

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Oggetto

Relazione illustrativa della "Variante 2016-11" al PUC di Villaspeciosa, relativa alla previsione di nuove dotazioni di servizi di interesse pubblico localizzate all'ingresso del centro urbano.

Premesse

L'attuale P.U.C. è in vigore dal 23.12.1993, data di pubblicazione nel BURAS dei provvedimenti di approvazione definitiva (Deliberazioni del C.C. n. 27 del 18.06.1993 e n. 53 del 15.10.1993) (BURAS n. 48 del 23.12.1993, parte III, avviso n. 4466).

Una prima variante (1994-08) ha modificato lievemente la perimetrazione delle zone A (BURAS n. 7 del 28.02.1995, parte III, avviso n. 816, che pubblica la Deliberazione del C.C. n. 1 del 20.01.1995 di approvazione definitiva).

Una seconda variante (1998-06) non ha concluso l'iter di approvazione e non è quindi entrata in vigore.

Più recentemente sono state approvate ed entrate in vigore le varianti 2011-03 (n. 3) e 2011-08 (n. 5) (Deliberazioni C.C. nn. 33 e 34 del 28.11.2011, BURAS n. 26 del 07.06.2012, parte III, pag. 36), relative rispettivamente: al riordino della disciplina urbanistica relativa all'impianto cimiteriale e zone contermini; alla realizzazione di nuova viabilità di piano e alla precisazione e definizione della zonizzazione limitrofa.

È inoltre in corso la redazione della variante generale al PUC; già nel 2008 il Consiglio Comunale (Deliberazione n. 10 del 29.02.2008) ha approvato lo "*Schema degli indirizzi*" per tale variante. È stata inoltre avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) (Febbraio 2011) e prodotto un progetto preliminare di piano, approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 37 del 26.11.2012.

Il processo di redazione della variante generale ha quindi dovuto attendere le risultanze degli appositi studi di compatibilità idraulica e geologica geotecnica, estesi all'intero territorio comunale, richiesti sia dalle vigenti norme di tutela dal rischio idrogeologico (Norme di attuazione del PAI), sia dalle specifiche direttive emanate per la VAS dei piani urbanistici comunali.

Tali studi di compatibilità sono stati redatti in raccordo con l'Agenzia del Distretto Idrografico della Sardegna (ADIS), recepiti da parte del Consiglio Comunale (Deliberazione n. 17 del 28.09.2015) e approvati dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale (Deliberazione n. 6 del 27.10.2015, pubblicata sul BURAS n. 52 del 19.11.2015, p. I e II). È stata anche presentata all'ADIS la conseguente proposta di variante al PAI, in attesa di esame.

A seguito della redazione degli studi di compatibilità, che tengono ovviamente conto delle aree di pericolosità individuate dal Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF) regionale, alcune ipotesi pianificatorie volute dal Consiglio Comunale (in sede di "indirizzi" prima e di progetto preliminare di piano poi) sono state riconsiderate: non certo rinunciando alla pianificazione, ma anzi -nelle "criticità", date dalla riconosciuta pericolosità idraulica- prevedendo possibili interventi di protezione, che diventano "punti di forza" del nuovo Piano. Si tratta in particolare di una nuova viabilità di collegamento periurbana, che assume diverse connotazioni, unificando e rafforzando gli obiettivi della pianificazione e coniugandovi le esigenze di salvaguardia ambientale.

Oggetto della presente variante è un "tassello" della variante generale, che interessa un'estensione territoriale assai ridotta ma che assume una valenza strategica per l'Amministrazione Comunale; motivo per il quale si è ritenuto di proporre -in anticipo rispetto alla variante generale- la presente "variante locale", che si ritiene approvabile in tempi senz'altro più brevi.

