



# COMUNE DI PALAU

## Provincia Olbia - Tempio

### RETTIFICA VARIANTE AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE DI PUNTA SARDEGNA RELATIVA ALLE OPERE DI URBANIZZAZIONE

**IL SINDACO**

FRANCESCO GIUSEPPE MANNA

**IL PROGETTISTA**

ING. CLAUDIA FRANCO

**IL RESPONSABILE SETTORE URBANISTICA**

ING. NICOLA RUSSO



**ALL.B**

**Relazione tecnica illustrativa**

FILE:		SCHEDA:		SCALA:	
				-	A4
3					
2	REVISIONE 2	11.2021	FRANCO	DEMONTIS	FRANCO
1	REVISIONE 1	09.2020	FRANCO	DEMONTIS	FRANCO
0	EMISSIONE PER APPROVAZIONE	06.2011	FRANCO	DEMONTIS	FRANCO
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Il presente progetto è il frutto del lavoro dei professionisti incaricati. A termine di legge tutti i diritti sono riservati.  
E' vietata la riproduzione in qualsiasi forma senza autorizzazione dei progettisti

**COMUNE DI PALAU**  
Provincia di Olbia Tempio

**RETTIFICA VARIANTE AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE DI  
PUNTA SARDEGNA RELATIVA  
ALLE OPERE DI URBANIZZAZIONE**

**RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA**

## SOMMARIO

<b>1.2 BREVE INQUADRAMENTO TERRITORIALE E STORICO.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 RICOSTRUZIONE CRONOLOGICA DALLA STIPULA DELLA CONVENZIONE AD OGGI.....</b>	<b>4</b>
<b>2.0 INFRASTRUTTURE IN OGGETTO .....</b>	<b>9</b>
2.1    PRECISAZIONI DI NATURA TECNICA.....	9
2.1.1    OPERE CONFORMI ALLA CONVENZIONE E AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE .....	9
2.1.2    OPERE NON CONFORMI ALLA CONVENZIONE E AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE MA FUNZIONALI.....	10
2.1.3    REALIZZAZIONE OPERE MANCANTI.....	10
2.1.4    OSSERVAZIONI RELATIVE LA VIABILITA' E PARCHEGGI.....	10
2.2    INTERVENTI PREVISTI IN VARIANTE.....	11
<b>3.0 STIMA DEI COSTI.....</b>	<b>12</b>
<b>4.0 QUADRO ECONOMICO.....</b>	<b>13</b>
<b>5.0 TABELLE RIASUNTIVE .....</b>	<b>14</b>
<b>6.0 CONCLUSIONI.....</b>	<b>15</b>

## 1.2 BREVE INQUADRAMENTO TERRITORIALE E STORICO

Il Comune di Palau è situato nella zona Nord-Orientale della Sardegna, in posizione antistante al Comune di La Maddalena e ad una distanza di circa 40 km da Olbia, 30 Km dalla Costa Smeralda e 20 Km da Santa Teresa di Gallura.

Il suo territorio si estende su una superficie pari a 44 Km<sup>2</sup> e si affaccia sul mare per una lunghezza di circa 25 Km, partendo dall'estremo della spiaggia denominata “Porto Liscia”, ubicato a Nord-Ovest, sino a giungere al Golfo delle Saline, ubicato a Sud – Est.

Lo strumento urbanistico vigente è il programma di fabbricazione e lo stesso contempla varie porzioni di territorio identificate come zone “F” (*insediamenti turistici di tipo prevalentemente stagionale*), nelle quali, negli anni trascorsi, vi sono state diverse iniziative immobiliari da parte di singoli proprietari terrieri e/o operatori economici e/o distinti soggetti proprietari, che su tali aree edificabili hanno stipulato e contratto singoli accordi con il Comune (lottizzazioni), per definirne lo sviluppo.

Un esempio di tali iniziative è certamente il comprensorio di Punta Sardegna ubicato sul lato Nord-Est, in posizione antistante al parco nazionale dell'arcipelago della Maddalena. Distanza dal centro urbano di Palau circa 3 Km, è formato da strutture di tipo turistico, residenziale-commerciale, che si sviluppano su una superficie territoriale di Mq. 1.415.500,00 e una superficie fondiaria di Mq. 647.000,00. Dal punto di vista turistico, il comprensorio è invece conosciuto con la denominazione di “Porto Rafael”.

L'insediamento fu ideato e fondato dal conte spagnolo Rafael Neville Di Berlanga e del Duero che, intorno agli anni 1960, acquistava da Giovanni Cudoni un fondo di terreno, dando così vita alla prima iniziativa turistica dell'intera Gallura, che oggi appunto porta il suo nome. Iniziò così l'afflusso di suoi amici desiderosi anche essi di possedere una casa in quel luogo, tra i quali anche la società Anglo Italiana della Punta Sardegna, la quale, su indicazione dello stesso conte Neville, acquisiva i restanti terreni a partire dal 1963.

Dal 1963 al 1967 venivano pertanto venduti singoli lotti da parte della società Angolo Italiana della Punta Sardegna S.p.A., sui quali, poi, i vari proprietari realizzavano la costruzione delle relative unità immobiliari per civile abitazione, previa richiesta di licenza edilizia, ad intervento diretto, da parte del Comune di Palau.

Con il subentro della Legge n.765 del 1967, nota come **“Legge Ponte”**, e della successiva adozione del Programma di Fabbricazione (Delibera Consiliare n.24 del 19 Aprile 1970), per le zone in espansione, diventava obbligatorio dotarsi di piani particolareggiati (Piano di Lottizzazione). Così il 03 giugno 1976, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 1, veniva approvato lo schema di convenzione relativo al Piano di Lottizzazione denominata “Punta Sardegna” ed il relativo progetto di Lottizzazione, per poi giungere in data 15 giugno 1977 alla sottoscrizione della scrittura privata autenticata difronte al Notaio Dott. Emilio Acciaro di La Maddalena, tra l'allora Sindaco del Comune e i singoli lottizzanti (Anglo Italiana della Punta Sardegna S.r.l. più altri ottantuno proprietari).

