

1. PREMESSA

La presente relazione illustra i criteri di impostazione di ordine generale e gli specifici obiettivi di pianificazione territoriale espressi nella proposta di variante al Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale ed alla unita normativa d'uso, relativamente agli agglomerati territoriali nei comuni di Olbia, Monti e Buddusò, di cui alla delibera dell'Assemblea Generale del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna - Gallura n. 21 del 22.11.2010.

Il Progetto di Variante del Piano Regolatore Industriale è costituito dai seguenti elaborati:

ALLEGATI

- A) Relazione Illustrativa
- B) Norme Tecniche di Attuazione

ELABORATI GRAFICI

- | | | |
|------|---|---------------|
| 1.0) | Corografia | Sc. 1: 25.000 |
| 2.0) | Inquadramento territoriale | Sc. 1: 10.000 |
| 3.0) | Planimetria generale delle zonizzazioni territoriali omogenee | Sc. 1: 4.000 |
| 4.1) | Tavola comparativa P.R.I. Vigente – Variante
<i>Infrastrutture ed impianti di interesse generale e collettivo</i> | Sc. 1: 4.000 |
| 4.2) | Tavola comparativa P.R.I. Vigente – Variante
<i>Sfruttamento per insediamento di attività produttive</i> | Sc. 1: 4.000 |
| 5.1) | Planimetria degli immobili sottoposti a nuovo vincolo di destinazione di natura espropriativa
<i>Infrastrutture, impianti ed opere di interesse generale e collettivo (art. 53, c. 1, D.P.R. n. 218/78)</i> | Sc. 1: 4.000 |
| 5.2) | Planimetria degli immobili sottoposti a nuovo vincolo di destinazione di natura espropriativa
<i>Sfruttamento per insediamento di attività produttive (art. 53, c. 7, D.P.R. n. 218/78)</i> | Sc. 1: 4.000 |
| 6.1) | Elenco ditte catastali intestatarie di nuovi immobili espropriabili
<i>Infrastrutture, impianti ed opere di interesse generale e collettivo (art. 53, c. 1, D.P.R. n. 218/78)</i> | |
| 6.2) | Piano finanziario di massima della spesa occorrente per gli indennizzi delle nuove espropriazioni
<i>Infrastrutture, impianti ed opere di interesse generale e collettivo</i> | |
| 7.1) | Elenco ditte catastali intestatarie dei nuovi immobili espropriabili
<i>Sfruttamento per insediamento di attività produttive (art. 53, c. 7, D.P.R. n. 218/78)</i> | |
| 7.2) | Piano finanziario di massima della spesa occorrente per gli indennizzi delle nuove espropriazioni
<i>Sfruttamento per insediamento di attività produttive</i> | |
| 8.1) | Verbale Conferenza di Servizi con il Comune di Olbia sottoscritto in data 27.09.2010 | |
| 8.2) | Verbale Conferenza di Servizi con il Comune di Olbia e la Provincia Olbia Tempio sottoscritto in data 11.10.2010 | |
| 8.3) | Verbale d'intesa tra il Responsabile del Settore Progettazione e Direzione dei Lavori del CIPNES – Gallura e il Responsabile dei Servizi Tecnici al Territorio della Provincia Olbia-Tempio sottoscritto in data 15.11.2010 | |

2. MOTIVAZIONI ED OBIETTIVI DEL PROGETTO DI VARIANTE

Le motivazioni che hanno determinato la decisione di procedere, a distanza di sei anni dall'approvazione della precedente variante (*Decreto dell'Assessorato Regionale EE.LL., Finanze e Urbanistica n° 600/PT del 04.11.2004*), all'aggiornamento del Piano Regolatore Industriale del CIPNES - Gallura sono essenzialmente riconducibili alla generale esigenza di definire un assetto urbanistico e funzionale all'agglomerato industriale capace di determinare una più avanzata competitività dell'agglomerato industriale di Olbia nell'ambito del sistema regionale delle aree attrezzate coerentemente ai criteri informativi generali d'impostazione del piano stabiliti nella variante generale di cui al Decreto dell'Assessorato Regionale EE.LL., Finanze e Urbanistica n. 271/U del 03.03.2000.