Ciò anche in considerazione del fatto che:

- la variante in oggetto è stata già proposta, in contenuti sostanziali identici, all'adozione del Consiglio Comunale nel 2012 (Deliberazione n. 34 del 24.09.2012, recante ad oggetto "*Piano Urbanistico Comunale. Adozione variante 2012-09 - Previsione di nuovi servizi di interesse pubblico*");
- in tale versione "2012-09" la variante, in attesa della conclusione degli studi di compatibilità idraulica, interessava un'area di maggiore estensione (circa il doppio);

- per tale versione venne attivato il procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS presso la Provincia di Cagliari, Settore Ecologia e Polizia Provinciale, che si concluse con la Determinazione n. 13 del 03.02.2014, che stabilì "*Di non assoggettare a Valutazione Ambientale Strategica l'atto pianificatorio denominato Variante n. 2012-09 al Piano Urbanistico Comunale, «Previsione di nuovi servizi di interesse pubblico»*";

Non si ritiene di allegare alla presente, né quindi agli atti del Consiglio (onde non appesantire il corredo documentale della variante), gli elaborati di cui alla precedente proposta; tuttavia, ai fini delle verifiche per l'approvazione da parte della RAS, sarà opportuno trasmettere anche tali documenti.

Obiettivi e prospettive di piano

La variante scaturisce dalla esigenza e opportunità di dotare il centro urbano, all'ingresso in direzione Cagliari, di nuovi servizi di interesse pubblico.

Le aree individuate sono quelle a fronte del cimitero comunale, sul lato opposto della Via Cagliari (tratto urbano della Strada Provinciale n. 3).

È interessato un tassello di piccola estensione, ma di grande importanza per la pianificazione urbana: la sua favorevolissima posizione, alla "porta" principale di Villaspeciosa, consente di realizzare una adeguata stazione intermodale per la mobilità sostenibile e lo scambio tra vettori di mobilità privati/pubblici (cicli, motocicli, auto → bus-navette → treno), per un collegamento efficiente e a basso impatto territoriale con la fermata ferroviaria, esterna e distante dal centro urbano (circa 1 km, vedi Elaborato 2, "*CONTESTO TERRITORIALE E URBANO*") (in termini urbanistici: una nuova zona G con destinazione d'uso ben definita); ciò, peraltro, in coerenza con le finalità della L.R. 21/2005. Altro obiettivo perseguito è quello di dotare il centro urbano di una piccola ma preziosa dotazione di servizi di interesse pubblico, quali attrezzature sanitarie e per l'assistenza, studi medici e simili, attualmente carenti, con immediata volontà di realizzazione (ancora una nuova zona G, con destinazioni prestabilite). Completano il quadro nuove aree a verde attrezzato (zona S3) e le necessarie dotazioni di parcheggi pubblici (zona S4) e privati.

Come accennato, è una soluzione pianificatoria già proposta, voluta dall'Amministrazione Comunale ma rimasta in attesa degli esiti degli studi di compatibilità idraulica. Tali verifiche

portano a ridurre al minimo l'ambito, ma non a rinunciare a questo importante obiettivo di piano, come detto già positivamente valutato in sede di procedimento di assoggettabilità a VAS. Rispetto alla precedente versione "2012-09" rimane invariata la previsione relativa alla "stazione intermodale", mentre vengono notevolmente ridotte le aree destinate alla realizzazione dei servizi sanitari/medici/assistenziali sopra detti.

Per le nuove aree trasformabili individuate viene ammessa esclusivamente la categoria funzionale di cui alla L.R. 23/1985, art. 11, lettera d): "*direzionale, commerciale e socio-sanitaria*". Nel dettaglio vengono previste le seguenti destinazioni:

- stazione intermodale, per lo scambio di vettori (cicli, motocicli, autovetture, bus-navette, treno) e relativi servizi (biglietteria, servizi igienici, sosta per cicli e motocicli, parcheggio-scambio custoditi, ecc.), con il particolare obiettivo di dotare il centro urbano di un collegamento efficiente ed economico con la fermata ferroviaria;
- servizi di interesse pubblico per il centro urbano, con particolare attenzione alla presenza dell'impianto cimiteriale e con conseguente limitazione alle destinazioni d'uso compatibili: attrezzature sanitarie e per l'assistenza, studi medici, uffici pubblici o di interesse pubblico in genere.

