A.R.S.

9.4. PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (P.U.P)

Il Piano Urbanistico Provinciale della Provincia di Olbia -Tempio è attualmente in fase di aggiornamento e adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale. Nello specifico sta completando la procedura di valutazione ambientale strategica.

Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione generale
- Cartografia di piano
- Norme Tecniche di Attuazione

La normativa di piano, come pure la parte di conoscenza e la cartografia, sono organizzate prevalentemente per ambiti seguendo una metodologia ormai consolidata e sono basate su criteri paesaggistici così come richiesto dal comma 11 dell'art. 106 delle NTA del PPR.

Il Territorio di Olbia è compreso nell'Ambito n. 7 denominato "Golfo di Olbia".

Le N.T.A. classificano il centro urbano di Olbia tra i "Poli attrattori" del territorio provinciale in corrispondenza dei quali, il P.U.P. persegue la localizzazione dei servizi e degli insediamenti di

interesse sovracomunale al fine di generare sinergie con altri servizi esistenti e rendere più efficace l'offerta generale degli stessi servizi.

Tra i servizi sovracomunali rientrano gli insediamenti produttivi e commerciali²².

Inoltre all'art. 47 le norme del P.U.P. individuano per gli insediamenti produttivi i seguenti indirizzi:

1. favorire il completamento o la continuità con gli insediamenti produttivi esistenti, anche garantendo un miglioramento delle dotazioni infrastrutturali degli stessi;
2. favorire il concentrazione degli insediamenti produttivi in aree di rilievo sovracomunale, al fine di garantire una maggiore dotazione di servizi, un minor consumo di suolo e un minor carico logistico a livello locale;
3. garantire agli insediamenti una adeguata accessibilità viabilistica ed una coerenza con le politiche di sviluppo della logistica;
4. prevedere eventuali politiche per favorire la delocalizzazione di imprese attualmente inserite in un contesto territoriale incompatibile (imprese collocate in aree ad alta sensibilità ambientale e paesaggistica), congiuntamente agli interventi di recupero dei siti degradati;
5. favorire politiche di attuazione che consentano il coinvolgimento degli operatori nella realizzazione delle infrastrutture tecnologiche ed ecologiche del comparto.

Il progetto di variante al P.R.I. mira a riqualificare, potenziare e rendere maggiormente appetibile l'agglomerato industriale esistente rafforzando in maniera particolare il settore dei servizi e delle attività a supporto della produzione e del sistema urbano territoriale.

La variante risulta pertanto coerente con i principi generali e gli indirizzi del P.U.P. per la città di Olbia e per gli insediamenti produttivi. In particolare, i suoi contenuti appaiono particolarmente efficaci per la realizzazione degli obiettivi n. 1 e n. 3 precedentemente elencati.

9.5. IL PROGRAMMA DI FABBRICAZIONE (P.D.F.)

Lo strumento urbanistico attualmente in vigore per il territorio comunale di Olbia è il Programma di Fabbricazione (P.d.F.) di cui all'art. 34 della Legge 1150/1942.

La prima stesura del Piano risale ai primi anni '70, ma numerose varianti di carattere generale e puntuale, si sono succedute fino ad oggi. L'ultima variante generale è stata approvata con deliberazione del C.C. n. 65 del 24.06.2004 ed è divenuta efficace a seguito della pubblicazione sul BURAS n. 21 in data 15.07.2004.

Con deliberazione n. 3 del 24.01.2013 il C.C. ha adottato la "Variante al Programma di Fabbricazione Comunale per aggiornamento cartografico e normativo e reitero vincoli preordinati all'esproprio su aree destinate a standard urbanistici" il cui iter di approvazione è dunque in corso.

²² Piano Urbanistico Provinciale, N.T.A. artt. 44 e 45.

Il Programma di Fabbricazione classifica l'agglomerato industriale in zona D1 "Zone produttive del nucleo di industrializzazione" per il quale valgono le norme del Piano Territoriale di coordinamento.

Infatti i Piani Urbanistici Comunali, i Piani Regolatori Generali Comunali e i Programmi di Fabbricazione dei Comuni il cui territorio sia compreso in tutto o in parte nell'ambito del Piano Regolatore Industriale Sovracomunale devono uniformarsi alla disciplina territoriale del Piano stesso in quanto la sua efficacia giuridica è parificata dall'art. 51, comma 6, del D.P.R. 218/78 a quella di Piano Territoriale di Coordinamento di cui all'art. 5 della Legge n.1150/1942 (vedi Cass. Civ. Sez. Un. N. 9601/2006, Consiglio di Stato n. 5952 del 26/11/2001 e TAR Sardegna n. 363/09 e n. 482/09 in rapporto alla L.R. n. 10/2008).

Non può sussistere pertanto alcuna incompatibilità tra i due strumenti.

10. SOSTENIBILITÀ DELLA PROPOSTA DI VARIANTE: ANALISI DEI POTENZIALI IMPATTI SULLE PRINCIPALI COMPONENTI AMBIENTALI

La valutazione della sostenibilità della variante al P.R.I. del C.P.N.E.S. GALLURA e dei possibili impatti da essa generati è stata condotta sulla base delle indicazioni contenute nell'allegato I al D.Lgs. n. 4/2008 e in considerazione delle valenze, della sensibilità e delle criticità ambientali propri dell'area interessata dal Piano.

