

# COMUNE DI ASSEMINI

PROVINCIA DI CAGLIARI



## PROGETTO GUIDA SA COSTERA "B"

ELABORATI

Relazione tecnica generale e  
norme tecniche d'attuazione

ALLEGATO

**A**

DATA

26 Gennaio 2018

APPROVAZIONI

PROGETTISTI

SCALA

IL TECNICO  
Dott. Ing. Gianluigi Corongiu

COLLABORATORI  
Dott.ssa Arch. Giulia Biancu

Comune di Assemini

## **PROGETTO GUIDA**

ambito di pianificazione integrata Sa Costera B

### **RELAZIONE TECNICA GENERALE**

## **INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED URBANISTICO**

L'ambito di pianificazione integrata "Sa Costera B" interessa le aree "oltre ferrovia" comprese fra la "Pedemontana del Cixerri", l'abitato e l'agro.

La presente proposta di Progetto guida, redatto in coerenza alle norme del P.U.C., del P.A.I. e del P.P.R., contiene lo studio per la redazione di successivi piani attuativi limitatamente all'ambito di pianificazione integrata "Sa Costera B" classificata urbanisticamente zona P.In. 3.

Il territorio preso in esame si sviluppa sull'asse NO-SE ed è stato suddiviso in quattro macro aree o comparti d'attuazione.

L'intero perimetro è delimitato a nord dalla ferrovia e a sud da Via Sa Costera, ad ovest dalla strada di accesso ai parcheggi della Stazione Carmine recentemente realizzata, ad est dalla Strada Provinciale n° 2 denominata "Pedemontana del Cixerri", con una superficie totale di circa 16 ha.

L'area in oggetto, in minima parte edificata, ricade nella sottozona omogenea P.In, cioè ambito di pianificazione integrata per insediamenti residenziali comprendente zone C, G ed S.

Tali programmi di pianificazione per insediamenti prevalentemente residenziali ed a funzioni integrate sono rivolti alla riqualificazione urbana, edilizia ed ambientale di contesti urbani edificati, in parte edificati o da destinare a nuova edificazione. Dal punto di vista formale ed urbanistico classificatorio, gli ambiti di pianificazione integrata, ai sensi del D.A.R.A.S. n. 2266/U del 20/12/1983, includono zone C, D, G e aree S quali standard pregressi delle Zone A e B.

L'ambito di pianificazione integrata Sa Costera B, come ridefinito nel P.U.C. vigente con Determinazione R.A.S. n. 2079 del 12 Agosto 2015, comprende le aree del programma integrato non interessate da aree a pericolosità idraulica perimetrate dal P.S.F.F. della R.A.S. e aree classificate Zona C3. Al fine di garantire il coordinamento attuativo delle diverse zone, il Progetto guida riguarderà l'intero ambito di pianificazione integrata nel rispetto dei parametri urbanistici ed edilizi delle diverse zone urbanistiche interessate: per la zona di trasformazione urbana (C/G) i parametri

di cui all'art. 124 delle Norme Tecniche di Attuazione del Regolamento edilizio comunale, per la zona C3 i parametri stabiliti dall'art. 49 delle Norme Tecniche di Attuazione stabilite dal PUC.

Il Progetto guida è stato elaborato in maniera tale da definire un assetto unitario e integrato dell'intero ambito, delle volumetrie e delle aree a diversa destinazione funzionale, a prescindere dall'ambito di pertinenza delle distinte zone di riferimento.

Le aree oggetto del presente Progetto guida, all'interno del perimetro definito dal P.U.C., costituiscono un ambito di espansione dell'insediamento urbano e sono quindi prive di edificazione, salvo limitati episodi di edificazioni spontanee non inquadrati in una visione coerente da un punto di vista urbanistico. Inoltre, tali aree sono largamente prive di servizi e attrezzature.

La finalità prioritaria del Progetto guida è quella sia di realizzare nuovi ambiti edificatori caratterizzati dalla realizzazione di servizi ed infrastrutture e sia nel contempo riqualificare gli ambiti compromessi.

L'intervento è stato studiato ed elaborato nell'ottica di garantire la sostenibilità delle trasformazioni ed il riequilibrio del deficit degli standard urbanistici (aree classificate Sbpr) rilevati dal P.U.C. nel tessuto urbano del Comune di Assemini.

La pianificazione è stata fortemente concordata con l'Amministrazione Comunale, sia con la parte politica che quella tecnico-amministrativa, nella filosofia dell'ecosostenibilità e della perequazione urbanistica.

Il presente Progetto guida identifica quattro comparti di attuazione, che costituiscono gli ambiti territoriali minimi entro cui l'intervento urbanistico deve essere realizzato in modo unitario da più aventi titolo, attraverso la costituzione di un consorzio e la presentazione di uno strumento urbanistico attuativo.

Nell'elaborazione del Progetto guida sono stati rispettati i criteri della perequazione urbanistica come definitivo al capo VI delle Norme Tecniche d'attuazione del P.U.C..