È evidente l'interesse strategico, sicuramente generale, di tali future strutture e attrezzature, con particolare riferimento alla stazione intermodale, in quanto:

- sono oggettivamente ben collegate: nell'Elaborato 2, "*CONTESTO TERRITORIALE E URBANO*", sono evidenziati i percorsi che collegano la stazione intermodale con la fermata ferroviaria Villaspeciosa-Uta e con i vicini centri di Decimoputzu, Uta e Decimomannu (stazione); sono anche indicate le distanze di tali centri a partire dalla stessa stazione di scambio, che, come si vede, sono contenute nell'ordine di pochi chilometri (3÷4 km);
- acquistano quindi un interesse sovracomunale, come già scaturito nell'ambito dei rapporti istituzionali tra i Comuni interessati (Decimoputzu, facente parte della stessa Unione di Comuni di Villaspeciosa; Uta, che condivide con Villaspeciosa la fermata ferroviaria; Decimomannu, snodo ferroviario di prim'ordine); in tale contesto potranno essere al meglio perseguiti i fini della L.R. 21/2005, "*Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna*", ed esercitate le competenze di cui all'art. 10 della predetta Legge;
- hanno ottima posizione e visibilità, il che permetterà con la più alta probabilità la realizzazione delle strutture previste e quindi la concreta attuazione della pianificazione, con sicure ricadute positive anche in termini economici ed occupazionali;

- sono localizzate in aree di buona vocazione per tali specifici fini, anche e tanto più in considerazione della mancanza di attuali e concrete alternative;
- in prospettiva futura: saranno "nativamente" collegate al nuovo "Viale Verde" periurbano previsto nella variante generale, con i suoi percorsi pedonali e ciclabili, le nuove dotazioni di servizi, le aree verdi attrezzate, ecc.; viale che -fra l'altro- ha lo snodo principale proprio qui, alla "porta principale" di Villaspeciosa.

Per concludere, si crede fortemente che le motivazioni a monte della presente proposta si inseriscano perfettamente -e rafforzino- la vocazione ambientale di Villaspeciosa, la sua qualità della vita, la riconosciuta propensione sportiva e salutista dei suoi cittadini.

Tutti elementi, questi ultimi, che già oggi sono percepiti -e confermati dalla popolazione in costante crescita- come "connotanti" questo piccolo centro alla periferia dell'*area vasta* di Cagliari, che necessita e merita di essere sostenuto con nuove occasioni di crescita. Prova ne sia una delle più recenti iniziative dell'Amministrazione Comunale, che si vuole citare perché ben si coniuga con le finalità della presente proposta: l'istituzione del servizio "*Piedi-bus*", che nella sua semplicità, gratuità e "innocenza" (si tratta, per i bambini, di ***andare a scuola a piedi!!***; naturalmente accompagnati da adulti -volontari- e su percorsi appositamente tracciati per le vie del paese, con adeguata cartellonistica, apposite divise, "fermate", e tutto il resto...) ha riscosso e sta riscuotendo (soprattutto tra i bambini) un successo all'inizio forse impensabile.

Novità normative introdotte

Le previsioni precedentemente illustrate sono affidate a una disciplina normativa che modifica e rinnova quella previgente, introducendo in particolare il concetto di "intervento coordinato" (previsto in sede di variante generale al PUC sulla base di modelli -ormai consolidati- elaborati da autorevoli urbanisti sardi); esso *"costituisce la procedura prevista per la pianificazione attuativa delle nuove zone di trasformazione, nelle quali il PUC riconosce la necessità di prevedere e integrare diverse funzioni, mediante una progettazione urbanistica attuativa unitaria e coordinata"* (nuovo art. 6-bis proposto per le NTA del PUC).

La normativa proposta è quella prevista nella variante generale del PUC, in corso di stesura.

L'ambito di intervento coordinato -individuato nella cartografia del PUC e associato a

specifica normativa di dettaglio- è in generale articolato in diverse zone urbanistiche (residenziali, per servizi generali, per attrezzature e spazi collettivi, integrate tra loro), ed è soggetto a pianificazione urbanistica unitaria.

Il "coordinamento" è doppiamente riferito: alla previsione di un disegno pianificatorio unitario, che prevede diverse classificazioni/destinazioni/funzioni; alla necessaria funzione di supervisione e coordinamento da parte dell'Amministrazione Comunale.