Non essendo state predisposte a livello regionale le linee guida per la Valutazione Ambientale strategica dei piani attuativi, per l'analisi dei possibili effetti generati dall'attuazione del Piano Particolareggiato, per semplicità ed estensione, trattandosi comunque di pianificazione del territorio, sono state analizzate le componenti ambientali proposte dalle Linee guida per la V.A.S. dei P.U.C.:

1. Qualità dell'aria
2. Acqua e rifiuti
3. Suolo
4. Flora, Fauna e Biodiversità
5. Paesaggio e assetto storico – culturale
6. Assetto insediativo e demografico e sistema economico – produttivo
7. Mobilità e trasporti
8. Energia
9. Rumore

Si riporta, nelle pagine seguenti, la stima dell'entità degli impatti svolta in considerazione della natura del Piano, dei suoi contenuti ed obiettivi riportati nel § 7 e dei caratteri del contesto di riferimento.

1. QUALITÀ DELL'ARIA

Le fonti potenziali di inquinamento dell'aria locale sono strettamente legate al tipo di attività che si svolgono nell'agglomerato industriale, al carico automobilistico e alla capacità di gestirne e mitigarne gli effetti.

Il progetto di variante al P.R.I. del C.I.P.N.E.S. Gallura non prevede modifiche sostanziali delle caratteristiche delle attività che si svolgono nell'area industriale e punta al rafforzamento del settore dei servizi e delle attività a supporto della produzione e del sistema urbano territoriale in risposta alle tipologia prevalente di domande di insediamento. Questo tipo di attività, verso le quali si vuole indirizzare lo sviluppo dell'area, non determina particolari impatti a carico della componente in esame.

In generale l'incremento delle attività insediate genera un incremento della fruizione complessiva dell'area e dunque del traffico e delle emissioni dei gas di scarico. Ad ogni modo tale potenziale incremento di traffico e di emissioni risulta di entità trascurabile:

- poiché un incremento delle attività era comunque già previsto in conseguenza della completa attuazione del comparto nel rispetto dei parametri del PRI vigente;
- dato il carattere dimensionale del contesto e il livello di saturazione dell'area;
- in considerazione del fatto che gli interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza della viabilità interna e di margine previsti dalla variante consentono di ridurre i tempi di percorrenza e di attesa degli autoveicoli e conseguentemente emissione degli agenti inquinanti nell'atmosfera da parte degli autoveicoli stessi.

La variante al P.R.I. prevede inoltre un aumento complessivo dell'estensione delle aree destinate a verde pubblico e di valorizzazione ambientale che svolge una funzione ecologico ed ambientale contribuendo in modo importante a mitigare gli effetti del degrado e gli impatti prodotti dalle attività dell'uomo e a regolare gli effetti del microclima attraverso l'aumento dell'evapotraspirazione.

Nel complesso si può dunque affermare che le modifiche introdotte dalla variante proposta non determinano maggiori impatti rispetto alle previsioni del P.R.I. relativamente alla qualità dell'aria.

TIPO DI IMPATTO	negativo
PROBABILITÀ	bassa, in relazione alla tipologia prevalente di attività insediate e alla attuale saturazione dell'agglomerato industriale.
DURATA	medio/lunga. L'impatto a carico della componente in esame è legato all'incremento di attività e alla conseguente maggiore frequentazione dell'area. Tali fattori sono a loro volta influenzati da numerose variabili e dunque di difficile stima. Il giudizio dato corrisponde alla condizione potenzialmente maggiormente impattante di sviluppo duraturo ed elevata capacità attrattiva delle attività insediate.

FREQUENZA	frequente, in caso di presenza costante di attività ed utenti.
REVERSIBILITÀ	Reversibile in relazione alla presenza/assenza di nuove attività.
CARATTERE CUMULATIVO	-
ENTITÀ:	trascurabile, data la dimensione del contesto, il livello di saturazione dell'area e gli interventi di razionalizzazione della viabilità e di incremento del verde pubblico.

2. ACQUA E RIFIUTI

Data la natura del P.R.I. e della variante in oggetto, gli impatti possibili sulla componente acqua potrebbero essere legati esclusivamente ad un incremento dei consumi idrici conseguente ad un incremento delle attività insediate.

Infatti, l'area in oggetto, urbanizzata e già utilizzata per gli insediamenti produttivi, è dotata degli impianti necessari per evitare l'inquinamento dei suoli e delle acque ed inoltre, per le nuove attività è previsto dal P.R.I. e confermato dalla variante che *“Con riferimento alla tipologia e modalità di allaccio e connessione degli interventi programmati con le reti tecnologiche del CIPNES - GALLURA, ogni nuova attività che intende insediarsi negli agglomerati industriali ed ogni intervento di variazione di attività eventualmente esistenti hanno l'obbligo di osservare le modalità e le prescrizioni contenute nei relativi Atti Dispositivi, Regolamenti e Disciplinari tecnico - gestionali adottati dal Consorzio con riferimento agli specifici impianti e reti di uso collettivo o di attrezzatura consortile.”*²³

Inoltre, il progetto di variante non prevede modifiche sostanziali delle caratteristiche delle attività si svolgono nell'area industriale e punta al rafforzamento del settore dei servizi e delle attività a supporto della produzione e del sistema urbano territoriale in risposta alle tipologia prevalente di domande di insediamento. Questo tipo di attività, verso le quali si vuole indirizzare lo sviluppo dell'area, non determina particolari impatti a carico della componente acqua.

