



COMUNE DI OLBIA



PIANO URBANISTICO COMUNALE

Relazione illustrativa

CAPOGRUPPO MANDATARIO:

Arch. Sergio Dinale

IL SINDACO

On. Settimo Nizzi

IL DIRIGENTE

Ing. Davide Molinari

Delibera di adozione n. _____ del _____
Delibera di approvazione n. _____ del _____

APRILE 2025

INDICE

1. INTRODUZIONE	1
1.1. Il percorso di redazione del Piano Urbanistico Comunale di Olbia.....	1
1.1.1. Gli indirizzi programmatici - 2014	1
1.2. L'aggiornamento del Quadro Programmatico Preliminare del 2018.....	2
1.2.1. Il Progetto urbanistico preliminare - 2019	2
1.2.2. Il piano adottato - 2020	10
1.2.3. Le osservazioni e le controdeduzioni - 2021	10
1.2.4. I rilievi della Regione Autonoma Sardegna - 2021	10
1.2.5. La revisione complessiva del PUC - 2025	10
1.3. Variazioni del contesto di riferimento.....	11
1.3.1. Le modifiche legislative	11
1.3.2. L'aggiornamento dello studio di assetto idrogeologico.	11
1.3.3. Le opere di mitigazione del rischio idraulico	15
1.3.4. L'assetto socioeconomico	15
2. IL CONTESTO TERRITORIALE: ELEMENTI DI SINTESI	16
2.1. Il percorso del riordino delle conoscenze.....	16
2.2. Il quadro territoriale	16
2.2.1. Caratteristiche generali del territorio di Olbia	16
2.3. Caratteristiche del territorio sotto il profilo paesaggistico	16
2.3.1. Articolazione del territorio	18
2.4. Il quadro della pianificazione comunale.....	21
2.4.1. Il Programma di Fabbricazione (PDF)	21
2.4.2. I principali strumento urbanistici attuativi	22
2.5. Le gestioni speciali.....	23
2.5.1. L'area portuale di Olbia	23
2.5.2. L'aeroporto di Olbia – Costa Smeralda	23
2.5.3. La ferrovia	24
2.5.4. L'area industriale provinciale Nord-Est Sardegna (CIPNES Gallura)	25
2.5.5. I siti di Rete Natura 2000 e l'area Marina Portetta	28
3. LA COSTRUZIONE DEI TEMI DI PIANO: ELEMENTI DI SPUNTO DAL PROCESSO PARTECIPATIVO	30
3.1. Il percorso partecipativo	30
3.2. L'esito del percorso partecipativo. Criticità e risorse	32
3.2.1. Area centrale: centro storico	32
3.2.2. Area centrale: Bandinu	35
3.2.3. Area centrale: Isticadeddu, Pesana, via Vittorio Veneto, via Barcellona	36
3.2.4. Area centrale: viale Aldo Moro	38
3.2.5. Area centrale: Poltu Quadu	40
3.2.6. Pittulongu	42
3.2.7. Berchideddu	44
3.2.8. San Pantaleo	45
3.2.9. Porto Rotondo e Rudalza	47
3.2.10. Multa Maria	49

3.3.	Temi generali: Criticità e risorse locali	52
3.3.1.	Problematiche generali	52
3.3.2.	Intercomunalità	52
3.3.3.	Coordinamento tra Enti	52
3.3.4.	Coordinamento tra PUC e strumenti attuativi	53
3.3.5.	Accordi tra pubblico e privato	53
3.3.6.	Sviluppi progettuali	53
4.	LA COSTRUZIONE DEL PROGETTO DI PIANO	57
4.1.	Il progetto territoriale	57
4.2.	Obiettivi e azioni: articolazione territoriali delle proposte di piano	59
4.2.1.	Olbia e Pittulongu	59
4.2.2.	Il nucleo di Pittulongu	66
4.2.3.	San Pantaleo e monti di Cugnana	66
4.2.4.	Multa Maria	66
4.2.5.	Berchideddu	67
4.2.6.	Porto Rotondo e golfo di Cugnana, Rudalza	68
4.4.	La mobilità.....	70
4.5.	Ricettività e settore turistico.....	70
4.6.	Paesaggio e territorio rurale	71
4.7.	Modelli insediativi e scelte tipologiche	71
5.	LE PREVISIONI DEL PUC 2025 E LE MODIFICHE APPORTATE	73
5.1.	Il nucleo centrale di Olbia	73
5.2.	San Pantaleo	78
5.3.	Multa Maria	79
5.4.	Berchideddu	81
5.5.	Porto Rotondo e Rudalza	83
5.6.	Gli ambiti turistico-ricettivi.....	85
6.	DIMENSIONAMENTO ABITATIVO	87
6.1.	Il dimensionamento: da dato a costruito	87
6.2.	Il dimensionamento residenziale	89
6.2.1.	Il dimensionamento degli ambiti di espansione residenziale in programma	89
6.2.2.	Il dimensionamento residenziale complessivo	91
6.2.3.	Conclusioni	93
7.	IL DIMENSIONAMENTO DELLE ZONE F TURISTICHE	95
7.1.	La fruibilità ottimale del litorale	95
7.1.1.	La fruibilità ottimale del litorale di Olbia	96
7.2.	Le volumetrie turistiche in zona F	104
7.2.1.	La ricettività turistico - alberghiera	108
7.3.	Il progetto urbanistico delle Zone F turistiche	109
7.3.1.	Criteri generali di progetto	109
7.3.2.	Il progetto per le zone turistiche e articolazione in zone omogenee	109
7.3.3.	Il dimensionamento delle Zone F turistiche	110
7.3.4.	Le zone di sviluppo turistico - ricettivo e dei servizi	113
8.	DIMENSIONAMENTO DEI SERVIZI	115
8.1.	Parametri standard di riferimento	115

8.2.	Zone S per servizi urbani	116
8.3.	Zona G per servizi generali	119

1. INTRODUZIONE

1.1. Il percorso di redazione del Piano Urbanistico Comunale di Olbia

1.1.1. Gli indirizzi programmatici - 2014

Gli “Indirizzi programmatici” contenuti nella Delibera del Consiglio Comunale di Olbia n° 47 del 19/5/2014, rappresentano il punto di partenza nel percorso di redazione del Piano Urbanistico Comunale di Olbia.

Il Documento programmatico preliminare votato dal Consiglio Comunale di Olbia rappresenta il punto di partenza e il riferimento di fondo nella predisposizione della presente relazione e della proposta progettuale in essa descritta.

Tralasciando in questa sede la lettura interpretativa del territorio di Olbia riportata nella Parte I del Documento Programmatico, alla quale si rinvia, è utile riassumere i punti direttamente riferibili ai contenuti propositivi.

Essi sono contenuti nella Parte II, Indirizzi operativi e, in particolare, nel capitolo A “La strategie e gli obiettivi” e nel capitolo E “I progetti urbani”.

Il PUC di Olbia dovrà basarsi sui seguenti obiettivi specifici:

conservazione, tutela e valorizzazione dell’identità storica, culturale e insediativa

- strategia di sviluppo sostenibile, tra identità urbana e innovazione
 - o valorizzazione risorse culturali: costruzione di un sistema integrato dei luoghi della cultura
 - o nuovo sistemi insediativi e riqualificazione dell’esistente
 - o promozione di strategie di bioarchitettura e bioedilizia
 - o potenziamento dei sistemi infrastrutturali
- controllo del consumo di suolo
- salvaguardia del territorio extraurbani
 - o connettere le aree agricole con il sistema produttivo e insediativo
 - o recupero e valorizzazione dei percorsi tradizionale
- potenziamento e riorganizzazione del sistema turistico
 - o migliorare la fruibilità e l’accessibilità
 - o ampliare la durata della stagione turistica (valorizzare i settori storico/culturali, qualità paesaggistiche e ambientali della costa, offerta dell’entroterra)
 - o creare itinerari turistici che coniughino turismo culturale con turismo ambientale (strutture golfistiche, talassoterapia, aromaterapia, strutture sportive, itinerari enogastronomici, ecc.)
- migliorare la connessione fisica e funzionale tra le parti agendo su accessibilità e fruibilità
 - o rafforzamento delle reti infrastrutturali dei servizi e attrezzature a supporto della vita comunitaria, del turismo, della produzione
 - o rivisitare gli assi portatore di servizi e i punti generatori di utenze di traffico in modo da alleggerire la pressione sui quartieri della città
- utilizzare la perequazione e compensazione e le incentivazioni edilizie per avviare la rigenerazione diffusa del territorio costruito

1.2. L'aggiornamento del Quadro Programmatico Preliminare del 2018

A seguito del cambio amministrativo con delibera del Consiglio Comunale n° 90 del 1/10/2018 sono state impartite ulteriori direttive per la redazione del PUC in adeguamento al PPR e al PAI.

In sintesi tali direttive prevedono:

- la razionalizzazione dell'edificato delle zone E, con specifico riferimento alle zone E4;
- il potenziamento della viabilità primaria e secondaria in ambito urbano con la formulazione di una proposta progettuale che preveda la demolizione dei viadotti a mare e realizzazione di tunnel di collegamento alternativo;
- maggiore dettaglio della parte normativa relativa all'attuazione dei progetti norma;
- ulteriore contenimento delle aree di espansione dei centri urbani;
- adeguamento del PUC in conformità alle disposizioni del Piano di Utilizzo dei Litorali;
- adeguamento del PUC rispetto alle opere di mitigazione del rischio idraulico;
- potenziamento del comparto turistico alberghiero;
- potenziamento della portualità esistente e previsione di nuova portualità;
- di stabilire che il progetto di piano depositato sia accompagnato e integrato da ulteriori Progetti Norma, Progetti integrati e Progetti di Sviluppo con riferimento alle fasce a prevalente sviluppo lineare prospicienti ai corsi d'acqua oltre al Rio Gadduresu, Rio Seligheddu, Rio San Nicola e Canale Zozò, anche al Rio Pasana, Rio Tannaule e Rio Paule Longa.

1.2.1. Il Progetto urbanistico preliminare - 2019

A seguito delle dell'entrata in vigore della L.R. 1/2019 (così detta legge di semplificazione) che ha sostituito l'art. 20 della L.R. 45/1989 modificando il procedimento di formazione del Piano Urbanistico Comunale (PUC), si è reso necessario predisporre il Piano Urbanistico Preliminare introdotto dalla legge stessa.

I contenuti del Piano Urbanistico Preliminare

I principali contenuti progettuali del Piano Urbanistico Preliminare, in relazione alle direttive alla Delibera del Consiglio Comunale n° 90 sopra riportate, sono in sintesi i seguenti:

Territorio urbano e forma dell'insediamento

Sono previsti esclusivamente interventi di ri-marginatura della forma urbana. attuale. In particolare vengono completati i margini lungo le principali direttrici di uscita dal nucleo urbano principale abbandonando ogni ipotesi di saturazione delle aree comprese tra le direttrici urbanizzate stesse. Le aree non occupate dall'edificazione, interne all'area delimitata dalla circonvallazione rimangono destinate all'attività agricola; ciò anche ai fini della minore impermeabilizzazione dei suoli e quindi della salvaguardia idrogeologica.

Assetto viabilistico e della mobilità

Relativamente alla rete viaria le proposte riguardano due livelli di intervento:

a scala urbana-territoriale:

- realizzazione del tracciato Olbia-Arzachena (variante SS 125) lungo la valle del rio San Giovanni,

- completo interrimento della strada del lungo mare in modo da aprire sia il bacino del porto Romano sia il bacino di Redipuglia e in modo da completare la riqualificazione complessiva dell'affaccio verso il mare,

questi interventi si integrano con la riorganizzazione del tracciato della SS 597 (Sassari - Olbia) nel tratto di arrivo a Olbia e alla sistemazione tra la SS 597 stessa e la SS 125;

a scala urbana-locale:

- completamento della circonvallazione interna (da via Vicenza a sud a via Veronese a nord)
- realizzazione del tracciato alternativo a via Aldo Moro finalizzato alla riduzione del traffico sulla stessa via Aldo Moro e a individuare una ulteriore alternativa al tracciato della SS 125
- un insieme di interventi di completamento della maglia viaria urbana i più rilevanti dei quali sono:
 - o il prolungamento verso nord di via Veronese fino al suo congiungimento con l'area della Basa,
 - o l'individuazione di una nuova strada di accesso dalla SS 597 Olbia Sassari (congiungimento con via Vicenza e quindi con la circonvallazione interna),
 - o la sistemazione del nodo di via Galvani;
- un insieme di nuovi tracciati di alternativi alla viabilità attuale i più rilevanti dei quali sono:
 - o la realizzazione di nuovi tracciati viari di accesso a Porto Rotondo,
 - o la sistemazione dei nodi della SS 125 a Multa Maria,
 - o l'individuazione di una alternativa alla SS 125 in corrispondenza dell'Ospedale Mater Olbia,
 - o la realizzazione di una nuova strada di accesso al porto turistico Marina di Olbia.

Relativamente alla mobilità non automobilistica si prevede:

- la realizzazione della linea metropolitana di superficie, connessa alla linea ferroviaria e di collegamento tra le grandi polarità urbane (stazione marittima dell'Isola Bianca, Aeroporto, Area produttiva CIPNES, Ospedale)
- la realizzazione di una rete ciclopeditone

Portualità

Sono previsti i seguenti interventi:

- realizzazione di una nuova area portuale a sud del Molo Brin fino a coinvolgere il bacino di viale Redipuglia
- ampliamento verso est del porto turistico Marina di Olbia

Strutture turistiche e ricettive

Gli interventi di rafforzamento dell'offerta turistica sono indirizzati verso:

- l'incremento di posti letto alberghieri; sono previste nuove strutture ricettive a Portisco, Porto Rotondo,
- la realizzazione di strutture turistiche, in particolare impianti golfistici, con annesse strutture alberghiere; questi impianti sono localizzati al confine nord con Arzachena, a Rudalza, a Pittulongu, a Multa Maria.

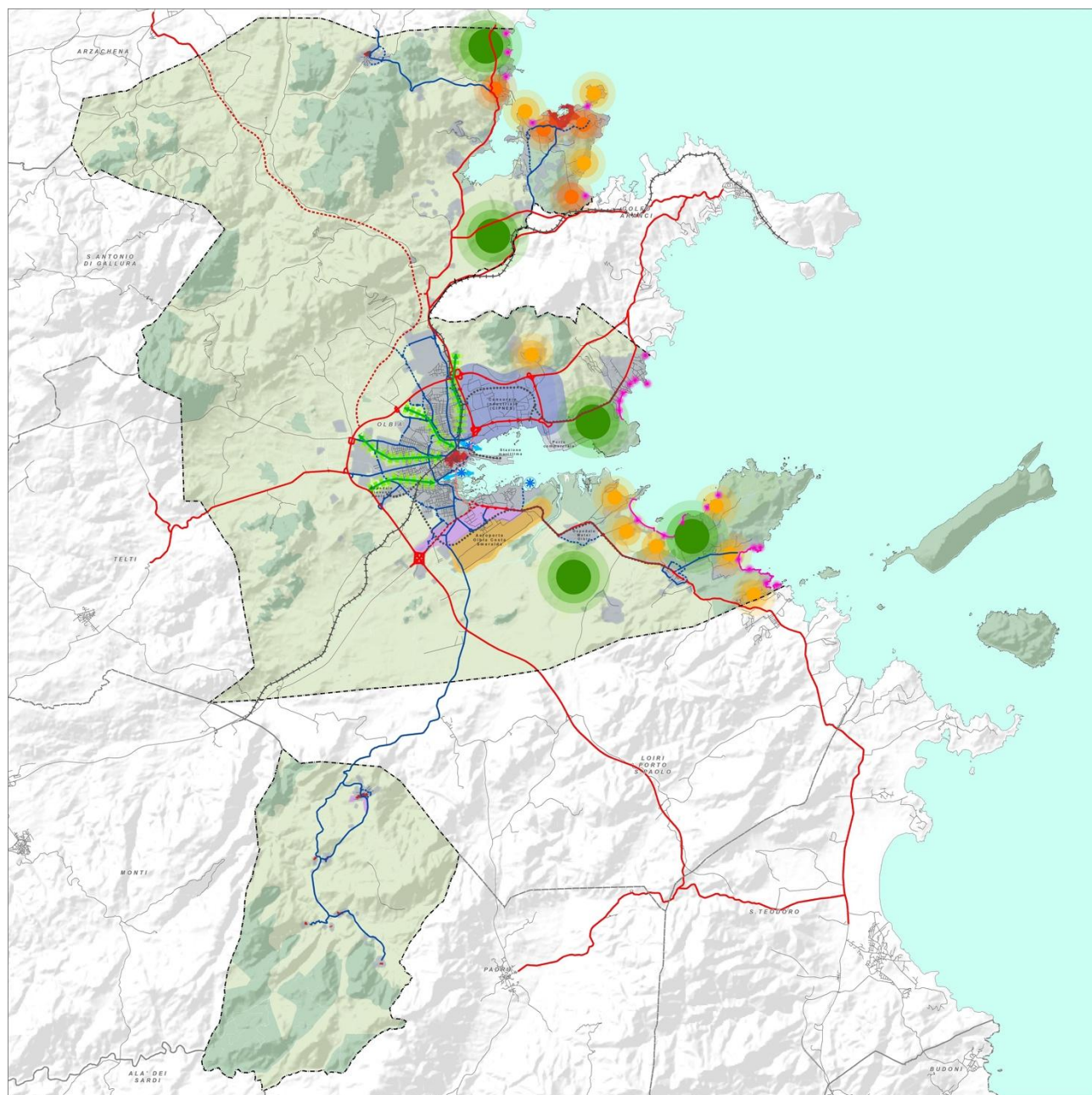
Rapporto con il Piano Utilizzazione dei Litorali (PUL)

Il Piano Urbanistico integra le previsioni del Piano di Utilizzazione dei Litorali individuando un insieme di aree di retro-spiaggia dove collocare le strutture di supporto alla balneazione (parcheggi, chioschi, ecc.) liberando la spiaggia.

Territorio extraurbano

Il territorio extraurbano è articolato in:

- zone di salvaguardia ambientale e paesaggistica
- zone agricole. Gli interventi in tali zone sono ammessi solo in funzione dell'attività agricola e agrituristica. Non si prevede di individuare ulteriore zone edificate in agro.



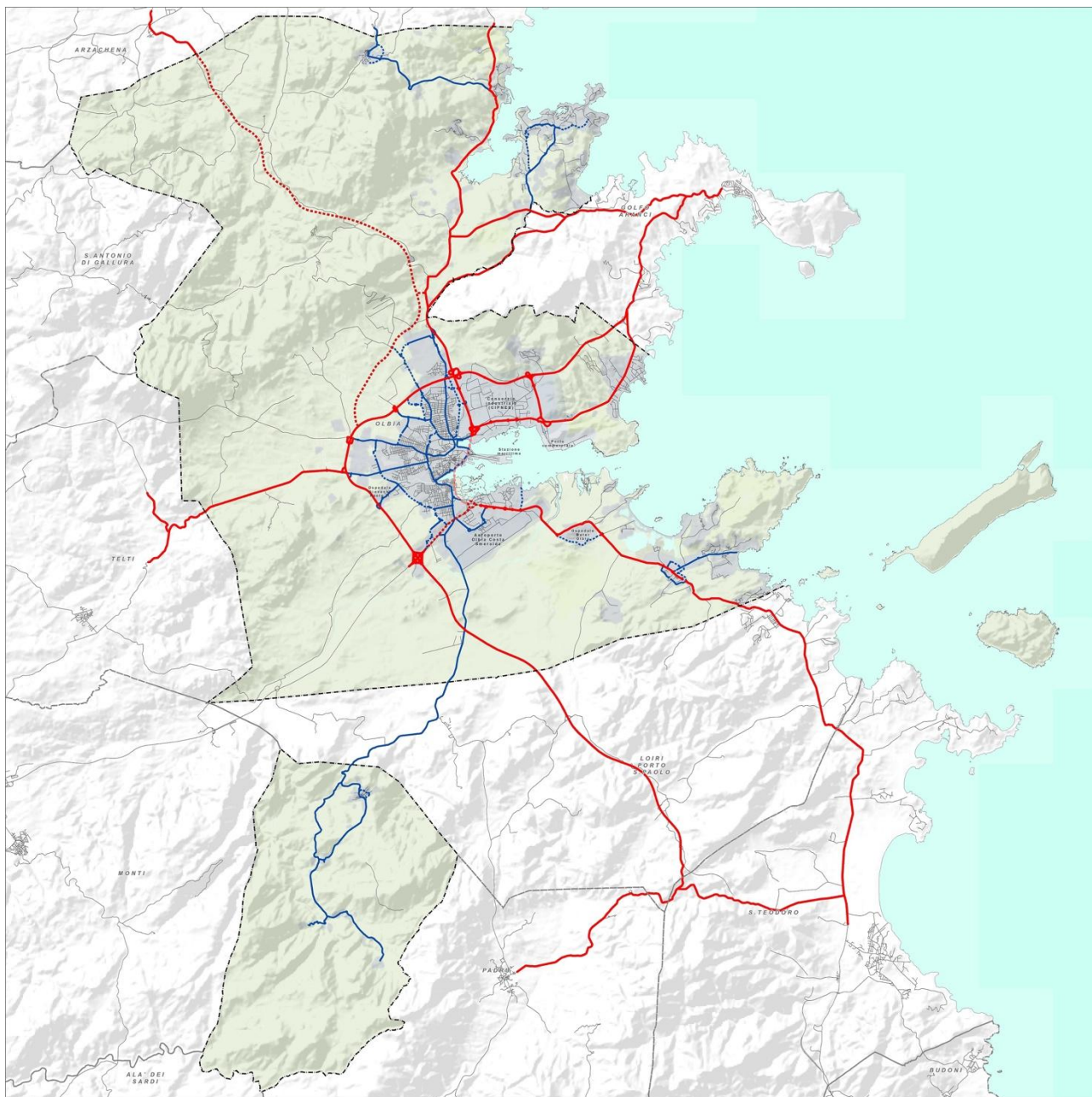
LEGENDA

- | | | |
|--|---|---|
| Nucleo di antica formazione | Rifacimento fronte mare | Viabilità a scala territoriale esistente |
| Area urbana | Porto turistico | Viabilità a scala territoriale di progetto |
| Consorzio industriale (CIPNES) | Area servizi PUL | Viabilità a scala territoriale di progetto interrata |
| Area commerciale produttiva - zona aeroportuale | Attrezzatura ricettiva esistente | Viabilità a scala urbana esistente |
| Aeroporto Olbia Costa Smeralda | Attrezzatura ricettiva di progetto | Viabilità a scala urbana di progetto |
| Area agricola | Attrezzatura turistico-ricettiva | Altra viabilità |
| Area di interesse ambientale e paesaggistico | | Linea ferroviaria (PUM) |
| Penetranti verdi | | Linea metropolitana (PUM) |

Schema progettuale complessivo del Progetto Preliminare del PUC di Olbia

- Nucleo di antica formazione
- Area urbana
- Consorzio industriale (CIPNES)
- Area commerciale produttiva - zona aeroportuale
- Aeroporto Olbia Costa Smeralda
- Area agricola
- Area di interesse ambientale e paesaggistico
- Penetranti verdi

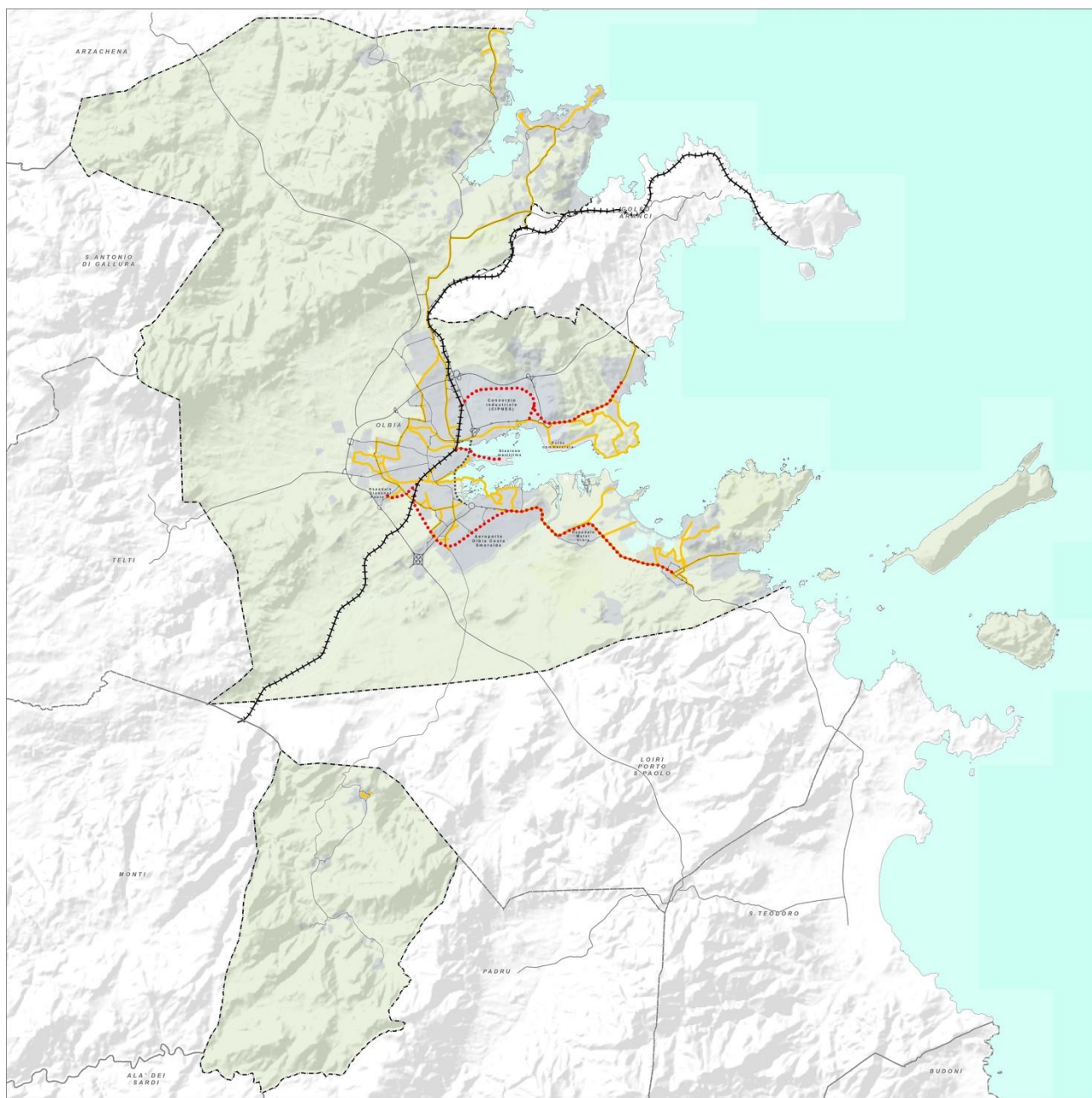
d:rh architetti
associati



LEGENDA

- Viabilità a scala territoriale esistente
- - - Viabilità a scala territoriale di progetto
- - - Viabilità a scala territoriale di progetto interrata
- Viabilità a scala urbana esistente
- - - Viabilità a scala urbana di progetto
- Altra viabilità

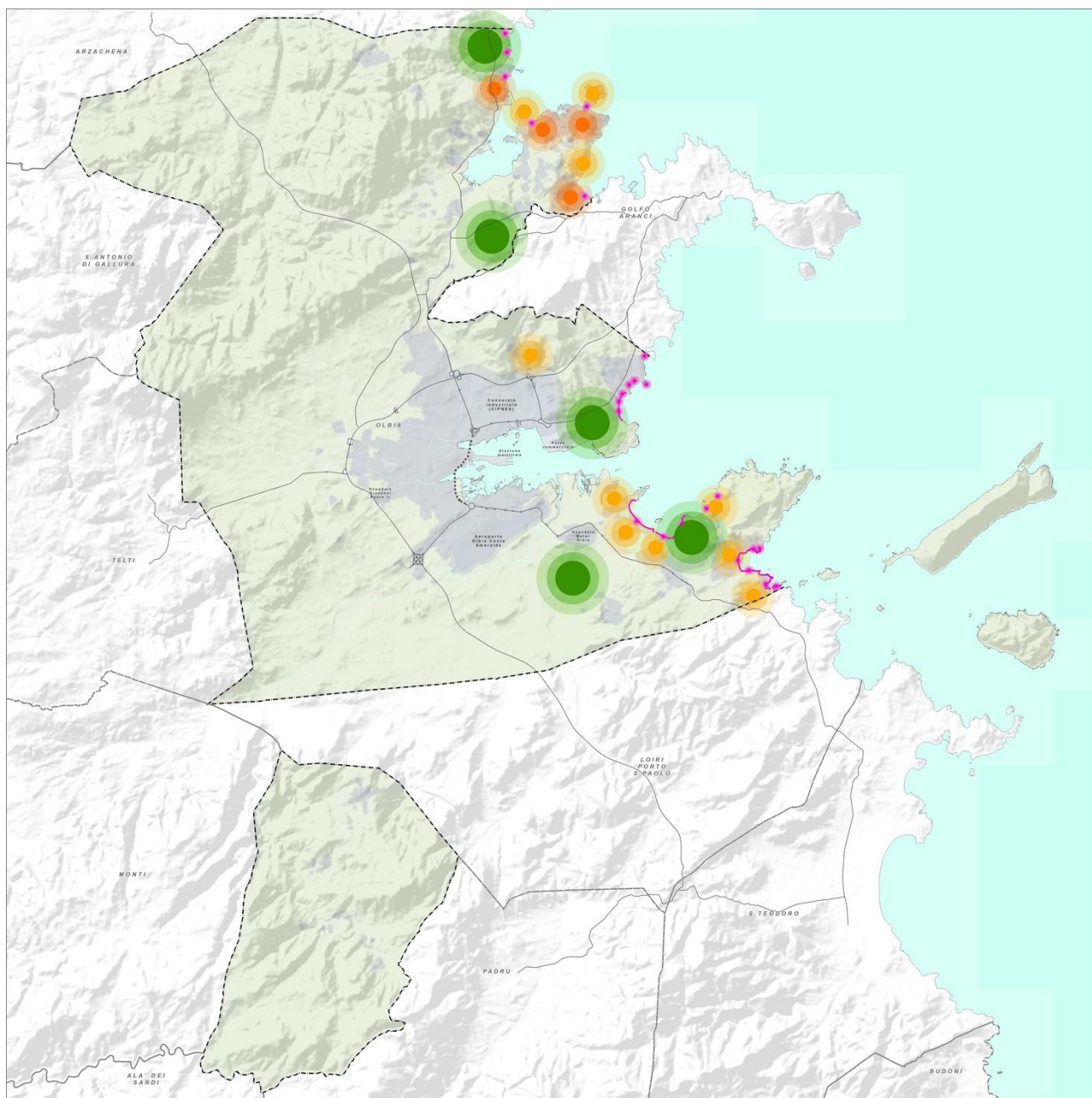
Progetto Preliminare del PUC di Olbia Viabilità automobilistica



LEGENDA

- + + + Linea ferroviaria (PUM)
- • • • Linea metropolitana (PUM)
- — — Percorsi ciclo-pedonali

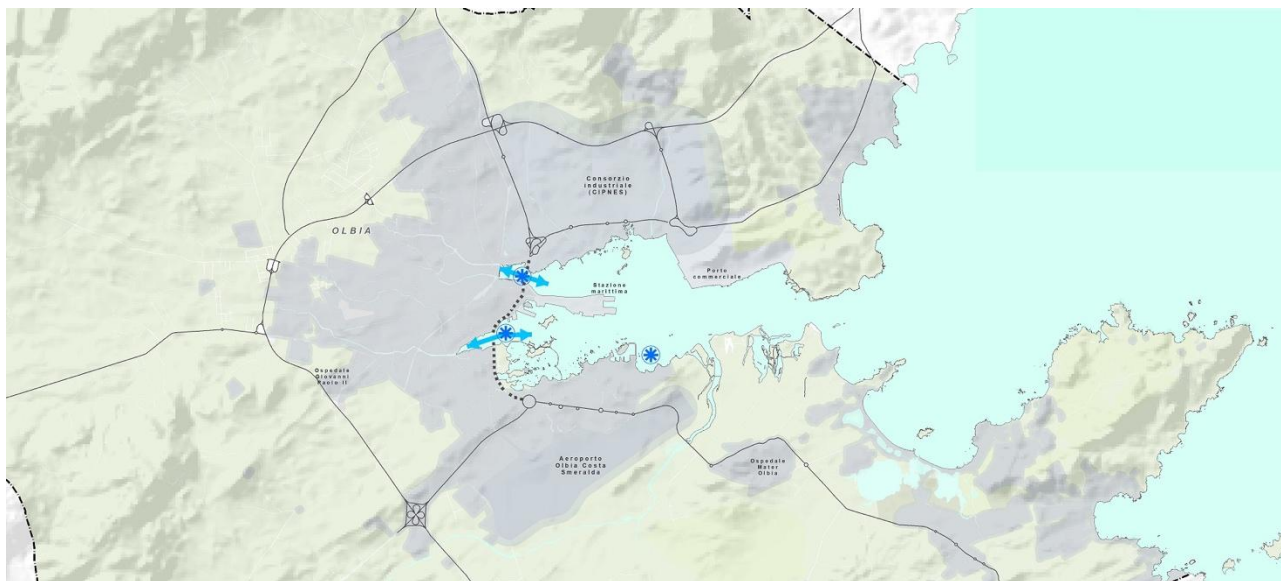
Progetto Preliminare del PUC di Olbia Mobilità non automobilistica



LEGENDA

-  Area servizi PUL
-  Attrezzatura ricettiva esistente
-  Attrezzatura ricettiva di progetto
-  Attrezzatura turistico-ricettiva

Progetto Preliminare del PUC di Olbia Attrezzature turistico-ricettive



Progetto Preliminare del PUC di Olbia Nuovi porti turistici

L'iter del Progetto urbanistico preliminare

Il progetto urbanistico preliminare è stato presentato in consiglio comunale il 29 luglio 2019 ed è stato approvato dal consiglio comunale il 29 agosto 2019 con Delibera n° 73.

In data 8 ottobre 2019 si è svolta la conferenza di scoping. Si rinvia al Rapporto Ambientale per l'analisi dei principali contributi degli enti che hanno partecipato alla conferenza.

1.2.2. Il piano adottato - 2020

Il Piano Urbanistico Comunale di Olbia è stato adottato con Delibera n° 134 il 29 luglio 2020. In fase di adozione sono state apportate alcune modifiche conseguenti all'accoglimento di 16 emendamenti. L'adozione è stata pubblicata nel BURAS n° 50 del 20 agosto 2020.

1.2.3. Le osservazioni e le controdeduzioni - 2021

A seguito della adozione del PUC si è avviato il periodo di pubblicazione a seguito del quale sono state depositate 749 osservazioni.

Tutte le osservazioni sono state controdedotte mediante puntuale esame e verifica circa la loro accoglibilità.

Il Consiglio comunale si è quindi espresso con Delibera n° 28 del 19/3/2021. Durante la seduta consiliare sono stati analizzati e approvati 22 emendamenti che hanno modificato e/o integrato le previsioni del piano.

1.2.4. I rilievi della Regione Autonoma Sardegna - 2021

Il 16 giugno 2021 la Regione Sardegna (Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia. Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica) ha completato la propria relazione istruttoria. Tale relazione si articola in 167 pagine, gran parte delle quali dedicate a riassumere i contenuti e le proposte del PUC adottato.

1.2.5. La revisione complessiva del PUC - 2025

La revisione complessiva del PUC adottato nel 2020 si è resa opportuna in riferimento a:

- entità delle osservazioni presentate e accolte che hanno reso necessaria una verifica complessiva degli obiettivi di piano
- considerazioni contenute nella relazione istruttoria del PUC da parte della Regione Sardegna

- approvazione dell'aggiornamento dello studio di assetto idrogeologico di cui si dirà nel proseguo
- aggiornamento delle opere di mitigazione idraulica
- modifiche legislative che hanno apportato modifiche in riferimento al tema delle strutture ricettive, particolarmente rilevante nel caso del piano di Olbia.

L'aggiornamento complessivo del PUC adottato nel 2020 si è reso necessario anche al fine di valutare gli effetti degli interventi sulla pianificazione urbanistica comunale che nel frattempo sono stati predisposti.

1.3. Variazioni del contesto di riferimento

1.3.1. Le modifiche legislative

La principale novità legislativa della Sardegna è rappresentata dalla Legge Regionale 9/2023.

La Legge Regionale 8/2004, come modificata dalla Legge regionale 8/2015, stabilisce che “Il dimensionamento delle volumetrie degli insediamenti turistici ammissibili nelle zone F non deve essere superiore al 50 per cento di quello consentito con l'applicazione dei parametri massimi stabiliti per il calcolo della fruibilità ottimale del litorale dal decreto dell'Assessore degli enti locali, finanze ed urbanistica n. 2266/U del 20 dicembre 1983”, nulla disciplinando in merito al parametro volumetrico, ordinariamente indicato in 60 mc ad abitante. Resta pertanto valida la possibilità di assumere un differente parametro mediante opportuna “diversa dimostrazione in sede di strumento urbanistico comunale”.

Tale disciplina è stata modificata dall'art. 132 della Legge Regionale 23 ottobre 2023 n. 9 Collegato alla finanziaria che ha previsto specifiche “Integrazioni all'articolo 6 della legge regionale n. 8 del 2004 di riordino in materia urbanistica ed edilizia delle zone costiere”.

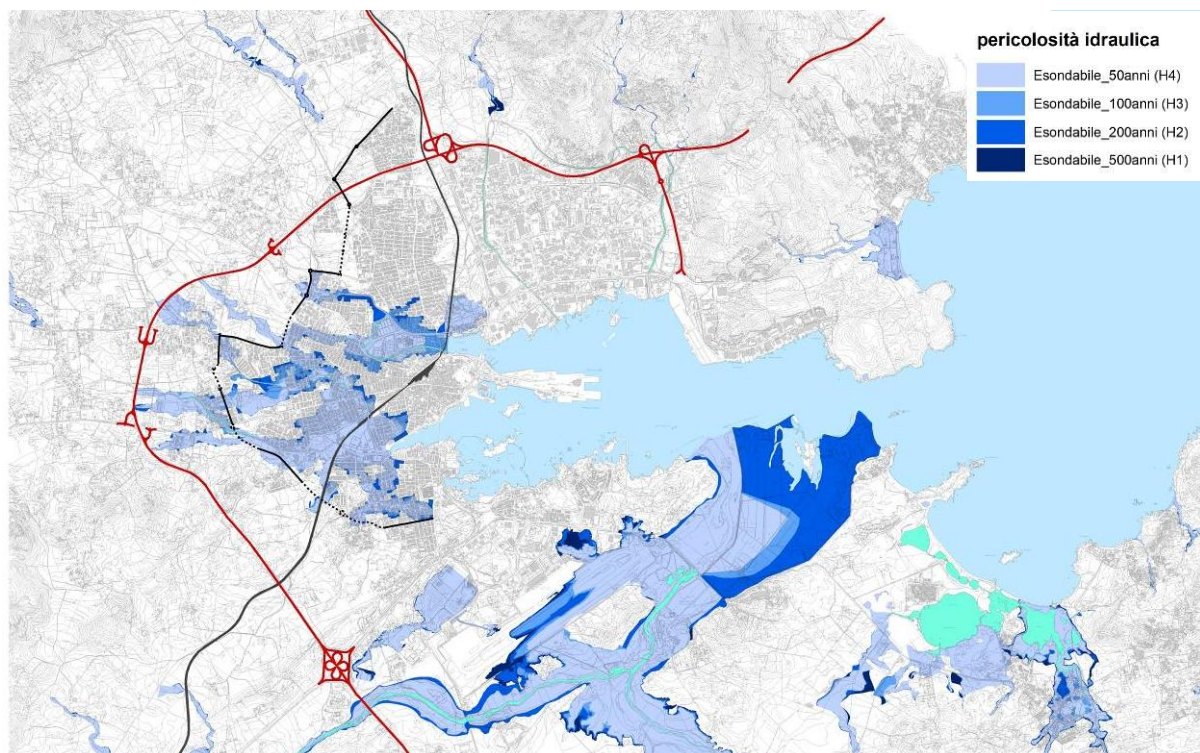
La nuova norma prevede che la capacità massima insediabile nelle zone F, calcolata ai sensi decreto assessoriale n. 2266/U del 1983, può essere incrementata fino al 25 per cento della stessa per i seguenti scopi:

- a. per la realizzazione di nuovi alberghi a 5 stelle o superiori;
- b. per il miglioramento dell'offerta turistica delle strutture ricettive esistenti, sino ad un massimo del 15 per cento del volume legittimamente realizzato.

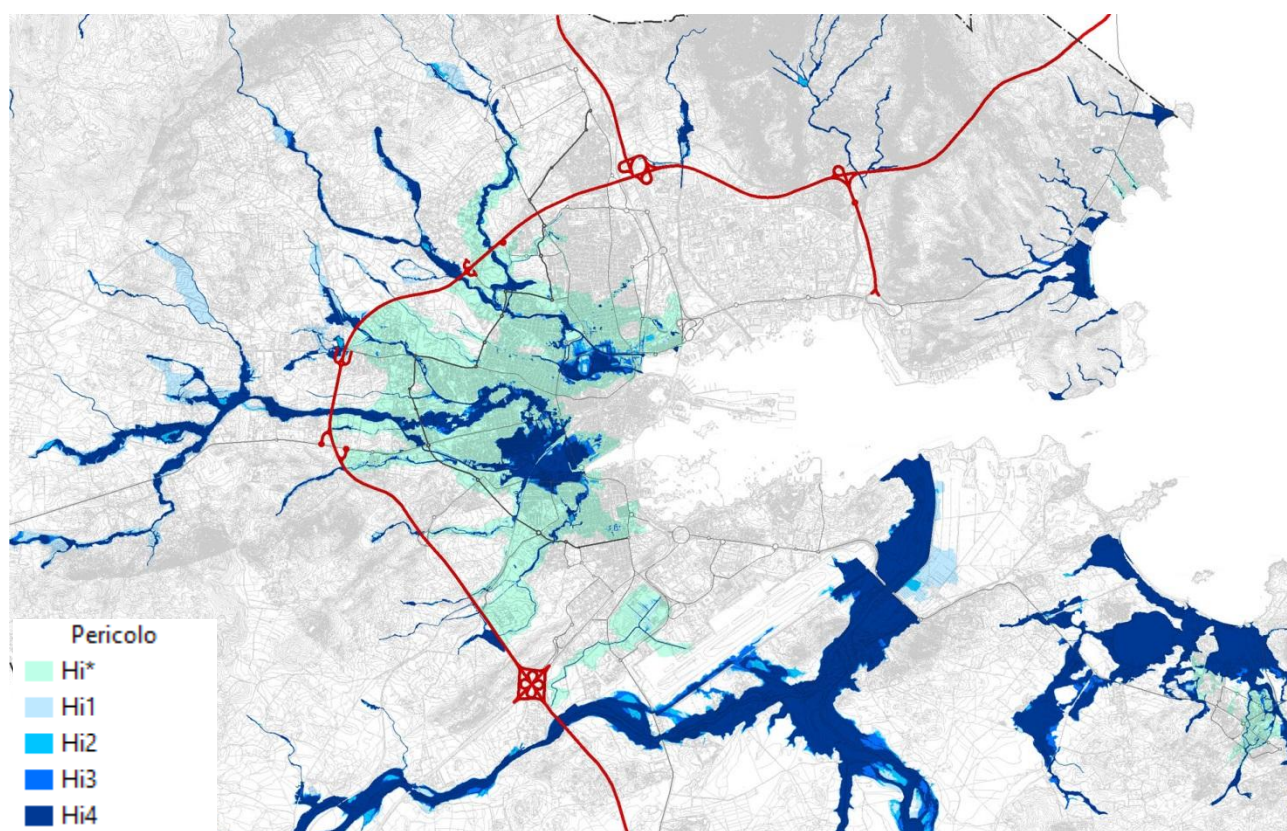
Sui contenuti della legge e la sua applicazione nel PUC di Olbia si rinvia ai successivi capitoli della presente relazione illustrativa.

1.3.2. L'aggiornamento dello studio di assetto idrogeologico.

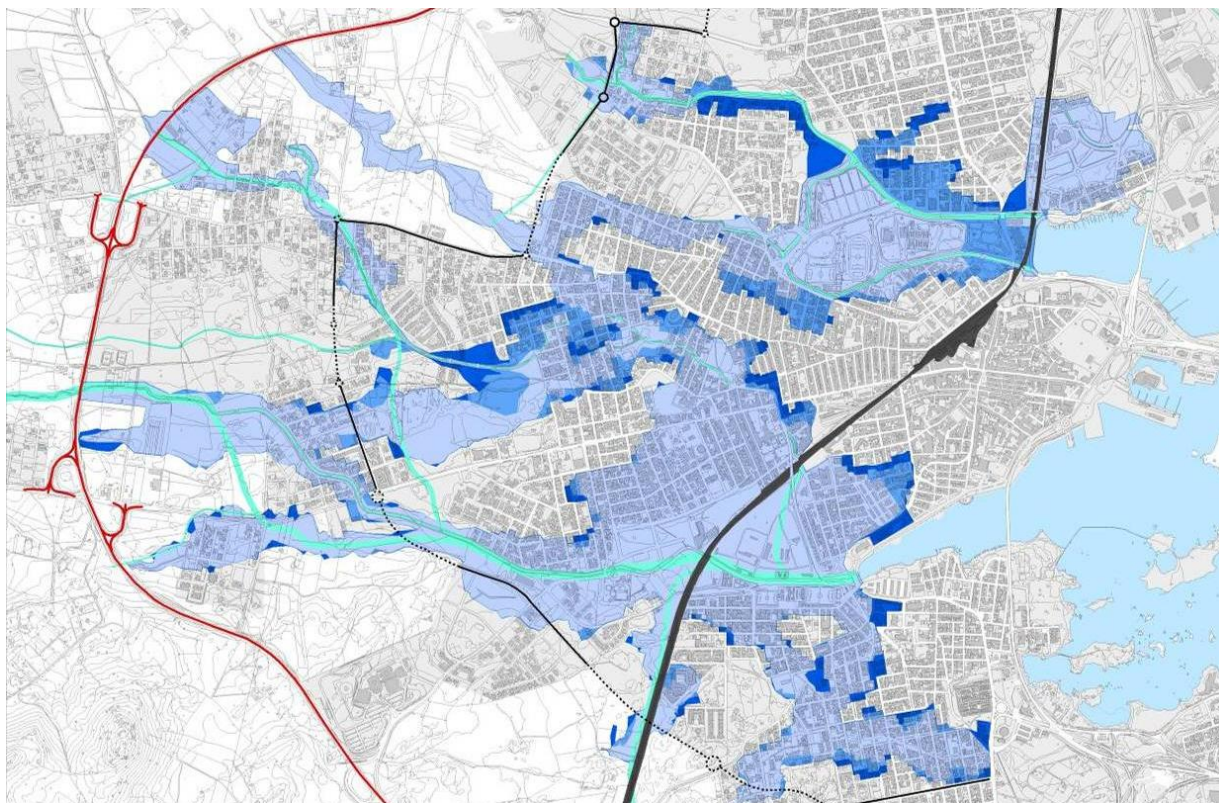
La Regione Sardegna con Deliberazione n° 19 del 28/10/2024 ha approvato l'aggiornamento dello studio di assetto idrogeologico (parte idraulica e parte frane) ai sensi dell'art. 8, comma 2, 2 bis e dell'art. 37, comma 3, lett. B) delle Norme di Attuazione (N.A.) del P.A.I. (Deliberazioni del Consiglio Comunale n. 18 dell'11.2.2022 e n. 94 del 27.9.2023) e contestuale aggiornamento del reticolo idrografico regionale ai sensi dell'art. 30ter, comma 6 della N.A. del P.A.I., relativo al territorio comunale. La variante è entrata in vigore con la pubblicazione nel BURAS n° 1 del 2 gennaio 2025.



