

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE GENERALE
U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO
S.O. AMBIENTE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

COLLEGAMENTO AEROPORTO DI OLBIA

Analisi della Pianificazione Urbanistica e dei Vincoli Ambientali

Relazione generale

SCALA

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

RR00 10 R 22 RG IM0000 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	M. Tommasi T. Capitano	Dicembre 2022	G. Dajelli	Dicembre 2022	T. Paolletti	Dicembre 2022	ITALFERR C. E. B. Dott.ssa Capomonte Ordine Agrotecnici e Agronomi di Roma, Rieti e Viterbo Dicembre 2022

File: RR0010R22RGIM0000001A.doc

n. Elab.:

SOMMARIO

A.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	1
A.1	QUADRO DELLE OPERE E DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO	1
A.1.1	IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA COSTA SMERALDA E BIVIO MICALEDU	2
A.1.2	LA STAZIONE DI OLBIA AEROPORTO	6
A.1.3	LE OPERE VIARIE CONNESSE	7
A.1.4	LE AREE DI CANTIERE	9
A.2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E PAESAGGISTICO DEL PROGETTO	11
B.	PIANIFICAZIONE	12
B.1	GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO	12
C.1.1	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE: PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (PPR)	14
C.1.2	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE: PIANO STRATEGICO PROVINCIALE (PSP)	18
C.1.3	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE: PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (PUP – PTC)	19
C.1.4	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE: PIANO URBANISTICO COMUNALE (PUC)	22
C.	IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE DISCIPLINE DI TUTELA AMBIENTALE	30
C.1	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	30
C.2	SISTEMA DEI VINCOLI PAESAGGISTICI	32
B.2.1	RICOGNIZIONE DEI BENI PAESAGGISTICI VINCOLATI	33
B.2.1.1	RAPPORTO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	33
B.2.1.2	BENI PAESAGGISTICI DI CUI ALL'ART.143 DEL D.LGS 42/2004	35
D.	CONCLUSIONI	37
D.1	Piano urbanistico comunale	39
D.2	Beni culturali	39
D.3	Beni paesaggistici	39
D.4	Le aree naturali protette e la Rete Natura 2000	41

A. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

A.1 QUADRO DELLE OPERE E DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO

L'intervento trattato nella presente Relazione paesaggistica, redatta ai sensi del DPCM 12.12.2005, ricade nel territorio della Regione Sardegna e riguarda il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda, attualmente non connesso con la rete ferroviaria nazionale.

In particolare, il progetto prevede la realizzazione di una linea a semplice binario di circa 3,4 km che colleghi la stazione di Olbia Terranova e l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda.

Unitamente a ciò, il PFTE oggetto del presente studio comprende i seguenti interventi:

- Nuova stazione Aeroporto Costa Smeralda;
- Bivio Micaleddu: bretella di collegamento tra la nuova linea per l'aeroporto e la linea esistente in direzione Ozieri – Chilivani.

Il progetto di fattibilità tecnico economica prevede un tracciato che si sviluppa per circa 3,4 km in semplice binario. Il collegamento con la linea esistente avviene mediante un bivio in direzione Olbia Terranova, localizzato alla fine dell'attuale centro abitato di Olbia, e mediante un bivio in località Micaleddu, così da garantire anche il collegamento della nuova linea con la linea esistente in direzione Sassari-Chilivani.

In sintesi, i principali interventi previsti dal PFTE oggetto della presente Relazione sono riportati nella tabella seguente e descritti nei paragrafi a seguire.

Tabella 1- Interventi previsti dal PFTE Collegamento Aeroporto di Olbia

WBS	Intervento	Pk (da – a)
<i>Nuovo collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda</i>		
RI01	Rilevato	0+000 - 0+540
VI01	Ponte idraulico Paule Longa	0+540 - 0+585
RI03	Rilevato	0+585 – 0+607
RI05	Rilevato	0+607 – 0+730
TR01	Trincea	0+730 – 0+958
TR02	Trincea	0+958 – 1+050
TR03	Trincea	1+050 – 1+169
GA01	Galleria Artificiale	1+169 - 1+275
GN01	Galleria Naturale	1+275 – 1+490
GA02	Galleria Artificiale	1+490 - 1+615

WBS	Intervento	Pk (da – a)
TR04	Trincea	1+615 – 1+745
TR05	Trincea	1+745 – 1+950
RI06	Rilevato	1+950 – 2+091
VI03	Viadotto di scavalco Via degli Aviatori e SP24	2+091 - 3+000
SL05	Scatolare di approccio al viadotto di fermata Aeroporto	3+000 – 3+084
VI04	Viadotto di Stazione	3+09 - 3+337

A.1.1 IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA COSTA SMERALDA E BIVIO MICALEDU

Il progetto di fattibilità tecnico economica presenta una nuova linea a singolo binario che ha inizio alla progressiva 281+753 della Linea Storica Golfo Aranci-Macomer con un bivio a V= 60 km/h distante circa 1000 m dalla Nuova Stazione di Olbia Terranova e termina in prossimità dell'Aeroporto di Olbia con una stazione di testa a due binari (Stazione Olbia Costa Smeralda). L'intero tracciato sviluppa complessivamente 3340 m.

Il tracciato immediatamente piega a sinistra su rilevato e, per consentire l'attraversamento di alcune preesistenze, sono subito previsti nell'ordine il nuovo sottovia SL01 alla pk 0+494 sull'adeguamento di via Siena, il viadotto VI02 alla pk 0+562 previsto sulla nuova sistemazione del fiume Paule Longa ed il sottovia SL03 alla pk 0+607 sulla deviazione di via Massa Carrara.

Dalla progressiva 600 circa il tracciato piega ancora a destra e si affianca al tracciato del bivio Micaleddu per circa 350 m. Il bivio Micaleddu, infatti, si innesta sulla nuova linea alla pk 0+959.

Dalla pk 536 fino alla pk 1+647 il tracciato si sviluppa in galleria per risolvere le interferenze con la SS n.729 Sassari-Olbia e con le viabilità complanari correlate.

Lungo il tratto successivo alla progressiva 1+647 è previsto il nuovo sottovia SL04 per superare la nuova sistemazione della SP n.24 un successivamente il viadotto VI03 di lunghezza 915 m che scavalca le aree a pericolosità idraulica comprese tra la pk 2+075 e 2+700. Anche la viabilità principale di accesso all'aeroporto di via degli Aviatori viene scavalcata con il VI03 mantenendo la sede esistente. Al termine del VI03 inizia l'opera scatolare SL05 di 90 m di sviluppo che consente l'inserimento del secondo binario di attestamento della fermata di Olbia Aeroporto. La fermata è realizzata totalmente in viadotto (VI04) ed è dotata di marciapiedi di 200 m di lunghezza.

Il PFTE in progetto prevede inoltre il collegamento ferroviario denominato bivio Micaleddu che realizza il collegamento alla nuova stazione Aeroporto per i viaggiatori provenienti da Chilivani/Macomer. Il bivio Micaleddu sfocia al Km 0+856 del collegamento con l'Aeroporto e termina al Km 280+960 LS, ha uno sviluppo totale di 941 m con una velocità di tracciato pari a 60 Km/h ed è funzionale al collegamento diretto tra l'Aeroporto e Chilivani.

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p>PROGETTO RR00</p>	<p>LOTTO 10</p>	<p>CODIFICA R22RG</p>	<p>DOCUMENTO IM0002001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 3 di 44</p>

Come per la linea principale sono previsti nell'ordine: in corrispondenza della deviazione di via Siena, il nuovo sottovia SL01, in corrispondenza della nuova sistemazione del fiume Paule Longa, il viadotto VI01, e in corrispondenza della deviazione di via Massa Carrara, il nuovo sottovia SL03.

La nuova linea non è elettrificata, ma presenta le caratteristiche tecniche necessarie ad una futura elettrificazione.

OPERE D'ARTE PRINCIPALI

Le opere d'arte principali previste dal PFTE sono le seguenti:

- **Viadotti**

- VI01 e VI02 - Ponti idraulici Paule Longa

Il ponte idraulico VI01 si estende dal km 0+540 al km 0+585 lungo il tracciato "Collegamento aeroporto", mentre il VI02 si estende dal km 0+524 al km 0+569 lungo il tracciato "Bivio Micaleddu", per consentire lo scavalco del fiume Paule Longa.

L'opera è composta da campate isostatiche in misto acciaio-clc da 45m a via superiore a singolo binario.

- VI03 - Viadotto di scavalco Via degli Aviatori e SP24

Il viadotto VI03 si estende dal km 2+091 al km 3+000 lungo il tracciato "Collegamento aeroporto", consentendo lo scavalco della viabilità stradale di Via degli Aviatori e della Strada Provinciale 24.

Il viadotto si compone di una successione di campate isostatiche da 25 m in c.a.p.; in corrispondenza dello scavalco di Via degli Aviatori viene adottata una sezione in misto acciaio-clc da 50 m, mentre per garantire in franco verticale dalla futura viabilità stradale di collegamento all'aeroporto viene utilizzata una sezione in misto acciaio-clc a travi incorporate da 20 m di luce.

- VI04 - Viadotto di Stazione

Il viadotto VI04 si estende dal km 3+090.000 al km 3+337.880 lungo il tracciato "Collegamento aeroporto", l'opera consente l'arrivo nel sedime di competenza aeroportuale.

In questo tratto a doppio binario, il viadotto si compone di una successione di campate isostatiche da 25 m in c.a.p. a 6 cassoncini opportunamente modificata per ospitare il marciapiede e la pensilina, per una larghezza trasversale della sezione di 17 m.

- **Scatolare di approccio al viadotto di fermata Aeroporto**

Lo scatolare di approccio al viadotto di fermata Aeroporto SL05, previsto lungo la tratta relativa al collegamento dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, è di collegamento tra i due viadotti consecutivi VI03 e VI04, di cui ne rappresenta di fatto le Spalle. L'opera è necessaria

al passaggio da Viadotto a Singolo Binario (VI03) a Viadotto a Doppio Binario (VI04 di stazione) ed ha lunghezza tale da ospitare interamente al suo interno la punta scambi.

L'opera ha struttura scatolare ed è a fondazione diretta.

Sul lato del piazzale della nuova stazione ferroviaria sono presenti aperture di dimensione variabile per l'accesso ai locali tecnici ed all'area destinata all'utenza.

- **Gallerie Artificiali**

Lungo la tratta relativa al collegamento dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda sono previsti due tratti in Galleria Artificiale denominati GA01 e GA02. Entrambe verranno realizzate mediante scavi aperti e successivo riempimento, ad eccezione del tratto di interferenza della GA02 con la Strada SS729 per cui si rimanda agli specifici elaborati di fase.

Nella tabella seguente si riportano le caratteristiche delle gallerie artificiali in oggetto:

WBS	Pk iniziale	Pk finale	L	B	H
Gallerie	[Km]	[Km]	[m]	[m]	[m]
GA01	1+169	1+275	106	8.30	8.30
GA02	1+490	1+615	125	8.30	8.30

- **Galleria Naturale**

Il tracciato prevede la realizzazione di una galleria di 450 m di cui 215 m di galleria naturale a singolo binario scavata con metodo tradizionale che si sviluppa tra le PK. 1+275 e 1+450.

La linea ferroviaria è prevista a trazione diesel, ma la galleria è comunque predisposta ad un eventuale futura elettrificazione in c.c. a 3 kV.

La sezione ha un raggio di calotta pari a 3.00 metri, il raggio alle reni pari a 5.00 metri e il raggio di piedritto pari a 6.70 metri sviluppando complessivamente un'area libera di 32.3 m² ed un perimetro di 21.7 metri.

La realizzazione degli imbocchi è prevista senza l'ausilio di opere provvisorie con "attacco diretto". Le trincee di approccio alle pareti di attacco dello scavo in naturale sono previste mediante scavi aventi pendenza 5/1 (H/L) nel substrato litoide (graniti) mentre nel cappellaccio (graniti fortemente alterati) avranno pendenza 1/1 H/L. Le superfici delle trincee saranno protette nelle fasi provvisorie da uno strato di calcestruzzo proiettato e da una maglia di bullonature passive.

OPERE D'ARTE MINORI

Le opere d'arte minori sono rappresentate dai sottovia stradali e dalle opere di sostegno.

- **Sottovia Stradali**

Lungo la tratta relativa al collegamento dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda sono previsti 4 Sottopassi stradali denominati SL01, SL02, SL03, SL04, necessari alla risoluzione delle interferenze viarie preesistenti con la nuova linea.

Tenendo conto delle quote della nuova linea ferroviarie e delle quote delle nuove viabilità a risoluzione di quelle interferite, tutti i sottopassi sono realizzati all'interno del nuovo corpo del rilevato ferroviario a singolo binario e di fatto quindi realizzati a partire dal nuovo piano stradale, prossimo al piano campagna attuale, fuori terra e successiva realizzazione del rilevato di linea.

Nella seguente tabella si riportano le principali caratteristiche dei sottovia in progetto.

WBS	NV	pk	L	B	H
Sottovia	Nuova Viabilità	[Km]	[m]	[m]	[m]
SL01	NV01 - Via Siena	0+494.65	14.57	11.75	9.3
SL02	NV01 - Via Siena	0+475.52 (Bivio Micaleddu)	20.47	11.7	9.1
SL03	NV02 - Via Massa Carrara	0+608.71	34.76	9.7	8.8
SL04	NV04 - SP24	2+061.35	13.17	13.74	9.3

- **Opere di sostegno**

Nell'ambito degli interventi di progetto è prevista la realizzazione di una serie di opere di sostegno, le cui caratteristiche sono riportate nella tabella che segue.

I muri sono realizzati mediante trincee provvisorie ad eccezione del MU08 dalle pk 1+670-1+745 che è realizzato mediante paratia di pali di medio diametro (D=500m i=0.7m L=8.00m) per non interferire con gli edifici adiacenti.

WBS	pk	L	B	Diametro	Lunghezza
	[Km]	(sviluppo longitudinale) [m]	(larghezza) [m]	pali (mm)	pali (m)
MU01	Da 0+523 a 0+536	11.20	8.40	-	-
MU02	Da 0+504 a 0+518	13.80	8.96	-	-
MU03	0+590.95	8.40	5.00	-	-
MU04	Da 0+595 a 0+674	76.90	5.00	800	10

MU05	Da 1+915 a 1+935	20.10	-	800	15
MU06	Da 2+068 a 2+090	21.5	9.20	-	-
MU07	Da 1+050 a 1+169	119.00	8.70	-	-
MU08	Da 1+615 a 1+745	130.00	9.20	-	-

A.1.2 LA STAZIONE DI OLBIA AEROPORTO

La stazione di Olbia aeroporto è situata a circa 300m dall'accesso alle partenze dell'aerostazione, si colloca in una porzione di territorio attualmente occupata dal parcheggio riservato agli operatori dell'aeroporto. Per esigenze di tracciato è situata su viadotto con accesso alle banchine ad una quota di 8 m circa dal piano campagna.

La nuova stazione è stata progettata per essere facilmente distinguibile dall'utente all'interno del piazzale dell'aerostazione. Per tale motivo, per garantire quindi, visibilità e riconoscibilità, si è scelto di richiamare le geometrie decise dell'architettura mediterranea in analogia con le forme e le finiture della recente stazione di Olbia Terranova, che la precede nel tratto ferroviario verso Golfo Aranci. In questo modo le fermate sono dotate di un'identità comune, confermata dall'uso della stessa tipologia di pensiline, dall'utilizzo delle medesime colorazioni e dall'impiego dello stesso materiale (GRFC) che garantisce funzionalità e durevolezza dell'involucro edilizio.

Per quanto concerne le dotazioni funzionali, per agevolare la fruizione della stazione da parte degli utenti oltre alle scale e agli ascensori l'edificio è stato dotato di scale mobili ed il percorso che lo collega all'aerostazione è stato protetto con pensiline che riprendono nel disegno e nei materiali quelle già presenti nei parcheggi al fine di rendere l'intervento armonico. Tale percorso è stato studiato in compatibilità sia con lo stato dei luoghi sia con il futuro ampliamento del complesso aeroportuale previsto dal masterplan 2032.

Il fabbricato di stazione è composto da due livelli. Al piano terra trovano posto, oltre alle scale e agli ascensori per raggiungere il livello superiore, le emettitrici automatiche, un bagno automatico, un locale a disposizione e un deposito. Al primo piano, invece si trova la sala d'attesa e l'accesso alle banchine. La banchina è protetta per un tratto di 150 m da pensiline monopilastro con carterizzazione metallica di colore bianco in analogia con quelle presenti nella stazione di Olbia Terranova. Al fine dell'esodo in caso di incendio sono state disposte scale d'emergenza alla fine delle banchine.

Le aperture della stazione sono state studiate per garantire un'efficace illuminazione naturale e un ricircolo d'aria passivo.

A.1.3 LE OPERE VIARIE CONNESSE

Nell'ambito del Progetto di fattibilità sono previsti interventi riferiti alle viabilità riguardanti:

- Adeguamento di viabilità esistenti interferite dalla nuova linea ferroviaria di progetto;
- Realizzazione di deviazioni provvisorie;
- Realizzazione di nuove viabilità per la continuità di strade esistenti;
- Viabilità di ricucitura per connessione fondi e piccole proprietà a carattere prevalentemente agricolo, a seguito di interferenze con la linea ferroviaria di progetto.