Nel comprensorio, va altresì rilevato, sono storicamente presenti, a far data dal 1889-1891 in poi, anche varie strutture e beni militari/demaniali ubicate in posizioni sparse, anche fronte mare, e regolarmente individuate e censite nel nuovo Piano Utilizzo dei Litorali (PUL), quali: strade, fortificazioni, caserme, magazzini, terreni, banchine (pontili), ecc.

Oggi il comprensorio turistico è caratterizzato da: una pubblica piazza che si affaccia direttamente sul mare, una seconda pubblica piazza ubicata in aderenza alla Chiesa di Santa Rita, una terza pubblica piazza ubicata nella parte centrale del comprensorio, una struttura adibita a porto turistico denominata la marina di Porto Rafael. Inoltre vi sono oltre 534 unità abitative (*di cui circa 301 ville monofamiliari o bifamiliari e oltre 233 appartamenti e/o villette a schiera ubicati in strutture condominiali*), varie attività commerciali e di servizi, strutture sportive, nonché ampie zone di verde. Tale comprensorio può ospitare a pieno regime oltre 2.136 presenze settimanali.

## 1.2 RICOSTRUZIONE CRONOLOGICA DALLA STIPULA DELLA CONVENZIONE AD OGGI

Preliminarmente si ribadisce che già prima della stipula della convenzione tra il Comune di Palau e gli aventi diritto/proponenti il progetto di lottizzazione, risalente al 15 giugno 1977, in realtà esistevano:

- diverse unità immobiliari in numero di circa 147 ville singole, oltre complessi residenziali comprensivi di attività terziarie;
- metri quadri 83.632,97 di strade già realizzate nell'ambito del primo intervento preesistente alla lottizzazione, comprese le strade militari;
- infrastrutture militari, quali ad esempio le strade principali di penetrazione all'intero comprensorio nonché di accesso ai vari beni demaniali, denominate Arteria Militare Palau-Monte Altura-Punta Sardegna-Talmone (*si precisa che i metri quadri di tali strade rientrano comunque nel conteggio sopra riportato e pari a mq 83.632,97*);
- condutture idrica, elettrica e telefonica;
- le tre Piazze Pubbliche;
- la Chiesa;
- la Marina di Porto Rafael;
- gli accessi alle singole spiagge;
- diverse banchine (pontili) militari di attracco per le imbarcazioni.

Detto ciò, occorre precisare che la lottizzazione di Punta Sardegna non si è mai perfezionata per inadempienze varie che hanno generato, negli anni, vari contenziosi amministrativi, sino a giungere alla recentemente ordinanza emessa dal TAR Sardegna Sez. II n. 591 in data 13 agosto 2021, che ha altresì fornito ulteriori elementi di interpretazione sulla precedente sentenza n. 187/2010.

**Il Comune di Palau, al fine pertanto di trovare una soluzione possibilmente condivisa tra le parti, ha redatto la variante di che trattasi.**

Per le citate ragioni, risulta opportuno effettuare un excursus cronologico degli eventi che hanno portato all'emissione della citata ordinanza come di seguito riportato:

➤ In data **06.02.1976** veniva emanato il Decreto Assessoriale (Settore Urbanistica della Regione Sardegna) n. 74 con il quale veniva autorizzata l'edificazione di complessivi mc 93.988,00, oltre i 58.855,00 mc già prima realizzati, per la realizzazione complessiva della lottizzazione di "Punta Sardegna", prevedendo una cessione in favore del Comune di Palau di opere di urbanizzazione per complessivi mq 309.880,00 di cui 72.946,00 per strade, mq 28.948,00 per attrezzature di interesse comune e 207.986 mq per spazi pubblici e verde attrezzato.

Nelle opere di urbanizzazione da cedere al comune venivano erroneamente inserite e fatte ricomprendere anche strade e siti militari e/o beni demaniali, oltre alle infrastrutture, già precedentemente rilevate, al servizio dei molteplici immobili presenti prima della sottoscrizione di lottizzazione.

➤ In data **03.06.1976**, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 1, veniva approvato lo schema di convenzione relativa al Piano di Lottizzazione denominato "Punta Sardegna" ed il relativo progetto di lottizzazione, mentre in data 15 giugno 1977 al Rep. 6928 veniva stipulata la convenzione innanzi al Notaio Dott. Emilio Acciaro di La Maddalena, registrata a Tempio Pausania il 09 gennaio 1978, n°101, mod.2, vol. 115 e trascritta a Tempio Pausania il 20 gennaio 1978. La citata convenzione, composta da 18 articoli, disciplinava tutti i rapporti tra il Comune di Palau e gli intervenuti/proponenti il progetto di lottizzazione.

In particolare, la citata convenzione dava atto dei seguenti aspetti:

- a) i lottizzanti assumevano l'impegno verso il Comune di Palau di attuare la lottizzazione di che trattasi dei terreni estesi catastalmente complessivamente Ha 141,50 (1.415.000 mq) di cui Ha 69,33 (693.286,00 mq) per comparto;
- b) a monte della vendita dei lotti edificabili individuati dal piano di lottizzazione, il Direttore Lavori delle opere di urbanizzazione, congiuntamente all'Ufficio Tecnico Comunale,

*avrebbe dovuto determinare i confini dei lotti stessi, delle strade interne alla lottizzazione e degli spazi destinati ad uso pubblico mediante apposizione di termini inamovibili come indicato nel particolare allegato al piano di lottizzazione;*

c) all'art. 4 venivano individuate in termini di quantità le seguenti aree:

- ✓ per edificazione privata mq 268.815,00 e mc 101;
- ✓ per standards mq 309.880,00 di cui mq 28.948,00 per attrezzature di interesse comune, mq 207.986,00 per spazi pubblici attrezzati a parco, gioco e sport, mq 72.946,00 per parcheggi pubblici e viabilità;

*Nel citato articolo venivano altresì individuate qualitativamente le opere di urbanizzazione da eseguire:*

- ✓ rete stradale pubblica o privata di lottizzazione;
- ✓ rete di distribuzione dell'energia elettrica;
- ✓ rete di distribuzione idrica;
- ✓ rete fognaria ed autonomo impianto di depurazione e smaltimento;
- ✓ rete di illuminazione pubblica;
- ✓ canalizzazione per la distribuzione telefonica;
- ✓ parcheggi pubblici e spazi di sosta e manovra;
- ✓ verde pubblico attrezzato.

d) all'art. 5 veniva stabilito che le aree destinate al verde pubblico, viabilità, sosta pubblica, attrezzature per complessivi mq 309.880,00 venivano trasferite con la citata convenzione stessa e nell'ambito dell'esecuzione della convenzione in piena proprietà al Comune al prezzo di lire 100 (lire cento), entro un mese dalla richiesta del Comune;

e) all'articolo 6) veniva stabilito che i lottizzanti si obbligavano alla realizzazione a regola d'arte ed a loro esclusiva cura e spesa di tutte le opere di urbanizzazione primaria: strade, rete idrica di distribuzione di acqua per usi civili all'interno della lottizzazione e di allaccio alle condotte principali con le caratteristiche di massima indicate nella tavola allegata alla convenzione numero 14, opere di fognatura e impianti di depurazione, rete di distribuzione dell'energia elettrica per uso privato e pubblico, sistemazione degli spazi di sosta e parcheggio, sistemazione del terreno da destinare a verde pubblico, precisando che i costi di manutenzione sarebbero stati a carico del Comune dal trasferimento in favore dello stesso di dette opere;

f) l'articolo 7) contemplava l'obbligo in capo ai lottizzanti di eseguire le citate opere di urbanizzazione nel termine massimo di 10 anni salvo proroga che avrebbe potuto essere accordata dal Consiglio Comunale;

g) l'articolo 8) prevedeva che tutte le citate opere di urbanizzazione sarebbero state eseguite sotto l'osservanza del Direttore Lavori e sotto la sorveglianza dell'Ufficio Tecnico Comunale ed il trasferimento materiale sarebbe avvenuto non appena intervenuto il collaudo delle stesse e comunque entro e non oltre dieci anni dalla data della presente convenzione;

h) l'articolo 10) prevedeva a garanzia del puntuale adempimento da parte dei lottizzanti di tutte le obbligazioni assunte con la sottoscrizione della citata convenzione la stipula di una polizza fidejussoria per un importo di £ 549.101.500,00 pari al 100% del costo stimato per le opere di urbanizzazione da eseguirsi e relativa trasmissione della stessa al Comune di Palau;

- in data 17.07.1979 il progetto relativo alle opere di urbanizzazione riceveva parere favorevole dalla Soprintendenza BB.AA. di Sassari e Nuoro (nota prot. n. 3892), con la seguente prescrizione: "l'approvazione è data a condizione che la larghezza delle strade interne alla lottizzazione non superino i ml 4 ... Eventuali maggiori larghezze stradali dovranno essere preventivamente approvate da questa Soprintendenza";
- In data 30.07.1979 veniva rilasciata dal Comune di Palau la concessione edilizia n. 78/79 per l'esecuzione delle già menzionate infrastrutture in favore della società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A., che l'aveva richiesta nella sua qualità di soggetto colottizzante. Gli interventi di realizzazione venivano curati dalla citata società anche nell'interesse degli altri lottizzanti;
- in data 20 marzo 1982 Anglo Italiana Punta Sardegna S.p.A. a sua volta affidava al Comitato Dei Garanti, comitato costituito ad hoc, la funzione di raccogliere i fondi dai singoli lottizzanti, per poi realizzare i lavori, gestirli, controllare, dare consulenza, emettere i