L'incremento dei consumi idrici, legato all'incremento delle attività rispetto alle previsioni del P.R.I., dato il carattere dimensionale del contesto, il livello di saturazione dell'area e la natura della variante appaiono comunque di entità trascurabile.

Le stesse considerazioni sono valide per la componente “rifiuti”. Come per i consumi idrici, infatti, l'incremento della produzione di rifiuti è legato all'incremento delle attività e alla loro tipologia.

TIPO DI IMPATTO	negativo
PROBABILITÀ	bassa, in relazione alla tipologia prevalente di attività insediate, alla attuale saturazione dell'agglomerato industriale e alla presenza di impianti necessari per evitare l'inquinamento dei suoli e delle acque e all'obbligo di rispetto della normativa in materia di impianti e reti.
DURATA	Medio/lunga. L'impatto a carico della componente in esame è legato

²³ N.T.A., art. 8 “Procedura e documentazione progettuale per gli insediamenti.

	all'incremento di attività e alla conseguente maggiore frequentazione dell'area. Tali fattori sono a loro volta influenzati da numerose variabili e dunque di difficile stima. Il giudizio dato corrisponde alla condizione potenzialmente maggiormente impattante di sviluppo duraturo ed elevata capacità attrattiva delle attività insediate.
FREQUENZA	frequente, in caso di presenza costante di attività ed utenti.
REVERSIBILITÀ	Reversibile in relazione alla presenza/assenza di nuove attività.
CARATTERE CUMULATIVO	-
ENTITÀ:	trascurabile, data la dimensione del contesto, il livello di saturazione dell'area e alla presenza di impianti necessari per evitare l'inquinamento dei suoli e delle acque e all'obbligo di rispetto della normativa in materia di impianti e reti.

3. SUOLO

L'attuazione della variante proposta non determina significative variazioni sulla componente ambientale in esame.

Non sono previsti ampliamenti del perimetro attuale dell'agglomerato industriale né modifiche dei parametri edilizi tali da determinare nel complesso incrementi delle superfici coperte e/o impermeabili. Si rileva al contrario invece una riduzione complessiva dei rapporti di copertura e un incremento complessivo della superficie destinata a verde pubblico e di protezione paesaggistica in seguito alla riclassificazione di alcuni comparti.

Pertanto l'attuazione della variante proposta, in relazione alla componente in esame, non pregiudica lo stato ambientale attuale in quanto non implica ulteriore consumo del territorio rispetto al piano vigente.

Un altro tema di analisi riguarda il rapporto tra la variante proposta ed il Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.).

L'agglomerato industriale di Olbia appartiene al sub-bacino n. 4 denominato "Liscia" , che interessa una superficie complessiva di circa 2.253 Km².

Dalle informazioni contenute nella cartografia del P.A.I., risulta che l'area coincidente con l'agglomerato industriale di Olbia non ricade né all'interno delle zone a rischio di piena né all'interno delle aree inondabili²⁴.

L'entità ed il carattere delle modifiche al Piano contenute nella variante in esame, se attuate, non producono effetti negativi o peggiorativi sullo stato di rischio nelle aree individuate dal Piano per l'Assetto Idrogeologico e non precludono o limitano eventuali azioni mitigatrici già programmate o da programmare in futuro.

²⁴ Si veda Allegato VIII-IX

TIPO DI IMPATTO	positivo
PROBABILITÀ	elevata
DURATA	medio/lunga, coincidente con la durata del P.R.I.
FREQUENZA	-
REVERSIBILITÀ	Reversibile in relazione alla approvazione/non approvazione della variante
CARATTERE CUMULATIVO	l'impatto positivo generato dalla conservazione della risorsa "suolo" è amplificato dall'incremento delle aree verdi
ENTITÀ:	media, data la dimensione e le caratteristiche dell'area interessata dalla variante.

4. FLORA FAUNA E BIODIVERSITÀ

Il carattere particolare dell'area, la sua destinazione d'uso, l'attività edilizia e quella produttiva già insediate nell'agglomerato industriale hanno determinato la formazione di un contesto nel quale la naturalità del luogo risulta ormai compromessa.

Le aree attualmente inedificate sono comunque pianificate attraverso il P.R.I. vigente e non presentano elementi di particolare valenza ambientale che necessitino di essere tutelati. Data la natura e l'entità della variante e in considerazione di quanto sopraesposto, non si prevedono situazioni peggiorative rispetto allo stato attuale della pianificazione né impatti a carico della componente in esame sia per quanto attiene le aree interne al comparto che il più ampio contesto circostante.

Al fine di riqualificare l'area e renderla più appetibile e salvaguardare gli elementi di naturalità anche all'interno di un contesto infrastrutturato e urbanizzato quale quello industriale, la variante prevede comunque un incremento delle zone S destinate a verde pubblico e di protezione paesaggistica, previste dal P.R.I.

Tali zone sono localizzate, all'interno di ciascun comparto, in corrispondenza delle principali infrastrutture e di aree di particolare sensibilità (Zona Archeologica "Pozzo Sacro di Sa Testa") "o di raccordo con il territorio agricolo e turistico circostante.

TIPO DI IMPATTO	nullo
PROBABILITÀ	-
DURATA	-
FREQUENZA	-
REVERSIBILITÀ	-
CARATTERE CUMULATIVO	-
ENTITÀ:	-

5. PAESAGGIO E ASSETTO STORICO CULTURALE

In base alla definizione contenuta nel P.P.R., l'assetto storico culturale è costituito dalle aree e

dagli immobili, siano essi edifici o manufatti, che caratterizzano l'antropizzazione del territorio a seguito di processi storici di lunga durata.