Come è noto la Sardegna è caratterizzata da un sistema diffuso di aree attrezzate di valenza regionale (il cui ordinamento istituzionale è stato oggetto di una recente revisione normativa da parte della Regione Autonoma della Sardegna attraverso la L.R. n. 10/2008) che determinano un'offerta di possibilità localizzativa di gran lunga superiore alla domanda. Viceversa la scarsissima offerta di aree produttive riscontrabile nel territorio dell'agglomerato industriale di Olbia impone la necessità di ottimizzare attraverso adeguati parametri urbanistici la potenziale possibilità edificatoria insediativa, adattando costantemente l'offerta localizzativa delle iniziative produttive alle esigenze degli imprenditori ed altresì valorizzando e rafforzando il sistema infrastrutturale esistente, sia in termini di efficienza che in termini di corretto inserimento nel contesto ambientale di particolare pregio rappresentato dal comprensorio territoriale dell'agglomerato industriale di Olbia.

Un ulteriore elemento di generale riferimento che condiziona necessariamente le scelte urbanistiche è la sostanziale contiguità dell'agglomerato industriale con la città di Olbia che, con le sue strutture residenziali e con i servizi presenti nel territorio comunale, impone una costante valutazione dei problemi di insediamento industriale in stretta relazione con le esigenze di natura urbana e residenziale. Il rapporto territoriale e funzionale fra la città di Olbia e l'agglomerato industriale costituisce insieme una potenzialità ed un elemento problematico: la potenzialità deriva dal rafforzamento del sistema delle funzioni urbane in presenza di un apparato produttivo vivace e fortemente appetibile ai fini insediativi, i problemi sono naturale conseguenza della diversità delle

funzioni urbane fra i due modelli insediativi, soprattutto in campo ambientale e del paesaggio urbano.

Le valutazioni urbanistiche e territoriali sul rapporto esistente fra l'insediamento industriale e le più generali esigenze di assetto della città di Olbia hanno portato alla definizione di alcune linee di generale strategia che possono essere così riassunte:

- il comprensorio territoriale che costituisce l'agglomerato industriale di Olbia rappresenta, dal punto di vista del valore urbano complessivo, un'area di particolare pregio, in considerazione della sua posizione rispetto al Golfo di Olbia, al territorio extraurbano destinato a funzioni turistiche, al territorio urbano;
- l'agglomerato industriale attuale non presenta più significative possibilità di insediamento di nuove iniziative produttive, ma inizia a delinearsi un scenario di breve periodo (2 – 3 anni) entro il quale la saturazione dell'area industriale sarà pressoché totale, con conseguente impossibilità di dare risposta alle nuove richieste di aree produttive tuttora significativamente rappresentate;
- l'assetto territoriale ed ambientale complessivo che caratterizza le aree immediatamente contigue all'attuale agglomerato industriale limita la possibilità di una estensione dell'agglomerato stesso come ampliamento del comparto attuale: si tratta pertanto di iniziare a programmare una nuova fase dello sviluppo economico di Olbia e del suo territorio con la individuazione di una nuova area industriale d'interesse sovracomunale, la cui operatività sia programmata in modo coordinato con la situazione attuale, allo scopo di evitare una fase nella quale (per saturazione dell'attuale agglomerato e per la non disponibilità operativa delle aree in un nuovo agglomerato) il sistema urbano di Olbia si trovi nell'impossibilità di offrire al mercato regionale e nazionale aree attrezzate per nuovi insediamenti industriali o per la opportuna delocalizzazione di taluni insediamenti esistenti incompatibili rispetto al peculiare contesto ambientale dell'agglomerato industriale di Olbia;
- le decisioni conseguenti all'esigenza di definire una nuova organizzazione e localizzazione delle aree industriali di Olbia sono unanimemente condivise dal sistema amministrativo e produttivo della città e, conseguentemente, è indispensabile operare sull'attuale agglomerato secondo una prospettiva, di

breve medio lungo periodo, della quale non si conoscono gli elementi programmatici precisi, ma rispetto alla quale si può assumere il dato sulla valutazione del ruolo che l'attuale agglomerato avrà nel futuro urbanistico della città.