- pagamenti alle imprese per le opere eseguite e nominare i tecnici necessari per la direzione lavori e per intrattenere i rapporti con il Comune di Palau;
- In data **01.01.1987** veniva presentato al Comune di Palau il progetto per il completamento della rete idrica e per la realizzazione dell'impianto di depurazione a servizio della lottizzazione stessa e quindi veniva rilasciata l'ulteriore concessione edilizia n.24/87;
  - In data **19.06.1987** veniva acquisita al protocollo generale del Comune di Palau (numero 3333), la comunicazione da parte della società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A. nella quale si attestava l'ultimazione delle opere di urbanizzazione. Il Comune di Palau incaricava pertanto l'ingegnere Pietro Stangoni al fine di effettuare l'accertamento delle opere di urbanizzazione eseguite e dall'esame venivano riscontrate delle difformità sulle opere eseguite, aspetto che veniva comunicato alla società Anglo Italiana S.p.A. della Punta Sardegna con nota prot. n.3026 del 26 maggio 1988.
  - In data **11.10.1988**, con nota prot. n. 5711, si richiedeva alla società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A. la sospensione dei lavori di realizzazione del depuratore di cui alla concessione edilizia n.24/87, segnalando che l'Amministrazione aveva intenzione di costruire l'impianto con una diversa ubicazione;
  - In data **12.11.1988**, con Delibera di Consiglio Comunale n.98, veniva rinnovata la convenzione sottoscritta con il Comune di Palau in data 15 giugno 1977 e relativa al Piano di Lottizzazione denominato "Punta Sardegna", come da istanza della società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A.;
  - In data **04.04.1990** l'Assessorato all'Urbanistica della Regione Sardegna, con nota prot. n. 504/U, comunicava al Comune di Palau la rettifica sulla cubatura totale autorizzata nell'ambito del piano di lottizzazione di cui trattasi, riducendola a mc 93.988,00, rispetto ai 101.205,00 mc previsti nella convenzione datata 15 giugno 1977;
  - In data **26.11.1994** il comitato dei garanti cessava di esistere e le funzioni svolte dal citato comitato ritornavano in capo alla sola società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A.;
  - In data **29.07.1999** il tecnico collaudatore, ingegnere Franco Pintus, redigeva il Certificato di Collaudo delle opere di Urbanizzazione di cui alla Convenzione del 15 giugno 1977. A seguito del positivo collaudo tecnico delle opere realizzate sorgevano contrasti tra il Comune e la società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A. in merito a diversi aspetti esecutivi, anche di carattere giuridico, che inducevano la società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A. a promuovere azione giudiziaria al TAR Sardegna contro il Comune di Palau, ricorso n.187/2001 definito con sentenza n.1250/2001 che accoglieva il ricorso principale e disponeva l'annullamento deliberazione n. 53 del 27/11/2000 con la quale il Consiglio Comunale di Palau respingeva il progetto di variante al piano di lottizzazione in Località Punta Sardegna, presentato dalla stessa Anglo Italiana della Punta Sardegna S.R.L.;
  - In data **03 febbraio 2004** il citato certificato di collaudo non veniva approvato con delibera consiliare n. 6 e veniva altresì stabilito, sempre con la stessa deliberazione, di non prendere in carico le opere di urbanizzazione di che trattasi. La società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A. ricorreva nuovamente al TAR Sardegna contro il Comune, ricorso n.442/2004, impugnando la citata deliberazione e con sentenza del TAR Sardegna n.107 del 27 gennaio 2005 veniva annullava la Delibera di Giunta Comunale n.6/2004 precisando che "...l'obbligo del Comune di prendere in carico le opere può farsi decorrere solo dal momento dell'approvazione del collaudo in quanto, prima di tale momento, sussiste in capo all'Amministrazione Comunale il potere di valutare se le opere siano conformi alle prescrizioni indicate in convenzione";
  - In data **03.02.04** l'ESAF, su richiesta del Comune di Palau, trasmetteva il parere riguardante il sistema di distribuzione idrica interna al comparto, sistema di funzionamento della rete fognaria e realizzazione degli allacci della lottizzazione "Punta Sardegna". Con il citato parere, l'ESAF evidenziava difformità rispetto a quanto realizzato ed in particolare mostrava criticità sulla tipologia dei materiali impiegati e sul sistema di distribuzione idrica all'interno del comparto, sul sistema di funzionamento della rete fognaria e circa le modalità di realizzazione degli allacci idrici.
- (N.B. L'ESAF- Ente sardo acquedotti e fognature - era un ente pubblico della [Regione Autonoma della Sardegna](#), istituito con la legge regionale n. 18 del 20 febbraio 1957 e con sede a [Cagliari](#). Lo stesso veniva dichiarato estinto dal 1º gennaio 2011 con la legge

*regionale n. 12 del 21 giugno 2010 e le sue competenze venivano acquisite dalla società Abbanoa S.p.A. All'ESAF era affidato il compito di provvedere alla gestione e manutenzione degli acquedotti e delle fognature, nonché all'ampliamento e al miglioramento degli acquedotti e delle fognature esistenti. Inoltre, quando richiesto, l'ente provvedeva al collegamento delle utenze e alla manutenzione ordinaria delle reti interne).*

- **In data 23.03.2005** i lottizzanti manifestavano al Comune di Palau la disponibilità a consegnare le opere infrastrutturali la cui cessione era già avvenuta con la convenzione sottoscritta nell'anno 1977;
- **Nel periodo tra agosto/settembre 2005**, a seguito della sentenza del Tribunale Amministrativo n. 107/2005 di annullamento della delibera di non approvazione del collaudo delle opere di urbanizzazione, l'ufficio tecnico comunale accertava la consistenza delle opere di urbanizzazione e le relative difformità rispetto al progetto allegato alla convenzione di cui trattasi ed in particolare relativamente alla mancata realizzazione di diversi tratti delle opere (*viabilità, rete idrica, rete fognaria*), previste in convenzione e relativamente all'avvenuta realizzazione di diversi tratti non previsti, con una conseguente modifica di tutto il reticolo infrastrutturale, che non risultava giustificato da nessuna specifica approvazione degli organi competenti;
- **In data 12.03.2007**, con delibera di Giunta Comunale n. 28, si stabiliva di non approvare il citato certificato di collaudo;
- **Con ricorso n. 688/2005** la società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A. impugnava innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale per la Sardegna la deliberazione di Giunta Comunale n.28/2007, oltre altri atti, e con sentenza numero 187 del 19 febbraio 2010 veniva disposto l'iter da seguire al fine di prendere definitivamente in carico le opere di urbanizzazione ed il completamento di quelle mancanti. La delibera incriminata non veniva annullata dal Tribunale Amministrativo.

La sentenza di cui trattasi rappresenta il tracciato da seguire, per il Tribunale Amministrativo della Sardegna, sia per i lottizzanti che per il Comune di Palau, al fine di perfezionare compiutamente la lottizzazione di "Punta Sardegna" di cui alla convenzione sottoscritta in data 15 giugno 1977.