Come già detto al punto precedente, il contesto all'interno del quale opera la variante è quello proprio degli agglomerati industriali, quasi interamente infrastrutturato ed antropizzato a scopo produttivo, un contesto nel quale, dunque, la naturalità del luogo risulta ormai compromessa. Le aree attualmente inedificate sono comunque pianificate attraverso il P.R.I. vigente e non presentano elementi di particolare valenza paesaggistica che necessitino di essere tutelati. Inoltre, considerando la non significativa disponibilità di nuove aree da insediare rispetto a quelle insediate, la percezione del paesaggio naturale non può subire impatti rilevanti in seguito alla attuazione della proposta di variante. Quest'ultima, inoltre:

- conferma la normativa prevista dal P.R.I. per le aree verdi secondo la quale *“Il verde esterno di protezione edificatoria ha la funzione di “raccordare” l’insediamento industriale con il territorio agricolo e turistico contiguo: i comparti relativi individuano areali in parte caratterizzati da forti pendenze del terreno, e perciò esclusi dalla possibilità di trasformazione edificatoria delle aree per fini industriali. Nei suddetti comparti viene perseguito il mantenimento dell’attuale situazione ambientale e naturalistica”*;
- ne incrementa le dimensioni favorendo la riqualificazione del contesto.

Per quanto attiene il sistema storico – culturale invece, all'interno dell'agglomerato industriale sono presenti i seguenti beni:

- l'area archeologica del “Pozzo Sacro di Sa Testa ” presente in prossimità della S.P. 82 all'interno dell'area industriale;
- nuraghe “Belveghile” presente in prossimità dello svincolo tra l'asse viario Olbia – Arzachena - Palau e la circonvallazione nord.

La variante non interviene sulla pianificazione vigente e conferma sia la perimetrazione delle zone H1A e H1B di “Salvaguardia dei beni archeologici” da essa previste in corrispondenza dei due beni che la perimetrazione delle aree S “Per verde pubblico e di valorizzazione ambientale” previste attorno alle zone H1A e H1B a loro ulteriore protezione.

A maggiore tutela dell'area archeologica del Pozzo Sacro (H1A) prevede, infine, il cambiamento di destinazione d'uso dell'area D1 “Per la piccola e media industria, artigianato, terziario e commerciale” in D/G5 “Comparto per attività produttive nel settore dei servizi - ricettivo”:

	Zona D1	Zona D/G5
Rc	0.60 mq/mq	11.00 m
H	0.30 mq/mq	7.50 m

I parametri della zona D/G5 consentono di realizzare superfici coperte, altezze (e di conseguenza volumetrie) inferiori a quelle previste dal P.R.I. vigente per la zona D1. Inoltre, la normativa della variante pone maggiori vincoli di natura qualitativa al progetto dell'area, in

quanto:

- individua l'area di sedime del nuovo fabbricato nella parte più lontana dalla zona H1A;
- impone la tutela del cono visivo del paesaggio circostante il sito archeologico del Pozzo Sacro che non potrà subire modificazioni rispetto alla situazione attuale;
- prevede che la soluzione progettuale proposta dovrà essere corredata da una puntuale e specifica simulazione fotografica dell'intervento.

In conclusione, in considerazione della natura e dello stato attuale dell'area, la non significativa disponibilità di nuove aree da insediare rispetto a quelle insediate e quanto sopraesposto:

- la percezione del paesaggio naturale non può ulteriormente essere pregiudicata mentre quella del paesaggio industriale può trarre beneficio dalla maggiore presenza di aree verdi prevista dalla variante;
- il quadro pianificatorio relativo alle aree archeologiche non viene modificato dalla variante;
- la variazione di destinazione d'uso e dei parametri edificatori delle aree immediatamente adiacenti, agendo sul contesto nel quale si inseriscono, consente, al contempo un incremento dei livelli di tutela delle stesse.

TIPO DI IMPATTO	positivo
PROBABILITÀ	elevata
DURATA	medio/lunga, coincidente con la durata del P.R.I..
FREQUENZA	-
REVERSIBILITÀ	Reversibile in relazione alla approvazione/non approvazione della variante.
CARATTERE CUMULATIVO	-
ENTITÀ:	media, data la dimensione e i caratteri dell'area interessata dalla variante e i contenuti della variante stessa.

6. ASSETTO INSEDIATIVO E DEMOGRAFICO

L'assetto insediativo costituisce il complesso di elementi derivati dai processi di formazione e organizzazione del territorio funzionali all'insediamento degli uomini e delle loro attività. All'interno dell'agglomerato industriale di Olbia sono attualmente insediate circa 550 ditte che possono essere raggruppate nelle seguenti categorie:

CATEGORIA DELLE ATTIVITA' INSEDIATE	Inc. %
ABBIGLIAMENTO, TESSUTI, FILATI E MERCERIA	2,68%
AGRICOLTURA, ZOOTECNIA, PESCA	2,14%
ALIMENTI, BEVANDE E RELATIVE TECNOLOGIE	6,96%
ALTRI SERVIZI AL TERZIARIO	6,43%
AMBIENTE, SERVIZI PER L'ECOLOGIA E SMALTIMENTO RIFIUTI	2,14%
ATTIVITA' DI CONSULENZA, STUDI PROFESSIONALI	3,57%