Tutto ciò porta a valutare con molta attenzione l'assetto urbanistico e funzionale dell'agglomerato attuale, in considerazione del particolare pregio complessivo delle aree contenute al suo interno; rispetto al passato occorre considerare il suolo industriale come una risorsa limitata, riorganizzando secondo questo elemento il complesso delle previsioni urbanistiche e dei sistemi di insediamento all'interno dell'agglomerato.

Un terzo ordine di motivazioni che hanno determinato l'iniziativa di predisposizione della Variante pianificatoria riguarda il sistema urbanistico – funzionale – gestionale delle aree e delle localizzazioni interne all'agglomerato, in considerazione della disciplina urbanistica preesistente e delle nuove esigenze e tipologie insediative poste in evidenza dal mercato, in più occasioni segnalate dal mondo dell'impresa. Si tratta di adeguare la funzionalità complessiva dell'agglomerato alle esigenze di insediamento delle nuove e moderne attività economiche, nel contempo, di rendere l'agglomerato stesso maggiormente funzionale anche rispetto agli insediamenti esistenti.

La proposta di Variante da risposta ad una serie specifica di esigenze insediative e di problemi urbanistici che possono essere così riassunti:

- la tipologia degli insediamenti produttivi presenti all'interno dell'agglomerato nonché di quelli programmati si va decisamente orientando nel settore dei servizi e del commercio e delle attività a supporto della produzione e del sistema urbano territoriale;
- le iniziative più propriamente industriali-manifatturiere necessitano di essere preventivamente verificate in relazione alla contiguità dell'agglomerato con il sistema urbano di Olbia e alla necessità di garantire, all'interno dell'agglomerato stesso, una complessiva qualità del paesaggio urbano;
- il sistema della mobilità esterna ed interna dell'agglomerato necessita di una profonda razionalizzazione, sia per rispondere al meglio alle nuove esigenze che l'insediamento industriale manifesta e sia per risolvere una serie di incongruenze e di causalità insediative che hanno determinato una maglia

viaria particolarmente tortuosa ed inadeguata che necessita di una ridefinizione e razionalizzazione;

- il sistema degli standards urbanistici ed edilizi e, più in generale, la normativa urbanistica di gestione dell'agglomerato necessitano di un aggiornamento rispetto alle attuali procedure e metodi di gestione territoriale anche alla luce della radicale evoluzione normativa generale in tema di attivazione e facilitazione delle iniziative produttive (D.P.R. n. 447/98).

L'insieme delle questioni prima richiamate (di natura territoriale, urbana, industriale) hanno resa necessaria la variante del Piano Regolatore Industriale del CIPNES - Gallura che, pertanto, si configura come strumento per una adeguata e razionale gestione dell'agglomerato industriale di Olbia, sia nella parte urbanistica che in quella più direttamente edilizia e gestionale soddisfacendo il concreto ed attuale fabbisogno insediativo nel settore produttivo ed assecondando in definitiva l'oggettivo interesse generale a contenere la contingente la contingente crisi sociale connessa all'elevato livello di disoccupazione.

Si evidenzia infine che, a supporto dell'attività di progettazione della variante pianificatoria in argomento, è stata opportunamente acquisita specifica consulenza ambientale curata dall'Ing. Giovanni Mura e sfociata in apposito rapporto informativo al fine di verificare gli impatti sulle diverse componenti ambientali della variante urbanistica proposta; le conclusioni di tale studio escludono che possano esserci effetti negativi in relazione alle diverse componenti ambientali analizzate conseguenti all'attuazione del progetto pianificatorio in parola; e ciò tenuto anche conto del fatto che i nuovi interventi programmati nella variante pianificatoria ricadono integralmente in un contesto urbano territoriale compattamente e diffusamente edificato in maniera consolidata e dotato delle primarie infrastrutture e servizi pubblici qualificanti l'esistente tessuto insediativo; i nuovi interventi e le nuove opere previste e dimensionate urbanisticamente nella variante pianificatoria ricadono integralmente nel contesto edificatorio urbano – industriale storicamente consolidato in maniera compatta ed unitaria, come può anche evincersi dalla inclusione dell'intero agglomerato industriale di Olbia nell'ambito della delimitazione del centro edificato della città di Olbia cartograficamente effettuata sulla base di rilievi di natura eminentemente urbanistica con atto deliberativo dell'Amministrazione Comunale n. 240 del 21.07.2003. A ragione di ciò la aggiornata programmazione territoriale in argomento non appare vincolata alla