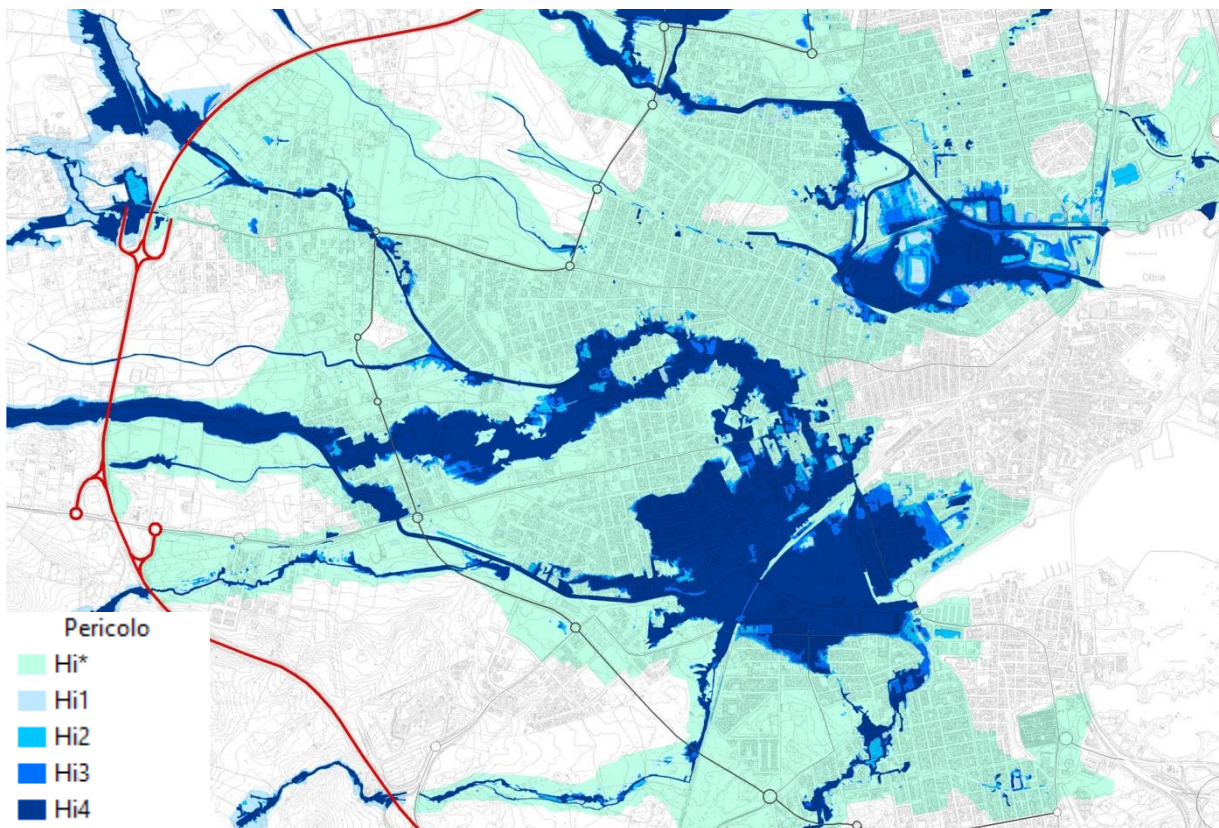
Individuazione della pericolosità idraulica. Intero territorio. Lo stato precedente



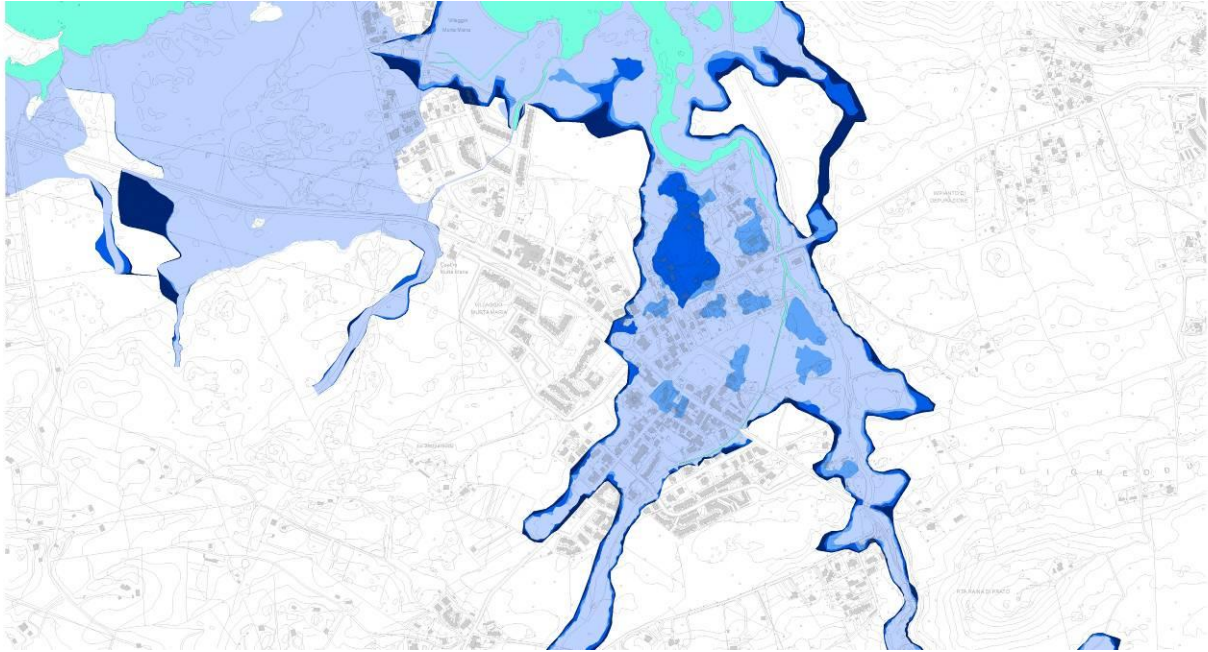
Individuazione della pericolosità idraulica. Intero territorio, Lo stato relativo all'aggiornamento 2024



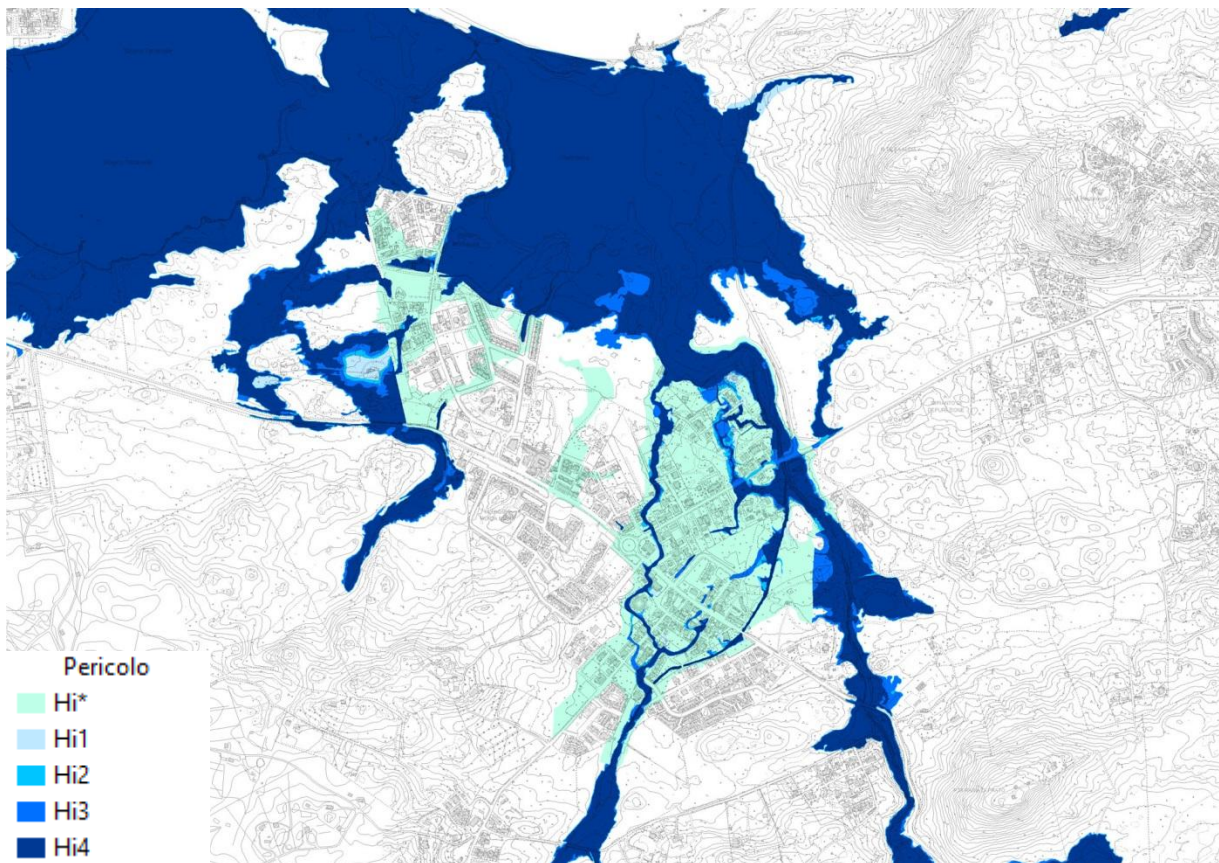
Individuazione della pericolosità idraulica. Olbia. Lo stato precedente



Individuazione della pericolosità idraulica. Olbia, Lo stato relativo all'aggiornamento 2024



Individuazione della pericolosità idraulica. Multa Maria. Lo stato precedente

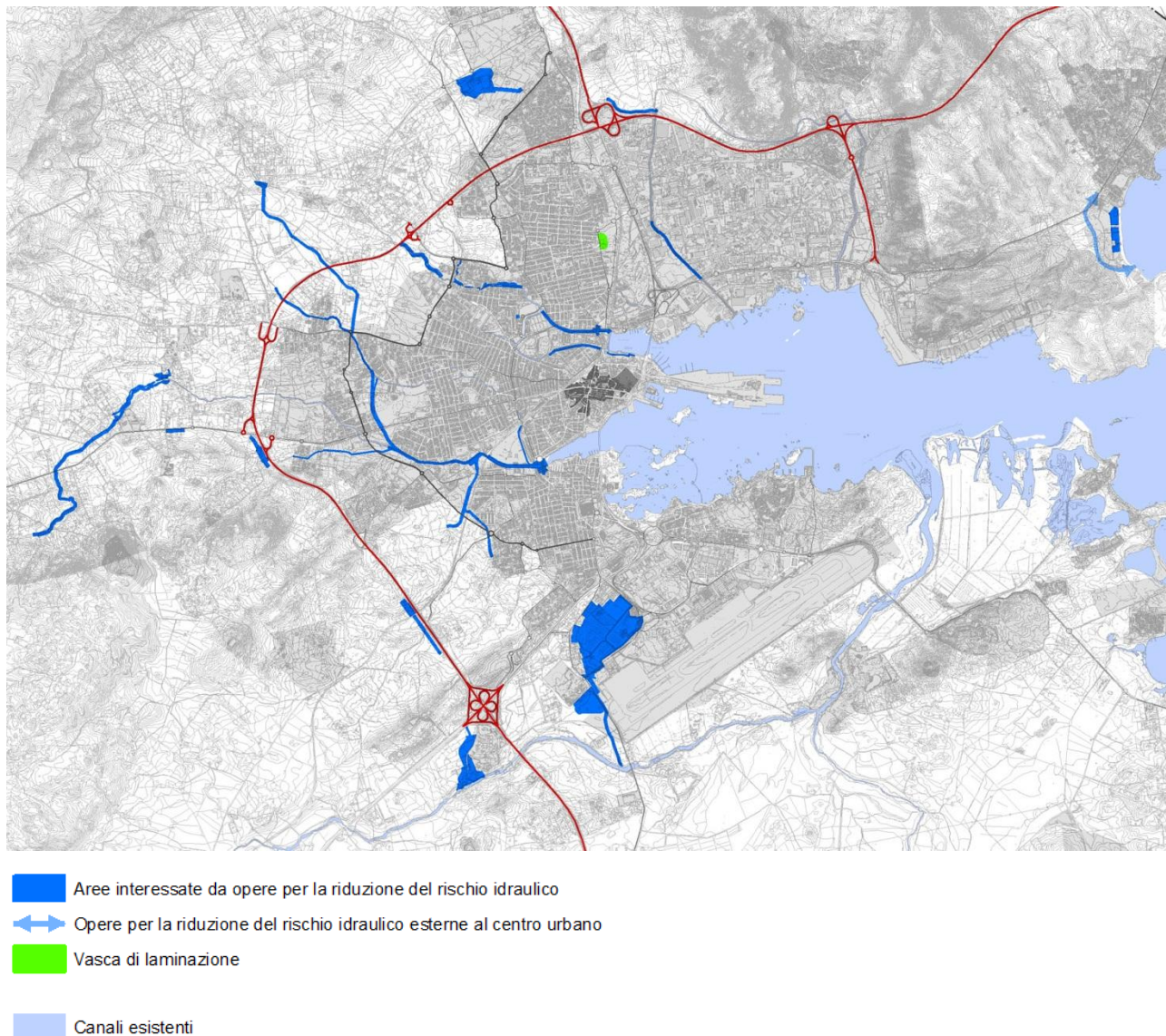


Individuazione della pericolosità idraulica. Multa Maria, Lo stato relativo all'aggiornamento 2024

1.3.3. Le opere di mitigazione del rischio idraulico

A seguito dello studio di assetto idrogeologico sono state predisposti i nuovi progetti relativi alle opere di mitigazione del rischio idraulico.

Nelle immagini sotto riportate è rappresentato il progetto di mitigazione del rischio idraulico redatto dal raggruppamento guidato dallo studio Technital (2023).



Schema degli interventi programmati per la mitigazione del rischio idraulico. Aggiornamento 2023

1.3.4. L'assetto socioeconomico

Il Comune di Olbia ha predisposto il documento Analisi del contesto demografico, sociale ed economico, redatto dal Dott. Pietro Michelini, al quale si rinvia anche relativamente alle previsioni demografiche.

2. IL CONTESTO TERRITORIALE: ELEMENTI DI SINTESI

Rinviando alle diverse relazioni specialistiche, si riportano di seguito alcuni elementi descrittivi e interpretativi del territorio di Olbia

2.1. Il percorso del riordino delle conoscenze

Per la messa a punto delle valutazioni e delle analisi preliminari relative all'assetto idrogeologico, paesaggistico ambientale, storico culturale e insediativo (previste dalla riformulazione della Legge Urbanistica Regionale operata dalla recente LR 1/2019), si è utilizzato parte della documentazione relativa al quadro conoscitivo predisposta nel 2015.

I risultati di tali studi mantengono per buona parte validità. Per alcune parti, in particolare quelle relative alle dinamiche demografiche, hanno avuto la necessità di essere aggiornate.

Il Quadro conoscitivo è accompagnato dal riordino delle conoscenze il cui stato è il seguente:

- Assetto ambientale: è stato definito in fase di copianificazione con la Direzione Generale dell'Urbanistica regionale;
- Assetto Storico Culturale: deve essere sottoscritto il verbale di copianificazione con i beni extra Repertorio di natura architettonica;
- Assetto insediativo: sono stati predisposti gli elaborati conoscitivi funzionali alla rappresentazione della pianificazione urbanistica vigente e del suo stato di attuazione e la verifica dell'offerta di servizi di rango urbano e territoriale.

Per quanto riguarda gli studi di adeguamento al Piano di Assetto Idrogeologico, gli stessi sono stati approvati definitivamente dall'Autorità del Distretto Idrografico della Sardegna (ADIS).

2.2. Il quadro territoriale

2.2.1. Caratteristiche generali del territorio di Olbia

Il territorio di Olbia rappresenta una delle cerniere dell'assetto territoriale della Sardegna che si è strutturato secondo una configurazione (a Y) definita dalla Strada Statale Carlo Felice e dalla SS13 DCN; Olbia rappresenta il polo nord orientale, con Cagliari a sud e Sassari e Alghero a nord ovest.

La sua particolare collocazione geografica, prospiciente l'Italia continentale, ed il suo articolato sistema infrastrutturale, portuale e aeroportuale, ha fatto di Olbia la principale porta di accesso al territorio regionale.

Le dominanti ambientali e paesaggistiche sono rappresentate da il golfo esterno, definito dalle rias (i paleo alvei), il golfo interno, la quinta dei rilievi collinari, il sistema idrografico, l'isola di Tavolara che, insieme a Capo Figari, definisce il golfo esterno.

Il sistema costiero risulta caratterizzato da profondi ed articolati sistemi di insenature tipiche delle coste a rias, dove i tratti rocciosi sono intervallati a tratti di costa sabbiosa che si vanno a sviluppare in profonde insenature, la cui origine ed evoluzione è legata alle dinamiche fluviali dei corsi d'acqua. La tessitura del sistema idrografico definisce il rapporto tra i caratteri del sistema ambientale e quello insediativo. Nel territorio comunale di Olbia, oltre alla disposizione della città alla base di una profonda insenatura costiera, sono presenti lungo tutta la costa insediamenti turistici esterni all'insediamento preesistente.

Olbia si caratterizza per essere un territorio multicentrico caratterizzato da molte frazioni e nuclei esterni tra cui quelli di San Pantaleo, Berchiddeddu, Sa Costanza, Mamusi, Multa Maria.

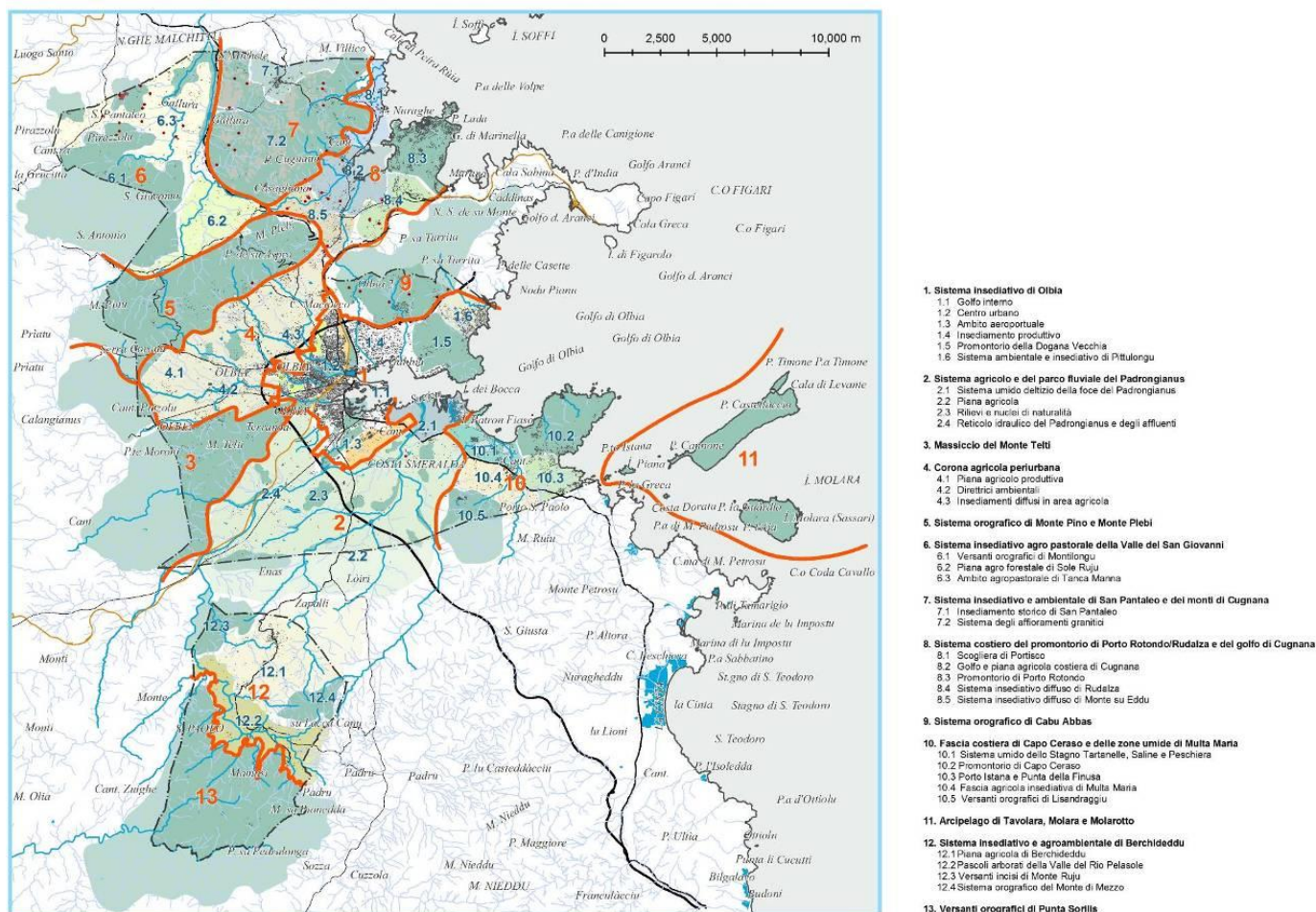
2.3. Caratteristiche del territorio sotto il profilo paesaggistico

Di seguito si riportano alcune considerazioni relative ai diversi contesti paesaggistici i quali identificano parti di territorio per le quali la morfologia ed i processi ambientali e insediativi

determinano, pur nella complessità degli elementi e delle componenti costitutive, un funzionamento unitario.

Le componenti individuano singolarità funzionali e costituiscono la struttura dei sistemi stessi. All'interno di tali "porzioni" di territorio è inoltre possibile riconoscere elementi e singolarità, caratteri identitari, valori e criticità.

La rappresentazione di sintesi dei caratteri paesaggistici del territorio ha consentito di indirizzare, sulla base di un'idea strategica di progetto generale, le azioni di conservazione, recupero o trasformazione del territorio. In tal senso costituiscono il contesto di riferimento di una proposta di progetto fondata sul riconoscimento della specificità paesaggistica del territorio.



Studi per l'individuazione dei contesti paesaggistici quali guida per il progetto territoriale

2.3.1. Articolazione del territorio

1. Sistema insediativo di Olbia

Il Golfo esterno di Olbia, teso tra le due singolarità calcareo-dolomitiche di Capo Figari a nord e Tavolara a sud, si connette alla riva di Olbia, l'antica valle fluviale che definisce il Golfo interno (1.1), principio insediativo matrice della città punica e romana (1.2).

La città si distende secondo forme radiali sulla piana agricola, definita da una concatenazione di rilievi collinari. La rete idrografica di drenaggio e deflusso idrico della piana, che si immette all'interno del golfo interno, risulta in gran parte obliterata dagli sviluppi insediativi urbani e periurbani.

L'ambito comprende il tessuto insediativo residenziale e si estende fino a comprendere a Sud l'area dell'Aeroporto (1.3), a Nord la fascia costiera che ospita l'insediamento produttivo del CIPNES (1.4), il Promontorio della Dogana Vecchia (1.5) fino al nucleo insediativo di Pittulongu (1.6) con l'omonimo lido e le aree umide di retro spiaggia. Il centro storico di fondazione di Olbia, l'antica Terranova, il porto antico, il tessuto urbano medievale, la chiesa romanica di San Simplicio e la chiesa primaziale di S.Paolo Apostolo costituiscono gli elementi principali del paesaggio storico-culturale della città.

2. Sistema agricolo e del parco fluviale del Padrongianus

La piana fluviale del Padrongianus è caratterizzata da una trama agricola, principalmente utilizzata a prati e seminativi non irrigui, sulla quale spiccano affioramenti rocciosi e nuclei a più alta naturalità, che contribuiscono a realizzare una continuità ecologica tra la costa e le aree interne, anche attraverso i corridoi costituiti dalla vegetazione riparia degli affluenti del Padrongianus (2.2).

All'interno si riconoscono alcuni elementi che caratterizzano il paesaggio, quali:

- gli affioramenti rocciosi e gli addensamenti di naturalità di M.Perricone, P.ta Ruiu, M.S'Aspe col Castel Pedreso, M.S'Iscia Ruja, M.Chidade (2.1);
- la Foce del Fiume Padrongianus, che comprende le aree di esondazione e lo sbarramento dunare della foce fluviale, formando un'estesa palude deltizia che sfocia all'interno del golfo interno (2.3);
- la piana fluviale del Padrongianus e dei suoi affluenti minori;
- il complesso di testimonianze storiche costituito dal castello di Pedres, dalla tomba di giganti di Su Monte de s'Ape e dal nuraghe Casteddu.

3. Massiccio del Monte Telti

Il Massiccio di Monte Telti rappresenta la parte meridionale di un sistema orografico che, circondando la piana insediativa di Olbia, costituisce una quinta paesaggistica fortemente caratteristica e identitaria. Il Monte Telti chiude questa corona di rilievi, avanzando verso il sistema urbano con i rilievi del Monte San Michele, creando così una connessione ecologica e paesaggistica tra la città ed il sistema orografico di sfondo.

L'ambito risulta caratterizzato dalla presenza del castello di Sa Paulazza (o Mont'a Telti) di età bizantina-altomedioevale, dal quale si domina la piana ed il golfo con un'ampia visione paesaggistica del territorio.

4. Corona agricola periurbana

Il territorio agricolo periurbano è disegnato da una articolata rete idrografica che, con andamento radiale, confluisce verso il golfo interno di Olbia, costituendo un sistema di corridoi ecologici ed ambientali: Rio sa Conciaredda-Rio Pinnittacci-Rio la Jacca Vecchia, Rio de Caprolu-Rio Ua Niedda-Rio S. Mariiedda- Rio de Seligheddu (4.2).

L'ambito presenta una diffusione insediativa localizzata sia ai margini dei versanti collinari sia nelle aree periurbane di pianura, organizzata in piccoli centri e nuclei, come Sa Istrana, Lu Sticcadu, Mannacciu, Putzolu, Monte Telti, Santa Lucia (Componente elementare 4.1)

Nonostante la presenza delle infrastrutture irrigue consortili, l'area agricola si configura come una risorsa ancora poco valorizzata per le attività produttive, quali colture orticole e prati-pascoli utilizzati per l'allevamento bovino di tipo estensivo con superfici importanti coltivate a vite.

Il sistema infrastrutturale viario è costituito da una successione di direttrici il cui tracciato si sviluppa sulla piana in modo radiale, mentre la Strada Statale 125 segue la linea di costa, delimitando l'ambito degli insediamenti turistico costieri.

Gli elementi storico culturali dell'area sono rappresentati dalla teoria di chiese campestri, quali S. Lucia, Santa Maria di Terranova (o di Larenthanos), S. Vittore, che rivestono un interesse paesaggistico sia in termini architettonici sia per i percorsi e gli eventi periodici che ne fanno un riferimento antropologico identitario.

5. Sistema orografico di Monte Pino e Monte Plebi

Il sistema orografico definisce il margine settentrionale della piana agricola di Olbia, separandola dalla valle del Rio San Giovanni, a Nord del territorio comunale. Il Monte Pino, sede di un cantiere forestale, è caratterizzato da una vegetazione a macchia mediterranea evoluta e boschi relitti, consociata al Pino marittimo che qui rappresenta un endemismo.

6. Sistema insediativo agro pastorale degli stazzi di Tanca Manna (della valle del San Giovanni)

L'ambito comprende il corridoio vallivo del Rio San Giovanni, delimitato a est dal sistema ambientale dei Monti di Cugnana e a Ovest dai versanti orografici di Montilongu (6.1).

La piana si sviluppa fino alle pendici dei Monti Plebi ed è suddivisibile in due settori, sulla base della vocazione agricola dei suoli: la porzione meridionale, incastonata tra i versanti montuosi, presenta soprattutto una copertura boschiva e aree seminaturali ed è attraversata dal Riu sa Conciaredda (6.2); la porzione settentrionale è caratterizzata da un paesaggio legato alle attività zootecniche di allevamento, di tipo estensivo, in prevalenza di razze bovine rustiche e caratterizzato dalla presenza degli stazzi e delle aree di pascolo, dove sono importanti anche le superfici destinate alla coltivazione della vite (6.3). La specificità insediativa degli stazzi caratterizza l'identità del paesaggio e delle tradizioni insediative e produttive locali.

7. Sistema insediativo e ambientale di San Pantaleo e dei monti di Cugnana

L'ambito si sviluppa nel settore settentrionale del territorio comunale tra il Rio San Giovanni ad Ovest e il settore costiero di Portisco ad Est. Il paesaggio è dominato dagli aspri rilievi e affioramenti granitici ad *inselberg* di San Pantaleo (7.2), alle cui pendici sorge l'omonimo centro insediativo storico (7.1).

8. Sistema costiero del promontorio di Porto Rotondo/Rudalza e del golfo di Cugnana

L'ambito comprende il tratto di costa compreso fra la spiaggia di Marinella e la spiaggia di Razza di Juncu con la propaggine rocciosa del promontorio di Rudalza e Porto Rotondo, caratterizzato dal sistema di *pocket beach*. Gli elementi riconoscibili dell'ambito sono:

la costa bassa della Scogliera di Portisco (8.1), caratterizzata da rocce granitoidi modellate dagli agenti esogeni, in cui domina la gariga costiera e sono localizzati gli insediamenti di Portisco e Cugnana;

il sistema del Golfo di Cugnana (8.2), caratterizzato dalla omonima ria e dall'ampio sistema deltizio e lagunare delle foci del Rio La Conciaredda e del Rio Maronzù;

il promontorio di Porto Rotondo (8.3), che comprende settori fortemente interessati da insediamenti turistico residenziali e ricettivi;

il sistema di spiaggia di Marinella, cordone sabbioso ad arco di fondo baia, all'interno dell'omonimo golfo, con stagni retrodunari interessati dalla presenza di insediamenti turistici.

Il sistema insediativo si organizza sia in forme compatte e riconoscibili (Porto Rotondo) che in forme diffuse non strutturate, come Rudalza (8.4 e 8.5). Inoltre l'insediamento è costituito

dall'insieme dei centri e dei nuclei localizzati in prossimità della fascia costiera lungo le direttrici viarie (Cugnana Verde, I Ginepri).

9. Sistema orografico di Cabu Abbas

L'ambito comprende il sistema dei rilievi di Cabu Abbas che definiscono il margine settentrionale del sistema urbano di Olbia. Caratterizzato dalla presenza di vasti affioramenti rocciosi, l'ambito risulta interessato dalla presenza del complesso turistico residenziale di Osseddu e dagli insediamenti diffusi di Pichicca e di stazzi tradizionali. Il complesso nuragico di Riu Mulinu, collocato in posizione dominante sul Monte di Cabu Abbas, costituisce un elemento di grande interesse archeologico e paesaggistico.

10. Fascia costiera di Capo Ceraso e delle zone umide di Multa Maria

L'ambito costiero meridionale presenta tre principali sistemi ambientali:

- il sistema dello Stagno di Tartanelle (10.1), che comprende gli stagni di retrospiaggia denominati Le Saline, Tartanelle e Peschiera Murta Maria, caratterizzati da una vegetazione alofila e alopsammofila con la presenza di specie rare e localizzati nella parte terminale della piana alluvionale dove sfociava il rio Castagna, attualmente immissario del Padrongiano;
- il Promontorio di Capo Ceraso (10.2), che comprende la costa granitica dell'omonimo Capo, caratterizzato dalle emergenze rocciose di Punta Marcantonio, Monte Mandriolo e Monti Nieddu;
- i sistemi di Spiaggia e degli stagni di retrospiaggia di Porto Istana (10.3);

Il sistema insediativo si organizza in riferimento alla direttrice viaria dell'orientale sarda ed è costituito dai nuclei residenziali di Murta Maria-Lu Stazzereddu- Maltineddu, compresi tra gli elementi ambientali costieri e i territori boscati dei rilievi di Lisandraggiu (10.5). La presenza di un insieme di piccoli agglomerati a destinazione turistico residenziale e ricettiva caratterizza le aree in corrispondenza della risorsa marino litoranea.

11. Arcipelago di Tavolara, Molara e Molarotto

Sulla costa meridionale, un'articolazione di rias minori (porto Istana, porto Taverna e Porto San Paolo) crea la sponda continentale di fronte all'arcipelago di Tavolara e Molara, circoscritto a sud da Capo Coda Cavallo. L'arcipelago è interessato dalla presenza di ZSC e ZPS e dall'Area Marina Protetta - Tavolara - Punta Coda Cavallo.

L'Isola di Tavolara, la cui struttura è costituita da un basamento granitico ercinico e da un'importante serie carbonatica, ospita ginepreti, macchie, garighe, specie endemiche e di interesse fitogeografico molto numerose. Costituiscono un importante elemento storico culturale le emergenze presenti sull'isola di Molara quali il castello e la chiesa di San Ponziano con la peculiarità paesaggistica di Punta Castello.

12. Sistema insediativo e agroambientale di Berchideddu

L'ambito comprende la porzione settentrionale dell'isola amministrativa, delimitata a Sud dai versanti orografici di Punta Sorilis; il nucleo abitato di Berchideddu si colloca all'interno di un sistema a carattere agroforestale (12.1), definito ad ovest dai rilievi di Monte Ruju, incisi dai corsi fluviali del Riu Micheli Altana (12.3), e ad est dal sistema orografico del Monte di Mezzo (12.4).

I margini meridionali sono definiti dalla presenza del sistema agro-ambientale della valle del Rio Pelasole (12.2), caratterizzato dalla presenza di pascoli arborati a sughere, in cui sorge il sistema insediativo dei nuclei e centri rurali di Sa Castanza, Su Carru, Trainu Moltu, Sos Coddos, Pedru Gaias, Battista, Mamusi, organizzati lungo l'asse viario principale.

13. Versanti orografici di Punta Sorilis

Il settore meridionale dell'isola amministrativa di Berchideddu è caratterizzato dalla presenza di estese superfici pianeggianti, spesso incise da valli incassate da vari corsi d'acqua a prevalente regime torrentizio. Il paesaggio è caratterizzato dalla presenza di roccia affiorante e pietrosità

diffusa e importanti impianti di rimboschimenti di conifere e latifoglie, con estensioni spontanee di macchia a corbezzolo, fortemente degradata, in cui spiccano le punte granitiche di Monte di Pinu, Punta Tantariles e Monte Sa Pianedda.

2.4. Il quadro della pianificazione comunale

2.4.1. Il Programma di Fabbricazione (PDF)

Lo strumento urbanistico generale vigente nel territorio comunale di Olbia è sostanzialmente riconducibile al Programma di Fabbricazione approvato nel corso del 1977, modificato in adeguamento al Decreto Soddu e Floris tra il 1983 e il 1986 e, negli anni successivi, variato in relazione a specifiche e contingenti esigenze di organizzazione dell'abitato e del territorio.

Il primo Piano Regolatore Generale della Città di Olbia, redatto dall'architetto Vico Mossa e adottato dal Consiglio Comunale nel 1956, rimase in vigore per circa tre anni ma non fu mai approvato in via definitiva dal Ministero. A seguito della decadenza del PRG, avvenuta nel 1959, la crescita dell'abitato urbano si sviluppò attraverso piani di lottizzazione di iniziativa privata costituiti da schematiche planimetrie catastali in cui veniva tracciata la viabilità ed i lotti edificabili; l'abitato si sviluppò senza la realizzazione delle necessarie opere di urbanizzazione, sovente in aree prossime agli alvei fluviali obliterandone così il reticolo minore.

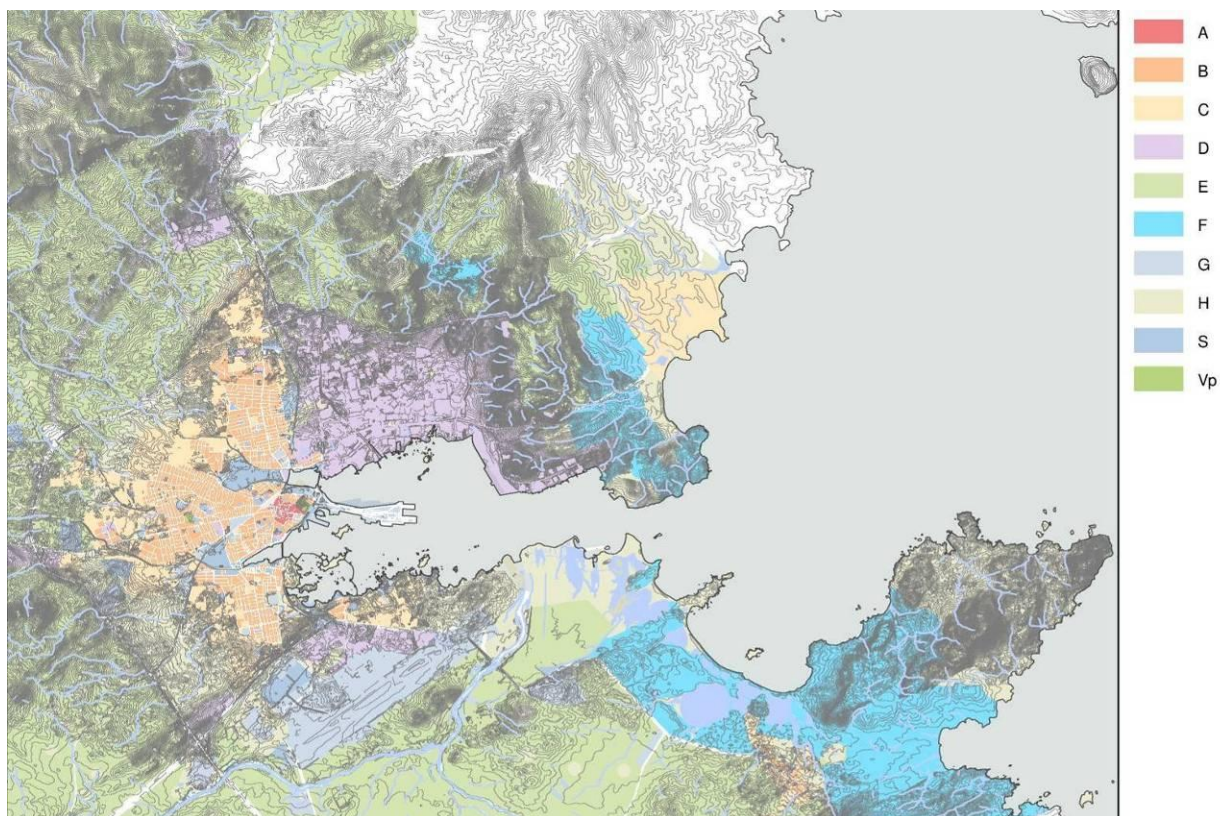
Il primo Programma di Fabbricazione fu quindi redatto nel 1975 ed entrò in vigore nel corso del 1977 a seguito delle osservazioni dell'Assessorato regionale e delle controdeduzioni comunali, approvate definitivamente dalla Regione con Decreto 411/u del 23 giugno 1977. Oltre alla Zona A Centro storico, il PdF identificava ampie Zone B di completamento residenziale che ricompresero sia le aree edificate in precedenza, ma ancora prive di adeguate opere di urbanizzazione, sia vaste aree totalmente prive dei requisiti specifici. Il Programma identificava inoltre le zone di espansione residenziale, aree produttive e per servizi generali.

A seguito dell'emanazione del Decreto Soddu e poi del Decreto Floris l'Amministrazione comunale adottò una Variante generale al Programma di Fabbricazione nel 1983. La Regione approvò la Variante al PdF nel 1986, estendendo le aree a standard e individuando 16 Piani di Risanamento Urbanistico in altrettanti ambiti interessati da edificazione abusiva, recependo quanto previsto dalla LR 23/85. La Variante entrò in vigore definitivamente nel 1987.

L'aspetto più significativo della Variante generale fu l'identificazione di vaste aree destinate al reperimento degli Standard per le Zone A e B, da acquisire tramite procedura espropriativa, e la previsione dei Piani di Risanamento che tuttavia interessavano aree non sempre rispondenti ai requisiti di legge riguardanti la densità edilizia esistente.

A seguito di numerose ma puntuali varianti al PdF, nel 2000 l'Amministrazione ha adottato una trasposizione digitale dello strumento urbanistico vigente, approvata definitivamente nel 2003. Ma nel mese di ottobre del 2003 il TAR Sardegna annulla il Programma di Fabbricazione approvato definitivamente dalla Regione Sardegna nel 1987, immediatamente riadottato dal Consiglio Comunale e divenuto efficace con la pubblicazione nel BURAS nel 2004.

A seguito della decadenza dei vincoli imposti per il reperimento delle aree S a Standard, avvenuta nel 2009, il Consiglio Comunale nel 2014 ha provveduto alla loro reiterazione mediante adozione di una Variante generale, attualmente in fase di perfezionamento dell'iter di approvazione.



Rappresentazione del Programma di Fabbricazione vigente

2.4.2. I principali strumento urbanistici attuativi

A seguito della previsione dei Piani di Risanamento Urbanistico, individuati e perimetrati dalla Regione nel 1987, l'Amministrazione comunale ha provveduto alla redazione degli strumenti urbanistici attuativi, approvati nel corso dei primi anni '90 ed entrati in vigore tra il 1994 e il 2002 con la loro pubblicazione nel BURAS. Si è quindi proceduto al rilascio delle concessioni in sanatoria e per la realizzazione di nuove volumetria, pur non avendo completato le opere di urbanizzazione e l'acquisizione delle aree a standard.

Il Piano Particolareggiato del Centro Storico di Olbia e San Pantaleo è stato invece adeguato al PPR ed è entrato in vigore nel 2013, mentre risulta ancora privo della pianificazione particolareggiata la restante parte del Centro di antica e prima formazione esterna alla Zona A.

2.5. Le gestioni speciali

Il territorio di Olbia ospita una serie di infrastrutture che contribuiscono a definire l'armatura urbana della città capoluogo: l'Area Industriale, il Porto, l'Aeroporto Costa Smeralda, le Ferrovie. Per quanto riguarda la sfera delle tutele ambientali il territorio comunale ospita invece l'Area Marina Protetta e le Aree SIC e ZPS.

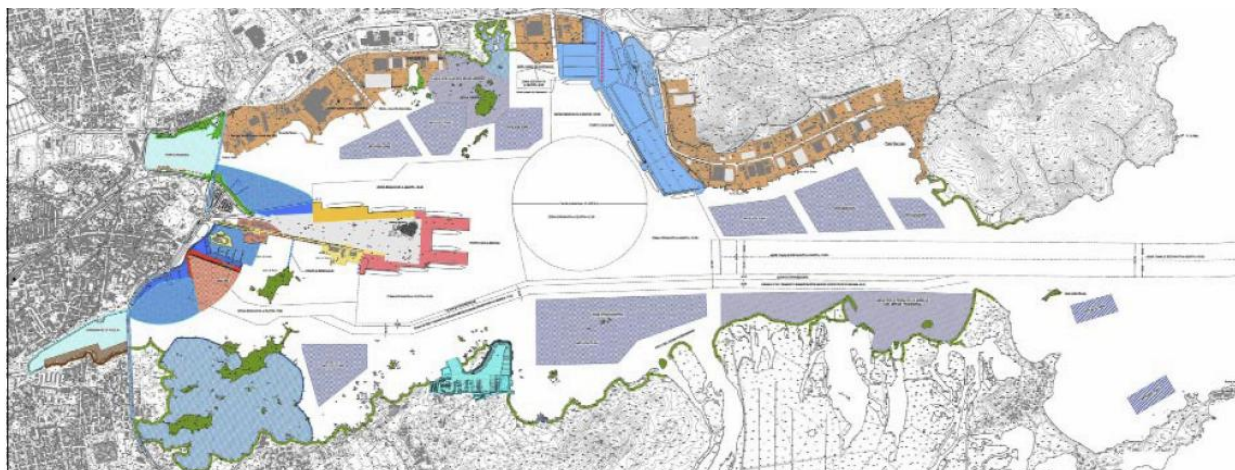
2.5.1. L'area portuale di Olbia

Il porto di Olbia è il principale scalo regionale per il traffico passeggeri e nel corso del 2013 il traffico passeggeri ha fatto registrare valori di poco inferiori a 2,5 milioni, collocandosi al settimo posto a livello nazionale. L'area portuale, recentemente oggetto di un nuovo Piano Regolatore, si sviluppa lungo tutta la linea di costa del golfo interno ed è suddiviso in tre distinte aree:

- Cocciani, inserito nel tessuto industriale della città;
- il Porto interno, dove insiste anche l'antico porto romano, destinato al diportismo;
- Isola Bianca, con nove banchine per le navi ro-ro per il trasporto passeggeri con auto al seguito, mezzi commerciali e altre tre per le navi da crociera.

Il Piano Regolatore del Porto

Il nuovo Piano Regolatore prevede la razionalizzazione dell'esistente con la realizzazione di nuovi denti di attracco, la realizzazione del terminal crociere, il dragaggio dei fondali e interventi relativi alla sicurezza della navigazione. Ancora incerte le sorti del molo Brin che il nuovo PRP destina a piccole unità da crociera e mega yacht. Complessivamente all'interno del golfo il PRP prevede l'ormeggio contemporaneo di 2.300 imbarcazioni e navi da diporto. Ulteriori approdi sono localizzati tra l'insenatura settentrionale di Porto Romano e quella meridionale di via Redipuglia, utilizzate per l'ormeggio di natanti di piccole dimensioni; la sponda meridionale e la porzione di specchio acqueo prospiciente, invece, saranno dedicati ai servizi di assistenza tecnica e commerciale della nautica da diporto ed alle imbarcazioni da pesca.



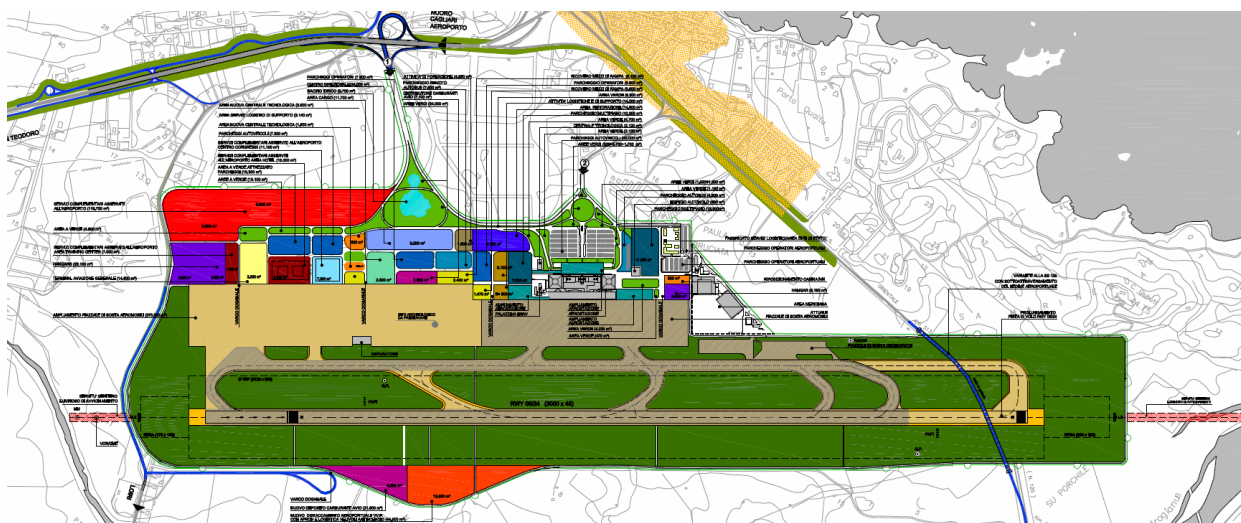
Estratto dal Piano Regolatore del Porto

2.5.2. L'aeroporto di Olbia – Costa Smeralda

L'Aeroporto Olbia Costa Smeralda è il principale scalo aeronautico internazionale della Sardegna; situato ormai in continuità con il centro urbano di Olbia si sviluppa lungo la piana del Padrongianus su una superficie territoriale di circa 274 ettari. L'aeroporto si colloca al secondo posto regionale per volume di traffico passeggeri, dopo l'aeroporto di Cagliari e prima dell'aeroporto di Alghero, con un valore di 2,1 milioni di passeggeri nel corso del 2014 (20° posto nazionale). L'Aeroporto è gestito dalla GEASAR Spa, società operativa nel marzo 1989.

Il Piano di sviluppo aeroportuale

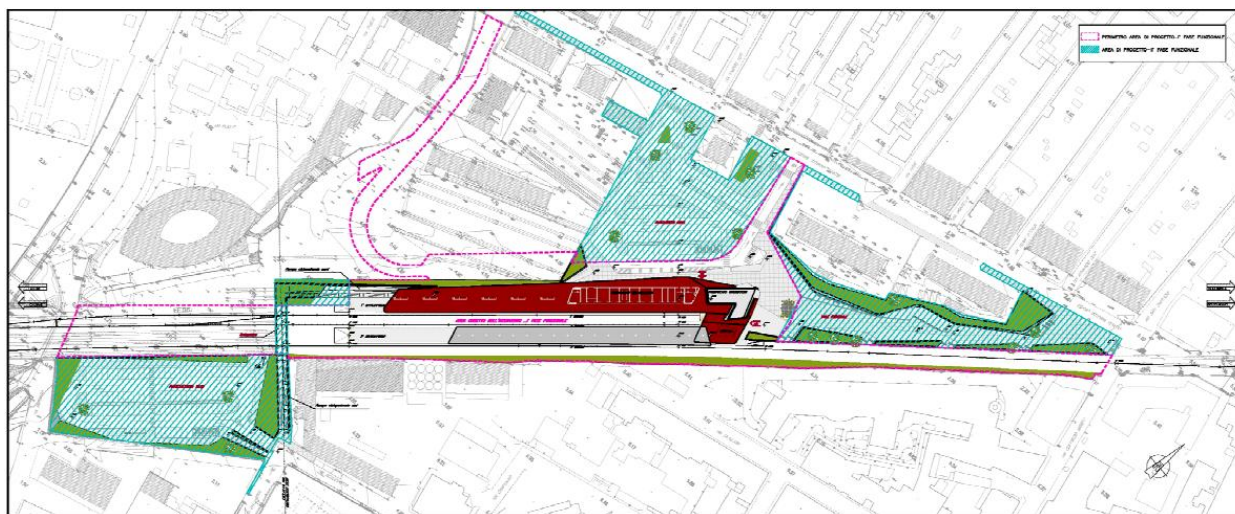
Il Piano di sviluppo dell'Aeroporto "Costa Smeralda" rappresenta il principale strumento di pianificazione del suo potenziamento e sviluppo, sulla base delle previsioni di crescita del traffico aereo, nel breve, medio e lungo periodo. Il PSA si configura come uno strumento di programmazione sovraordinato a cui tutti i progetti per la realizzazione delle relative opere dovranno risultare conformi. Il PSA prevede il potenziamento per soddisfare un volume di traffico stimato (2020) di oltre 5 milioni di passeggeri/anno a fronte degli attuali 1.600.000. Per sostenere tale sviluppo di traffico il PSA prevede un notevole potenziamento delle dotazioni aeroportuali esistenti con interventi infrastrutturali sia air-side (allungamento pista di volo, nuovi piazzali di sosta e cargo, nuovo deposito carburanti, etc.) sia "land-side" (parcheggi, edifici e fabbricati di servizio, hangar).



Estratto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale: Sistemi funzionali e destinazioni d'uso

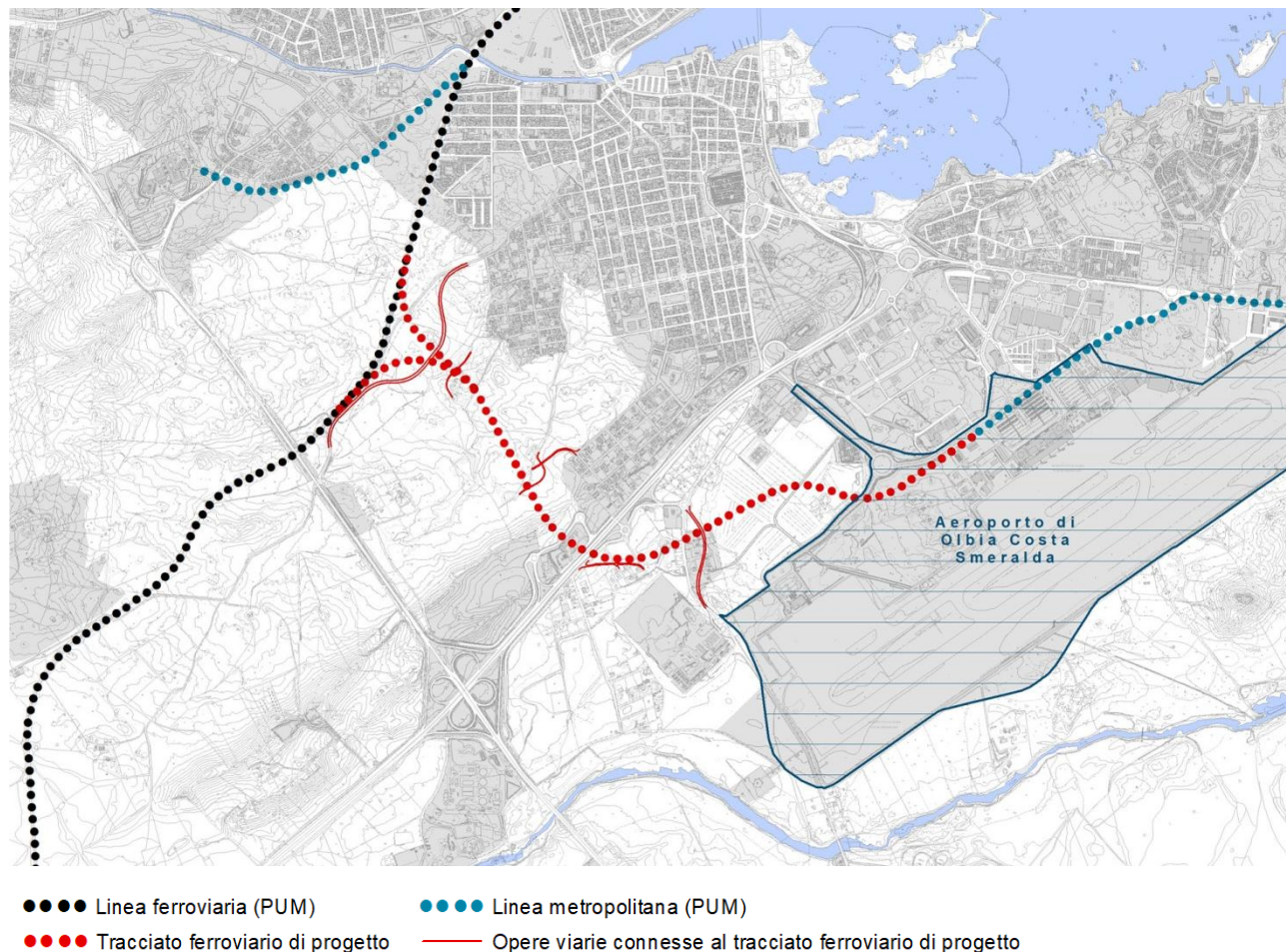
2.5.3. La ferrovia

La linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci Marittima attraversa l'intero abitato di Olbia provenendo da sud-ovest per dirigersi a nord-est in direzione Golfo Aranci. All'interno del tessuto urbano la diramazione Olbia Marittima collega lo scalo portuale dell'Isola Bianca, tratto ferroviario oggi dismesso. Lungo il suo tracciato urbano sono presenti inoltre il deposito locomotive dello scalo ed il fascio di binari per il servizio merci.



Planimetria della nuova Stazione ferroviaria e fasi realizzative

Il tracciato ferroviario determina oggi una cesura di parti significative dell'abitato particolarmente problematica, sia per gli aspetti connessi alla fluidità del traffico veicolare sia per la discontinuità che comporta nel tessuto urbano consolidato. La stessa stazione ferroviaria, per localizzazione e dimensione del fascio ferroviario, costituisce un ulteriore elemento di discontinuità non riuscendo a rappresentare un elemento di centralità urbana. Tutto il sistema risulta inoltre sovradimensionato rispetto ai flussi di traffico di attraversamento in direzione Golfo Aranci.



La linea della ferrovia per l'aeroporto

Il nuovo Piano deve quindi riconoscere e valorizzare le opportunità di riqualificazione urbana e ricucitura di parti significative della città che possono scaturire da un nuovo e diverso assetto delle funzioni e delle forme di mobilità connesse alla ferrovia. L'arretramento della stazione nell'area dell'attuale scalo merci apre infatti nuovi scenari progettuali che potranno consentire la ricucitura di significative parti urbane, l'integrazione modale con gli autobus, l'utilizzo della linea per un servizio di metropolitana leggera, nuove connessioni ambientali ed ecologiche.

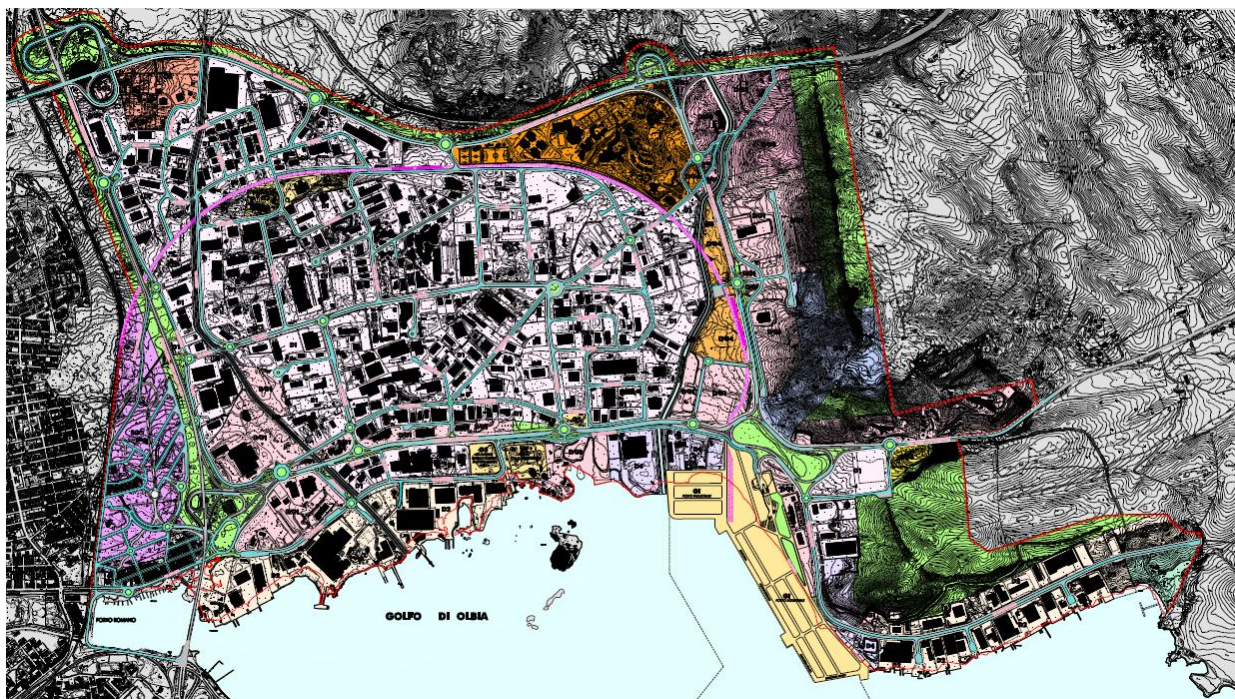
2.5.4. L'area industriale provinciale Nord-Est Sardegna (CIPNES Gallura)

Il Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna Gallura (CIPNES Gallura), costituito ai sensi della L.R. n. 3/09 dal comune di Olbia, dalla Provincia di Olbia-Tempio, dal Comune di Monti e dal Comune di Buddusò, con i suoi 752 ettari di estensione, si colloca in un tratto di notevole valenza paesaggistica del golfo interno di Olbia.