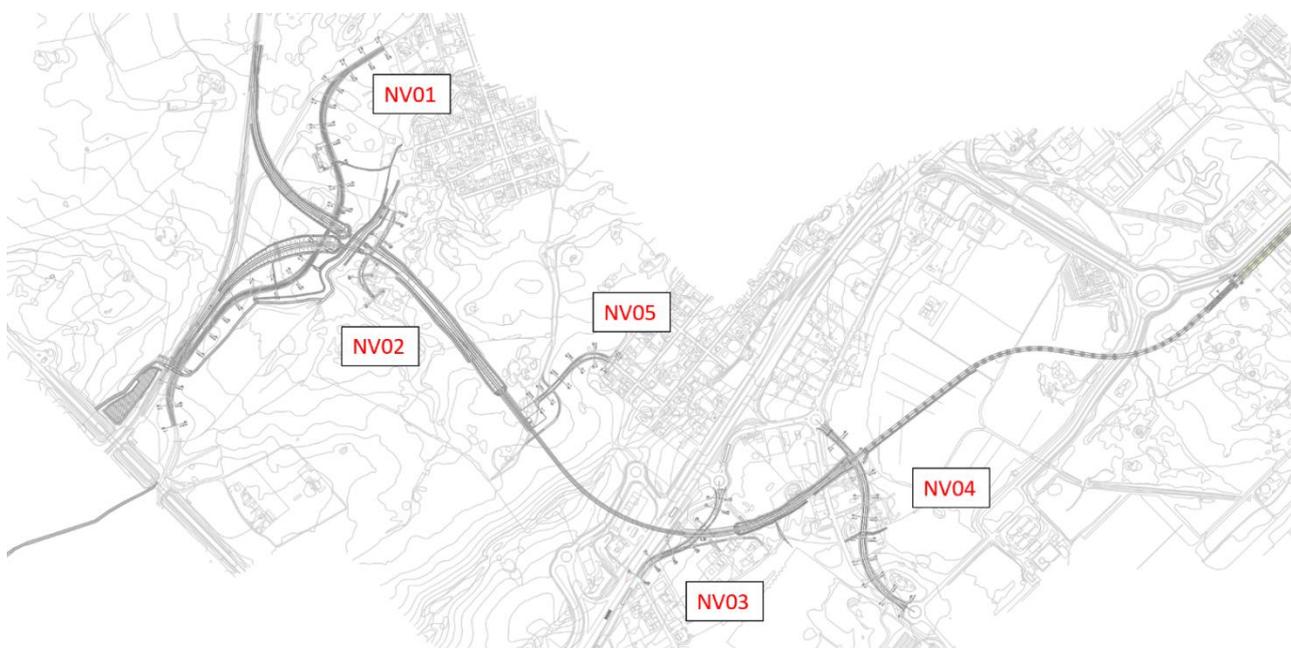


Fig. 1- Le opere viarie connesse

In particolare, le nuove viabilità sono cinque:

- **NV01 - Variante Via Siena**

La realizzazione del collegamento della linea ferroviaria, con l'aeroporto di Olbia, interferisce plano-altimetricamente con via Siena, che per questo motivo deve esser deviata per sottopassare le due interconnessioni ferroviarie in progetto.

La viabilità, in analogia alla viabilità esistente, è inquadrata come una strada a destinazione particolare con sezione assimilabile a un F-urbana (D.M. 05/11/2001), senza marciapiedi e Vp pari a 25-60 km/h. La carreggiata della variante presenta una larghezza totale di 6.50m con corsie da 2.75 e banchine da 0.50 m.

- **NV02 - Variante Via Massa Carrara**

La realizzazione del collegamento della linea ferroviaria con l'aeroporto di Olbia interferisce plano-altimetricamente con via Massa Carrara, che per questo motivo deve esser deviata per sottopassare la ferrovia di progetto.

La viabilità è stata inquadrata come una destinazione particolare di riconnessione ai fondi a senso unico alternato, con una corsia da 3.00m e banchine da 0.5m. Alla pk 0+020 viene prevista una piazzola di scambio per l'eventuale incrocio di due veicoli.

- **NV03 - Variante provvisoria di via Conca Onica**

La viabilità in oggetto interferisce planimetricamente con la GA ferroviaria, quindi, necessita una deviazione provvisoria per consentire la realizzazione della stessa, per poi ripristinare come allo stato attuale Via Conca Onica.

Questa variante ha uno sviluppo di circa 295 m e prevede il raccordo temporaneo con una viabilità locale, via dei Falegnami, mentre via dei Librai, rimane collegata all'esistente rotonda.

La variante stradale provvisoria è inquadrata come F1-extraurbana, ma con una Vp imposta di 40km/h per la natura di viabilità provvisoria e la presenza sia del cantiere a tergo che della presenza dei mezzi dello stesso.

- **NV04 - Variante viabilità S.P.24**

La viabilità è stata deviata verso Est in un punto in cui il passaggio sotto la nuova ferrovia è più favorevole, e prossimo all'inizio del viadotto, per garantire il franco minimo di 5m in corrispondenza del sottopasso senza eccessivi abbassamenti.

La viabilità è inquadrata come una strada tipo F1 extraurbana (D.M. 05/11/2001) e Vp pari a 40-100 km/h. La carreggiata della variante, priva di marciapiedi, presenta una larghezza totale di 9.00m con corsie da 3.50 e banchine da 1.00 m.

- **NV05 – Viabilità di accesso Shelter GSM-R**

La viabilità NV05 è inquadrata come destinazione particolare per accesso ai piazzali al PT03. Il tracciato ha origine attraverso una intersezione a T da Via Federico Garcia Lorca.

A.1.4 LE AREE DI CANTIERE

Al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione nell'ambito dell'intervento di una serie di aree di cantiere (illustrate in tabella), selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale (s.s. ed autostrada);
- minimizzazione del consumo di territorio e dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico;
- interferire il meno possibile con il patrimonio culturale esistente.

Nella tabella che segue si riportano nel dettaglio le aree di cantiere previste.

Tabella 1 - Le aree di cantiere fisso previste

CODICE	SUPERFICIE (mq)	TIPOLOGIA	COMUNE
CB.01	3.000 mq	Cantiere Base	Olbia
CO.01	8.500 mq	Cantiere Operativo	Olbia
AS.01	7.400 mq	Area di Stoccaggio	Olbia
AS.02	51.000 mq	Area di Stoccaggio	Olbia
AS.03	12.000 mq	Area di Stoccaggio	Olbia
AT.01	5.600 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.02	2.200 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.03	3.400 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.04	1.300 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.05	4.700 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.06	5.000 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.07	5.500 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.08	2.200 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.09	2700 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.10	1.700 mq	Area Tecnica	Olbia

CODICE	SUPERFICIE (mq)	TIPOLOGIA	COMUNE
AT.11	6.700 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.12	4.000 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.13	3.200 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.14	2.800 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.15	3.000 mq	Area Tecnica	Olbia
AT.16	1.500 mq	Area Tecnica	Olbia
DT.01	12.000 mq	Deposito Terre	Olbia

Gli interventi in progetto e relative aree di cantiere fisso risultano interamente ricadere all'interno della Fascia costiera, di cui all'art. 143 del DLgs 42/2004 e smi.

Per informazioni più approfondite si rimanda al documento RR0010R22RGIM0002001A – Relazione paesaggistica.

A.2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E PAESAGGISTICO DEL PROGETTO

Il nuovo collegamento ferroviario si sviluppa a sud della zona urbana di Olbia, in un ambito territoriale compreso tra l'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda e la linea ferroviaria esistente.

Il territorio attraversato, a prevalente vocazione agricola, si connota per la presenza dell'asse stradale della SP24 e la SS729.



Fig.2 Inquadramento territoriale

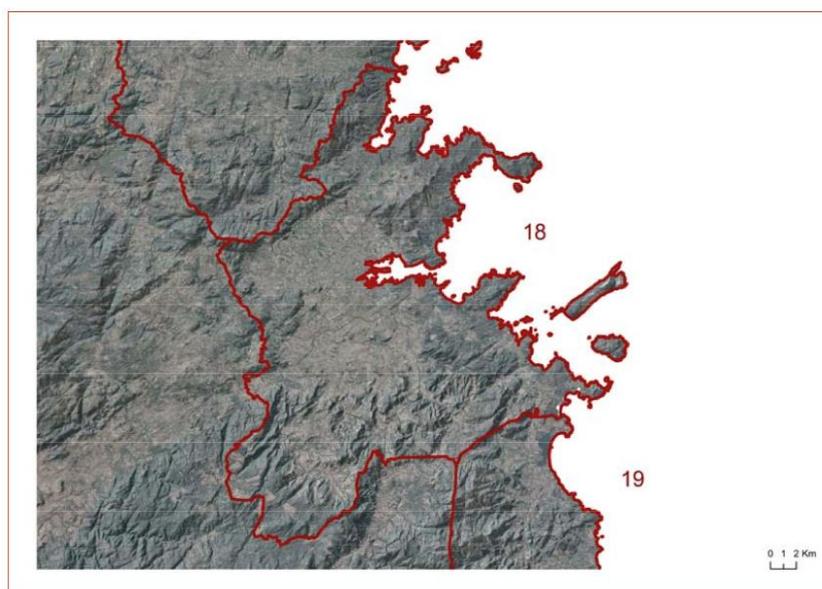


Fig. 3 Ambito di paesaggio costiero n. 18 "Golfo di Olbia"

A livello paesaggistico, l'area in esame si colloca all'interno dell'**Ambito di paesaggio n.18 Golfo di Olbia** del Piano Paesaggistico Regionale situato sulla costa nord-orientale della Sardegna. Quest'ambito di paesaggio è incardinato sul sistema delle rias, ovvero insenature profonde dalle coste ripide e molto frastagliate, che costituiscono le sezioni terminali di antiche valli incise dall'erosione fluviale e quindi invase dalle acque del mare, che designano l'identità ambientale della Gallura costiera orientale.

Per informazioni più dettagliate riguardo alla natura geologica e del paesaggio interessato, si rimanda al documento RR0010R22RGIM0002001A – Relazione paesaggistica.

B. PIANIFICAZIONE

B.1 GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO

Nella regione Sardegna la disciplina urbanistica è regolata dalla LR 22 dicembre 1989, n. 45 "Norme per l'uso e la tutela del territorio regionale", successivamente aggiornata con la LR 22 novembre 2004 n° 8 "*Norme urgenti di provvisoria salvaguardia per la pianificazione paesaggistica e la tutela del territorio regionale.*"

Al Titolo I Art. 3 la LR identifica l'articolazione della pianificazione territoriale e urbanistica ai diversi livelli istituzionali dove si riporta essere composta da:

a) **A livello regionale:**

- 1) il Piano paesaggistico regionale;
- 2) le direttive ed i vincoli, gli schemi di assetto territoriale. Le direttive ed i vincoli possono trovare espressione coordinata in piani e schemi di assetto relativi a determinati settori d'intervento e/o a determinate zone del territorio regionale. Il sistema di tali atti e piani costituisce il quadro regionale di coordinamento territoriale.

b) **A livello provinciale:**

- 1) i piani urbanistici provinciali o sub-provinciali.

c) **A livello comunale:**

- 1) i piani urbanistici comunali;
- 2) i piani urbanistici intercomunali.

Al Titolo I Art. 4 la LR identifica gli ambiti di competenza e gli strumenti secondo quanto segue:

1. La Regione, [le Province,] i Comuni singoli o associati e le Comunità montane per quanto previsto dall'articolo 7 della legge 3 dicembre 1971, n. 1192, esercitano, negli ambiti delle rispettive competenze definiti dalla presente legge, le funzioni relative alla pianificazione urbanistica concernenti la disciplina dell'uso del territorio e di salvaguardia ambientale.

2. In particolare:

- a) la Regione con le direttive e i vincoli e con gli schemi di assetto territoriale disciplina l'uso del territorio e detta norme per la predisposizione dei piani urbanistici delle Province, delle Comunità montane e dei Comuni singoli o associati; con (i piani territoriali paesistici) il Piano paesaggistico regionale individua le zone di particolare pregio naturalistico e ambientale e ne detta le norme d'uso;

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
	ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A

b) la Provincia, con il piano urbanistico provinciale esteso all'intero territorio o diviso in più ambiti sempre compresi nella circoscrizione amministrativa, assicura, per le materie di cui al successivo articolo 16, la coerenza degli interventi alle direttive e vincoli regionali e (ai piani territoriali paesistici) al Piano paesaggistico regionale;

c) la Comunità montana, in coerenza con la pianificazione regionale e con il piano urbanistico provinciale, può redigere un piano urbanistico di cui all'articolo 7 della legge 3 dicembre 1971, n. 1102;

d) il Comune, con il piano urbanistico comunale o intercomunale, assicura la equilibrata espansione dei centri abitati in coerenza con le direttive e i vincoli regionali; in conformità alle previsioni del piano urbanistico provinciale regola l'uso del territorio agricolo e delle parti destinate allo sviluppo turistico e produttivo industriale-artigianale, detta norma per il recupero e l'uso del patrimonio edilizio esistente, per una adeguata dotazione di servizi sociali e di carattere infrastrutturale del territorio comunale.

Tabella 4

Quadro della Pianificazione di livello regionale

REGIONE	STRUMENTO	ITER APPROVATIVO
Sardegna	PPR	Approvato con DGR n. 36/7 del 05/09/2006

A livello provinciale la norma prevede, quale atto pianificatorio, la redazione di *Piani territoriali di coordinamento* provinciale.

La tratta di progetto in esame ricade nel territorio della Provincia di Sassari che ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Piano Urbanistico Provinciale (PUP- PTC) come segue:

Tabella 5

QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE

PROVINCIA	STRUMENTO	ITER APPROVATIVO
Sassari	PUP - PTC	Approvato con DGP n. 20 del 12.03.1996 Modificato con DGP n. 216 del 09.11.2006
Sassari	PSP	Approvato con DGP n. 97 del 22.05.2007

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
	ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A

La pianificazione urbanistica di livello comunale ha come strumento principale il Piano Urbanistico Comunale, attualmente adottato e non ancora approvato.

Tabella 6

QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE

COMUNE	STRUMENTO	ITER APPROVATIVO
Olbia	PUC preliminare	Adottato con DCC n.134 del 29.07.2020
Olbia	Programma di fabbricazione	Anno 1986

B.1.1 Pianificazione di livello regionale: piano paesaggistico regionale (ppr)

A livello regionale, il Piano Paesaggistico Regionale, approvato con deliberazione n. 36/7 del 5 settembre 2006, identifica la fascia costiera come risorsa strategica e fondamentale per lo sviluppo sostenibile del territorio sardo e riconosce la necessità di ricorrere a forme di gestione integrata per garantirne un corretto sviluppo in grado di salvaguardare la biodiversità, l'unicità e l'integrità degli ecosistemi, nonché la capacità di attrazione che suscita a livello turistico.

A tal fine, nell'ambito di tale fascia sono stati individuati 27 ambiti di paesaggio e, in conformità a quanto consentito dalla L.R. n.8 del 25 novembre 2004, il PPR stesso è stato proposto, adottato ed approvato limitatamente all'ambito territoriale omogeneo costiero, comprendente i succitati 27 ambiti di paesaggio.

In riferimento all'opera oggetto della presente relazione, si specifica che essa rientra interamente all'interno **dell'Ambito n.18 "Il Golfo di Olbia"** e, in base alle componenti di paesaggio in esso individuate, le opere in progetto e relative aree di cantiere fisso risultano interessare le seguenti:

- Componente paesaggistica a Valenza ambientale
 - Macchie dune e aree umide a componente - Aree naturali e sub naturali
 - Colture erbacee specializzate a componente - Aree ad utilizzazione Agroforestale
- Componente insediativa
 - Espansioni Recenti – Edificato Urbano
 - Aree delle infrastrutture – Sistema delle Infrastrutture

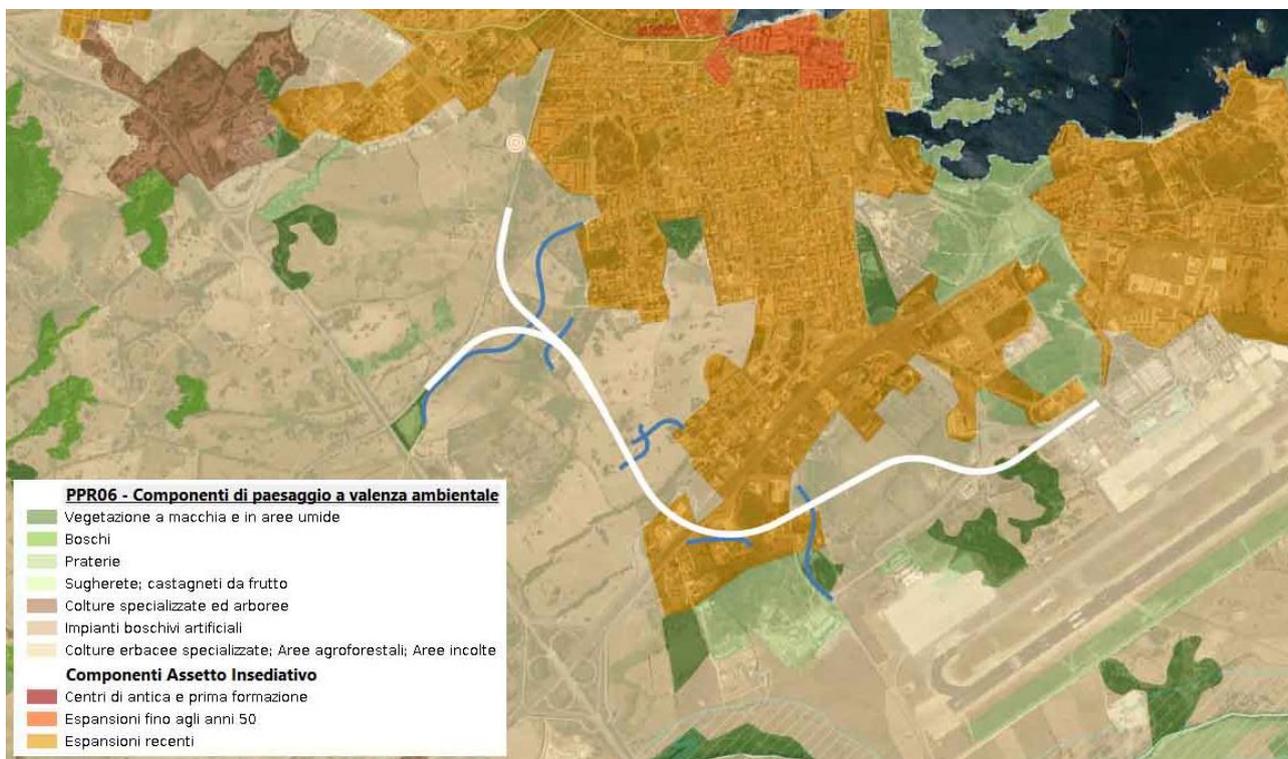


Fig.5 - Rapporto tra opera e componenti paesaggistiche

Di seguito si riporta per ogni componente l'articolo riguardante le Prescrizioni delle NTA:

- Macchie dune e aree umide – *Art. 23 Aree naturali e sub naturali. Prescrizioni*

«1. Nelle aree naturali e sub naturali sono vietati:

- a) qualunque nuovo intervento edilizio o di modificazione del suolo ed ogni altro intervento, uso od attività, suscettibile di pregiudicare la struttura, la stabilità o la funzionalità ecosistemica o la fruibilità paesaggistica;
- b) nei complessi dunali con formazioni erbacee e nei ginepreti le installazioni temporanee e l'accesso motorizzato, nonché i flussi veicolari e pedonali incompatibili con la conservazione delle risorse naturali;
- c) nelle zone umide temporanee tutti gli interventi che, direttamente o indirettamente, possono comportare rischi di interrimento e di inquinamento; negli habitat prioritari ai sensi della Direttiva "Habitat" e nelle formazioni climatiche, gli interventi forestali, se non a scopo conservativo.