ATTIVITA' FINANZIARIE E POSTALI	0,89%
ATTIVITA' RADIOTELEVISIVE, QUOTIDIANI E MEDIA	1,61%
ATTREZZATURE E PRODOTTI MEDICO-OSPEDALIERI	0,36%
AUTOLAVAGGI	0,54%
CALZATURE, PELLETERIA, CUIOIO E PELLE	0,18%
CONCESSIONARIA AUTOMOBILI, ALTRI MEZZI DI TRASPORTO	3,39%
COSMESI, PROFUMERIE, ERBORISTERIE, PARAFARMACIE	0,18%
EDILIZIA E CANTIERI, LAVORI DI ISOLAMENTO	7,14%
EDITORIA, STAMPE E GRAFICA	1,07%
GOMMA, CARTA E PLASTICA	0,54%
IDROCARBURI , CHIMICA	0,54%
IMPIANTI TECNOLOGICI, ELETTRICI, IDRAULICI ED ELETTRONICA	6,96%
INFORMATICA E ATTREZZATURE PER UFFICIO	0,89%
LAVANDERIE INDUSTRIALI	0,89%
LAVORAZIONE DI MARMI E GRANITI	2,86%
LAVORAZIONI METALLICHE IN GENERALE	3,39%
LEGNO, MOBILI ED ARREDAMENTO PER CASA ED UFFICI	7,14%
MACCHINARI- RICAMBI - E TECNOLOGIE PER L'INDUSTRIA	2,68%
NAUTICA E CANTIERISTICA	13,04%
NOLEGGIO E SERVIZI AFFINI	0,18%
OFFICINE, AUTOCARROZZERIE, GOMMISTI	9,29%
OGGETTISTICA, ARTICOLI VARI, BRICOLAGE, GIOCHI	0,71%
STRUTTURE TURISTICHE ALBERGHIERE, RICETTIVE, SPORTIVE, BAR E RISTORANTI, CENTRI COMMERCIALI	4,46%
TRASPORTO DI PERSONE - MERCI, LOGISTICA E SPEDIZIONI	5,89%
VETRERIE	0,54%
	100,00%

L'organizzazione territoriale è chiaramente definita, così come sono chiaramente definite gli usi prevalenti di ciascuna zona territoriale omogenea. La variante interviene su tale organizzazione e sulla zonizzazione vigente al fine di renderla:

- più razionale rispetto a quella attuale;
- più adeguata alle attuali e future richieste insediative;
- maggiormente aderente alla reale dislocazione delle attività.

Da questo punto di vista, essa non determina dunque mutamenti sostanziali rispetto all'attuale assetto, bensì ridefinisce le caratteristiche delle aree in seguito alla mutata situazione edilizia e tipologica delle attività insediate secondo un principio di omogeneizzazione tipologico e funzionale, adattandosi sostanzialmente alla situazione attuale e alle tendenze in atto.

Al fine di accrescere la capacità attrattiva dell'area e la sua competitività ai fini dell'insediamento di nuove attività, la variante prevede il potenziamento del settore dei servizi e, per far fronte alle

future richieste di insediamento prevede la ridefinizione dei parametri urbanistici.

Si può dunque affermare che la variante proposta influisce in maniera positiva sull'assetto insediativo dell'area e sulla sua capacità attrattiva:

- consentendo l'incremento delle attività insediabili;
- potenziando il settore dei servizi;
- realizzando una più razionale ed efficiente organizzazione delle aree e della viabilità.

TIPO DI IMPATTO	positivo
PROBABILITÀ	elevata
DURATA	medio/lunga, coincidente con la durata del P.R.I..
FREQUENZA	-
REVERSIBILITÀ	reversibile in relazione alla approvazione/non approvazione della variante.
CARATTERE CUMULATIVO	l'incremento delle attività insediabili e il miglioramento del contesto insediativo determinano effetti positivi sul sistema economico/produttivo e, al contempo produce effetti potenzialmente negativi sulla componente aria, acqua, rifiuti ed energia.
ENTITÀ:	media, data la dimensione e i caratteri dell'area interessata dalla variante e i contenuti della variante stessa.

7. SISTEMA ECONOMICO PRODUTTIVO

Le modifiche contenute nella variante proposta, volte al miglioramento funzionale ed a rendere più efficiente, razionale e fruibile l'intero complesso produttivo di Olbia, si ripercuotono positivamente sul sistema economico inteso nel senso più ampio del termine e, in particolare sui seguenti fattori:

- occupazione
- scambi economici
- sviluppo del settore terziario

Dato il livello di saturazione delle aree comprese all'interno dell'agglomerato industriale, l'impossibilità di ampliare il perimetro dello stesso in considerazione delle peculiarità del contesto, l'entità e la tipologia delle richieste di insediamento di nuove attività, è realistico prevedere che gli impatti positivi previsti dall'attuazione della variante si andranno a concretizzare.

TIPO DI IMPATTO	positivo
PROBABILITÀ	elevata
DURATA	medio/lunga. L'impatto a carico della componente in esame è legato

all'incremento di attività che a sua volta è influenzato da numerose variabili e dunque di difficile stima. Il giudizio dato corrisponde alla condizione potenzialmente maggiormente impattante di sviluppo duraturo ed elevata capacità attrattiva e permanenza delle attività insediate.