## I COMPARTI

Come precedentemente accennato tutto la zona omogenea P.In 3 in oggetto, denominata Sa Costera B, è stata suddivisa in quattro comparti d'attuazione.

Il primo comparto, Comparto 1A, comprende a Nord la nuova strada e i parcheggi della “Stazione Carmine” recentemente realizzati dall'amministrazione comunale, ad Ovest è delimitato dalla zona agricola, a Sud confina con il secondo comparto, infine ad Est confina con la zona omogenea B2 congiungendosi con la Via Sonnino.

Tale area confina con quattro lotti edificati in precedenza, da classificarsi come lotti compromessi, così come definiti nell'Art. 129 delle N.T.A. del P.U.C..

Il perimetro del P.In. in sede di Progetto guida è stato ridefinito depurandolo da tali lotti compromessi e, per quanto riguarda il comparto 1A, la sua estensione è di 16.408 mq, comprensiva delle aree bianche e di area derivante da interventi urbanistici pregressi.

Il secondo comparto, Comparto 1B, è costituito da diverse aree, adiacenti sia al comparto 1A che ai predetti lotti compromessi, la sua estensione complessiva è di 2.085 mq., che risulta essere, pertanto, la superficie minima di intervento all'interno del presente Progetto guida.

Il terzo comparto, Comparto 2, adiacente al primo sul perimetro Nord, confina a Sud ed Ovest con la zona agricola ed ad Est si congiunge con la Via Tuveri.

Anche tale area è interessata da un'edificazione precedente che insiste in un lotto classificato come compromesso, così come definito nell'Art. 129 delle N.T.A. ed anch'esso è stato escluso dal perimetro riconfigurato in sede di elaborazione del presente Progetto guida. Il Comparto 2 risulta avere, pertanto, un'estensione di 9.266 mq..

Il quarto comparto, Comparto 3, adiacente al secondo ma separato dalla Via Tuveri, si estende e comprende tutto l'agro dalla ferrovia alla Via Tuveri, delimitato ad Est dalla Strada Provinciale ed ad Ovest dalla zona omogenea B2.

Anche il perimetro del quarto comparto è stato ridefinito e depurato dai lotti compromessi, cioè interessati da edificazioni precedenti, con un'estensione risultante di 126.606 mq..

### Comparto 1A

Il comparto 1A comprende aree con diversi indici territoriali. L'indice territoriale della zona P.In. Sa Costera B è pari a 0,70 mc/mq per quanto riguarda la zona C e 0,26 mc/mq per la zona G; questo comparto è interessato inoltre da una porzione di territorio ricadente in zona C3, con un indice territoriale pari ad 1,3 mc/mq e, per la porzione interessata dalla realizzazione dei parcheggi secondo l'accordo pubblico-privato di cui all'Art. 125 delle N.T.A. del P.U.C., ad 1,5 mc/mq, nonché da una porzione di territorio (area ceduta a titolo gratuito all'Amministrazione per la realizzazione della strada "Stazione Carmine" di cui all'Art. 124 delle N.T.A. del P.U.C.) con un indice territoriale pari a 0,79 mc/mq.

Questo determina un indice territoriale medio maggiore di 0,7 mc/mq e quindi una densità edilizia del comparto maggiore rispetto a quella degli altri tre comparti di attuazioni.

### Comparto 1B

Il comparto 1B comprende aree con indice territoriale pari a 0,70 mc/mq per quanto riguarda la zona C e 0,26 mc/mq per la zona G, eccetto una minima porzione ricadente in zona C3 con un indice territoriale pari ad 1,3 mc/mq.

Nello specifico si tratta di tre porzioni dislocate in distinte aree non contigue tra di loro ed adiacenti al comparto 1A.

La pianificazione è stata condotta in modo tale che, nonostante la frammentarietà del comparto 1B, si venga a ricreare un collegamento organico con la pianificazione adiacente del comparto 1A. Infatti, due delle tre porzioni di territorio interessato dalla pianificazione del comparto 1B sono destinate interamente a cessione per standard urbanistici, in continuità con le aree in cessione del

comparto 1A. Nella residua porzione del comparto in esame si è concentrato l'edificato privato andando a definire un ambito omogeneo di edificazione privata con il comparto 1A.

### Comparto 2

In questo caso il Comparto è definito dall'indice territoriale standard della zona P.In. Sa Costera B di 0,70 mc/mq per la zona C e 0,26 mc/mq per la zona G di conseguenza abbiamo una densità edilizia che potremmo definire media.

### Comparto 3

Anche il Comparto 3 è definito nella sua generalità dall'indice territoriale standard della zona P.In. Sa Costera B di 0,7 mc/mq per la zona C e 0,26 mc/mq per la zona G.

Inoltre, presenta una fascia di rispetto sia verso la ferrovia sia verso la Strada Provinciale definito da un indice territoriale pari a 0,2 mc/mq.