Il Consorzio, istituito dalla L.R. n. 10 del 2008, gestisce:

- la progettazione e la realizzazione di opere di urbanizzazione, delle infrastrutture nelle aree industriali di interesse sovralocale e di spazi pubblici destinati ad attività collettive;

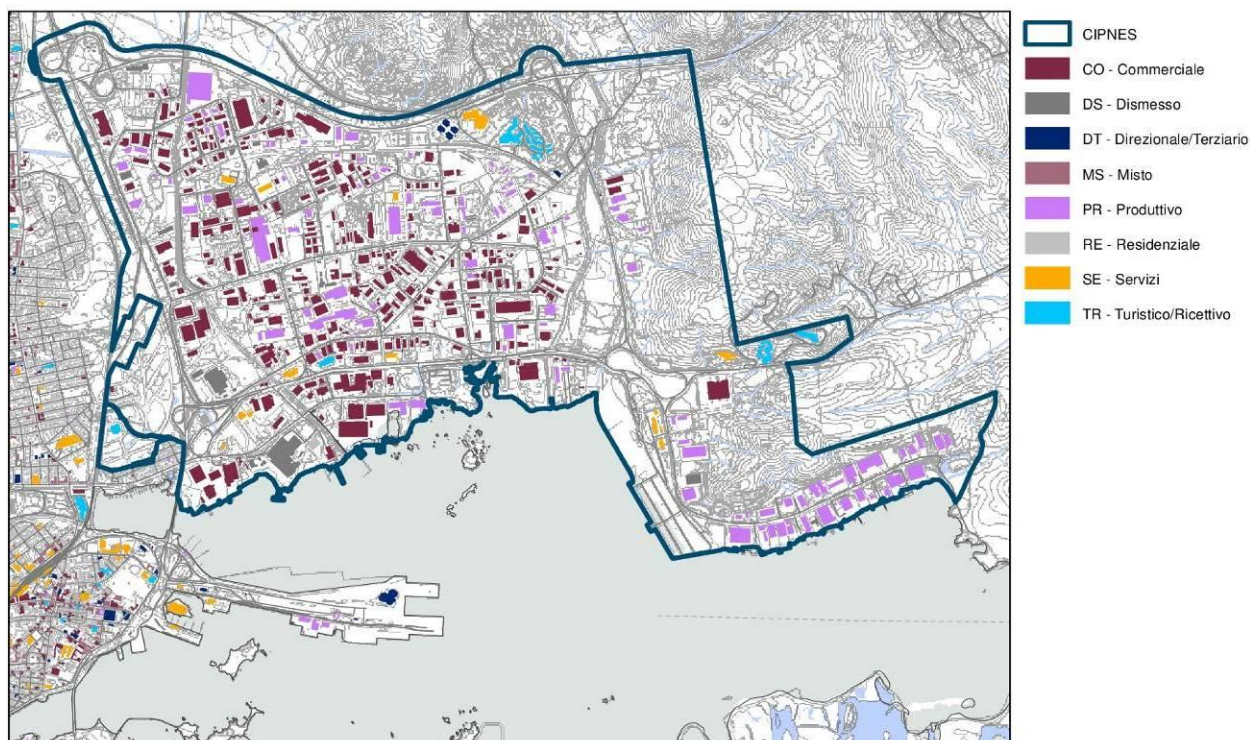
- l'acquisizione di aree e la successiva assegnazione alle imprese degli spazi attrezzati per gli insediamenti produttivi;
- la realizzazione e la gestione di impianti comuni per la fornitura di servizi, la riscossione dei corrispettivi dovuti per i servizi erogati, e più, in generale tutte le attività finalizzate a favorire lo sviluppo e la valorizzazione delle imprese industriali.



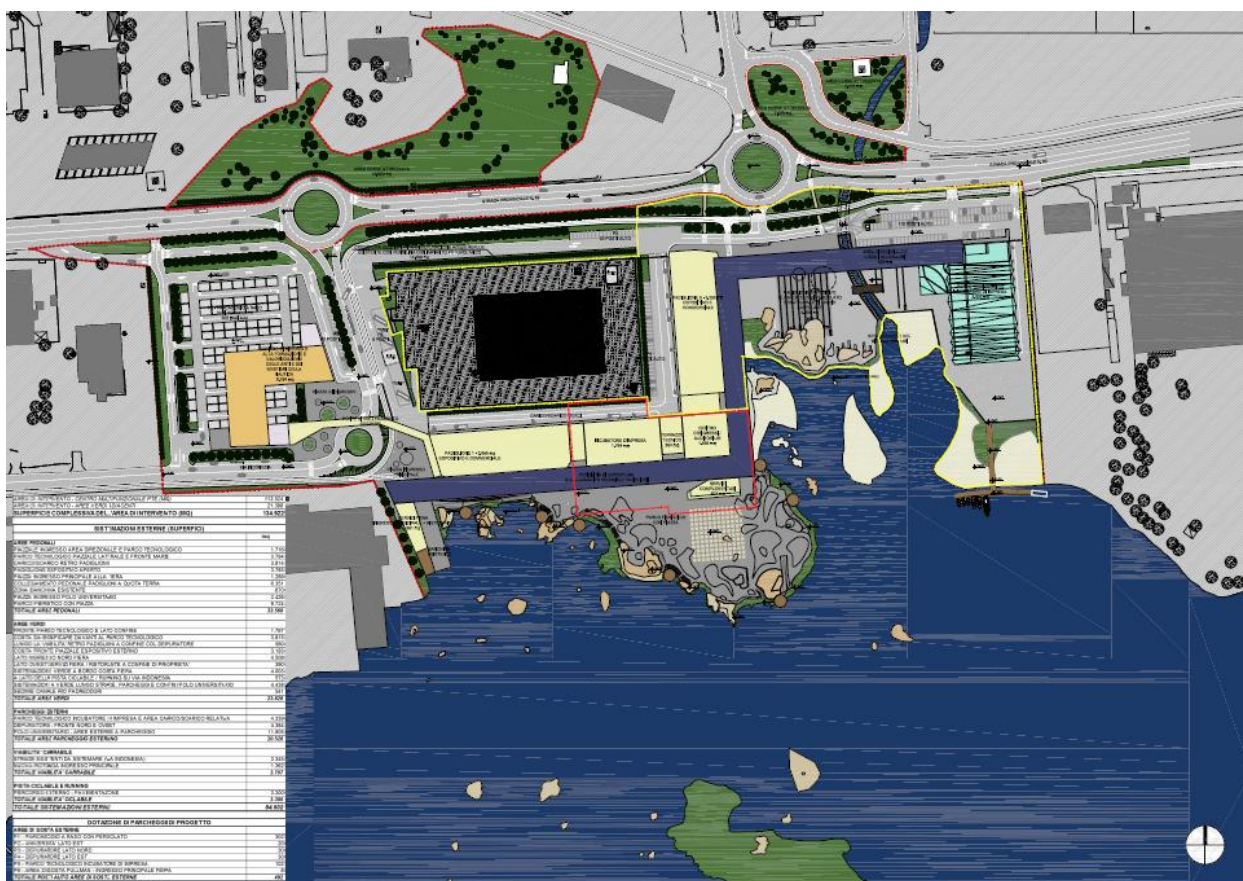
Piano Regolatore Territoriale delle aree gestite dal CIPNES

È stata avviata una variante del Piano Regolatore Territoriale delle aree industriali gestite dal Cipnes, in corso di approvazione definitiva.

All'interno del perimetro del Consorzio, che ospita 550 aziende in esercizio e 150 in fase di insediamento e programmazione, sono presenti attività legate alla cantieristica nautica e all'allevamento dei mitili, al commercio, alla logistica, all'alimentare, all'estrazione e lavorazione del marmo e del granito e strutture ricettive e sportive di prestigio, tra cui un Resort con hotel a cinque stelle.



Utilizzazione degli edifici all'interno dell'area CIPNES



Progetto della Piattaforma Tecnologica Europea

Nell'ultimo decennio si assiste ad un graduale processo di dismissione e riconversione delle attività più propriamente produttive e artigianali. Tale fenomeno ha sensibilmente modificato i caratteri

funzionali dell'area industriale, diventando sempre più l'ambito di riferimento per le attività commerciali e di servizio e conseguentemente assumendo caratteri e ruolo sempre più urbani.

Ne è testimonianza l'avvio della realizzazione della Piattaforma Tecnologica Europea che contribuirà a rafforzare il processo in atto, in assenza di una strategia di confronto con l'assetto urbano e di un disegno unitario.

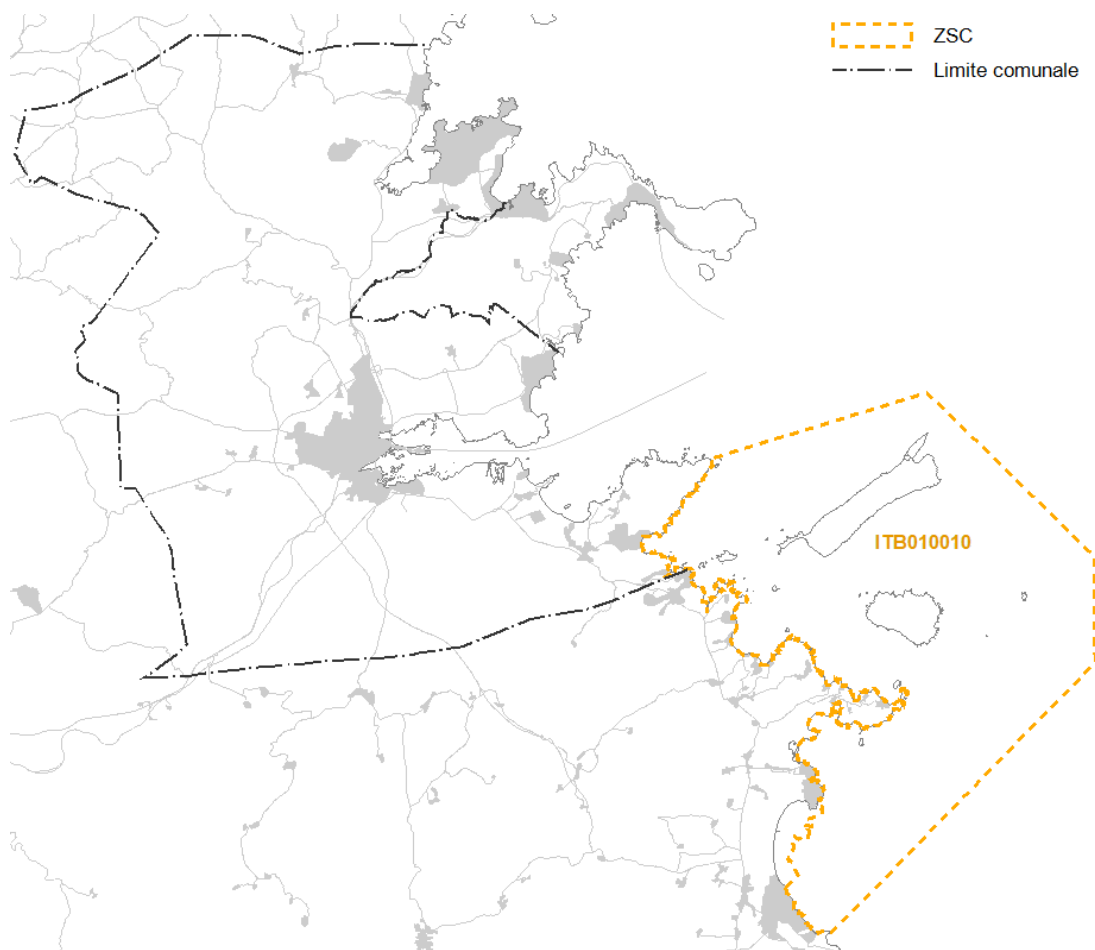
2.5.5. I siti di Rete Natura 2000 e l'area Marina Portetta

All'interno del territorio comunale di Olbia ricadono 2 Siti appartenenti alla Rete "Natura 2000":

- la Zona Speciale di Conservazione "Isole Tavolara, Molara e Molarotto" (ITB010010)
- la Zona di Protezione Speciale (ZPS) "Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro" (ITB013019).

Il soggetto gestore dei siti "Natura 2000" è l'Area Marina Protetta "Tavolara Punta Coda Cavallo" che ricade in parte nel territorio di Olbia.

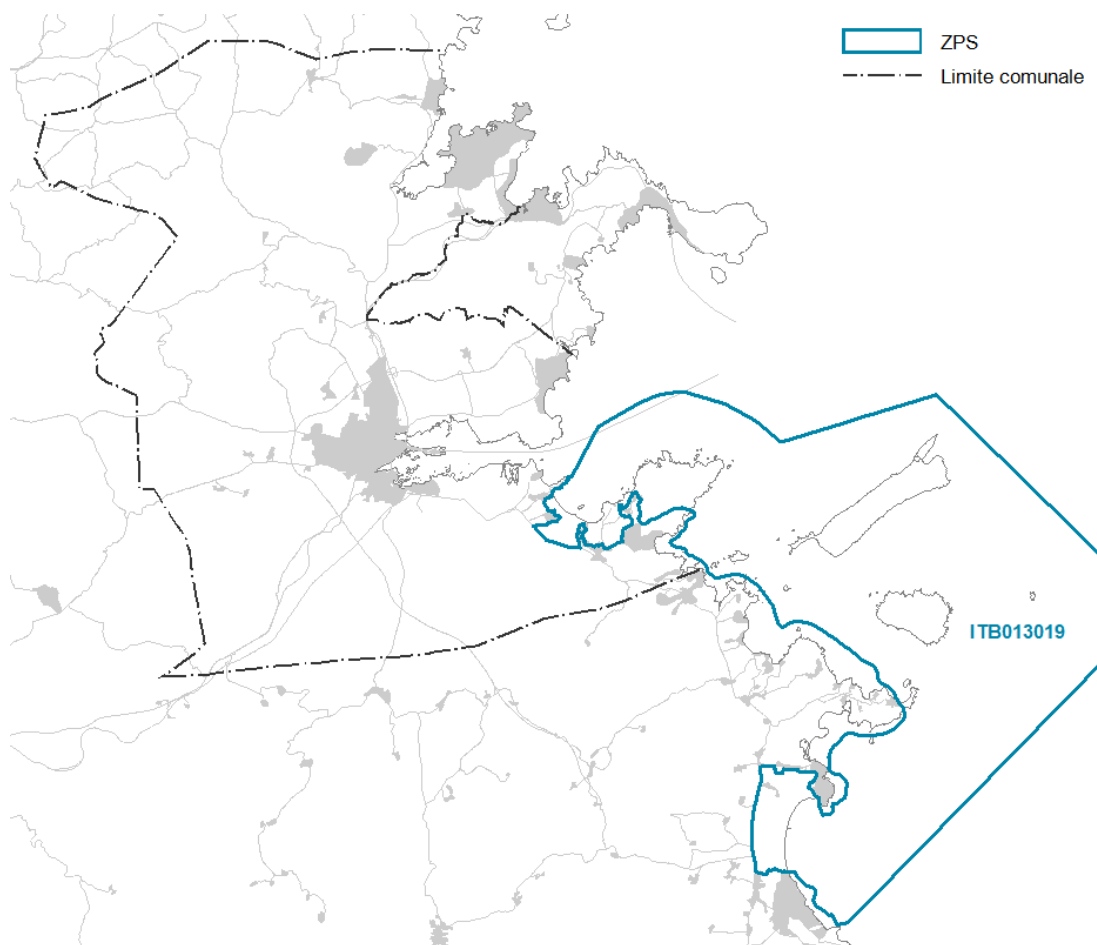
La ZSC "Isole Tavolara, Molara e Molarotto" (ITB010010) è un Sito marino costiero caratterizzato dalla presenza di numerosi habitat marini, in particolare l'habitat prioritario 1120* "Praterie di posidonie (*Posidonium oceanicae*)" che riveste particolare importanza in tutto il Mar Mediterraneo quale habitat di numerose specie marine anche di rilevanza internazionale. Il sito è inoltre di rilevante importanza per la presenza di numerose specie animali (*Tursiops truncatus*, *Caretta caretta*) e vegetali (*Alyssum tavolarae*, specie esclusiva dell'Isola di Tavolara).



La ZSC "Isole Tavolara, Molara e Molarotto" (ITB010010)

La ZSC include il sistema di isole di natura calcarea e granitica prospiciente la costa di Olbia-San Teodoro. L'isola di Tavolara, che poggia nella parte occidentale sul basamento granitico, si eleva a 565 m. di quota con Punta Cannone a sud e a 510, a nord, con Punta Castellaccio, con falesie

imponenti a picco sul mare. La morfologia è aspra e l'isola è per buona parte inaccessibile. Differente il paesaggio di Molarà che si eleva a poco più di 150 m. di quota con morfologie meno marcate con affioramento di grandi massi e trovanti granitici. Poco distante lo scoglio di Molarotto egualmente di natura granitica.



La ZPS "Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro" (ITB013019)

La ZPS "Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro" (ITB013019), oltre a comprendere quasi interamente il SIC "Isole Tavolara, Molarà e Molarotto" ed il SIC "San Teodoro" (ITB010011), interessa il sistema di aree umide costiere (Stagno Tartanelle e la Peschiera, le vecchie saline) nella parte settentrionale del SIC, in cui è presente habitat alofili che permettono la presenza di numerose specie avifaunistiche legate a tali ambienti.

Nell'area costiera del Comune di Olbia, è presente inoltre l'Area Marina Protetta "Tavolara Punta Coda Cavallo" istituita con la Legge 979 del 1982, integrata dalla Legge 394 del 1991, con Decreto del Ministero dell'Ambiente, il 12 dicembre 1997 e successive modifiche. La zona protetta inizia da Capo Ceraso e arriva fino a Cala Finocchi, a Sud del territorio comunale di San Teodoro e comprende circa 15.000 ettari di mare e parte dei territori costieri di Olbia, Loiri Porto San Paolo e San Teodoro che costituiscono il Consorzio di Gestione.

Nell'Area Marina Protetta vige un regolamento definitivo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (decreto legislativo del 03/12/2014) che regola nel dettaglio le diverse attività. Inoltre, all'interno dell'AMP è vietato la pesca subacquea, l'utilizzo delle moto d'acqua e gli sport acquatici con l'uso di attrezzature a rimorchio.

3. LA COSTRUZIONE DEI TEMI DI PIANO: ELEMENTI DI SPUNTO DAL PROCESSO PARTECIPATIVO

3.1. Il percorso partecipativo

L'Amministrazione comunale si è impegnata a mobilitare la cittadinanza ed i portatori di interessi diffusi, pubblici e privati, in un processo di ascolto e coinvolgimento finalizzato a costruire il quadro delle criticità e delle opportunità presenti e rappresentare le aspettative di chi vive e lavora nel territorio e nella città di Olbia.

Il Consiglio comunale nelle *Linee programmatiche e procedure operative per la redazione del nuovo Piano*, ha infatti previsto un'attività di comunicazione e partecipazione, consapevoli della necessità di un importante investimento comunicativo e di mobilitazione della comunità locale, ai fini di un'adeguata visibilità e legittimazione delle scelte del Piano.

L'obiettivo generale è infatti quello di promuovere la partecipazione, sia presso gli attori direttamente coinvolti - ovvero coloro che si prevede abbiano un ruolo attivo nel processo di elaborazione dei contenuti del Piano - sia presso l'intera collettività.

La condivisione del programma e degli esiti delle attività di partecipazione durante tutte le sue fasi è stata veicolata attraverso un sito web dedicato www.laboratorio-puc-olbia.it, mentre attraverso l'email dedicata (info@laboratorio-puc-olbia.it) è stato possibile comunicare suggerimenti, approfondimenti, informazioni e proposte inerenti ai temi trattati nei tavoli.

Laboratorio di partecipazione del PUC di Olbia



Calendario

 Cerca

Programma Laboratorio tavoli tematici

Pubblicato il [8 luglio 2015](#)

Sabato 11 luglio 2015, ore 9.00 presso l'Urban Center

Posted in [Calendario](#) |

Incontri di Giugno

Pubblicato il [12 giugno 2015](#)

Programma degli incontri relativi ai tavoli d'ambito.

Posted in [Calendario](#) |

Laboratorio di partecipazione del PUC di Olbia

Proudly powered by WordPress.

Homepage del sito www.laboratorio-puc-olbia.it

Il Laboratorio di partecipazione sulla città e il territorio è organizzato in tre fasi distinte.

La **prima fase**, conclusasi con l'incontro dell'11 luglio 2015, ha avuto lo scopo di puntualizzare le tematiche di interesse, selezionare e condividere le criticità e le opportunità della città e del territorio, acquisire informazioni e suggerimenti di cui tener conto nelle fasi di sviluppo del Piano.

In questa fase il Laboratorio è stato organizzato secondo la seguente articolazione:

- 2 tavoli introduttivi, che hanno coinvolto le associazioni d categoria e i comitati di quartiere;
- 10 Tavoli d'ambito, focalizzati sul tema dell'abitare e dei servizi ai cittadini, di cui:
 - 5 dedicati ai principali quartieri di Olbia: Centro urbano, Poltu Quadu, Bandinu, Vittorio Veneto-Ospedale-Via Barcellona, Via Aldo Moro-Tilibas;
 - 5 dedicati alle principali frazioni: San Pantaleo e Portisco-Cugnana, Berchideddu, Multa Maria, Pittulongu, Rudalza-Porto Rotondo.
- 8 Tavoli tematici, dedicati ai 5 temi di interesse per il Piano:
 - Turismo
 - Agricoltura
 - Ambiente e paesaggio
 - Produzione e Servizi
 - Mobilità.

A conclusione di questa fase sono state definite le scelte strategiche di governo e riqualificazione della città e del territorio, illustrate nella proposta preliminare, considerando tutte le sue componenti, ambientali, insediative, storico culturali, socio economiche, anche alla luce delle informazioni emerse durante gli incontri.

La **seconda fase** delle attività del Laboratorio ha avuto come principale finalità, la formulazione e lo sviluppo di idee e proposte progettuali a partire dai risultati conseguiti nella prima fase del Laboratorio.

Il Laboratorio è stato organizzato secondo la seguente articolazione:

- Laboratorio area urbana centrale (Olbia, Pittulongu, Multa Maria);
- Laboratorio aree rurali, nuclei edificati, frazioni (San Pantaleo, Berchideddu, Rudalza);
- Laboratorio ambiti turistici (Cugnana-Portisco, Porto Rotondo, Multa Maria).

Le attività di partecipazione si sono svolte il 28 e il 29 di settembre presso la sede dell'Urban Center - Università delle Tre Età. Il laboratorio dedicato agli Ambiti turistici si è svolto invece il 10 novembre, presso la Sala Consiliare a Poltu Quadu.

Questa seconda fase delle attività del Laboratorio è stata finalizzata a ricomporre in maniera unitaria il progetto del Piano per la città e il territorio, a partire dal quadro descrittivo delle problematiche e delle risorse del territorio comunale, costruito nella prima fase per ambiti tematici e locali.

Ogni laboratorio ha trattato in modo integrato gli aspetti di interesse emersi nella prima fase di partecipazione, al fine di facilitare la proposizione di idee, progetti, strategie per i diversi contesti urbani e territoriali di riferimento per il Piano.

Le attività del laboratorio sono state così organizzate:

- illustrazione degli esiti della prima fase di partecipazione;
- presentazione della proposta preliminare di progetto per la città e il territorio;

- sviluppo di idee, proposte di integrazione e modalità di attuazione del progetto, attraverso una fase di discussione e confronto.

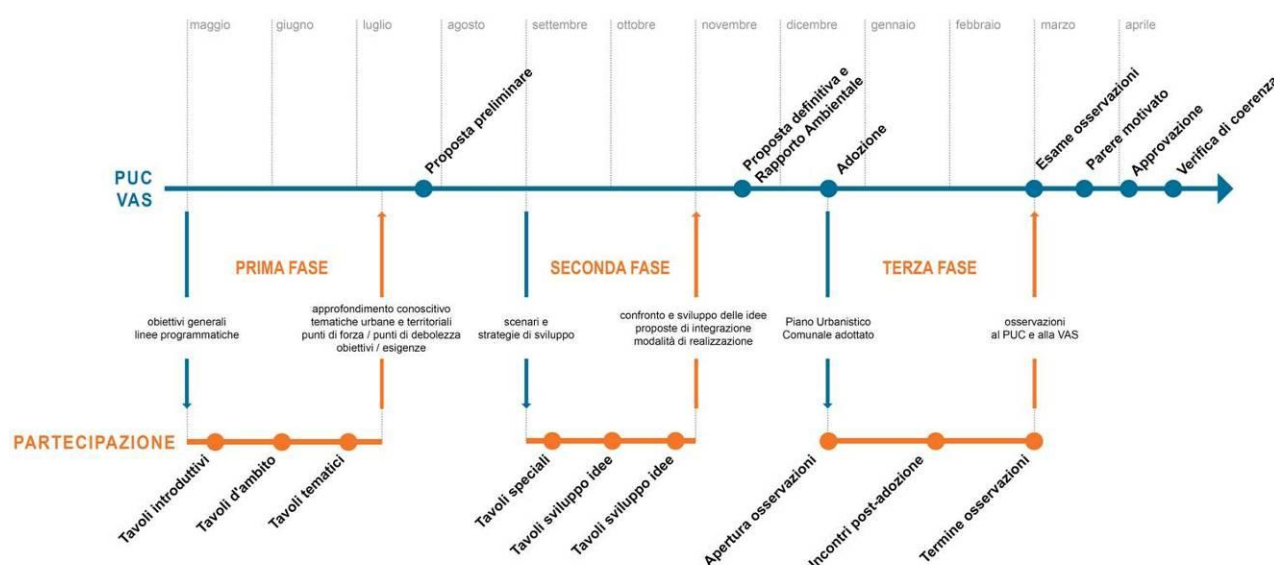
La **terza fase** del Laboratorio, che verrà attivata immediatamente a valle della consegna della proposta di PUC, ha il compito di accompagnare il processo di adozione, approvazione, valutazione e verifica del Piano e vede coinvolta la cittadinanza, l'Autorità competente nel procedimento di valutazione ambientale strategica, i soggetti competenti in materia ambientale e la Direzione regionale per la verifica di coerenza.

Gli obiettivi della fase possono essere così sintetizzati:

- illustrare obiettivi, strategie e azioni del Piano;
- illustrare la struttura e i dispositivi normativi e attuativi del Piano;
- accompagnare l'eventuale formulazione di osservazioni al Piano, o al Rapporto ambientale della VAS, anche attraverso la predisposizione di una Scheda tipo per le osservazioni;
- rappresentare il quadro delle osservazioni e le relative implicazioni sul progetto di Piano.

Il coinvolgimento della cittadinanza avverrà mediante gli incontri pubblici di post adozione, da realizzare nell'ambito della procedura di VAS, rivolti al pubblico ed al pubblico interessato.

Si prevede la realizzazione di una Scheda tipo per la presentazione delle osservazioni, anche al fine di facilitare l'istruttoria e la formulazione delle controdeduzioni e le proposte di accoglimento o rigetto.



Schema illustrativo delle fasi del processo di partecipazione in relazione alle principali fasi di elaborazione del Piano Urbanistico Comunale

3.2. L'esito del percorso partecipativo. Criticità e risorse

3.2.1. Area centrale: centro storico

La pedonalizzazione del centro storico

Uno dei temi più sentiti è sicuramente quello della necessità di una limitazione o eliminazione, parziale o totale, del traffico automobilistico nel centro storico.

La semplice chiusura al traffico veicolare, senza prevedere incentivi e servizi, vanificherebbe i benefici dell'operazione in termini di sostenibilità sociale ed economica. Viene in proposito

ricordato il recente tentativo di pedonalizzazione del centro, che però ha incontrato l'opposizione di una parte dei commercianti di via Regina Elena.

La pedonalizzazione del centro storico potrebbe tuttavia generare un incremento del traffico nelle aree adiacenti; si deve pertanto verificare se la via Mameli, in seguito alla pedonalizzazione delle strade principali (via Principe Umberto e via Garibaldi), sia in grado di smaltire il traffico verso via Aldo Moro o se risulta necessario individuare una viabilità alternativa di connessione.

La scelta di ubicare gli uffici comunali nel centro storico, è considerata critica da qualche partecipante al laboratorio, in quanto costituiscono importanti generatori di traffico e determinano un incremento del fabbisogno di parcheggi pubblici.

La valorizzazione turistica

I partecipanti al laboratorio concordano sul fatto che la valorizzazione turistica del centro non rivesta esclusivamente un interesse economico, ma che si possa concretizzare attraverso un'integrazione degli aspetti storici, culturali e ambientali con quelli commerciali e abitativi. Le criticità emerse sono volte al superamento di un modello turistico di tipo stagionale e mirano ad un arricchimento dell'offerta di Olbia in termini di servizi, fruizione ambientale, culturale e commerciale.

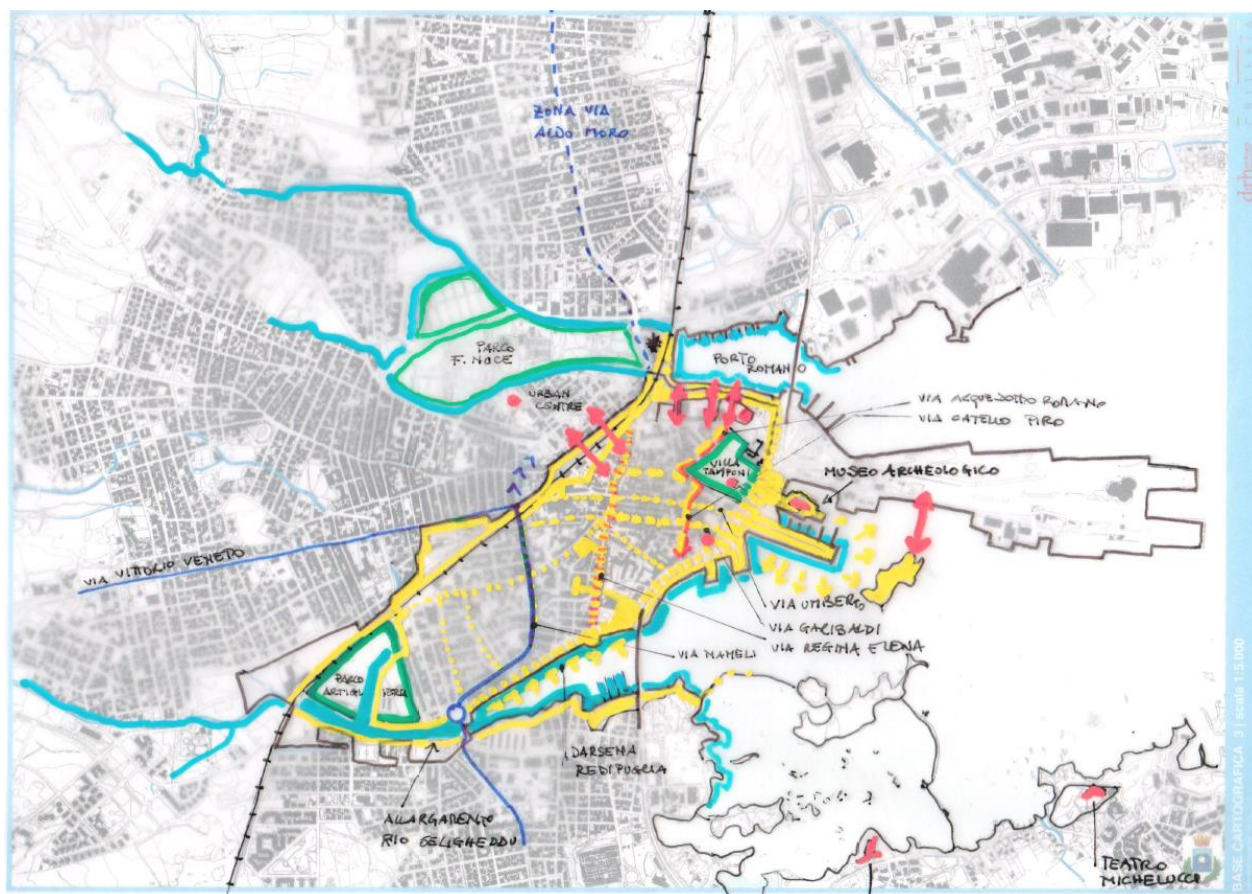
L'edificazione nel centro storico

Si richiede una particolare attenzione nella preservazione delle tipologie storiche e originarie (in particolare i tipici cortili interni) e nella distribuzione dei volumi; il tessuto storico viene percepito troppo densamente edificato in alcuni punti. Si rimandano ulteriori approfondimenti a questo riguardo, in sede di formazione del piano particolareggiato esteso all'intero Centro di antica e prima formazione, in quanto riconosciuto come bene paesaggistico dal PPR.

Lo spostamento della stazione ferroviaria

Il progetto per lo spostamento della stazione ferroviaria, già approvato e finanziato dall'Assessorato regionale ai trasporti, viene riconosciuto come un intervento positivo in termini di opportunità di ricucitura urbana e riqualificazione delle aree attualmente occupate dalla stazione e di utilizzo della linea ferroviaria come linea metropolitana di superficie, fino a Golfo Aranci.

la reale e sentita necessità è che quest'area si trasformi in una occasione di connessione fra parti di città a fruizione collettiva.



Individuazione delle criticità e delle risorse nell'area del centro storico

Piazza Mercato e Cinema Astra

La quasi totalità dei partecipanti considera il Mercato coperto come un elemento formalmente estraneo al centro storico e potenzialmente pericoloso per il livello di degrado della struttura. Alcuni tuttavia apprezzano l'idea di inserire un elemento di modernità all'interno del tessuto tradizionale, magari da realizzarsi con una struttura meno massiccia e più contemporanea.

Alcuni partecipanti propongono la riqualificazione di quest'area anche mediante la demolizione del mercato coperto.

L'area portuale

La problematica principale riguarda la necessaria ricucitura e integrazione della città con le aree del lungomare. In particolare:

- relativamente al Molo Brin viene evidenziato un utilizzo non appropriato, in relazione alla sua collocazione strategica all'interno del contesto urbano e paesaggistico. Viene infatti percepita come uno spreco la sua relegazione a parcheggio, spesso utilizzato dai camper come area di sosta, in particolare nella stagione estiva, in assenza di luoghi deputati;
- la mancanza di una connessione tra il centro e gli isolotti della Peschiera a Mogadiscio;
- la possibilità di acquisire l'edificio della Vecchia dogana, ora inutilizzato, per ospitare funzioni universitarie;
- relativamente al museo archeologico se ne rimarca la scarsa valorizzazione.

Porto Romano

La zona del Porto Romano viene indicata come un luogo strategico per la riqualificazione del rapporto tra la città e il mare, anche in riferimento alle funzioni che la rendevano viva nel passato, tra cui la presenza di un idroscalo e del Padiglione Nervi, ora completamente distrutto.

Attualmente il lungomare Escrivà è completamente abbandonato e inaccessibile.

Villa Tamponi

La Villa Tamponi è percepita come un elemento particolarmente importante all'interno del centro storico: per la sua posizione strategica, per il suo significato storico culturale, per la sua naturale vocazione a parco, all'interno di un tessuto carente di spazi verdi.

In ogni caso tutti concordano sulla necessità di aprire la villa ed il parco ad una fruizione collettiva, attraverso qualunque tipo di iniziativa, nel rispetto dei caratteri storico culturali tutelati mediante iscrizione della villa nell'elenco dei beni paesaggistici.

3.2.2. Area centrale: Bandinu

La maggior parte delle criticità segnalate per l'area di Bandinu, riguarda gli aspetti legati al rischio idrogeologico, in particolare:

- il pericolo costituito dai ponti a mare che riducono le sezioni di deflusso idrico,
- le scelte urbanistiche previste per i casi di lottizzazioni interne alle aree esondabili, che hanno già realizzato le urbanizzazioni;
- lo scarso deflusso idrico delle vecchie peschiere.

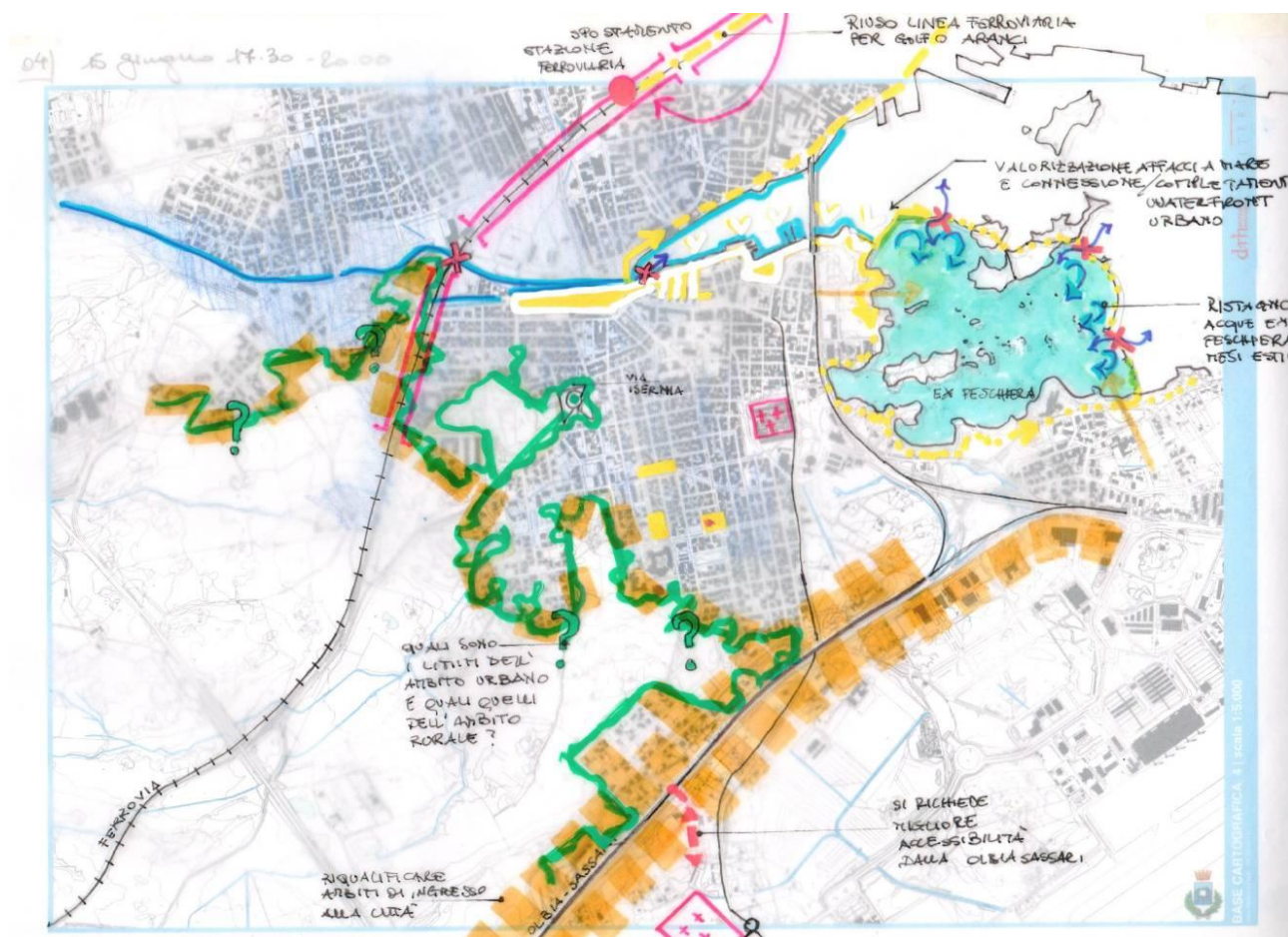
Emerge una critica diffusa alle scelte di governo del territorio assunte nel passato, soprattutto relativamente alla gestione della crescita insediativa all'interno delle aree caratterizzate da pericolosità idrogeologica ed alle soluzioni idrauliche adottate nel corso del tempo per garantire il deflusso idrico (canalizzazioni, tombinamenti, ecc), opere che si sono rivelate del tutto inadeguate se non dannose (ad esempio Via Amba Alagi).

Durante l'incontro si registra la necessità di garantire al quartiere un affaccio al mare accessibile e attrezzato, da connettere all'intero sistema del lungomare alla scala urbana, attualmente frammentato e privo di servizi e spazi pubblici. Si auspica la realizzazione di una continuità ecologica e funzionale da sviluppare lungo il golfo interno, alla scala locale e urbana, anche attraverso forme di mobilità leggera.

Si riconosce il valore naturalistico rappresentato dalla peschiera, il cui equilibrio ecosistemico è però minacciato da una gestione inadeguata, che determina un insufficiente ricambio idrico all'interno del bacino. Tale inefficienza causa un ristagno idrico e conseguenti cattivi odori, soprattutto durante la stagione estiva, nella quale si registra anche una minore presenza dei fenicotteri, presenti negli altri periodi dell'anno.

La mancanza di manutenzione e gestione delle canalizzazioni che sfociano nella peschiera rappresenta invece un ostacolo al deflusso dell'acqua in situazioni di emergenza.

Si segnala inoltre la presenza di un gelso ultracentenario nella piazza tra via Isernia e Via Lecce che è opportuno valorizzare.



Individuazione delle criticità e delle risorse nell'area di Bandinu

Viene segnalata la carenza di collegamenti viari e pedonali con gli altri quartieri, che genera un sentimento diffuso di isolamento e una percezione di carenza di aree pubbliche e servizi. Inoltre viene evidenziata l'incerta definizione dei limiti della città.

Si richiede la regolarizzazione e riqualificazione dell'insediamento spontaneo.

In particolare viene trattato il tema della necessità di riqualificare l'ambito di ingresso alla città di Olbia da sud-ovest, lungo la Olbia-Sassari: al tema della ridefinizione degli insediamenti lungo quest'asse si aggiunge quello dell'accessibilità al cimitero per chi proviene da Sassari e in generale delle connessioni del cimitero con il centro.

Per quanto riguarda la visione strategica a livello urbano, i temi approfonditi riguardano la presenza della linea ferroviaria in città, attualmente percepita come un elemento di cesura e divisione tra parti di città.

3.2.3. Area centrale: Isticadeddu, Pesana, via Vittorio Veneto, via Barcellona

La sicurezza idrogeologica dell'area

La principale criticità riguarda gli aspetti legati alla sicurezza idrogeologica, in particolare:

- la presenza di ostruzioni lungo i canali e l'ostacolo al deflusso costituito dai ponti a mare;

- la preoccupazione per le conseguenze sul quartiere di Pasana determinabili dalla deviazione del rio Seligheddu, intervento previsto nel Quadro delle opere di mitigazione, in particolar modo per quanto riguarda le interferenze sulla rete dei sottoservizi;

Per quanto riguarda il rapporto fra sicurezza idraulica e pianificazione urbanistica, si evidenziano le seguenti criticità/opportunità da considerare nello sviluppo del Piano:

- le modalità con cui il nuovo PUC si potrà relazionare agli interventi previsti dal Quadro delle opere di mitigazione del rischio idraulico approvato;
- le implicazioni urbanistiche per le aree di espansione che ricadono in zone a rischio idraulico, con particolare riferimento al piano di lottizzazione ubicato nei pressi della scuola elementare di Isticadeddu;
- la possibilità di spostare in zone sicure, opportunamente identificate e pianificate, le volumetrie già realizzate in ambiti a rischio idraulico;
- il tratto terminale del rio Seligheddu, dall'attuale sua foce fino alla linea ferroviaria, può rappresentare una opportunità per dare una maggiore connotazione di Olbia come città d'acqua e offrire una inedita modalità di accesso al parco dell'artiglieria

La mobilità

Emergono numerose considerazioni riguardanti il tema della mobilità, riassumibili nei seguenti punti:

- congestione del traffico viario, soprattutto lungo la via Roma;
- bassi livelli di accessibilità al nuovo Ospedale, anche se localizzato in prossimità del centro urbano;
- presenza di numerose strade senza uscita che necessitano di una ricucitura con la trama viaria esistente, ad esempio via Marco Polo-via Barcellona in zona Tannauli;
- inadeguatezza del tracciato di alcune strade, che necessitano di rettifiche all'assetto viario e di una maggiore manutenzione: in particolare si citano la via San Severino (ancora di proprietà privata, per la quale si chiede l'acquisizione da parte del Comune), via da Verrazzano, via Marco Polo, via Gessi, via Capuano;
- isolamento del quartiere di Isticadeddu, anche per quanto riguarda la sua connessione con i servizi fondamentali;
- assenza di collegamenti pedonali e ciclabili di sicura fruizione; in proposito si evidenzia la necessità di incentivare la mobilità ciclo-pedonale, anche a supporto delle piccole attività economiche e commerciali della zona;
- necessità di una distribuzione più uniforme dei parcheggi;
- realizzazione di un collegamento alternativo verso il liceo scientifico, a seguito della prossima eliminazione del sottopassaggio ferroviario.

I servizi

In questa parte dell'abitato si registra una forte carenza di spazi verdi e spazi sociali; inoltre, la localizzazione degli standard all'interno dei Piani di Risanamento non soddisfa le reali necessità del quartiere.

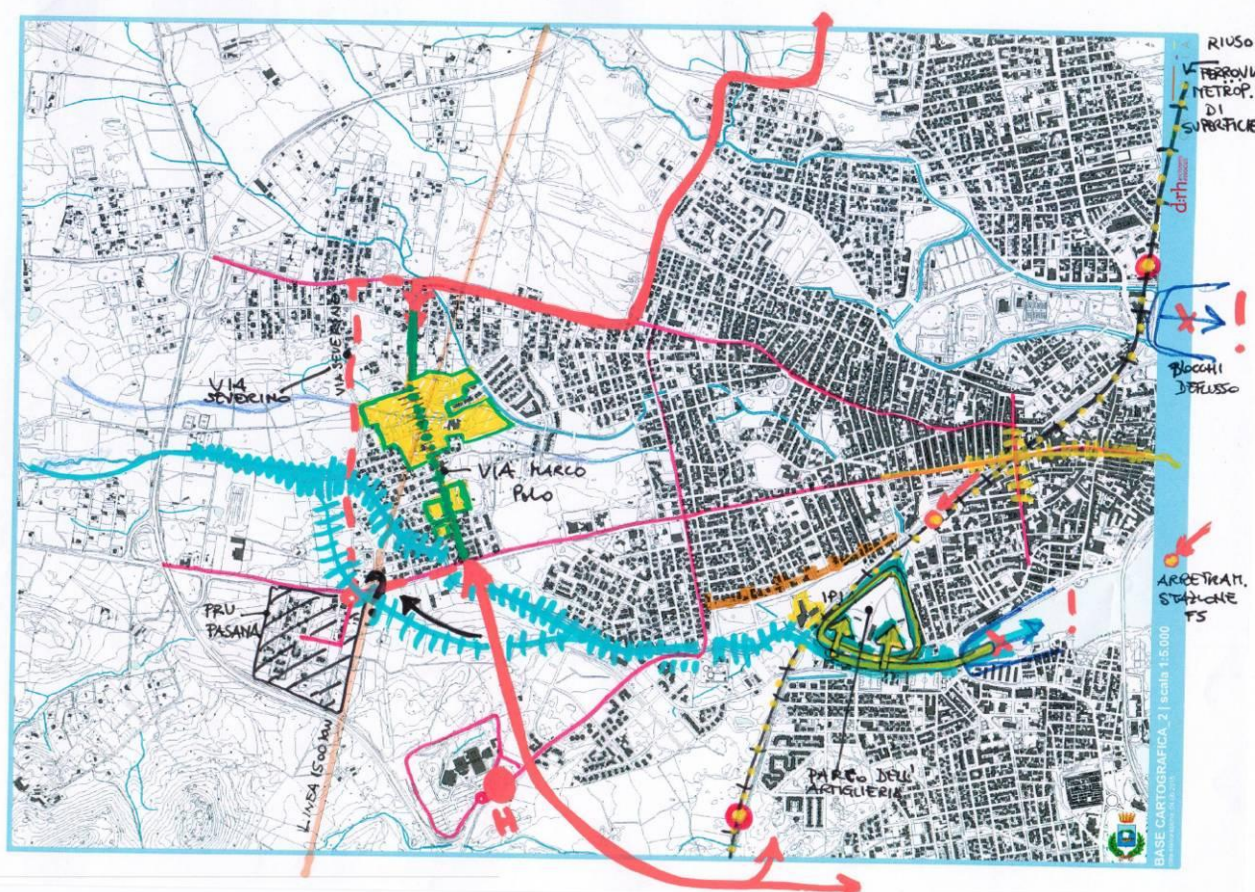
La valorizzazione ambientale

L'esistenza del Rio Siligheddu all'interno del tessuto urbano non dovrebbe rappresentare solo un elemento negativo o funzionale al deflusso idrico, ma dovrebbe rappresentare una opportunità di riqualificazione e connessione urbana ed essere restituito alla città come spazio pubblico di qualità tramite la realizzazione di un parco lineare.

Una criticità ambientale riguarda la presenza di tralicci elettrici ad alta tensione, che attraversano il quartiere e la cui rimozione risulterebbe particolarmente gravosa.

Il tracciato ferroviario

Viene evidenziato il ruolo che può assumere la rete ferrovia a seguito dello spostamento della stazione nell'area dello scalo ferroviario, in prossimità di via Sardegna, intervento già approvato e finanziato dall'Assessorato regionale ai trasporti; la realizzazione dell'intervento prefigura nuove opportunità di ricucitura urbana e riqualificazione delle aree attualmente occupate dalla stazione e di utilizzo della linea ferroviaria che prosegue fino a Golfo Aranci, ad esempio come linea metropolitana di superficie. Inoltre viene evidenziata la necessità di ridurre la complessità dell'incrocio via San Simeone/via Umberto I in considerazione della presenza di due passaggi a livello.



Individuazione delle criticità e delle risorse nell'ambito del nuovo Ospedale, Pasana, Isticadeddu, via Vittorio Veneto, via Barcellona

3.2.4. Area centrale: viale Aldo Moro

La sicurezza idrogeologica dell'area

L'aspetto di maggiore problematicità è relativo al rischio idrogeologico. Viene segnalata la presenza di ostacoli nel canale San Nicola che intralciano il regolare deflusso idrico, in particolare in corrispondenza del restringimento della via Sereri, determinando un rischio idraulico in tutto il quartiere. Si registra il timore che la nuova sezione idraulica, prevista per il canale San Nicola, possa essere insufficiente rispetto alle portate idrauliche massime, per questo si propone uno sfogo alternativo, parallelo alla ferrovia.

Si segnala inoltre la necessità di realizzare una rete di smaltimento delle acque bianche, adeguatamente dimensionata.

Per quanto riguarda il rapporto fra pianificazione urbanistica e sicurezza idraulica, si evidenzia la necessità di una particolare attenzione circa le modalità con cui il nuovo Piano si potrà o dovrà relazionare agli interventi previsti dal Quadro delle opere di mitigazione del rischio idraulico approvato.

La mobilità

Gli aspetti legati alla mobilità interna al quartiere emersi durante il laboratorio, riguardano in particolare la presenza di un traffico diversificato, che solo in minima parte viene generato dai residenti per spostamenti interni all'ambito. La maggior parte dei rallentamenti alla viabilità risulta infatti determinata dai flussi di passaggio che hanno come destinazione altre zone della città (il centro, l'area industriale) o semplicemente attraversano il quartiere, generando situazioni di pericolo poco compatibili con la natura residenziale del quartiere (soprattutto in via Aldo Moro e Via Frà Giacomo Veronese).

Ulteriori criticità riguardano:

- l'isolamento del quartiere di Tilibbas, accessibile solo attraverso le arterie di scorrimento veloce;
- l'esistenza, in zona Giovannelli, di un tratto di Strada Provinciale che potrebbe essere classificata come strada comunale, per evitare il verificarsi di incertezze gestionali connesse alla sua manutenzione;
- la necessità di asfaltare la Via Mosca e connetterla al reticolo viario, attraverso il suo prolungamento fino a via Aldo Moro.

Viene inoltre rilevata la scarsa connessione con parti contigue della città e la frammentazione del waterfront, dovuto all'assetto infrastrutturale, estremamente evidente soprattutto per chi arriva dal porto. Si evidenzia di conseguenza la necessità di ricostituire e rafforzare il rapporto con il centro storico della città, di predisporre una serie di collegamenti trasversali con l'area industriale e di ridurre l'ingombro degli svincoli attraverso la realizzazione di rotonde.

I servizi

Per quanto riguarda l'organizzazione delle aree standard, si richiede una loro corretta localizzazione all'interno dell'insediamento o nelle dirette vicinanze, criticando l'attuale disposizione di alcune aree (come quella oltre la via Mosca).

Si segnala inoltre, all'interno del PRU Sa Minda Noa, la presenza di un'area destinata a Servizi mai acquisita al patrimonio pubblico, con vincolo di esproprio reiterato da trent'anni.

La valorizzazione ambientale e archeologica

Con riferimento alle risorse ambientali e culturali del territorio viene evidenziata l'assenza di politiche di valorizzazione adeguate. La valorizzazione del patrimonio storico culturale, archeologico ed ambientale può invece rappresentare una risorsa importante per lo sviluppo turistico e per la qualità urbana di Olbia.

Si propone di superare un approccio limitato alla "incorniciatura" dei reperti (attraverso la costruzione di opere di pavimentazione e arredo urbano costose e poco significative) e sviluppare invece modalità maggiormente integrate volte a favorire la fruizione paesaggistica del bene.

Relativamente all'ambito urbano in esame, si chiede che nel nuovo Piano l'area archeologica dell'acquedotto romano, in località Tilibbas, venga considerata in modo strategico e integrato all'interno di un'area a parco, che dovrà relazionarsi con i margini urbani al confine del quartiere di via Aldo Moro, come occasione di riqualificazione urbana e paesaggistico ambientale.

Progetti strategici

Per quanto riguarda la visione strategica di livello urbano, un aspetto molto sentito è quello relativo all'area CIPNES, proprio per la sua prossimità e stretta connessione, anche funzionale, con il quartiere.

L'area industriale del CIPNES è considerata ormai come un punto di riferimento per molte funzioni anche non strettamente produttive (commercio, servizi), normalmente assolve all'interno dell'ambito urbano, e per questo necessita di una più capillare accessibilità, anche attraverso percorsi ciclopedonali e di trasporto pubblico.

Emerge la necessità di rivedere la regolamentazione e pianificazione della zona industriale (CIPNES), al fine di riqualificare il sistema di relazioni con la città ed il golfo interno e migliorare il suo inserimento nel contesto paesaggistico ambientale.

Un altro aspetto cruciale è quello del ruolo della linea ferroviaria per il futuro sviluppo di Olbia; la presenza della linea ferroviaria in città è attualmente percepita come un elemento di cesura e divisione tra parti di città, anche funzionale (nello specifico vengono segnalati problemi connessi alle autorizzazioni per l'allaccio alle condotte del gas di città).