L'attuazione dell'intervento coordinato può avvenire con diverse modalità e alternative, per iniziativa privata, pubblica o mista, con ampie possibilità propositive e flessibilità, come meglio dettagliato nelle Norme Tecniche di Attuazione, ai fini di consentire la effettiva attuazione degli obiettivi prefissati.

Nell'Elaborato 4, "*NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE. MODIFICHE E INTEGRAZIONI*", vengono riportati i soli articoli modificati e quelli introdotti *ex novo* con la presente variante.

Previsioni specifiche

Con la variante viene introdotto l'ambito di intervento coordinato (IC) "*Cucuru Matonis*", all'interno del quale sono previste nuove zone G, S e viabilità.

L'ambito è costituito da aree di proprietà privata contermini all'ambito urbano, destinate nel PUC previgente all'agricoltura (zona E), all'interno della fascia dei 200 m di rispetto cimiteriale; le aree sono attraversate da viabilità demaniale, "*Strada Vicinale Cucuru Matonis*", interna all'ambito.

Una parte delle aree private risulta di proprietà ecclesiale, attualmente attrezzata ad area verde (occasionalmente utilizzata per il culto religioso), e viene pertanto classificata S3 "*per definizione*", anche in assenza di pianificazione attuativa, per una superficie pari a 874 mq.

Per la viabilità (demaniale) già esistente all'interno dell'ambito è previsto l'allargamento e la regolarizzazione; la sua compiuta realizzazione è affidata alla pianificazione attuativa e alla relativa convenzione urbanistica, come previsto dalle NTA. È inoltre obbligatoriamente previsto il collegamento tra la via Emanuela Loi (oggi in realtà vico) e la viabilità suddetta.

Per conformazione dell'ambito, sono presenti due comparti, separati dalla viabilità

preesistente e dalla nuova zona S3 sopra detta:

- il comparto a sud-est (comparto 1) viene destinato specificamente ed esclusivamente alla realizzazione della stazione intermodale e dei relativi servizi, come precedentemente illustrato (zona G);
- il comparto a nord-ovest (comparto 2) viene destinato alla realizzazione di servizi di interesse pubblico per il centro urbano, con particolare attenzione alla presenza dell'impianto cimiteriale e con conseguente limitazione alle destinazioni d'uso compatibili: attrezzature sanitarie e per l'assistenza, studi medici, uffici pubblici o di interesse pubblico in genere (zona G), e parcheggi pubblici (zona S4).

Per la realizzabilità di tali previsioni è proposta la riduzione della fascia di rispetto dell'impianto cimiteriale (sul lato nord-est), da 200 a 50 m, come indicato nella cartografia di piano e come previsto dalla legislazione vigente in materia (art. 338, 5° comma, del Testo Unico delle Leggi Sanitarie, approvato con R.D. 24 luglio 1934 n. 1265, come modificato dall'art. 28 della legge 1 agosto 2002, n. 166, che si riporta:

"Per dare esecuzione ad un'opera pubblica o all'attuazione di un intervento urbanistico, purché non vi ostino ragioni igienico-sanitarie, il consiglio comunale può consentire, previo parere favorevole della competente azienda sanitaria locale, la riduzione della zona di rispetto tenendo conto degli elementi ambientali di pregio dell'area, autorizzando l'ampliamento di edifici preesistenti o la costruzione di nuovi edifici. La riduzione di cui al periodo precedente si applica con identica procedura anche per la realizzazione di parchi, giardini e annessi, parcheggi pubblici e privati, attrezzature sportive, locali tecnici e serre.").

La riduzione proposta appare compatibile con le finalità del vincolo di rispetto cimiteriale (igienico sanitarie, di garanzia di un contesto di tranquillità e decoro, di possibilità di ampliamento della sede cimiteriale), in considerazione:

- della presenza della viabilità principale di accesso a Villaspeciosa (non a caso "Via Cagliari", nonché Strada Provinciale n. 3), che definisce immutabilmente la zona, le sue attuali caratteristiche e le sue possibilità di modificazione futura;
- della forte connotazione data agli interventi edilizi realizzabili, in termini di destinazioni d'uso consentite e di limitazione delle volumetrie edificabili.