FREQUENZA	-
REVERSIBILITÀ	Reversibile in relazione alla presenza/assenza di nuove attività.
CARATTERE CUMULATIVO	L'impatto positivo sul sistema economico legato all'incremento delle attività all'interno del comparto produce effetti potenzialmente negativi sulla componente aria, acqua, rifiuti ed energia.
ENTITÀ:	medio/elevata data la richiesta di insediamento di nuove attività e la attuale saturazione e conseguente possibilità di offerta attuale dell'area.

8. MOBILITÀ E TRASPORTI

Le modifiche introdotte dal progetto di variante, relativamente alla componente mobilità e trasporti, determinano le condizioni strumentali per il miglioramento funzionale e qualitativo rispetto alla situazione del sistema viario esistente caratterizzato da alcune incongruenze e casualità insediative e inadeguato alle esigenze attuali.

Come già accennato, la razionalizzazione della viabilità interna e di margine, attraverso l'introduzione delle rotatorie e l'eliminazione degli incroci tradizionali, determina la riduzione dei tempi di percorrenza e dei tempi di attesa, una maggiore fluidità e sicurezza delle percorrenze ed un complessivo miglioramento della fruibilità dell'agglomerato rispetto allo stato attuale.

TIPO DI IMPATTO	positivo
PROBABILITÀ	elevata
DURATA	medio/lunga in relazione alla durata del piano e al variare delle esigenze nel tempo
FREQUENZA	frequente, in relazione alla fruizione dell'area
REVERSIBILITÀ	reversibile in relazione al variare delle esigenze
CARATTERE CUMULATIVO	gli interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza della viabilità interna e di margine previsti dalla variante consentono di ridurre i tempi di percorrenza e di attesa degli autoveicoli e conseguentemente emissione degli agenti inquinanti nell'atmosfera
ENTITÀ:	elevata

9. ENERGIA

La attuazione della variante comporta un incremento delle attività insediabili nella zona e dunque potenziali incrementi nei consumi di energia. Valgono ad ogni modo le considerazioni già fatte per le componenti acqua e rifiuti, sulla dimensione contenuta del contesto e dell'incremento di volumetria previsto dalla variante. Per quanto riguarda le infrastrutture, non si prevedono incrementi dei consumi di energia in quanto, rispetto al piano vigente la variante non

prevede ampliamenti del perimetro o incrementi delle aree insediabili che giustificano la predisposizione di nuovi impianti di illuminazione oltre a quelli già esistenti e a quelli già previsti.

Indipendentemente dalla variante è comunque compreso nel piano triennale delle opere pubbliche del CIPNES l'intervento di realizzazione di una pista ciclabile con integrati sistemi fotovoltaici per la produzione di energia pulita.

TIPO DI IMPATTO	negativo
PROBABILITÀ	bassa in relazione alla tipologia prevalente di attività insediate e alla attuale saturazione dell'agglomerato industriale.
DURATA	medio/lunga. L'impatto a carico della componente in esame è legato all'incremento di attività. Tali fattori sono a loro volta influenzati da numerose variabili e dunque di difficile stima. Il giudizio dato corrisponde alla condizione potenzialmente maggiormente impattante di sviluppo duraturo ed elevata capacità attrattiva e permanenza delle attività insediate.
FREQUENZA	frequente, in caso di presenza costante di attività.
REVERSIBILITÀ	Reversibile in relazione alla presenza/assenza di nuove attività.
CARATTERE CUMULATIVO	-
ENTITÀ:	trascurabile, data la tipologia delle attività insediabili, il livello di saturazione dell'area e il carattere dimensionale del contesto.

10. RUMORE

Trattandosi di un agglomerato per le attività produttive, la valutazione per la componente ambientale in esame è analoga a quella fatta per le componenti qualità dell'aria, acqua e rifiuti, energia. E' evidente che le fonti potenziali di inquinamento da rumore sono strettamente legate al numero e al tipo di attività che in quest'area si svolgono, al carico automobilistico e alla capacità di gestire e mitigarne gli effetti. Le modifiche proposte nel progetto di variante al P.R.I. non determinano di fatto situazioni peggiorative rispetto allo stato attuale, in quanto:

- non vengono modificate sostanzialmente le caratteristiche delle attività che nell'area si svolgono;
- l'incremento del numero di attività, data la dimensione del contesto e la sua saturazione non è di entità tale da incidere sulla variazione della componente.

L'attuazione della variante e gli effetti da questa prodotti su "mobilità e trasporti", influenza comunque positivamente anche la componente ambientale in esame. Infatti attraverso una migliore organizzazione razionale della viabilità interna e di margine, quale è quella proposta dalla variante, si riducono i tempi di percorrenza e di attesa degli autoveicoli e conseguentemente l'inquinamento acustico dell'area.

TIPO DI IMPATTO	negativo
PROBABILITÀ	bassa, in relazione alla tipologia prevalente di attività insediate e alla

DURATA	attuale saturazione dell'agglomerato industriale. medio/lunga. L'impatto a carico della componente in esame è legato all'incremento di attività e alla conseguente maggiore frequentazione dell'area. Tali fattori sono a loro volta influenzati da numerose variabili e dunque di difficile stima. Il giudizio dato corrisponde alla condizione potenzialmente maggiormente impattante di sviluppo duraturo ed elevata capacità attrattiva e permanenza delle attività insediate.
FREQUENZA	frequente, in caso di presenza costante di attività ed utenti.
REVERSIBILITÀ	Reversibile in relazione alla presenza/assenza di nuove attività.
CARATTERE CUMULATIVO	Gli interventi sulla viabilità interna e di margine, previsti dalla variante mitigano i potenziali effetti dell'attuazione sulla componente rumore in quanto consentono di ridurre i tempi di percorrenza e di attesa degli autoveicoli e conseguentemente l'inquinamento acustico dell'area.
ENTITÀ:	trascurabile, data la tipologia delle attività insediabili, il livello di saturazione dell'area e gli interventi sulla viabilità.