Sebbene problematica, la linea ferroviaria rappresenta comunque una risorsa infrastrutturale da conservare, anche per evitare l'incremento del movimento delle merci su gomma, che aggiungerebbe il livello di traffico e inquinamento in una città già congestionata.

Viene infatti rilevata l'opportunità di usare la linea ferroviaria, oggi sottoutilizzata, in modo diverso, ad esempio facendo fermare i treni che arrivano a Olbia all'inizio del centro urbano e convertendo il resto della linea come elemento di trasporto locale a livello urbano.

Lo sviluppo insediativo

L'area in esame è costituita da una varietà di tessuti e tipologie insediative che si configurano secondo modalità di sviluppo e relazioni urbane differenti.

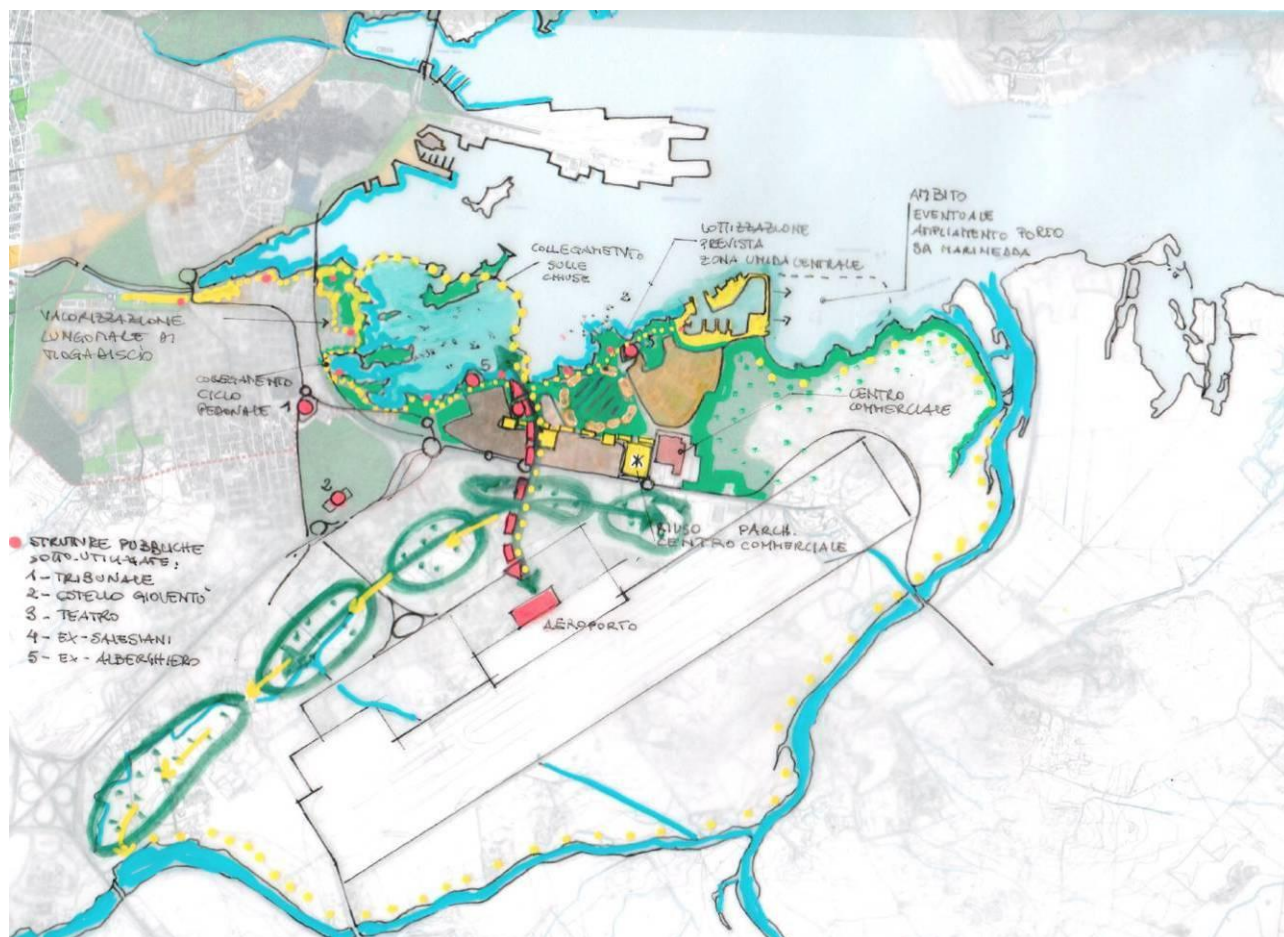
Emerge come sia ormai necessario abbandonare un modello insediativo che consuma territorio e che risulta caratterizzato da un'incidenza elevata dei costi di gestione dei servizi e del trasporto pubblico, a favore di interventi di recupero e densificazione delle aree già interne al centro urbano, anche in un'ottica di una progressiva sostituzione e riqualificazione del patrimonio abitativo.

3.2.5. Area centrale: Poltu Quadu

La struttura urbana

Vengono evidenziate i seguenti elementi:

- l'assenza di identità e unitarietà all'interno del quartiere, costituito da tre ambiti edificati ben distinti e riconoscibili: uno, prossimo al centro urbano, a carattere residenziale pubblico, uno di edilizia convenzionata e uno costituito per lo più da seconde case, a carattere turistico.
- il quartiere risulta organizzato attorno a un vuoto centrale, interessato da un piano di lottizzazione approvato, la cui attuazione risulta condizionata dalla presenza di aree a pericolosità idraulica;
- il ritardo nell'attuazione del Piano di risanamento e nell'acquisizione delle aree a standard;
- l'assenza di connessioni pedonali con il centro urbano, adeguate ad una fruizione sicura ed alla qualità del sito
- l'esistenza di un'area destinata a servizi ma utilizzata come parcheggio del centro commerciale, in forza di una convenzione stipulata con l'amministrazione comunale ormai scaduta. In tale ambito era prevista la realizzazione di alloggi di edilizia sociale da parte di Area (circa 16.000 mc), intervento provvisoriamente bloccato dal consiglio comunale.



Individuazione delle criticità e delle risorse nell'area di Poltu Quadu

I servizi

A fronte di un vasto patrimonio edilizio comunale, si registra una forte necessità di luoghi di aggregazione e di servizi connessi alla residenza, come uffici bancari e postali.

Le criticità segnalate riguardano:

- l'isolamento dalla città dovuto alla mancanza di collegamenti ciclabili e pedonali sicuri;
- la presenza di strutture pubbliche sottoutilizzate o in disuso, in alcuni casi fatiscenti, come il tribunale (oggetto di un ampliamento poco prima di essere parzialmente dismesso), l'ostello della gioventù, il Teatro Michelucci, l'ospizio, l'ex istituto dei Salesiani e l'ex istituto alberghiero e sede comunale;
- lo stato di degrado in cui versano alcune piazze, come quella prospiciente l'ospizio, quasi impossibili da fruire;
- le difficoltà che caratterizzano la gestione del Teatro Michelucci, interessato dal cono di atterraggio degli aerei e quindi non utilizzabile per la sua funzione originaria;
- l'assenza di spazi per attività sportive (esiste solo una piscina, peraltro privata).

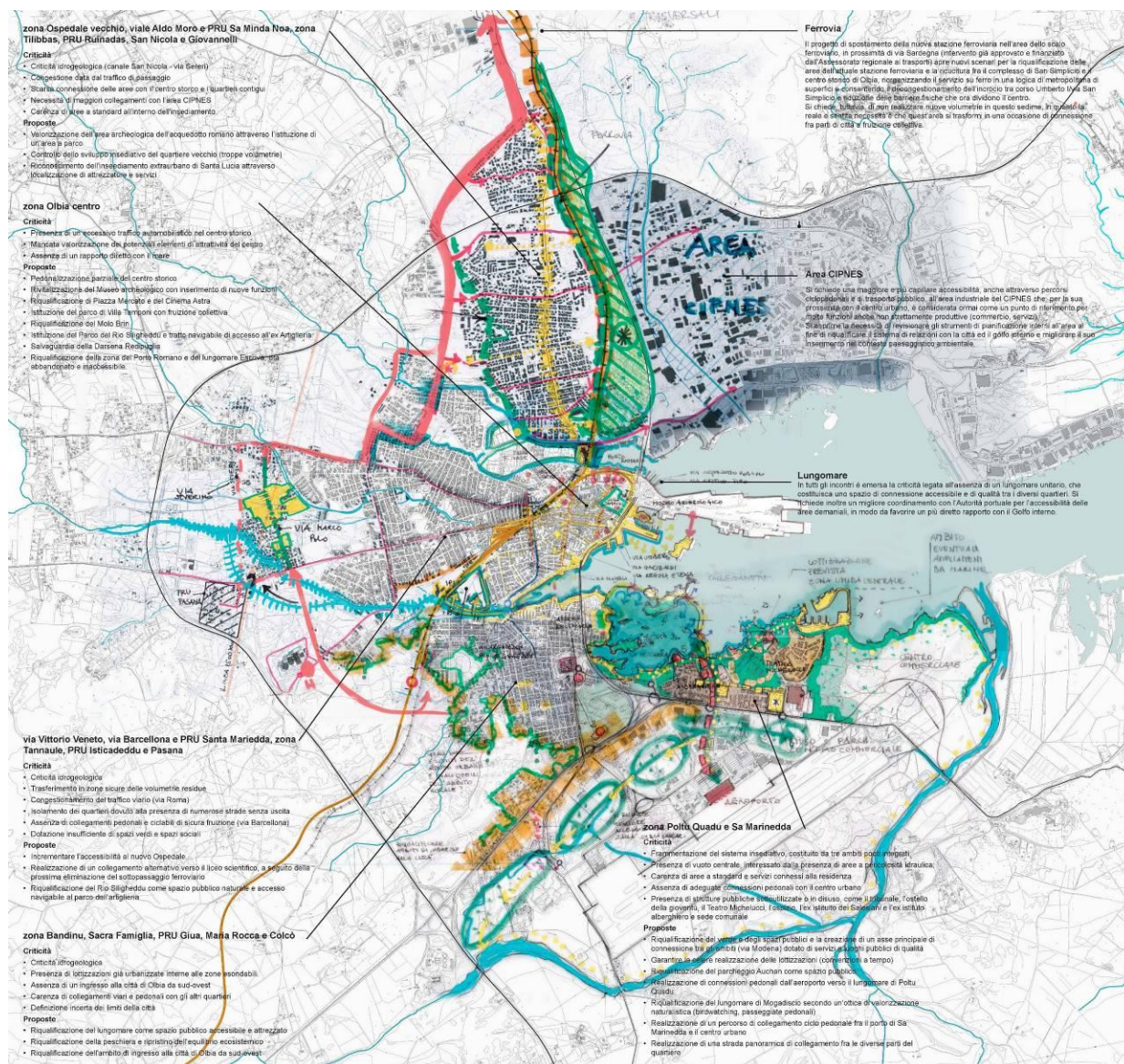
Si riconosce comunque l'impatto positivo determinato dalla vicinanza dell'aeroporto, la cui connessione potrebbe essere ulteriormente rafforzata.

Il fronte mare

Enorme potenzialità derivante dal rapporto del quartiere e dell'intera città con il golfo interno, rapporto fino ad oggi fortemente trascurato;

Viene percepito il rischio di eutrofizzazione delle acque del golfo, in parte riconducibile a sversamenti a mare della rete fognaria che interessano anche la Peschiera, dovuti a carenza di manutenzione degli impianti di sollevamento.

Si sottolinea inoltre la necessità di riqualificare il lungomare di Mogadiscio secondo un'ottica di valorizzazione naturalistica (birdwatching, passeggiate pedonali) anche per orientare gli abitanti verso modelli di mobilità sostenibili (si segnala a questo proposito il progetto dell'architetto Cervo per la riqualificazione e valorizzazione della Peschiera).



Sintesi delle criticità nell'area centrale di Olbia

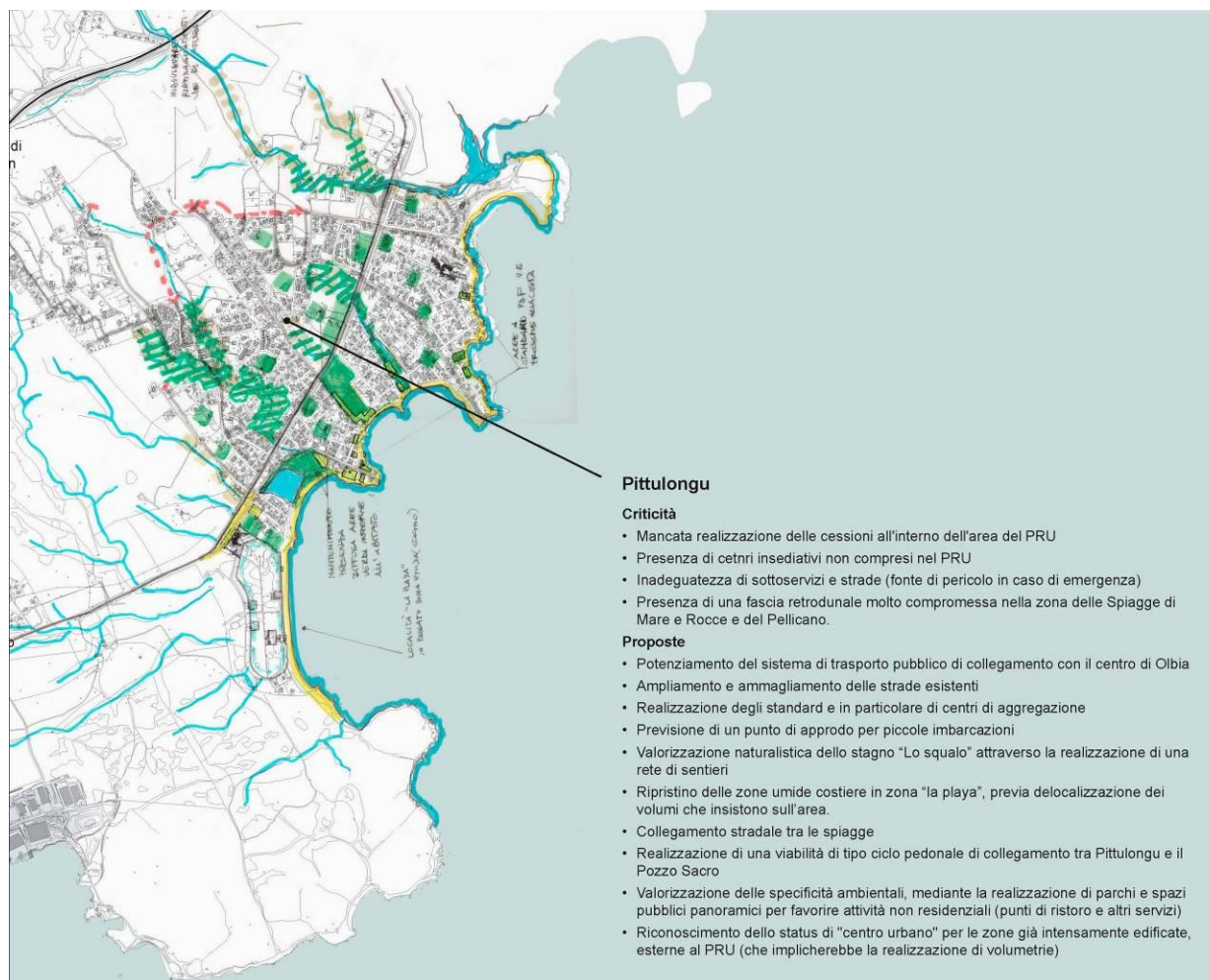
3.2.6. Pittulongu

Le proposte relative a Pittulongu sono state riportate e rappresentate in un documento predisposto dal comitato della frazione.

Il documento riporta le seguenti proposte di carattere generale:

- il miglioramento della qualità della vita, attraverso la realizzazione di centri di aggregazione;
- il miglioramento della viabilità esistente, con l'ampliamento e l'ammagliamenti delle strade esistenti;

- la conferma e realizzazione degli standard indicati nel PRU;
- la conferma della volumetria prevista nell'ambito della perimetrazione del PRU;
- l'inserimento all'interno del PRU di zone già intensamente edificate, escluse dal perimetro originario e oggi prive di servizi e sottoservizi;
- la previsione di un punto di approdo per piccole imbarcazioni, da realizzarsi mediante pontili galleggianti, gestito senza scopo di lucro da cittadini residenti;
- la valorizzazione naturalistica dello stagno "Lo squalo" attraverso la realizzazione di una rete di sentieri;
- il collegamento stradale di tutte le spiagge.



Sintesi delle criticità di Pittulungu

Gli insediamenti esterni al PRU

Gli interventi dei partecipanti che abitano negli insediamenti esterni al PRU esprimono una generale richiesta di riconoscimento e consolidamento degli insediamenti mediante il loro inserimento all'interno del Piano di risanamento, o comunque in altro ambito "urbano", e contestuale riconoscimento di una dotazione volumetrica aggiuntiva, come ampliamenti o nuovi edifici di completamento.

I servizi e i sottoservizi

Le criticità emerse dall'incontro mettono in luce le contraddizioni insite nella prosecuzione di un modello insediativo sparso non pianificato, che genera una progressiva richiesta di densificazione

edilizia, in ambiti privi di servizi e aree verdi e adeguate reti infrastrutturali e produttive. In particolare si segnala:

- l'inadeguatezza del reticolo viario a garantire una via di fuga in caso di emergenza;
- la carenza di spazi per servizi, come un ufficio postale, una circoscrizione comunale, una farmacia;
- la necessità di potenziare il sistema di trasporto pubblico di collegamento con Olbia.

La valorizzazione ambientale

Nonostante le notevoli peculiarità ambientali e paesaggistiche dell'area, si segnala:

- la presenza di una fascia retrodunale molto compromessa nella zona delle Spiagge di Mare e Rocce e del Pellicano, interessata tuttora dalla realizzazione di interventi edilizi;
- la scomparsa delle zone umide retrostanti il litorale "la playa" e la presenza nella stessa area di attività private commerciali che ostacolano il ripristino dello stagno, utile anche per la protezione delle dune dal dilavamento operato dal deflusso delle acque;
- l'assenza di una viabilità di tipo ciclo pedonale di collegamento tra Pittulongu e il Pozzo Sacro.
- la necessità di valorizzare le specificità ambientali, mediante la realizzazione di parchi e spazi pubblici panoramici attrezzati (punti di ristoro e altri servizi, aperti tutto l'anno), anche come valorizzazione del patrimonio abitativo esistente.

3.2.7. Berchideddu

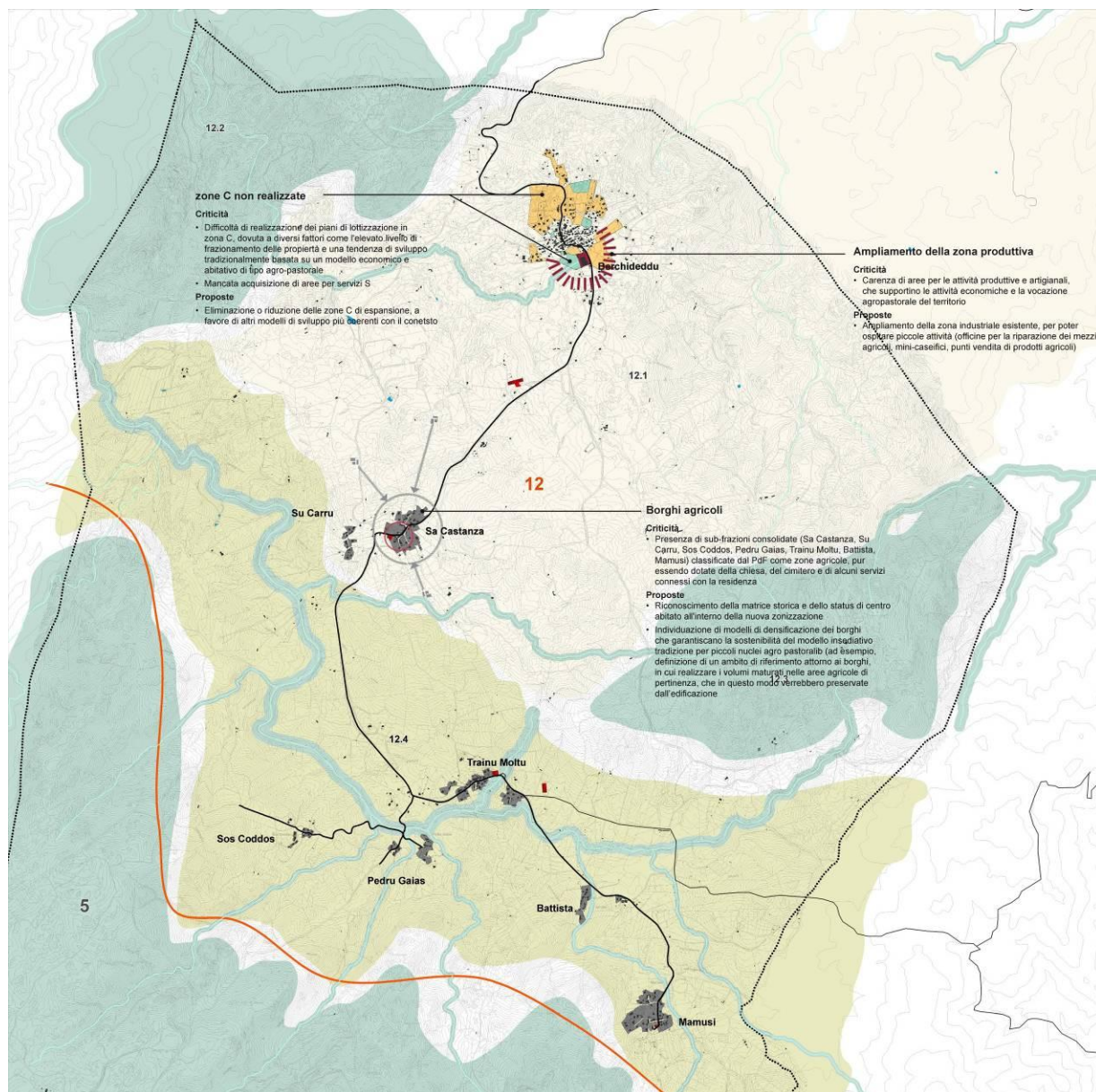
A Berchideddu e nelle sub frazioni emerge soprattutto la matrice storica e agro pastorale dello sviluppo insediativo e produttivo, che si vorrebbe preservare il più possibile inalterato, anche in virtù del particolare contesto paesaggistico.

Gli abitanti di Berchideddu e delle sub-frazioni (Sa Castanza, Su Carru, Sos Coddos, Pedru Gaias, Trainu Moltu, Battista, Mamusi) si identificano in modo molto stretto con i propri territori di appartenenza e contestano un modello di organizzazione dell'insediamento basato sull'accentramento dello sviluppo abitativo nella sola frazione di Berchideddu.

Le criticità individuate riguardano:

- il mancato riconoscimento e delimitazione dei borghi delle sub-frazioni, attualmente classificate come zone agricole, pur essendo dotate di chiese, cimiteri e di alcuni servizi connessi con la residenza;
- l'inattuabilità delle vaste zone C individuate dal PdF, in relazione alla sussistenza di alcuni fattori insiti nel modello di vita tradizionale di questo contesto (elevato frazionamento dei terreni e la tendenza a non vendere i terreni di famiglia).

In questo contesto viene espressa la carenza di aree per le attività produttive e artigianali, a supporto delle attività economiche e della vocazione agropastorale del territori, altrimenti costrette a localizzarsi nella zona industriale di Loiri - Porto San Paolo.



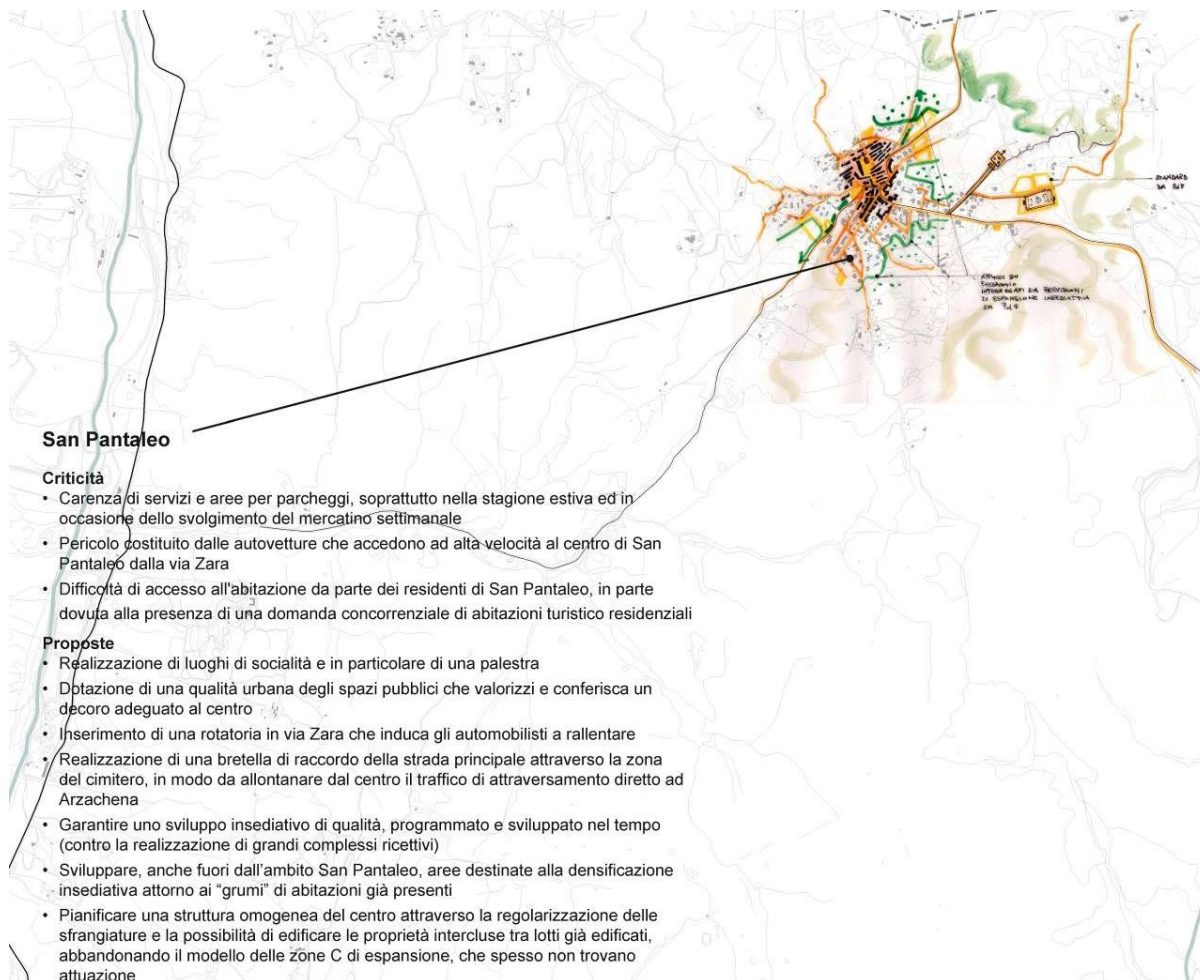
Individuazione delle criticità e delle proposte per Berchiddeddu

3.2.8. San Pantaleo

Il sistema insediativo

Dalla discussione emergono alcuni aspetti critici relativi allo stato di fatto e alle possibilità di sviluppo del sistema insediativo:

- la difficoltà di accesso all'abitazione da parte dei residenti di San Pantaleo, in parte dovuta alla presenza di una domanda concorrenziale di abitazioni turistico residenziali;
- inattuabilità delle zone C di espansione e presenza di una struttura urbana disomogenea, che crea situazioni ambigue di "edificazione attesa";
- il rischio di uno sviluppo immobiliare speculativo, attraverso la realizzazione di grandi complessi ricettivi e alberghieri.



Individuazione delle criticità e delle proposte per San Pantaleo

Lo sviluppo turistico

Viene sentita la mancanza di una politica organizzativa o di incentivi da parte del Comune, per quanto riguarda la valorizzazione del centro attraverso una più elevata qualità urbana degli spazi pubblici.

La mobilità

per quanto riguarda gli aspetti legati alla mobilità, si segnala:

- il pericolo costituito dalle autovetture che accedono ad alta velocità al centro di San Pantaleo dalla via Zara;
- la necessità di sopperire alla carenza di aree per parcheggi, soprattutto nella stagione estiva ed in occasione dello svolgimento del mercatino settimanale, in modo da tutelare la fruizione pedonale delle strade del centro.

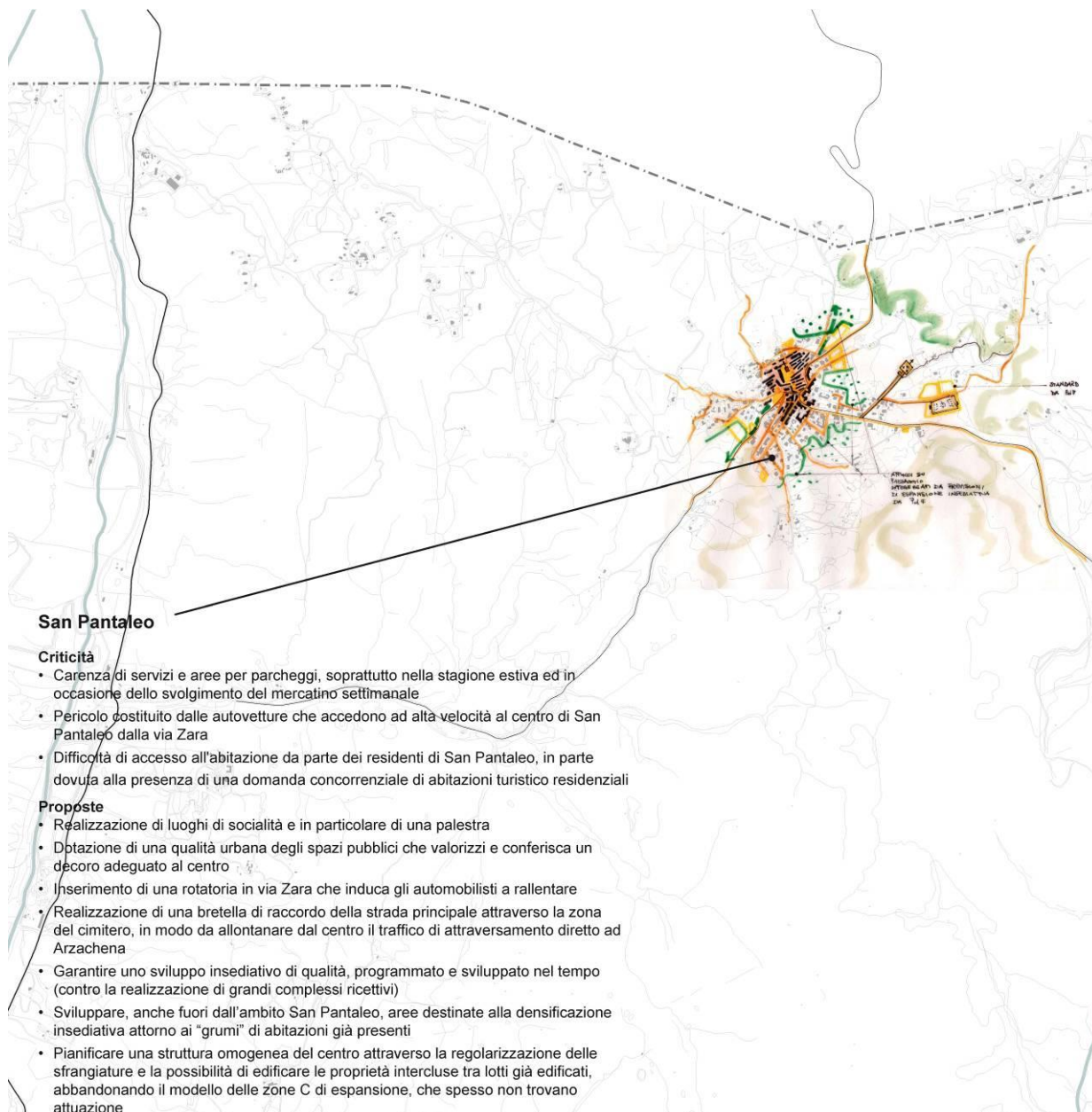
I servizi

Dalla discussione emerge la richiesta di luoghi di socialità e in particolare di una palestra, utilizzabile anche per le attività scolastiche, che rappresenti uno spazio ricreativo e multifunzionale aperto alla popolazione residente.

Lo sviluppo delle attività agricole

Nella piana agricola di San Giovanni si individuano le seguenti criticità:

- presenza di vincoli imposti dalla zona H nelle aree a vocazione agricola, che impediscono lo sviluppo delle attività agro-pastorali (ad esempio, la costruzione di fabbricati per il ricovero del bestiame);
- il rischio di un eccessivo frazionamento fondiario, finalizzato alla realizzazione di volumetrie non destinate alle attività delle aziende agricole;
- la necessità di interpretare e valorizzare la complessità del sistema insediativo tradizionale dello stazzo Gallurese.



Individuazione delle criticità e delle proposte per San Pantaleo

3.2.9. Porto Rotondo e Rudalza

Porto Rotondo

Nel centro turistico consolidato di Porto Rotondo le problematiche emerse riguardano:

- la percezione di una effettiva saturazione del centro in termini di edificazioni, caratterizzate peraltro da un'elevata tensione immobiliare (costo/mq molto alto).

- il mancato riconoscimento del valore e del vantaggio sociale ed economico derivante dalla realizzazione e gestione dei servizi e degli spazi pubblici da parte del Consorzio di Porto Rotondo;

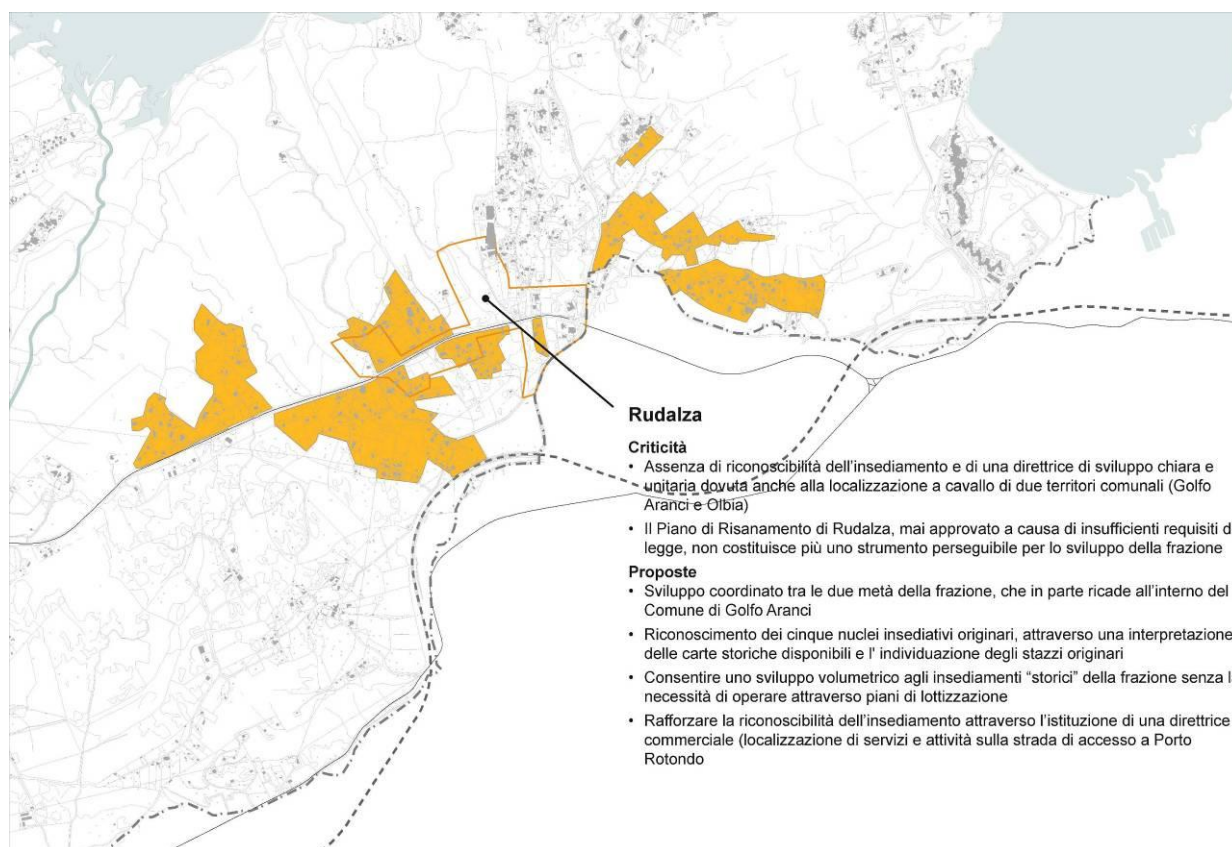
Rudalza

La frazione di Rudalza è costituita da un insediamento sparso di case indipendenti che interessa una superficie di circa 500 ha; l'insediamento risulta di difficile identificazione per il suo carattere diffuso sul territorio e per l'assenza di elementi chiaramente riconoscibili localizzati in prossimità delle principali direttrici viarie.

In particolare si evidenzia:

- l'assenza di un'identità e una riconoscibilità dell'insediamento, compresi i nuclei più antichi;
- la necessità di coordinamento delle previsioni dei PUC di Olbia e di Golfo Aranci;
- la richiesta di sviluppare volumetrie aggiuntive e ulteriori abitazioni sul proprio lotto, sulla base di una reinterpretazione del modello costruttivo tradizionale degli stazzi.

Dalla discussione emerge la necessità di prevedere servizi e aree in cui sviluppare attività commerciali, artigianali e di ristorazione, che costituiscano non solo una possibilità di sviluppo economico ma anche un elemento di riconoscibilità della frazione. Si individua come area strategica la spina centrale a cavallo del confine comunale, lungo la direttrice per Porto Rotondo, in cui sono localizzate la chiesa, la casa comunale e una serie di piccole attività commerciali.



Individuazione delle criticità e delle proposte per Rudalza

3.2.10. Multa Maria

La forma urbana e i modelli insediativi

La generale necessità di riqualificazione della borgata e implementazione dei servizi per i residenti viene affrontata attraverso la proposta di diverse strategie, anche contrastanti tra loro, come:

- il completamento del tessuto insediativo mediante tipologie abitative a bassa densità (case indipendenti su lotto) con una cospicua presenza del verde privato all'interno degli insediamenti;
- la riqualificazione dell'esistente e realizzazione dei servizi prima di qualunque ampliamento, per mitigare l'elevata presenza di un cospicuo patrimonio di seconde case completamente inutilizzate durante la bassa stagione;
- la realizzazione di un progetto guida nella parte nord di Multa Maria, prospiciente le aree umide, che indirizzi verso una definizione più compatta del bordo urbano e garantisca la realizzazione dei servizi.

La viabilità

Durante l'incontro si sottolinea la necessità di garantire collegamenti ciclabili tra Multa Maria e il centro urbano di Olbia e verso Marina Maria. Si richiede una particolare attenzione anche per le connessioni con le spiagge locali, ora difficilmente accessibili, attraverso una differenziazione dei percorsi pedonali e carrabili e mediante l'attivazione di bus navetta.

Viene inoltre evidenziata l'inadeguatezza del reticolo stradale, costituito da molte strade senza uscita, potenzialmente pericolose in caso di incendio, sia per quanto riguarda l'accesso dei mezzi di soccorso sia per le inadeguate vie di fuga.

I servizi

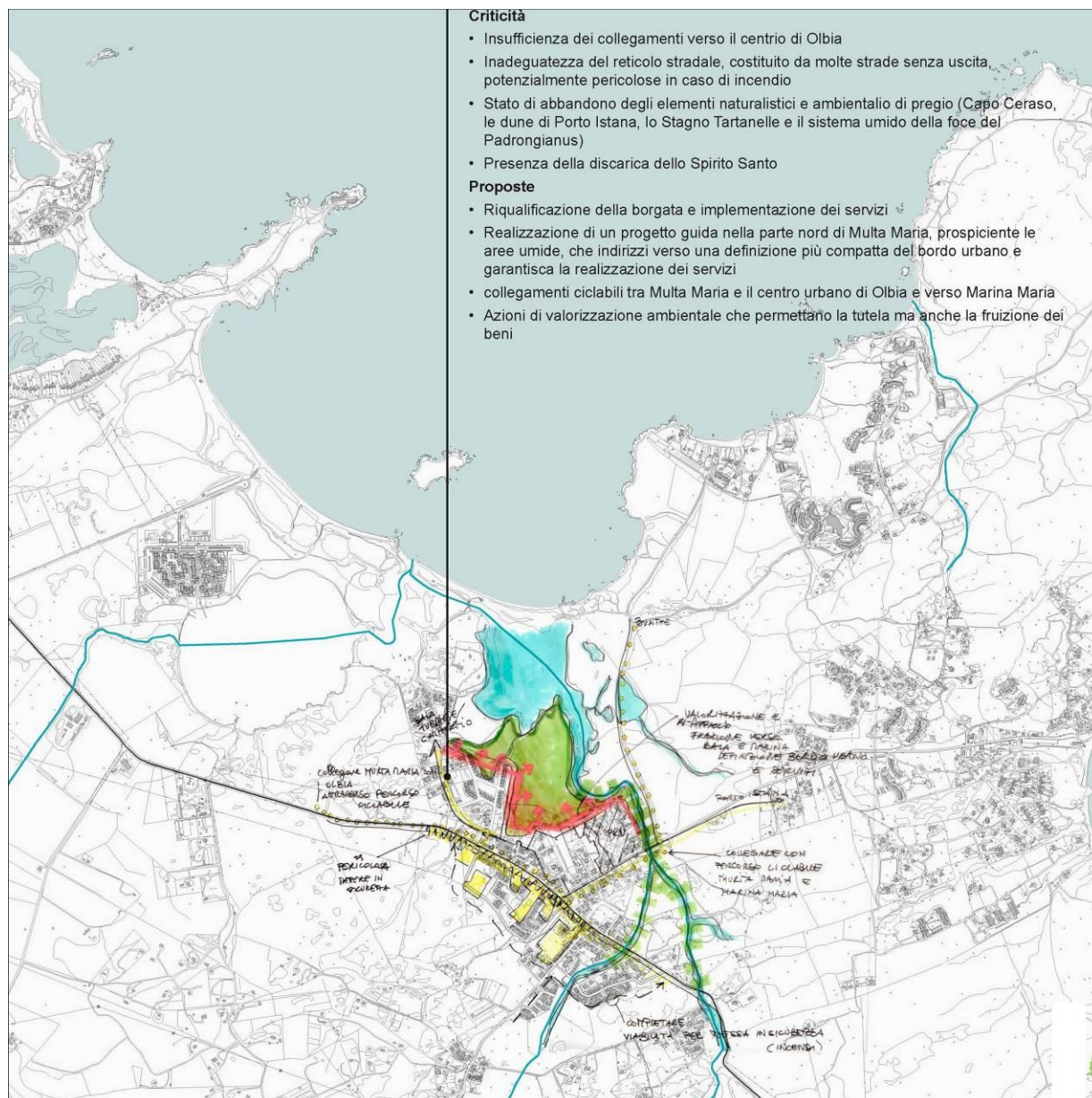
La carenza e la mancata attuazione di servizi e aree verdi viene percepita come una forte penalizzazione per i residenti, soprattutto per le categorie più svantaggiate, come bambini, anziani e disabili, che non dispongono di adeguati spazi di svago e socializzazione all'interno del centro abitato.

Il problema è particolarmente sentito anche nella località di Marina Maria, per la quale si segnala un grave stato di abbandono e la carenza di aree per servizi dovuta alla mancata attuazione del PRU.

Le richieste specifiche riguardano:

- l'ubicazione di servizi igienici nella spiaggia di Porto Istana (già previsti dal PUL);
- la realizzazione di una piazza davanti alla "Caffetteria della nonna", prevista in origine dal Piano;
- la generale necessità di parcheggi e aree per bambini;
- la realizzazione di aree per servizi nella zona attorno alla rotatoria;
- la realizzazione di un campeggio;
- la valorizzazione di Punta Bunthe e Li Cuncheddi.

Alcuni dei partecipanti suggeriscono che il Piano si basi su un bilancio economico sostenibile, che permetta la fattibilità degli interventi, mediante procedure che incentivino l'intervento privato a supporto della realizzazione di servizi che il Comune da solo non sarebbe in grado di attuare.



Sintesi delle criticità di Multa Maria

Sviluppo delle politiche turistiche

La problematica principale individuata è quella della stagionalità del fenomeno turistico, per il cui superamento sono state proposte due strategie diverse ed in parte contrastanti:

- potenziamento dei servizi: la prima è volta alla creazione di polarità sportive e di servizi specializzati per diverse categorie di utenti (campi da golf, centri per anziani, ecc.);
- l'attivazione di una rete di servizi immateriali e di sinergie tra gli operatori turistici, agricoli e artigianali, in modo da configurare la costa come una sorta di vetrina di tutto l'entroterra.

Si individua inoltre come opportunità da cogliere la realizzazione del progetto Mater Olbia, l'ex San Raffaele, in termini di richiesta di abitazioni e servizi per gli operatori coinvolti nel suo funzionamento.

La valorizzazione ambientale

I presenti concordano nel riconoscere la grande potenzialità rappresentata dalla qualità ambientale del territorio di Multa Maria per l'elevata valenza naturalistica, da tutelare e valorizzare nell'ottica di una politica di offerta turistica basata sulla fruizione ambientale.

Alcuni partecipanti però ritengono che si debba puntare a una valorizzazione attiva, non riferita a un modello di protezione basato esclusivamente sulla chiusura e l'abbandono delle aree. Nello specifico si propone:

- la realizzazione di una o più aree in cui sia possibile parcheggiare l'auto e affittare una bici con cui visitare i parchi e le zone umide;
- una maggiore sponsorizzazione del sistema ambientale del Parco del Padrongianus;
- la protezione dall'edificazione dell'area dunale di Porto Istana;
- un intervento propone la ciclabilità, l'equitazione e la valorizzazione dell'agricoltura come componenti di un turismo sostenibile.

La discarica

La presenza della discarica dello Spirito Santo rappresenta una grande criticità per la popolazione e per le funzioni turistiche e ospedaliere che si intende sviluppare nell'area.

I problemi gestionali e il malfunzionamento della struttura costituiscono un disagio sia per quanto riguarda i miasmi provenienti dagli impianti sia per il rischio ambientale costituito dalla presenza di fenomeni di percolazione che potrebbero inquinare le falde acquifere.

Gli abitanti chiedono almeno di prevedere strumenti di mitigazione dell'impatto attraverso interventi di fitodepurazione e aree verdi che contrastino la diffusione dei cattivi odori.

Il tavolo di coordinamento specifica che le attività di discarica sono pianificate dal Piano Regionale della Gestione dei Rifiuti e si impegna a trattare questo tema con il consorzio industriale in occasione dei Tavoli dedicati alle gestioni speciali.

3.3. Temi generali: Criticità e risorse locali

3.3.1. Problematiche generali

Le questioni emergenti di carattere problematico generale, esito dei Tavoli tematici, sono i seguenti:

Tutela, valorizzazione e recupero dei luoghi identitari

In molti tavoli è stata evidenziata la presenza diffusa in tutto il territorio di luoghi di eccellenza (o elevata potenzialità) ambientale, paesaggistica, archeologica che necessitano di interventi di tutela e/o valorizzazione come: la rete fluviale, i canali e le aree verdi integrate nel tessuto urbano, Monte Pino, la Peschiera, il Golfo di Olbia, Monte Plebi, Tavolara, le zone umide di Multa Maria, Capo Ceraso, il Parco del Padrongianus, le dune di Istana, il Belvedere di Gibuti, la costa e le aree umide di Pittulongu.

L'ambito urbano interessato dalla riconversione degli spazi ferroviari è stato identificato come luogo critico che tramite azioni di recupero potrebbe assumere un ruolo strategico all'interno della sistema degli spazi pubblici e delle connessioni a livello urbano.

Dai tavoli emerge anche la necessità di collegare i luoghi identitari, tra loro e con i quartieri, attraverso una rete di trasporto pubblico locale e un sistema di percorsi ciclopedonali che permettano una diversificazione dei flussi d'accesso verso il porto e l'aeroporto.

3.3.2. Intercomunalità

Alla luce dei risultati dei tavoli, è stata evidenziata la necessità di contestualizzare le politiche e gli interventi proposti dal PUC all'interno di un quadro intercomunale che consideri Olbia come primus inter pares all'interno di un sistema unitario come quello della Gallura, soprattutto per quanto riguarda la gestione degli stazzi e del fenomeno turistico, anche in termini di mobilità. Tale approccio contribuirebbe all'attivazione di relazioni e reti immateriali in termini di produzione e servizi e alla costruzione di una maggiore consapevolezza culturale volta allo sviluppo di tutto il territorio gallurese (istituzione della Facoltà di Agraria, valorizzazione delle produzioni a marchio locale, individuazione e tutela degli stazzi originari storici).

3.3.3. Coordinamento tra Enti

Una delle maggiori criticità riscontrate trasversalmente all'interno dei temi affrontati riguarda la sovrapposizione di competenze tra i diversi Enti amministrativi e di gestione (Regione, Comune, Cipnes, Autorità Portuale, ...) e l'assenza di coordinamento tra gli strumenti pianificatori (PPR, PUC, PUM, PUL, PPCS, ...). Nello specifico si segnalano:

- l'assenza di coordinamento con l'Autorità portuale per l'accessibilità delle aree demaniali;
- la cesura tra il centro urbano e l'area industriale Cipnes e l'assenza di una strategia di gestione condivisa per quanto riguarda la pianificazione del contesto di elevata qualità storica, paesaggistica e ambientale nella quale risulta inserito l'ambito produttivo e per servizi;
- l'assenza di coerenza e coordinamento nel dimensionamento, programmazione e localizzazione delle attività economiche del Cipnes, causa di un regime concorrenziale sbilanciato, che sfavorisce l'attivazione delle zone D di competenza comunale;
- la necessità di considerare gli interventi previsti dal Quadro delle opere di mitigazione del rischio idraulico (vasche di laminazione) nell'ottica della creazione di una rete di spazi a verde pubblico all'interno dell'ambito urbano;
- l'opportunità di rimodulare l'assetto vincolistico stabilito dai Piani sovraordinati (PPR) alla luce di uno studio di dettaglio e di una più approfondita contestualizzazione territoriale.

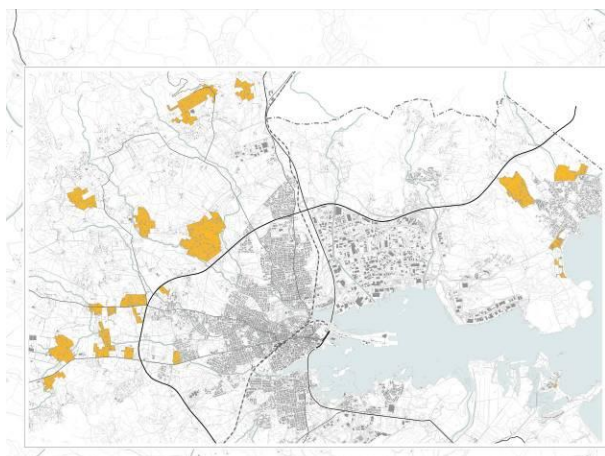
3.3.4. Coordinamento tra PUC e strumenti attuativi

L'aggiornamento del Piano Urbanistico comunale non può avvenire senza una profonda revisione degli strumenti attuativi (PdL e PRU), in modo da inserire le nuove zone di trasformazione nel disegno complessivo della città, stabilendo anche linee guida per garantire qualità e coerenza degli interventi dal punto di vista architettonico e programmatico.

È emersa anche la necessità di coordinare gli interventi pubblici di valorizzazione dello spazio pubblico, in modo che non si configurano come progetti separati e indipendenti ma come tasselli, realizzabili con modalità e tempi diversi, di una visione unitaria della città e del territorio.

3.3.5. Accordi tra pubblico e privato

Viene proposta una maggiore interazione tra i soggetti pubblici e privati finalizzata a incrementare la realizzazione e l'efficienza gestionale di progetti di recupero e valorizzazione dei luoghi strategici e di aree per servizi. La realizzazione degli accordi potrà essere guidata attraverso incentivi e disincentivi, ad esempio fiscali, legati alla realizzazione degli interventi, in modo da assicurarne l'auto-sostenibilità economica.



Aspetti generali

Criticità

- Attuale classificazione come zone H di aree idonee alla coltivazione (San Giovanni)
- Scarsa infrastrutturazione delle aree rurali
- Carenza di servizi
- Scarsa consapevolezza delle potenzialità produttive e delle qualità dei prodotti agroalimentari
- Disaggregazione dei produttori e scarsa ampiezza dei lotti agricoli che non rende economicamente produttive le aree stesse
- Carenza di strutture associative
- Spopolamento delle aree rurali marginali e abbandono degli stazzi e delle forme di insediamento storiche
- Incuria del territorio con conseguente fenomeno di incendi, dissesti idrogeologici
- Scarso controllo delle zone agricole dove esistono troppe seconde case che nulla hanno a che fare con la produzione interna stessa

Proposte

- Riconsiderare le attuali zone H per identificarle come zone E agricole
- Riconoscimento degli stazzi originari e tutela degli stessi individuando una fascia di rispetto inedificabile e linee guida per un ripristino architettonico in linea con i caratteri storici
- Realizzare infrastrutture nelle aree rurali per favorire lo sviluppo (strade, impianto irrigazione consortile ecc.)
- Miglioramento del sistema agricolo periurbano con funzione paesaggistica, ambientale e produttiva, anche con incentivi ad hoc
- Possibilità di offerta integrata di prodotti agricoli e agro zootecnici (carne, formaggi, vini ecc.)
- Sviluppo delle filiere agricole tradizionali, in particolare: bovino da carne (incremento capi allevati, miglioramento strutturale delle aziende e del patrimonio genetico dei capi allevati), ovino da latte, vitivinicolo e orticolo
- Miglioramento della connessione tra agricoltura, turismo e agroindustria
- Riconoscimento dei borghi rurali
- Recupero del patrimonio edilizio esistente dotandolo delle utenze (luce, gas etc.)
- Incentivare le serre agricole ed il consumo di prodotti locali a basso impatto ambientale
- Perequazione per i proprietari ricadenti in zona "H" che non possono usufruire di nessun potere costruttivo
- Obbligo di essere I.A.P. (imprenditore agricolo professionale) e della residenza per coloro che vogliono investire nelle zone agricole

Sintesi delle criticità nell'area extraurbana

3.3.6. Sviluppi progettuali

Il 28 e il 29 di settembre ed il 10 novembre si sono svolti i seguenti tavoli dedicati alla formulazione e lo sviluppo di idee e proposte progettuali a partire dai risultati conseguiti nella prima fase del Laboratorio:

- Laboratorio area urbana centrale (Olbia, Pittulongu, Multa Maria);
- Laboratorio aree rurali, nuclei edificati, frazioni (San Pantaleo, Berchideddu, Rudalza);
- Laboratorio ambiti turistici (Cugnana-Portisco, Porto Rotondo, Multa Maria).