Pertanto, mediando i predetti indici territoriali avremo, nel Comparto 3, un edificato di tipo più estensivo rispetto ai precedenti comparti.

## **IL SOGGETTO PROPONENTE E GLI ATTORI PRINCIPALI**

L'intervento proposto è da riferirsi e inquadrarsi nel contesto dell'accordo pubblico-privato raggiunto tra il Comune di Assemini e il soggetto proponente. In seguito ad un utile interazione e trattativa tra gli attori pubblico e privato, svoltasi nel corso di diversi anni, si è addivenuti all'approvazione del predetto accordo prima con Delibera del Consiglio Comunale di Assemini n° 21 del 1° Ottobre 2013 e poi con la successiva stipula per Atto Pubblico del 21/03/2014, quindi recepito in sede di elaborazione del PUC vigente.

Con tale accordo è stato possibile favorire, con la cessione di aree private altrimenti da rendere oggetto di onerose procedure espropriative da parte dell'Amministrazione Comunale, la realizzazione di un'importante infrastruttura pubblica (strada di accesso e parcheggi Stazione Carmine) funzionale al miglioramento della mobilità sia a livello comunale che di area vasta ed allo stesso tempo incentivare l'iniziativa privata in un'ottica di complessiva riqualificazione dell'area oggetto di trasformazione urbanistica, all'interno di un quadro di regole certe e condivise e di uno sforzo sinergico tra la parte pubblica e quella privata.

Il soggetto proponente del presente Progetto guida è l'Associazione O.A.M.I. Onlus, proprietaria, in origine, del terreno censito al Catasto Terreni al mappale 137 del foglio 45 del Comune di Assemini, ricompresa all'interno del sopra menzionato Comparto 1A del presente progetto guida.

Il predetto mappale 137 è stato frazionato ed ha dato origine a due mappali derivati, di cui uno in capo alla stessa proponente ed il secondo ceduto quindi all'Amministrazione Comunale di Assemini. Tale cessione è stata disposta sulla base del predetto accordo pubblico-privato tra Amministrazione Comunale e soggetto proponente del presente Progetto guida ed era finalizzata all'acquisizione del diritto di proprietà delle aree occorrenti per la realizzazione degli interventi previsti dal progetto per la "Strada di accesso, parcheggio e piazzale al servizio della fermata Carmine" P.O.N. Trasporti 2000-2006. Obiettivo operativo 5.1.1. P.O.R. F.E.R.S. 2007-2013 "Asse attrezzato urbano Elmas Assemini Decimomannu", approvato con Deliberazione Comunale del 01/10/2013. Attualmente l'Amministrazione comunale ha provveduto alla realizzazione delle suddette opere.

L'accordo di cui sopra ha comportato il riconoscimento della volumetria e degli standard afferenti l'immobile ceduto e il loro utilizzo ai fini edificatori nelle aree rimaste di proprietà della proponente e ricadenti nel P.In. Sa Costera B.

L'intervento urbanistico proposto col presente Progetto guida, quindi, è caratterizzato e trae spunto da una sinergia che si esplica in un completamento e riqualificazione del tessuto urbano in connessione ed in corrispondenza all'infrastruttura trasportistica realizzata, determinando uno



sviluppo coerente ed equilibrato del tessuto urbano e riqualificando l'area in termini di servizi ed attrezzature.

## **GLI STANDARD**

Come già accennato, all'interno delle zone P.In. è prevista la cessione di aree denominate Sbpr che costituiscono gli standard urbanistici pregressi delle zone urbanistiche omogenee A e B.

In tal modo si sono determinate importanti cessioni, da considerarsi in qualche modo straordinarie, destinate al verde attrezzato (pari all'80% delle aree a standard Sbpr totali nel rispetto delle N.T.A. del P.U.C.), oltre a quanto previsto in termini di standard ordinari (Decreto Floris).

Per quanto concerne la determinazione degli standard urbanistici ex Decreto Floris si è fatto riferimento alle modalità di dimensionamento determinate nel P.U.C. Vigente (vedasi elaborato P.U.C. D3 Dimensionamento abitativo), che prevedono per le aree in esame una dotazione di standard urbanistici sulla base di un parametro insediativo pari a 150 mc/abitante.

Considerando che la zona P.In. in oggetto, Sa Costera B, confina ed è interessata dalla presenza di importanti infrastrutture di trasporto come la ferrovia, la Strada Provinciale Pedemontana, nonché il cavalcavia al di sopra della linea ferroviaria, si è scelto di posizionare grande parte di tali aree a verde attrezzato in prossimità delle predette infrastrutture, in accordo con le linee di indirizzo proposte dall'Amministrazione Comunale e creando, in questo modo, una barriera verde, visiva ed acustica, tra l'edificato e tali infrastrutture.