11. SOSTENIBILITÀ DELL'INTERVENTO – MATRICE RIASSUNTIVA

La stima dell'entità degli impatti e della conseguente sostenibilità dell'intervento è stata condotta, e riportata nel paragrafo precedente, in funzione di una serie di parametri proposti dalla normativa in materia: Probabilità, Durata, Frequenza, Reversibilità e carattere cumulativo. Si riporta di seguito una matrice riassuntiva dei risultati ottenuti:

	Tipo impatto	Probabilità	Durata	Frequenza	Reversibilità	Carattere cumulativo	Entità
Aria	-	B	M/L	F	R	N	Trascurabile
Acqua/Rifiuti	-	B	M/L	F	R	NC	trascurabile
Suolo	+	E	M/L	-	R	C	media
Flora, fauna e biodiversità.	0	N	N	-	-	-	-
Paesaggio ed assetto storico culturale	+	E	M/L	-	R	NC	media
Assetto insediativo e demografico	+	E	M/L	-	R	C	media
Sistema economico – produttivo	+	E	M/L	-	R	C	medio-elevata
Mobilità e trasporti	+	E	M/L	F	R	C	elevata
Energia	-	B	M/L	F	R	C	trascurabile
Rumore	-	B	M/L	F	R	C	trascurabile

LEGENDA

TIPO impatto | 0 | Indifferente **FREQUENZA** | F | Frequente

	+	Positivo		NF	Non frequente
	-	Negativo		-	Non valutabile
PROBABILITÀ	N B M E	Nulla Bassa Media Elevata	REVERSIBILITÀ	R I -	Reversibile Irreversibile Non valutabile
DURATA	N B M L	Nulla Breve Media Lunga	CARATTERE	C NC -	Cumulativo Non cumulativo Non valutabile

I potenziali impatti negativi rilevati a carico delle componenti aria, acqua/rifiuti, energia, rumore sono comunque di entità trascurabile dato che l'incremento di attività e frequentazione dell'area che la variante potrebbe generare è comunque modesto in conseguenza sia dei modesti incrementi dei parametri urbanistici previsti, sia dell'attuale grado di saturazione dell'area.

12. ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI

Il comparto industriale di Olbia si estende per circa 770 ettari in prossimità della città di Olbia e in posizione strategica rispetto ai principali snodi del traffico passeggeri e merci del nord-est Sardegna e alle principali vie di comunicazione tra la Gallura e il resto dell'isola. Ospita circa 550 aziende e ulteriori 150 sono in fase di insediamento e programmazione. L'insediamento ospita, inoltre, gli impianti consortili di depurazione, potabilizzazione, di smaltimento compostaggio e trattamento dei rifiuti solidi urbani e assimilati.

13. NATURA TRANSFRONTALIERA E RISCHI PER LA SALUTE UMANA O PER L'AMBIENTE

Data la natura e i contenuti sia della variante che della pianificazione vigente, la dimensione e i caratteri dell'area interessata dal Piano, si escludono:

- impatti di natura transfrontaliera;
- rischi rilevanti per la salute umana o per l'ambiente eccetto quelli legati ai singoli interventi (rischi connessi con la fase di cantiere).

14. VALORE E VULNERABILITÀ DELL'AREA

La variante in oggetto interessa un ambito territoriale infrastrutturato e in buona parte edificato, la cui destinazione d'uso è ormai consolidata. Privo di interesse dal punto di vista ambientale, il

comparto comprende al suo interno i seguenti beni storico-culturali dei quali si è già detto:

- l'area archeologica del "Pozzo Sacro di Sa Testa" situato in prossimità della SP 82
- il nuraghe "Belvehgile" situato in prossimità dello svincolo tra l'asse viario Olbia – Arzachena - Palau e la circonvallazione nord.

Come meglio argomentato nei § 9 e 10, la variante al P.R.I. prevede una serie di interventi finalizzati alla tutela dei due beni di cui sopra, riconosciuti come elementi di valore e, al contempo, di vulnerabilità.

Per quanto attiene l'ambito territoriale più vasto, all'interno del quale il comparto industriale si inserisce, si rileva la presenza di elementi di pregio paesaggistico ed ambientale e, in particolare, delle seguenti aree istituzionalmente tutelate localizzate a sud-est dell'area industriale:

- S.I.C. Isola di Tavolara, Molarà, e Molarotto (ITB010010)
- Z.P.S. Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro (ITB013019)
- Area marina protetta di Tavolara Punta Coda Cavallo.