2. La Regione prevede eventuali misure di limitazione temporanea o esclusione dell'accesso nelle aree di cui al precedente comma in presenza di acclamate criticità, rischi o minacce ambientali, che ne possano compromettere le caratteristiche».

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p>PROGETTO RR00</p>	<p>LOTTO 10</p>	<p>CODIFICA R22RG</p>	<p>DOCUMENTO IM0002001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 16 di 44</p>

- *Colture erbacee specializzate – Art. 29 Aree ad utilizzazione Agroforestale. Prescrizioni*
«1. *La pianificazione settoriale e locale si conforma alle seguenti prescrizioni:*
 - a) *vietare trasformazioni per destinazioni e utilizzazioni diverse da quelle agricole di cui non sia dimostrata la rilevanza pubblica economica e sociale e l'impossibilità di localizzazione alternativa, o che interessino suoli ad elevata capacità d'uso, o paesaggi agrari di particolare pregio o habitat di interesse naturalistico, fatti salvi gli interventi di trasformazione delle attrezzature, degli impianti e delle infrastrutture destinate alla gestione agro-forestale o necessarie per l'organizzazione complessiva del territorio, con le cautele e le limitazioni conseguenti e fatto salvo quanto previsto per l'edificato in zona agricola di cui agli artt. 79 e successivi;*
 - b) *promuovere il recupero delle biodiversità delle specie locali di interesse agrario e delle produzioni agricole tradizionali, nonché il mantenimento degli agrosistemi autoctoni dell'identità scenica delle trame di appoderamento e dei percorsi interpoderali, particolarmente nelle aree perturbane e nei terrazzamenti storici;*
 - c) *preservare e tutelare gli impianti di colture arboree specializzate».*

- *Espansioni Recenti – Art. 64 Edificato Urbano. Prescrizioni*
«1. *I Comuni, nell'adeguamento degli strumenti urbanistici al P.P.R., si conformano alle seguenti prescrizioni:*
 - a) *ricercare la rigenerazione dell'insediamento urbano in tutte le sue componenti costitutive spaziali e figurative, a partire dalle matrici ambientali e storiche che ne determinano la configurazione;*
 - b) *prevedere l'integrazione e connessione delle aree disponibili già acquisite o da acquisire finalizzate alla definizione della struttura ambientale dell'insediamento;*
 - c) *ricostituire il tessuto connettivo ambientale dell'insediamento urbano, sia con riferimento agli interventi di consolidamento, sia di trasformazione e restauro;*
 - d) *conformare ogni nuova costruzione o trasformazione dell'edificato esistente al principio di armonizzazione delle architetture e delle facciate con il contesto;*
 - e) *dimensionare le aree di completamento e di nuova espansione a fini residenziali in relazione ad una puntuale valutazione della domanda sociale proiettata sull'orizzonte temporale decennale;*

- f) evitare la monofunzionalità abitativa nei nuovi interventi, perseguendone l'integrazione in contesti urbanistici spazialmente articolati e funzionalmente complessi;
- g) prevedere il piano del verde urbano quale parte integrante della pianificazione urbanistica generale e attuativa».
- Aree delle infrastrutture – Art. 103 Sistema delle infrastrutture. Prescrizioni
«1. Gli ampliamenti delle infrastrutture esistenti e la localizzazione di nuove infrastrutture sono ammessi se:
 - a) previsti nei rispettivi piani di settore, i quali devono tenere in considerazione le previsioni del P.P.R;
 - b) ubicati preferibilmente nelle aree di minore pregio paesaggistico;
 - c) progettate sulla base di studi orientati alla mitigazione degli impatti visivi e ambientali.[...]
3. Per la realizzazione di nuove infrastrutture, in prossimità di Aree Protette, SIC e ZPS, dovranno essere espletate le procedure di Valutazione d'incidenza.
4. La pianificazione urbanistica e di settore deve riconoscere e disciplinare il sistema viario e ferroviario, dal punto di vista paesaggistico, secondo il seguente schema:
- a) Strade statali e provinciali ed impianti ferroviari lineari. Sono costituiti dalle principali direttrici di traffico da considerarsi di interesse paesaggistico in quanto costituiscono il supporto per la fruizione e la comprensione del territorio e del paesaggio regionale. In tale categoria, i progetti delle opere devono assicurare elevati livelli di qualità architettonica. L'inserimento nel paesaggio di dette infrastrutture deve essere valutato tra soluzioni alternative di tracciati possibili, sulla base dell'impatto visivo, con riferimento a prefissati con visivi determinati sia dal percorrere l'infrastruttura, che dai punti del territorio di potenziale stazionamento dei percettori, con significativa intrusione sul panorama da parte delle infrastrutture stesse, ricorrendo anche alla separazione delle carreggiate per adattarsi nel modo migliore alle condizioni del contesto.
 - b) Strade e ferrovie storiche, che hanno conservato anche in parte il tracciato, i manufatti, le opere d'arte, sono da considerarsi beni identitari regionali.
 - c) Strade e ferrovie a specifica valenza paesaggistica e panoramica, quali, le litoranee e le strade in quota degli ambienti montani e naturali, che costituiscono la rete di accesso a parti del territorio di elevato valore paesaggistico o attraversano ambiti di

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p style="text-align: center;">PROGETTO RR00</p>	<p style="text-align: center;">LOTTO 10</p>	<p style="text-align: center;">CODIFICA R22RG</p>	<p style="text-align: center;">DOCUMENTO IM0002001</p>	<p style="text-align: center;">REV. A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 18 di 44</p>

particolare sensibilità. Per tale categoria devono essere previsti interventi di riqualificazione e valorizzazione attraverso la realizzazione di punti di belvedere e la promozione di progetti di catalogazione e mantenimento delle visuali a più elevato pregio paesaggistico. Non sono consentiti interventi che ne stravolgano le caratteristiche e i tracciati, fatto salvo quanto disposto dall'art.21, comma 4. Non è consentito il posizionamento di cartellonistica pubblicitaria o altri ostacoli alla percezione visiva. La segnaletica turistica deve essere inserita in un progetto organico sovracomunale o provinciale, sulla base di direttive regionali.

d) Strade di fruizione turistica, che costituiscono la rete di accesso a parti del territorio di elevato valore paesaggistico e di fruibilità turistica, quali litorali, spiagge, scogliere, boschi, zone umide, con annessi spazi di sosta e parcheggi, ecc. Tali strade devono essere dotate di adeguati spazi per parcheggi in funzione del carico turistico sostenibile, da posizionarsi ad opportuna distanza dal sistema ecologico sensibile di attrazione, al di fuori dei coni visivi e comunque tali da salvaguardare la percezione di integrale naturalità dei luoghi.

e) Strade di appoderamento, rurali, di penetrazione agraria o forestale.

5. Le categorie di cui ai precedenti punti d) ed e) si considerano di interesse paesaggistico in quanto strutturano una parte rilevante del paesaggio regionale. Gli interventi di nuova realizzazione, gestione e manutenzione devono escludere l'uso dell'asfalto, di cordoli e manufatti in calcestruzzo e devono prevedere per quanto possibile l'uso di materiali naturali quali terre stabilizzate, trattamenti antipolvere e siepi. L'uso di asfalti e cementi può essere autorizzato qualora sia dimostrato di non potervi provvedere con tecnologie alternative; in tal caso gli interventi di cui sopra sono autorizzati dalla Giunta regionale previa intesa tra gli enti interessati ai sensi dell'articolo 11 delle presenti norme. La presente disposizione non è applicabile alle strade statali e provinciali con funzione di trasporto e accessibilità principale. [...]».

B.1.2 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE: PIANO STRATEGICO PROVINCIALE (PSP)

Il Piano strategico provinciale si pone come un elemento di coordinamento tra le varie realtà che costituiscono il Nord-Ovest della Sardegna, attraverso il "Patto per il Nord-ovest della Sardegna".

L'obiettivo è quello di ripensare la Provincia come una grande città, dove al centro di progetti e iniziative c'è una visione del territorio che supera i confini comunali e punta su una ridefinizione basata sulle comuni esigenze delle persone che vivono, lavorano, studiano e impegnano il loro

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A	FOGLIO 19 di 44

tempo libero nel territorio stesso. La pianificazione territoriale si pone l'obiettivo di ridisegnare il nord-ovest Sardegna come una grande città, dove le azioni politiche, i progetti e le iniziative che tradizionalmente competono agli enti e alle istituzioni locali vengono messe a sistema, nell'ottica di una governance territoriale

B.1.3 Pianificazione di livello provinciale: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Piano Urbanistico Provinciale (pup – ptc)

Il Piano urbanistico provinciale/Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Sassari si pone come uno strumento che si propone di promuovere una nuova organizzazione urbana del territorio provinciale in modo da:

- dotare ogni parte del territorio di una specifica qualità urbana;
- individuare per ogni area del territorio una collocazione soddisfacente nel modello di sviluppo del territorio;
- fornire un quadro di riferimento generale all'interno del quale le risorse e le potenzialità di ogni centro vengono esaltate e coordinate.

Affronta il tema della "urbanità" dell'intero territorio regionale, la definizione ed il rafforzamento del ruolo di indirizzo e di pianificazione delle province e delle grandi città nella individuazione delle opportunità che devono essere offerte alle diverse situazioni di crisi, di instabilità, di potenziale benessere per costruire nuove solidarietà urbane e formare "città di città", più adeguate al "regno dell'urbano" contemporaneo.

I punti metodologici della costruzione di questo nuovo modello sono:

- l'assunzione di un concetto di centralità urbana non più legato alla tradizionale geografia della polarizzazione, ma alla capacità di coinvolgere in un processo di crescita urbana gli indizi di vitalità diffusi in un territorio, che nel caso specifico individua nel Nord-Sardegna i caratteri unitari di un territorio dotato di centralità urbane, pur con una articolazione funzionale secondo le due grandi aree di Sassari e della Gallura;
- l'assunzione dell'ambiente - inteso come natura e storia - come nucleo centrale dell'intero progetto di territorio;
- l'esigenza di far emergere nuovi rapporti tra società e territorio superando prefigurazioni forse non più proponibili, che fanno corrispondere in modo semplificante e deterministico a figure spaziali (come ad esempio le regioni storiche) figure socio territoriali (come ad esempio le comunità territoriali che in passato hanno avuto con le regioni storiche legami determinanti per la organizzazione della vita insediativa, ma che oggi cercano di costruire nuove relazioni e nuove prospettive);
- la individuazione di campi del progetto come ambiti territoriali su cui avviare processi di confronto tra i diversi soggetti del territorio, per la costruzione di nuove ecologie territoriali come unità di riferimento intermunicipali degli scenari futuri di organizzazione dello spazio e dell'economia delle attività orientati in senso ambientale;

- la caratterizzazione del Piano come procedimento dotato di una sua strumentazione basata sulla figura giuridica dell'accordo di campo, che sostituisce la tradizionale normativa prescrittiva a priori, per muovere verso la costruzione di impegni e obblighi reciproci tra i differenti soggetti del territorio, in primis i Comuni;

- la configurazione multipla del Piano che si propone come Piano territoriale paesistico, come direttiva regionale per il progetto del territorio e come quadro di riferimento della Via. Il Piano viene infatti proposto alla Regione quale Piano territoriale paesistico di cui agli articoli 10, 10bis ed 11 della legge regionale 45 del 22 dicembre 1989, da adottarsi con le procedure di cui al citato articolo 11 della legge regionale 45/89. Il Piano viene altresì proposto alla Regione quale Direttiva ai sensi dell'articolo 3 della legge regionale 45 del 22 dicembre 1989, da adottarsi ai sensi dell'articolo 5 della citata legge regionale 45/89. Il Piano viene, inoltre, proposto alla Regione quale quadro di riferimento per la valutazione preliminare per la procedura di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 31 della legge regionale 1/99;

Ai fini dell'analisi trattata in questo documento, si riportano gli estratti della cartografia del PUP-PTP utili al tema in oggetto, riguardanti Infrastrutture e Vincoli.

Riguardo l'ambito delle infrastrutture, si evince come il progetto vada a raccordare due direttrici e due nodi principali del Sistema, apportando significativi benefici al comparto infrastrutturale della Provincia.

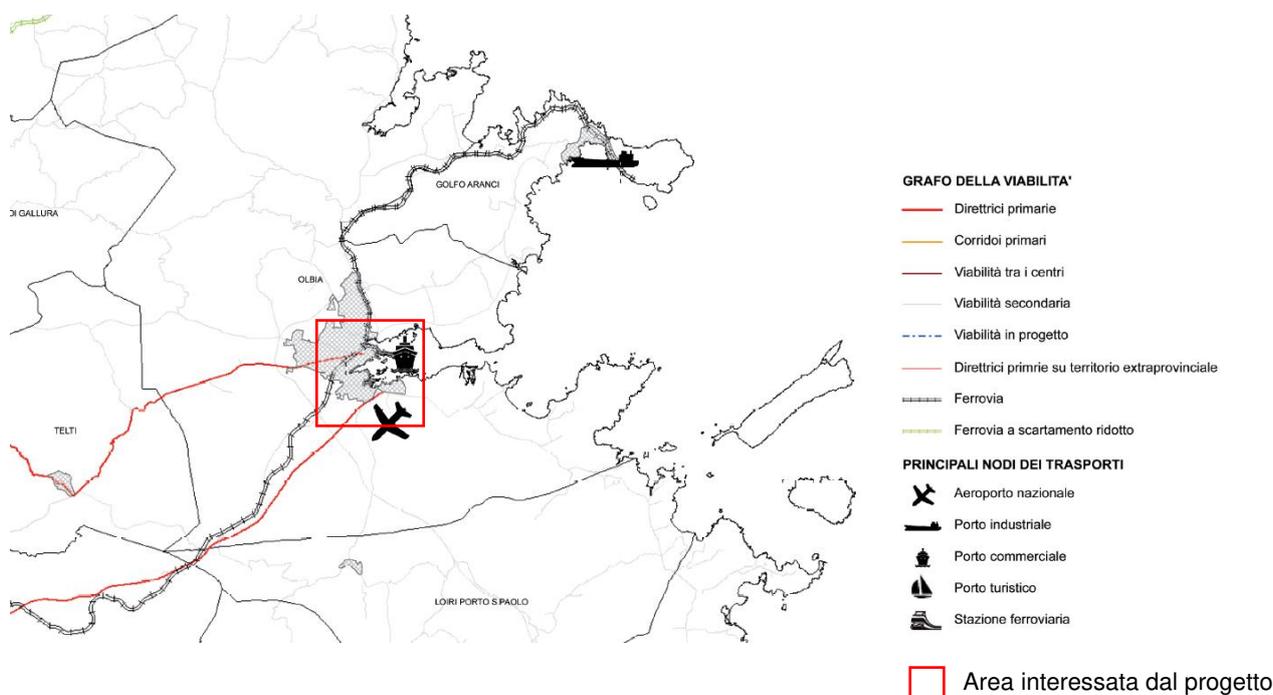


Fig. 6 PUP-PTP_Elaborati grafici del 2008 - Sistemi di organizzazione dello spazio - Allestimento infrastrutturale del territorio - Sistema della mobilità: rete delle infrastrutture stradali e ferroviarie

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A	FOGLIO 21 di 44

Riguardo l'ambito dei vincoli, come si legge dalla mappa non sono presenti vincoli di natura provinciale.