verifica di assoggettabilità a VAS prevista negli artt. 6, comma 2 lett. a) e 12 del D.Lvo n. 152/2006 (c.d. Codice Ambientale), seppur taluni nuovi singoli interventi ivi contemplati, per il loro potenziale dimensionamento volumetrico connesso all'incremento dei parametri urbanistici e per la loro caratterizzazione-funzionale insediativi, siano astrattamente riconducibili alla disciplina delle direttive per lo svolgimento della V.A.S. di cui alla delibera della G.R. n. 24/23 del 2008 ovvero alla catalogazione dei progetti di cui all'allegato IV (progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità a VIA qualora non ricadenti all'interno dei centri edificati) incluse nel predetto Codice Ambientale, così come di recente chiarito e precisato (per situazione assimilabile) dalla Corte di Giustizia della C.E., sez. IV, 17.06.2010, sentenza c-105/09 e c-110/09 e quindi in periodo successivo alla data di acquisizione del rapporto preliminare ambientale sopra richiamato.

3. CONTENUTI DEL PROGETTO DI VARIANTE

La predisposizione di una variante di adeguamento e nuova individuazione degli standard infrastrutturali e la ridefinizione della disciplina d'uso territoriale delle zonizzazioni edificatorie del Piano Regolatore Industriale è ascrivibile, come in precedenza ampiamente illustrato, all'esigenza di razionalizzazione del sistema infrastrutturale della mobilità esterna ed interna dell'agglomerato e alla necessità di delineare un assetto urbanistico funzionale rispondente ai necessari bisogni di valorizzazione del residuo potenziale edificatorio-produttivo dell'agglomerato delle attività produttive, attraverso l'incremento dei parametri della pianificazione sia sotto il profilo urbanistico che edilizio gestionale in prospettiva di un più incisivo sostegno alle numerose esigenze localizzative del sistema imprenditoriale del territorio ed in assenza di siti industriali alternativi.

I contenuti della Variante di adeguamento si riconducono in linea generale alle seguenti opzioni pianificatorie:

1) Riqualificazione ed adeguamento del sistema infrastrutturale:

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

- a) *Riqualificazione e potenziamento del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con l'Agglomerato Industriale di Olbia;*
- b) *Riqualificazione e razionalizzazione del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con il Comparto "Tilibas";*

c) *Riqualificazione e razionalizzazione del sistema stradale interno dell'Agglomerato Industriale di Olbia;*

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

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

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

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

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

3.1 RIQUALIFICAZIONE ED ADEGUAMENTO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

A cura dell'ufficio tecnico del CIPNES - Gallura si sta provvedendo alla redazione di uno studio di fattibilità finalizzato, sulla base della necessaria revisione del P.R.I., ad un'ampia e generale riqualificazione e razionalizzazione della viabilità consortile con particolare riguardo ai nodi principali di collegamento alla viabilità esterna e alle intersezioni stradali presenti all'interno dell'agglomerato industriale in considerazione anche del notevole grado di pericolosità generato dai flussi di traffico, divenuto nel corso degli anni sempre più insistente e caotico, sia in entrata che in uscita alle principali aree dell'agglomerato caratterizzate dalla presenza di molteplici attività di tipo commerciale ed artigianale nonché di servizi di interesse generale. Le modifiche al sistema infrastrutturale riguardano principalmente la:

a. *Riqualificazione e potenziamento del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con l'Agglomerato Industriale di Olbia;*

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

c. *Riqualificazione e razionalizzazione del sistema stradale interno dell'Agglomerato Industriale di Olbia;*

In esito ad apposita interlocuzione in seno al procedimento pianificatorio in oggetto secondo le modalità e le forme della conferenza di servizi (vedi verbale della seduta del 11.10.2010) l'Amministrazione Provinciale, il Comune di Olbia e lo stesso Consorzio hanno convenuto di ridefinire la localizzazione, le caratteristiche geometriche e il dimensionamento delle opere stradali di collegamento viario tra la S.P. 4/M e la zona industriale di Olbia al fine di assicurare una più elevata e razionale tutela della circolazione e sicurezza stradale, fatti salvi ovviamente i necessari approfondimenti in sede di attuativa progettazione preliminare ex art. 18 del D.P.R. 554/99.

