

Allegato A

Si riportano di seguito l'elenco delle osservazioni pervenute e per ciascuna di esse vengono indicati gli estremi del protocollo, il richiedente, l'ubicazione dell'area, la sintesi dell'osservazione, la relazione istruttoria dell'Ufficio integrata con il parere dei progettisti incaricati, e il parere tecnico del Dirigente reso ai sensi dell'art. 49 del TUEL.

CODICE	N. PROT.	DATA PROTOCOLLO	RICHIEDENTE	UBICAZIONE IMMOBILE OGGETTO DI OSSERVAZIONE	FOGLIO	MAPPALE	SINTESI OSSERVAZIONE	ISTRUTTORIA UFFICIO TECNICO/PROGETTISTI	PARERE
OSS-01	16230	03/04/2017	Studio Tecnico ing. Carlo Sechi	Lottizzazione "Su Forru de Madeddu"	13	40, 1754	<p>1) In prossimità della rotonda prevista nella via Emilio Lussu (rotonda n. 5) non è presente un raccordo tra viabilità esistente e la circonvallazione.</p> <p>2) La viabilità esistente ha lo stesso tracciato della viabilità principale prevista nel Piano di Lottizzazione "Su Forru de Madeddu" approvata con deliberazione C.C. n. 71 del 07/06/2013.</p> <p>3) Nel piano particellare di esproprio i mappali n. 40 e 1754 ricadono nel suddetto piano di lottizzazione e ricadono in zona urbanistica C2c_3 e non nella zona G1_1, pertanto, si chiede di ridefinire le indennità di esproprio.</p>	<p>1-2) In fase di progettazione esecutiva è stata affrontata e risolta l'intersezione con la viabilità esistente in prossimità della rotatoria di via Emilio Lussu come risulta dallo specifico elaborato. La progettazione dell'intersezione ha tenuto conto della lottizzazione approvata che presenta come viabilità principale la strada esistente in prossimità della rotatoria.</p> <p>3) Le aree espropriate relative ai mappali 40 e 1754 ricadono nell'attuale viabilità e all'esterno della zona C2c_3.</p>	L'osservazione non ha rilevanza in merito alla variante urbanistica adottata. In ogni caso è stata valutata e recepita come indicato nell'istruttoria tecnica.

							4) Il mappale 40 del foglio 13 è di proprietà del sig. Massa Salvatore anche se catastalmente intestato a Fadda Amalia e Saba Del Giudice Eugenio.	4) Dalle visure catastali il mappale 40 foglio 13 risulta intestato a Fadda Amalia e Saba Del Giudice Eugenio.	
OSS-02	18198	13/04/2017	Provincia di Oristano – Dirigente Piero Dau	Istituto Superiore “Lorenzo Mossa (ex Atzeni)”			<p>1) L’ingresso all’istituto deve essere realizzato in modo da assicurare l’accesso agli studenti e ai dipendenti della scuola, nonché agli utenti che usufruiscono dell’edificio, in condizioni di sicurezza; deve essere inoltre garantito l’agevole accesso ai mezzi di soccorso della ASL e dei VV.FF. nelle condizioni di emergenza.</p> <p>2) Prevedere l’accesso all’istituto scolastico anche degli altri quattro ingressi già realizzati.</p> <p>3) La nuova arteria stradale ad alta densità di traffico risulta troppo vicina alla scuola si chiede,</p>	<p>1-2) Nel progetto viene mantenuto l’attuale accesso fronte via Carboni per cui nulla cambia rispetto alle condizioni esistenti. Per quanto riguarda gli altri accessi si evidenzia che più ingressi aperti a distanza ravvicinata sarebbero causa di abbassamento degli standard di sicurezza. E’ da escludere che chi scrive in qualità di progettista si assuma la responsabilità di aprire quattro accessi a meno che non ci sia una disposizione scritta da parte della Stazione Appaltante. In ogni caso l’accesso centrale è solo pedonale e tale deve rimanere. Pertanto è già prevista l’apertura del cancello principale (solo pedonale) sul marciapiede. Si può concordare solo ed esclusivamente sull’apertura di un secondo carrabile in corrispondenza dell’area di parcheggio interna sud.</p> <p>3) L’arteria stradale in progetto non è ad alta densità di traffico e risulta distante</p>	L’osservazione non ha rilevanza in merito alla variante urbanistica adottata. In ogni caso è stata valutata e recepita come indicato nell’istruttoria tecnica.

							<p>pertanto, di prevedere un adeguato spostamento dall'edificio al fine di limitare l'inquinamento sia dal rumore che atmosferico.</p>	<p>circa 60 metri dai locali dove si svolgono le attività didattiche. Le distanze osservate permettono di limitare entro la norma l'inquinamento acustico generato dai veicoli passanti, ad ogni modo, qualora necessario, si potranno installare pannelli o alberature antirumore lungo la recinzione della scuola. Tra la recinzione e i fabbricati esiste già un filare di palme che funge da barriera acustica. Inoltre, se ciò non bastasse, si potrà implementare tale funzione piantumando opportunamente l'ampia fascia verde esistente tra l'edificio e la strada interna. Per esperienza è da escludere che, viste le distanze, si possano avere problemi di acustica che comunque si verificherà.</p> <p>L'inquinamento atmosferico è irrilevante e il problema posto è risibile. Lo spostamento dell'arteria è impossibile per la direttrice da nord e per rimanere sul confine dell'area sul fronte est della scuola.</p>	
						<p>4) La nuova circonvallazione dovrà essere attraversata giornalmente da più di mille persone, considerato sia il numero degli studenti che del personale scolastico, e da ulteriori persone che utilizzano le strutture sportive e</p>	<p>4) Non si capisce se c'è un quesito o meno. Se ci si riferisce alla sicurezza degli attraversamenti pedonali, si sappia che sono stati concordati per le vie brevi con la polizia municipale. Tuttavia per migliorare ulteriormente</p>		