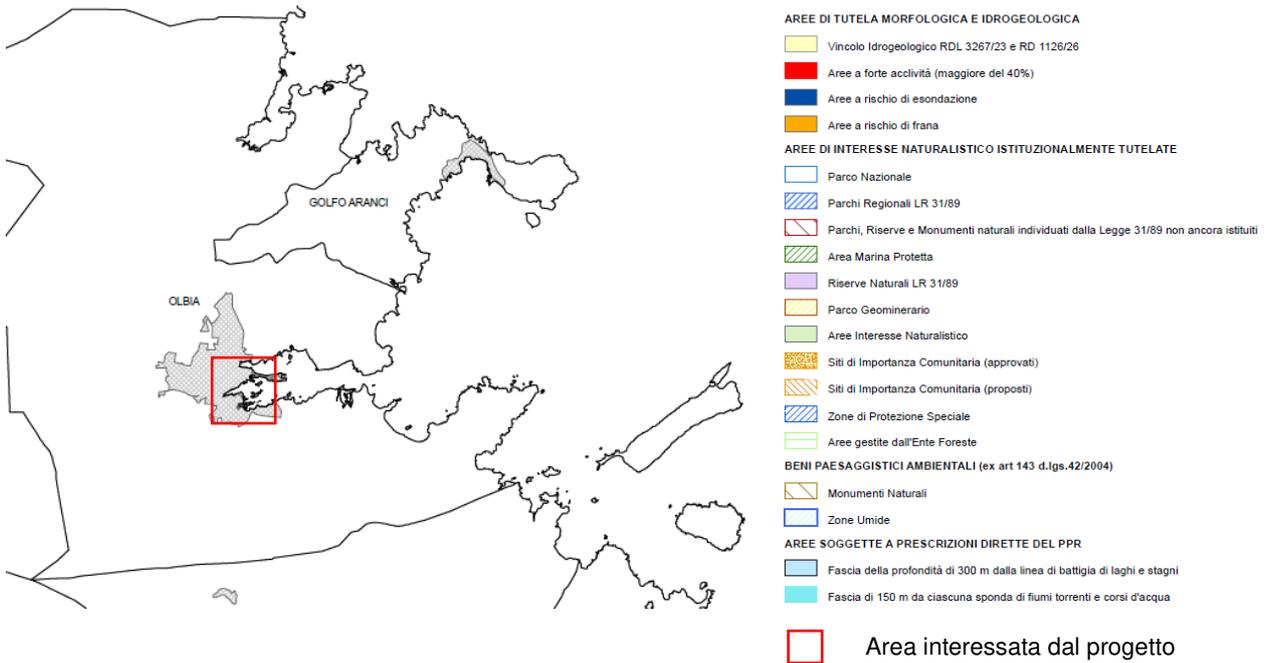


Fig.7 PUP-PTP_Elaborati grafici del 2008 - Sistemi di organizzazione dello spazio - Allestimento infrastrutturale del territorio - Sistema della mobilità: rete delle infrastrutture stradali e ferroviarie

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p>PROGETTO RR00</p>	<p>LOTTO 10</p>	<p>CODIFICA R22RG</p>	<p>DOCUMENTO IM0002001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 22 di 44</p>

B.1.4 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE

Il Comune di Olbia, con Delibera di Consiglio Comunale n. 134 del 29/07/2020, ha adottato il Piano Urbanistico Comunale (PUC) in adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) unitamente al Rapporto Ambientale, alla Sintesi non Tecnica e allo Studio di Incidenza Ambientale. ai sensi dell'art. 20 della L.R. n. 45/89, in combinato disposto con l'art. 14 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 e ss.mm.ii.

Nonostante ciò, è importante evidenziare che il Comune di Olbia è dotato di un Programma di Fabbricazione risalente all'anno 1986, che, seppur modificato, risulta ormai inadeguato e non più coerente con l'attuale quadro normativo e gli strumenti urbanistici sovraordinati. Pertanto, non essendo stato ancora approvato il Nuovo PUC, vigono le norme di salvaguardia.

Con riferimento all'opera e le aree di cantiere fisso, le tabelle che seguono riportano le zone omogenee da esse interessate così come definite dal PUC adottato in quanto, nel contesto di riferimento riportano dettami normativi più specifici e stringenti. Ad ogni modo le destinazioni d'uso tra il vecchio Programma di Fabbricazione e la nuova pianificazione non si discostano nella loro individuazione originaria ad eccezione delle aree H2 per il PUC, V per il PdF, come riscontrabile nelle successive immagini.

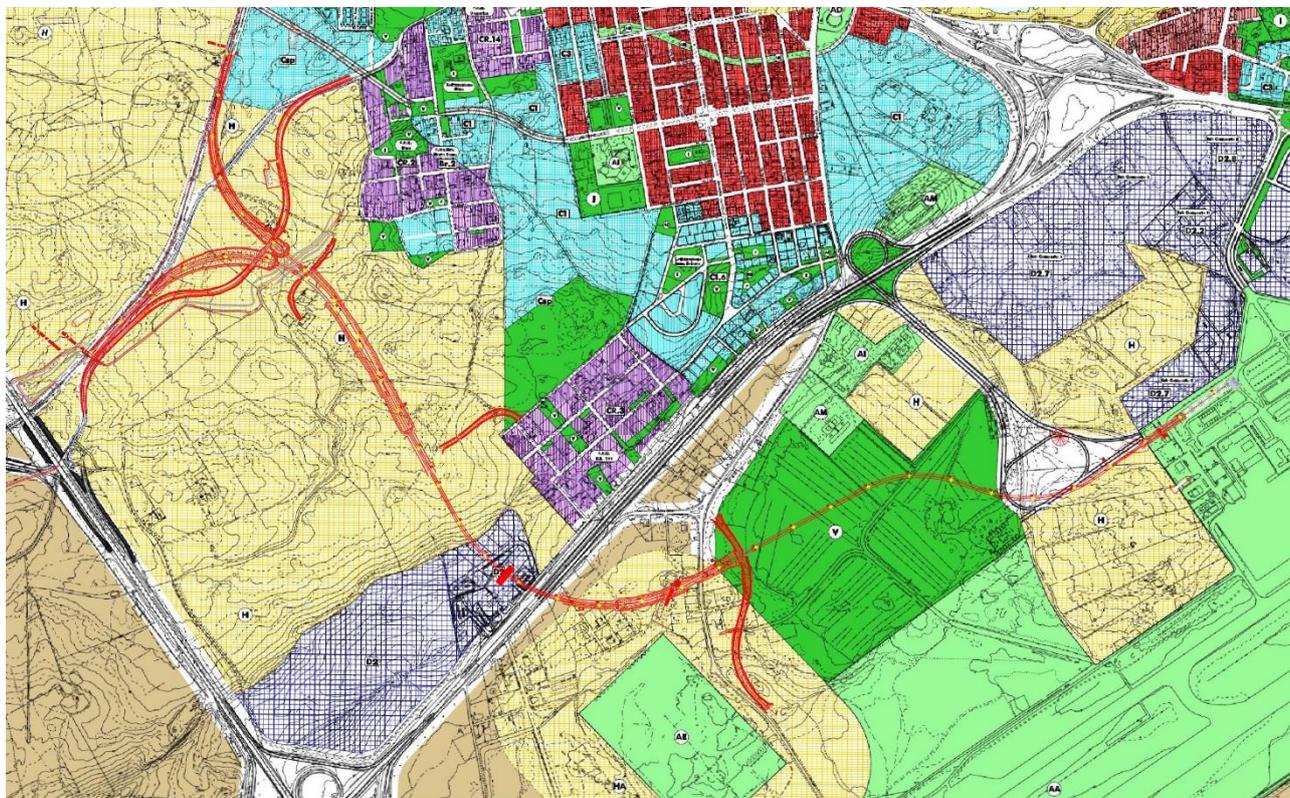


Fig.8 PdF _Sovrapposizione del progetto con il Piano di Fabricazione (2004)

LEGENDA

Zone per servizi pubblici di quartiere

V **Zone a verde naturale e attrezzato**

Zone produttive

D2 **Zone terziarie e commerciali (D2)**

Zone per servizi di interesse generale

AA **Zone aeroportuali**

Zone di interesse naturale e di inedificabilità

Zone di pregio naturalistico, geomorfologico e paesaggistico

Zone inedificabili di rispetto dell'abitato

HA **Fascia di rispetto cimiteriale e depuratore**

Zone per la viabilità e la ferrovia

Zone per la viabilità

Tracciato ferroviario

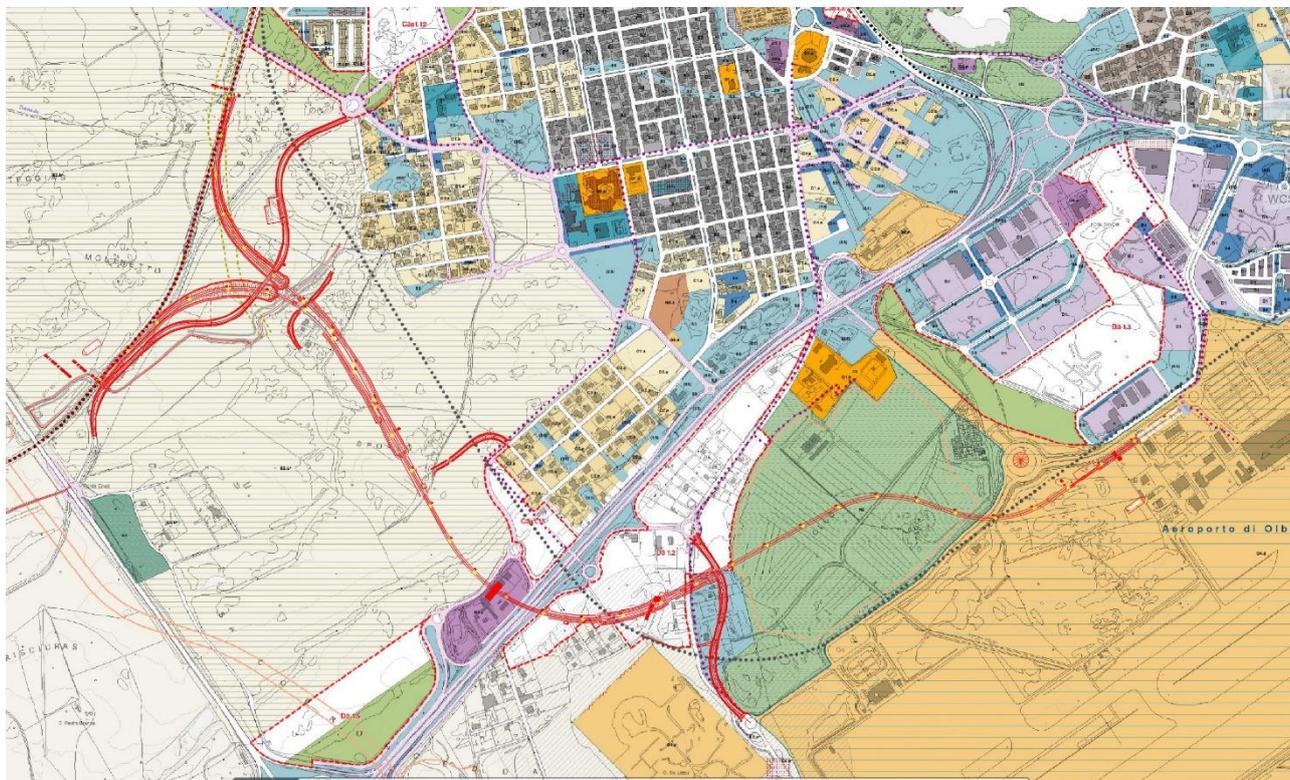


Fig.9 PUC_Sovrapposizione del progetto con il Piano Urbanistico Comunale adottato (Agosto 2020)

Ambiti di applicazione della disciplina

Disciplina urbanistica

- Perimetro centro matrice da PPR
- A - Centro Storico
- A1 - Tessuti urbani con impianto storico urbanistico e architettonico conservato
- A2 - Tessuti urbani alterati da riqualificare
- A3 - Singolarità storico architettoniche e identitarie
- B1 - Zone di completamento residenziale da riqualificare
- B2 - Zone di completamento residenziale dense
- B3 - Zone di completamento residenziale rare
- B4 - Zone di completamento residenziale a bassa densità
- B5 - Zone di completamento residenziale sature
 - B5.a - Zone di completamento soggette a Piano Particolareggiato convenzionato
 - B5.b - Zone di completamento di risanamento e manutenzione
 - B5.c - Zone di completamento soggette a Piano di Riqualificazione convenzionato
- B# - Zone di completamento residenziale con mantenimento del volume esistente
- B - Zona B Nucleo insediativo di Porto Rotondo [subzone (a) e (b)]
- C1 - Espansioni pianificate
 - C1.a - Piani di lottizzazione attuati o in corso di realizzazione
 - C1.b - Insediamenti di edilizia residenziale pubblica o sociale
- C2 - Edificato spontaneo
 - C2.a - Ambiti sottoposti a Piani di Risanamento Urbanistico
 - C2.b - Ambito di risanamento urbanistico
 - C2.c - Edificato spontaneo consolidato
- PA convenzionati in corso
- D1 - Tessuto produttivo consolidato pianificato
- D2 - Tessuto produttivo consolidato non pianificato
 - D2.a - Insediamenti commerciali, direzionali e ricettivi
 - D2.b - Insediamenti produttivi artigianali
 - D2.c - Insediamenti produttivi artigianali oggetto di sanatoria edilizia
- D4 - Aree interessate da attività di coltivazione e lavorazione di minerali
 - E2 - Aree agricole di primaria importanza per la funzione agricola produttiva
 - E2.a - Aree di primaria importanza in terreni irrigui
 - E2.b - Aree di primaria importanza in terreni non irrigui
 - E2.c - Aree di primaria importanza di supporto alle attività zootecniche tradizionali
- E5 - Aree agricole marginali nelle quali garantire condizioni adeguate di stabilità ambientale
 - E5.a - Aree agricole con marginalità moderata utilizzabili anche con attività agro-zootecniche estensive a basso impatto e attività silvo-pastorali
 - E5.b - Aree agricole con marginalità elevata utilizzabili per scopi silvo-culturali
 - E5.c - Aree agricole con marginalità elevata e con funzioni di protezione del suolo ed esigenze di conservazione

- F1 - Insediamenti turistici pianificati
 - F1.a - Insediamenti alberghieri pianificati
 - F1.b - Insediamenti turistico residenziali pianificati
- F2 - Insediamenti turistici realizzati in assenza di pianificazione attuativa
 - F2.a - Insediamenti turistico ricettivi ed alberghieri
 - F2.b - Insediamenti turistico residenziali
- F3 - Campeggi
- F4 - Insediamenti turistico alberghieri di nuovo impianto
- F5 - Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica
- G1 - Attrezzature di servizio urbano
 - G1.a - Strutture direzionali e amministrative
 - G1.b - Strutture per l'istruzione superiore e per la ricerca
 - G1.c - Strutture e servizi per la cultura
 - G1.d - Strutture sanitarie
 - G1.e - Piattaforma Tecnologica Europea - PTE
- G2 - Parchi, strutture per lo sport e il tempo libero
 - G2.a - Parchi urbani e territoriali
 - G2.b - Impianti e attrezzature sportive di interesse urbano
 - G2.c - Attrezzature territoriali per il tempo libero e lo sport
- G3 - Aree di presidio militare e per la sicurezza
 - G3.a - Presidi di pubblica sicurezza
 - G3.b - Presidi militari
 - G3.c - Impianti di servizio alla navigazione marittima e aerea
- G4 - Infrastrutture tecnologiche e d'area vasta
 - G4.a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità
 - G4.b - Infrastrutture per il diporto nautico
 - G4.c - Stazioni di servizio e distribuzione carburanti
 - G4.d - Impianti omeopatici
 - G4.e - Impianti tecnologici
- H1 - Beni di interesse paesaggistico storico-culturale
- H2 - Beni di interesse paesaggistico ambientale
- S - Servizi e spazi pubblici urbani (S); da acquisire (S*) con intervento privato
- S1 - Aree per l'istruzione
- S2 - Aree per attrezzature di interesse comune
- S3 - Aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport
- S4 - Aree per parcheggi pubblici
- S5 - Aree disciplinate dal PUL

- ★ Edifici in contratto
- linea spezzata: sistemi speciali
- linea tratteggiata: visuale di progetto
- linea continua: visuale di riferimento
- linea a zigzag: topografica
- linea a dente di sega: linea idrografica (PUL)
- linea a dente di sega: linea idrografica (PUL)
- linea a dente di sega: Perimetri idrografici (esistenti e di progetto)
- linea a dente di sega: Stato pedonale (PUL)
- linea a dente di sega: Perimetro progetto nuova stazione I e II Fase
- linea a dente di sega: Ampliamento porto turistico
- linea a dente di sega: Canali esistenti
- linea a dente di sega: vasca di rispetto
- linea a dente di sega: Aree interessate da opere per la riduzione del rischio idraulico (Piani Idraulici)
- linea a dente di sega: Aree interessate da opere per la riduzione del rischio idraulico (progetto alternativo)
- linea a dente di sega: Aree interessate da opere per la riduzione del rischio idraulico esterne al centro urbano
- linea a dente di sega: Aree di ammassamento protezione civile

- Progetti norma
 - C3a - Espansioni residenziali in programma
 - C3b - Trasformazioni in programma
 - D3 - Tessuto produttivo in programma
 - F5 - Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica aree per servizi

Tabella 7 - Rapporto tra l'Opera di linea in progetto e le Zone Omogenee da PUC

WBS	Progressiva iniziale [pk]	Progressiva finale [pk]	Zone Omogenee
RI01	+0,00	0+540	E2 – E2b
SL01	-	0+490	E2 – E2b
VI01	0+540	0+585	E2 – E2b
RI03	0+585	0+607	E2 – E2b
RI05	0+607	0+780	E2 – E2b
SL03	-	0+609	E2 – E2b
TR01	0+607	0+958	E2 – E2b
TR02	0+958	1+050	E2 – E2b
TR03	1+050	1+169	E2 – E2b
GA01	1+169	1+276	E2 – E2b
GN01	1+276	1+500	E2 – E2b
GA02	1+500	1+615	D2 – D2a
TR04	1+615	1+745	D3
TR05	1+745	1+938	D3
RI06	1+938	2+085	D3
SL04	-	2+050	D3
VI03	2+085	3+000	D3 G4 -G4a H2
SL05	3+000	3+090	G4 -G4a
VI04	3+090	3+340	G4 -G4a

Tabella 8 - Rapporto tra Bivio Micaleddu e le Zone Omogenee da PUC

WBS (Bivio Micaleddu)	Progressiva iniziale [pk]	Progressiva finale [pk]	Zone Omogenee
RI02	0+000	0+524	E2 – E2b
SL02	-	0+472	E2 – E2b

WBS (Bivio Micaleddu)	Progressiva iniziale [pk]	Progressiva finale [pk]	Zone Omogenee
VI02	0+524	0+569	E2 – E2b
RI04	0+569	0+592	E2 – E2b
RI05	0+592	0+779	E2 – E2b
SL03	-	-	E2 – E2b
TR01	0+779	0+941	E2 – E2b

Tabella 9 - Rapporto tra le opere viarie connesse e le Zone Omogenee da PUC

Opere viarie connesse	Zone Omogenee
NV01	E2 – E2b
NV02	E2 – E2b
NV03	D3
NV04	D3
NV05	E2 – E2b

Tabella 10 - Rapporto tra le opere idrauliche connesse e le Zone Omogenee da PUC

Opere idrauliche connesse	Zone Omogenee
IN01	E2 – E2b Ferrovia
IN07	E2 – E2b Ferrovia

Tabella 11- Rapporto tra le aree di cantiere fisso e le Zone Omogenee da PUC

Codice	Tipologia	Zone Omogenee
CB.01	Cantiere Base	D3
CO.01	Cantiere Operativo	D3
AS.01	Area di Stoccaggio	E2 – E2b
AS.02	Area di Stoccaggio	E2 – E2b
AS.03	Area di Stoccaggio	D3

Codice	Tipologia	Zone Omogenee
AT.01	Area Tecnica	E2 – E2b
AT.02	Area Tecnica	E2 – E2b
AT.03	Area Tecnica	E2 – E2b
AT.04	Area Tecnica	E2 – E2b
AT.05	Area Tecnica	E2 – E2b
AT.06	Area Tecnica	E2 – E2b
AT.07	Area Tecnica	D2- D2a
AT.08	Area Tecnica	D3
AT.09	Area Tecnica	D3
AT.10	Area Tecnica	D3
AT.11	Area Tecnica	H2
AT.12	Area Tecnica	G4 -G4a
AT.13	Area Tecnica	G4 -G4a
AT.14	Area Tecnica	G4 -G4a
AT.15	Area Tecnica	E2 – E2b
AT.16	Area Tecnica	E2 – E2b
DT.01	Deposito Terre	E2 – E2b

Per ciascuna zona omogenea riportata nelle precedenti tabelle, si riportano i relativi articoli delle norme del PUC.