Per l'attuazione degli obiettivi di adeguamento infrastrutturale suddetto è prevista l'acquisizione espropriativa degli immobili a tal fine occorrenti.

Di seguito nel dettaglio vengono esplicitate e descritte tutte le modifiche apportate che risultano graficamente evidenziate nella tavola comparativa di Piano (Tav. 4.1) allegata alla presente.

a) Riqualificazione e potenziamento del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con l'Agglomerato Industriale di Olbia;

MODIFICHE DALLA N. 1 ALLA N. 11

Le modifiche dalla n° 1 alla n° 11 hanno ad oggetto la riqualificazione ed il potenziamento del complessivo sistema di accessi all'agglomerato industriale di Olbia dalla primaria viabilità esterna costituita dalle direttrici Olbia-Arzachena-Palau e Olbia-Golfo Aranci. Il nuovo sistema di collegamenti previsto, articolato in una serie di rotatorie di grande e medio diametro, consentirà un più agevole ed immediato accesso ai vari comparti dell'area industriale con particolare riferimento ai settori produttivi ubicati lungo il perimetro Nord dell'agglomerato, che risultano peraltro quasi totalmente edificati, attualmente fortemente penalizzati dal sistema viario esistente.

Le modifiche previste vengono di seguito brevemente descritte:

Modifica n. 1:

Programmazione di una rotatoria di grande diametro che collega la sopraelevata Olbia-Arzachena-Palau (di competenza della Provincia Olbia-Tempio) con la viabilità interna esistente dell'agglomerato industriale, in prossimità del comparto D/G1 (ex D/G7) e della via Mincio; la predetta rotatoria sostituirà lo svincolo a livelli sfalsati già autorizzato con provvedimento del Direttore del Servizio della Pianificazione Urbanistica Territoriale della RAS n. 600/PT del 04.11.2004; la localizzazione della predetta opera stradale è frutto di una scelta tecnica

sostanzialmente obbligata in considerazione del fatto che il tratto interessato è l'unico in cui la viabilità esterna di competenza della Provincia e la viabilità interna dell'agglomerato industriale risultano complanari e alla medesima quota altimetrica.

Modifica n. 2:

Programmazione di una rotatoria di grande diametro e di un tratto di viabilità della lunghezza di circa 170 metri, che collega la circonvallazione Nord Olbia – Golfo Aranci con la viabilità interna all'agglomerato industriale all'altezza della via Egitto; la localizzazione della predetta opera stradale è frutto di una scelta tecnica sostanzialmente obbligata in considerazione del fatto che il tratto interessato è l'unico attualmente non impegnato da insediamenti produttivi esistenti o già programmati.

Modifica n. 3:

Programmazione di una rotatoria di grande diametro e di un tratto di viabilità della lunghezza di circa 75 metri, che collega la circonvallazione Nord Olbia – Golfo Aranci con la viabilità interna all'agglomerato industriale in prossimità del comparto DG/6 (ex DG/1); la localizzazione della predetta opera stradale è frutto di una scelta tecnica sostanzialmente obbligata in considerazione del fatto che il tratto interessato è l'unico attualmente non impegnato da insediamenti produttivi esistenti o già programmati.

Modifica n. 4:

Programmazione di una rotatoria di grande diametro ed allargamento di due tratti di viabilità esistente per una estesa complessiva di circa 200 metri, al fine di collegare il tratto di viabilità che dal Porto Industriale si inserisce sulla Circonvallazione Nord Olbia–Golfo Aranci con la viabilità interna dell'agglomerato all'altezza di via Corea in prossimità dei comparti D/G6 (ex DG/1) e D/G3; trattandosi di un'intersezione a raso esistente la scelta tecnica di localizzazione dell'intervento è obbligata e senza valide alternative.