Si è inoltre cercato, per quanto possibile, di rendere continue le cessioni destinate a verde attrezzato e quelle per i servizi di interesse comunale S1 ed S2, in modo da permettere una maggiore possibilità di integrazione tra le aree per servizi pubblici e le zone verdi e quindi una maggiore libertà d'azione per l'Amministrazione Comunale nella definizione degli interventi pubblici sulle predette aree S1 ed S2.

Per quanto riguarda le aree oggetto di precedente cessione, fondamentalemente finalizzata alla costituzione del sedime stradale, da parte dei lotti compromessi (già edificati in precedenza) ed esclusi dal perimetro riconfigurato del P.In. in sede del presente Progetto guida, tali aree (denominate Aree Bianche) non sono state computate in termini di superficie territoriale né di volumetria edificabile, e, pertanto, neanche in termini di standard urbanistici a qualsiasi titolo.

Grazie alla notevole estensione delle aree a standard, rispetto all'intero territorio oggetto di pianificazione, l'assetto edilizio urbanistico acquisterà un carattere estensivo, determinando un contesto molto vivibile. Tali aree sono inoltre arricchite dalla presenza di percorsi ciclopdonali al loro interno che si raccordano alle piste ciclabili presenti nella rete viaria.

## **L'ASSETTO IDROGEOLOGICO**

Il territorio del P.In. Sa Costera B ricade pressoché totalmente in un'area a moderato rischio idraulico classificato dal vigente Piano di Assetto Idrogeologico come Hi1.

Allo scopo di impedire l'aggravarsi delle situazioni di pericolosità e di rischio esistenti nelle aree di pericolosità idrogeologica tutti i nuovi interventi previsti dal P.A.I. e consentiti d'attuazione del P.A.I. devono essere tali da non peggiorare in modo significativo le condizioni di funzionalità del regime idraulico del reticolo principale e secondario, non determinare nuovi ostacoli al normale deflusso delle acque con riduzioni significative delle capacità di invasamento delle aree interessate, limitare l'impermeabilizzazione dei suoli e creare idonee reti di regimazione e drenaggi, non incrementando le condizioni di rischio degli elementi vulnerabili interessati, ad eccezione dell'eventuale incremento sostenibile connesso all'intervento espressamente assentito.

Inoltre, come previsto dalle norme d'attuazione del P.A.I., nelle aree di pericolosità idraulica moderata gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono studiati in modo tale da impiegare tipologie e tecniche costruttive capaci di ridurre la pericolosità ed i rischi.

L'intervento proposto è stato concepito in maniera da permettere un deflusso ottimale delle acque meteoriche, disegnando la rete stradale in maniera tale da privilegiare vie di deflusso nella direzione del gradiente altimetrico (ortogonalmente all'asse ferroviario) ed evitare il più possibile la creazione di barriere in tal senso.

Si è prevista inoltre una rete di smaltimento delle acque meteoriche con sezioni che, ad una verifica prudente e ispirata da un principio di precauzione, risultano essere sovrabbondanti e tali da garantire un notevole margine di sicurezza rispetto ai rischi ragionevolmente prevedibili anche in previsione degli eventuali ulteriori carichi idraulici provenienti da aree a monte non ancora urbanizzate.

Inoltre l'intervento è caratterizzato, anche considerata la notevole estensione delle aree verdi, da un indice di permeabilità piuttosto elevato, che complessivamente raggiunge circa il 60% della superficie territoriale.

Le tipologie edilizie previste dal Progetto guida non prevedono e non consentono la realizzazione di piani interrati o seminterrati e prevedono la realizzazione di un basamento al di sopra della linea di campagna in maniera tale da ridurre il rischio di allagamenti nelle unità immobiliari.

Nel Comparto 3, relativamente alle reti di drenaggio delle acque meteoriche, si è considerata la possibilità di innesto di linee di deflusso provenienti da ambiti di intervento a monte del P.In. "Sa Costera B" (P.In. "Cuccuru Macciori" e le sottolottizzazioni esistenti).

## **L'ASSETTO VIARIO E LE RETI TECNOLOGICHE**

La viabilità è stata studiata in maniera tale da garantire un elevato livello di servizio con sezioni notevolmente superiori a quelle della viabilità esistente al contorno e prediligendo l'asse N-S per la maggior parte delle ramificazioni così da assecondare, come già accennato, la naturale pendenza del terreno e ridurre sensibilmente qualsiasi rischio derivato da improvvisi carichi idraulici.

La pianificazione ha tenuto conto delle problematiche idrogeologiche di cui si è già detto, andando a configurare un assetto viario che potremmo definire a pettine, segnando una discontinuità rispetto all'assetto storico dell'abitato di Assemini, caratterizzato da importanti barriere nella direzione Cagliari-Decimomannu (S.S. 130, ferrovia, ecc.).