La citata Sentenza disponeva e dispone:

- ❖ la presa in carico al patrimonio indisponibile del Comune di Palau delle opere di Urbanizzazione conformi al piano di lottizzazione;
- ❖ per le opere di urbanizzazione funzionali alle necessità dell'insediamento realizzato, il Comune avrebbe dovuto, secondo il citato TAR Sardegna, approvare la variante al Piano di Lottizzazione al fine di regolarizzare le opere realizzate e quindi disporre la presa in carico al patrimonio indisponibile del Comune di Palau;
- ❖ per le opere di urbanizzazione mancanti, il Comune di Palau avrebbe dovuto realizzare ex novo, con spese a carico dei lottizzanti e disporre la presa in carico delle stesse al patrimonio indisponibile dell'Ente;
- ❖ per le opere non conformi o non con formalizzabili con la variante, il Comune avrebbe potuto assumere atti di natura repressiva;

L'effettiva esecuzione di tale pronuncia, con riguardo alla concreta identificazione delle opere riconducibili alle categorie indicate dal TAR Sardegna, suscitava però notevoli difficoltà e incertezze applicative, tanto da ingenerare nuovi motivi di contrasto tra le parti, in particolare quanto alla posizione assunta in causa da Abbanoa (ex ESAF), di non volere prendere in carico impianti che non fossero conformi alle attuali specifiche regole. In ragione di ciò la società Anglo Italiana della Punta Sardegna S.p.A. promuoveva, ulteriormente, dinanzi al TAR Sardegna il ricorso n.922/2017, quale azione di ottemperanza al giudicato formatosi sulla menzionata sentenza n.187/2010.

- Con Delibera di Consiglio numero 24 del 20 maggio 2020 (*pubblicata sul BURAS n.33 parte III dell'11 giugno 2020*) il Comune di Palau adottava il progetto di variante al Piano di Lottizzazione, progetto che veniva redatto dall'ingegnere Claudia Franco (*determinazioni*

*del Responsabile del Settore n. 533 del 02.11.2010 e n. 49 del 05.03.2020), ma la citata deliberazione di adozione della variante veniva altresì impugnata dalla società Angolo Italiana S.p.A. con motivi aggiunti, sempre nell'ambito dello stesso procedimento amministrativo, e veniva richiesto dalla citata società l'annullamento di qualsiasi atto della variante del Piano di Lottizzazione;*

- **In data 13.08.2021** Il TAR Sardegna Sez. II con Ordinanza n.591 forniva dei chiari elementi di interpretazione della sentenza, sempre del TAR Sardegna n.187/2010.

In particolare, il citato TAR Sardegna stabiliva che:

- a) vi è l'obbligo del Comune di prendere immediatamente in carico le opere di urbanizzazione conformi al piano di lottizzazione, senza tenere in conto eventuali prescrizioni tecniche più stringenti intervenute dopo la stipula della convenzione, sempreché l'opera risulti concretamente idonea all'uso;
  - b) devono essere considerate irrilevanti eventuali difformità tra il luogo di materiale collocazione dell'opera e quanto previsto dal titolo edilizio e/o paesaggistico, ponendo in atto le procedure per sanare le eventuali difformità previa approvazione di una variante, sempreché l'opera risulti concretamente idonea all'uso;
  - c) in caso di difformità sostanziali e/o mancanze, gli interventi necessari a risolvere le eventuali criticità competono al Comune (salvo diverso accordo con i lottizzanti e proprietari delle aree edificabili), fermo restando che il peso economico degli eventuali interventi potrà poi essere spostato sui lottizzanti e proprietari di aree edificabili, *"previa infruttuosa o insufficiente escussione della fidejussione"*;
  - d) è fatta comunque salva la possibilità che, in relazione al punto c), le parti individuino soluzioni differenti in via conciliazione mediante convenzioni alle quali dovranno aderire tutti gli interessati;
  - e) prima di procedere all'approvazione della variante di Piano di Lottizzazione il Comune dovrà sottoporre alle controparti un elenco dettagliato delle opere rientranti nelle diverse categorie: conformi, formalmente difformi ma idonee allo scopo, difformi in modo sostanziale e/o mancanti, al fine di garantire il contraddittorio;
  - f) la conclusione del procedimento di che trattasi dovrà intervenire entro 150 giorni dalla comunicazione dell'ordinanza. In assenza la controversia sarà decisa dal Collegio con nomina di un commissario ad acta (compresa la nomina di un C.T.U.) con addebito di spese, presumibilmente molto elevate, a carico delle parti.
- Il Comune di Palau, recependo le ulteriori indicazioni del TAR Sardegna, ha integrato la variante al Piano di Lottizzazione (*adempimento svolto sempre dal medesimo tecnico coordinato dal Responsabile del Settore Urbanistica*), precisando che trattasi di atto di natura vincolata in quanto, si ribadisce, recepisce i dettami dell'ordinanza dell'AUTORITÀ AMMINISTRATIVA, al fine di sottoporla al dovuto contraddittorio con i lottizzanti e proprietari di aree edificabili.

In particolare, la variante redatta fornisce delle chiare indicazioni sui seguenti aspetti:

- 1) rappresentazione grafica dello stato di fatto ante sottoscrizione della lottizzazione, sia in riferimento agli immobili che alle infrastrutture già esistenti, anche in riferimento alle strade all'epoca già esistenti. Nel citato elaborato vengono altresì indicate le arterie stradali militari, i beni demaniali e/o gli immobili militari/demaniali già, storicamente, esistenti ante lottizzazione;
- 2) rappresentazione grafica delle strade e dei parcheggi realizzati successivamente nell'ambito dell'intervento di lottizzazione, sia conformi sia non conformi ma sostanzialmente idonee all'utilizzo;

- 3) rappresentazione grafica dei parcheggi da completare/realizzare per soddisfare gli standards di lottizzazione, cercando di utilizzare comunque delle aree destinate a standards;
- 4) rappresentazione grafica delle aree destinate a standards e per le quali non è stato ancora definita una destinazione d'uso;
- 5) quantificazione dei costi necessari ed indispensabili per il completamento/realizzazione dei parcheggi e dei tratti di strade di lottizzazione non realizzati e/o non ultimati per complessivi € 280.000,00 (*importo comprensivo di iva e somme per imprevisti*), precisando che i parcheggi complessivi previsti nel Piano di Lottizzazione ammontano a mq 6.874,00 e sono tutti oggetto di lavori (*nuova realizzazione e/o completamento*) e le strade da completare ammontano a mq 2.839,22 (ml 654,02);
- 6) le infrastrutture, quali condotte idriche, fognarie, impianti di sollevamento, visto che non sono allo stato facilmente valutabili in termini di conformità urbanistica e/o perfetta idoneità all'utilizzo, ma che comunque garantiscono i servizi per le quali sono state realizzate, non vengono rappresentate nella variante di che trattasi e saranno oggetto di valutazione in contraddittorio con le parti per la loro presa in carico secondo lo stato di fatto;
- 7) La rete elettrica e la rete telefonica sono già in carico ai rispettivi gestori nello specifico ENEL e TELECOM.