Modifica n. 5:

La modifica, localizzata lungo il tratto di circonvallazione che dal Porto Industriale si innesta sulla Circonvallazione Nord Olbia – Golfo Aranci, in prossimità dei comparti D/G1 (ex D1/a) e D/G4 (ex DG/12), ha lo scopo di recepire nel PRI la viabilità già realizzata nel quadro degli interventi di urbanizzazione primaria previsti dallo strumento urbanistico attuativo del comparto produttivo ex D1/A; si prevede altresì la realizzazione di una rotatoria di grande diametro e di un tratto di viabilità all'interno del comparto D/G4 (ex DG/12) conformemente alle previsioni contenute nello strumento attuativo (planovolumetrico) del comparto medesimo.

Modifica n. 6:

Si prevede il recepimento nel P.R.I. della viabilità programmata nel quadro degli interventi di urbanizzazione primaria previsti dallo strumento urbanistico attuativo (planovolumetrico) del comparto produttivo DG1 (ex D/G4);

Modifica n. 7:

La modifica, localizzata nel tratto di viabilità della ex S.P. Olbia – Golfo Aranci, in prossimità del sito archeologico denominato “Pozzo Sacro”, e della via Madagascar, recepisce nel PRI la viabilità realizzata nel quadro degli interventi di completamento delle urbanizzazioni primarie eseguiti dal C.I.P. Gallura; si prevede altresì l'esecuzione di due rotatorie di medio diametro che collegheranno le predette arterie con il sito archeologico del “Pozzo Sacro” e un con nuovo centro commerciale in fase di realizzazione; trattandosi di un'intersezione a raso esistente la scelta tecnica di localizzazione dell'intervento è obbligata e senza valide alternative.

Modifica n. 8:

Programmazione di una rotatoria di grande diametro, da realizzare all'altezza dell'intersezione esistente tra la strada ex S.P. Olbia – Golf Aranci e la via Marocco in prossimità dei comparti G6 e D/G1 (ex DG/16); si prevede altresì una lieve deviazione di un tratto della viabilità secondaria di accesso al porto industriale (via Mozambico) al fine di consentire un accesso diretto dalla rotatoria al comparto DG/1 (ex DG/16);

Modifica n. 9:

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

Modifica n. 10:

Programmazione di una rotatoria di grande diametro da realizzare lungo la ex S.P. Olbia - Golfo Aranci a servizio del comparto DG/1 (ex DG/17) nel quale è prevista la localizzazione del nuovo centro fieristico permanente a servizio della nautica;

Modifica n. 11:

La modifica prevede la riqualificazione e l'adeguamento dello svincolo esistente tra via Dei Lidi, via Indonesia e la S. P. Olbia - Golfo Aranci;

***b) Riqualificazione e razionalizzazione del sistema di collegamento stradale della viabilità primaria esterna con il Comparto SG* ("Tilibas");
(vedi Tav. 4.1)***

MODIFICHE DALLA N. 12 ALLA N. 17

Le modifiche dalla n° 12 alla n° 18 hanno ad oggetto la riqualificazione e l'adeguamento del complessivo sistema di collegamento con la viabilità primaria esterna del comparto SG* (TILIBAS).

Il comparto TILIBAS (SG*) individua un vasto areale già parzialmente edificato, posto a diretto contatto con l'espansione urbana di Olbia e compreso fra il tracciato della linea ferroviaria Olbia-Golfo Aranci e la parte urbana del nuovo asse stradale Olbia-Palau. Il comparto è contenuto all'interno della perimetrazione dell'agglomerato delle attività produttive di Olbia e risulta caratterizzato da un complesso insieme di preesistenze edilizie prevalentemente con funzione residenziale. Il Comparto è stato oggetto di pianificazione attuativa già approvata dal Consorzio e correlate convenzioni urbanistiche stipulate dal Consorzio con le proprietà fondiarie interessate anche a copertura degli oneri finanziari connessi alla realizzazione delle infrastrutture, con l'obiettivo di definire una proposta organica di assetto urbanistico in cui far coesistere il sistema residenziale esistente e l'insieme delle future previsioni insediative.