Tutte le strade in progetto avranno una larghezza che va dai 10 m ai 15 m, comprensiva di marciapiedi da 1,50 m su entrambi i lati e pista ciclabile da 1,5 m nel senso unico e 2,50 a doppio senso, promuovendo pertanto la mobilità ciclopedonale al fine di perseguire il contenimento dell'inquinamento ambientale, il risparmio energetico, la sicurezza dei trasporti ed il miglioramento della qualità della vita.

Queste caratteristiche di progetto hanno lo scopo di creare un nuovo tessuto viario, innovativo rispetto all'intorno adiacente, caratterizzato invece da una viabilità con una importante portata di traffico veicolare, aumentando la vivibilità degli ambienti esterni e rendendo il traffico agevole e sicuro, ed inserendo, nelle strade principali, fasce alberate, in modo da disegnare un ambiente più vivibile e gradevole, ricco di elementi definibili in qualche modo antiurbani (ombra, ossigeno, bellezza), oltre che più sicuro (sezioni stradali larghe e piste ciclabili).

Tale assetto viario determinerà anche un miglioramento della qualità degli immobili; infatti, dagli ambienti interni le costruzioni potranno godere di visuali più ampie e di un elevato apporto di luce e di areazione diretta, grazie alle ampie sezioni stradali ed i conseguenti distacchi.

Per quanto riguarda i singoli comparti di attuazione:

- nel Comparto 1A si accederà dalla Via Sonnino, una strada a doppio senso di marcia con una larghezza totale di circa 10 m e comprensiva di marciapiedi, che verrà raccordata con l'assetto viario in progetto.

Come accennato precedentemente ogni ramo viario possiede marciapiedi di 1,5 m per ogni lato e una sezione stradale a doppio senso di marcia non inferiore a 5,50 m.

In questo comparto l'assetto viario in progetto è stato fortemente condizionato dall'assetto urbanistico esistente caratterizzato dalla presenza di precedenti edificazioni che si sviluppa nel seguente modo:

a seguire il primo tratto dopo la Via Sonnino, avremo un ramo rettilineo di 10 m di larghezza a servizio dell'edificato residenziale; le aree per i servizi connessi con la residenza e quelle per i servizi generali saranno collegato alla via Sa Costera e alla strada di accesso ai parcheggi "Stazione Carmine"; il ramo che si raccorda con il Comparto 2 avrà una larghezza di 11,5 m, comprensiva di pista ciclabile; infine il ramo che "scende" verso la zona agricola avrà una larghezza di 15 m comprensiva non solo di pista ciclabile ma anche di fascia alberata.

Nel Comparto 1A gran parte delle aree su cui sarà realizzata l'infrastruttura stradale, benché formalmente appartenenti ai diversi proprietari, sono già da tempo al di fuori delle recinzioni esterne dei lotti ed adoperate come vie di passaggio ad uso pubblico.

Si è inoltre prevista, in accordo con la committenza e con una intensa attività di accordo con l'Amministrazione, la possibilità di cedere all'Amministrazione Comunale, il terreno di proprietà della proponente, costituito dalla residua porzione del mappale 1253 avente destinazione agricola, adiacente al P.In. in esame, al fine di consentire che l'Amministrazione comunale possa successivamente realizzare un raccordo con la viabilità periurbana esistente (Via Sa Costera) ed, inoltre, realizzare, nella residua cessione di terreno agricolo, un parco urbano di quartiere che vada a ricollegarsi all'adiacente area a verde attrezzato di lottizzazione. In alternativa l'Amministrazione comunale potrà decidere di optare per la creazione di orti urbani.

- il Comparto 1B è costituito da diverse aree adiacenti al comparto 1A ed è servito, per quanto riguarda l'assetto viario, dalla rete stradale del predetto comparto 1A, salvo un piccolo tratto in prolungamento a servire la sola zona destinata a residenza privata, servizi connessi con la residenza e servizi generali.

- il comparto 2 è interessato da una sola edificazione precedente, che si affaccia direttamente sulla Via Tuveri, ed è, come abbiamo visto, caratterizzato da una "media" densità edilizia e da una

estensione piuttosto limitata; questo ha determinato un assetto viario limitato (per estensione), comprensivo, anche in questo caso, di viabilità ciclopedonale.

- il comparto 3 è per estensione il più importante, caratterizzato da un basso indice fondiario e da limitate edificazioni pregresse collocate per lo più sul perimetro del P.In. in esame.

Questo ha permesso di progettare un assetto viario con numerose e ampie ramificazioni per la maggior parte avente una larghezza di 15 m, tale da poter ospitare piste ciclabili e fasce alberate.

Per quanto riguarda le reti tecnologiche idrica, fognaria acque nere, fognaria acque bianche ed illuminazione pubblica si rimanda allo specifico elaborato grafico.

Le reti elettrica e telefonica saranno ricomprese nella carreggiata stradale (elettrica) e nei marciapiedi (telefonica) e saranno realizzate sulla scorta delle indicazioni di dettaglio fornite in fase esecutiva dalle aziende fornitrici e distributrici, anche in considerazione dell'evoluzione delle tecnologie esistenti al momento della realizzazione.