La variante redatta pertanto quantifica/individua i lavori indispensabili da eseguire, in relazione alla viabilità e parcheggi, in € 280.000,00 (duecentottantamila/00), compreso iva al 10% e somme per imprevisti.

## 2.0 INFRASTRUTTURE IN OGGETTO

Le opere di urbanizzazione primaria **previste** nella convenzione di lottizzazione relativa al Piano di Lottizzazione di Punta Sardegna stipulato nel 1977, e da considerare “*funzionali alle necessità dell'insediamento realizzato*”, così come da progetto, possono essere così riassunte:

- rete stradale, avente uno sviluppo di circa 7.600 metri lineari con sezione a carreggiata unica e con due corsie;
- parcheggi pubblici per una superficie totale di 6.874 mq;
- illuminazione pubblica, oltre le altre infrastrutture (rete idrica, fognatura, ecc.)

### 2.1 PRECISAZIONI DI NATURA TECNICA

Le opere di urbanizzazione “funzionali” ad una lottizzazione sono le “*opere di urbanizzazione primaria (strade, parcheggi, oltre illuminazione, rete idrica, ecc. ...)*” al servizio esclusivo della lottizzazione stessa.

Le opere di urbanizzazione riguardanti la realizzazione di strade e parcheggi, conformi e non conformi, realizzate nella Lottizzazione di Punta Sardegna sono “funzionali”, nel senso che sono state realizzate nell'intento di servire alle esigenze primarie della lottizzazione e quindi a garantire il transito e la sosta all'interno della stessa.

Nella variante di che trattasi sono state identificate le opere conformi, quelle non conformi ma funzionali e quelle che devono essere completate e/o adeguate.

#### 2.1.1 OPERE CONFORMI ALLA CONVENZIONE E AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE

Le opere di urbanizzazione conformi sono le seguenti:

- **Tutte le infrastrutture preesistenti alla lottizzazione e riportate quale stato di fatto negli elaborati del piano di lottizzazione (tav.1.00):** tali infrastrutture sono poi diventate negli anni, di fatto, parte integrante della lottizzazione nel senso che sono state utilizzate dai lottizzanti e sfruttate per favorire la lottizzazione;
- **Strade:** possono essere considerate conformi i tratti di “Viabilità esistente (come prevista dal P. di L.)” riportate sugli elaborati grafici tav.2.00, che individua le strade della lottizzazione così come previste nella convenzione (retino tratteggiato di colore nero);
- **Parcheggi** (vedi tav.3.00): possono essere considerati conformi i parcheggi definiti “Aree destinate a parcheggi (previste dal P.d.L.)”, precisando che gli stessi devono essere comunque oggetto d’intervento dal momento che vanno completati (sulla tavola grafica tav.3.00 individuati con la sigla P). Le aree parcheggio da realizzare ex novo suono invece individuate sulla tavola grafica tav.3.00 con la sigla NP;

## 2.1.2 OPERE NON CONFORMI ALLA CONVENZIONE E AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE MA FUNZIONALI

Le opere di urbanizzazione non conformi sono le seguenti:

- **Strade:** possono essere considerate non conformi, ma comunque funzionali, i tratti di “Viabilità esistente (non prevista dal P.d.L.)” riportati sugli elaborati grafici tav.3.00 (*strade rappresentate in colore verde sulla citata tavola grafica*), che individuano le strade della lottizzazione così come realizzate ma non previste nella convenzione.

## 2.1.3 REALIZZAZIONE OPERE MANCANTI

Le opere di urbanizzazione mancanti e che dovranno essere realizzate, previa approvazione della presente variante al Piano di Lottizzazione, sono le seguenti:

- **Strade:** le strade da completare, in seguito all’approvazione della presente variante, sono quelle indicate nelle tav.3.00 come: Tratto A di superficie pari 1.315,65 mq, Tratto A1 di superficie pari a 523,83 mq, Tratto A2 di superficie pari a 477,89 mq, Tratto A3 di superficie pari a 372,01 mq, Tratto A4 di superficie pari a 149,84 mq. Le opere di completamento prevedono la bitumatura di tali superfici mediante primo strato di binder dello spessore di 7 cm;
- **Parcheggi:** i parcheggi da completare o realizzare completamente ex novo, in seguito all’approvazione della presente variante, sono quelli indicati nelle tav.3.00 e identificati con la seguente numerazione (vedi anche Stima dei costi): P1, P2, P3, P4, P6, P7, P8, P10, P11, P14, P16, P17, P18, P21, P22, P24, P25, P28, P29, P30, P31, P32, P33, oltre alle aree di parcheggio, identificate con la numerazione NP1, NP2 ed NP3 (vedi anche Stima dei costi), che erano previste nella convenzione di lottizzazione (anche se in posizioni leggermente differenti), ma mai realizzate.

## 2.1.4 OSSERVAZIONI RELATIVE LA VIABILITA' E PARCHEGGI

Per quanto riguarda la viabilità e le aree destinate a parcheggi, risulta evidente l’esistenza di alcune difformità, sia dal punto di vista qualitativo che dal punto di vista quantitativo, tra le previsioni di convenzione e progetto e lo stato dei fatti.