Le modifiche previste vengono di seguito brevemente descritte:

Modifica n. 12:

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

Modifica n. 13:

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

Modifica n. 14:

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

Modifica n. 15:

Programmazione di una rotatoria di medio diametro che consente il collegamento tra la viabilità interna al comparto SG* (Tilibas) e la viabilità esistente dell'agglomerato industriale in prossimità del comparto DG/1 (ex DG/17) all'altezza della via Libia;

Modifica n. 16:

Programmazione di una rotatoria di medio diametro sull'intersezione tra via Filippine e la strada comunale Cabu Abbas;

Modifica n. 17:

Programmazione di una rampa di collegamento dalla strada Olbia-Arzachena-Palau alla viabilità interna del comparto SG* (Tilibas);

c) Riqualificazione e razionalizzazione del sistema stradale interno dell'Agglomerato Industriale di Olbia;

(vedi Tav. 4.1)

MODIFICHE DALLA N. 18 ALLA N. 38

Modifica n. 18:

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

Modifica n. 19:

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

Modifica n. 20:

Recepimento nel PRI di un tratto di viabilità realizzata nel quadro degli interventi di completamento viario già eseguiti dal CIP Gallura;

Modifica n. 21:

Programmazione di un tratto di strada di collegamento, della lunghezza di circa 140 metri, tra la via Israele e la via Algeria;

Modifica n. 22:

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

Modifica n. 23:

Recepimento nel P.R.I. della viabilità realizzata nell'ambito degli interventi di completamento del sistema viario dell'agglomerato industriale di Olbia già eseguiti dal CIP Gallura, e programmazione di una rotatoria di medio diametro in corrispondenza dell'incrocio tra la via Corea e la via Tanzania;

Modifica n. 24:

Adeguamento della parte terminale della strada senza uscita che si attesta sulla via Arabia Saudita;

Modifica n. 25:

Programmazione di una rotatoria di medio diametro da realizzare sull'intersezione tra la via Corea e la via Capoverde; trattandosi di un'intersezione a raso esistente la scelta tecnica di localizzazione dell'intervento è obbligata e senza valide alternative.

Modifica n. 26:

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

Modifica n. 27:

Adeguamento della parte terminale della strada senza uscita che si attesta sulla via Capoverde;

Modifica n. 28:

Adeguamento della parte terminale della strada senza uscita che si attesta sulla via Corea;

Modifica n. 29:

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

Modifica n. 30:

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

Modifica n. 31:

Recepimento nel PRI della viabilità effettivamente realizzata nell'ambito degli interventi di completamento del sistema viario dell'agglomerato industriale di Olbia eseguiti dal CIP Gallura localizzata in prossimità dei comparti G6 e D1;

Modifica n. 32:

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

Modifica n. 33:

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

Modifica n. 34:

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

Modifica n. 35:

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

Modifica n. 36:

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

Modifica n. 37:

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

Modifica n. 38:

Programmazione di un tratto di viabilità della lunghezza di circa 80 metri, parallela alla via Arabia Saudita;

3.2 RIORDINO CARTOGRAFICO DELLA ZONIZZAZIONE E DEI RELATIVI PARAMETRI EDILIZI ED URBANISTICI NONCHE' REVISIONE DELLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Come già accennato in premessa la presente proposta di variante pianificatoria, considerata la necessità di delineare un assetto urbanistico funzionale rispondente agli effettivi bisogni di valorizzazione del residuo potenziale edificatorio-produttivo dell'agglomerato delle attività produttive, persegue l'obiettivo, attraverso la riorganizzazione dei parametri della pianificazione sia sotto il profilo urbanistico che edilizio gestionale, di un più incisivo sostegno alle esigenze localizzative del sistema imprenditoriale del territorio.

La riorganizzazione delle zonizzazioni territoriali e dei relativi parametri edilizi ed urbanistici nonché l'aggiornamento delle norme tecniche di attuazione possono essere ricondotte principalmente alle seguenti sottocategorie::

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

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

(vedi Tav. 4.2)

MODIFICHE DALLA N. 1 ALLA N. 20

Modifica n. 1:

A seguito della completa attuazione delle opere di urbanizzazione ed infrastrutturazione primaria programmate nel planovolumetrico del comparto ex D1/a è stata prevista la riclassificazione dello stesso come D/G1. Il comparto produttivo è stato altresì ampliato, per una superficie di circa 9.000 mq, con la conseguente riduzione della superficie del comparto D/G3;

Modifica n. 2:

Ampliamento del comparto D/G3 attraverso l'inserimento all'interno dello stesso di attuali aree verdi per una superficie complessiva di circa di 16.440 mq;