## **TIPOLOGIE EDILIZIE E PARAMETRI EDILIZI ED URBANISTICI**

Come precedentemente accennato nel capitolo dei comparti d'attuazione ogni comparto è definito da un indice territoriale medio diverso che abbiamo già visto da dove origina.

Questo ha chiaramente comportato l'utilizzo di diverse tipologie e parametri edilizi a seconda del comparto d'appartenenza, definendo un lotto minimo comune per il Progetto guida proposto pari a mq. 100.

Le tipologie edilizie del Comparto 1A previste sono a schiera e a torre per la parte residenziale, a torre o corpo unico per le aree commerciali, per servizi connessi con la residenza e volume pubblico.

Le tipologie edilizie del Comparto 1B previste sono a torre in aderenza per la parte destinata a residenza privata, servizi connessi con la residenza e servizi generali, isolata per le aree destinate ad edilizia residenziale pubblica e volume pubblico.

Nel Comparto 2 la tipologia edilizia utilizzata è quella a schiera per quanto riguarda l'edilizia residenziale privata, a torre per quella pubblica, a torre o corpo unico per le aree commerciali, per i servizi connessi con la residenza e volume pubblico.

Nel Comparto 3, considerata una progettazione urbanistica di tipo estensivo, con indici fondiari decisamente inferiori agli altri comparti, la tipologia è isolata per la parte residenziale, a torre o corpo unico per le aree commerciali, per i servizi connessi con la residenza, per il volume pubblico e per l'edilizia residenziale pubblica.

L'analisi delle caratteristiche dimensionali dei lotti e la necessità di utenza hanno determinato sia l'organizzazione spaziale degli esterni che l'organizzazione funzionale degli interni di ogni unità abitativa e commerciale.

Nella definizione e nel posizionamento delle tipologie edilizie sono stati rispettati, per quanto possibile, i principi dell'architettura bioclimatica, quali la regolazione climatica naturale, il mantenimento della permeabilità dei suoli, l'utilizzo di fonti energetiche naturali e rinnovabili.

Pertanto le finiture ed i materiali da utilizzarsi nell'edificazione dovranno permettere la migliore sostenibilità dell'involucro e, per quanto riguarda gli impianti, si dovranno installare impianti per la generazione di calore ed elettricità da fonte rinnovabile (prevalentemente da fonte solare).

Per quanto riguarda i parametri edilizi ed urbanistici definiti nel R.E. e nella N.T.A. del P.U.C. si rimanda a tali prescrizioni.

## **TRASFERIMENTO DI VOLUMETRIA TRA COMPARTI**

E' ammessa la possibilità, anche facendo riferimento ai principi della perequazione urbanistica, di stipulare convenzioni o accordi in materia di trasferimento di cubatura così come disciplinato in norme nazionali e regionali.

Tali accordi potranno prevedere la cessione di volumetria, in sede di piano attuativo, sia all'interno di uno stesso comparto sia tra diversi comparti all'interno del progetto guida, fermo restando l'obbligo della dotazione degli standard urbanistici connessi alle predette cessioni di volumetria.

## **INTERFERENZE CONSORZIO DI BONIFICA DELLA SARDEGNA MERIDIONALE**

Per quanto riguarda le modalità di superamento delle interferenze con le reti irrigue del Consorzio di Bonifica della Sardegna Meridionale, si è constatata, all'interno del Comparto 3 del presente Progetto guida, alcune condotte preesistenti, che potranno essere in parte dismesse in quanto non più utili all'irrigazione delle ex aree agricole, mentre, per quanto riguarda una condotta che attraversa il Comparto 3 per proseguire nelle aree agricole adiacenti, risulta essere ubicata in corrispondenza di una sede viaria di progetto e potrà essere quindi mantenuta senza determinare interferenze.

## **INSERIMENTO AREA DERIVANTE DA INTERVENTI URBANISTICI PREGRESSI**

Successivamente alla stesura iniziale della proposta del Progetto guida si è verificata l'opportunità, viste le indicazioni fornite dall'Amministrazione Comunale di Assemini, di inserire, nel suddetto Progetto, un'area ricadente all'interno di un piano attuativo ubicato in località Sant'Andrea, confinante con la Strada Statale 130, distinta al catasto terreno al Foglio 25 di Assemini Mappale 1912, avente superficie pari a 310 mq.



Tale area, sulla scorta delle indicazioni fornite dall'Amministrazione comunale di Assemini, non risulta essere stata utilizzata per quanto riguarda le connesse volumetrie, mentre per quanto riguarda gli standard urbanistici essa è già stata ceduta all'Amministrazione comunale che la sta già utilizzando come verde attrezzato (vedasi di seguito la foto aerea). Pertanto, si è considerato, su istanza della proprietà, di includere le volumetrie e gli standard urbanistici afferenti a tale area all'interno del Comparto 1A del Progetto guida.