Art.46 Sottozona D2 - Tessuto produttivo consolidato non pianificato

Identifica gli edifici e gli insediamenti produttivi consolidati, di tipo artigianale, direzionale o commerciale, realizzati mediante intervento edilizio diretto, prima dell'entrata in vigore della "Legge ponte" ovvero oggetto di sanatoria edilizia.

Il Piano identifica le zone di interesse del progetto come sub zone D2.a – insediamento commerciali, direzionali e ricettivi.

Articolo 59 Sottozona Zone D3.1 - Espansioni non residenziali in programma con Progetto Norma di Olbia centro

Ambito D3.1.2. SS Olbia - Sassari sud

Descrizione dell'intervento

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p style="text-align: center;">PROGETTO RR00</p>	<p style="text-align: center;">LOTTO 10</p>	<p style="text-align: center;">CODIFICA R22RG</p>	<p style="text-align: center;">DOCUMENTO IM0002001</p>	<p style="text-align: center;">REV. A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 28 di 44</p>

- *Interventi di completamento delle aree per servizi commerciali e produttivi*
- *Interventi di mitigazione paesaggistica e ambientale*

[..]

Prescrizioni e indicazioni particolari

- *Lungo il confine dell'ambito nei tratti affacciati sulla Strada Statale e sulla via Conca Onica, all'interno delle aree private, devono essere realizzati interventi di mitigazione paesaggistica (impianto di specie arboree ed arbustive per la creazione di un buffer di mitigazione ambientale)*

Articolo 79 Sottozona G4 - Infrastrutture tecnologiche e d'area vasta

Identifica le attrezzature e gli impianti tecnologici necessari per il funzionamento degli agglomerati urbani, quali le infrastrutture per la mobilità e di servizio di valenza territoriale e d'area vasta, impianti trattamento rifiuti, impianti di potabilizzazione, centrali elettriche e di telecomunicazione.

La Sottozona G4 identifica i servizi e le infrastrutture, in parte già operative, realizzati a seguito di strumenti urbanistici attuativi, singoli interventi assentiti in regime di concessione diretta o facenti parte del patrimonio consolidato di servizi e infrastrutture di Olbia.

[..]

Subzona G4.a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità

Identifica le principali infrastrutture del territorio comunale destinate alla mobilità ed al trasporto di persone, cose e merci.

Il Piano individua le seguenti principali infrastrutture:

- *Aeroporto di Olbia Costa Smeralda;*
- *Area portuale di Olbia;*
- *Stazione e infrastrutture ferroviarie;*
- *Stazione e impianti per il trasporto pubblico locale.*

Per le Zone G4.a vigono le disposizioni ed i parametri edilizi e urbanistici degli strumenti di pianificazione attuativa e di settore che disciplinano gli interventi e la loro realizzazione; qualora sia necessario realizzare interventi non previsti o differenti da quanto disciplinato nel piano di settore, è necessario procedere al suo aggiornamento o revisione mediante approvazione di specifica variante.

[..]

Articolo 82 Sottozona E2 - Aree di primaria importanza per la funzione agricola produttiva

Sono aree caratterizzate da attività agricole e zootecniche che si svolgono in suoli irrigui e non, con medio - elevate capacità e suscettibilità agli usi agro-zootecnici. Le coltivazioni interessano i

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p style="text-align: center;">PROGETTO RR00</p>	<p style="text-align: center;">LOTTO 10</p>	<p style="text-align: center;">CODIFICA R22RG</p>	<p style="text-align: center;">DOCUMENTO IM0002001</p>	<p style="text-align: center;">REV. A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 29 di 44</p>

seminativi e le foraggere spesso legate ad attività zootecnica di allevamenti ovicaprini semintensivi da latte e bovini da carne.

[..]

E2 b Aree di primaria importanza per la funzione agricola produttiva in terreni non irrigui.

Destinazioni ammesse per le zone E2

Sono ammessi solo ed esclusivamente:

- *interventi atti a incentivare le coltivazioni e gli allevamenti al fine di incrementare la risorsa e le filiere ad essa collegate;*
- *fabbricati ed impianti connessi alla conduzione agricola e zootecnica del fondo - compresa la residenza, alla valorizzazione e trasformazione dei prodotti aziendali, con l'esclusione degli impianti classificabili come industriali;*
- *fabbricati per agriturismo inteso come attività di ospitalità turistica esercitata dagli imprenditori agricoli, singoli o associati ex articolo 2135 del codice civile, attraverso l'utilizzazione della propria azienda, in rapporto collaterale o ausiliario rispetto all'attività agricola e/o zootecnica ai sensi della L.R. 11/05/2015 n°11 e s.m.i. ed ai sensi dell'art. 9 "agriturismo" del DPGR n.228 del 1994.*
- *fabbricati da adibire a punti di ristoro e albergo rurale;*
- *impianti di interesse pubblico quali cabine elettriche, centrali telefoniche, stazioni di ponti radio e ripetitori.*

Articolo 88 Zone H 2 di salvaguardia paesaggistico ambientale (PUC)

Le zone territoriali omogenee di tipo H2 sono le parti del territorio che rivestono un particolare valore paesaggistico, ambientale o di particolare interesse per la collettività e le aree comprese negli ambiti di interesse paesaggistico e quelle compromesse.

[..]

Le trasformazioni ammesse sono condizionate: alla minima trasformabilità; alla limitata visibilità; al contenimento delle superfici e dei volumi funzionali alle strette necessità nonché alla loro rapida e completa reversibilità.

[..]

Sono escluse le nuove costruzioni di qualsiasi tipologia a supporto di tali attività. Tali fabbricati, nel caso di nuova realizzazione, dovranno necessariamente essere localizzati all'interno delle zone E. È da escludere qualunque nuovo intervento edilizio o di modificazione del suolo ed ogni altro intervento, uso e o attività in quanto pregiudiziale della struttura, della stabilità o della funzionalità ecosistemica o della fruibilità paesaggistica.

[..]

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A	FOGLIO 30 di 44

Nelle aree di salvaguardia paesaggistico ambientale sono consentiti gli interventi previsti dalle schede dei Progetti norma per gli ambiti destinati ad Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione.

Zone a verde naturale e attrezzato (V) (PdF 2004)

Sono destinate ai parchi gioco e giardini pubblici, ai campi gioco per bambini e ragazzi, agli impianti sportivi coperti e scoperti. Nelle nuove costruzioni si applicano i seguenti indici e parametri: per eventuali strutture di servizio (per il ristoro, la custodia, i servizi igienici, ecc.)

a) indice di Utilizzazione fondiaria $U_f = 060 \text{ mq/mq}$

b) altezza massima $H = 10,00 \text{ ml}$ - per gli impianti coperti

a) parcheggi 40% della superficie utile di pavimento.

La realizzazione di tali attrezzature spetta unicamente alla Pubblica Amministrazione. Per gli impianti sportivi coperti e scoperti ammessa anche la concessione temporanea non rinnovabile del diritto di superficie a cooperative, enti e privati che, costruendo gli impianti a proprie cura e spese su area pubblica e con progetto conforme alle indicazioni comunali, assumano la gestione del servizio rispettandone i fini sociali e garantendo l'utenza pubblica con apposita convenzione, per un numero di anni non superiore a

30. Scaduto il termine della concessione il comune acquisisce automaticamente e gratuitamente la piena proprietà dell'edificio, con l'estinzione di ogni obbligo nei confronti del concessionario.

C. IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE DISCIPLINE DI TUTELA AMBIENTALE

C.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Urbanistica

LR n.22 del 23.11.2011

Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio" e 8 ottobre 2009, n. 22 "Interventi della regione per il riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l'occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile".

LR n.34 del 05.08.1992

Norme in materia di urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio

Tutela del paesaggio

A livello nazionale, in merito alla tutela del paesaggio, è efficace l'insieme dei provvedimenti legislativi di seguito riportati

Costituzione della R.I. art.9

La Repubblica Italiana tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione dell'ecosistema e dei beni culturali

Costituzione della R.I. art.117

*[...] Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie:
[...] tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali*

[...] Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: [...] governo del territorio [...] valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali [...] Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa

DPR n.139 del 09.07.2010

Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni

L n.14 del 09.01.2006

Ratifica ed esecuzione della Convenzione Europea sul Paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000

DPCM del 12.12.2005

Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42

D.Lgs n.42 del 22.01.2004

Codice dei beni culturali e del paesaggio

Poi integrato e corretto con D.Lgs n.62 del 26.03.2008

A livello regionale la tutela del paesaggio è governata dal seguente corpo normativo:

DGR n. 36/7 del 05/09/2006

Piano Paesaggistico Regionale approvato

LR n. 31 del 07.06.1989

Norme per l'istituzione e la gestione dei parchi, delle riserve e dei monumenti naturali, nonché delle aree di particolare rilevanza naturalistica ed ambientale.

Aree naturali protette

In merito alle Aree naturali protette si portano a riferimento:

L n. 394 del 6.12.1991

Legge quadro sulle aree protette

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p style="text-align: center;">PROGETTO RR00</p>	<p style="text-align: center;">LOTTO 10</p>	<p style="text-align: center;">CODIFICA R22RG</p>	<p style="text-align: center;">DOCUMENTO IM0002001</p>	<p style="text-align: center;">REV. A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 32 di 44</p>

DPR n.120 del 12.03.2003

Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche

DPR n. 357 del 08.09.1997

Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche

C.2 SISTEMA DEI VINCOLI PAESAGGISTICI

Di seguito si riporta il quadro dei vincoli paesaggistici di cui al D.Lgs 42/2004 *Codice dei beni culturali e del paesaggio*.

A livello regionale le aree e i beni tutelati sono individuate negli strumenti di pianificazione territoriale e paesaggistica, attraverso apposita ricognizione, ma sempre nell'ambito delle fattispecie delle tutele generali disposte dalla legge dello Stato.

Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, all'art. 134, individua le seguenti categorie di beni paesaggistici:

- **Immobili e aree di interesse pubblico elencate all'art. 136.**
Elementi, questi, che per il valore paesaggistico, sono oggetto dei provvedimenti dichiarativi del notevole interesse pubblico secondo le modalità stabilite dal Codice (artt. 138 e 141), e precisamente:
 - a) le cose immobili aventi cospicui caratteri di bellezza naturale o singolarità geologica;
 - b) le ville, giardini e parchi che si distinguono per la loro non comune bellezza;
 - c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale
 - d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.
- **Aree tutelate per legge elencate all'art 142.**
Si tratta, sostanzialmente, delle categorie di beni introdotte dalla legge Galasso (Legge 8 agosto 1985, n. 431) e poi confermate nell'ordinamento, con modifiche, dal previgente Testo Unico dei Beni Culturali (D.Lgs. 490/99), i vincoli di carattere ricognitivo sono così classificati:

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A	FOGLIO 33 di 44

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
 - b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
 - c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
 - d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
 - e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
 - f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
 - g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
 - h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
 - i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;
 - l) i vulcani;
 - m) le zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del presente codice.
- **Immobili e aree tipizzati, individuati e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156.**
 Si tratta di beni paesaggistici tipizzati in base alle loro specifiche caratteristiche che il piano paesaggistico individua e sottopone a tutela mediante specifica disciplina di salvaguardia e utilizzazione (art. 143 c. 1 lettera i).

B.2.1 RICOGNIZIONE DEI BENI PAESAGGISTICI VINCOLATI

B.2.1.1 RAPPORTO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

La finalità dell'analisi documentata nel presente paragrafo risiede nel verificare l'esistenza di interferenze fisiche tra le opere in progetto ed il sistema dei vincoli e delle tutele, quest'ultimo inteso

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
	ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A

con riferimento alle tipologie di beni nel seguito descritte rispetto alla loro natura e riferimenti normativi:

- Beni culturali di cui alla Parte seconda del D. Lgs. 42/2004 e smi
- Beni paesaggistici di cui alla Parte terza – art. 136 del Dlgs 42/2004 e smi
- Beni paesaggistici di cui alla Parte terza – art. 142 del Dlgs 42/2004 e smi
- Beni paesaggistici di cui alla Parte terza – art. 143 co. 1 lett. i del Dlgs 42/2004 e smi
- Aree naturali protette di cui alla L 394/91 e dalla LR 31/89
- Aree della Rete Natura 2000
- Aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/23

La sintesi dei rapporti tra l'opera, intesa nei termini prima descritti, ed il sistema dei vincoli e delle tutele è sintetizzata nella seguente scheda.

Tabella 3 - Scheda di sintesi: Rapporto con il sistema dei vincoli e delle tutele

Tipologia Area/Bene interessato		Rapporto		
		A	B	C
R.01	Beni culturali	•		
R.02	Beni paesaggistici ex art. 136	•		
R.03	Beni paesaggistici ex art. 142	•		
R.04	Beni paesaggistici ex art. 143 co. 1 lett. i			•
R.05	Aree naturali protette	•		
R.06	Aree Rete Natura 2000	•		
R.07	Aree soggette a vincolo idrogeologico	•		
<i>Legenda</i>				
	A	Area/Bene non interessato		
	B	Area/Bene prossimo non interessato		
	C	Area/Bene interessato		
<i>Note</i>				
R.01	Il territorio attraversato dalla linea ferroviaria in progetto non risulta connotato dalla presenza di Beni culturali di cui all'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 e smi.			
R.02	Il territorio attraversato dalla linea ferroviaria in progetto non risulta connotato dalla presenza di Beni paesaggistici ex art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e smi.			

R.03	Il territorio attraversato dalla linea ferroviaria in progetto non risulta connotato dalla presenza di Beni paesaggistici ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi.
R.04	<p>Le opere in progetto e relative aree di cantiere fisso risultano ricadere all'interno della Fascia costiera, di cui all'art. 143 del DLgs 42/2004 e smi.</p> <p>Posto che l'intervento in progetto è corredato dalla Relazione Paesaggistica redatta in conformità a quanto disposto dal DPCM 12/12/2005 al fine dell'ottenimento dell'autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del D.lgs. 42/2004 e smi, si specifica che, ai sensi dell'art. 20 comma 2 delle Norme del PPR, in tale fascia vi è la possibilità di realizzare interventi di infrastrutture puntuali o di rete, purché previste nei piani settoriali, preventivamente adeguati al PPR.</p>
R.05	Le opere in progetto e relative aree di cantiere fisso non interessano aree naturali protette di cui alla L 394/91 e LR 31/89
R.06	<p>Le opere in progetto e relative aree di cantiere fisso non interessano direttamente siti appartenenti alla Rete Natura 2000.</p> <p>Ad ogni modo, si specifica che l'intervento in progetto è corredato dallo Studio per la Valutazione di Incidenza, ai sensi del DPR 12 marzo 2003, n. 120, che costituisce integrazione e modifica del DPR 8 settembre 1997, n. 357, in ragione della presenza della ZPS ITB013019 "Isole del Nord – Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro" ad una distanza minima di circa 4,2 km dalle opere in progetto.</p>
R.07	Le analisi condotte hanno evidenziato che il territorio attraversato dal nuovo tratto ferroviario e relative opere connesse non risulta gravato da vincolo idrogeologico

Come si evince dall' analisi riportata ivi sopra gli unici vincoli presenti riguardano Beni paesaggistici ex art. 143 co. 1 lett. i.

B.2.1.2 BENI PAESAGGISTICI DI CUI ALL'ART.143 DEL D.LGS 42/2004

Le situazioni di interferenza tra l'opera in progetto, intesa nella sua interezza, ed il sistema dei vincoli è limitato alla sola Fascia costiera, di cui all'art. 143 co. 1 lett. i) del DLgs 42/2004 e smi.



Fig.4 Rapporto tra le opere in progetto e la Fascia costiera così come individuata dal PPR Sardegna

Come si evince dalla precedente figura, le opere in progetto e relative aree di cantiere fisso risultano interamente ricadere all'interno della succitata Fascia costiera che il PPR Sardegna, ai sensi dell'art. 19 delle Norme la ricomprende «*nella categoria dei beni paesaggistici d'insieme ed è considerata risorsa strategica fondamentale per lo sviluppo sostenibile del territorio sardo.*

I territori della fascia costiera sono caratterizzati da un contesto territoriale i cui elementi costitutivi sono inscindibilmente interrelati e la preminenza dei valori ambientali è esposta a fattori di rischio che possono compromettere l'equilibrio dei rapporti tra habitat naturale e presenza antropica».