Laboratorio area urbana centrale (Olbia, Pittulongu, Multa Maria)

Olbia

Viene condivisa la necessità di definire un perimetro della città di Olbia, si chiede tuttavia che le aree dello schema di piano identificate come aree per servizi siano effettivamente fruibili come aree a parco.

Viene manifestata la necessità di un "perfezionamento" del rapporto di Olbia e il mare, rapporto che appare ancora labile; è sentita inoltre la necessità di riqualificare il rapporto fra Olbia e il mare, attraverso il coinvolgimento dei principali soggetti che hanno una responsabilità nella gestione dell'affaccio sul mare della città, consolidando Olbia come città porto.

Per risolvere le criticità idrogeologiche, in particolare per la zona di Baratta, si propone la delocalizzazione degli edifici in aree a rischio di esondazione attraverso la previsione di incentivi, anche di tipo fiscale, e premialità volumetriche. Si chiede inoltre di prestare maggiore attenzione alle zone povere della città attraverso l'applicazione della medesima modalità attuativa illustrata per i centri agricoli (Zone E4).

Evitare di densificare/edificare l'area parcheggio localizzata in prossimità del supermercato Auchan; si propone invece di destinarla a verde e servizi.

Pittulongu

Per quanto riguarda la frazione di Pittulongu viene apprezzata la strategia di integrazione e ricucitura fra le parti di città, tuttavia ciò non viene proposta in maniera ritenuta sufficiente per quanto riguarda la frazione di residenza. Viene pertanto richiesto di precisare come sarà ricucita Pittulongu alta con Pittulongu bassa.

I residenti manifestano inoltre l'esigenza di integrare Pittulongu all'interno della fascia urbana, dando dignità ai quartieri satellite nell'agro.

Alcuni partecipanti manifestano tuttavia che l'abbondanza volumetrica di Pittulongu bassa ha determinato una offerta abitativa maggiore rispetto alle effettive esigenze dei residenti; la frazione è vista da alcuni come un "quartiere dormitorio" che si ravviva in particolare nella stagione estiva.

Viene condivisa dai partecipanti la volontà di riqualificare gli stagni di Pittulongu (che nel corso degli anni sono stati interessati da edificazione e sono stati in parte eliminati dal demanio marittimo) favorendo un processo di rinaturalizzazione.

Multa Maria

Gli abitanti di Multa Maria manifestano la necessità di migliorare la connessione di Multa Maria con Olbia e condividono la strategia proposta volta a ridurre la velocità dei flussi di attraversamento al fine di limitare la pericolosità dell'orientale sarda. Viene evidenziata inoltre la necessità di realizzare percorsi pedonali e ciclabili lungo l'orientale, comunque già previsti nella proposta di piano.

Sempre in tema di mobilità viene evidenziata l'esigenza di sistemare la viabilità minore, come ad esempio l'accessibilità per Marina Maria.

Viene apprezzata la proposta di salvaguardare e riqualificare gli stagni e le zone umide costiere, che in parte subiscono effetti di inquinamento derivanti dal cattivo funzionamento del depuratore.

Alcuni partecipanti si lamentano del fatto che molti interventi riguardavano aspetti e interessi particolari mentre sarebbe stato più opportuno dare attenzione agli interessi generali della collettività.

Aree rurali, nuclei edificati, frazioni (San Pantaleo, Berchideddu, Rudalza)

Si propone una diversa localizzazione dell'area produttiva di Berchideddu, in una zona maggiormente baricentrica rispetto al sistema delle frazioni.

Per la frazione di Rudalza, si propone di precisare le scelte per le zone F e le zone H fra Rudalza e Porto Rotondo e identificare e perimetrare tutti i centri agricoli esistenti, consentendo così eventuali ampliamenti. Per quanto riguarda le attività artigianali, si propone una maggiore attenzione alla strada di collegamento Olbia - Golfo Aranci, dove sono già ubicate attività produttive.

Si evidenzia che nei borghi sorti nelle zone agricole la viabilità è molto carente, sia per la sezione viaria sia per la sistemazione del fondo (assimilabili a dei tratturi), ciò determina condizioni di pericolosità per la circolazione.

Viene suggerita una particolare attenzione al borgo di Santa Lucia, come quartiere di interesse paesaggistico per la vista che si gode sulla piana di Olbia e il golfo. Inoltre si suggerisce una maggiore attenzione agli insediamenti allo "stato brado" localizzati nelle aree agricole poste in prossimità della zona F in località Osseddu.

Per quanto concerne le aree agricole si chiede la possibilità di consentire l'edificazione anche a chi non è coltivatore o imprenditore agricolo e di facilitare il cambio di destinazione d'uso; in proposito si richiama quanto previsto dal PPR in tema di riconversione e cambio di destinazione d'uso del patrimonio edilizio esistente.

Nel settore a Nord del territorio comunale, caratterizzato dalla presenza dell'insediamento diffuso tradizionale degli stazzi, si lamenta il fatto che il piano vigente identifica alcune aree H di salvaguardia in contesti ad utilizzazione agricola, ciò ha determinato una limitazione per le aziende che operano in quei contesti.

Per le Zone agricole in prossimità alle aree urbane, si propone di prevedere fasce di rispetto per evitare che la attività agricola possa determinare interferenze negative ai residenti.

Si suggerisce inoltre di considerare con attenzione il rapporto fra interventi di mitigazione del rischio idrogeologico e assetto urbano complessivo; gli interventi di mitigazione del rischio cambieranno faccia alla città pertanto è bene porre particolare attenzione agli effetti sul sistema urbano.

Gli aspetti emersi durante l'incontro dedicato alle frazioni ed all'insediamento in agro costituiscono uno spunto per lo sviluppo della proposta progettuale.

Ambiti turistici (Cugnana-Portisco, Porto Rotondo, Multa Maria)

I partecipanti condividono l'analisi delle criticità evidenziate dai redattori del Piano, riguardanti il fenomeno del turismo nel territorio di Olbia. In particolare viene sottolineata la forte stagionalità delle presenze turistiche, in parte dovuta alla scarsa dotazione di posti letto in strutture alberghiere ed all'assenza di servizi a supporto della fruizione turistica e per il tempo libero.

Viene condivisa l'analisi del processo di sviluppo del sistema turistico costiero, che ha privilegiato un modello insediativo a forte prevalenza residenziale, rispetto alla ricettività alberghiera, e la quasi totale assenza dei servizi pubblici connessi.

Viene inoltre evidenziato il ritardo della città di Olbia nell'assumere un ruolo di "Hub" per l'intero territorio gallurese, non solo come porta di accesso e transito ma per il ruolo che può assumere nell'offerta turistica di servizi rari e per la fruizione del territorio. In questo senso Olbia può offrire un grande contributo per la destagionalizzazione del fenomeno turistico, anche in relazione a nuove forme di fruizione della città e del suo territorio registrate solo in tempi recenti.

Un'altra questione dibattuta è quella relativa al dimensionamento delle strutture alberghiere nel territorio, con particolare riferimento alla fascia costiera ed alla città di Olbia. Riguardo a questo tema viene evidenziata la necessità accompagnare l'approccio quantitativo, come definito dalla normativa urbanistica, con analisi del mercato turistico e della domanda potenziale al fine di prefigurare un modello di sviluppo condiviso.

Alcuni interventi evidenziano invece la difficoltà di quantificare la domanda turistica e costruire scenari di sviluppo sufficientemente solidi, ponendo maggiore attenzione alle vocazioni del territorio, che fanno registrare delle eccellenze straordinarie di tipo naturalistico. Per quanto riguarda le potenzialità connesse alle attività golfistiche, ancora tutte da valorizzare nel territorio di Olbia, vengono evidenziate alcune caratteristiche favorevoli della situazione ambientale, ad esempio la mitezza del clima e la minore ventosità rispetto ad alcuni sistemi territoriali ad elevato sviluppo turistico, principali competitor del territorio gallurese.

Viene suggerito di porre particolare attenzione circa la possibilità di implementare i servizi per la fruizione turistica del territorio, evidenziando il fatto che la realizzazione di nuove strutture ricettive può diventare motore per l'implementazione e sviluppo dei servizi turistici.

Inoltre viene evidenziata la grande importanza del Mater Olbia come opportunità di sviluppo del territorio di Olbia e del settore costiero di Multa Maria; il forte incremento delle presenze nel territorio, non solo di tipo stagionale, potrà rappresentare un aspetto favorevole per quanto riguarda lo sviluppo dei servizi alla persona e dei servizi per la fruizione turistica.

Per quanto riguarda il sistema costiero di Porto Rotondo, viene evidenziata l'esigenza di un suo sviluppo verso il territorio interno, in particolare in relazione alla valorizzazione della "frazione" di Rudalza e dei centri rurali.

Alcuni interventi si sono invece concentrati sulle problematiche della frazione di Pittulongu, in particolare per quanto riguarda la sua riqualificazione, valorizzazione e connessione con il sistema urbano di Olbia.

Gli aspetti emersi durante l'incontro dedicato al turismo ed al settore costiero di Olbia, costituiscono uno spunto di grande interesse per la definizione della proposta progettuale.

4. LA COSTRUZIONE DEL PROGETTO DI PIANO

4.1. Il progetto territoriale

Il territorio comunale di Olbia è oggi caratterizzato da una forte frammentarietà di situazioni e luoghi: l'area urbana di Olbia, il nucleo turistico di Porto Rotondo e quello rurale di Rudalza, le aree sviluppatesi lungo il golfo di Cugnana, il nucleo di San Pantaleo, il nucleo edificato di Pittulongu, la frazione di Multa Maria, la frazione di Berchiddeddu all'interno dell'omonima isola amministrativa.

Infrapposte tra queste diverse situazioni alcuni episodi totalmente slegati dal contesto: tra tutti il nuovo ospedale posto tra Poltu Quadu e Multa Maria e gli insediamenti turistici sparsi.

Ciascuna di queste situazioni è inserita in un differente contesto paesaggistico che rende le diverse situazioni tra loro autonome.

La grande estensione territoriale del comune di Olbia, inoltre, contribuisce ad aumentare la percezione di discontinuità se non di frammentarietà insediativa.

Il risultato è un territorio che non funziona nel suo complesso ma tende a funzionare per situazioni e parti isolate. Inoltre, fa sì che le diverse parti non vengano percepite come facenti parti di un unico territorio ma come situazioni autonome sia fisicamente sia funzionalmente.

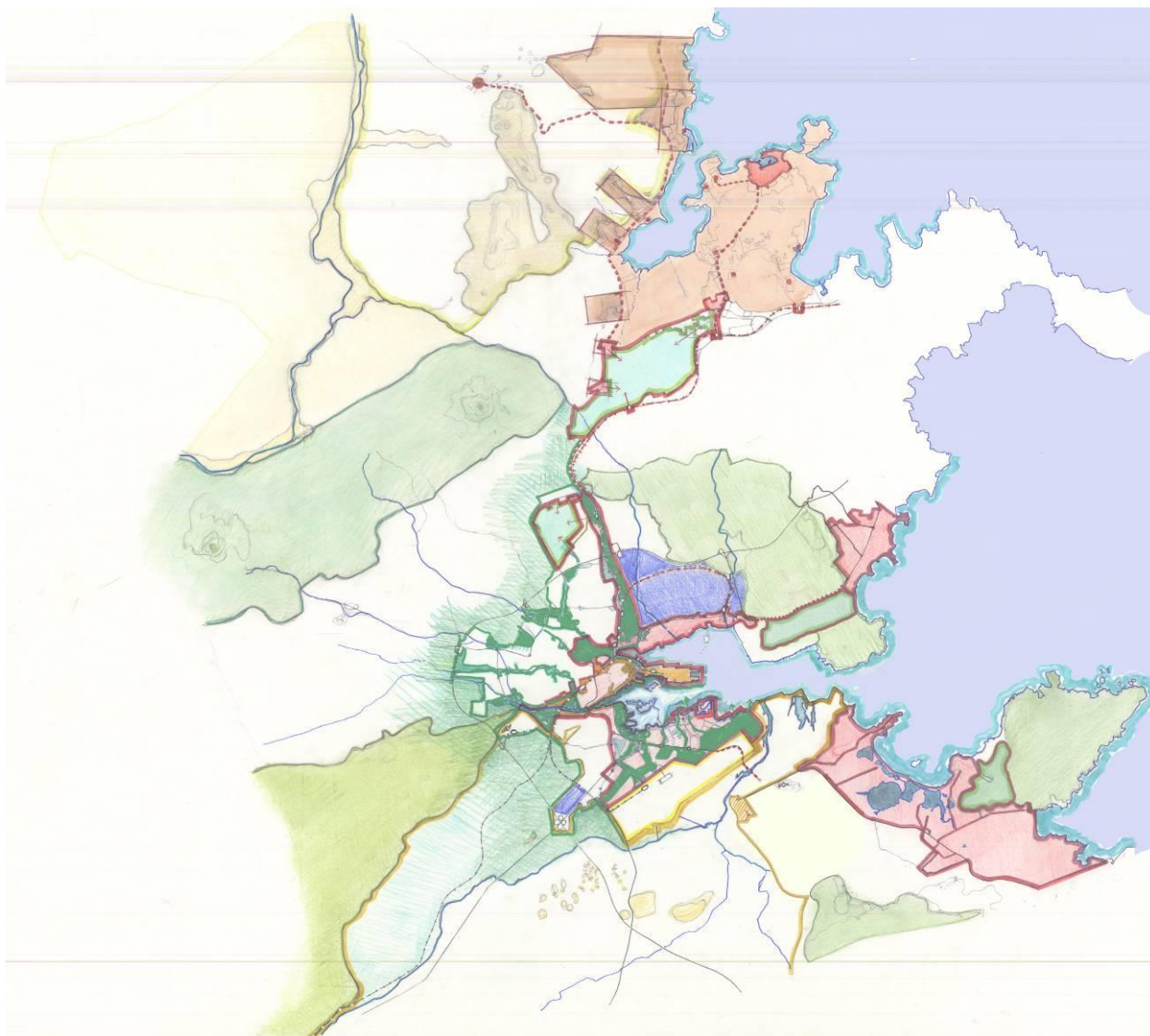
Obiettivo generale del Piano Urbanistico di Olbia è quello di ricucire le diverse situazioni. Si tratta di agire su un insieme di elementi:

- la messa a punto della rete ecologica urbana ed extraurbana
- il completamento della maglia stradale e la precisazione del ruolo dei tracciati che la compongono
- la rete dei percorsi ciclopeditoni
- il tracciato ferroviario
- il ruolo che può essere affidata ad alcune porzioni del territorio agricolo
- il potenziamento degli interventi destinati alla realizzazione di servizi
- la forma che può assumere il consolidamento del tessuto edilizio.

Il raggiungimento di questo obiettivo permette:

- di coinvolgere l'intero territorio nell'organizzazione dell'offerta turistica e, di conseguenza, di ottenere la dilatazione della stagione turistica stessa. Ad esempio, rafforzare il ruolo del nucleo centrale di Olbia nell'offerta di servizi turistici (fenomeno già in parte avviato) permette di ampliare l'offerta di servizi (culturali, ricreativi, ecc.). Il coinvolgimento di Olbia nell'offerta turistica avviene oggi unicamente attraverso i collegamenti viari e non attraverso l'organizzazione insediativa e la distribuzione delle diverse attività (che segue logiche localizzative autonome)
- di avviare una redistribuzione all'interno del patrimonio edilizio. Oggi molte parti del territorio edificato di Olbia vivono una stagionalità molto ristretta (un caso tra tutti è quello di Porto Rotondo)
- di avviare un processo di inclusione dei diversi settori urbani di Olbia superando le attuali visioni localistiche che contrappongono gli abitanti delle diverse frazioni e nuclei
- di avviare nuove economie connesse all'interazione tra le economie classiche
- di far rientrare in una visione complessiva situazioni episodiche.

Il disegno a scala urbana che consegue a queste considerazioni si articola in diverse componenti territoriali.



Studi per il progetto territoriale del PUC

L'ambito nord: connessioni di Olbia con Rudalza, Porto Rotondo e l'area di Cugnana

Relativamente all'ambito nord si prevede:

- la realizzazione di un'area da destinare a servizi commerciali e ad attrezzature pubbliche o di interesse pubblico nell'ambito compresa tra il centro commerciale e il quartiere di Sa Minda Noa. Questo intervento è finalizzato a ricucire il centro commerciale con l'area urbana di Olbia;
- la riorganizzazione e rafforzamento del borgo di Rudalza lungo l'asse di connessione tra la stazione ferroviaria di Rudalza e la strada di accesso a Porto Rotondo (via Monte Ladu). In questo contesto il borgo di Rudalza assume il ruolo di cerniera tra la strada provinciale Olbia-Golfo Aranci/linea ferroviaria e Porto Rotondo
- la riqualificazione dei nodi viari lungo la strada per Arzachena (dove già oggi sono insediate attività ricettive e commerciali) rafforzandone il ruolo di servizio turistico
- la realizzazione di percorsi ciclopeditoni lungo la strada per Arzachena in funzione del ruolo paesaggistico di questo tracciato e della presenza di attività turistiche consolidate

- la caratterizzazione del tracciato ferroviario quale percorso panoramico di accesso alle strutture turistiche e ricreative e di loro connessione con il nucleo centrale di Olbia.

L'ambito est: connessioni di Olbia con Pittulongu

Relativamente all'ambito est si prevede:

- la sistemazione del tracciato viario di collegamento Olbia-Pittulongu-Golfo Aranci e la realizzazione di un percorso ciclo pedonale
- l'individuazione di una area da destinare ad attività sportive e ricreative (Golf) tra la zona del Pozzo Sacro, al limite della zona produttiva, e la frazione di Pittulongu
- la realizzazione di un percorso di valorizzazione turistica e paesaggistica dell'area del promontorio di Sa Testa.

L'ambito sud: connessioni di Olbia con Multa Maria

Relativamente all'ambito sud si prevede:

- la sistemazione del tracciato stradale Orientale Sarda mediante la realizzazione di un percorso ciclo pedonale di connessione tra Olbia (Sa Marinedda) e Multa Maria
- l'estensione del Parco Agricolo Padrongiano a ricomprendere l'intera area della foce del fiume
- la salvaguardia delle zone umide comprese tra la foce del Padrongiano e Multa Maria
- la riqualificazione delle zone turistiche che si sviluppano a partire da tracciato della Orientale Sarda, ortogonalmente alla linea di costa (Lido del Sole e Punta Saline, vecchie saline, Baia turchese, Porto Istana), mediante la realizzazione di percorsi, aree di sosta e riqualificazione delle strutture ricettive, attrezzature sportive (in particolare nell'area compresa tra porto Istana e Multa Maria).

4.2. Obiettivi e azioni: articolazione territoriali delle proposte di piano

4.2.1. Olbia e Pittulongu

L'ipotesi progettuale per il nucleo capoluogo di Olbia prende origine dal disegno dello spazio non edificato per ridefinire la forma e il funzionamento delle parti edificate.

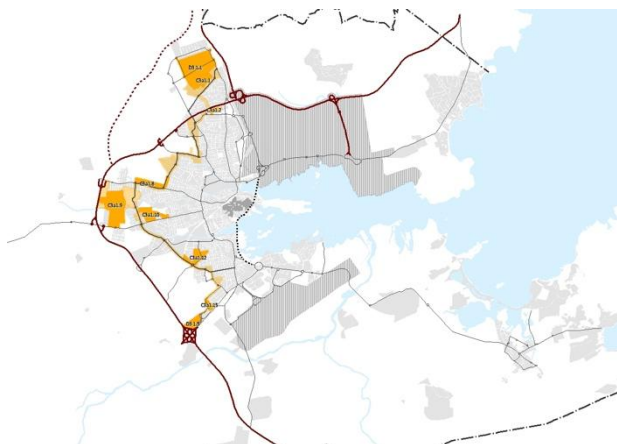
Questa ipotesi è definita attorno ad alcuni progetti complessivi che si articolano in un insieme di ambiti di intervento. Essi sono:

- la dorsale verde esterna
- il sistema radiale delle penetranti verdi.
- la dorsale interna del lungomare
- la dorsale ferroviaria interna.

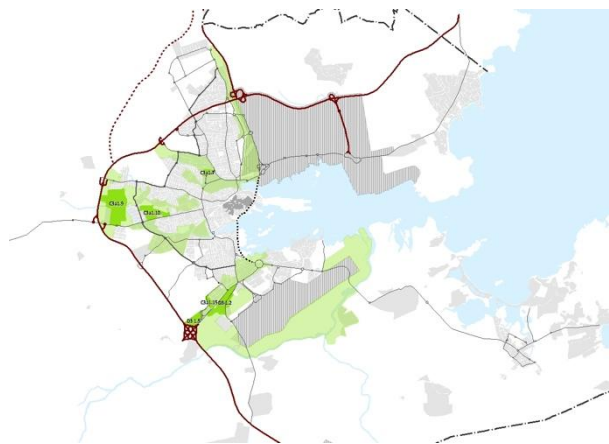
Nel loro insieme essi formano una rete di spazi pubblici prevalentemente "verdi", una estesa "rete ecologica", le cui finalità sono:

- rendere coerente lo sviluppo urbano con la rete idrografica che attraversa il nucleo urbano assecondandone il disegno e il funzionamento
- ridefinire il rapporto tra area urbana ed extraurbana
- andare oltre la frammentarietà che ha caratterizzato lo sviluppo di Olbia sia sotto il profilo dell'offerta di spazi pubblici sia sotto il profilo dello spazio edificato

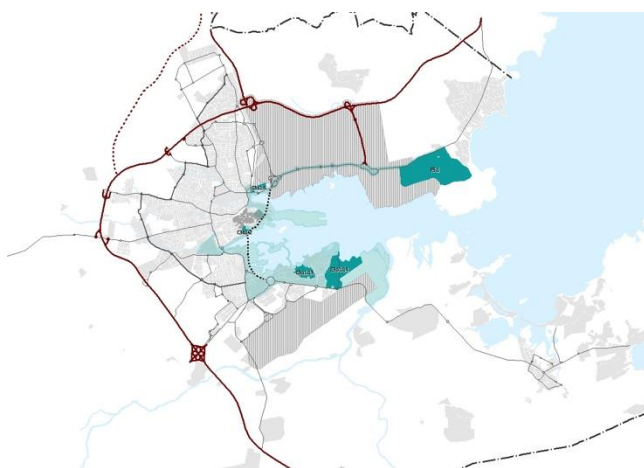
- costruire nuove relazioni tra i diversi quartieri fino ad oggi basate quasi esclusivamente sulla mobilità automobilistica privata e quindi sullo sviluppo di nuove strade; queste nuove relazioni dovranno sviluppare la mobilità pedonale e ciclabile la quale si sovrapporrà alla rete verde
- realizzare un progetto di spazio pubblico sul quale riaggregare la società olbiese e sul quale immaginare nuove economie (in particolare la valorizzazione della presenza turistica)
- ricucire i margini e le frange urbane che oggi tendono a espandersi senza controllo verso il territorio esterno e che si configurano come un "rotolemento" dal nucleo urbano centrale verso l'esterno.



Studi per la definizione del bordo urbano verso l'entroterra



Studi per la costruzione di un sistema radiale di aree a verde



Studi per la definizione del bordo urbano verso il golfo



Studi per il completamento della rete ferroviaria quale asse di distribuzione interna

All'interno di ciascun progetto generale sono previsti degli ambiti di intervento (interventi di nuova espansione in parte su aree già edificabili del Piano di Fabbricazione vigente e delle quali si rivede l'assetto complessivo e in parte su aree attualmente non edificabili; interventi di riconversione e trasformazione di aree già edificate).

Per ciascun ambito di intervento è stato definito uno schema di progetto ovvero un Progetto norma, che assume carattere prescrittivo. Questi progetti norma fanno parte integrante delle norme tecniche di attuazione del PUC.

La dorsale verde esterna

Lo sviluppo verso l'entroterra del nucleo capoluogo di Olbia si configura come una espansione dell'edificazione senza alcuna regola insediativa salvo la prossimità ai tracciati di uscita dal centro urbano (via Aldo Moro verso nord, via Barcellona e via Vittorio Veneto verso ovest, via Roma, via Venafiorita verso sud).

Percorrendo la circonvallazione di Olbia l'impressione è quella di un confuso rotolamento di edifici, di manufatti stradali, di servizi e attrezzature, di differenti dimensioni usi e forme, dal centro verso la campagna, che la circonvallazione stessa a volte riesce a contenere, altre ne viene sopraffatta.

D'altra parte, il Piano di Fabbricazione vigente cerca di contenere questa espansione fissando il confine dell'area urbana nel tracciato della circonvallazione e classificando le aree comprese tra la circonvallazione stessa e il margine urbano come zone inedificabili di rispetto dell'abitato (le zona H del Decreto Floris). Tale classificazione sembra essere più un tentativo di congelamento provvisorio della situazione attuale che un progetto di sistemazione complessiva di tali aree.

Il progetto della dorsale verde esterna è costituita da un articolato insieme di spazi ed elementi che nel loro insieme tracciano e ridefiniscono questo confine.

Il progetto della dorsale verde, inoltre, inserisce all'interno di un disegno urbano il cosiddetto "tracciato mediano" previsto dal Piano Urbano della Mobilità di Olbia. Questa proposta individua nel settore occidentale della città un insieme interconnesso di tracciati stradali, in parte esistenti e in parte di nuova realizzazione, aventi la funzione di collegamento tra le strade radiali che si dipartono dal centro di Olbia verso l'entroterra.

La proposta del piano urbanistico ha come obiettivo la riorganizzazione dell'assetto insediativo del settore urbano a ovest attraverso il ridisegno urbano degli ambiti posti lungo la viabilità prevista dal piano della mobilità.

Il progetto della dorsale verde esterna individua lungo il tracciato mediano gli ambiti afferenti al sistema urbano e quelli appartenenti al territorio rurale precisando i confini tra sistema insediativo e grande spazio aperto esterno. Negli ambiti interni alla viabilità di circonvallazione vengono inoltre distinti gli ambiti urbanizzati da consolidare e gli ambiti da preservare prevalentemente ineditati e da destinare a parchi attrezzati, giardini, ambiti naturali di tutela idraulica.

Il progetto della dorsale verde esterna, all'interno di questo programma si caratterizza come elemento strutturante attraverso il quale definire nuove parti di città riorganizzando gerarchie, ruoli, relazioni e funzionamento dei diversi ambiti urbani.

Il progetto della dorsale verde esterna, che si sviluppa sull'intero perimetro occidentale dell'area urbana del nucleo di Olbia, si articola nei seguenti elementi:

- comparto nord di viale Aldo Moro: rappresenta il nodo di unione tra l'area urbana di Olbia e le zone turistiche a nord (il golfo di Cugnana e il promontorio di Porto Rotondo).
- Da via Aldo Moro, attraverso il prolungamento di via Mosca, inizia il tracciato stradale mediano. In questa zona è prevista la realizzazione di un'area a servizi di interesse pubblico e la connessione tra i diversi ambiti urbanizzati mediante un intervento edilizio; L'obiettivo è la ricucitura tra le zone nord dell'abitato con l'area commerciale Terranova;
- comparto ovest di via Veronese: rappresenta il secondo pezzo del tracciato mediano. Il nuovo tracciato viario è alternativo a via Veronese che in questo settore presenta una sezione stradale ristretta e la presenza di strutture pubbliche. L'intervento prevede la realizzazione di un'area verde interna all'edificato entro la quale si colloca il tracciato mediano;
- tratto del tracciato mediano di collegamento tra via Nervi e via Barcellona: in questo comparto è il tracciato mediano, accompagnato dal percorso ciclabile e da una alberatura a segnare il perimetro dell'area urbana;
- Isticadeddu-Pasana: il tracciato mediano entra all'interno dell'abitato e diventa elemento di distribuzione delle aree edificate oltre che asse di connessione. Si prevede il

completamento edilizio finalizzato alla realizzazione di un'ampia area a verde pubblico di ricucitura dell'abitato esistente;

- Bandinu: il tracciato mediano è accompagnato da un'area a verde pubblico che segna il limite ovest della frazione di Bandinu. Il tracciato mediano si chiude su via Venafiorita. E' prevista la ricucitura delle aree a sud di Bandinu con le aree a sud (nuovo cimitero, comparti lungo la strada statale Olbia-Sassari, Aeroporto).

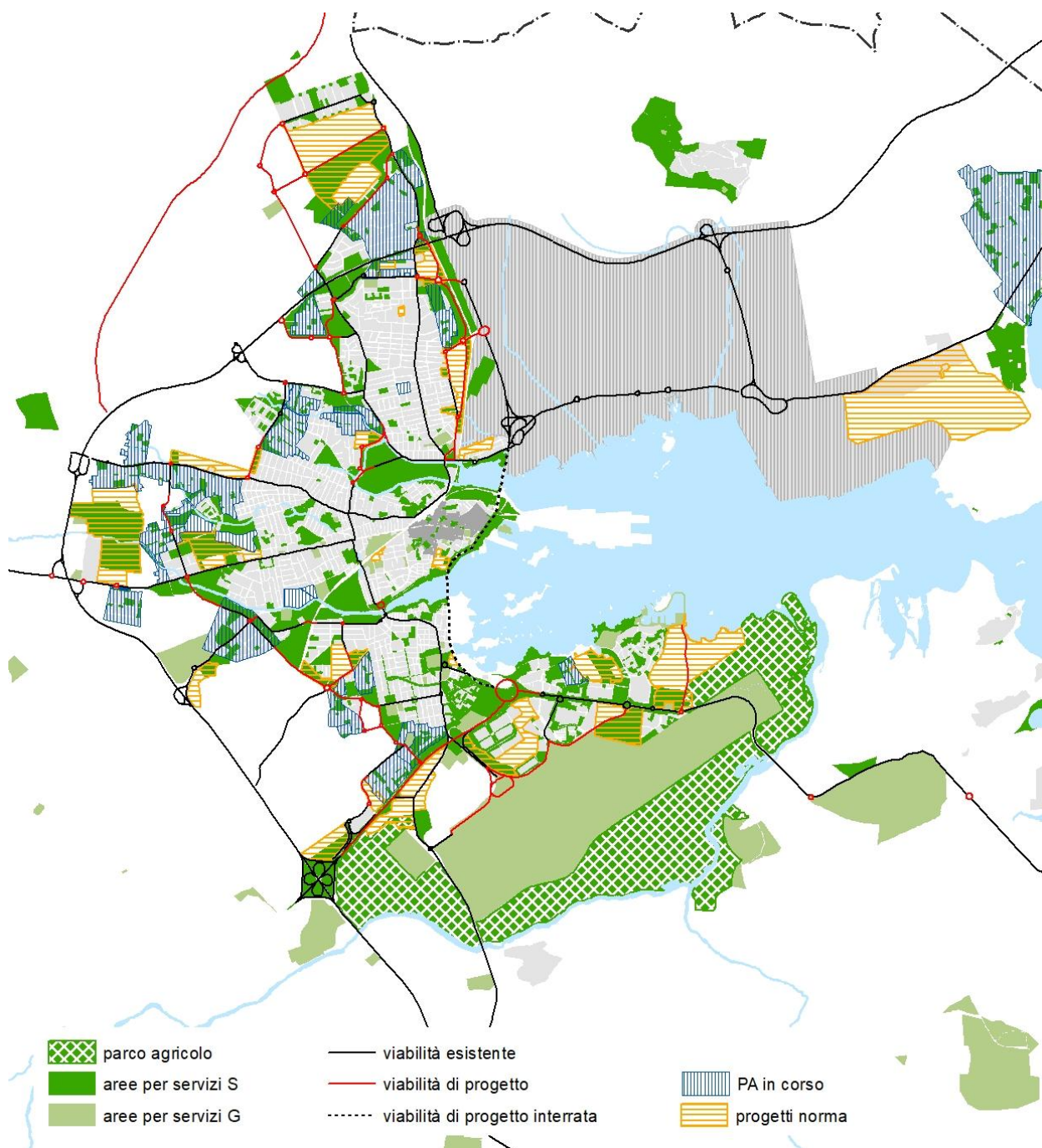
Le penetranti verdi

Lo spazio urbano del nucleo centrale di Olbia mostra una certa porosità che appare essere lo spazio di risulta del continuo processo di erosione degli ambiti di pertinenza dei canali che dall'entroterra sfociano nel golfo di Olbia.

Le penetranti verdi sono costituite da sequenze continue di spazi prevalentemente verdi che connettono le aree extraurbane al mare attraverso il territorio urbanizzato. La loro individuazione parte dalla rete idrografica comunale e dagli spazi ancora inedificati esistenti.

Il ruolo e la funzione delle penetranti verdi sono:

- costruire uno spazio di rispetto agli elementi della rete idrografica evitando le saldature tra le diverse parti edificate contrapponendosi all'effetto della crescita a cipolla per fasce concentriche disposte a corona attorno e a partire dal centro storico;
- individuare degli attraversamenti dell'area urbana con la funzione di collegamento tra il lungomare e il retroterra rurale. Le penetranti verdi possono accogliere percorsi pedonali e ciclabili; in prossimità della costa possono rappresentare nuove forme di rapporto tra la città e il mare;
- rafforzare l'immagine di Olbia "città dell'acqua" non solo in relazione al tradizionale affaccio sul bacino interno ma più in generale come città che si riappropria dei fiumi e dei rii che interessano l'intera area urbana;
- realizzare nuove condizioni di affaccio delle parti edificate sulle aree a verde poste lungo i canali al fine di avviare una profonda riqualificazione dei modi di vivere e abitare lo spazio residenziale. Le aree verdi delle penetranti diventano gli spazi di affaccio delle abitazioni.



Studi per la realizzazione di una rete verde urbana

Negli obiettivi del piano le Penetranti Verdi non sono quindi solo varchi inedificati residuali all'interno degli insediamenti, ma vere e proprie sequenze di spazi aperti contenenti attrezzature o spazi ad elevata componente naturalistica attorno ai quali consolidare nuovi modi di abitare, vivere e percorrere la città.

Il progetto preliminare individua le seguenti penetranti verdi:

- Rio Tilibbas – porto romano: si tratta dell'area di pertinenza del consorzio CIPNES posta tra il tracciato della ferrovia Olbia-Golfo Aranci e l'asse della strada statale 125. Al suo interno sono localizzati i resti dell'acquedotto romano e del serbatoio. L'obiettivo, compatibilmente con il piano del consorzio industriale, è quello di realizzare una connessione verde affacciata sul Porto Romano; questa penetrante verde si integra con le aree a verde comprese tra il retro degli insediamenti di viale Aldo Moro e la ferrovia per Golfo Aranci;

- Torrente San Nicola - Parco Fausto Noce – Porto Romano: si tratta della riorganizzazione delle aree a verde lungo il rio San Nicola che nel loro insieme individuano un asse verde di collegamento tra le zone agricole nord-ovest e il primo bacino;
- Rio Seligheddu- artiglieria-bacino di via Redipuglia: anche in questo caso si tratta della riorganizzazione delle aree lungo il rio Seligheddu che possono svolgere il ruolo di connessione tra i vari quartieri posti lungo la direttrice est-ovest e la loro riconnessione verso il mare. Il rio Seligheddu rappresenta l'estensione verso l'interno del bacino di Redipuglia e come asse di accesso dal mare all'area verde dell'artiglieria
- Strada statale Olbia-Sassari: si prevede la riorganizzazione del comparto che si sta definendo lungo l'asse della SS 199 tra il bordo sud di Bandinu e l'aeroporto

La dorsale interna del lungomare

La dorsale interna del lungomare interessa e affronta unitariamente la linea di costa dalla foce del Padrongiano, e quindi della zona turistica sud, fino alle aree di Cala Saccaia, al Promontorio di Sa Testa e alla spiaggia di Pittulongu.

Obiettivo generale del progetto della dorsale interna del lungomare è la riappropriazione all'uso urbano del bacino interno attraverso:

- la realizzazione di un percorso di lungomare continuo, da Sa Marinedda a Pittulongu;
- la valorizzazione dei principali ambiti di interesse ambientale e paesaggistico (il parco fluviale e la foce del Padrongiano, l'isola Manna e la vecchia peschiera);
- il riuso e la valorizzazione dei servizi e delle attrezzature pubbliche localizzate lungo la costa (il teatro di Poltu Quadu, l'ex municipio, il tribunale, il mattatoio, la vecchia caserma dei pompieri, il museo archeologico con l'adiacente villa Tamponi, la piattaforma tecnologica in fase di realizzazione sul fronte mare della zona industriale);
- il recupero dei borghi marinari affacciati sulla costa (via Tasso a sud, via dei Lidi a nord);
- la connessione ciclopedonale prevista lungo la SP 82 all'interno della zona industriale CIPNES.

Il progetto della dorsale interna del lungomare si articola nei seguenti interventi:

- ambito di Poltu Quadu: si propone la riorganizzazione degli spazi pubblici lungo via Modena, la sistemazione dell'affaccio del nucleo verso il bacino interno, il rafforzamento delle relazioni con l'aeroporto. L'altimetria di Poltu Quadu consente di realizzare un insieme di spazi pubblici tra loro connessi anche in funzione della costruzione di punti panoramici verso il golfo interno di Olbia;
- vecchia peschiera, Mogadiscio: si propone il l'utilizzo della peschiera come spazio pubblico, la riqualificazione delle zone di Mogadiscio e la costruzione di un percorso lungo la diga della peschiera (da riconnettere con l'aeroporto attraverso il prolungamento pedonale di via degli Astronauti all'interno di Poltu Quadu);
- darsena di via Redipuglia: si propone la sua estensione verso l'interno in modo da ridefinire l'intero fronte sud dell'area dell'artiglieria. La foce del Rio Seligheddu viene ridisegnata come prolungamento della darsena di via Redipuglia e come accesso dal mare;
- aree comprese tra via Genova e via Regina Elena: riconversione degli edifici esistenti finalizzata alla realizzazione di un sistema di piazze e corti pubbliche. Via Regina Elena assume il ruolo di asse di connessione tra il centro storico e il lungo mare in analogia al ruolo che oggi assume Corso Umberto;
- molo Brin e fronte mare del centro storico mediante il quale si propone avviare la definitiva riqualificazione dell'affaccio di Olbia sul mare;

- Porto Romano: si propone completamento della riqualificazione del fronte mare e, in particolare, la sistemazione di via Escrivà. Attraverso il riuso del sedime ferroviario si può ottenere la connessione pedonale tra il porto romano e l'area dell'artiglieria/bacino Redipuglia.

La dorsale ferroviaria interna

Il nucleo urbano di Olbia è interessato dalla presenza della linea ferroviaria che attraversa la città da sud a nord.

La linea ferroviaria rappresenta per Olbia una netta frattura, particolarmente riconoscibile e problematica nell'area centrale tra Corso Umberto e la zona di San Simplicio (il nodo via Vittorio Veneto/via San Simplicio). Tale frattura è oggi amplificata dallo stato di abbandono delle aree poste attorno alla linea ferroviaria.

La stazione ferroviaria attuale svolge funzione di stazione di testa sia per la direttrice Olbia-Ozieri-Sassari-Cagliari (con frequenza alta) sia per la direttrice Olbia-Golfo Aranci (con frequenza bassa).

Ci sono oggi nuove condizioni e nuove opportunità che consentono di rivedere il ruolo della ferrovia e di ripensare il suo rapporto fisico e funzionale con la città:

- l'arretramento verso ovest della stazione ferroviaria previsto da RFI (Rete Ferroviaria Italiana);
- il riuso degli spazi non più funzionali all'esercizio ferroviario che prevedono una riduzione del fascio dei binari lungo via D'Annunzio, strada sulla quale sono collocati due dei nodi viari più problematici di Olbia (nodo di via Nanni e nodo di via Barcellona-corso Umberto);
- la rete di trasporto pubblico su sede propria proposta dal Piano Urbano della Mobilità che individua il tracciato attuale come dorsale sulla quale appoggiare le connessioni con l'aeroporto, il porto, il nuovo ospedale.

L'arretramento verso ovest della stazione ferroviaria offre le seguenti opportunità:

- sposta verso ovest il traffico ferroviario pur mantenendone la presenza nel centro urbano
- riduce la frequenza di passaggi sul nodo via Vittorio Veneto – via San Simplicio (in particolare vengono eliminati i passaggi dei treni verso sud che sono i più frequenti)
- permette di realizzare con spazi migliori e in un unico punto l'intermodalità tra treno e autobus (liberando via Vittorio Veneto da questa funzione).

Il riuso degli spazi non più funzionali all'esercizio ferroviario offre le seguenti opportunità:

- rende disponibile una notevole quantità di spazi lungo via D'Annunzio che può quindi assumere il ruolo di cerniera e spazio di ricucitura tra il centro storico (in particolare il corso Umberto I mediante il riuso della vecchia stazione degli autobus) e l'area della basilica di San Simplicio
- consente di individuare un percorso ciclopedonale di collegamento tra il bacino del Porto Romano (con il parco di Fausto Noce) e il bacino di via Redipuglia (con il parco dell'artiglieria).

La realizzazione di una rete di trasporto pubblico (metropolitana leggera) prevista dal Piano Urbano della Mobilità offre le seguenti opportunità:

- rivedere l'offerta infrastrutturale limitando la realizzazione di nuove strade (la linea metropolitana leggera può introdurre nuove modalità di relazione tra quartieri);
- costruire nuove relazioni tra i grandi servizi territoriali e il sistema paesaggistico e ambientale;

- ridistribuire i pesi insediativi in relazione all'offerta di mobilità pubblica (ad esempio il fronte est del comparto urbano di via Aldo Moro direttamente relazionato alla ferrovia Olbia-Golfo Aranci oltre che alla prevista e contigua circonvallazione).

Il progetto della Dorsale ferroviaria intermedia individua aree di rigenerazione urbanistica e propone la realizzazione di nuovi spazi a parco, completamente residenziali, spazi pubblici centrali, infrastrutture per la mobilità sostenibile all'interno di una complessiva ricucitura strategica degli ambiti urbani disposti lungo il tracciato ferroviario.

4.2.2. Il nucleo di Pittolungu

Per il nucleo di Pittolungu si confermano di massima le previsioni del PRU.

4.2.3. San Pantaleo e monti di Cugnana

Il centro di San Pantaleo è inserito in un contesto paesaggistico di elevato pregio che, supportato da una elevata qualità insediativa e architettonica del centro consolidato storico, ha determinato lo sviluppo di una forte vocazione turistica, che evidenzia elementi di specificità e diversificazione rispetto ai modelli ricorrenti nelle località turistiche della costa.

Il progetto si sviluppa a partire dal riconoscimento dei caratteri insediativi del tessuto storico e delle sue relazioni con il contesto ambientale e paesaggistico, in particolare:

- il tessuto storico del centro di San Pantaleo;
- la trama agricolo pastorale e l'insediamento diffuso degli stazzi;
- i rilievi e affioramenti granitici ad *inselberg* e *thor*.

Le scelte progettuali per San Pantaleo ed il suo territorio di riferimento comprendono:

- la ridefinizione del tessuto edilizio consolidato, al fine di includere alcune aree contigue all'abitato legittimamente edificate;
- la parziale revisione delle zone C di espansione residenziali esistenti, in modo da limitare l'impatto sul contesto insediativo storico tradizionale e sul sistema paesaggistico di riferimento;
- l'inserimento di alcuni limitati nuovi ambiti di trasformazione a carattere residenziale in aree adiacenti al tessuto del centro abitato associati alla sistemazione di alcuni assi stradali o al potenziamento dell'offerta di aree a parcheggio;
- l'implementazione delle aree di interesse paesaggistico da tutelare e valorizzare;
- l'identificazione delle aree ad effettiva e prevalente uso agricolo e pastorale.

4.2.4. Multa Maria

L'insediamento della frazione di Multa Maria si sviluppa lungo la direttrice viaria dell'Orientale sarda (SS125) mentre le zone di sviluppo turistico (Zone F) occupano tutto il tratto litoraneo, dal Lido del Sole fino alla Costa Corallina. Le Zone F hanno trovato attuazione unicamente mediante singoli interventi, in assenza di pianificazione attuativa; si tratta quindi di insediamenti carenti di aree per servizi o ad uso collettivo.

Immediatamente a nord della frazione di Multa Maria si colloca la struttura ospedaliera Mater Olbia. L'insediamento ospedaliero è oggetto di una proposta di ampliamento. In relazione alla vicinanza della struttura ospedaliera con Multa Maria è ipotizzabile una nuova pressione espansiva.

La proposta di piano cerca di collocare questa pressione espansiva all'interno di un progetto di riqualificazione complessiva della frazione mediante la generale revisione delle aree per servizio e il loro potenziamento.

L'ambito costiero è costituito da un articolato e ricco sistema paesaggistico ambientale, riconosciuto dal PPR attraverso l'identificazione di un insieme di Beni paesaggistici costieri: promontori, zone umide deltizie e costiere e articolati sistemi di spiaggia. Il tratto litoraneo risulta inoltre interessato da SIC e ZPS per la presenza di specie e habitat di importanza comunitaria.

La proposta progettuale per la frazione di Multa Maria e per gli insediamenti turistico residenziali e ricettivi localizzati fra la Costa Corallina e la Foce del Padrongianus, si costruisce, quindi, in riferimento al complesso e articolato sistema ambientale e paesaggistico del contesto sud di Olbia, ridefinendo il sistema di relazioni ecologico-ambientali e di organizzazione complessiva.

Il progetto si costruisce in riferimento a quattro linee di intervento:

- la riqualificazione della frazione di Multa Maria, attraverso una revisione delle ipotesi di ampliamento e qualificazione dei servizi;
- la revisione delle zone F Turistiche, in considerazione dell'esaurimento delle potenzialità edificatorie, attraverso la ricognizione e delimitazione degli ambiti interessati dagli insediamenti turistici e la definizione di scenari di riqualificazione;
- l'identificazione, salvaguardia e valorizzazione del sistema dei beni paesaggistici e identitari del PPR e degli ambiti di interesse paesaggistico ambientale, comunque, meritevoli di maggiore tutela e valorizzazione;
- la definizione di strategie per l'implementazione e/o qualificazione dei servizi e delle attrezzature di supporto alla fruizione turistica, anche in riferimento alla prossimità della nuova struttura sanitaria del Mater Olbia.

Le scelte di progetto per Multa Maria comportano:

- la messa in sicurezza del tratto del tracciato stradale dell'Orientale sarda che attraversa il nucleo abitato mediante la realizzazione di nuove rotatorie aventi la funzione di rallentare il traffico e di riammagliare i tracciati stradali ortogonali alla strada principale;
- la realizzazione di percorsi ciclopeditoni lungo le principali strade di connessione;
- la previsione di nuovi comparti residenziale, ai quali sono associati interventi di realizzazione di aree a verde, di aree sportive e di completamento della maglia viaria;
- la ricucitura delle aree edificate della frazione; in particolare la realizzazione di una nuova connessione viaria, alternativa al tracciato dell'Orientale sarda, di connessione dell'area del Piano di Risanamento Urbanistico localizzato a sud (PRU comparto 1) con la frazione e la realizzazione di una zona per servizi nell'area compresa tra i due tracciati stradali.

4.2.5. Berchideddu

L'ipotesi progettuale per l'ambito di Berchideddu considera l'articolazione complessiva dell'insediamento, in relazione alla struttura paesaggistico ambientale e agricolo produttiva del contesto, per ridefinirne l'organizzazione ed il funzionamento complessivo.

L'ipotesi progettuale è formulata a partire dal riconoscimento degli elementi costitutivi della struttura insediativa e paesaggistica:

- il centro abitato di Berchideddu quale centralità del sistema insediativo;

- i nuclei consolidati a permanenza storica dei nuclei rurali di Sa Castanza, Su Carru, Sos Coddos, Pedru Gaias, Trainu Moltu, Battista, Mamusi, con i relativi servizi identitari (chiese, cimiteri) e collettivi (attività commerciali e piccole attrezzature sportive), organizzati in riferimento ai tracciati viari principali;
- il sistema agricolo di Berchiddeddu a carattere agroforestale, definito ad ovest dai rilievi di Monte Ruju, incisi dai corsi fluviali del Riu Micheli Altana, e ad est dal sistema orografico del Monte di Mezzo;
- il sistema agricolo ambientale della valle del Rio Pelasole, caratterizzato dalla presenza di pascoli arborati a sughere, in cui si sviluppa il sistema insediativo dei nuclei e centri rurali minori;
- i sistemi ambientali e i luoghi identitari di interesse paesaggistico di tipo geomorfologico e ambientale.

Il progetto per l'ambito dell'isola amministrativa di Berchiddeddu è definito a Sud dai versanti orografici di Punta Sorilis caratterizzato dalla presenza di estese superfici pianeggianti e importanti impianti di rimboschimenti.

Il progetto, coerentemente con la visione di sviluppo alla scala territoriale, prevede per il centro di Berchiddeddu:

- la revisione di alcune zone di espansione residenziale (Zone C) situate nel settore Nord dell'abitato e lungo la SP79, rimaste irrealizzate a causa della difficoltà attuativa (dimensione, posizionamento alla periferia del centro consolidato, assetti proprietari, modelli insediativi e dinamiche sociali ed economiche della zona);
- l'identificazione di un asse di sviluppo dalla via Loira alla via Santa Maria, a collegamento dei principali centri di aggregazione dell'insediamento (la Chiesa della Beata Vergine Maria e il campo sportivo) e lungo il quale si prevede una zona residenziale e di servizi la valorizzazione degli spazi pubblici attorno alla chiesa e la realizzazione di un percorso pedonale e ciclabile;
- il completamento della viabilità alternativa di circonvallazione dell'area centrale
- l'inserimento di due ambiti di trasformazione non residenziale, destinato a piccole attività artigianali e produttive.

Per quanto riguarda i nuclei e centri rurali la proposta progettuale prevede il loro riconoscimento quali ambiti insediativi consolidati, per i quali consentire la possibilità di ristrutturazione, ampliamento e, localmente, nuova edificazione di completamento. Per tali nuclei viene quindi individuate della zona A (a partire dai centri matrice individuati dal PPR) e, attorno ad esse, limitati ambiti di completamento classificati come zona B. Inoltre, si prevede l'identificazione dei servizi collettivi e identitari esistenti e, ove necessario, ad integrazione e completamento.

La proposta progettuale si completa mediante identificazione e caratterizzazione dei:

- principali sistemi ad utilizzazione agricola o zootecnica, riconoscendo e salvaguardano i caratteri paesaggistici rurali del contesto;
- sistemi ambientali e di interesse paesaggistico, Monte Ruju, Monte di Mezzo, versanti orografici di Punta Sorilis, quali elementi identitari che caratterizzano il contesto per i quali il progetto prevede strategie tutela, riqualificazione per quanto riguarda le specifiche componenti naturalistiche degradate (ad esempio per gli incendi) e valorizzazione.

4.2.6. Porto Rotondo e golfo di Cugnana, Rudalza

La proposta progettuale per il settore costiero compreso fra la spiaggia di Marinella e Razza di Juncu, si costruisce in riferimento al complesso e articolato sistema litoraneo, caratterizzato dalla presenza delle rias di Marinella e Cugnana, dal promontorio di Porto Rotondo/Rudalza e dal sistema di costa bassa rocciosa di Portisco. Gran parte del sistema costiero è riconosciuto dal

PPR come Bene paesaggistico costiero, che in questo settore identifica promontori, zone umide costiere, sistemi di spiaggia e sistemi a baie e promontori.

Su questa articolata struttura paesaggistico ambientale, l'insediamento turistico ha occupato una parte consistente degli ambiti urbanistici del PdF, attraverso la realizzazione di strutture ricettive e turistico residenziali, che rappresentano circa il 70% di quanto realizzato nelle Zone F di Olbia, edificate in prevalenza sul promontorio di Porto Rotondo.

Nel settore più interno di Rudalza e Cugnana si registra la presenza di stazzi tradizionali, spesso alterati per ampliamenti o densificazione degli ambiti contigui.

Il progetto si costruisce in riferimento alle seguenti strategie integrate:

- identificazione delle zone F Turistiche, in considerazione dell'esaurimento delle potenzialità edificatorie, attraverso la ricognizione e delimitazione degli ambiti interessati dagli insediamenti turistici e la definizione di ambiti e scenari di riqualificazione paesaggistica;
- definizione di strategie per l'implementazione e/o qualificazione dei servizi e delle attrezzature di supporto alla fruizione turistica-ricettiva;
- identificazione, salvaguardia e valorizzazione del sistema dei beni paesaggistici e identitari del PPR e degli ambiti di interesse paesaggistico ambientale, comunque meritevoli di maggiore tutela e valorizzazione
- definizione di scenari di fruizione del sistema ambientale;
- riqualificazione dell'agglomerato diffuso di Rudalza, attraverso la definizione di obiettivi e requisiti progettuali per la riqualificazione paesaggistica e per la densificazione e organizzazione di servizi.

Il nucleo di Rudalza

Per il nucleo di Rudalza si prevede:

- il recupero del Piano di Risanamento Urbanistico
- l'individuazione di un ambito di intervento a completamento delle previsioni del Piano di Risanamento Urbanistico e ad esso adiacente.