La volumetria potrà essere realizzata nel lotto L1Ar3 già individuato negli elaborati grafici all'interno del Comparto 1A del Progetto guida, mentre la superficie sarà computata nelle aree da cedere all'Amministrazione Comunale per standard urbanistici e nello specifico come standard S3 dedicato al Verde pubblico.



Comune di Assemini

## PROGETTO GUIDA

ambito di pianificazione integrata Sa Costera B

**NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE**

## **INDICE**

ART. 1 - PRESCRIZIONI GENERALI

ART. 2 - DESTINAZIONE D'USO DEGLI EDIFICI

ART. 3 - EDIFICAZIONE

ART. 4 - PLANOVOLUMETRICO

ART. 5 – DISTACCHI

ART. 6 - ALTEZZE DEGLI EDIFICI E COPERTURE

ART. 7 - AREE DESTINATE A VERDE PUBBLICO

ART. 8 - OPERE DI URBANIZZAZIONE

ART. 9 – PEREQUAZIONE ONERI DI URBANIZZAZIONE

ART. 10 - DISPOSIZIONI FINALI

## ART. 1 - PRESCRIZIONI GENERALI

L'area interessata dal Progetto Guida è quella dell'ambito di pianificazione integrata "Sa Costera B" interessante le aree "oltre ferrovia" comprese fra la "Pedemontana del Cixerri", l'abitato e l'agro.

L'ambito di pianificazione integrata Sa Costera B, come ridefinito dal P.U.C. vigente con Determinazione R.A.S. n. 2079 del 12 Agosto 2015, comprende le aree del programma integrato non interessate da aree a pericolosità idraulica perimetrata dal P.S.F.F. della R.A.S. e aree classificate Zona C3.

Il Progetto Guida viene attuato nel rispetto delle norme e delle prescrizioni definite dal P.U.C. Vigente del Comune di Assemini.

Per quanto non specificato o modificato con le presenti norme, le edificazioni e le sistemazioni esterne previste nel Progetto Guida, dovranno uniformarsi alle prescrizioni contenute nel P.U.C. Vigente.

## ART. 2 - DESTINAZIONE D'USO DEGLI EDIFICI

Le destinazioni d'uso degli edifici previsti nel Progetto Guida sono quelle ammesse dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.U.C..

## ART. 3 - EDIFICAZIONE

L'area interessata dal progetto guida è suddivisa in quattro comparti.

L'edificazione dovrà tenere conto delle indicazioni planovolumetriche rappresentate negli elaborati del progetto guida come base dei criteri di progettazione.

E' ammesso l'accorpamento di singoli lotti nel rispetto dei parametri edilizi ed urbanistici e delle prescrizioni generali del progetto guida.

E' ammessa la possibilità, anche con riferimento ai principi della perequazione urbanistica, di stipulare convenzioni o accordi in materia di trasferimento di cubatura così come disciplinato in norme nazionali e regionali.

L'edificazione dovrà essere contenuta entro le linee di massimo ingombro (perimetro inscritto) indicate negli elaborati grafici del Progetto Guida. Per i tipi edilizi la volumetria massima è fissata dalle tabelle dei parametri urbanistici del Progetto Guida.

Le tipologie edilizie rappresentate negli elaborati grafici del Progetto Guida hanno carattere indicativo.

## ART. 4 - PLANOVOLUMETRICO

La composizione planovolumetrica rappresentata negli elaborati grafici del Progetto Guida ha carattere vincolante nei limiti e nelle prescrizioni di seguito illustrate:

✓ la destinazione d'uso nei limiti previsti dalle norme del P.U.C. e dagli elaborati del Progetto Guida;

✓ l'altezza massima degli edifici;

✓ la distanza minima dai confini e dagli altri edifici;

✓ la dotazione minima delle aree pubbliche e/o di uso pubblico, coperte e scoperte.

La composizione planovolumetrica ha carattere indicativo per quanto riguarda la suddivisione delle unità abitative interne ai lotti, la larghezza e la lunghezza degli edifici, nei limiti predetti.

## ART. 5 – DISTACCHI

La distanza fra pareti di edifici si misura sulla retta orizzontale che individua la distanza minima fra le relative superfici coperte dei fabbricati.

Ai fini della valutazione delle distanze, per parete dell'edificio si intende:

- la parete ideale posta a chiusura della superficie coperta dell'edificio;
- le pareti di altezza superiore a 3,00 (mura di fabbrica).

Fra le pareti degli edifici devono osservarsi le prescrizioni che seguono.

1. Edifici con fronti paralleli che si fronteggiano in cui nelle porzioni contrapposte non esistano finestre

a) distacco minimo di 5 ml fra le pareti (in tal caso successivamente non sarà possibile aprire finestre).

I distacchi del presente articolo si applicano anche fra pareti dello stesso edificio.