L’analisi di tali difformità è stata fatta a partire dalle risultanze del confronto fra lo stato dei luoghi e gli elaborati del Piano di Lottizzazione depositati ed allegati alla convenzione, nonché al progetto delle opere di urbanizzazione di cui alla concessione edilizia n°78/1979.

Dalle tavole del Piano di Lottizzazione si ricavano i seguenti dati riassuntivi riguardanti per la viabilità e i parcheggi:

## **COMPARTO F1**

Sup. Comparto 180.928 mq;

Strade 12% = 21.711 mq;

## **COMPARTO F2**

Sup. Comparto 512.358 mq;

Strade 10% = 51.235 mq;

### **In definitiva le superfici da adibire a servizi viari sono le seguenti:**

**Totale strade e parcheggi 72.946 mq**, di cui:

- 66.073 mq destinati a viabilità;
- 6.874 mq destinati a parcheggi;

Le superfici destinate a viabilità e parcheggi realmente realizzate ammontano a 68.483 mq, così suddivise:

- 62.664 mq per viabilità (*inglobando anche le strade preesistenti alla lottizzazione ed in particolare anche quelle militari e/o demaniali, oltre che quelle al servizio del comprensorio preesistente*);
- 5.818 mq per parcheggi (*in tale valore sono ricompresa anche le aree semplicemente sterrate e quindi ad oggi oggetto di intervento*);

La prima difformità è quella relativa alla larghezza delle strade: tale difformità nasce da una precisa prescrizione imposta dalla Soprintendenza Ambientale di Sassari (Nota Ambientali prot. 4029 del 23/07/79). Ciò ha determinato la necessità di mantenere il sistema viario così come era in origine, con la conseguenza che, non prevedendo la demolizione di alcuni tratti di strada esistenti, si è resa inutile la realizzazione di buona parte delle rotatorie: non sono stati quindi realizzati né i previsti allargamenti, né le variazioni di tracciato (rettifiche), né le modifiche altimetriche.

La seconda difformità è dovuta al fatto che, confrontando lo stato di fatto con il progetto di lottizzazione, non sono state completate alcune strade previste in convenzione, alcune delle quali dichiarate private ma che di fatto sono di lottizzazione.

Relativamente ai parcheggi si può affermare che solo in alcuni casi risulta giustificata la variazione dello spazio previsto: si tratta dei parcheggi che avrebbero dovuto essere realizzati in zone con grossi massi, vegetazione meritevole di salvaguardia e simili. In tali casi i lottizzanti hanno proceduto, senza autorizzazione, con l'individuazione di spazi conformi alla superficie prevista negli standard ma localizzati in altri punti.

## **2.2 Interventi previsti in variante**

Nonostante le difformità rilevate, si ritiene che la funzionalità di tutto il sistema viario della lottizzazione di che trattasi possa essere considerato adeguato, apportando le seguenti opere di completamento, meglio illustrate negli elaborati grafici allegati alla presente relazione di variante:

- bitumatura, del tratto di strada A (come indicato nella tav.3.00), di lunghezza pari a 324,82 m e larghezza pari a 3,50 m;
- bitumatura del tratto di strada A1 (come indicato nella tav.3.00, per una lunghezza di 130,64 m e larghezza pari a 3,5 m);
- bitumatura del tratto di strada A2 (come indicato nella tav.3.00, per una lunghezza di 134,14 m e larghezza pari a 3,5 m);
- bitumatura del tratto di strada A3 (come indicato nella tav.3.00), per una superficie totale di 372,01 mq;

- bitumatura del tratto di strada A4 (come indicato nella tav. 3.00), per una superficie totale di 149,84 mq;
- bitumatura o terra stabilizzata con la tecnica della semi penetrazione a legante trasparente, delle aree di parcheggio così come indicato nella tavola 3.00.

In totale, una volta completati i parcheggi previsti e realizzati quelli nuovi, si avranno aree di parcheggio a servizio della lottizzazione per una superficie pari a circa 6.874,00 mq.

### **3.0 STIMA DEI COSTI**

La valutazione dei costi di realizzazione delle opere previste nella presente variante al Piano di Lottizzazione di Punta Sardegna e relativa alle opere di urbanizzazione, riguardante la viabilità e le aree destinate a parcheggio, è riportata nella "Stima dei costi" allegata al presente progetto di variante. Di seguito sono riportati, in maniera sintetica e riepilogativa, i costi stimati relativi ai singoli interventi e precedentemente descritti.

<b>1. Strade</b>	<b>€ 38.762,30</b>
<b>2. Parcheggi</b>	<b>€ 203.259,04</b>
<b>3. Oneri sulla sicurezza</b>	<b>€ 7.260,64</b>
<b>TOTALE</b>	<b>€ 249.281,98</b>

Per quanto riguarda tutti i prezzi unitari, si è fatto riferimento, per quanto possibile, a quelli del Prezzario Regionale Sardegna.

#### 4.0 QUADRO ECONOMICO

L'importo necessario per la realizzazione dell'opera è pari a totale € 280.000,00 (compreso iva al 10% e somme per imprevisti). Si precisa che non è stata prevista alcuna spesa per tecnici in quanto la direzione lavori e il ruolo di R.U.P. sarà svolto direttamente dal Responsabile Urbanistica Ing. Nicola Russo che ha inteso rinunciare sin d'ora anche alle somme quale incentivo ex art. 113 del D. Lgs 50/2016 e s.m.i.

Precisato ciò, viene di seguito riportato il quadro economico dell'intervento contenente il riepilogo dei costi dell'intervento, mentre, per la stima delle varie **categorie** di lavoro previste si rimanda alla Stima dei costi.