Stante ciò, si specifica che, ai sensi dell'art. 20 comma 2 delle Norme del PPR, in tale fascia vi è la possibilità di realizzare interventi di infrastrutture puntuali o di rete, purché previste nei piani settoriali, preventivamente adeguati al PPR.

Per informazioni più approfondite al riguardo si rimanda al doc. RR0010R22RGIM0002001A – Relazione paesaggistica – Cap.5 Compatibilità del progetto con i valori paesaggistici.

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p>PROGETTO RR00</p>	<p>LOTTO 10</p>	<p>CODIFICA R22RG</p>	<p>DOCUMENTO IM0002001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 37 di 44</p>

D. CONCLUSIONI

Il presente paragrafo intende offrire una sintesi della ricognizione della pianificazione e del sistema vincolistico analizzato nei precedenti capitoli e delle possibili interferenze fisiche tra le opere in progetto rispetto a:

- *Piano Urbanistico Comunale (PUC) adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 134 del 29/07/2020*
- *Beni culturali di cui alla parte seconda del D.lgs. 42/2004 e smi*
- *Beni paesaggistici di cui alla parte terza del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente ex artt. 136 “Immobili ed aree di notevole interesse pubblico”, 142 “Aree tutelate per legge”, 134, comma 1 lett. c) e 143 comma 1 lett. i)*
- *Aree naturali protette, così come definite dalla L 394/91 e dalla LR 31/89, e Rete Natura 2000*

La ricognizione dei vincoli e delle aree soggette a disciplina di tutela è stata operata sulla base delle informazioni tratte dalle seguenti fonti conoscitive:

- Beni culturali ex art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi
 - Ministero della Cultura, Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro (portale Vincoli in Rete)
 - Regione Sardegna, Sardegna Geoportale, Repertorio beni 2017 - Beni culturali archeologici
 - Regione Sardegna, Sardegna Geoportale, Repertorio beni 2017 - Beni culturali architettonici
- Beni paesaggistici ex art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi
 - Regione Sardegna, Piano Paesaggistico Regionale, approvato con DGR n. 36/7 del 05/09/2006
 - Regione Sardegna, Sardegna Geoportale, Aree dichiarate di notevole interesse pubblico vincolate con provvedimento amministrativo
- Beni paesaggistici ex art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi
 - Art. 142 co.1 lett. A) Regione Sardegna, Sardegna Geoportale, Servizio WFS, Art. 142 Territori costieri fascia 300 metri
 - Art. 142 co. 1 lett. B) Regione Sardegna, Piano Paesaggistico Regionale, approvato con DGR n. 36/7 del 05/09/2006
La relativa fascia di 300 m è stata individuata sulla scorta di quanto indicato dall'art. 17 comma 3 delle Norme del PPR

- Art. 142 co. 1 lett. Regione Sardegna, Piano Paesaggistico Regionale, C)
approvato con DGR n. 36/7 del 05/09/2006
La relativa fascia di 150 m è stata individuata sulla scorta di quanto indicato dall'art. 17 comma 3 delle Norme del PPR
- Art. 142 co. 1 lett. Regione Sardegna, Piano Paesaggistico Regionale, F)
approvato con DGR n. 36/7 del 05/09/2006
Ai sensi dell'art. 8 comma 3 lett. b) e c) delle norme del PPR, si è assunto essere costituito da:
 - Parchi nazionali e regionali e le altre aree protette ai sensi della LQN 394/91
 - Sistema regionale dei parchi, delle riserve e dei monumenti naturali LR 31/89
 - Oasi permanenti di protezione faunistica
 - Aree a gestione speciale Ente foreste
- Art. 142 co. 1 lett. Regione Sardegna, Piano Paesaggistico Regionale, G)
approvato con DGR n. 36/7 del 05/09/2006, costituiti dai boschi così come individuati dal PPR
- Art. 142 co. 1 lett. Regione Sardegna, Sardegna Geoportale, Servizio WFS, Art. I)
142 Zone umide DPR 448/76
- Art. 142 co. 1 lett. Regione Sardegna, Piano Paesaggistico Regionale, M)
approvato con DGR n. 36/7 del 05/09/2006
- Beni paesaggistici ex art. 143 del D.lgs. 42/2004 e smi
 - Regione Sardegna, Piano Paesaggistico Regionale, approvato con DGR n. 36/7 del 05/09/2006
- Rete Natura 2000
 - Ministero della Transizione Ecologica, Portale FPT, Rete Natura 2000

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p>PROGETTO RR00</p>	<p>LOTTO 10</p>	<p>CODIFICA R22RG</p>	<p>DOCUMENTO IM0002001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 39 di 44</p>

D.1 PIANO URBANISTICO COMUNALE

Come emerso nel capitolo B paragrafo B.1 riguardante l'analisi degli strumenti di pianificazione di riferimento, ed in particolare riguardo alla compatibilità degli interventi con il PUC adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 134 del 29/07/2020 e pubblicato sul BURAS n50 del 20/08/2020 , gli interventi in oggetto risultano ricadenti nelle zone con le destinazioni d'uso individuate dal piano di seguito elencate:

- Articolo 46 Sottozona D2 – Subzona D2a: insediamenti commerciali direzionali e ricettivi;
- Articolo 59 Sottozone Zone D3.1 - Espansioni non residenziali in programma con Progetto Norma di Olbia centro;
- Articolo 82 Sottozona E2 - Aree di primaria importanza per la funzione agricolo produttiva;
- Articolo 88 Zone H 2 di salvaguardia paesaggistico ambientale.

Si evidenzia che nelle aree indicate con H2 nel PUC e V nel PdF non sono presenti vincoli ai sensi del DLgs 42/2004;

Rispetto a tali zone gli interventi in oggetto risultano non coerenti, tuttavia, considerando che il PUC adottato prevede il passaggio di una Linea metropolitana (PUM) di collegamento tra la linea ferroviaria e l'aeroporto di Olbia Costa Smeralda che attraversa, seppur con un percorso leggermente diverso, le medesime zone omogenee, si è ritenuto plausibile considerare la fattibilità del progetto ivi presentato ai fini di un significativo efficientamento della rete infrastrutturale locale sostanzialmente conforme con le previsioni del PUC.

Nel complesso quindi, non si riscontrano difformità inconciliabili con le NTA dei piani comunali vigenti.

D.2 BENI CULTURALI

La ricognizione dei Beni culturali di cui alla parte seconda del D.Lgs. 42/2004 e smi, condotta sulla scorta delle fonti conoscitive consultate anzidette, mette in evidenza **l'assenza di beni di interesse culturale** dichiarato nell'ambito del territorio attraversato dalla infrastruttura ferroviaria in progetto.

D.3 BENI PAESAGGISTICI

Come si evince dalla consultazione della dell'elaborato cartografico Carta dei vincoli e delle tutele allegato alla presente Relazione, il contesto territoriale all'interno del quale sono collocate le opere in progetto risulta connotato da una elevata presenza di Beni paesaggistici, soprattutto concentrati lungo l'ambito costiero.

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A	FOGLIO 40 di 44

Considerando che le opere in progetto e le aree di cantiere fisso risultano ricadere all'interno della Fascia costiera di cui all'art. 143 del DLgs 42/2004 e s.m.i., di seguito si riportano le prescrizioni delle NTA del PPR relativi a tale contesto:

Ai sensi dell'art. 20 delle NTA del PPR, nella fascia costiera si osserva la seguente disciplina:

[...]

a) *Nelle aree inedificate è precluso qualunque intervento di trasformazione, ad eccezione di quelli previsti dall'art. 12 e dal successivo comma 2;*

b) *Non è comunque ammessa la realizzazione di:*

1. *nuove strade extraurbane di dimensioni superiori alle due corsie, fatte salve quelle di preminente interesse statale e regionale, per le quali sia in corso la procedura di valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell'Ambiente, autorizzate dalla Giunta Regionale;*
2. *nuovi interventi edificatori a carattere industriale e grande distribuzione commerciale;*
3. *nuovi campeggi e strutture ricettive connesse a campi da golf, aree attrezzate di camper.*

2. *Fermo quanto previsto dal comma precedente, possono essere realizzati i seguenti interventi:*

1. *nell'ambito urbano, previa approvazione dei P.U.C.:*

a. *trasformazioni finalizzate alla realizzazione di residenze, servizi e ricettività solo se contigue ai centri abitati e subordinate alla preventiva verifica della compatibilità del carico sostenibile del litorale e del fabbisogno di ulteriori posti letto;*

2. *nelle aree già interessate da insediamenti turistici o produttivi, previa intesa ai sensi dell'art. 11, 1° comma lett. c):*

a. *riqualificazione urbanistica e architettonica degli insediamenti turistici o produttivi esistenti;*

b. *riuso e trasformazione a scopo turistico-ricettivo di edifici esistenti;*

c. *completamento degli insediamenti esistenti;*

3. in tutta la fascia costiera:

a. *interventi di conservazione, gestione e valorizzazione dei beni paesaggistici;*

b. infrastrutture puntuali o di rete, purché previste nei piani settoriali, preventivamente adeguati al P.P.R.

3. *Gli interventi di cui al precedente comma 2 si attuano:*

	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA					
ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA	PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0002001	REV. A	FOGLIO 41 di 44

- a. *attraverso la predisposizione dei nuovi PUC in adeguamento alle disposizioni del P.P.R., secondo la disciplina vigente;*
- b. *tramite intesa nelle more della predisposizione del PUC, e comunque non oltre i dodici mesi, o successivamente alla sua approvazione qualora non sia stato previsto in sede di adeguamento. L'intesa si attua ai sensi dell'art. 11, comma 1, lett. c), in considerazione della valenza strategica della fascia costiera. Le intese valutano le esigenze di gestione integrata delle risorse, assicurando un equilibrio sostenibile tra la pressione dei fattori insediativi e produttivi e la conservazione dell'habitat naturale, seguendo le indicazioni della Raccomandazione del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 maggio 2002 relativa all'attuazione della "Gestione integrata delle zone costiere" (GIZC) in Europa (2002/413/CE) e del "Mediterranean Action Plan" (MAP), elaborato nell'ambito della Convenzione di Barcellona. A tal fine, in sede di intesa, la Regione si può avvalere di specifiche conoscenze e competenze attraverso un apposito comitato per la qualità paesaggistica e architettonica.*

4. *Fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali si applicano le disposizioni di cui all'art. 15.*

L'art.20 conclude con il comma 4 che rimanda alle norme transitorie dell'art. 15 nel caso in cui lo strumento urbanistico comunale debba ancora essere adeguato al PPR.

Attualmente, lo strumento urbanistico del Comune di Olbia di cui si è data trattazione al precedente paragrafo, si trova in un periodo transitorio dove vigono le norme di salvaguardia in quanto il Nuovo PUC in adeguamento al PPR è stato solamente adottato e non ancora approvato. Viste le prescrizioni del PPR di cui all'art.20 succitato, comma 2 punto 3, gli interventi in oggetto risultano coerenti con gli indirizzi del PPR e potenzialmente adottabili dal PUC comunale in fase di adeguamento al PPR.

D.4 LE AREE NATURALI PROTETTE E LA RETE NATURA 2000

Come premesso al precedente paragrafo nell'ambito del presente studio, ai sensi dell'art. 8 comma 3 lett. b) e c) delle norme del PPR, sono state considerate come aree naturali protette:

- i Parchi nazionali e regionali e le altre aree protette ai sensi della LQN 394/91;
- il Sistema regionale dei parchi, delle riserve e dei monumenti naturali LR 31/89;
- le Oasi permanenti di protezione faunistica;
- le Aree a gestione speciale Ente foreste.

	<p style="text-align: center;">PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA</p>					
<p style="text-align: center;">ANALISI DEI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA</p>	<p>PROGETTO RR00</p>	<p>LOTTO 10</p>	<p>CODIFICA R22RG</p>	<p>DOCUMENTO IM0002001</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 42 di 44</p>

Tali elementi non risultano essere interessati dalle opere in progetto e relative aree di cantiere fisso.

Per quanto riguarda la Rete Natura 2000, si evidenzia esclusivamente la presenza della **ZPS ITB013019 “Isole del Nord – Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro”** ad una distanza minima di circa **4,2 km dalle opere in progetto** per la quale si è proceduto ad avviare uno screening VINCA che non rileva rischi di potenziali impatti.



PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA
COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA

ANALISI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA
ALLEGATO I - BENI PAESAGGISTICI VINCOLATI

PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0000001	REV. A	FOGLIO 2 di 8
------------------	-------------	-------------------	------------------------	-----------	------------------

ALLEGATO I

Ricognizione dei beni paesaggistici vincolati e delle aree naturali protette



PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA
COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA

ANALISI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA
ALLEGATO I - BENI PAESAGGISTICI VINCOLATI

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R22RG	IM0000001	A	3 di 8

Ricognizione dei beni paesaggistici vincolati

Aree tutelate per legge elencate all'art 143 del D.Lgs 42/200

BENI PAESAGGISTICI VINCOLATI ART 143 del D.lgs 42/2004

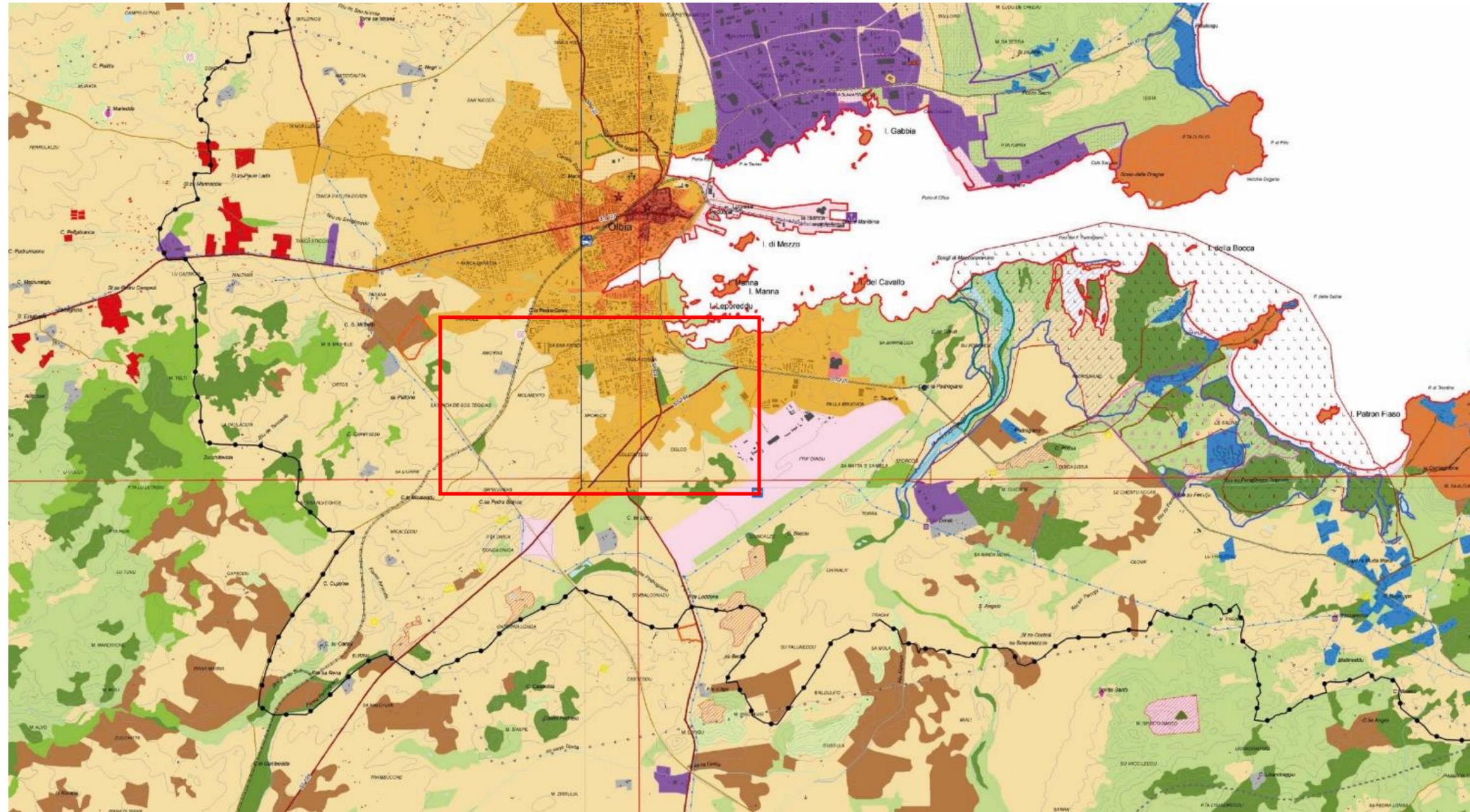


Fig.1 PPR Regione Sardegna_ Cartografia degli Ambiti di paesaggio costieri

LEGENDA PPR

Area interessata dal progetto

ASSETTO AMBIENTALE

BENI PAESAGGISTICI AMBIENTALI EX ART. 143 D.Lgs. N°42/04 e succ. mod.

- Fascia costiera
- Silenzi a baie e promontori, falde e piccole isole
- Campi dunari e sistemi di spiaggia
- Zone umide costiere
- Aree a quota superiore ai 500 m s.l.m.
- Aree rocciose di cresta
- Laghi naturali, invasi artificiali, stagni, lagune
- Fiumi, torrenti e altri corsi d'acqua
- Praterie e formazioni steppiche
- Praterie di posidonia oceanica
- Aree di notevole interesse naturalistico:
 - Area di notevole interesse faunistico
 - Area di notevole interesse botanico e fitogeografico
- Grotte, caverne
- Alberi monumentali
- Monumenti naturali istituiti l.r. 31/89

BENI PAESAGGISTICI AMBIENTALI EX ART. 142 D.Lgs. N°42/04 e succ. mod.