Il parere preventivo è stato richiesto alla competente ASL, che però richiede la previa redazione ed approvazione del "Piano Regolatore Cimiteriale", attualmente in corso di redazione.

Oltre alla previsione delle nuove zone S sopra dette (S3 e S4), a ribadire ancora le scelte della

pianificazione a favore del rafforzamento della dotazione di servizi, sono previste ulteriori cessioni o dotazioni di spazi verdi e parcheggi pubblici o ad uso pubblico (standard di zona, s3 e s4), oltre alla necessaria viabilità, come meglio definito nelle NTA.

Non si riporta la quantificazione dettagliata e complessiva delle zone S in quanto il vigente PUC non le articola nelle consuete destinazioni (S1, S2, S3 e S4) e perché occorrerebbe inoltre definire, per almeno parte di esse, la situazione proprietaria; questione questa che, ovviamente, si sta affrontando nell'ambito della variante generale al PUC.

Valutazione ambientale e compatibilità

Per la variante in oggetto, nella predetta versione "2012-09", fu richiesto formale parere di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) alla autorità competente, la Provincia di Cagliari, che ritenne di sottoporre la variante al procedimento di verifica di assoggettabilità. Si provvede quindi alla redazione del rapporto preliminare ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs 152/2006 e all'avvio del relativo procedimento (marzo 2013).

A seguito delle riunioni convocate dalla Provincia, partecipante il Comune e gli altri Enti interessati, e alle discussioni e osservazioni emerse in tali sedi, furono approfonditi alcuni aspetti ambientali e apportate le relative integrazioni agli elaborati di variante e al rapporto preliminare. In particolare fu prodotta una tavola integrativa ("*PIANIFICAZIONE E PERICOLOSITÀ IDRAULICA*") per illustrare lo stato dell'arte in termini di pianificazione di settore sovraordinata (Piano Stralcio delle Fasce Fluviali) e di studi idraulici di dettaglio (studi di compatibilità redatti per la variante generale al PUC e allora in corso di esame da parte dell'ADIS).

Oggi, come detto nelle premesse, gli studi di compatibilità idraulica e geologica geotecnica, estesi all'intero territorio comunale, sono stati completati, recepiti da parte del Consiglio Comunale, approvati dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale ed entrati in vigore a seguito della pubblicazione sul BURAS; è in attesa di approvazione la conseguente proposta di variante al PAI, già presentata all'ADIS.

Pertanto, nella presente variante, Elaborato 3, "*ZONIZZAZIONE*", riquadro "*PIANIFICAZIONE E PERICOLOSITÀ IDRAULICA*", vengono riportate le aree di pericolosità "definitive", peraltro coincidenti, nelle aree interessate, alle vigenti fasce del

PSFF. Con la pacifica constatazione che non è presente alcuna pericolosità da frana.

In conseguenza di tali definitivi esiti, nella variante in oggetto sono stati condotti i necessari approfondimenti tecnico-urbanistici ed operate le scelte qui proposte: si riduce al minimo l'ambito, ma non si rinuncia agli importanti obiettivi di piano, ritenuti strategici (leggasi *essenziali e non altrimenti localizzabili*), come già sopra illustrato.

Con particolare riferimento agli interventi previsti in variante, le NTA del PAI consentono infatti:

- all'art. 27, comma 3, lettera g: la realizzazione di *"nuove infrastrutture a rete o puntuali previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e dichiarate essenziali e non altrimenti localizzabili"*, e alle lettere b, d, e, h, gli interventi di manutenzione, adeguamento, ampliamento, ristrutturazione ed opere connesse in aree di pericolosità Hi4;
- all'art. 29, comma 2, lettera l: *"gli ampliamenti e le nuove realizzazioni di insediamenti produttivi, commerciali e di servizi"* e, alla lettera m, *"la realizzazione, l'ampliamento e la ristrutturazione di opere ed infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico"* in aree di pericolosità Hi2.