Le distanze minime fra fabbricati devono essere osservate anche quando siano interposte zone destinate alla viabilità a fondo cieco al servizio dei singoli edifici (strade private) ovvero aree di proprietà di terzi.

La distanza dal confine si misura sulla retta orizzontale che individua la distanza minima tra la linea di confine del lotto urbanistico netto prospiciente spazi privati e il fabbricato.

1. Lotto limitrofo inedificato

E' ammessa:

a) la costruzione in distacco dal confine alla distanza di almeno 5,00 ml

2. Lotto limitrofo edificato a confine

E' ammessa:

a) la costruzione in aderenza lungo il confine estesa a tutto il corpo di fabbrica;

b) la costruzione in distacco nel rispetto delle norme che regolano le distanze fra costruzioni.

3. Lotto limitrofo edificato in distacco dal confine a distanza non inferiore a 5,00 ml

E' ammessa:

a) la costruzione in distacco dal confine mantenendo dal confine medesimo la distanza

minima di 5,00 ml;

La distanza dal confine si misura sulla retta orizzontale che individua la distanza minima tra la linea di confine del lotto urbanistico netto prospiciente le aree destinate a viabilità e parcheggi e il fabbricato.

E' ammessa:

a) la costruzione in distacco dal confine alla distanza di almeno 2,00 ml.

#### ART. 6 - ALTEZZE DEGLI EDIFICI E COPERTURE

L'altezza massima degli edifici è fissata a 10,50 m dal piano di campagna come prescritto dal P.U.C. vigente.

Non sono ammessi piani interrati e l'estradosso del primo piano di calpestio deve essere realizzato ad una quota minima di 40 cm dal piano di campagna.

Il rapporto di copertura massimo ammissibile è di 0,40 mq/mq.

L'indice di permeabilità minimo ammissibile è pari al 50% della superficie fondiaria.

#### ART. 7 - AREE DESTINATE A VERDE PUBBLICO

Ogni intervento di piantumazione dovrà prevedere l'uso di specie vegetali che dimostrino un buon adattamento all'ambiente urbano e siano preferibilmente caratteristiche del luogo.

Le aree a verde pubblico dovranno essere sistemate a verde calpestabile con elementi di arredo urbano ed alberature.

L'Amministrazione Comunale potrà dare in concessione a privati cittadini porzioni di aree destinate a verde pubblico per la realizzazione di orti urbani.

#### ART. 8 - OPERE DI URBANIZZAZIONE

Le opere di urbanizzazione previste dal Progetto Guida verranno precisate in sede di Piano di Lottizzazione nonché di progetto definitivo ed esecutivo delle medesime.

Sono considerate opere di urbanizzazione:

- viabilità stradale
- verde pubblico attrezzato;
- parcheggi di superficie;
- percorsi pedonali pubblici su marciapiede;
- percorsi ciclabili;
- reti tecnologiche (idrica, fognaria acque nere, fognaria acque bianche, illuminazione pubblica, elettrica, telefonica) e relativi allacciamenti.

Nella sistemazione delle aree pubbliche o di uso pubblico deve essere garantita la possibilità per le persone disabili di accedere e fruire degli spazi urbani così come previsto dalla normativa vigente per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

#### ART. 9 – PEREQUAZIONE ONERI DI URBANIZZAZIONE

In ossequio ai principi generali della perequazione urbanistica, le opere di urbanizzazione che vadano a servire o collegare anche indirettamente la viabilità di un comparto edificatorio (o di un piano di lottizzazione ricompreso nello stesso comparto) alla viabilità comunale, per il tramite della rete viaria di un altro comparto (o di un piano di lottizzazione ricompreso nell'altro comparto), dovranno essere poste a carico del comparto servito per la parte di rete viaria utile al comparto servito ed in proporzione alle volumetrie edificabili dei comparti coinvolti.

Per opere di urbanizzazione di cui al comma precedente si intendono sia quelle relative alla viabilità stradale e ciclopedonale sia le annesse reti tecnologiche (rete fognaria acque nere, rete fognaria acque bianche, rete idrica, impianto di illuminazione pubblica, rete elettrica e telefonica).

I suddetti oneri saranno quantificati sulla scorta del vigente prezzo regionale per le opere pubbliche al momento del convenzionamento del comparto servito e dovranno essere corrisposti all'Amministrazione comunale in sede di convenzionamento.

L'Amministrazione comunale potrà prescrivere, in luogo degli oneri di cui al periodo precedente, la realizzazione di opere pubbliche o standard urbanistici ulteriori rispetto a quelli previsti ordinariamente dalle norme e dagli strumenti urbanistici vigenti.

#### ART. 10 - DISPOSIZIONI FINALI

Per quanto non specificato e/o modificato dalle presenti norme e dagli elaborati del Progetto Guida valgono le prescrizioni delle leggi e regolamenti vigenti e del P.U.C. del Comune di Assemini.