Modifica n. 3:

Ampliamento del comparto D/G6 (ex D/G1) attraverso l'inserimento all'interno dello stesso di attuali aree verdi per una superficie di complessiva circa di 12.000 mq;

Modifica n. 4:

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

Modifica n. 5:

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

Modifica n. 6:

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

Modifica n. 7:

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

Modifica n. 8:

Cambio di destinazione d'uso del comparto produttivo D/G9, ubicato lungo la viabilità per Cala Saccaia, nelle seguenti destinazioni:

D2 per una superficie di circa 13.569;

D4 per una superficie di circa 5.493 mq;

D/G1 per una superficie di circa 9.364 mq.

Modifica n. 9:

Riduzione spaziale dell'area di interesse generale denominata G1 (porto industriale), per una superficie di 54.420 mq, e conseguente ampliamento del comparto D4 per una superficie di 17.440 mq in coerenza all'indirizzo assunto dall'Autorità Portuale e dal Comune di Olbia;

Modifica n. 10:

Riduzione dell'area del comparto ex DG/16 per una superficie di circa 23.915 mq e sua riclassificazione come D/G1;

Modifica n. 11:

Cambio di destinazione d'uso di un'area attualmente destinata a verde della superficie di 5.400 mq in zona di interesse generale ad esclusiva iniziativa pubblica (G5);

Modifica n. 12:

Cambio di destinazione d'uso dell'area di interesse generale ex G5 nelle seguenti tipologie urbanistiche:

D1 per una superficie di circa 6.050 mq sul lato sud-est;

D1 per una superficie di circa 971 mq sul lato nord;

D/G1 per una superficie di circa 22.328 mq;

Modifica n. 13:

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

Modifica n. 14:

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

Modifica n. 15:

Stralcio dalla perimetrazione dell'agglomerato industriale dell'attuale comparto di interesse generale e collettivo connesso al sistema produttivo ed economico del settore nautico denominato G7; la pianificazione urbanistica delle aree viene ricondotta allo strumento urbanistico comunale;

Modifica n. 16:

Stralcio dalla perimetrazione dell'agglomerato industriale di una porzione del comparto SG* (Tilibas) della superficie di circa 41.600 mq, caratterizzata da un complesso di preesistenze edilizie con prevalente funzione residenziale; la pianificazione urbanistica delle aree viene ricondotta allo strumento urbanistico comunale;

Modifica n. 17:

Stralcio del comparto D3, situato in prossimità del comparto SG* (Tilibas) della superficie di circa 6.900 mq, caratterizzata da un complesso di preesistenze edilizie con prevalente funzione residenziale; la pianificazione urbanistica delle aree viene ricondotta allo strumento urbanistico comunale;

Modifica n. 18:

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

Modifica n. 19:

Riduzione dell'area del comparto produttivo denominato D/G1 (ex D/G17), per una superficie di circa 4.000 mq e conseguente ampliamento della zona destinata a verde;

Modifica n. 20:

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

Modifica n. 21:

Modifica planimetrica introdotta in esito ad apposita interlocuzione secondo le modalità e le forme della conferenza di servizi (vedi verbale della seduta del 11.10.2010) tra l'Amministrazione Provinciale, il Comune di Olbia e lo stesso Consorzio che hanno convenuto di ridefinire la localizzazione, le caratteristiche geometriche e il dimensionamento delle opere stradali di collegamento viario tra la S.P. 4/M e la zona industriale di Olbia;

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

Vengono di seguito illustrati i contenuti delle nuove Norme Tecniche di Attuazione:

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

Le norme generali di cui al Cap. I sono state completamente aggiornate al fine di renderle coerenti con la legislazione vigente in materia espropriativa. E' stata

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ai fini di un agevole lettura delle variazioni introdotte alle Norme Tecniche di Attuazione allegate alla presente proposta di variante vengono di seguito riportate le tabelle comparative contenenti il testo delle norme vigenti e quello delle norme in variante.

Il Progettista

.....
(Ing. Antonio F. Catgiu)

**TABELLE COMPARATIVE CONTENENTI IL TESTO DELLE NORME
VIGENTI E DELLE NORME IN VARIANTE**