Obiettivo di intervento, comune ad entrambi gli interventi, è il consolidamento dell'edificazione lungo l'asse di connessione tra la stazione ferroviaria e la strada di accesso a Porto Rotondo; questo asse è già oggi il luogo di riferimento dei servizi pubblici (la stazione, la scuola, la chiesa, la sede comunale) anche se in gran parte localizzati nel territorio comunale di Golfo Aranci).

L'insieme di questi interventi è finalizzato a identificare Rudalza come punto qualificato di accesso al promontorio di Porto Rotondo.

Porto Rotondo

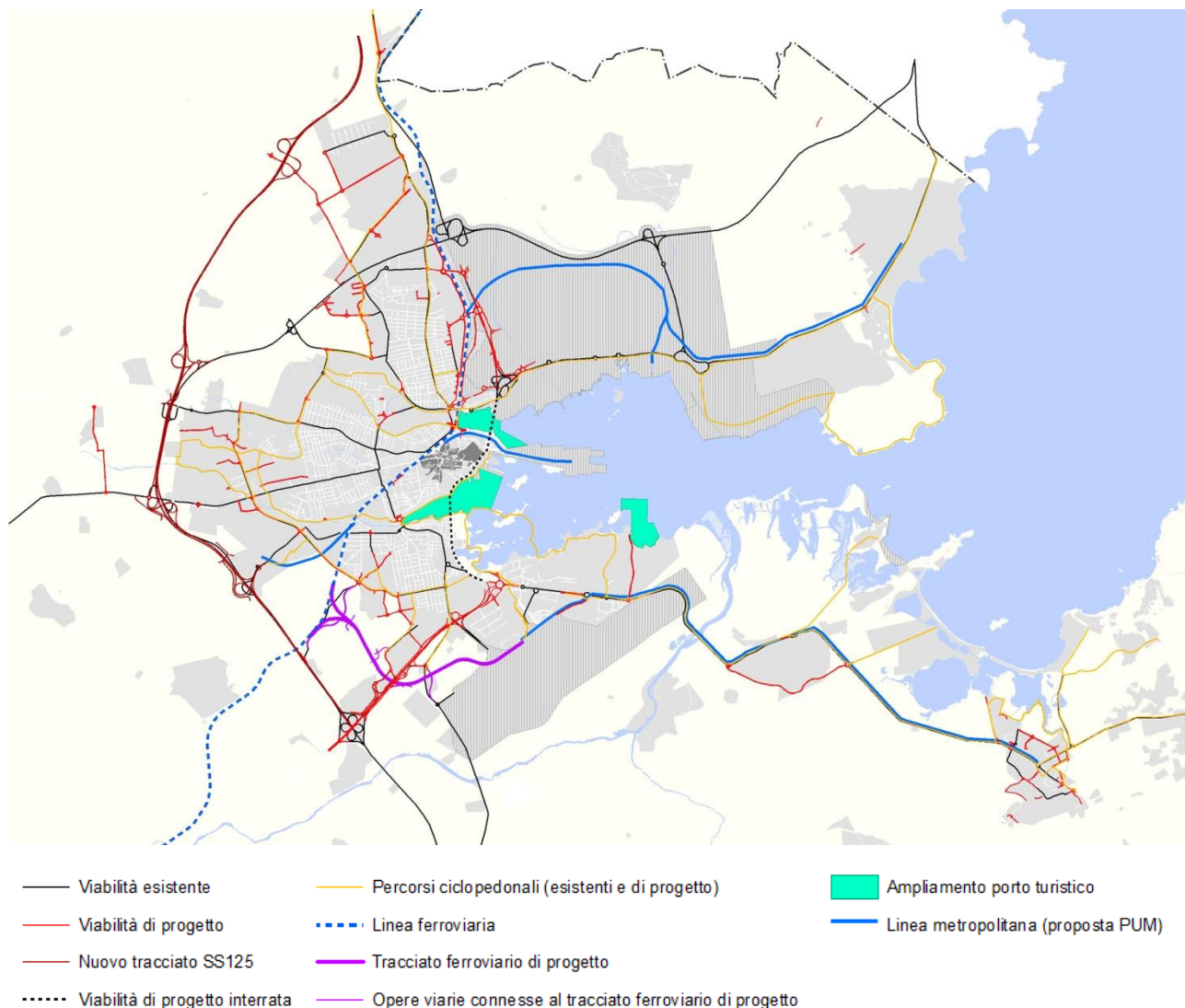
Per il nucleo di Porto Rotondo si propone:

- l'individuazione di alcuni ambiti da destinare al potenziamento dell'offerta ricettiva alberghiera
- l'individuazione di un ambito di completamento residenziale connesso alla realizzazione di aree da destinare a verde pubblico.

4.4. La mobilità

Nella figura sottostante sono riportati:

- gli interventi di completamento della maglia viaria in relazione all'articolazione funzionale dei suoi elementi costitutivi
- gli interventi connessi al trasporto pubblico su sede propria (ferrovia e ipotesi di tracciato della metropolitana leggera)
- la rete dei percorsi ciclopedonali;
- le attrezzature portuali.



La mobilità

4.5. Ricettività e settore turistico

Gli interventi relativi al settore turistico del PUC sono volti al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- riqualificare e rafforzare la capacità di accoglienza turistico ricettiva del settore costiero;
- riqualificare gli insediamenti turistici esistenti dal punto di vista architettonico, ambientale e paesaggistico;
- qualificare e potenziare le dotazioni territoriali destinata ad attrezzature sportive, per il tempo libero e per la fruizione ambientale e turistico ricreativa.

Il settore nord

Gli interventi relativi al settore nord perseguono i seguenti obiettivi:

- rafforzare l'offerta ricettiva alberghiera;
- identificare aree da destinare a servizi e attrezzature connesse all'offerta turistica ed alla fruizione delle risorse naturalistiche (percorsi paesaggistici, aree per impianti sportivi, ecc.);
- rafforzare le connessioni tra le diverse parti del settore nord e tra questo e il nucleo urbano di Olbia che deve identificarsi come principale centro dei servizi;
- favorire forme di mobilità sostenibile attraverso la connessione con la rete ciclabile regionale, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali e naturalistici, il riuso della linea ferroviaria ai fini di accesso alle zone turistiche e alle strutture di servizio.

Nel loro insieme questi interventi mirano a costruire le condizioni per un uso temporalmente più esteso delle strutture turistiche e ricettive.

Il settore sud

Gli interventi relativi al settore turistico per l'ambito sud perseguono i seguenti obiettivi:

- individuare aree da destinare a servizi e attrezzature connesse all'offerta turistica (percorsi paesaggistici, aree per impianti sportivi, ecc.);
- riqualificare i nuclei turistici lungo la costa;
- incrementare l'offerta di mobilità ciclo-pedonale integrata alla rete della ciclabile regionale;
- salvaguardare il sistema di aree umide;
- valorizzare il parco fluviale del Padrongianus;
- integrare all'interno del disegno territoriale complessivo l'insediamento ospedaliero Mater Olbia.

Nel loro insieme questi interventi, come per il settore turistico nord, mirano a costruire le condizioni per un uso temporalmente più esteso delle strutture turistiche e ricettive.

4.6. Paesaggio e territorio rurale

Relativamente al territorio extraurbano si rinvia alla specifica relazione.

4.7. Modelli insediativi e scelte tipologiche

Lo sviluppo più recente di Olbia ha privilegiato il modello insediativo dell'edificio su lotto e la tipologia edilizia della casa mono-bifamiliare.

Questo modello insediativo e tipologico è caratterizzato da modeste densità abitative. Le conseguenze sono:

- costi urbanizzativi alti a fronte di bassa densità: a parità di abitanti insediati sono necessarie maggiori estensioni delle urbanizzazioni primarie (strade, reti tecnologiche) e di conseguenza maggiori costi sia di investimento sia di manutenzione;
- forte consumo di suolo: a parità di abitanti insediati è necessario occupare porzioni più estese di suolo;
- elevata sigillazione del suolo: la casa su lotto tende ad una maggiore impermeabilizzazione del suolo rispetto a modelli insediativi ad alta densità. I giardini delle case mono-bifamiliari sono spesso pavimentati e destinati a parcheggio; gli spazi condominiali sono più

facilmente convertibili in spazi permeabili (solitamente i parcheggi sono localizzati al piede degli edifici o in garage sotterranei);

- scarsa predisposizione a soluzioni innovative di drenaggio del suolo: gli spazi collettivi degli edifici plurialloggio, per le loro dimensioni, possono essere destinati a funzioni di raccolta e drenaggio delle acque.

In definitiva l'aver privilegiato i modelli insediativi e tipologici a bassa densità ha condotto all'attuale condizione di criticità e fragilità idraulica del territorio comunale.

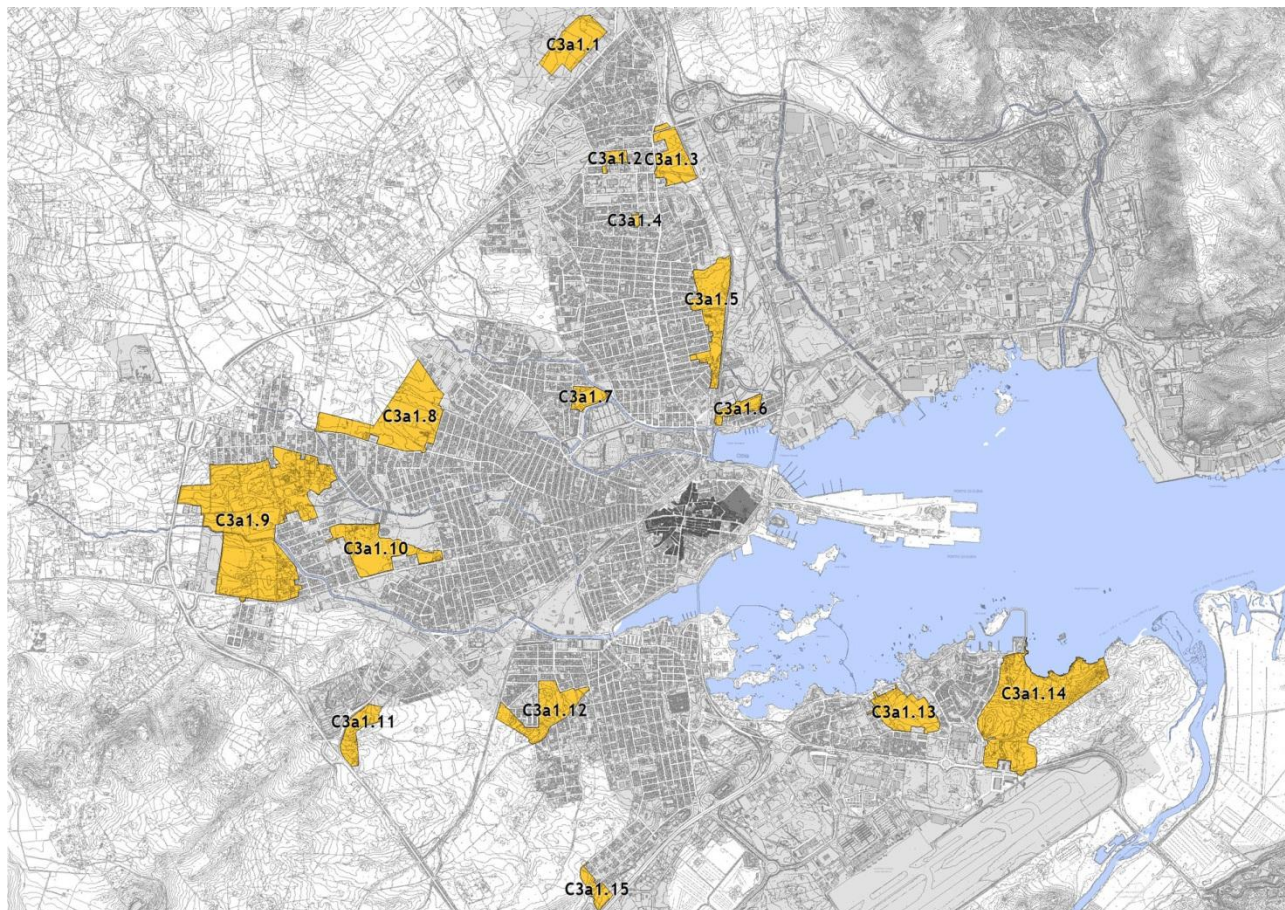
Il piano urbanistico di Olbia punta a invertire le modalità di sviluppo più recente privilegiando l'edificazione densa. Questa consente di destinare molta parte della superficie interessata da trasformazione urbanistica alla realizzazione di spazi a verde con la conseguenza di:

- avviare la riqualificazione urbana puntando sulla formazione di una rete verde interna all'abitato
- aumentare gli spazi aventi capacità drenante e sui quali localizzare infrastrutture quali bacini di raccolta dell'acqua, impianti di fitodepurazione, ecc.
- ridurre l'esigenza di consumo di suolo.

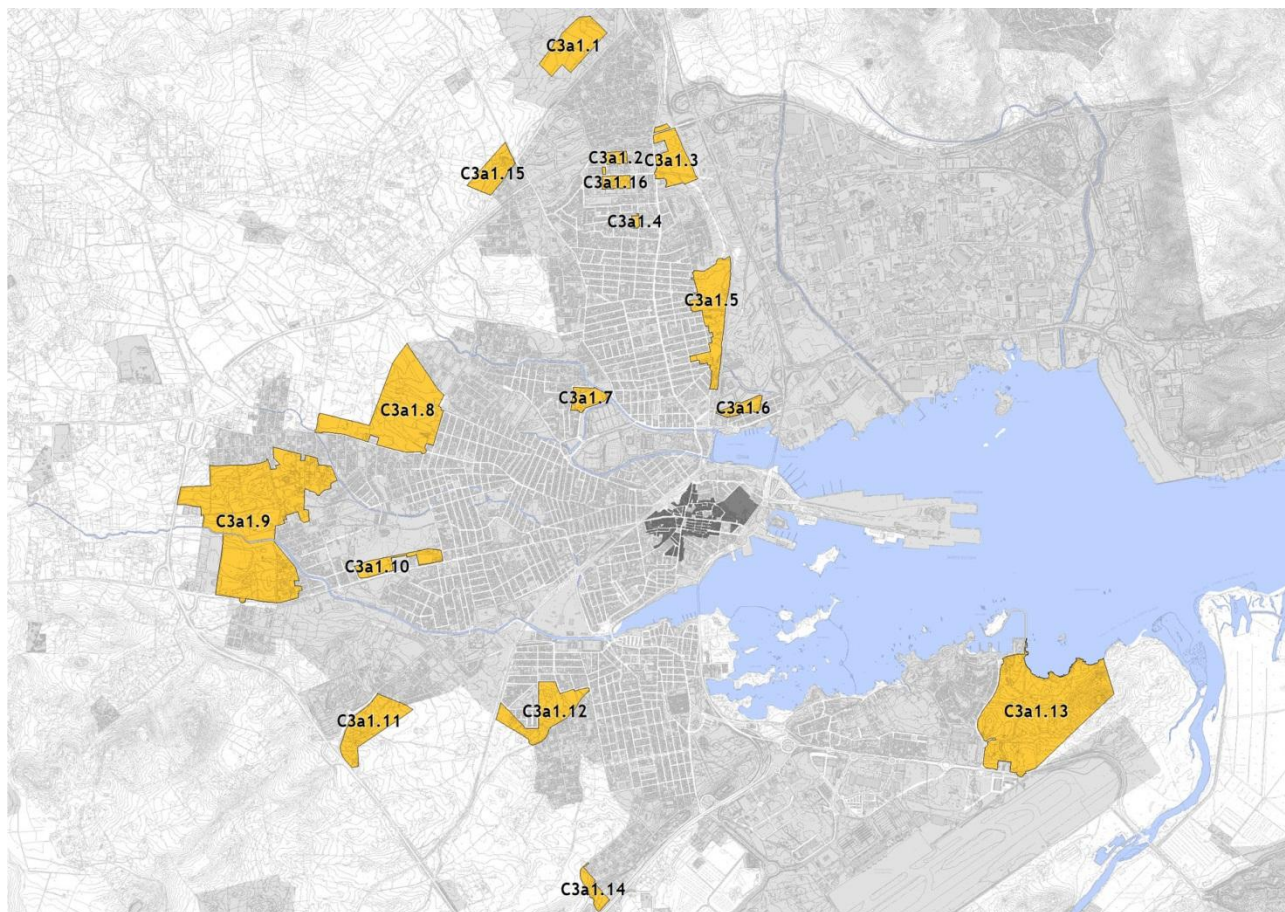
5. LE PREVISIONI DEL PUC 2025 E LE MODIFICHE APPORTATE

Nelle immagini a seguire sono rappresentate le modifiche apportate rispetto alla versione già oggetto di adozione nel 2020.

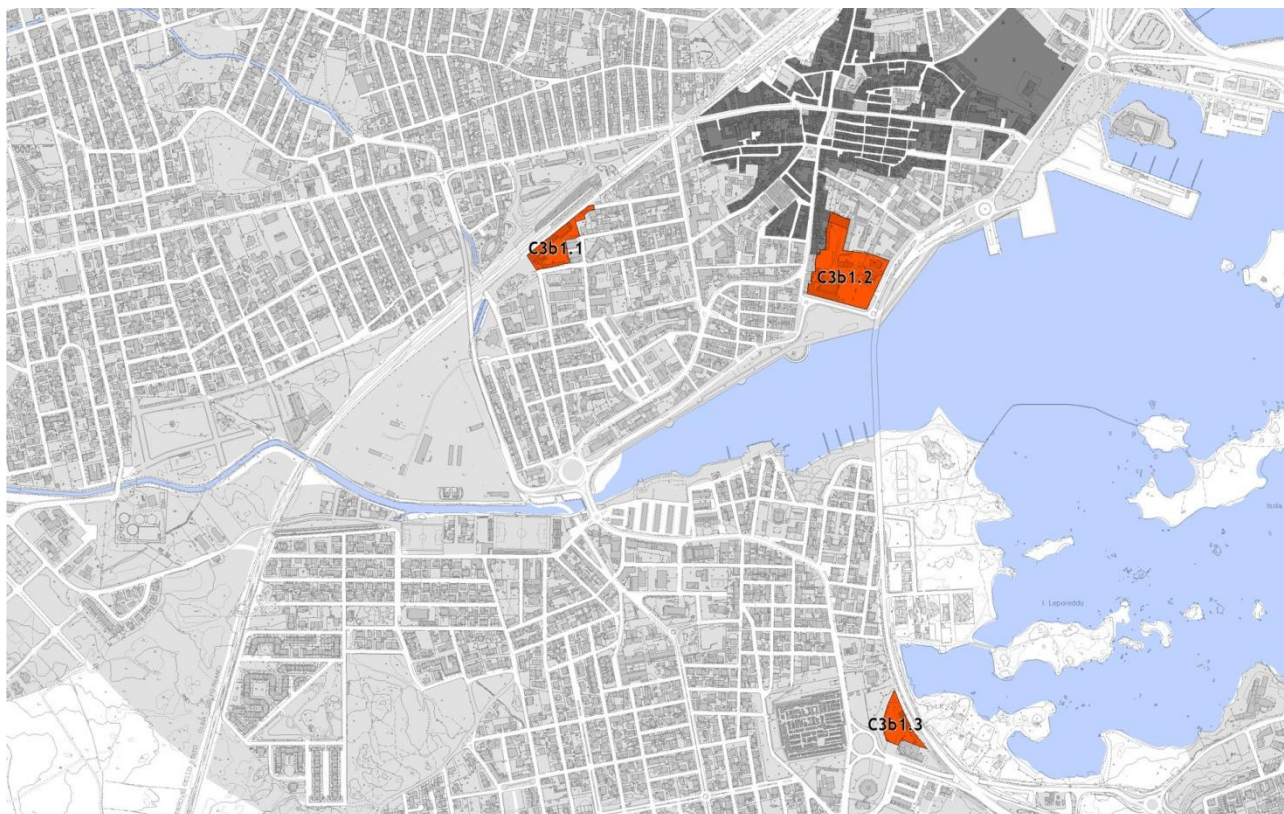
5.1. Il nucleo centrale di Olbia



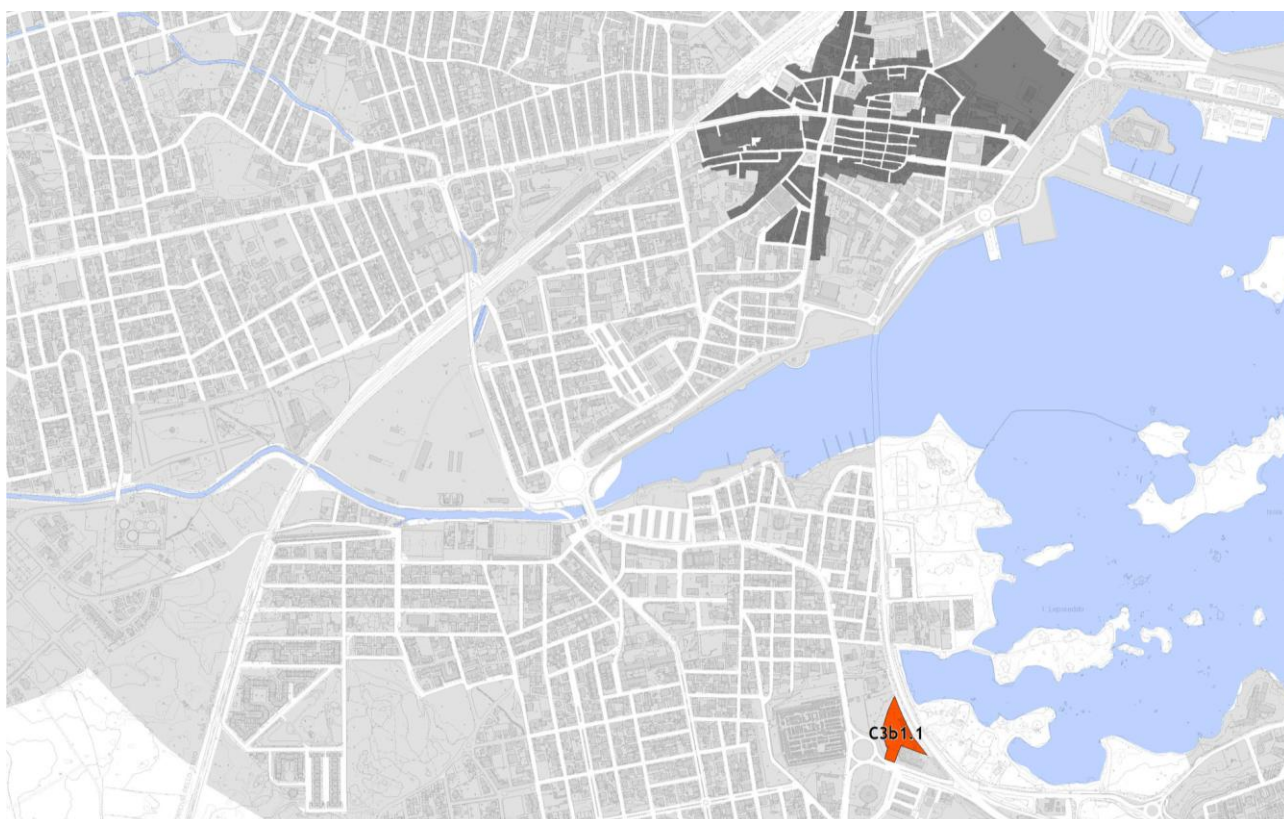
Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale nell'area centrale di Olbia. PUC 2020



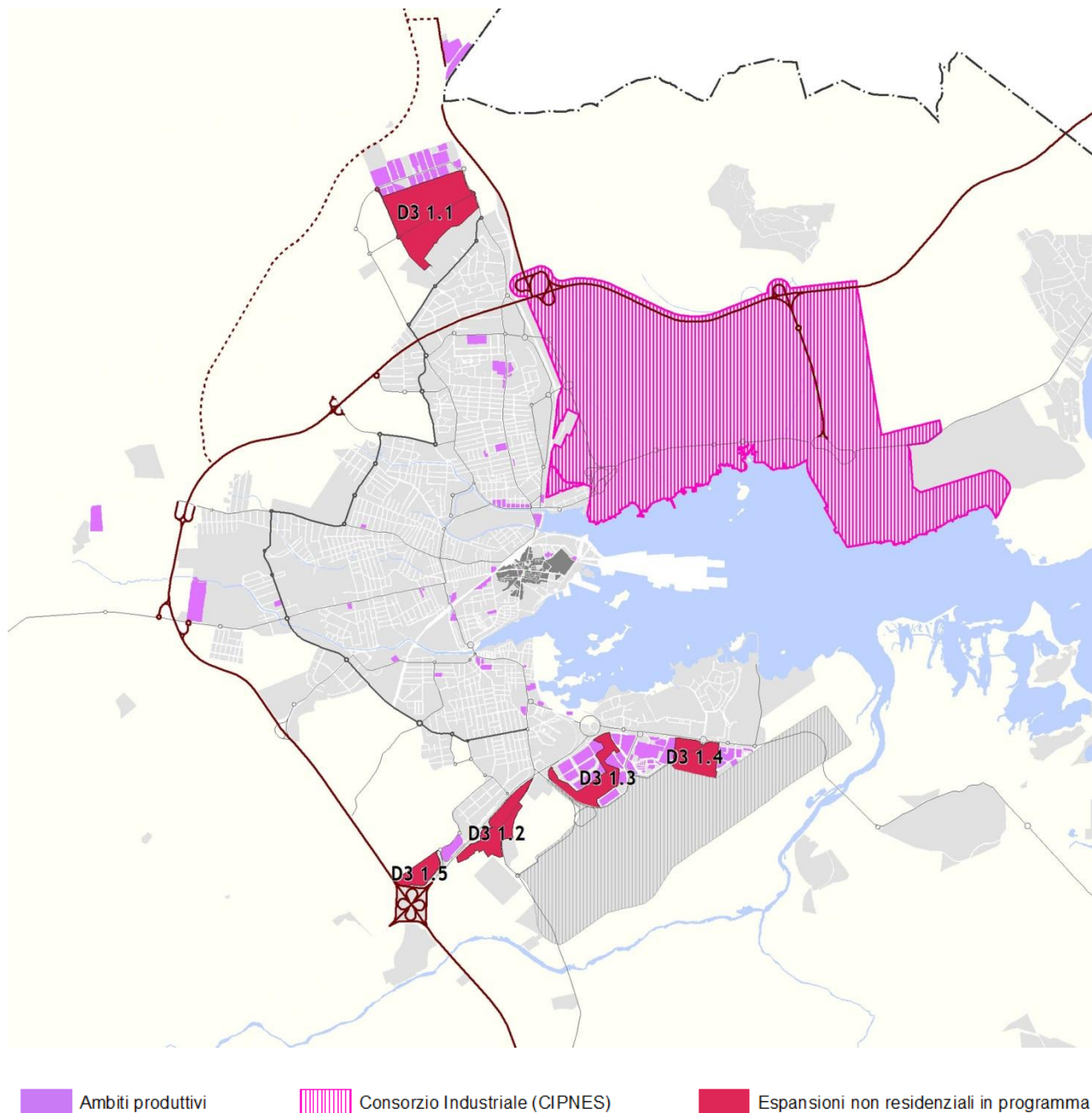
Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale nell'area centrale di Olbia. PUC 2025



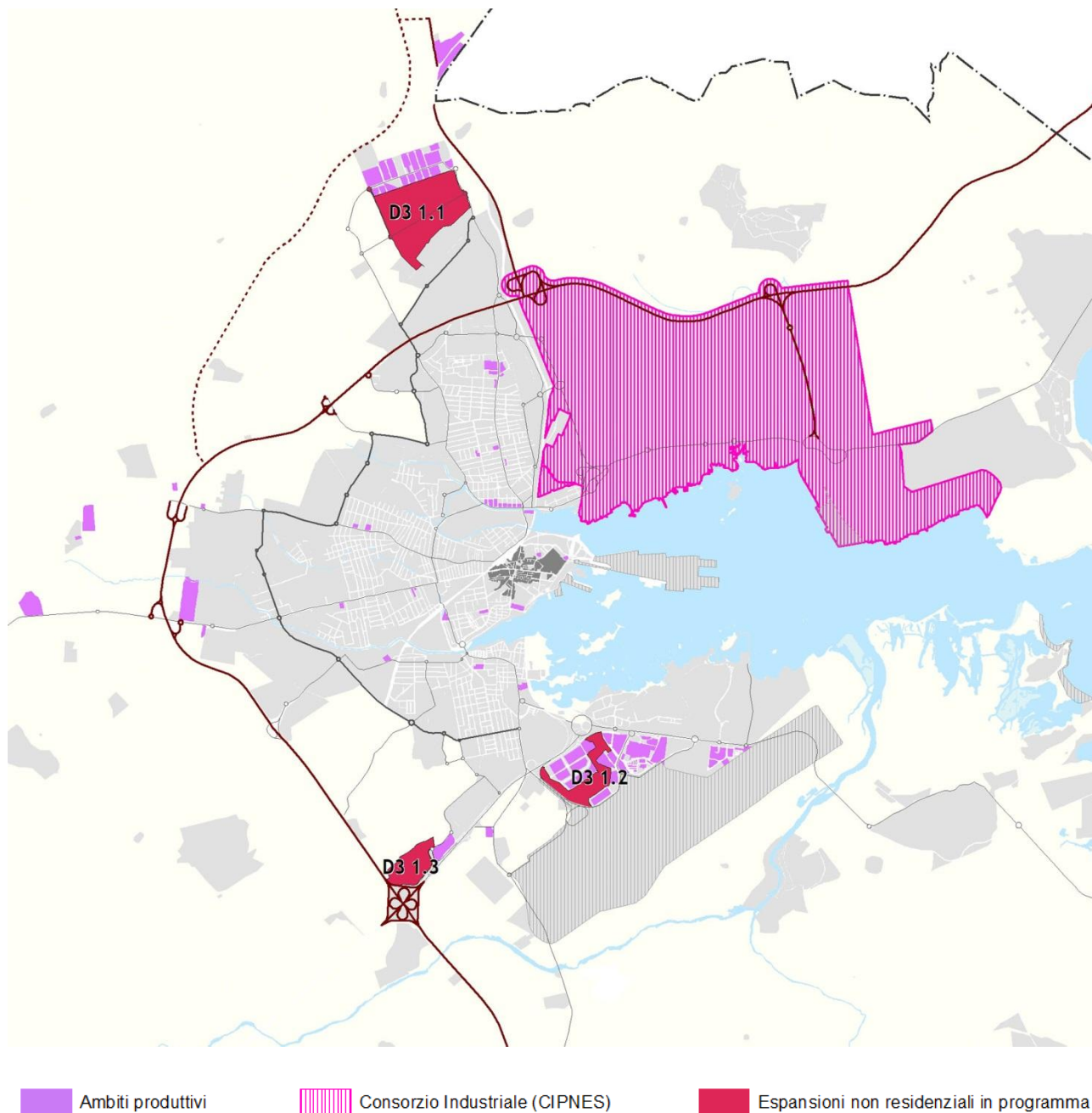
Le trasformazioni in programma a prevalente destinazione residenziale nell'area centrale di Olbia. 2020



Le trasformazioni in programma a prevalente destinazione residenziale nell'area centrale di Olbia. 2025

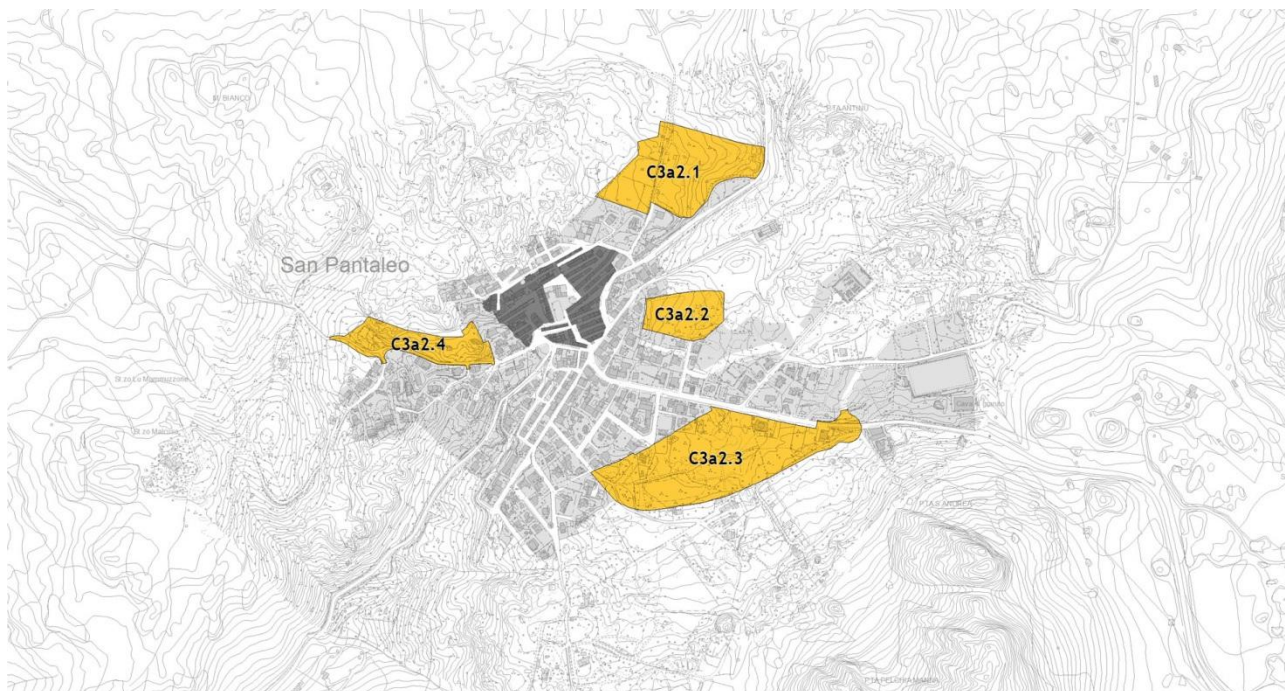


Le espansioni a destinazione non residenziale in programma nell'area centrale di Olbia. 2020



Le espansioni a destinazione non residenziale in programma nell'area centrale di Olbia. 2025

5.2. San Pantaleo

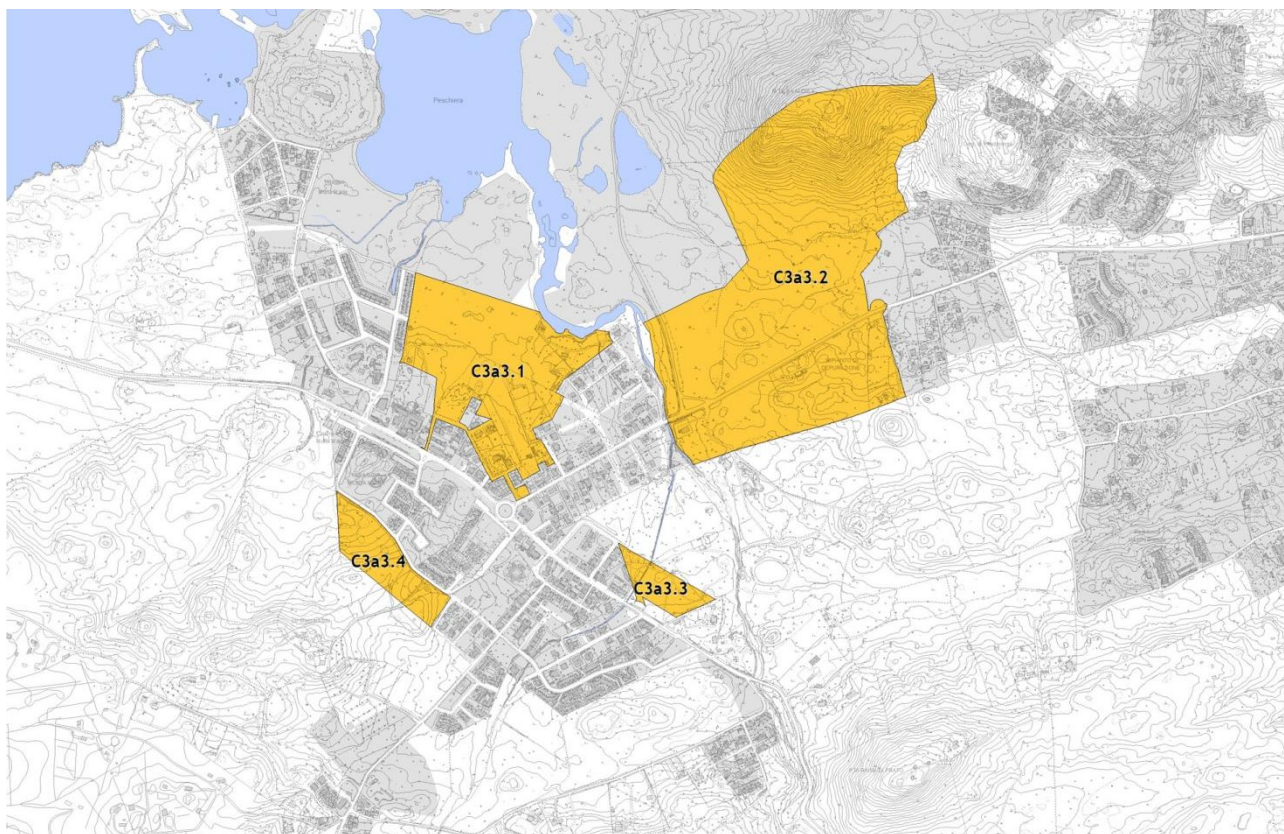


Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a San Pantaleo. PUC 2020

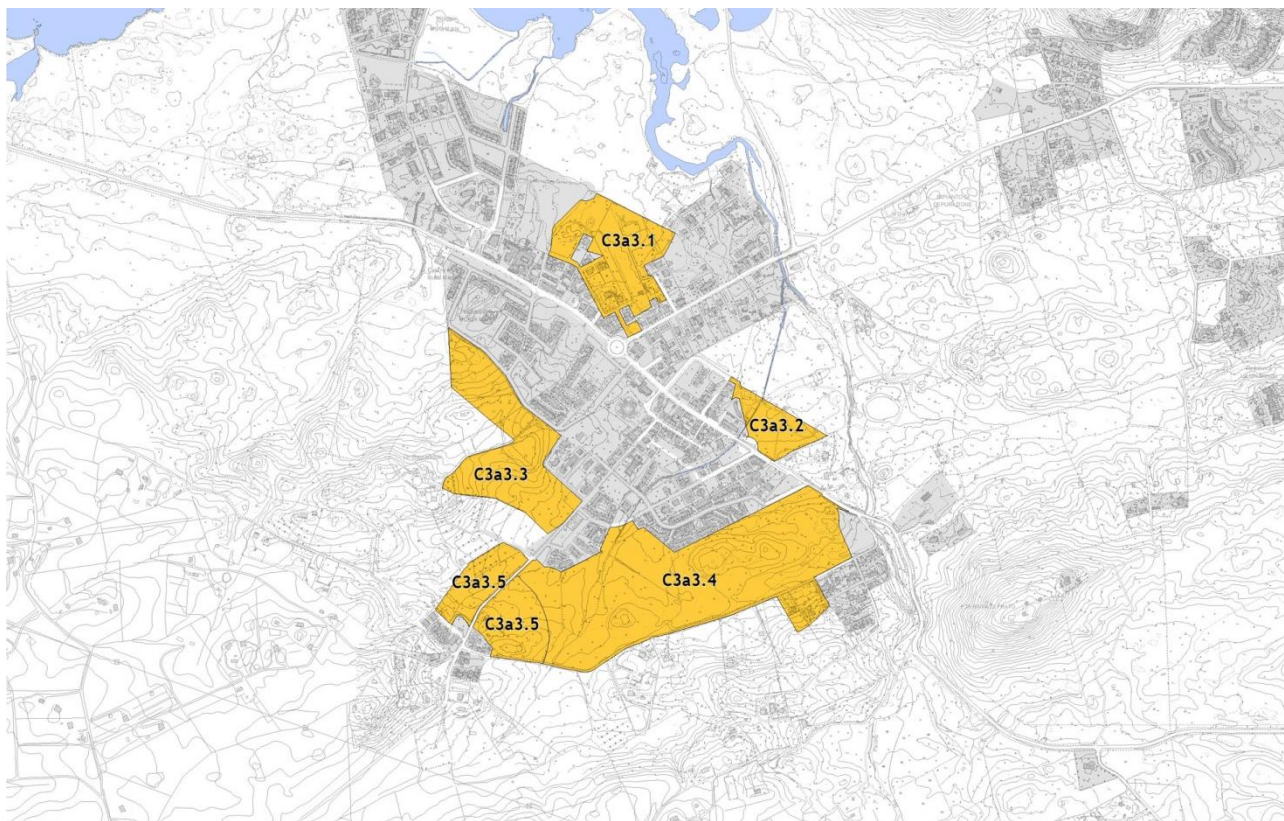


Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a San Pantaleo. PUC 2025

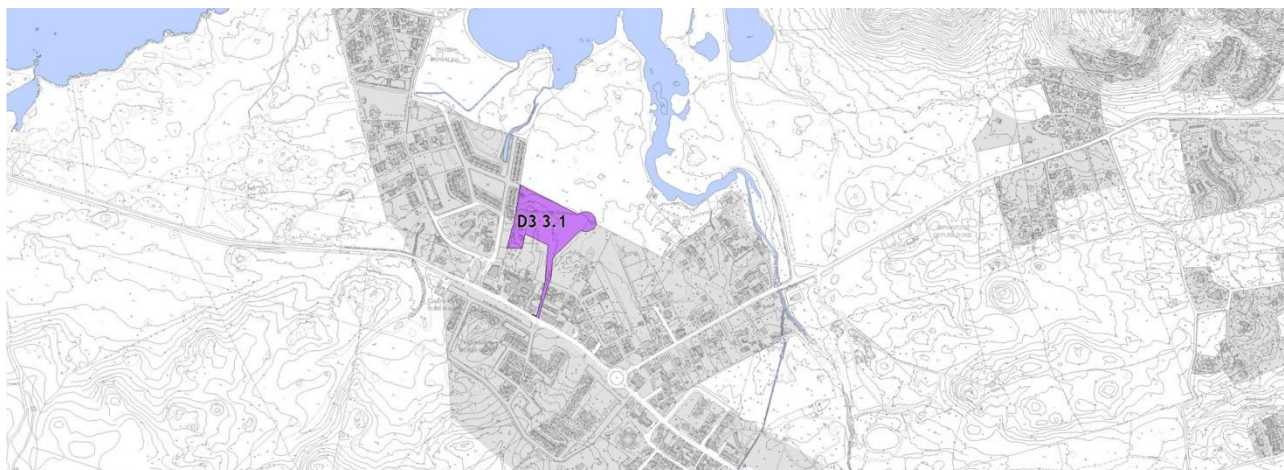
5.3. Multa Maria



Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a Multa Maria. 2020



Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a Multa Maria. 2025



Le espansioni a destinazione non residenziale in programma a Multa Maria. PUC 2025

5.4. Berchideddu



Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a Berchideddu. 2020



Le espansioni in programma a a prevalente destinazione residenziale Berchideddu. 2025

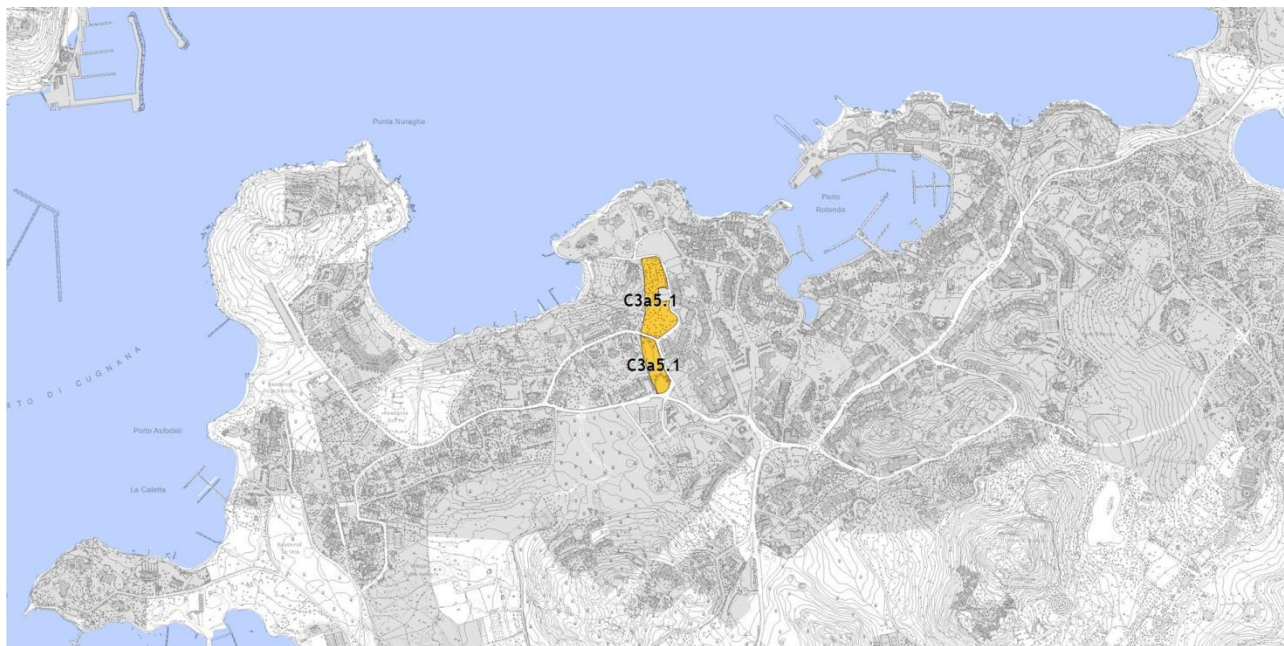


Le espansioni a destinazione non residenziale in programma a Berchideddu. PUC 2020

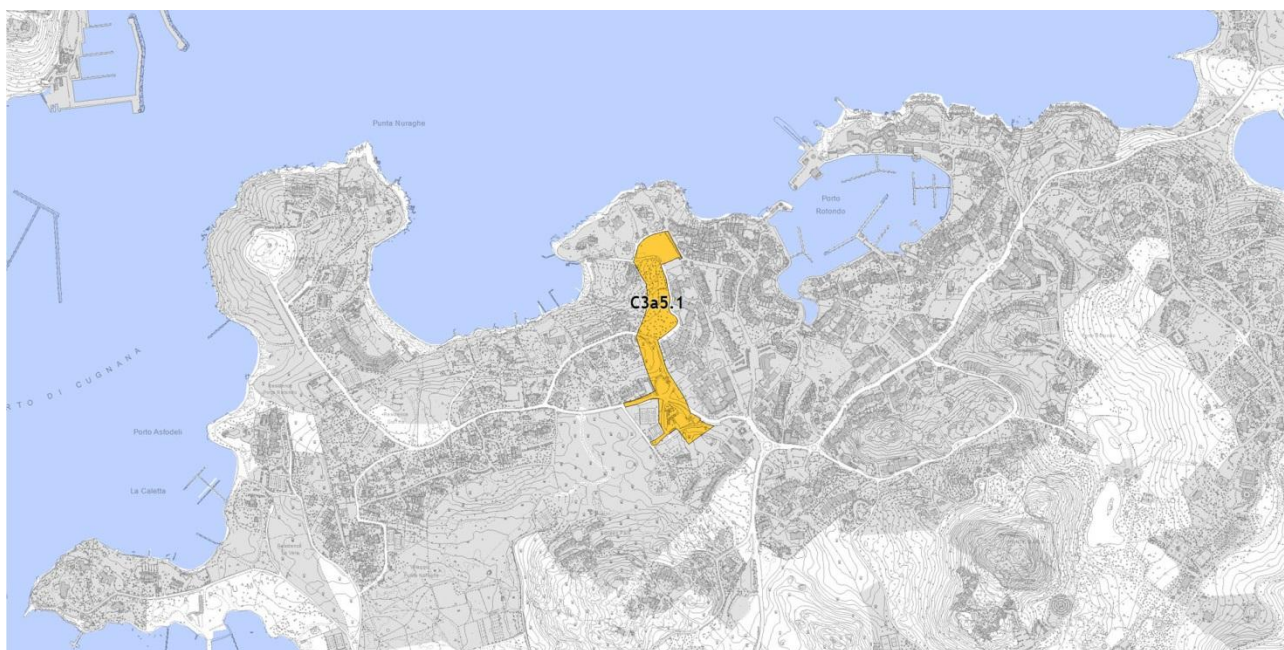


Le espansioni a destinazione non residenziale in programma a Berchideddu. PUC 2025

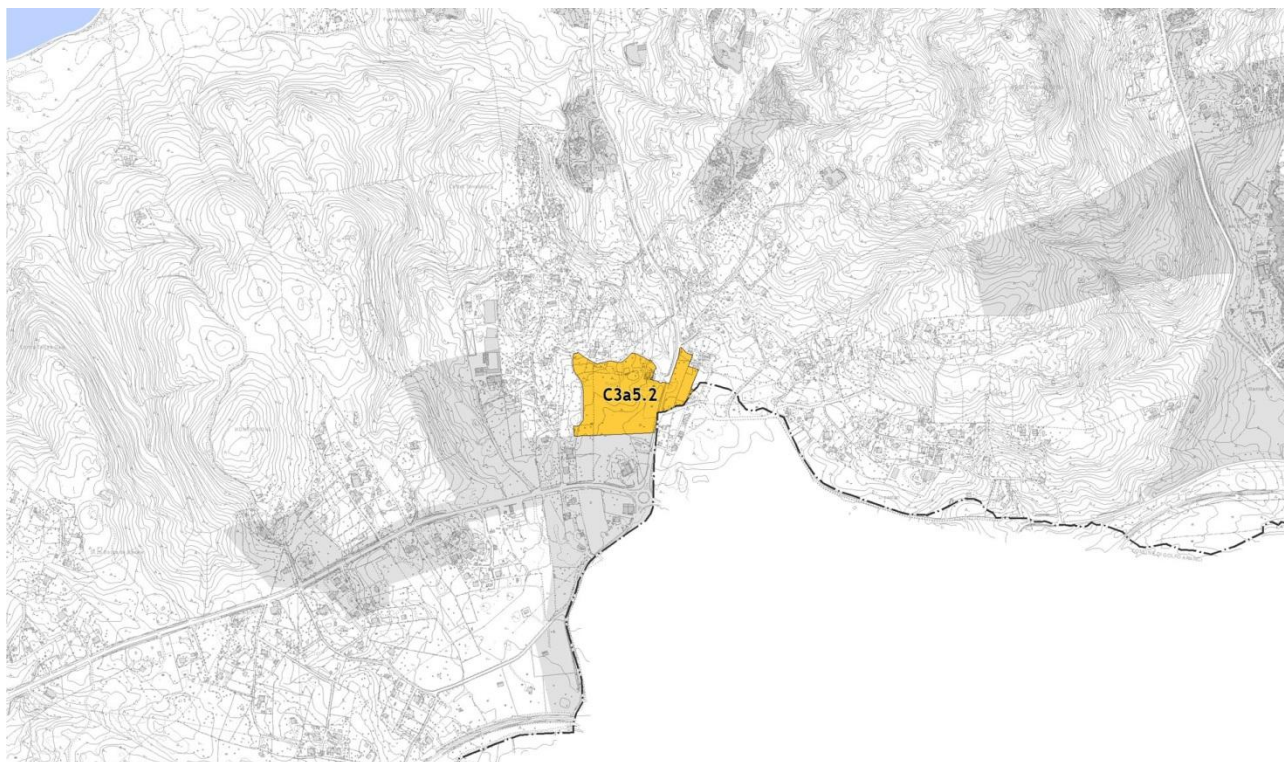
5.5. Porto Rotondo e Rudalza



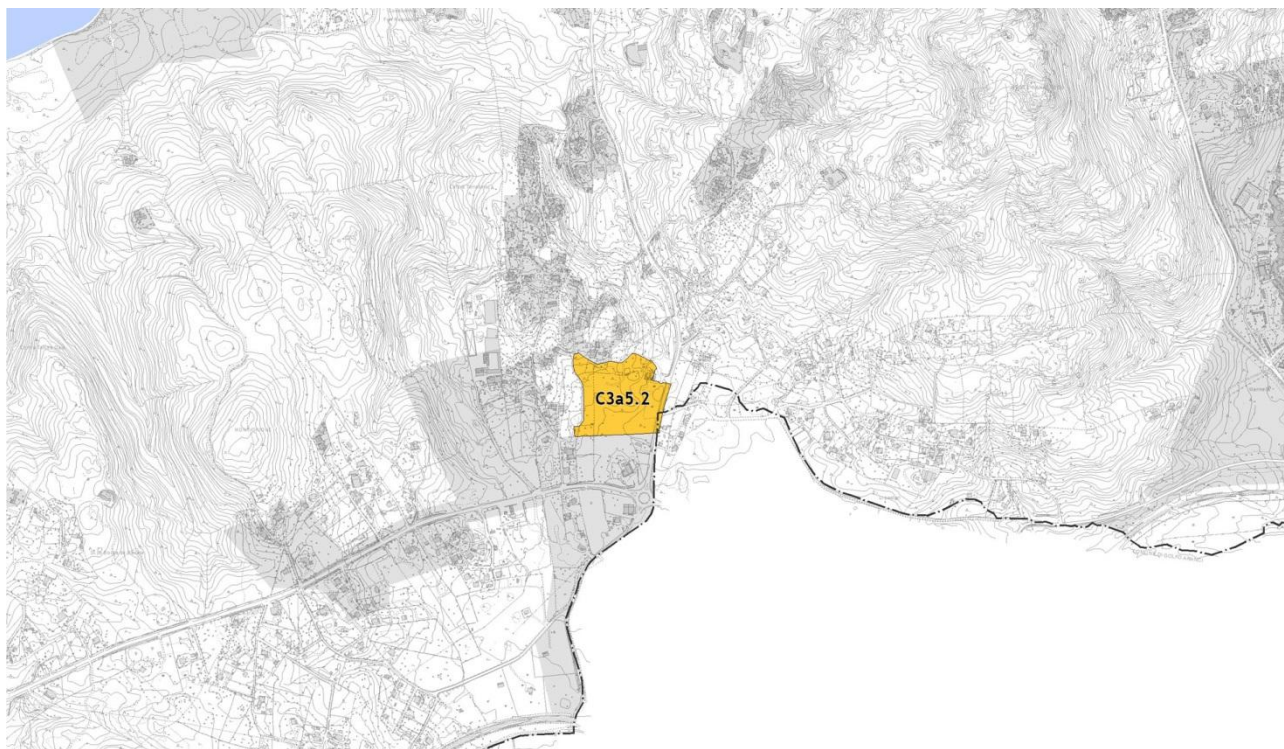
Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a Porto Rotondo. 2020



Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a Porto Rotondo. 2025

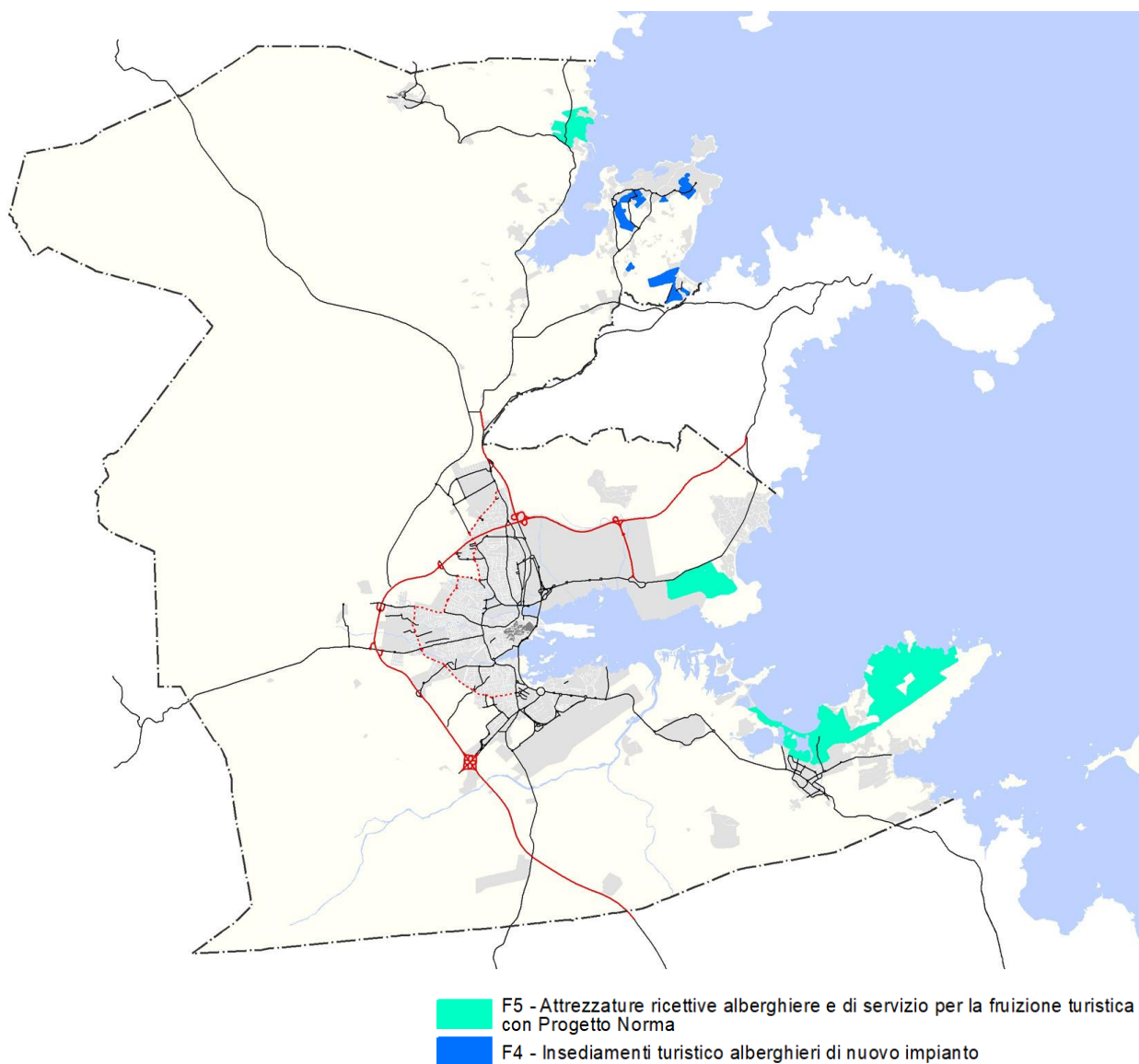


Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a Rudalza. 2020

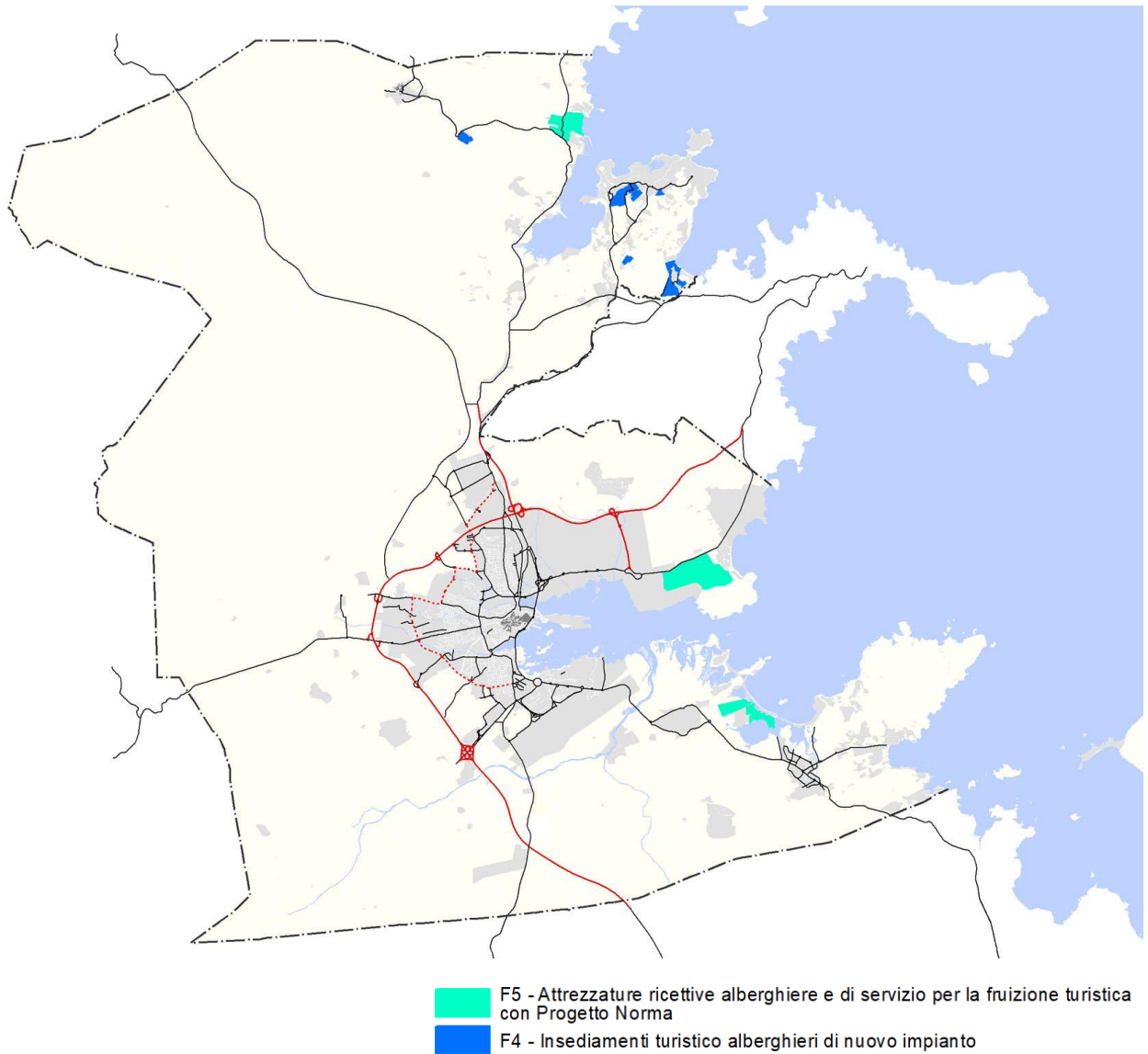


Le espansioni in programma a prevalente destinazione residenziale a Rudalza. 2025

5.6. Gli ambiti turistico-ricettivi



Le zone turistico-ricettive di nuovo impianto. 2020



Le zone turistico-ricettive di nuovo impianto. 2025

6. DIMENSIONAMENTO ABITATIVO

6.1. Il dimensionamento: da dato a costruito

Il PUC di Olbia affronta il tema del dimensionamento del piano in termini del tutto differenti rispetto ad una tradizione pluridecennale che, alla prova dei fatti, ha dimostrato l'inefficacia dell'approccio predittivo sotteso al calcolo del dimensionamento, tradizionalmente presente

nella prassi urbanistica italiana, specie nell'ambito delle verifiche, le quali assumono ancora al proprio interno i concetti di abitante teorico (che altro non è che il rapporto tra l'abitante reale e le sue esigenze in termini di spazio abitabile) e quello, conseguente, di standard urbanistico (quantità minima di servizi pubblici necessari per soddisfare i bisogni e il benessere fisico degli abitanti), concetti tra loro intrecciati, in quanto ad un determinato abitante teorico corrisponde una determinata quantità di aree a standard.

La teoria e la pratica del dimensionamento unitamente a quella dello "zoning" hanno indubbiamente avuto un ruolo per:

- garantire corrispondenza tra trend demografico (tradotto in termini di abitante teorico) e ipotesi di sviluppo in termini di aree;
- verificare la coerenza tra la manovra di piano nei termini di nuove aree con le esigenze di sviluppo (allora prevalenti) o di soluzione di problemi di sovraffollamento (ancora presenti);
- verificare la corrispondenza tra il dimensionamento e i necessari servizi (allora assai scarsi).

I temi sui quali si è costruito il PUC di Olbia e, in particolare, per come si è illustrato nelle pagine precedenti:

- la costruzione di un sistema aree a verdi di entità tale non solo destinati a garantire una quantità minima di standard a verde per abitante ma a disegnare un sistema di grandi parchi, di penetranti verdi, di rete verde attorno alla quale rigenerare i quartieri residenziali che si sono sviluppati lungo le radianti stradali;
- l'opportunità di ri-cucire i diversi quartieri e le diverse parti della città, il cui tumultuoso sviluppo recente, regolato da uno strumento non adeguato (il Piano di Fabbricazione) ha lasciato dei vuoti che, se lasciati privi di un ruolo, rischiano di diventare elementi di degrado;
- la volontà di accompagnare lo sviluppo di Olbia da "grande paese" a città matura, dotata di un sistema di servizi a scala territoriale e non solo locale;
- la necessità di garantire un'offerta abitativa connessa alle esigenze di una città che ha al suo interno un porto dal quale si accede all'intera regione, un aeroporto che in determinati periodi dell'anno rappresenta per numero di passeggeri uno dei maggiori scali italiani (nel 2023 si sono calcolati 1.424.231 passeggeri pari al 46,9% del totale dei passeggeri in Sardegna), una delle principali zone industriali della regione;
- le esigenze legate al sistema sanitario tuttora in fase di sviluppo legato all'Ospedale Mater Olbia che rappresenta un punto di riferimento che va oltre i confini regionali e nazionali;
- la necessità di garantire alloggi non solo agli abitanti "tradizionali" ma anche agli addetti al sistema turistico e dei servizi,

hanno portato a riscontrare che l'entità del potenziale insediativo degli interventi necessari per raggiungere gli obiettivi dell'Amministrazione non poteva essere commisurata alla mera valutazione delle quantità di sviluppo derivanti dalla "stima del fabbisogno", intesa semplicemente come esito dell'analisi dell'andamento della popolazione, dei suoi saldi naturali e sociali, a partire dai quali definire il dimensionamento del piano, e che rappresenta sempre meno un dato dotato di certezza e scientificità.

All'interno di questi nuovi paradigmi il "dimensionamento" assume quindi oggi un ruolo marginale, da ricondurre a strumento di orientamento di massima, certamente non di carattere prescrittivo o giustificativo delle scelte di piano, finalizzato essenzialmente a valutare da un lato se le scelte siano coerenti con le locali caratteristiche territoriali ed economiche, dall'altro a valutare se la dotazione complessiva degli standard - o dei servizi - sia adeguata o meno per le esigenze della popolazione e delle attività economiche, alle loro aspirazioni. Ma sempre all'interno di una

valutazione più generale delle strategie di Piano e della complessità delle scelte e degli elementi che, pur non numericamente quantificabili concorrono in maniera pregnante alla definizione della qualità urbana e quindi della vita.

In altri termini sono le scelte circa il futuro della città, l'immaginazione circa il suo ruolo e il suo destino a definire il dimensionamento; non certo teorie pseudo scientifiche basate su presupposti risalenti alle teorie del modernismo che fonda le sue radici teoriche nella metà dell'ottocento di due secoli fa (dalle analisi dello stato della popolazione nelle città industriali alle teorie dell'Existenzminimum, ossia dell'abitazione per garantire il livello minimo di esistenza ovvero la quantità di spazio che si presume essere necessario per i bisogni fisiologici della persona).

In questo senso la scelta del dimensionamento è essenzialmente politica e sempre meno tecnica contabile

La stima del fabbisogno dimostra sempre più la necessità di porsi come un "costrutto", una intenzionalità, esito di scelte di natura politica, che trovano in diversi luoghi le proprie argomentazioni, ad esempio le differenti scelte nelle politiche del welfare delle comunità locali (alcune orientate a privilegiare la popolazione giovane, altre quella anziana) o essere determinate da situazioni di fluttuazione del mercato o da altre evenienze, quali le politiche dell'organizzazione del settore turistico, l'incremento dei sistemi dell'accessibilità a livello urbano, o dei singoli quartieri.

Appare assai difficile pensare che tali opzioni possano essere pedissequamente inquadrare all'interno di un ragionamento di coerenza tra "domanda" (esigenza di nuove aree) e "offerta" (previsione di nuove aree).

I modelli di verifica delle azioni di piano, se assunti in termini dimensionali, si troverebbero infatti in questo modo ad essere da un lato impraticabili rispetto alla necessità di considerare un ambito temporale di medio lungo periodo non certo riconducibile a scenari temporalmente limitati quali quelli dei 10 anni di validità tradizionalmente fissati per il PRG, termini con i quali solitamente si confrontano le ipotesi di dimensionamento, e dall'altro dovrebbero inquadrarsi in logiche appartenenti ad una stagione urbanistica largamente superata dagli eventi.

Se così non fosse, ovvero se si "calibrassero" le aree, in funzione delle attuali dinamiche demografiche, limitando quindi le previsioni di intervento solo ad alcuni ambiti, definiti in rapporto alle mere necessità quantitative del prossimo decennio, solo alcuni dei contesti urbani potrebbero essere individuati all'interno del PGT, rimandando ad una successiva fase di attuazione la riqualificazione delle restanti aree, senza peraltro avere la contezza se a tali scelte localizzative corrisponderanno realmente intendimenti e possibilità degli stakeholders a procedere nel lasso temporale di vigenza delle previsioni di Piano.

Appare evidente che in tal modo si potrebbero determinare non solo fenomeni di monopolio, rispetto alle proprietà delle aree prescelte, ma si priverebbe il sistema complessivo degli interventi di Rigenerazione Urbana della necessaria organicità di impostazione delle soluzioni progettuali e operative. Ciò anche in considerazione del fatto che le crescenti condizioni di scarsità di risorse a disposizione delle amministrazioni locali per le proprie funzionali fondamentali, e a maggior ragione per le politiche urbane, fanno sì che il piano sia oggi sempre più (consapevolmente o meno), "leva urbanistica", a partire dalla quale si attivano gli operatori privati che, in un'ottica di cooperazione e sussidiarietà con l'amministrazione pubblica, possano contribuire in questo modo e in forme più incisive alla riqualificazione della città e del territorio.

6.2. Il dimensionamento residenziale

6.2.1. Il dimensionamento degli ambiti di espansione residenziale in programma

Olbia centro

n_AT	nome_AT	area	it (mc/mq) base	it (mc/mq) inc.	vol. min	vol. max	ab. min	ab. max	area per servizi
C3a1.1	viale Aldo Moro	95.187	0,60	0,80	57.112	76.150	304	405	29.443
C3a1.2	via Amsterdam	13.094	0,60	0,80	7.856	10.475	42	56	8.708
C3a1.3	Aldo Moro Centro	76.374	0,60	0,80	45.824	61.099	244	325	NTA
C3a1.4	via delle Acacie	4.453	0,60	0,80	2.672	3.562	14	19	NTA
C3a1.5	Aldo Moro Sud	132.001	0,60	0,80	79.201	105.601	421	562	67.965
C3a1.6	via Fiumedosa	23.089	0,60	0,80	13.853	18.471	74	98	177
C3a1.7	Fausto Noce	30.332	0,60	0,80	18.199	24.266	97	129	NTA
C3a1.8	via Barcellona	291.864	0,80	1,00	233.491	291.864	1.242	1.552	204.215
C3a1.9	Circonvallazione Ovest	613.424	0,30	0,35	184.027	214.698	979	1.142	295.013
C3a1.10	Isticadeddu sud	45.187	0,60	0,80	27.112	36.150	144	192	1.088
C3a1.11	Ospedale	101.181	0,60	0,80	60.709	80.945	323	431	NTA
C3a1.12	Bandinu	103.220	0,60	0,80	61.932	82.576	329	439	64.586
C3a1.13	Marina di Olbia	475.908	0,40	0,50	190.363	237.954	1.013	1.266	37.421
C3a1.14	SS Olbia-Sassari nord	24.239	0,60	0,80	14.543	19.391	77	103	NTA
C3a1.15	Tanca Uppalta	54.772	0,80	1,00	43.818	54.772	233	291	NTA
C3a1.16	Via Copenaghen	17.400	0,80	1,00	13.920	17.400	74	93	NTA
		2.101.725			1.054.633	1.335.374	5.610	7.103	

C3b1.1	via Roma	5.397	1,00	1,20	5.397	6.476	29	34	565
		5.397			5.397	6.476	29	34	

San Pantaleo

n_AT	nome_AT	area	it (mc/mq) base	it (mc/mq) inc.	vol. min	vol. max	ab. min	ab. max	area per servizi
C3a2.1	via Terni	9.623	0,60	0,80	5.774	7.698	31	41	NTA
C3a2.2	via Lu Saraghinu	10.401	0,60	0,80	6.241	8.321	33	44	NTA
		20.024			12.014	16.019	64	85	

Multa Maria

n_AT	nome_AT	area	it (mc/mq) base	it (mc/mq) inc.	vol. min	vol. max	ab. min	ab. max	area per servizi
C3a3.1	via Porto Istana nord	48.439	0,60	0,80	29.063	38.751	155	206	NTA
C3a3.2	via Porto Istana sud	16.978	0,80	1,00	13.582	16.978	72	90	6.411
C3a3.3	via Tanca di La Cava	62.144	0,60	0,80	37.286	49.715	198	264	10.075
C3a3.4	Via Rii Minori	164.879	0,60	0,80	98.927	131.903	526	702	91.167
C3a3.5	Via Maltineddu	41.392	0,60	0,80	24.835	33.114	132	176	NTA
		333.832			203.695	270.461	1.083	1.439	

Berchideddu

n_AT	nome_AT	area	it (mc/mq) base	it (mc/mq) inc.	vol. min	vol. max	ab. min	ab. max	area per servizi
C3a4.1	Berchideddu nord	6.082	0,80	1,00	4.866	6.082	26	32	NTA
C3a4.2	via Loiri	14.718	0,80	1,00	11.774	14.718	63	78	NTA
		20.800			16.640	20.800	89	111	

Porto Rotondo e Rudalza

n_AT	nome_AT	area	it (mc/mq) base	it (mc/mq) inc.	vol. min	vol. max	ab. min	ab. max	area per servizi
C3a5.1	Porto Rotondo	33.774	0,60	0,80	20.264	27.019	108	144	21.669
C3a5.2	Rudalza	34.489	0,60	0,80	20.693	27.591	110	147	NTA
		68.263			40.958	54.610	218	290	

C2b6	PRU Rudalza	250.627							17.684
------	-------------	---------	--	--	--	--	--	--	--------

Tabella di sintesi

n_AT	zona	area	vol. min	vol. max	ab min	ab max
C3a1.n	Olbia centro	2.101.725	1.054.633	1.335.374	5.610	7.103
C3b1.n	Olbia centro	5.397	5.397	6.476	29	34
C3a2.n	San Pantaleo	20.024	12.014	16.019	64	85
C3a3.n	Multa Maria	333.832	203.695	270.461	1.083	1.439
C3a4.n	Berchideddu	20.800	16.640	20.800	89	111
C3a5.n	Porto Rotondo e Rudalza	68.263	40.958	54.610	218	290
C2b6	PRU Rudalza	250.627	0	0	0	0
Intero territorio		2.800.668	1.333.337	1.703.741	7.092	9.062

6.2.2. Il dimensionamento residenziale complessivo

Olbia

ZONA	AREA	i.e. (mc/mq)	Volumi totali	Volumi realizzati	Volumi realizzabili teorici	Volumi realizzabili di Piano (15 anni)	% attuazioni
A1	69.348	5,59	387.655	361.040	26.615	0	0%
PPCM (A2 - B2)	44.087	4,84	213.414	199.470	13.944	1.394	10%
A2	11.593	4,50	52.169	52.169	0	0	0%
A3	31.018	0,21	6.514	7.284	0	0	0%
B1	123.685	7,00	737.421	569.421	168.000	16.800	10%
B2	1.946.391	3,00	5.839.173	5.785.584	53.589	0	0%
B3	635.544	2,10	1.334.642	1.279.680	54.962	10.992	20%
B4	20.367	1,20	24.440	14.138	10.302	2.576	25%
B5	65.860	vari	105.485	107.804	0	0	0%
B#	29.369	1,00	29.369	29.369	0	0	0%
B*	20.476	PUA	29.744	29.744	0	0	0%
C1	200.585	vari	609.180	578.721	30.459	0	0%
C2.a	1.810.724	vari	1.619.270	1.325.139	294.131	0	0%
C2.c	8.152	vari	1.957	1.957	0	0	0%
Piani in corso	2.208.363	vari	2.280.347	1.858.209	422.138	253.283	60%
C3a1	2.101.725	vari	1.335.374	60.000	1.275.374	637.687	50%
			14.606.154	12.259.729	2.349.515	922.732	

Pittulongu

ZONA	AREA	i.e. (mc/mq)	Volumi totali	Volumi realizzati	Volumi realizzabili teorici	Volumi realizzabili di Piano (15 anni)	% attuazioni
C2.a	1.540.630		677.111	589.996	87.115	34.846	40%
			677.111	589.996	87.115	34.846	

San Pantaleo

ZONA	AREA	i.e. (mc/mq)	Volumi totali	Volumi realizzati	Volumi realizzabili teorici	Volumi realizzabili di Piano (15 anni)	% attuazioni
A1	29.266	1,84	53.849	34.659	19.190	1.919	10%
B con PUA	176.856	PUA	160.563	144.507	16.056	3.211	20%
B4	12.694	1,20	15.233	7.195	8.038	2.009	25%
C2.c	839	0,72	604	604	0	0	0%
Piani in corso	35.944	vari	25.576	2.558	23.018	20.716	10%
C3a2	20.024	0,80	16.019	365	15.654	7.827	50%
			271.844	189.887	81.957	35.683	

Murta Maria

ZONA	AREA	i.e. (mc/mq)	Volumi totali	Volumi realizzati	Volumi realizzabili teorici	Volumi realizzabili di Piano (15 anni)	% attuazioni
B4	96.142	1,20	115.370	106.328	9.042	1.808	20%
C2.a	220.233	vari	134.913	105.645	29.268	5.854	20%
Piani in corso	199.919	vari	125.414	120.331	5.083	1.017	20%
C3a3	333.832	vari	270.461	3.905	266.556	133.278	50%
			646.158	336.210	309.949	141.957	

Berchideddu

ZONA	AREA	i.e. (mc/mq)	Volumi totali	Volumi realizzati	Volumi realizzabili teorici	Volumi realizzabili di Piano (15 anni)	% attuazioni
A2	21.646	vari	31.546	35.658	0	0	10%
B con PUA	44.356	PUA	48.123	43.311	4.812	481	10%
B1	192	1,20	230	0	230	23	10%
B4	4.514	1,20	5.417	5.800	0	0	10%
C2.a	70.026	vari	49.600	30.528	19.072	1.907	10%
C3a4	20.800	1,00	20.800	600	20.200	4.040	20%
			155.716	115.897	44.315	6.451	

Rudalza, Porto Rotondo

ZONA	AREA	i.e. (mc/mq)	Volumi totali	Volumi realizzati	Volumi realizzabili teorici	Volumi realizzabili di Piano (15 anni)	% attuazioni
B(a)	274.955	PP	330.128	309.291	20.837	20.837	100%
B(b)	129.985	vari	198.607	198.607	0	0	0%
C2.b	250.627	0,20	50.125	16.925	33.200	8.300	25%
C3a5	68.263	0,80	54.610	0	54.610	27.305	50%
			633.471	524.823	108.648	56.442	

Borghi

BORGIO	ZONA	AREA	i.e. (mc/mq)	Volumi totali	Volumi realizzati	Volumi realizzabili	Volumi realizzabili di Piano (15 anni)	% attuazioni
Battista	B4	17.262	1,00	17.262	12.155	5.107	511	10%
Mamusi	A	2.037	2,00	4.074	4.074	0	0	10%
Mamusi	B4	50.742	1,00	50.742	31.849	18.893	1.889	10%
Pedru Gaias	A2	3.183	1,97	6.271	2.050	4.221	422	10%
Pedru Gaias	B4	14.345	1,00	14.345	5.870	8.475	848	10%
Sa Castanza	A2	4.773	1,43	6.825	6.206	619	62	10%
Sa Castanza	B4	41.097	1,00	41.097	18.253	22.844	2.284	10%
Sos Coddos	A2	3.089	1,05	3.243	2.937	306	31	10%
Sos Coddos	B4	10.035	1,00	10.035	4.800	5.235	524	10%
Su Carru	A2	3.503	0,94	3.293	3.002	291	29	10%
Su Carru	B4	7.053	1,00	7.053	5.356	1.697	170	10%
Trainu Moltu	A2	6.242	1,04	6.492	5.887	605	60	10%
Trainu Moltu	B4	34.838	1,00	34.838	25.534	9.304	930	10%
			205.570	127.973	77.597	7.760		

Tabella di sintesi

LOCALITA'	AREA	Volumi totali	Volumi realizzati	Volumi realizzabili teorici	Volumi realizzabili di Piano (15 anni)
Olbia	9.327.287	14.550.946	12.259.729	2.294.307	895.128
Pittulongu	1.540.630	677.111	589.996	87.115	34.846
San Pantaleo	275.623	271.844	189.887	81.957	35.683
Murta Maria	850.126	646.258	336.210	309.949	141.957
Berchiddeddu	161.534	155.716	115.897	44.315	6.451
Rudalza, Porto Rotondo	723.830	633.471	524.823	108.648	56.442
Borghi	198.199	205.570	127.973	77.597	7.760
Totale	13.077.229	17.196.025	14.144.514	3.059.095	1.205.871

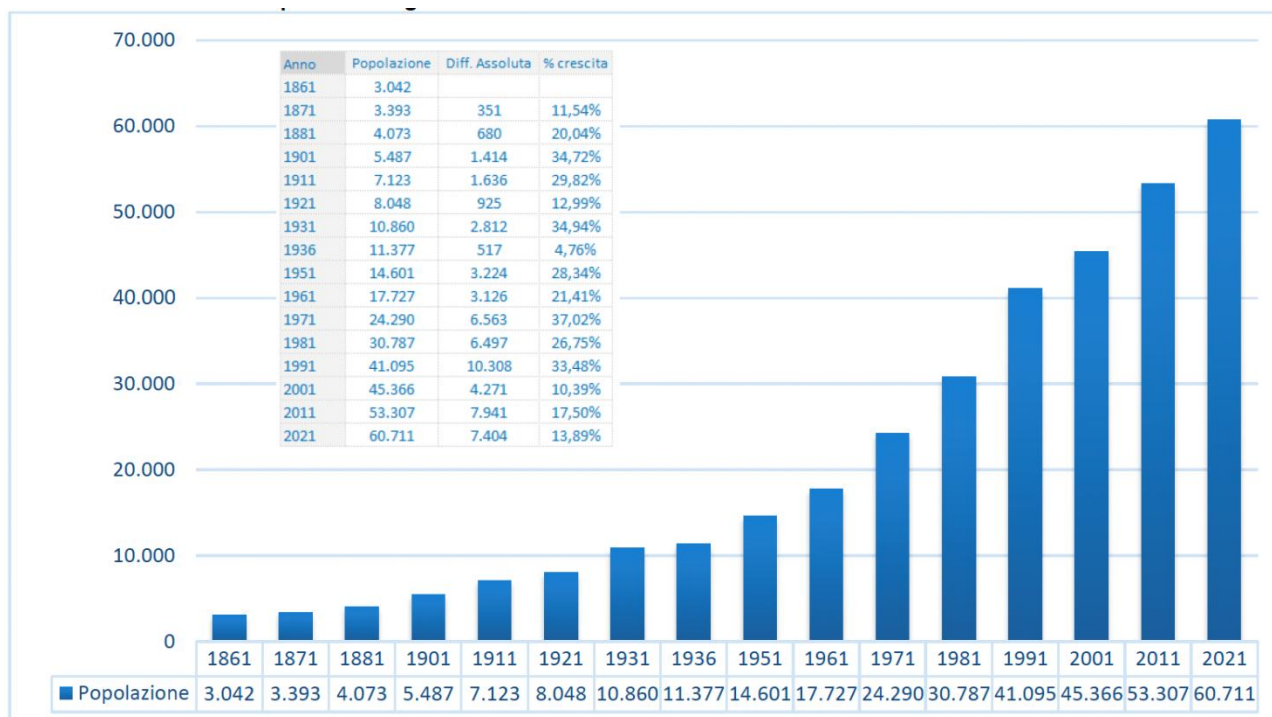
6.2.3. Conclusioni

La volumetria residenziale complessivamente realizzabile nella città di Olbia e nelle differenti frazioni è pari ad un valore compreso tra 2.689.770 mc (ipotesi minima) e 3.059.095 mc (ipotesi massima) corrispondenti ad un numero di abitanti teorici (200 mc/ab) compreso tra 13.449 unità (ipotesi minima) e 15.295 unità (ipotesi massima) distribuita nelle diverse zone urbanistiche omogenee (A, B e C) delle diverse frazioni (si vedano tabelle precedenti per la stima vol max).

Se si considera che la validità delle previsioni di piano non può essere minore di 15 anni complessivamente la popolazione insediabile nella città di Olbia e nelle sue frazioni, può essere stimata in un valore compreso fra le 5.112 unità (ipotesi di minima) e 6.029 unità (ipotesi di massima).

La popolazione insediabile nelle zone di espansione residenziale è stimata in un valore di circa compreso tra 6.315 abitanti (ipotesi minima) e 8.162 abitanti (ipotesi massima del tutto teorica) con una media tra i due valori di 7.239 abitanti.

Si tratta di una previsione del tutto coerente con i trend di sviluppo demografico di Olbia (illustrato nel grafico sottostante) che mostra il costante e sostenuto incremento della popolazione.



Nel ventennio compreso tra il censimento del 2001 e quello del 2021 la popolazione di Olbia è cresciuta di 15.345 unità.

Se si considera un periodo di validità del piano pari a 15 anni la necessità (del tutto teorica) di volume insediabile a destinazione residenziale deve essere coerente con una popolazione di 11.508 unità.

Come si può vedere il piano è del tutto coerente anche se si considera il paradigma del dimensionamento

7. IL DIMENSIONAMENTO DELLE ZONE F TURISTICHE

7.1. La fruibilità ottimale del litorale

Il dimensionamento della capacità insediativa massima per le zone turistiche costiere è disciplinato dal Decreto Floris (D.A. 22 dicembre 1983 n. 2266/U), che norma “i limiti e i rapporti relativi alla formazione ed alla revisione degli strumenti urbanistici comunali”. L’Art. 4, in particolare, disciplina i limiti di densità edilizia per le diverse zone territoriali omogenee, fra le quali le zone F - turistiche in cui è possibile localizzare gli insediamenti di tipo prevalentemente stagionale.

Per le zone turistiche la capacità insediativa (volumi complessivamente realizzabili) si calcola sulla base della fruibilità ottimale del litorale, determinando il numero di bagnanti in relazione alla morfologia della costa, sabbiosa o rocciosa, ed in relazione alla profondità dell’arenile secondo i seguenti parametri:

- costa sabbiosa:
 - 2 bagnanti/ml, per costa sabbiosa con profondità di spiaggia superiore a 50 mt.;
 - 1,5 bagnanti/ml, per costa sabbiosa con profondità di spiaggia compresa tra 50 e 30 mt.;
 - 1 bagnante/ml, per costa sabbiosa con profondità di spiaggia inferiore a 30 mt.;
- costa rocciosa:
 - 0,5 bagnanti/ml.

Ad ogni bagnante viene assegnata una quota volumetrica di 60 mc, salvo diversa dimostrazione in sede di redazione del PUC. Una quota di almeno il 20% della capacità insediativa complessiva, deve essere riservato ad attrezzature alberghiere, paralberghiere e villaggi turistici a rotazione d’uso. Deve inoltre essere effettuata una ricognizione dei volumi presenti nelle zone F, stimando l’eventuale volumetria residua ancora realizzabile.

La Legge regionale 25 novembre 2004, n. 8

La Regione Sardegna con la Legge Regionale 8/2004 ha provveduto a dimezzare le volumetrie complessivamente insediabili nelle zone F – turistiche. L’art. 6 “Zone F turistiche” prevede infatti che le volumetrie degli insediamenti turistici ammissibili nelle zone F, non possa essere superiore al 50% di quanto consentito con l’applicazione dei parametri stabiliti dal Decreto Floris.

La Legge Regionale 8/2015 ha confermato il dimezzamento delle volumetrie ammissibili all’interno delle Zone F, stimate mediante il calcolo della fruibilità ottimale del litorale di cui al Decreto Floris.

La Legge Regionale 23 ottobre 2023 n. 9

La Legge Regionale 23 ottobre 2023 n. 9 (Collegato alla finanziaria) ha modificato la modalità di dimensionamento degli insediamenti turistici, prevedendo specifiche “integrazioni all’articolo 6 della legge regionale n. 8 del 2004 di riordino in materia urbanistica ed edilizia delle zone costiere”.

La nuova disciplina, introdotta dall’art. 132 della LR 9/2023, prevede che la capacità massima insediabile nelle zone F, calcolata ai sensi decreto assessoriale n. 2266/U del 1983, possa essere incrementata fino al 25 per cento della stessa per i seguenti scopi:

- a) per la realizzazione di nuovi alberghi a 5 stelle o superiori;
- b) per il miglioramento dell’offerta turistica delle strutture ricettive esistenti, sino ad un massimo del 15 per cento del volume legittimamente realizzato.

Al fine di orientare correttamente l’applicazione della Legge, l’Assessorato *Enti locali, finanze e urbanistica* ha approvato il Decreto n. 2/1350 del 23 febbraio 2024, contenente gli Indirizzi applicativi sui criteri per il calcolo della capacità insediativa e delle volumetrie pianificabili nelle zone turistiche F costiere in sede di adeguamento dei Piani urbanistici comunali al Piano paesaggistico regionale.

Gli indirizzi applicativi stabiliscono:

- la cartografia di riferimento in scala adeguata ad assolvere tale finalità di calcolo: DBGT 10K regionale, aggiornamento 2022;
- l'esclusione delle porzioni di costa "non fruibili" e/o "non accessibili":
 - porti di qualunque natura;
 - aree permanentemente interdette alla fruizione (aree militari, aree inquinate, aree entro consorzi industriali, ecc.)
 - aree naturali non fruibili per la balneazione (lagune, stagni, aree golenali, foci, estuari, ecc.)
 - costa rocciosa con pareti verticali o sub-verticali la cui altezza e pendenza non consentano di raggiungere il mare;
 - scogli e isole minori;
 - tratti di litorale aventi pericolosità ai sensi del PAI Hg3 e superiore.

Di seguito si illustra l'applicazione pratica degli indirizzi stabiliti dal Decreto n. 2/1350 del 23 febbraio 2024 per il calcolo della capacità insediativa del litorale di Olbia.

7.1.1. La fruibilità ottimale del litorale di Olbia

Di seguito viene stimata la fruibilità ottimale del litorale, al fine di verificare la consistenza della popolazione turistica insediabile all'interno delle Zone F. La linea di costa utilizzata per il calcolo dello sviluppo lineare costiero, deriva dalla cartografia in scala 1:10.000 del Database cartografico del Geoportale, aggiornamento 2022, come previsto dagli indirizzi applicativi regionale.

Il dato cartografico è stato implementato sulla base delle analisi effettuate nell'ambito della redazione del Piano di Utilizzo dei Litorali. Il dato è stato integrato prevedendo nel computo complessivo quei tratti di costa sabbiosa e ciottolosa che, per il loro limitato sviluppo lineare e per l'esigua profondità, risultavano irrilevanti per le finalità del PUL ma che consentono di quantificare in modo più preciso la fruibilità ottimale complessiva del litorale.

Il litorale di Olbia si sviluppa su due principali e distinti settori costieri, a sud e a nord di Capo Figari, promontorio compreso all'interno del territorio comunale di Golfo Aranci.

A sud il litorale risulta contenuto all'interno del golfo esterno, definito dalla dominante ambientale dell'isola di Tavolara e dal promontorio di Capo Figari. A nord il litorale si sviluppa dal Golfo di Marinella, condiviso con il Comune di Golfo Aranci, fino alla spiaggia di Razza di Juncu a nord.

La costa risulta caratterizzata da profondi ed articolati sistemi di insenature, tipiche delle coste a *rias*, dove i tratti rocciosi sono intervallati a tratti di costa sabbiosa che vanno a svilupparsi in profonde insenature di origine fluviale: lungo tutto il settore litoraneo sono presenti insediamenti turistici, infrastrutture e attrezzature da diporto per la fruizione turistica marino-costiera, le cui relazioni con le risorse naturalistico-ambientali del territorio richiamano, talvolta, specifiche esigenze di riequilibrio funzionale.

È possibile distinguere quattro principali tratti litoranei:

- Tratto A: il sistema insulare dell'arcipelago di Tavolara e Molara;
- Tratto B: la costa che si sviluppa dalla Costa Corallina a sud fino alla foce del Padrongianus;
- Tratto C: la costa che si sviluppa tra Cala di Saccaia a sud e la Punta Bados a nord, al confine con il comune di Golfo Aranci;
- Tratto D: la costa che si sviluppa tra il golfo di Marinella e la spiaggia di Razza di Juncu.

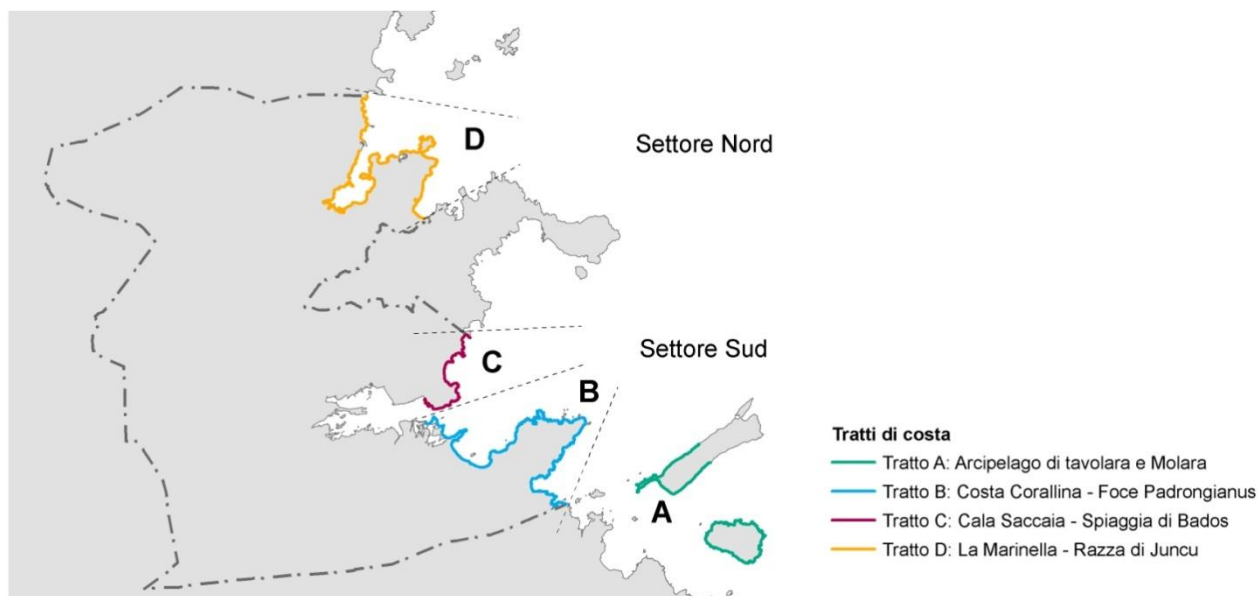


Figura 1 – Identificazione settori e tratti di litoranei

Di seguito viene stimata la fruibilità ottimale del litorale, al fine di verificare la consistenza della popolazione turistica insediabile all'interno delle Zone F. Il golfo interno, sul quale si affaccia la città di Olbia, non è considerato nell'ambito del dimensionamento di Piano in quanto interamente occupato dal sistema urbano e dalle infrastrutture portuali commerciali, da diporto e per le attività artigianali e di rimessaggio, pertanto non disponibile per una fruizione del litorale.

Tratto A: Arcipelago di Tavolara e Molara

Il tratto litoraneo comprende il sistema insulare dell'arcipelago di Tavolara e Molara, interamente compreso all'interno della Zona Speciale di Conservazione "Isole Tavolara, Molara e Molarotto" (ITB010010) e dalla Zona di Protezione Speciale "Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro" (ITB013019).

Il sito marino costiero, caratterizzato da un sistema di isole di natura calcarea e granitica, fa parte dell'Area marina protetta Tavolara - Punta Coda Cavallo. L'Isola di Tavolara, la cui struttura è costituita da un basamento granitico ercinico e da un'importante serie carbonatica, domina il paesaggio del tratto litoraneo.

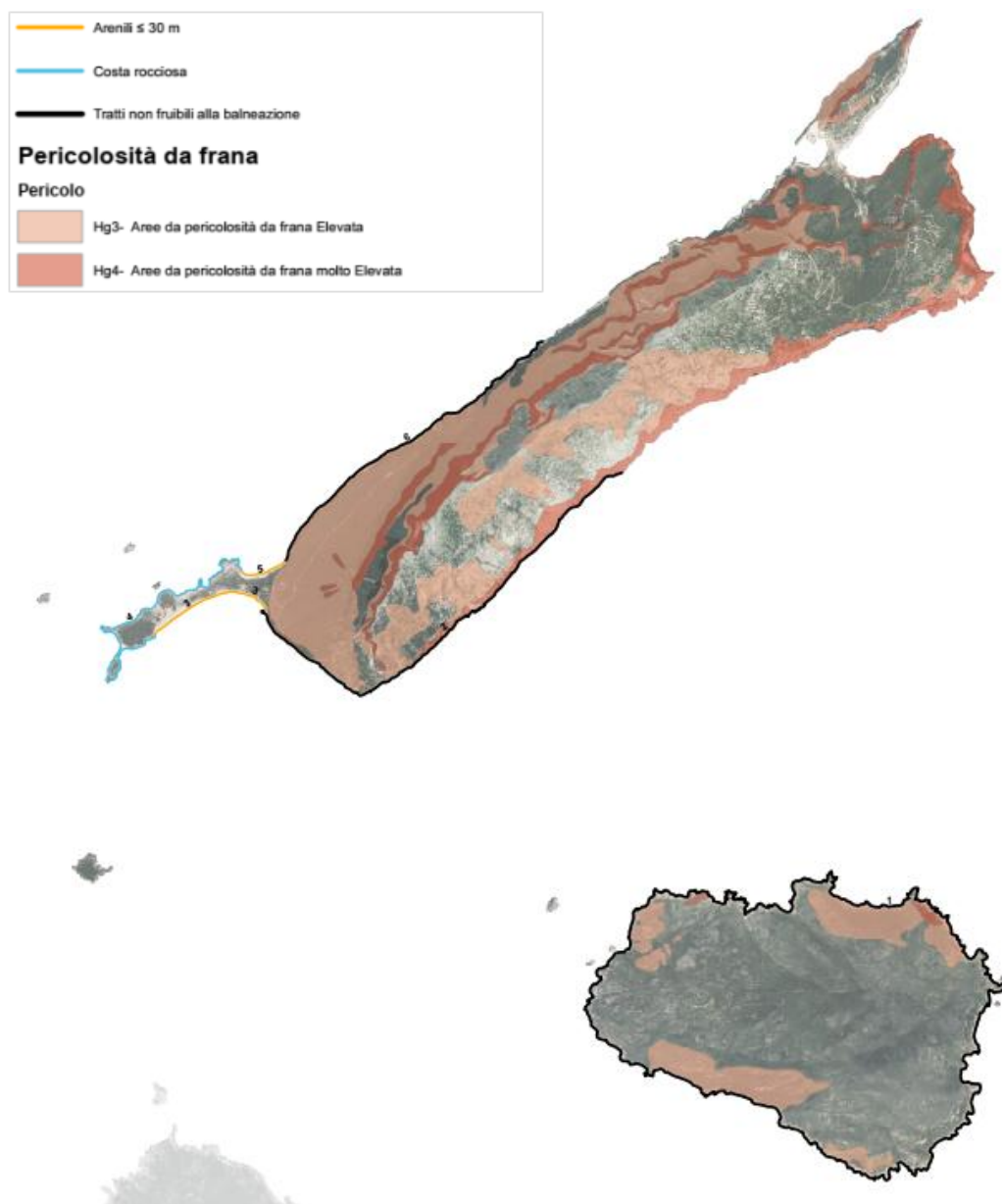


Figura 2 - Tratto A: Arcipelago di Tavolara e Molara

Tratto B: Costa Corallina - Foce Padrongianus

Il tratto di costa che si sviluppa dalla Costa Corallina a sud fino alla foce del Padrongianus, risulta interessato dalla Zona Speciale di Conservazione "Isole Tavolara, Molara e Molarotto" (ITB010010) e dalla Zona di Protezione Speciale "Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro" (ITB013019).

Il tratto litoraneo comprende l'insenatura a *rias* e le cale sabbiose della Costa Corallina, la spiaggia di Porto Istana, il tratto di costa rocciosa del promontorio di Capo Ceraso con il sistema di *pocket beach*, la cala Li Cuncheddi e la spiaggia di Bunthe, la spiaggia de Le Saline e l'omonima Punta, la spiaggia del Lido del Sole ed il sistema sabbioso del delta fluviale del Padrongianus.

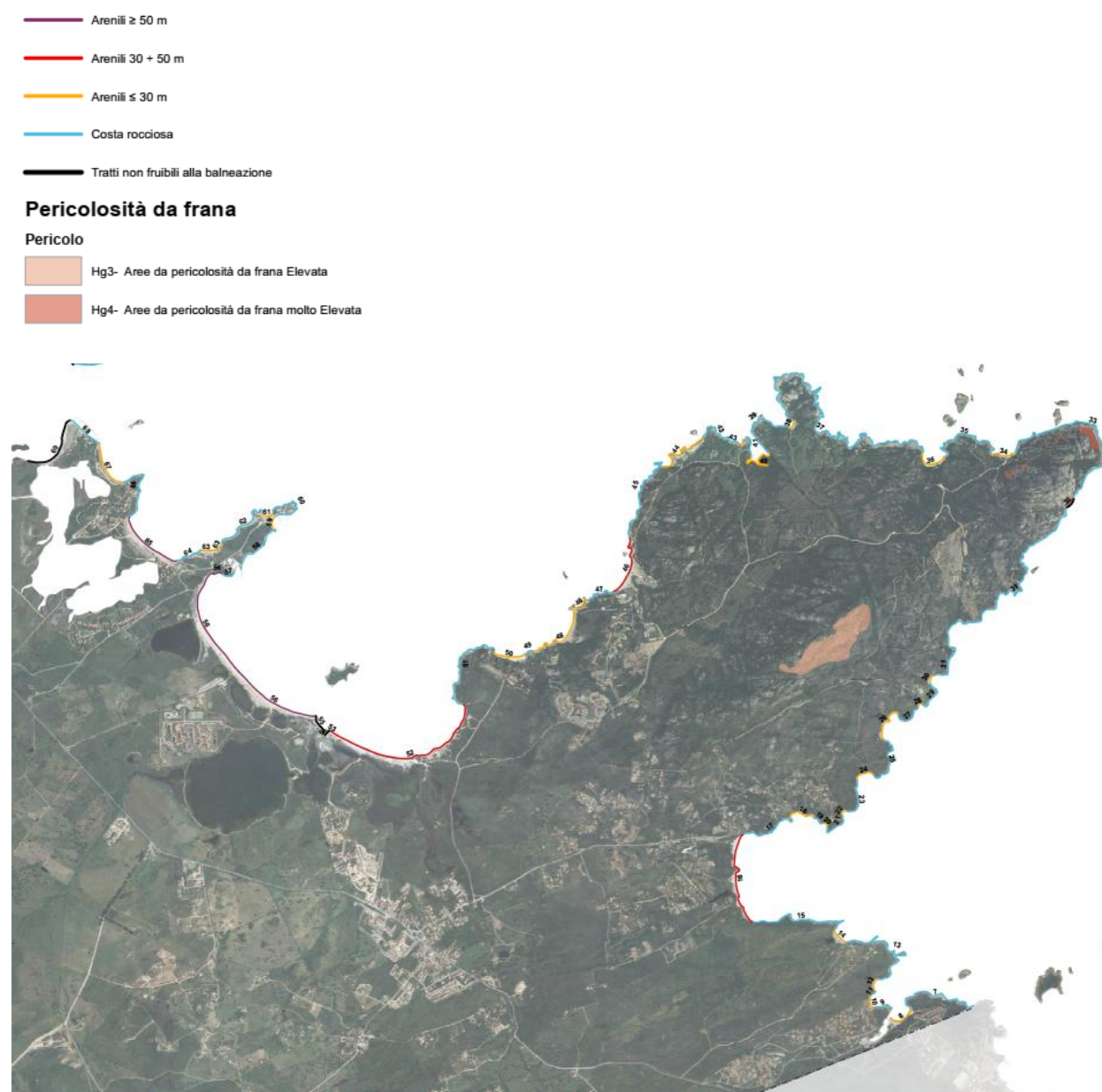


Figura 3 - Tratto B: Costa Corallina - Foce Padrongianus

Tratto C: Cala Saccaia - Spiaggia di Bados

Il tratto di costa che si sviluppa tra la Cala di Saccaia a sud e la Punta Bados, al confine con il comune di Golfo Aranci, comprende il promontorio roccioso della Vecchia Dogana e l'omonima spiaggia, la spiaggia della Giovanella, il lido di Pittulongu, la spiaggia dello Squalo con lo stagno retrostante, le spiagge del Pellicano e di Mare e Rocce, la spiaggia di Bados con l'omonima laguna retrostante.



Figura 4 - Tratto C: Cala Saccaia - Spiaggia di Bados

Tratto D: La Marinella - Razza di Juncu

Il tratto di costa compreso fra la spiaggia di Marinella e la spiaggia di Razza di Juncu comprende al suo interno la propaggine rocciosa del promontorio di Rudalza e Porto Rotondo, con il sistema di *pocket beach*. Il Golfo di Cugnana, caratterizzato dalla omonima *ria* e dall'ampio sistema deltizio e lagunare, il sistema di costa bassa rocciosa di Portisco con gli approdi turistici e il sistema di spiagge di fondo baia di Portisco, Rena Bianca e Razza di Juncu.