QUADRO ECONOMICO		
DESCRIZIONE	IMPORTI	
	PROGETTO	
<b>LAVORI</b>		
A.1 Importo lavori soggetti a ribasso	€.	242 021,34
<b>TOTALE DEI LAVORI DA COMPUTO</b>		<b>242 021,34</b>
A.2 Oneri sicurezza non soggetti a ribasso	€.	7 260,64
<b>A . TOTALE DEI LAVORI A BASE D'ASTA</b>		<b>249 281,98</b>
<b>SPESE GENERALI</b>		
B.1 Imprevisti	€.	5 789,82
<b>B. TOTALE SPESE GENERALI</b>		<b>5 789,82</b>
<b>SPESE GENERALI + LAVORI (totale A+B)</b>		<b>255 071,80</b>
<b>IVA</b>		
C.1 IVA 10% SUI LAVORI (totale di A.)	€.	24 928,20
<b>C. TOTALE IVA</b>		<b>24 928,20</b>
<b>IVA (totale C.)</b>		<b>24 928,20</b>
<b>TOTALE INTERVENTO (A+B+C)</b>		<b>280 000,00</b>

## 5.0 TABELLE RIASUNTIVE

Si riportano di seguito due tavole riassuntive che descrivono le caratteristiche della viabilità e delle aree di parcheggio previste nella presente variante al piano di lottizzazione;

- Tabella 1 e 2 – Viabilità
- Tabella 3 – Aree di parcheggio

**TABELLA 1 – VIABILITA' DA REALIZZARE E/O COMPLETARE**

Parcheggio	Stato pavimentazione	Commenti	Superficie (mq)
Tratto_A	sterrato	Viabilità da realizzare e/o completare	1315,65
Tratto_A1	sterrato	Viabilità da realizzare e/o completare	523,83
Tratto_A2	sterrato	Viabilità da realizzare e/o completare	477,89
Tratto_A3	sterrato	Viabilità da realizzare e/o completare	372,01
Tratto_A4	sterrato	Viabilità da realizzare e/o completare	149,84
<b>TOTALE</b>			<b>2839,22</b>

**TABELLA 2 – VIABILITA' TOTALE ESISTENTE**

LUNGHEZZE STRADALI			
Viabilità esistente non prevista	Tratti da realizzare	Tratti strade militari	Tratti strade Preesistenti
m	m	m	m
<b>1 238,10</b>	<b>654,02</b>	<b>3 292,58</b>	<b>9 931,48</b>

  

SUPERFICI STRADALI			
Viabilità esistente non prevista	Tratti da realizzare	Tratti strade militari	Tratti strade Preesistenti
mq	mq	mq	mq
<b>6969,50</b>	<b>2839,23</b>	<b>43013,59</b>	<b>83632,97</b>

**TABELLA 3 – AREE DI PARCHEGGIO**

Parcheggio	Stato pavimentazione	Commenti	Superficie (mq)
NP1	sterrato	nuova area individuata da adibire a parcheggio	60
NP2	sterrato	nuova area individuata da adibire a parcheggio	100
NP3	sterrato	nuova area individuata da adibire a parcheggio	502
P1	bitumato da rifare	area prevista dal P.D.L.(da sistemare)	154
P2	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da sistemare)	391
P3	bitumato da rifare	area prevista dal P.D.L.	334
P4	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da sistemare)	351
P6	bitumato	area in parte prevista dal P.D.L.(da sistemare)	797
P7	cemento	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	209
P8	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	275
P10	cemento	area non prevista dal P.D.L.(da realizzare)	53
P11	sterrato	area in parte prevista dal P.D.L.(da realizzare)	600
P14	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	199
P16	bitumato+sterrato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	713
P17	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	214
P18	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	155
P21	bitumato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	94
P22	bitumato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	83
P24	sterrato	area prevista dal P.D.L.	72
P25	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	765
P28	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da sistemare)	142
P29	in pietra	area prevista dal P.D.L.(da sistemare)	35
P30	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	150
P31	sterrato	area non prevista dal P.D.L.(da realizzare)	250
P32	sterrato	area prevista dal P.D.L.(da realizzare)	100
P33	sterrato	area non prevista dal P.D.L.(da realizzare)	76
		<b>TOTALE</b>	<b>6874</b>
		<b>TOTALE PREVISTA NEL P.D.L.</b>	<b>6874</b>

## 6.0 CONCLUSIONI

La presente variante è stata redatta in conformità a quanto dettato dall'ultima Ordinanza del TAR Sardegna.

Ribadito che già prima della stipula della convenzione tra il Comune di Palau e gli aventi diritto/proponenti il progetto di lottizzazione, risalente al 15 giugno 1977, in realtà esistevano già diverse unità immobiliari di singoli proprietari in numero di 147 ville, oltre complessi residenziali comprensivi di attività terziarie, metri quadri 83.632,97 di strade realizzate nell'ambito del primo intervento preesistente alla lottizzazione, comprese le strade militari e altre infrastrutture, il Comune di Palau, recependo le indicazioni del TAR Sardegna, ha predisposto la nuova variante al Piano di lottizzazione integrandola e rettificandola.

Nella presente variante non sono state prese in considerazione la conduttura idrica, la conduttura fognaria e gli impianti di sollevamento; sarà cura dell'Amministrazione Comunale provvedere ad adeguarli, nel caso dovesse essere necessario.

Con la redazione della presente variante, così come ordinato dall'Autorità Amministrativa, si è determinata una minore spesa, rispetto alla precedente, pari ad - € 1.430.000,00; infatti la variante, adottata con Delibera di Consiglio Comunale n. 24 del 20.05.2020, individuava una spesa complessiva pari ad € 1.710.000,00.

La nuova variante oggi redatta individua quindi i lavori indispensabili da eseguire, in relazione alla viabilità e parcheggi, in totale € 280.000,00 compreso iva al 10% e somme per imprevisti.

---

---

**Il Tecnico**

**Ing. Claudia Franco**