Gli interventi previsti sono quindi compatibili, seppur "di misura", con le classi di pericolosità riscontrate dagli studi condotti (Hi1, Hi2 e Hi4) nelle aree interessate dalla pianificazione:

- le volumetrie per servizi pubblici e/o di interesse pubblico (peraltro assai contenute) potranno essere realizzate nelle aree di pericolosità idraulica media (Hi2), come consentito dall'art. 29, comma 2, lett. l e m, delle vigenti NTA del PAI;
- la viabilità (peraltro per la gran parte preesistente e attualmente in uso, ma da adeguare) potrà essere mantenuta, adeguata e ampliata anche in aree di pericolosità idraulica molto elevata (Hi4), come consentito dall'art. 27, comma 3, lett. b, d, e, g, h;
- le opere puntuali previste, connesse all'infrastruttura viaria (parcheggi pubblici e parte dell'area di sosta/scambio vettori della prevista stazione intermodale), potranno essere realizzate anche in aree di pericolosità idraulica molto elevata (Hi4), come consentito dall'art. 27, comma 3, lett. g.

Inoltre, come già evidenziato in occasione del precedente procedimento di assoggettabilità, le previsioni della presente variante richiederanno in ogni caso un successivo approfondimento di tali questioni "idrauliche", in quanto le nuove aree non saranno direttamente attuabili, ma richiederanno, come per legge, la previa pianificazione attuativa, la progettazione delle opere previste e i contestuali "studi di maggior dettaglio" richiesti dall'ormai noto art. 8, comma 2, delle NTA del PAI.

Il che è ulteriormente richiesto e -se necessario- rafforzato dalle prescrizioni urbanistiche ed

edilizie a corredo della presente variante, ed in particolare dalle norme tecniche di attuazione (elaborato 4), art. 15-bis, comma 21, che prevede -in osservanza dell'art. 8, comma 4, delle NTA PAI- che:

"La pianificazione e la conseguente attuazione dell'ambito o dei suoi comparti è subordinata agli studi specialistici, alle verifiche e alle approvazioni richieste dalle norme vigenti, con particolare riferimento alla compatibilità idraulica di cui alle norme di attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e del Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF). Gli studi idraulici propedeutici, da approvarsi da parte delle autorità competenti, dovranno pertanto considerare nel dettaglio la situazione ante intervento, la proposta progettuale e la eventuale definizione di misure di compensazione e mitigazione necessarie per la fattibilità dell'intervento."

Con tali prescrizioni di piano si ritiene di operare in coerenza con la disposizione di cui all'art. 8, comma 3, della NTA PAI, che si ritiene non possa che riferirsi, nel caso specifico, alla successiva fase attuativa ed esecutiva (**piano attuativo** e, soprattutto, **progetto delle opere**, pubbliche e private).

Sono inoltre previste, nel medesimo art. 15-bis delle norme di attuazione di PUC, nella tabella di cui al comma 19, prescrizioni mirate a garantire una adeguata permeabilità del suolo ed un corretto accumulo e riutilizzo delle acque meteoriche; ciò, ancora, in osservanza dell'art. 8, comma 4, delle NTA PAI (prescrizioni che furono introdotte nel corso del precedente citato procedimento di assoggettabilità a VAS, fedelmente riportate nelle norme oggi proposte).

Infine, per quanto sinora esposto, si ritiene che gli esiti del procedimento di assoggettabilità, egregiamente e proficuamente condotto (e indirizzato fattivamente alla minimizzazione dei -comunque limitati- impatti negativi evidenziati dal rapporto ambientale preliminare, in particolare per le componenti "aria", "acqua" e "suolo"), siano senz'altro assumibili ai fini dell'approvazione della presente variante, lasciando naturalmente le valutazioni e le conclusioni a chi di competenza.

Tutte le modifiche e integrazioni scaturite dalle valutazioni ambientali preliminari vengono quindi assolutamente confermate nella presente variante, nella loro originale formulazione, nel corpo delle NTA.

Elenco degli elaborati

- 1 *RELAZIONE ILLUSTRATIVA (la presente)*
- 2 *CONTESTO TERRITORIALE E URBANO*
- 3 *ZONIZZAZIONE*
- 4 *NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE. MODIFICHE E INTEGRAZIONI*

Il professionista incaricato
ing. Mario Pittaluga