- Parchi e aree protette nazionali l.g.n. 304/91
- Vulcani
- Boschi e foreste (Art. 2 Comma 6 D.Lgs. 227/01)
- Aree gravate da usi civili

COMPONENTI DI PAESAGGIO CON VALENZA AMBIENTALE

Dalla carta dell'Uso del Suolo 1:25.000

AREE NATURALI E SUBNATURALI

- Vegetazione a macchia e in aree umide
- Aree con vegetazione rada > 5% e < 42% formazioni di ripa non arboree, macchia mediterranea, letti di torrenti di ampiezza superiore a 25 m, paludi interne, paludi salmastre, pareti rocciose
- Boschi
- Boschi misti di conifere e latifoglie, boschi di latifoglie

AREE SEMINATURALI

- Praterie
- Prati stabili; aree a pascolo naturale; casupoli e arbusteti; gariga; aree a ricolonizzazione naturale.
- Sughereto; castagneti da frutto

AREE AD UTILIZZAZIONE AGRO-FORESTALE

- Culture specializzate e arboree
- Vigneti; Frutti e frutti minori; olivi; culture temporanee associate all'olivo; culture temporanee associate al vigneto; culture temporanee associate ad altre culture permanenti.
- Impianti boschivi artificiali
- Boschi di conifere; Pioppeti, saliceti, eucalitteti; altri impianti arborei da legno; arboricoltura con essenze forestali di conifere; aree a ricolonizzazione artificiale.
- Culture erbacee specializzate, aree agroforestali, aree incolte
- Seminativi in aree non irrigue; prati artificiali; seminativi semplici e culture orticole a pieno campo; risaie; viti; culture in serra; sistemi culturali e particolari complessi; aree prevalentemente occupate da culture agrarie con presenza di spazi naturali importanti; aree agroforestali; aree incolte.

AREE DI INTERESSE NATURALISTICO ISTITUZIONALMENTE TUTELATE

- Siti di interesse comunitario
- Zone di protezione speciale
- Sistema regionale dei parchi, delle riserve e dei monumenti naturali l.r. 31/89
- Casi permanenti di protezione faunistica
- Aree gestione speciale ente foreste

AREE DI RECUPERO AMBIENTALE

ANAGRAFE SITI INQUINATI D.Lgs. 22/97 E D.M. 47/1/99

- Siti inquinati
- Aree di rispetto dei siti inquinati
- Siti amianto
- Aree minerarie dismesse

AREE DEGRADATE

- Discariche
- Scavi

ASSETTO STORICO CULTURALE

BENI PAESAGGISTICI EX ART. 136 D.Lgs. N°42/04 e succ. mod. VINCOLI

- ★ Architettonico
- Vincoli ex l. 1497/20

BENI PAESAGGISTICI EX ART. 142 D.Lgs. N°42/04 e succ. mod. VINCOLI

- ★ Archeologico

BENI PAESAGGISTICI EX ART. 143 D.Lgs. N°42/04 e succ. mod. AREE CARATTERIZZATE DA EDIFICI E MANUFATTI DI VALENZA STORICO - CULTURALE

- Aree caratterizzate da presistenze con valenza storico culturale

BENI DI INTERESSE PALEONTOLOGICO

LUOGHI DI CULTO DAL PREISTORICO ALL'ALTO MEDIOEVO

- Circolo megalitico
- Monte
- Tophet
- Fonte-pozzo
- Tempio

AREE FUNERARIE DAL PREISTORICO ALL'ALTO MEDIOEVO

- Allee couverte
- Domus de janas
- Ipogeo funerario
- Dolmen
- Grotta
- Necropoli
- Tomba
- Cristallo
- Tomba dei giganti
- Bello
- Sepultura

INSEDIAMENTI ARCHEOLOGICI DAL PRENUMERICO ALL'ETA' MODERNA, COMPRESI SIA INSEDIAMENTI TIPO VILLAGGIO, SIA INSEDIAMENTI DI TIPO URBANO, SIA INSEDIAMENTI RURALI

- Abitato
- Cava
- Deposito
- Arilcastro
- Cisterna
- Inseidamento
- Capanne
- Complesso
- Nuraghe
- Rinverimenti
- Ruderi
- Presenza pronuragica
- Terme
- Villaggio
- Grotta riparo
- Chiesa
- Santuario
- Convento
- Cripta
- Abbatia
- Cumbesitas
- Oratorio
- Cappella
- Seminario

ARCHITETTURE RELIGIOSE MEDIOEVALI, MODERNE E CONTEMPORANEE

ARCHITETTURE MILITARI STORICHE SINO ALLA II GUERRA MONDIALE

- Castello fortificazioni
- Castello
- Torre

AREE CARATTERIZZATE DA INSEDIAMENTI STORICI

- CENTRI DI ANTICA E PRIMA FORMAZIONE
- INSEDIAMENTO SPARSO, MEDAI, FURRIADROXIU, BODDEU, CULIU, STAZZO

BENI IDENTITARI EX ARTT. 5 E 9 N.T.A.

AREE CARATTERIZZATE DA PRESENZA DI EDIFICI E MANUFATTI DI VALENZA STORICO-CULTURALE

ELEMENTI INDIVIDUI STORICO-ARTISTICI DAL PREISTORICO AL CONTEMPORANEO, COMPRESI RAPPRESENTAZIONI ICONICHE O ANICONICHE DI CARATTERE RELIGIOSO, POLITICO, MILITARE

- Fontana
- Portale
- Pozzo
- Scalainata
- Seratoio
- Statua
- Palatio
- Forno
- Struttura

ARCHEOLOGIE INDUSTRIALI E AREE ESTRATTIVE, ARCHITETTURE E AREE PRODUTTIVE STORICHE

- Tonara
- Mulino
- Qualchiera

ARCHITETTURE SPECIALISTICHE, CIVILI STORICHE

- Caserma forestale
- Collegio
- Edificio
- Albergo
- Vila
- Palazzo
- Casa
- Fabbricato
- Scuola
- Dogana
- Monte granatico
- Municipio

RETI ED ELEMENTI CONNETTIVI

RETE INFRASTRUTTURALE STORICA

- Faro
- Porto storico
- Acquedotto
- Porto
- Strada
- Stazione

TRAME E MANUFATTI DEL PAESAGGIO AGRO-PASTORALE STORICO-CULTURALE

- AREE DI INSEDIAMENTO PRODUTTIVO DI INTERESSE STORICO-CULTURALE
- Area dell'organizzazione mineraria
- Area delle saline storiche
- Area della bonifica
- Parco geomorfologico ambientale e storico d.m. ambiente 2054/01

ASSETTO INSEDIATIVO

EDIFICATO URBANO

- CENTRI DI ANTICA E PRIMA FORMAZIONE
- ESPANSIONI FINO AGLI ANNI 50
- ESPANSIONI RECENTI
- EDIFICATO URBANO DIFFUSO

EDIFICATO IN ZONA AGRICOLA

- INSEDIAMENTO STORICO SPARSO (Medau, furriadroxiu, stazzo)

NUCLEI, CASE SPARSE E INSEDIAMENTI SPECIALIZZATI

INSEDIAMENTI TURISTICI

- INSEDIAMENTI TURISTICI

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI A CARATTERE INDUSTRIALE, ARTIGIANALE E COMMERCIALE

- Grandi aree industriali
- Inseidamenti produttivi
- Grande distribuzione commerciale

AREE ESTRATTIVE: CAVE E MINIERE

- Aree estrattive di seconda categoria (zoni)
- Aree estrattive di prima categoria (miniere)
- Saline

AREE SPECIALI

- AREE SPECIALI (GRANDI ATTREZZATURE DI SERVIZIO PUBBLICO PER ISTRUZIONE, SANITA', RICERCA E SPORT) E AREE MILITARI

SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE

AREE DELLE INFRASTRUTTURE

NODI DEI TRASPORTI

- Aeroporto nazionale
- Aeroporto regionale
- Aeroporto militare
- Porto industriale
- Terminal industriale
- Porto commerciale
- Porto commerciale/turistico
- Porto turistico
- Stazioni ferroviarie

RETE DELLA VIABILITA'

- Strade statali e provinciali
- Strade a specifica valenza paesaggistica e panoramica
- Strade di fruizione turistica
- Strade statali e provinciali a specifica valenza paesaggistica e panoramica
- Strade statali e provinciali a specifica valenza paesaggistica e panoramica di fruizione turistica
- Reti stradali locali
- Strade in costruzione
- Impianti ferroviari lineari
- Impianti ferroviari lineari a specifica valenza paesaggistica e panoramica

CICLO DEI RIFIUTI

- Discarica rifiuti
- Impianto di trattamento e/o incenerimento rifiuti

CICLO DELLE ACQUE

- Depuratori
- Condotta idrica
- Bacini artificiali e specchi d'acqua temporanei

CICLO DELL'ENERGIA ELETTRICA

- Centrale elettrica
- Linea elettrica

CAMPI EOLICI

- Impianti eolici in realizzazione
- Impianti eolici realizzati
- Aree interessate da impianti eolici

BENI PAESAGGISTICI VINCOLATI ART 143 del D.lgs 42/2004

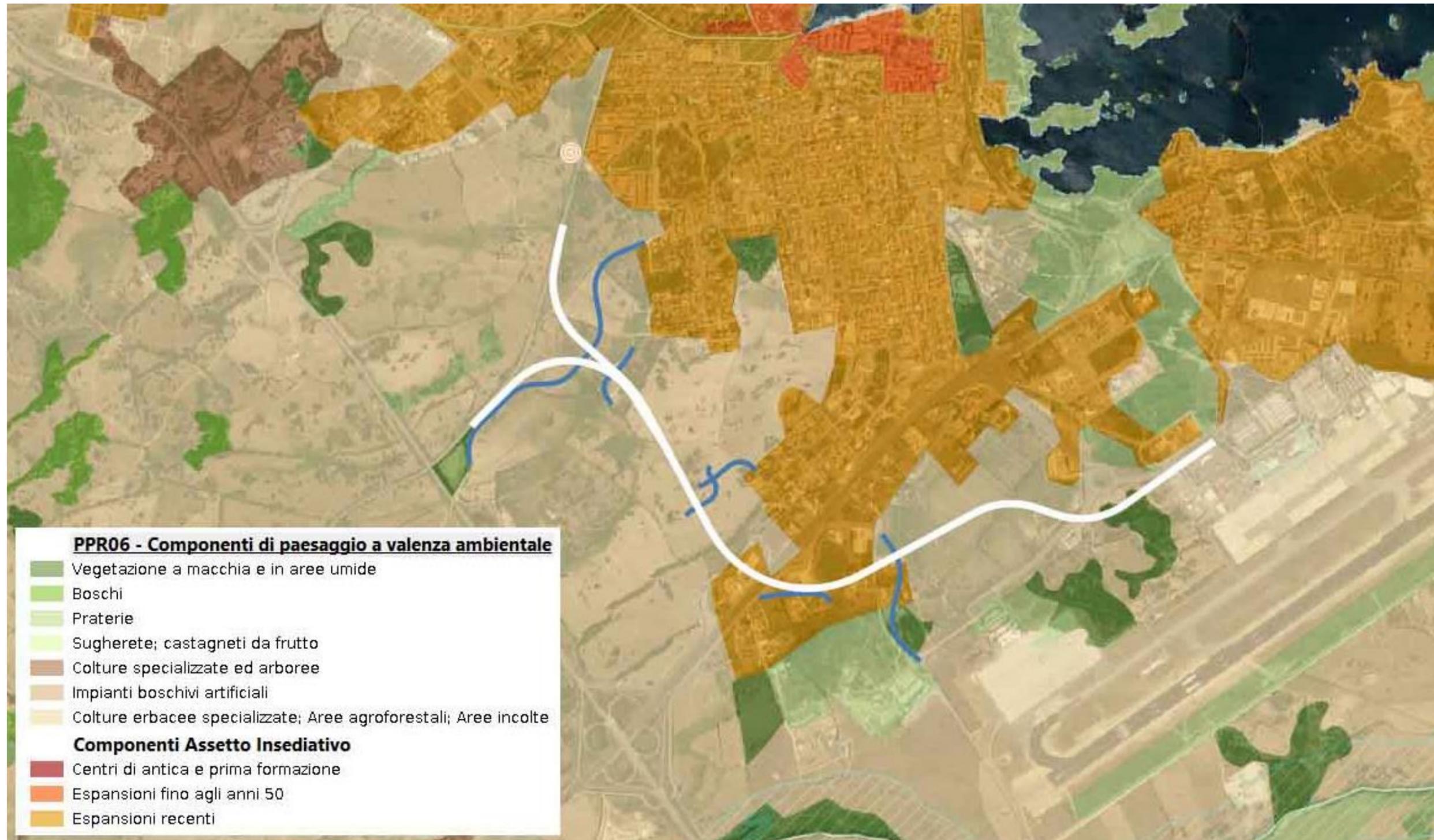
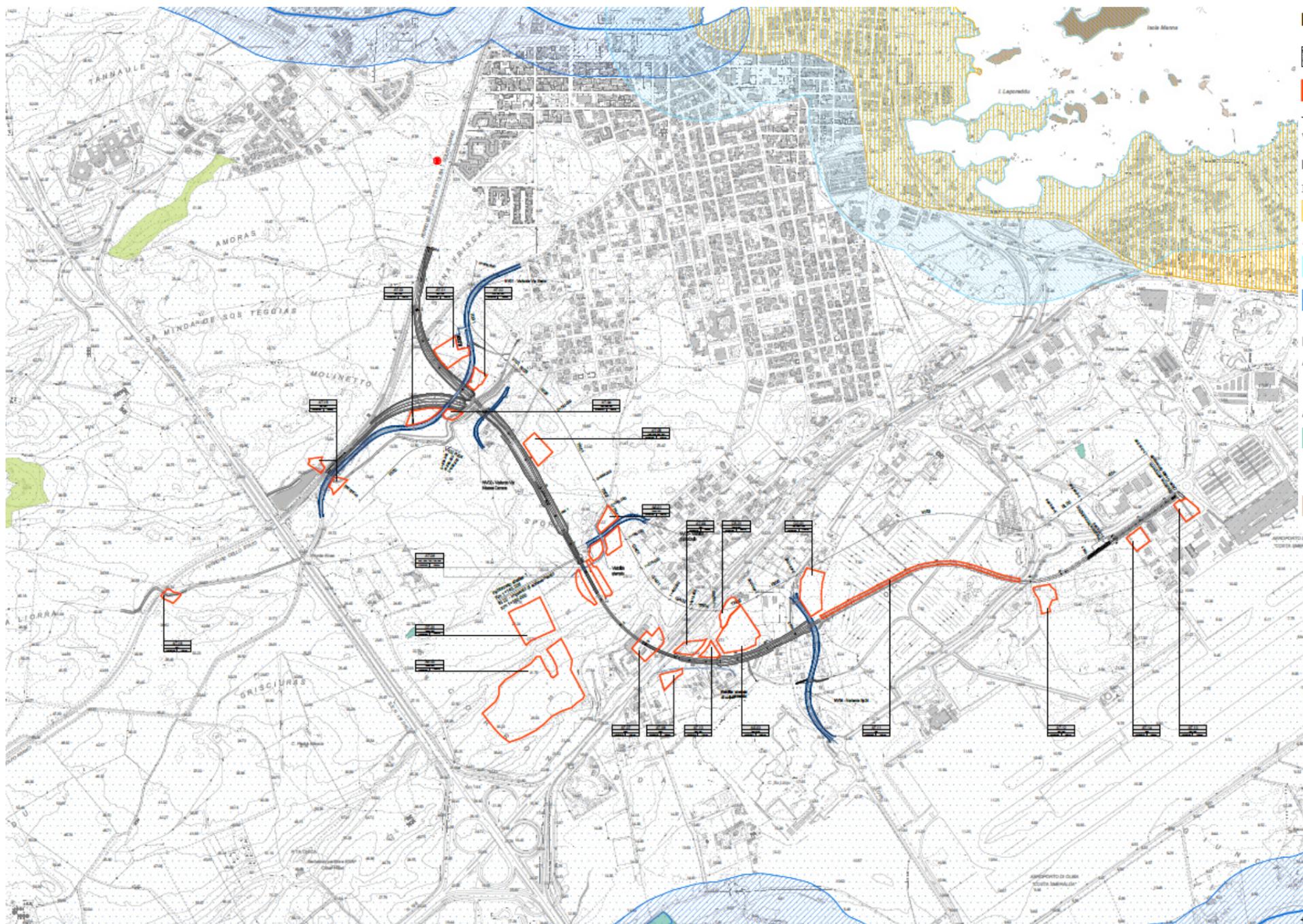


Fig.2 Sovrapposizione PPR e progetto - Rapporto tra interventi di progetto e componenti paesaggistiche

CARTA DEI VINCOLI DELLE TUTELE

ANALISI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA
ALLEGATO I - BENI PAESAGGISTICI VINCOLATI

PROGETTO RR00	LOTTO 10	CODIFICA R22RG	DOCUMENTO IM0000001	REV. A	FOGLIO 7 di 8
------------------	-------------	-------------------	------------------------	-----------	------------------



LEGENDA

-  Tracciato ferroviario di progetto
-  Aree di cantiere
-  Opere viarie connesse

Vincoli e regimi di tutela

Beni paesaggistici ai sensi della Parte III del D.lgs. 42/2004 s.m.i

Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.)