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Regione: Sardegna Codice sito: ITB010010 Superficie (ha): 16005
Denominazione: Isole Tavolara, Molarà e Molarotto



DPN DIREZIONE PER LA PROTEZIONE DELLA NATURA

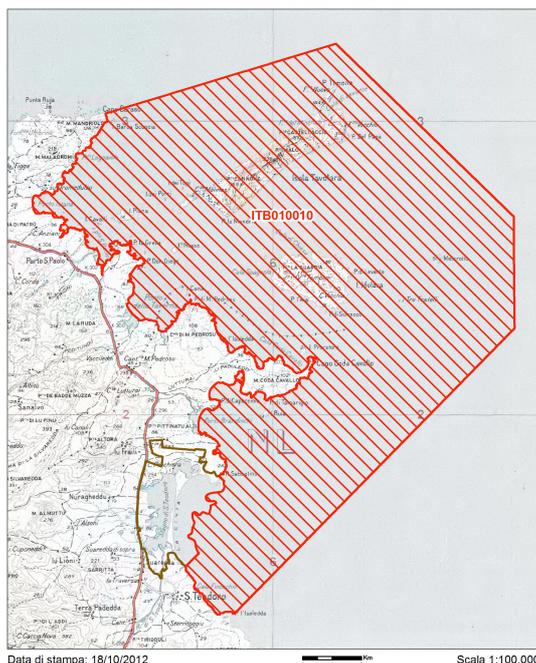


MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

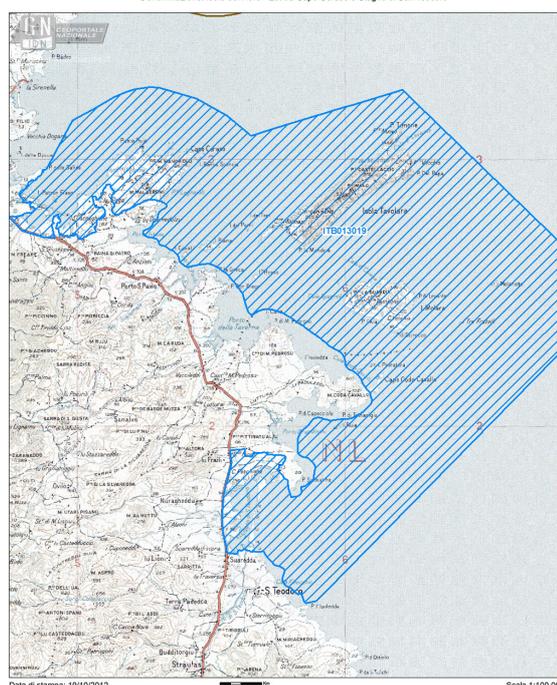
Regione: Sardegna Codice sito: ITB013019 Superficie (ha): 16164
Denominazione: Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro



DPN DIREZIONE PER LA PROTEZIONE DELLA NATURA



Legenda
sito ITB010010
altri siti
Base cartografica: IGM 1:100'000



Legenda
sito ITB013019
altri siti
Base cartografica: IGM 1:100'000

S.I.C. Isola di Tavolara, Molarà, e Molarotto e Z.P.S. Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro

L'agglomerato non ricade comunque all'interno di nessuna area istituzionalmente tutelata. In considerazione di quanto sopraesposto, dunque il valore dell'area è quasi esclusivamente economico e gli elementi di vulnerabilità maggiormente rilevanti sono quelli propri di tale settore, connessi alla quantità e alla qualità dell'offerta di aree e servizi, all'accessibilità e alla fruibilità

dell'area e dei servizi stessi.

15. CONCLUSIONI

La variante proposta al Piano Industriale del C.I.P.N.E.S. Gallura è stata predisposta con l'obiettivo di definire un migliore assetto urbanistico e funzionale dell'agglomerato per le attività produttive e stabilire le condizioni necessarie per determinare uno stato di più avanzata competitività dell'insediamento industriale nell'ambito del più vasto sistema regionale delle aree attrezzate.

Le scelte progettuali contenute nella variante, per la natura stessa degli obiettivi ai quali le scelte sono legate, non determinano in generale effetti peggiorativi riguardo all'attuale assetto, bensì pongono le basi per un corretto sviluppo e miglioramento qualitativo dell'intero sistema anche in relazione ai temi più specifici di seguito richiamati.

In considerazione di quanto sin qui esposto e, in particolare:

- della natura e dei contenuti della variante proposta ;
- della necessità di rendere maggiormente appetibile il comparto industriale al fine di salvaguardarne la vivacità economica;
- della necessità di ottimizzare, attraverso adeguati parametri urbanistici la potenziale possibilità edificatoria, gli spazi destinati all'insediamento di nuove attività produttive in quanto pressoché saturi;
- degli effetti potenziali derivanti dalla sua attuazione;

in attesa del parere espresso dall'autorità competente, si può affermare che l'attuazione della variante al P.R.I. del C.I.P.N.E.S. GALLURA non comporti impatti negativi sull'ambiente tali da giustificare un maggiore approfondimento dello studio ambientale o l'inattuabilità della proposta di variante.

AII. I	Stralcio del Piano Regolatore Industriale di Coordinamento vigente elaborato 1.0 : Corografia
AII. II	Stralcio del Piano Regolatore Industriale di Coordinamento vigente elaborato 2 : Inquadramento territoriale
AII. III	Stralcio del Piano Regolatore Industriale di Coordinamento vigente elaborato 3 : Planimetria generale delle zonizzazioni
AII. IV	Tavola comparativa – infrastrutturazione viaria
AII. V	Tavola comparativa - zonizzazione
AII. VI	Tavola del nuovo assetto della zonizzazione proposto nella variante
AII. VII	Documentazione fotografica delle aree interessate dagli interventi principali previsti dalla variante