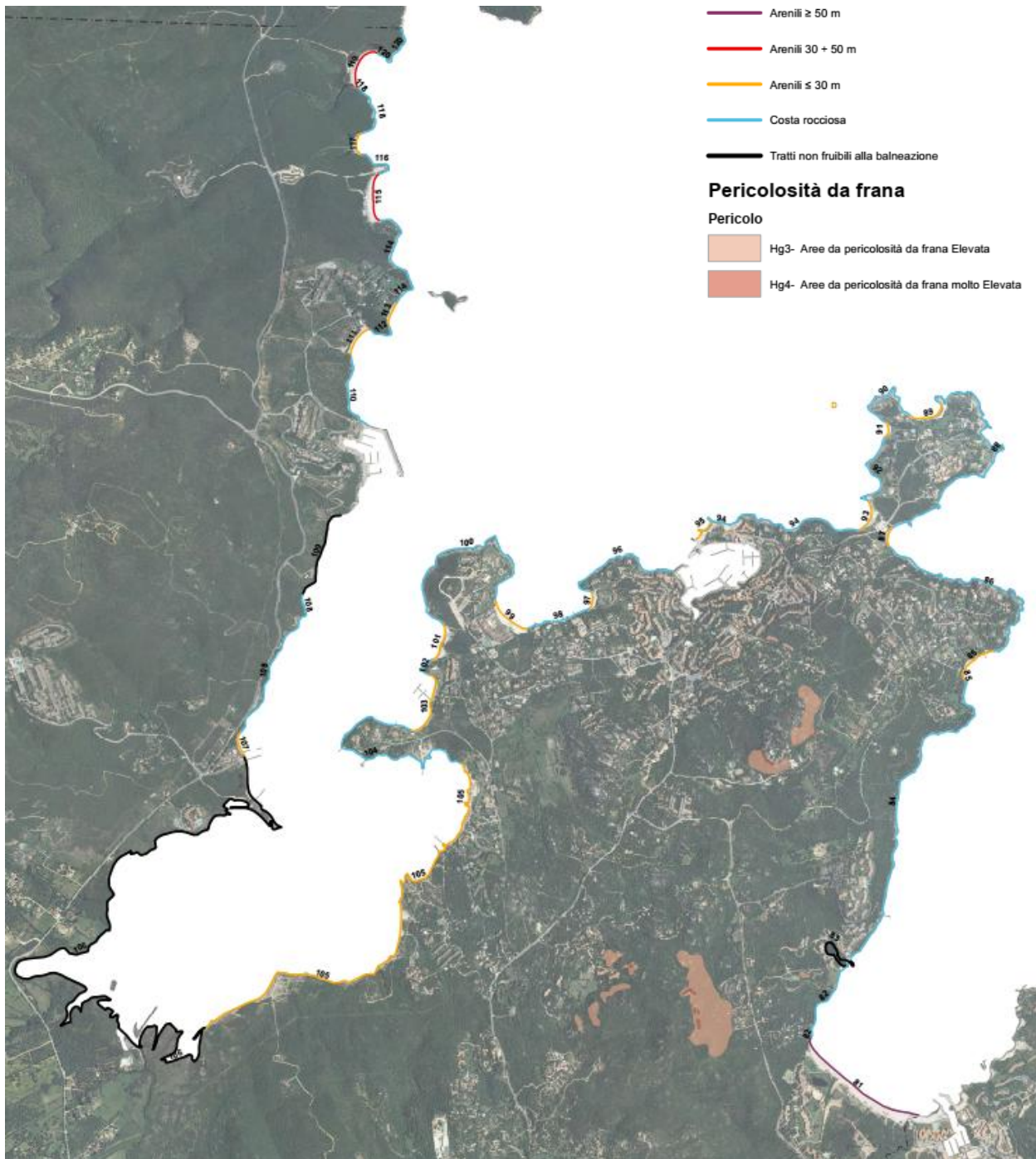


Figura 5 - Tratto D: La Marinella - Razza di Juncu

Tratto A: Fruibilità ottimale del litorale - Arcipelago di Tavolara e Molara

Tipologia costa	Sviluppo ml	Parametri Floris	Numero bagnanti	Riduzione LR 4/2008
Arenili ≥ 50 m	-	2,0	-	-
Arenili $30 \div 50$ m	-	1,5	-	-
Arenili ≤ 30 m	1.196	1,0	1.196	598
Costa rocciosa	2.510	0,5	1.255	628
Tratti non fruibili alla balneazione	16.607	0,0	-	-
Totale	20.313		2.451	1.225

Tratto B: Fruibilità ottimale del litorale - Costa Corallina - Foce Padrongianus

Tipologia costa	Sviluppo ml	Parametri Floris	Numero bagnanti	Riduzione LR 4/2008
Arenili ≥ 50 m	1.997	2,0	3.995	1.997
Arenili $30 \div 50$ m	2.321	1,5	3.482	1.741
Arenili ≤ 30 m	4.337	1,0	4.337	2.169
Costa rocciosa	16.488	0,5	8.244	4.122
Tratti non fruibili alla balneazione	741	0,0	-	-
Totale	25.885		20.058	10.029

Tratto C: Fruibilità ottimale del litorale - Cala Saccaia - Spiaggia di Bados

Tipologia costa	Sviluppo ml	Parametri Floris	Numero bagnanti	Riduzione LR 4/2008
Arenili ≥ 50 m	-	2,0	-	-
Arenili $30 \div 50$ m	1.302	1,5	1.952	976
Arenili ≤ 30 m	1.247	1,0	1.247	623
Costa rocciosa	4.487	0,5	2.244	1.122
Tratti non fruibili alla balneazione	1.082	0,0	-	-
Totale	8.117		5.443	2.721

Tratto D: Fruibilità ottimale del litorale - La Marinella - Razza di Juncu

Tipologia costa	Sviluppo ml	Parametri Floris	Numero bagnanti	Riduzione LR 4/2008
Arenili ≥ 50 m	735	2,0	1.471	735
Arenili $30 \div 50$ m	515	1,5	772	386
Arenili ≤ 30 m	5.101	1,0	5.101	2.551
Costa rocciosa	13.882	0,5	6.941	3.470
Tratti non fruibili alla balneazione	6.759	0,0	-	-
Totale	26.991		14.284	7.142

La fruibilità ottimale complessiva

L'analisi di dettaglio della costa e la sua classificazione sulla base delle morfologie dei diversi tratti di costa previste dal Decreto Floris, ha consentito di identificare la costa fruibile per la balneazione, che ammonta complessivamente a 56.118 metri, su un totale di 81.307 metri¹. Il calcolo esclude lo sviluppo lineare relativo alle aree costiere antropizzate non balneabili, gli scogli e isolotti in quanto non risultano computabili ai fini della fruibilità del litorale, le aree portuali, le foci fluviali, le aree interessate da livelli di pericolosità da frana Hg3 e Hg4.

La stima della fruibilità ottimale complessiva del litorale di Olbia, calcolata mediante l'applicazione dei parametri stabiliti dal Decreto Floris, consentirebbe di insediare circa 42.236 bagnanti o abitanti equivalenti. L'applicazione del dimezzamento previsto dalla LR 8/2004 comporta una riduzione del numero dei bagnanti a 21.118 unità.

Fruibilità ottimale del litorale di Olbia

Tipologia costa	Sviluppo ml	Parametri Floris	Numero bagnanti	Riduzione LR 4/2008
Arenili ≥ 50 m	2.733	2,0	5.465	2.733
Arenili $30 \div 50$ m	4.137	1,5	6.206	3.103
Arenili ≤ 30 m	11.881	1,0	11.881	5.940
Costa rocciosa	37.367	0,5	18.684	9.342
Tratti non fruibili alla balneazione	25.188	0,0	-	-
Totale	81.307		42.236	21.118

¹ Dal conteggio della linea di costa, non è considerato il tratto litoraneo del Golfo interno di Olbia.

7.2. Le volumetrie turistiche in zona F

Previsione e attuazione delle Zone F Turistiche

Le Zone F Turistiche sono così definite dal Decreto Floris: *“Le parti del territorio di interesse turistico con insediamenti di tipo prevalentemente stagionale”*.

Le Zone F Turistiche di Olbia si dispongono lungo la fascia costiera, identificando tre distinti ambiti insediativi, organizzati in riferimento a specifici settori litoranei:

- settore nord, compreso fra la Costa Corallina e la Foce del Padrongianus;
- settore centrale, fra Cala Saccaia e la Spiaggia di Bados;
- settore sud, compreso fra la spiaggia di Marinella e Razza di Juncu

Le Zone F occupano complessivamente una superficie di poco inferiore a 3.000 ettari, distinti in 9 comparti urbanistici di attuazione. L'indice di edificabilità territoriale previsto dal Programma di Fabbricazione, pari a 0,10 mc/mq, avrebbe consentito la realizzazione di circa 2.990.000 mc, corrispondente a circa 50.000 posti letto equivalenti.

La normativa del PdF consentiva inoltre di utilizzare una quota volumetrica aggiuntiva, prodotta da zone H contigue al comparto di attuazione, a fronte della loro cessione all'amministrazione a titolo gratuito; l'indice di edificabilità territoriale per la Zona H, è pari allo 0,01 mc/mq (indice 10 volte maggiore di quanto previsto per le Zone H in regime ordinario).

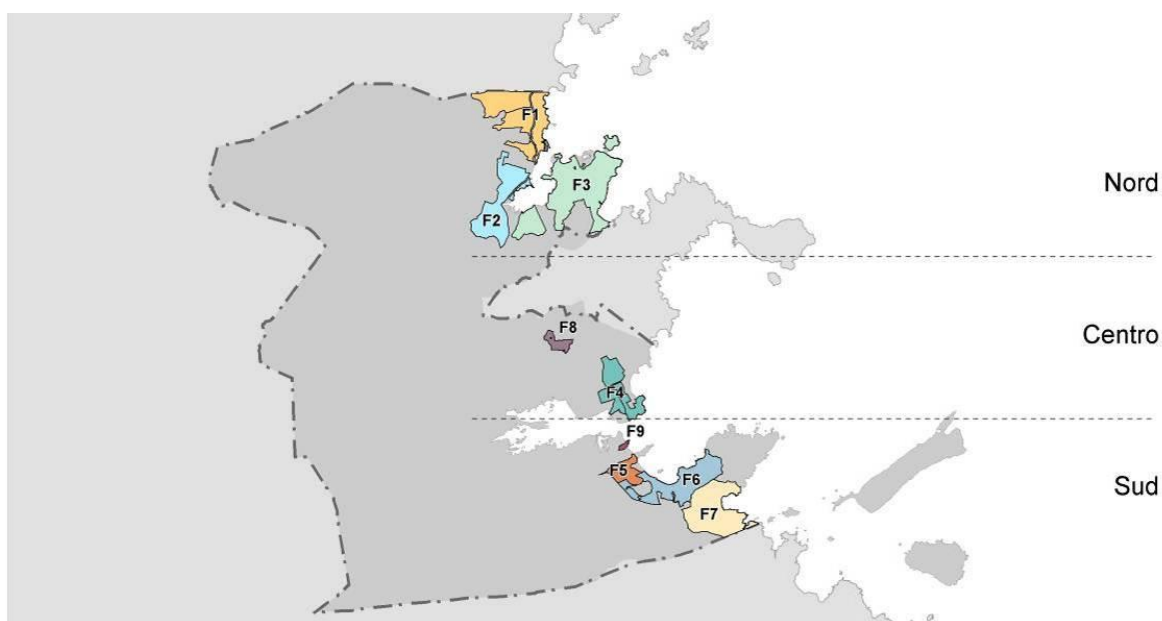


Figura 6 - Distribuzione delle Zone F Turistiche lungo la fascia costiera

Questa modalità attuativa avrebbe consentito la realizzazione di ulteriori 60.000 mc a fronte di una cessione di oltre 6.000.000 di mq di aree di salvaguardia ambientale.

La disciplina del Programma di Fabbricazione prevedeva la loro attuazione mediante Piani di Lottizzazione convenzionata, estesi all'intero ambito o sottozona urbanistica omogenea. Tuttavia, l'attuazione è avvenuta prevalentemente attraverso interventi in concessione diretta, edificati prima dell'entrata in vigore della Legge 6 agosto 1967 n. 765 (cosiddetta Legge Ponte).

Stato di attuazione dei comparti

La volumetria complessivamente realizzata all'interno delle Zone F Turistiche, risulta di poco superiore a 1.872.000 mc, corrispondente a circa 30.810 posti letto equivalenti, valore sostanzialmente in linea con quanto consentito dalla normativa regionale vigente.

L'unico Piano di Lottizzazione approvato, convenzionato e portato in attuazione riguarda il comparto F8 - Osseddu, la cui realizzazione ha consentito di rendere disponibili le aree per verde e servizi.

Settore litoraneo La Marinella - Razza di Juncu

Nel settore costiero compreso fra la spiaggia di Marinella e Razza di Juncu, sono presenti tre comparti di attuazione, F1 - Portisco, F2 - Cugnana e F3 - Porto Rotondo; il comparto di Portisco è suddiviso a sua volta in tre sub-comparti di attuazione, mentre quello di Porto Rotondo risulta suddiviso in due distinti ambiti ma compresi nel medesimo comparto.

Questo settore costiero ospita la maggiore quantità di volumi turistico residenziali del territorio di Olbia, con circa 1.286.213 mc, corrispondenti a circa 21.400 posti letto equivalenti.

Zone F Turistiche e comparti di attuazione: settore litoraneo La Marinella - Razza di Juncu

Comparto	Superficie territoriale (mq)	Indice (i.f.)	Volume PdF (mc)	Volume realizzato (mc)	Posti letto equivalenti
F1 - Portisco	5.154.197	0,10	515.420	131.464	2.191
F2 - Cugnana	3.904.171	0,10	390.417	246.964	4.116
F3 - Porto Rotondo	7.930.158	0,10	793.016	907.785	15.130
Comparti Nord	16.988.526		1.698.853	1.286.213	21.437

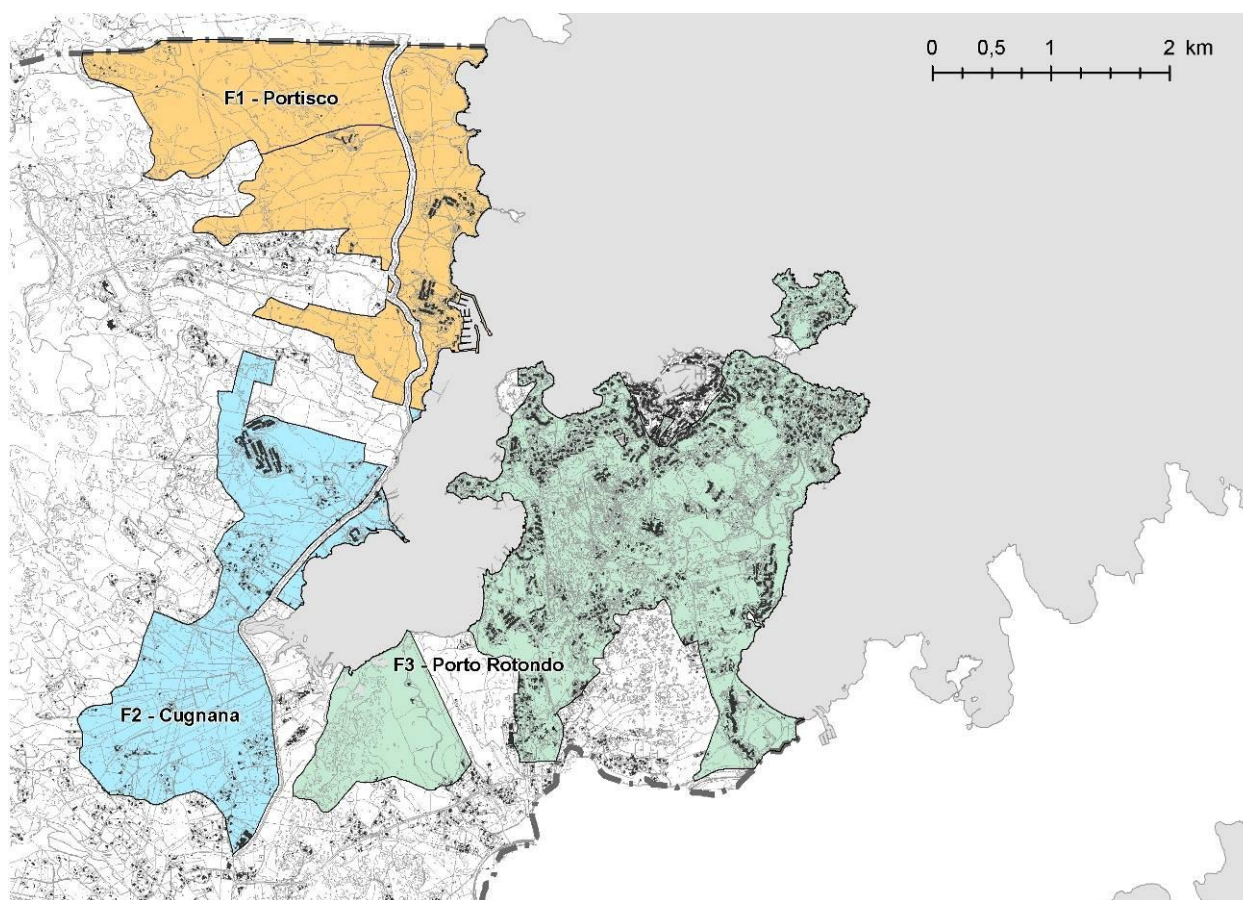


Figura 7 - Zone F Turistiche e comparti di attuazione: settore litoraneo La Marinella - Razza di Juncu

Settore litoraneo Cala Saccaia e la Spiaggia di Bados

Nel settore costiero centrale, fra Cala Saccaia e la Spiaggia di Bados, ricadono due distinti comparti di attuazione, F4 Pittulongu, diviso in tre distinti sub-comparti, e F8 Osseddu. Complessivamente sono stati realizzati 78.636 mc, corrispondenti a circa 1.300 posti letto.

Zone F Turistiche e comparti di attuazione: settore litoraneo Cala Saccaia - Spiaggia di Bados

Comparto	Superficie territoriale (mq)	Indice (i.f.)	Volume PdF (mc)	Volume realizzato (mc)	Posti letto equivalenti
F4 - Pittulongu	2.555.701	0,10	255.570	11.286	188
F8 - Osseddu	558.699	0,10	55.870	67.350	1.123
Totale	3.114.400		311.440	78.636	1.311

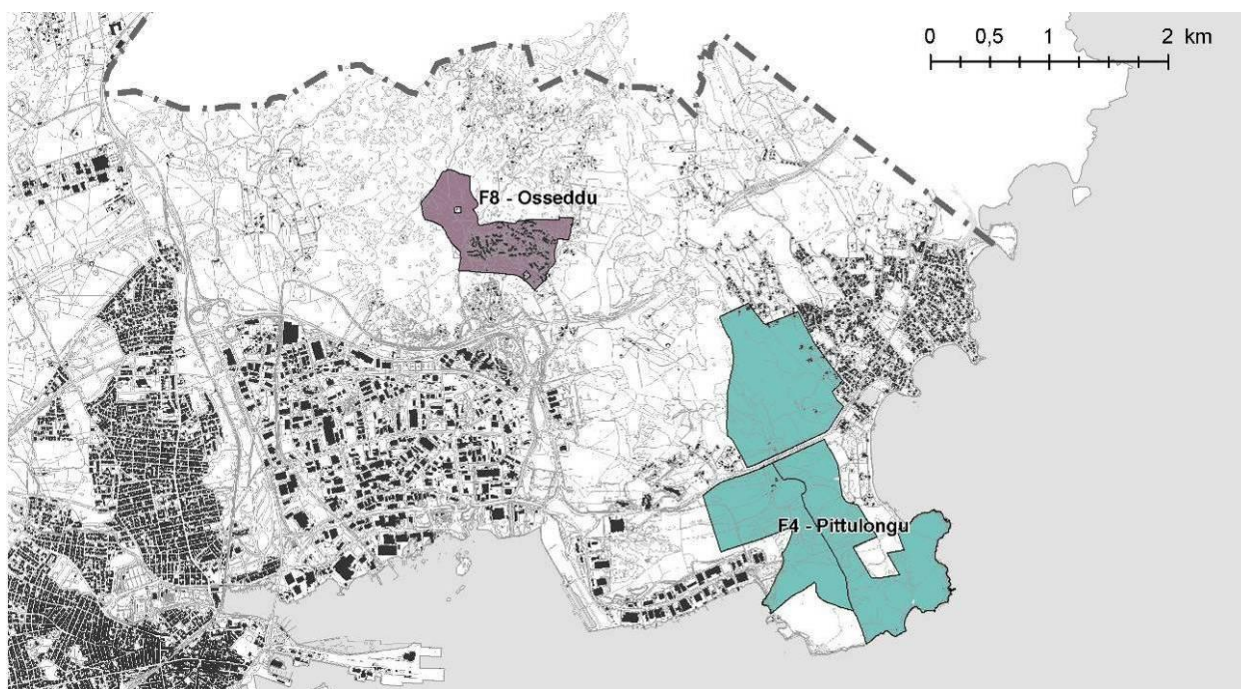


Figura 8 - Zone F Turistiche e comparti di attuazione: settore litoraneo Cala Saccaia - Spiaggia di Bados

Settore litoraneo Costa Corallina - Foce del Padrongianus

Nel settore litoraneo compreso fra la Costa Corallina e la Foce del Padrongianus, sono presenti quattro distinti comparti di attuazione: F5 - Le Saline, F6 - Capo Ceraso, F7 - Porto Istana e F9 - Lido del Sole. Complessivamente nei comparti sono stati realizzati circa 508.000 mc, per una popolazione turistica insediabile corrispondente a circa 8.460 abitanti stagionali (posti letto equivalenti).

Zone F Turistiche e comparti di attuazione: settore litoraneo Costa Corallina - Foce del Padrongianus

Comparto	Superficie territoriale (mq)	Indice (i.f.)	Volume PdF (mc)	Volume realizzato (mc)	Posti letto equivalenti
F5 - Le Saline	1.135.505	0,10	113.551	70.846	1.181
F6 - Capo Ceraso	3.976.763	0,10	397.676	129.044	2.151
F7 - Porto Istana	4.636.260	0,10	463.626	279.883	4.665
F9 - Lido del Sole	92.257	0,10	9.226	27.821	464
Totale	9.840.785		984.079	507.593	8.460

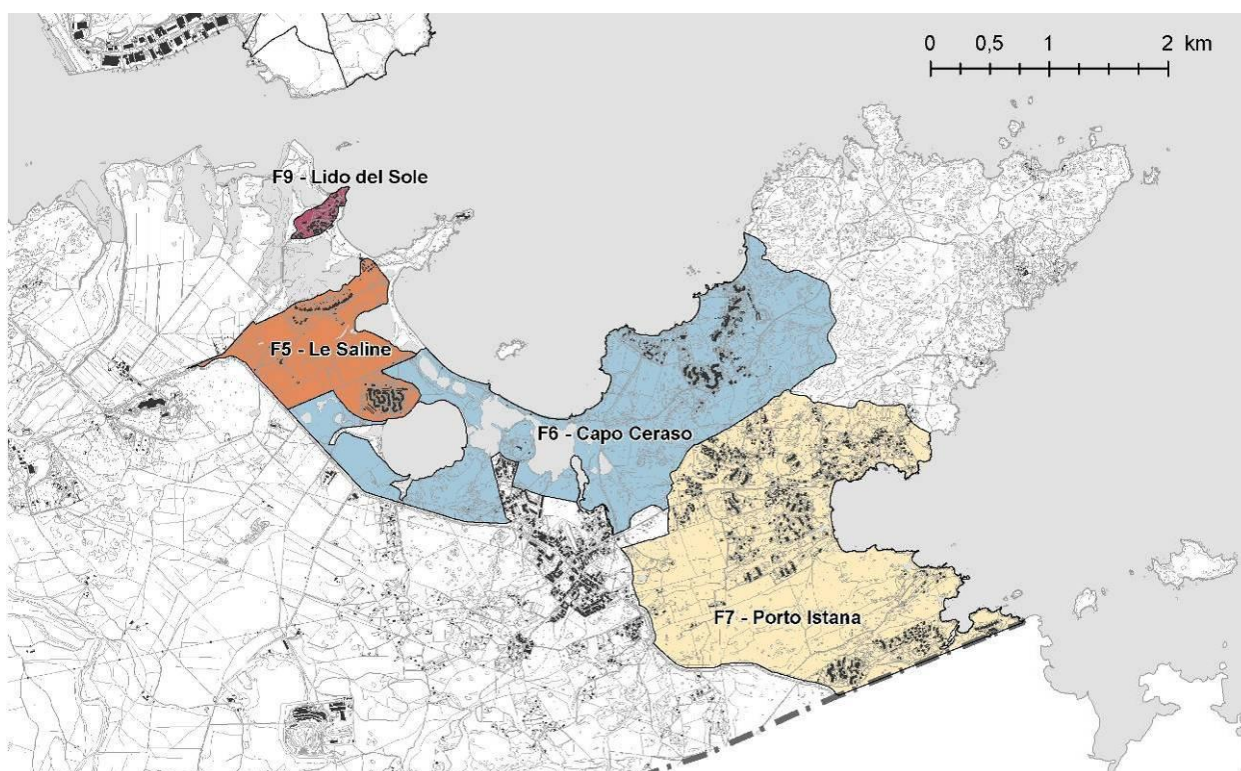


Figura 9 - Zone F Turistiche e comparti di attuazione: settore litoraneo Costa Corallina - Foce Padrongianus

Complessivamente all'interno delle Zone F Turistiche di Olbia è stata realizzata una volumetria di poco superiore a **1.872.000 mc**. La volumetria complessivamente ammissibile all'interno delle Zone F, come stimata mediante l'applicazione dei parametri del Decreto Floris ridotti del 50%, ammonta invece a **1.267.080 mc** (21.118×60 mc).

7.2.1. La ricettività turistico - alberghiera

Le Zone F Turistiche di Olbia sono state realizzate per singoli interventi edilizi a carattere prevalentemente residenziale, prima dell'entrata in vigore della Legge Ponte e del Decreto Floris e pertanto in assenza di pianificazione attuativa. L'unico Piano di Lottizzazione attuato riguarda il comparto F8 – Osseddu.

All'interno delle Zone F sono state realizzate solo alcune strutture alberghiere, i cui posti letto risultano comunque inferiori a quanto previsto dal Decreto Floris (20%).

Sono stati censiti all'interno delle Zone F, 15 strutture ricettive alberghiere, per una disponibilità complessiva pari a circa 2.219 posti letto.

Strutture ricettive alberghiere presenti all'interno delle Zone F Turistiche

Denominazione	Tipologia	Stelle	Ubicazione	Camere	Posti letto	mc/pl
HOTEL ABI D'ORU	Albergo	5	Marinella	103	247	188
HOTEL LI CUNCHEDDI	Albergo	4	Capo Ceraso	60	120	122
HOTEL OLLASTU	Albergo	4	Costa Corallina	30	90	99
HOTEL S'ASTORE	Albergo	4	Porto Rotondo - Monte Ladu	12	24	168
PARK HOTEL	Albergo	4	Porto Istana	32	96	143
HOTEL DOMINA HOME PALUMBALZA	Albergo	4	Porto Rotondo	73	170	100
COLONNA HOTEL DU GOLF	Albergo residenziale	4	Cugnana	106	200	58
HOTEL LE SIRENE	Albergo	3	Portisco	45	102	53
HOTEL NURAGHE	Albergo residenziale	3	Porto Rotondo Spiaggia Ira	134	595	39
HOTEL STELLA DI GALLURA	Albergo residenziale	3	Porto Rotondo - La Caletta	30	94	46
LA FENICE RESORT	Albergo residenziale	3	OSSEDDU	39	124	56
HOTEL COSTA RUJA	Albergo residenziale	3	Portisco	60	183	47
RESIDENCE EUHOTEL ASFODELI	Residence	3	Porto Rotondo	60	120	151
WHITE SAND	Albergo residenziale	2	Porto Istana	16	32	116
HOTEL IL TIMONE	Albergo	2	Cugnana	12	22	97
				812	2.219	85

La tabella precedente mostra analiticamente la disponibilità di posti letto in strutture ricettive alberghiere all'interno della fascia costiera classificata come Zona F Turistica.

La tabella seguente riporta invece la disponibilità volumetrica per singolo posto letto, in riferimento alla diversa classificazione alberghiera.

Strutture ricettive per classificazione: numero posti letto e volumetrie disponibili

Stelle	numero alberghi	posti letto	volume	mc/posto letto
5 stelle	1	247	46.518	188
4 stelle	6	700	69.969	100
3 stelle	6	1.218	66.675	55
2 stelle	2	54	5.838	108
	15	2.219	189.000	85

7.3. Il progetto urbanistico delle Zone F turistiche

7.3.1. Criteri generali di progetto

Il progetto del Piano per il sistema turistico costiero di Olbia è volto a riqualificare e rafforzare la capacità di accoglienza ricettiva del settore alberghiero e qualificare e potenziare le dotazioni territoriali destinate ad attrezzature sportive, per il tempo libero e per la fruizione ambientale e turistico ricreativa.

Indirizzi e prescrizioni del PPR

Gli insediamenti turistici rientrano all'interno dell'assetto insediativo che "rappresenta l'insieme degli elementi risultanti dai processi di organizzazione del territorio funzionali all'insediamento degli uomini e delle attività".

Il PPR prevede che i comuni costieri nell'adeguare la disciplina urbanistica delle zone turistiche si attengano alle seguenti prescrizioni (art. 89):

- a. favorire la riqualificazione degli insediamenti costieri esistenti, sotto il profilo architettonico, paesaggistico, ambientale e di destinazione d'uso anche ai fini dell'utilizzo turistico ricettivo;
- b. favorire le nuove localizzazioni turistiche in zone contigue e/o integrate agli insediamenti urbani.

Gli indirizzi del PPR (art. 90) orientano inoltre lo sviluppo delle potenzialità turistiche del territorio verso un utilizzo degli insediamenti esistenti, quali centri urbani, paesi, frazioni e agglomerati, insediamenti sparsi del territorio rurale e grandi complessi dismessi del territorio. Inoltre deve essere massimizzata la qualità urbanistica e architettonica degli insediamenti.

La riqualificazione paesaggistica e funzionale degli insediamenti turistici è considerata dal PPR parte integrante e obbligatoria della pianificazione comunale dei Comuni costieri, al fine di reintegrare paesaggio e insediamento, massimizzando il ritorno socio economico dell'uso del bene pubblico ambientale e specificandole prescrizioni paesaggistiche alla scala comunale.

L'art. 90 delle NTA del PPR, promuove inoltre la trasformazione delle "seconde case" in strutture ricettive, prevedendo incrementi di cubatura fino 25% per le necessarie integrazioni funzionali, a fronte di significative compensazioni paesaggistiche o di razionalizzazione delle volumetrie disperse.

7.3.2. Il progetto per le zone turistiche e articolazione in zone omogenee

Le Zone F Turistiche identificano le parti del territorio comunale di interesse turistico in cui sono presenti insediamenti ricettivi o residenziali a carattere prevalentemente stagionale. Con riferimento alle Linee guida regionali per l'adeguamento del Piano Urbanistico Comunale al PPR, il PUC propone la seguente classificazione:

- Zona F1 - Insediamenti turistici pianificati
- Zona F2 - Insediamenti turistici realizzati in assenza di pianificazione attuativa
- Zona F3 - Campeggi
- Zona F4 - Insediamenti turistico alberghieri di nuovo impianto
- Zona F5 - Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica

Gli insediamenti turistici pianificati (Zona F1) sono realizzati sulla base di Piani di Lottizzazione convenzionati, approvati dal Comune, volti al coordinamento degli interventi edilizi, infrastrutturali e di organizzazione dei servizi. Nel territorio di Olbia è stato approvato e convenzionato unicamente il Piano di Lottizzazione "Osseddu".

Le Zone F2 identificano gli Insediamenti turistici realizzati in assenza di strumenti di pianificazione attuativa o piani di lottizzazione convenzionati, edificati prevalentemente prima dell'entrata in vigore della Legge 6 agosto 1967 n. 765 (legge ponte).

La Zona F3 identifica l'unico campeggio presente nel territorio comunale, in località Cugnana.

Le zone F4 sono le aree di nuova previsione destinate ad accogliere unicamente strutture ricettive alberghiere.

Le zone F5 identificano gli ambiti destinati ad attrezzature ricettive alberghiere ed alla realizzazione di attrezzature ricettive di servizio per la fruizione turistica, quali strutture sportive, per il tempo libero e per la fruizione ambientale e turistico ricreativa. In funzione della realizzazione delle previsioni di Piano, indicate all'interno della specifica scheda normativa, è consentita la realizzazione delle strutture ricettive di supporto.

La riqualificazione degli insediamenti turistici

Per le Zone F turistiche interessate da insediamenti esistenti, il Piano promuove, coerentemente con gli indirizzi del PPR, interventi di riqualificazione architettonica, urbanistica, ambientale e paesaggistica, da realizzarsi mediante un insieme sistematico e integrato di interventi.

Lo strumento di coordinamento può essere il Piano di Riqualificazione, previsto dall'art. 90, comma 1, lett. B delle NTA del PPR, attraverso il quale sono consentiti interventi di:

- riqualificazione paesaggistica e razionalizzazione funzionale degli insediamenti turistico-residenziali;
- sistemazione, completamento e integrazione dei servizi necessari per elevare la qualità dell'offerta turistica.

Il Piano incentiva inoltre, anche mediante incrementi volumetrici, gli interventi di:

- trasformazione delle "seconde case" in strutture ricettive attraverso la realizzazione delle necessarie integrazioni funzionali (intervento consentito da parte di imprese turistiche in possesso di titolo di proprietà, usufrutto o altro diritto reale di godimento);
- rafforzamento delle dotazioni e dei servizi delle strutture alberghiere, per favorire l'allargamento della stagionalità, senza incremento del numero dei posti letto.

Strumenti di attuazione

I Piani di Riqualificazione, previsti dall'art. 90 comma 1b delle NTA del PPR, sono uno strumenti di attuazione per le zone turistiche costiere, finalizzato alla riqualificazione architettonica, urbanistica, ambientale e paesaggistica degli insediamenti turistici esistenti nonché alla riqualificazione ed al rafforzamento delle dotazioni dei servizi per l'accoglienza, razionalizzazione funzionale ed incremento delle aree ad uso pubblico.

I Piani di Riqualificazione consistono in un insieme sistematico di azioni e interventi organici e integrati, capaci di incidere significativamente sul patrimonio insediativo esistente e perseguono obiettivi di sostenibilità (economica, paesaggistico ambientale, sociale) e, ove consentiti, possono prevedere ampliamenti delle volumetrie esistenti.

7.3.3. Il dimensionamento delle Zone F turistiche

Il dimensionamento delle zone turistiche costiere è disciplinato dal Decreto Floris (D.A. 22 dicembre 1983 n. 2266/U), che norma "i limiti e i rapporti relativi alla formazione ed alla revisione degli strumenti urbanistici comunali".

In particolare l'art.4 disciplina i limiti di densità edilizia per le diverse zone territoriali omogenee, fra le quali le zone F - turistiche. I volumi complessivamente realizzabili sono calcolati sulla base della fruibilità ottimale del litorale, che consente di determinare il numero di bagnanti in relazione alla morfologia della costa.

La fruibilità ottimale del litorale di Olbia, ammonta a circa **42.236 bagnanti** o abitanti equivalenti. Il Decreto Floris stabilisce il parametro di 60 mc ad abitante per le zone F, dei quali 50 mc per residenza e 10 mc per servizi pubblici.

La volumetria corrispondente, stabilita dal Decreto Floris, ammonta pertanto a **2.534.147 mc** (42.236 x 60 mc). Il Decreto Floris stabilisce inoltre che una quota parte della volumetria realizzabile, non inferiore al 20%, debba essere riservato ad attrezzature alberghiere, paralberghiere e villaggi turistici a rotazione d'uso, corrispondente a circa 506.829 mc.

La Regione Sardegna con la Legge Regionale 8/2004 ha provveduto a dimezzare le volumetrie complessivamente insediabili nelle zone F – turistiche. L'art. 6 "Zone F turistiche" prevede infatti che le volumetrie degli insediamenti turistici ammissibili nelle zone F, non possa essere superiore al 50% di quanto consentito con l'applicazione dei parametri stabiliti dal Decreto Floris (D.A. 22 dicembre 1983 n. 2266/U).

La Legge Regionale 23 ottobre 2023 n. 9 (Collegato alla finanziaria) ha modificato la modalità di dimensionamento degli insediamenti turistici, prevedendo specifiche "integrazioni all'articolo 6 della legge regionale n. 8 del 2004 di riordino in materia urbanistica ed edilizia delle zone costiere". In particolare l'art. 132 della LR n. 9/2023 prevede infatti che la capacità massima insediabile nelle zone F, calcolata ai sensi Decreto Floris, possa essere incrementata fino al 25% della stessa per i seguenti scopi:

- a. per la realizzazione di nuovi alberghi a 5 stelle o superiori;
- b. per il miglioramento dell'offerta turistica delle strutture ricettive esistenti, sino ad un massimo del 15 per cento del volume legittimamente realizzato.

Le volumetrie complessivamente realizzate nelle Zone F Turistiche di Olbia sono state stimata in **1.872.442 mc**, superando così il 50% della capacità massima insediabile nelle Zone F come stabilita dal Decreto Floris, corrispondente a 1.267.074 mc.

In questi casi la nuova disciplina dell'art. 132 della Legge Regionale 9/2023 stabilisce che l'incremento del 25% sia calcolato sulla differenza tra la capacità insediativa massima e la volumetria già legittimamente realizzata, corrispondente a 280.837 mc.

Con Decreto Assessorato Enti locali, finanze e urbanistica n. 2/1350 del 23 febbraio 2024, la Regione ha emanato gli indirizzi applicativi relativi al calcolo della capacità insediativa e delle volumetrie pianificabili nelle zone turistiche F costiere da seguire in sede di adeguamento dei Piani urbanistici comunali al Piano paesaggistico regionale.

La tabella seguente riporta la volumetria turistica complessivamente programmabile sulla base della Legge Regionale n. 9 del 23 ottobre 2023 (Collegato alla finanziaria) e del Decreto Assessorato Enti locali, finanze e urbanistica n. 2/1350 del 23 febbraio 2024.

Le volumetrie programmabili dal nuovo Piano Urbanistico Comunale ammontano complessivamente a **280.837 mc**, di cui **6.978 mc** destinati al miglioramento dell'offerta turistica delle strutture ricettive esistenti e **273.859 mc** destinati alla realizzazione di nuove strutture alberghiere a 5 stelle o superiore.

Volumetria programmabile (LR 9/2023)

Tipologia	VE	C.I.E	C.I.M	P	VFloris	Vdelta	VAmm. 25%	VH.E	VH5stelle
Residenziale o extraricettivo	1.677.042	27.951	27.951	60	1.677.042	-	-	-	-
Alberghi fino 3 stelle	72.513	1.272	1.272	70	89.040	16.527	10.877	-	-
Alberghi 4 stelle	69.969	700	700	80	56.000	- 13.969	10.495	-	-
Alberghi 5 stelle o superiore	46.518	247	11.673	100	1.167.309	1.120.791	259.465	6.978	273.859
Campeggi	6.400	640	640	10	6.400	-	-	-	-
Totale	1.872.442	30.810	42.236		2.995.791	1.123.349	280.837	6.978	273.859

Legenda

VE	Volumetrie esistenti
C.I.E	Capacità insediativa afferente le volumetrie esistenti
C.I.M	Fruibilità ottimale del litorale corrispondente alla capacità insediativa massima espressa in numero di posti bagnante
P	Parametri volumetrici unitari da utilizzare per il calcolo della volumetria turistica realizzabile
VFloris	Valore delle volumetrie per le diverse tipologie insediative
V delta	Differenza fra volumi teorici Floris e volumi esistenti (VFloris - VE)
VAmm. 25%	Valore delle volumetrie ammissibili di progetto
VH.E	Quota del volume destinata al miglioramento dell'offerta turistica delle strutture ricettive esistenti
VH5stelle	Quota del volume destinata alla realizzazione di nuove strutture alberghiere a 5 stelle e superiore

7.3.4. Le zone di sviluppo turistico - ricettivo e dei servizi

Il progetto del nuovo Piano Urbanistico Comunale propone la realizzazione di nuove volumetrie turistico ricettive, pari a 280.301 mc, quantità che rappresenta una quota di poco inferiore al 15% delle volumetrie turistiche esistenti nella fascia turistico costiera classificata F dal nuovo Piano.

Le volumetrie sono ripartite dal nuovo Piano come segue:

- 6.978 mc destinati al miglioramento dell'offerta turistica delle strutture ricettive esistenti a 5 stelle (Sottozona F2.a);
- 108.645 mc destinati a insediamenti turistico alberghieri di nuovo impianto (Sottozona F4);
- 164.678 mc destinati alla realizzazione di attrezzature ricettive alberghiere ed al potenziamento dell'offerta di servizi turistici, per il tempo libero e per la fruizione naturalistico ambientale (Sottozona F4).

Insedimenti turistico alberghieri di nuovo impianto (Sottozona F4)

Il Piano Urbanistico Comunale identifica le aree di interesse turistico destinate alla realizzazione di strutture ricettive alberghiere di nuova realizzazione, di classificazione a 5 stelle o superiore.

L'attuazione è subordinata all'approvazione ed al convenzionamento di uno strumento urbanistico attuativo, esteso all'intera Sottozona, nel rispetto delle indicazioni contenute nelle schede normative. L'indice di edificabilità territoriale è variabile in funzione delle differenti condizioni del contesto.

Il Piano ha identificato i seguenti ambiti di intervento:

- F4.1a Porto Rotondo 1a
- F4.1b Porto Rotondo 1b
- F4.2 Porto Rotondo 2
- F4.3 Abi d'Oru
- F4.4 Marinella
- F4.5 S'Astore
- F4.6 Sarde

Nelle zone urbanistiche classificate F4 il 50% della superficie territoriale deve essere destinato a spazi per attrezzature di interesse comune, per verde attrezzato a parco, gioco e sport e per parcheggi, di cui almeno il 60% devono essere pubbliche (il 30% della superficie territoriale F4).

Dimensionamento degli Insediamenti turistico alberghieri di nuovo impianto (F4)

Zona	Denominazione	Superficie (mq)	it (mc/mq)	Volume (mc)	mc/posto letto	posti letto
F4.1a	Porto Rotondo 1a	124.721	0,170	21.203	100	200
F4.1b	Porto Rotondo 1b	78.198	0,290	22.677	100	225
F4.2	Porto Rotondo 2	14.532	0,370	5.377	100	54
F4.3	Abi d'Oru	152.068	0,170	25.852	100	260
F4.4	Marinella	18.908	0,230	4.349	100	44
F4.5	S'Astore	26.669	0,370	9.868	100	99
F4.6	Rocce Sarde	52.216	0,370	19.320	100	200
	Totale	467.312		108.645	100	881

Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica (Sottozona F5)

Il Piano Urbanistico Comunale individua un insieme di ambiti di potenziamento dell'offerta di servizi turistici, per il tempo libero e per la fruizione naturalistico ambientale, ai quali è associata la possibilità di incrementare l'offerta turistico ricettiva.

Ciascuna *Sottozona F5 Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica* è sottoposta alle prescrizioni contenute nelle schede dei Progetti norma, nelle quali sono contenute inoltre specifiche indicazioni volte alla realizzazione di strutture sportive, per il tempo libero e per la fruizione ambientale e turistico ricreativa.

Il Piano si attua mediante strumento urbanistico attuativo di iniziativa pubblica o privata esteso all'intero ambito identificato nelle schede dei Progetti Norma.

Il Piano ha identificato i seguenti ambiti di intervento:

- F5.1 Sa Testa - Pittulongu
- F5.2 Le Saline
- F5.3 Portisco

Dimensionamento delle Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica (F5)

Zona	Denominazione	Superficie (mq)	it (mc/mq)	Volume (mc)	mc/posto letto	posti letto
F5.1	Sa Testa - Pittulongu	984.294	0,050	49.215	100	500
F5.2	Le Saline	314.871	0,065	20.467	100	200
F5.3	Portisco	395.821	0,240	94.997	100	980
	Totale	1.694.986		164.678	10	1.680

8. DIMENSIONAMENTO DEI SERVIZI

8.1. Parametri standard di riferimento

Il comune di Olbia, secondo la classificazione operata dal Decreto Floris² (DA n. 2266/U del 20 dicembre 1983), appartiene alla classe I, comune con popolazione residente superiore a 20.000 abitanti.

Sulla base della classe di appartenenza vengono definiti i rapporti minimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio, stabilendo uno standard minimo di superficie destinata a servizi pubblici per ogni abitante insediabile.

Tale quantità complessiva minima va ripartita secondo le quantità riportate nella tabella sottostante, in riferimento alla seguente classificazione dei servizi pubblici:

- S1 Aree per l'istruzione
- S2 Aree per attrezzature di interesse comune
- S3 Aree per spazi pubblici attrezzati a parco
- S4 Aree per parcheggi pubblici.

Standard Zone S per classe

Zone		Classe I e II	Classe III e IV
S1	Aree per l'istruzione: asili nido, scuole materne e scuole dell'obbligo	4,5 m ² /ab	4 m ² /ab
S2	Aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi	2 m ² /ab	2 m ² /ab
S3	Aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con esclusione di fasce verdi	9 m ² /ab	5 m ² /ab
S4	Aree per parcheggi pubblici, in aggiunta alla superficie a parcheggio prevista dall'art. 18 della L. 765	2,5 m ² /ab	1 m ² /ab
S	Totale	18 m²/ab	12 m²/ab

La caratteristica policentrica dell'insediamento di Olbia, suggerisce di adottare una modalità di verifica e programmazione delle aree standard differente fra la città e le frazioni. Infatti, mentre la città di Olbia per numero di abitanti ivi residenti appartiene alla classe I, le frazioni di San Pantaleo, Berchiddeddu, Multa Maria, avendo una popolazione residente e insediabile inferiore a 2.000 abitanti, appartengono alla classe IV, per la quale è sufficiente rendere disponibile una dotazione di 12 mq/abitante. La verifica è comunque effettuata anche considerando la dotazione complessiva di aree Standard per l'intera popolazione residente nel territorio comunale.

² **I classe** – comuni con oltre 20.000 abitanti; **II classe** – comuni da 10.000 a 20.000 abitanti; **III classe** – comuni da 2.000 a 10.000 abitanti; **IV classe** – comuni fino a 2.000 abitanti.

8.2. Zone S per servizi urbani

Il progetto del Piano per le aree verdi e per servizi si costruisce in riferimento a tre differenti tipologie di aree:

- aree già disponibili, acquisite mediante procedura espropriativa o quale cessione a standard avvenuta nell'ambito di piani urbanistici attuativi;
- previsioni di Piano non attuate (comprese le aree standard dei PRU) e nuove previsioni, da acquisire tramite procedure espropriative o meccanismi di compensazione; si tratta delle aree non acquisite e confermate o di nuova previsione;
- nuove previsioni di Piano, da acquisire tramite meccanismi perequativi nell'ambito delle procedure di attuazione dei Progetti norma.

La verifica della disponibilità di aree per servizi pubblici non considera le aree interne a piani attuativi (vigenti e futuri), le aree verdi disposte lungo assi viari o all'interno di rotatorie così come aree per servizi generali che comunque qualificano complessivamente il sistema urbano.

La tabella sottostante riporta la dotazione complessiva di aree per servizi di progetto, che ammontano a circa 513,9 ettari; la dotazione di aree verdi e per servizi per la popolazione residente al 1° gennaio 2025 (61.658 ab), risulta complessivamente superiore agli standard stabiliti dal Decreto Floris (rispettivamente 44,5 mq/ab).

Territorio comunale: previsione aree per Servizi

Stato 2025	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Disponibili	110.424	56.917	1.006.455	0	173.865	0	1.347.661
Da acquisire	19.229	12.138	657.500	64.291	84.954	16.641	854.753
Perequazione	0	0	538.464	0	2.969	0	541.433
Totale	129.653	69.055	2.202.419	64.291	261.788	16.641	2.743.847

La dotazione di aree per l'istruzione (S1), per attrezzature di interesse comune (S2), per aree verdi e parchi (S3) e per parcheggi (S4) risulta sempre sopra standard.

Territorio comunale: dotazione aree per Servizi per abitante

Stato 2025	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Ab. Istat al 01/01/2025 (61.658)	2,10	1,12	35,72	1,04	4,25	0,27	44,50

Il patrimonio di aree verdi urbane risulta ulteriormente implementato per la presenza di oltre 18 ettari di aree verdi disposte lungo assi viari o all'interno di rotatorie, non direttamente fruibili ma che tuttavia qualificano complessivamente il sistema urbano di Olbia.

La dotazione complessiva di aree a standard dell'intero territorio comunale di Olbia, pari a 2.743.847 mq, consente l'insediamento di 152.436 abitanti, considerando il minimo da garantire pari a 18 mq/ab.

Pertanto, la dotazione di servizi è ampiamente garantita.

Centro urbano di Olbia

La dotazione di servizi e aree verdi disponibili all'interno del centro urbano di Olbia, è pari a una superficie complessiva di 2.559.752 mq.

La dotazione complessiva di aree a standard del nucleo urbano di Olbia consente l'insediamento di 142.208 abitanti, considerando il minimo da garantire pari a 18 mq/ab.

Centro urbano di Olbia: dotazione aree per Servizi

Stato 2025	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Disponibili	106.271	54.290	982.265	0	170.591		1.313.417
Da acquisire	19.229	12.138	611.919		57.981	8.726	709.993
Perequazione	0	0	535.965	0	377	0	536.342
Totale	125.500	66.428	2.130.149	0	228.949	8.726	2.559.752

Centro urbano di Olbia: dotazione aree per Servizi per abitante

	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Ab. 2025 (57.077)	2,20	1,16	37,32	0,00	4,01	0,15	44,85

Berchideddu e le sub-frazioni

Le aree per servizi e standard risultano localizzate prevalentemente nell'ambito dell'insediamento di Berchideddu ed ammontano complessivamente a circa 26.416 mq.

La dotazione complessiva di aree a standard del nucleo di Berchideddu consente l'insediamento di 1.468 abitanti, considerando una dotazione pari a 18 mq/ab, o di 2.201 abitanti, considerando invece il valore di 12 mq/ab.

Berchideddu e sub-frazioni: dotazione aree per Servizi

Stato 2025	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Disponibili	3.511	1.215	13.286	0	778	0	18.790
Da acquisire	0	0	2.502	0	5.124	0	7.626
Perequazione	0	0	0	0		0	0
Totale	3.511	1.215	15.788	0	5.902	0	26.416

Berchideddu e sub-frazioni: dotazione aree per Servizi per abitante

	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Ab. 2025 (954)	3,68	1,27	16,55	0,00	6,19	0,00	27,69

San Pantaleo

Le aree per servizi e aree verdi di San Pantaleo ammontano complessivamente a circa 58.038 mq.

La dotazione complessiva di aree a standard del nucleo di San Pantaleo consente l'insediamento di 3.224 abitanti, considerando una dotazione pari a 18 mq/ab, o di 4.836 abitanti, considerando invece il valore di 12 mq/ab.

San Pantaleo: dotazione aree per Servizi

Stato 2025	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Disponibili	642	404	9.760	0	225	0	11.031
Da acquisire	0	0	24.171	0	20.244	0	44.415
Perequazione	0	0	0	0	2.592	0	2.592
Totale	642	404	33.931	0	23.061	0	58.038

San Pantaleo: dotazione aree per Servizi per abitante

	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Ab. 2025 (810)	0,79	0,50	41,89	0,00	28,47	0,00	71,65

Multa Maria

La dotazione di servizi e aree verdi a Multa Maria ammonta a 26.661 mq.

La dotazione complessiva di aree a standard del nucleo di Multa Maria consente l'insediamento di 1.481 abitanti, considerando una dotazione pari a 18 mq/ab, o di 2.221 abitanti, considerando invece il valore di 12 mq/ab.

Multa Maria: dotazione aree per Servizi

Stato 2025	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Disponibili	0	1.008	1.144	0	1.497	0	3.649
Da acquisire	0	0	18.908	0	1.605	0	20.513
Perequazione	0	0	2.499	0	0	0	2.499
Totale	0	1.008	22.551	0	3.102	0	26.661

Multa Maria: dotazione aree per Servizi per abitante

	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Ab. 2025 (1.467)	0,00	0,69	15,37	0,00	2,11	0,00	18,17

Porto Rotondo e Rudalza

La dotazione di servizi e aree verdi a Rudalza e Porto Rotondo ammonta a 72.980 mq.

La dotazione complessiva di aree a standard del nucleo di Rudalza e Porto Rotondo consente l'insediamento di 4.054 abitanti, considerando una dotazione pari a 18 mq/ab, o di 6.082 abitanti, considerando invece il valore di 12 mq/ab.

Porto Rotondo e Rudalza: dotazione aree per Servizi

Stato 2025	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Disponibili	0	0	0	0	774	0	774
Da acquisire	0	0	0	64.291	0	7.915	72.206
Perequazione	0	0	0	0	0	0	0
Totale	0	0	0	64.291	774	7.915	72.980

Porto Rotondo e Rudalza: dotazione aree per Servizi per abitante

	S1 (mq)	S2 (mq)	S3 (mq)	S3* (mq)	S4 (mq)	S4* (mq)	Totale (mq)
Ab. 2025 (1350)	0,00	0,00	0,00	47,62	0,57	5,86	54,06

8.3. Zona G per servizi generali

Le zone G per servizi generali sono così definite dal Decreto Floris *“Le parti del territorio destinate ad edifici, attrezzature ed impianti, pubblici e privati, riservati a servizi di interesse generale, quali strutture per l'istruzione secondaria, superiore ed universitaria, i beni culturali, la sanità, lo sport e le attività ricreative, il credito, le comunicazioni, o quali mercati generali, parchi, depuratori, impianti di potabilizzazione, inceneritori e simili.”*

Relativamente alle zone G per servizi generali le ipotesi del PUC sono:

- potenziare la presenza di servizi generali in relazione al ruolo territoriale di Olbia
- utilizzare i servizi generali per rafforzare le relazioni tra le diverse parti urbane
 - le zone per servizi turistici finalizzate a rafforzare le connessioni tra le zone turistiche nord e l'area centrale di Olbia
 - le zone per servizi turistici finalizzate a rafforzare le connessioni tra le zone turistiche sud e l'area centrale di Olbia
 - le zone destinate a servizi sportivi e ricreativi per ricucire le relazioni tra la zona nord di Olbia e l'area commerciale Terranova
- incrementare le relazioni e interconnessioni tra i diversi servizi generali (in particolare tra aeroporto, porto e porto turistico, le grandi attrezzature e centro urbano e le zone turistiche) attraverso la realizzazione del sistema di trasporto basato sulla rete metropolitana leggera e mediante la costruzione di una rete di percorsi ciclo-pedonali.

Il PUC prevede la suddivisione della Zona G per Servizi generali, in funzione delle diverse destinazioni d'uso ammesse. nella seguente classificazione³. Il PUC prevede la suddivisione della Zona G per Servizi generali, in funzione delle diverse destinazioni d'uso ammesse nelle seguenti:

- Sottozona G1 - Attrezzature di servizio urbano: Identifica le parti del territorio comunale destinate ad edifici, attrezzature ed impianti di interesse generale, pubblici e privati, a servizio della popolazione residente nel territorio comunale, provinciale e regionale ed a servizio della popolazione turistica e stagionale
- Sottozona G2 - Parchi, strutture per lo sport e il tempo libero: identifica le aree urbane attrezzate destinate al tempo libero e al miglioramento della qualità ambientale dei centri abitati
- Sottozona G3 - Aree di presidio militare e per la sicurezza: G3 identifica le aree e gli impianti destinati alla difesa militare, al presidio ed alla sicurezza del territorio, agli impianti di segnalazione per la navigazione aeronautica e marittima
- 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
- Sottozona G5 - Attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica: le aree del territorio comunale destinate alla realizzazione di attrezzature ricettive alberghiere e di servizio per la fruizione turistica.