-  Beni areali

Aree tutelate per legge (ex art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i)

-  a) territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia
-  c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna

Piano paesaggistico (ex art. 143 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i)

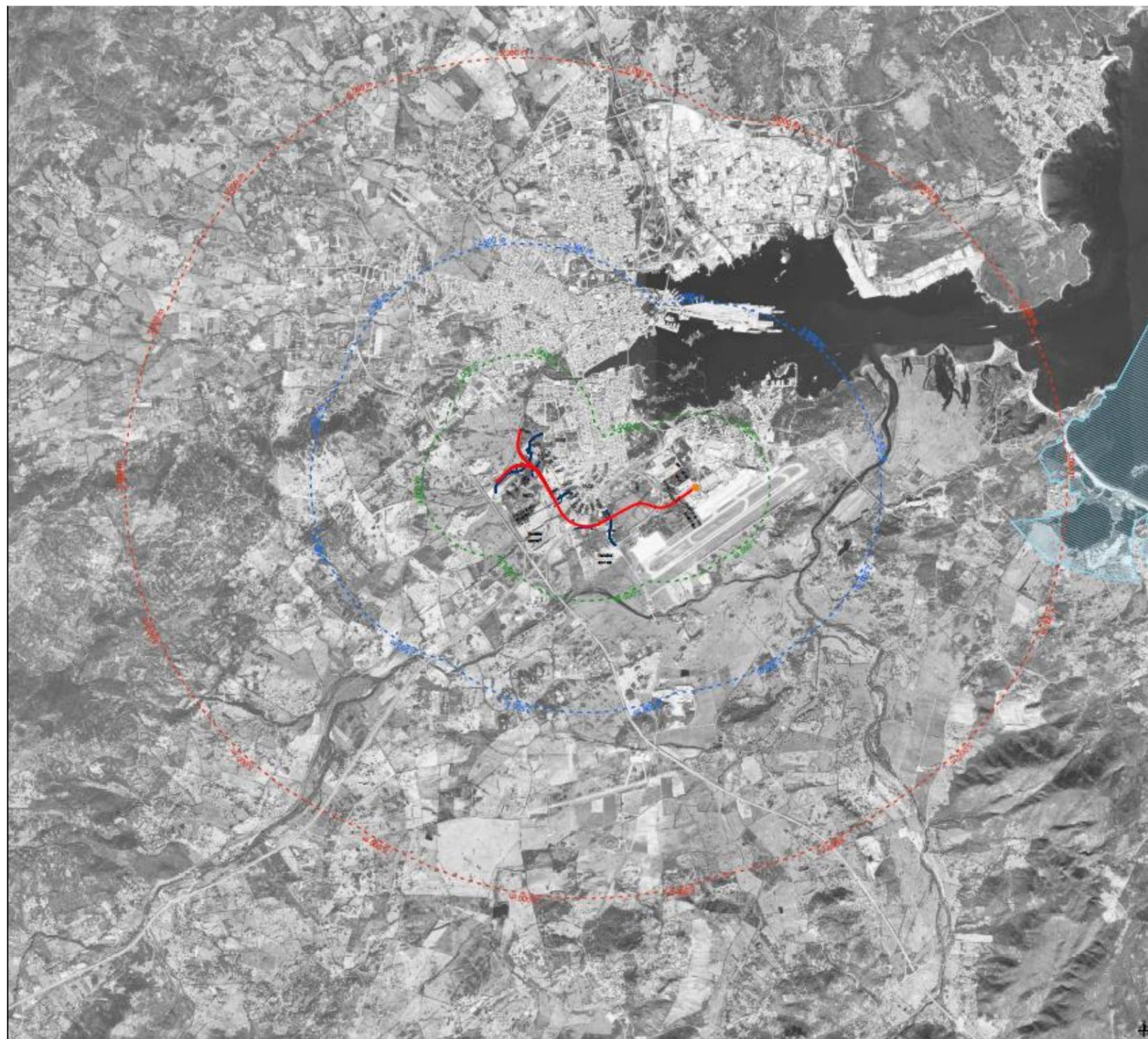
Assetto storico-culturale

-  Nuraghe

Assetto ambientale

-  Laghi, invasi e stagni
-  Fascia costiera
-  Scogli e piccole isole

AREE NATURA 2000



LEGENDA

-  Tracciato ferroviario di progetto
-  Opere viarie connesse
-  Stazioni

Rete Natura 2000

-  ZPS - Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro - ITB013019

Fasce di distanza dall'asse linea

-  1.000 m
-  2.500 m
-  5.000 m



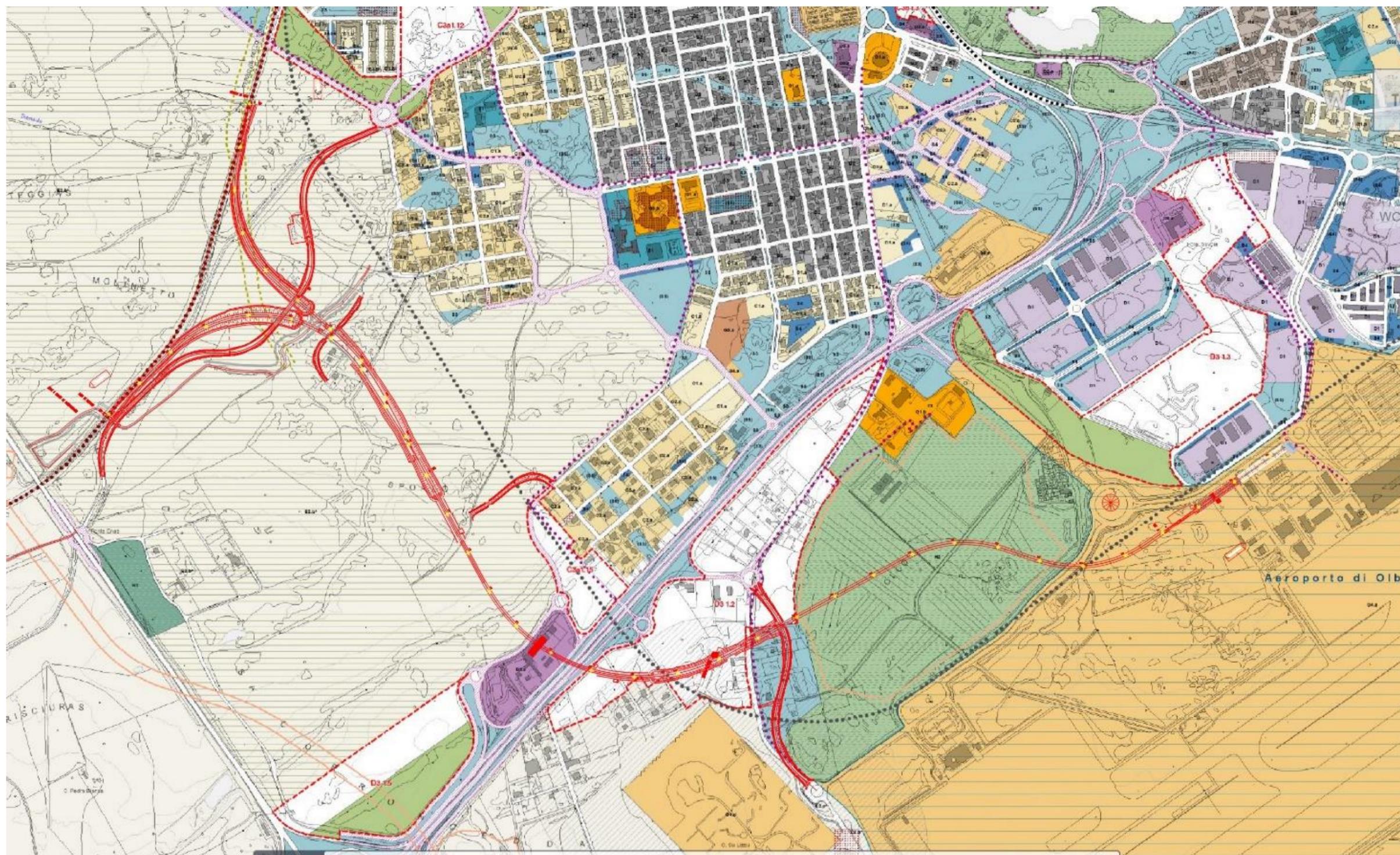
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA
COLLEGAMENTO AEROPORTO OLBIA

ANALISI VINCOLI E PIANIFICAZIONE URBANISTICA
ALLEGATO II – RICOGNIZIONE PUC

PROGETTO	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RR00	10	R22RG	IM0000001	A	2 di 5

ALLEGATO II
Ricognizione Piano Urbanistico Comunale

PUC_Sovrapposizione del progetto con il Piano Urbanistico Comunale adottato (Agosto 2020)



PUC - LEGENDA

Ambiti di applicazione della disciplina

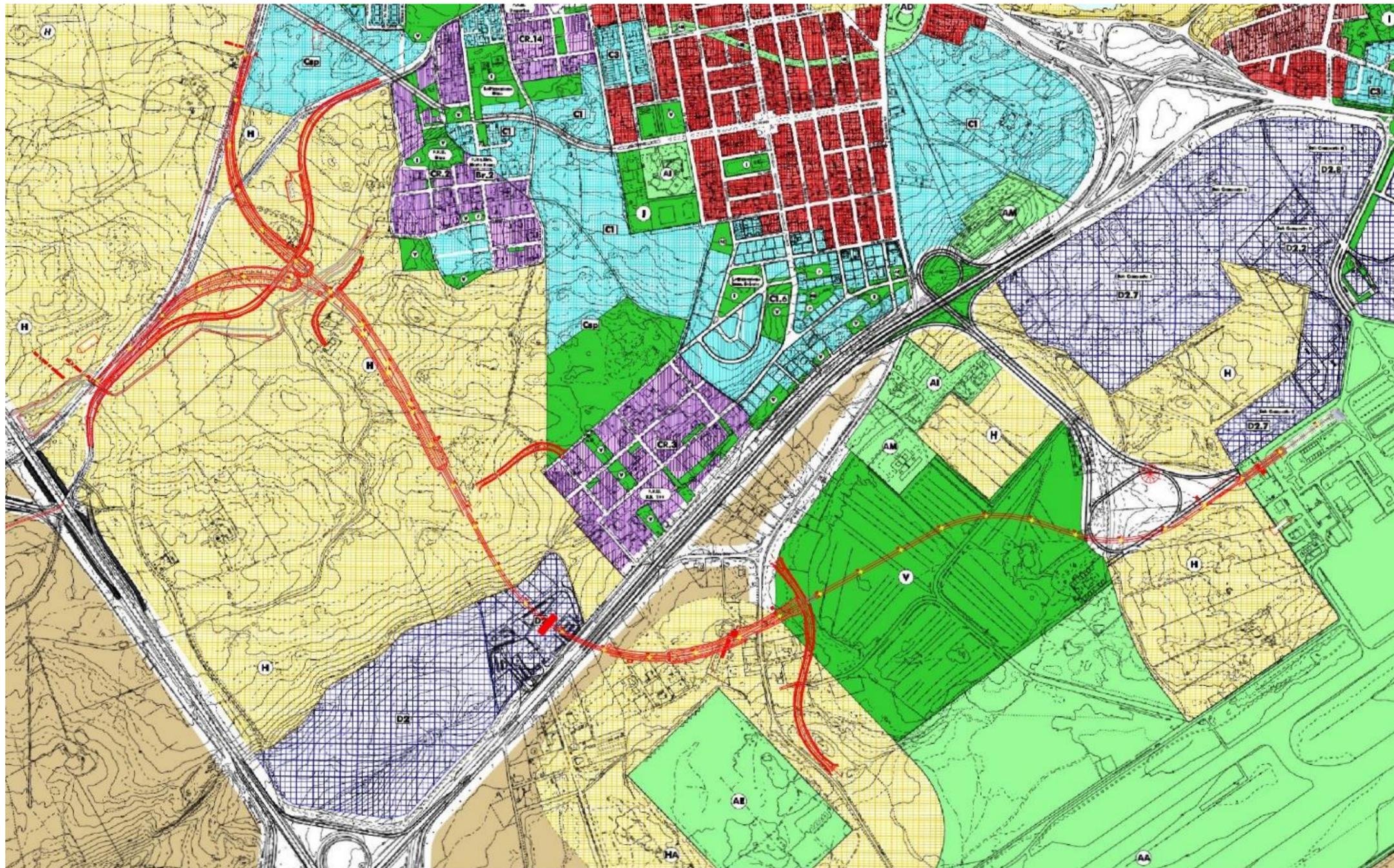
Disciplina urbanistica

- Perimetro centro matrice da PPR
- A - Centro Storico
- A1 - Tessuti urbani con impianto storico urbanistico e architettonico conservato
- A2 - Tessuti urbani alterati da riqualificare
- A3 - Singolarità storico architettoniche e identitarie
- B1 - Zone di completamento residenziale da riqualificare
- B2 - Zone di completamento residenziale dense
- B3 - Zone di completamento residenziale rade
- B4 - Zone di completamento residenziale a bassa densità
- B5 - Zone di completamento residenziale sature
 - B5.a - Zone di completamento soggette a Piano Particolareggiato convenzionato
 - B5.b - Zone di completamento di risanamento e manutenzione
 - B5.c - Zone di completamento soggette a Piano di Riqualificazione convenzionato
- B# - Zone di completamento residenziale con mantenimento del volume esistente
- B - Zona B Nucleo insediativo di Porto Rotondo [subzone (a) e (b)]
- C1 - Espansioni pianificate
 - C1.a - Piani di lottizzazione attuati o in corso di realizzazione
 - C1.b - Insediamenti di edilizia residenziale pubblica o sociale
- C2 - Edificato spontaneo
 - C2.a - Ambiti sottoposti a Piani di Risanamento Urbanistico
 - C2.b - Ambito di risanamento urbanistico
 - C2.c - Edificato spontaneo consolidato
- PA convenzionati in corso
- D1 - Tessuto produttivo consolidato pianificato
- D2 - Tessuto produttivo consolidato non pianificato
 - D2.a - Insediamenti commerciali, direzionali e ricettivi
 - D2.b - Insediamenti produttivi artigianali
 - D2.c - Insediamenti produttivi artigianali oggetto di sanatoria edilizia
- D4 - Aree interessate da attività di coltivazione e lavorazione di minerali
- E2 - Aree agricole di primaria importanza per la funzione agricola produttiva
 - E2.a - Aree di primaria importanza in terreni irrigui
 - E2.b - Aree di primaria importanza in terreni non irrigui
 - E2.c - Aree di primaria importanza di supporto alle attività zootecniche tradizionali
- E5 - Aree agricole marginali nelle quali garantire condizioni adeguate di stabilità ambientale
 - E5.a - Aree agricole con marginalità moderata utilizzabili anche con attività agro-zootecniche estensive a basso impatto e attività silvo-pastorali
 - E5.b - Aree agricole con marginalità elevata utilizzabili per scopi silvo-culturali
 - E5.c - Aree agricole con marginalità elevata e con funzioni di protezione del suolo ed esigenze di conservazione

- F1 - Insediamenti turistici pianificati
 - F1.a - Insediamenti alberghieri pianificati
 - F1.b - Insediamenti turistico residenziali pianificati
- F2 - Insediamenti turistici realizzati in assenza di pianificazione attuativa
 - F2.a - Insediamenti turistico ricettivi ed alberghieri
 - F2.b - Insediamenti turistico residenziali
- F3 - Campeggi
- F4 - Insediamenti turistico alberghieri di nuovo impianto
- F5 - Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica
- G1 - Attrezzature di servizio urbano
 - G1.a - Strutture direzionali e amministrative
 - G1.b - Strutture per l'istruzione superiore e per la ricerca
 - G1.c - Strutture e servizi per la cultura
 - G1.d - Strutture sanitarie
 - G1.e - Piattaforma Tecnologica Europea - PTE
- G2 - Parchi, strutture per lo sport e il tempo libero
 - G2.a - Parchi urbani e territoriali
 - G2.b - Impianti e attrezzature sportive di interesse urbano
 - G2.c - Attrezzature territoriali per il tempo libero e lo sport
- G3 - Aree di presidio militare e per la sicurezza
 - G3.a - Presidi di pubblica sicurezza
 - G3.b - Presidi militari
 - G3.c - Impianti di servizio alla navigazione marittima e aerea
- G4 - Infrastrutture tecnologiche e d'area vasta
 - G4.a - Sistema delle infrastrutture per la mobilità
 - G4.b - Infrastrutture per il diporto nautico
 - G4.c - Stazioni di servizio e distribuzione carburanti
 - G4.d - Impianti cimiteriali
 - G4.e - Impianti tecnologici
- H1 - Beni di interesse paesaggistico storico-culturale
- H2 - Beni di interesse paesaggistico ambientale
- S - Servizi e spazi pubblici urbani (S): da acquisire (S*): con intervento privato
- S1 - Aree per l'istruzione
- S2 - Aree per attrezzature di interesse comune
- S3 - Aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport
- S4 - Aree per parcheggi pubblici
- S5 - Aree disciplinate dal PUL
- Progetti norma
 - C3a - Espansioni residenziali in programma
 - C3b - Trasformazioni in programma
 - D3 - Tessuto produttivo in programma
- F5 - Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica
- aree per servizi

- Edifici in contratto
- Gestioni speciali
- Viabilità di progetto
- Tangenziale
- Linea metropolitana (PUM)
- Percorsi ciclopedonali (esistenti e di progetto)
- Stadi pedonali (PUL)
- Perimetro progetto nuova stazione I e II Fase
- Ampliamento porto turistico
- Canali esistenti
- Fasce di rispetto
- Aree interessate da opere per la riduzione del rischio idraulico (Piano Mancini)
- Aree interessate da opere per la riduzione del rischio idraulico (Progetto alternativo)
- Aree interessate da opere per la riduzione del rischio idraulico esterne al centro urbano
- Aree di ammassamento protezione civile
- Viabilità da dismettere
- Viabilità interrata
- Linea ferroviaria (PUM)

PIANO DI FABBRICAZIONE _Sovrapposizione del progetto con il Piano di Fabricazione (2004)



Zone per servizi pubblici di quartiere

V **Zone a verde naturale e attrezzato**

Zone per servizi di interesse generale

AA **Zone aeroportuali**

Zone di interesse naturale e di inedificabilità

Z **Zone di pregio naturalistico, geomorfologico e paesaggistico**

Z **Zone inedificabili di rispetto dell'abitato**

HA **Fascia di rispetto cimiteriale e depuratore**

Zone per la viabilità e la ferrovia

V **Zone per la viabilità**

F **Tracciato ferroviario**

Zone produttive

D2 **Zone terziarie e commerciali (D2)**