							l'auditorium.	la sicurezza si può incrementare la segnaletica e inserire un semaforo con il rosso azionabile esclusivamente con chiamata pedonale.	
OSS-03	18777	18/04/2017 (pervenuta il 14/04/2017)	Dr. Sanna Roberta Maria	Lottizzazione "Comparto B" località "Bau e Cannas" proponenti Sanna Rossella e più			1) il tracciato da realizzarsi a seguito della modifica determinata dall'accoglimento dell'osservazione presentata dalla lottizzazione MACAT risulta sovrapporsi all'interno della Lottizzazione "Sanna Rossella e Più" in contrasto con l'approvazione della stessa.	1-3-4) Lo spostamento del tracciato interessa esclusivamente e parzialmente le aree verdi della lottizzazione con maggiore occupazione in prossimità della rotatoria con via Cairoli dove comunque rimane un'ampia fascia verde mentre spostandosi verso nord la fascia verde raggiunge larghezze di 4 m. Lo spostamento della viabilità ha permesso di rispettare la distanza minima di 5 m tra la recinzione (confine stradale) e i fabbricati della lottizzazione MACAT. La posizione assegnata nell'ultima elaborazione risulta mediana tra le due lottizzazioni, preservandole entrambe. L'attuale soluzione è quindi l'unica compatibile tra l'ingombro stradale e le lottizzazioni approvate che insistono ai lati della nuova arteria nel tratto in questione. Per i motivi sopra detti il progetto della circonvallazione ha tenuto conto del P. di L. del comparto B della loc. detta "Bau e' Cannas".	Parere non favorevole all'accoglimento delle osservazioni per le motivazioni di cui in istruttoria.

						<p>2) la strada così come progettata, in rilevato e dotata di cunette laterali, mal si concilia con le caratteristiche di strada urbana e diventa una barriera insormontabile per chi volesse percorrerla a piedi; inoltre diventerà luogo di transito di tutto il traffico pesante, principalmente extraurbano, all'interno di un quartiere prettamente residenziale.</p> <p>3) Lo spostamento della strada verso la proprietà in cui è già presente una fascia di cessione da destinare a S 1, S2, S3 e S4, eliminerebbe tutta la fascia verde di filtro tra la strada e le case, con anche l'interessamento di porzioni di lotti edificabili</p> <p>4) I terreni assoggettati ad espropriazione sono compresi, per l'intera superficie esproprianda di mq 274 nel P. di L. del comparto B della loc. detta "Bau e' Cannas" formalmente adottato dal C.C.</p>	<p>2) La strada prevede obbligatoriamente le cunette laterali nelle zone non ancora urbanizzate per raccogliere le acque di bacino imbrifero. Il problema si potrà porre solo successivamente con l'esecuzione delle opere di urbanizzazione con sistemazione delle acque di bacino imbrifero a cura dei lottizzanti che ne altereranno la naturale configurazione. Le acque di piattaforma sono invece raccolte e smaltite con apposite tubazioni interrato. Non rientra nelle competenze del privato valutare se una strada si concilia o meno con le caratteristiche di strada urbana atteso che, tra l'altro, la strada è dotata di marciapiede e di pista ciclabile.</p>	
--	--	--	--	--	--	---	---	--

						<p>con delib. n. 48, del 15/11/2012. Il progetto della strada non ha prestato alcuna attenzione a tale circostanza e non ha perciò previsto alcun accorgimento per evitare le interferenze con lo stesso.</p> <p>5) La livelletta stradale, prevista nel progetto pubblicato, in elevato pur di sole decine di centimetri, impedisce il già difficoltoso ruscellamento areale che si svolge sul terreno della Lottizzazione Sanna, predisponendo automaticamente la inondabilità ordinaria di detto fondo, impedendone il naturale drenaggio e causando danno ulteriore agli edifici esistenti ed al sedime dei futuri edifici previsti nella lottizzazione approvata. La scarpata della Circonvallazione, così come configurata, si renderebbe responsabile di un importante effetto diga che porterebbe all'insaccamento delle acque superficiali in corrispondenza della rotatoria, sia in destra che in sinistra, arrivando a produrre una tracimazione di dette acque sulla rotatoria stessa, per poter raggiungere il luogo di naturale recapito delle stesse a valle della rotatoria. Altresi, per raggiungere tale quota, l'acqua dovrebbe inondare almeno</p>	<p>5) Quanto sostenuto non corrisponde alla realtà dei fatti. Infatti il tratto di strada tra via Campanelli e via Cairoli attraversa una zona depressa notoriamente già soggetta ad allagamenti. Il problema nella lottizzazione Sanna già esiste e, come sostenuto al punto 4, deve essere risolto dai lottizzanti per le acque zenitali che insistono nel loro lotto e per le acque di bacino non provenienti dalla strada. Quest'ultima non può che apportare benefici a tale situazione atteso che le acque provenienti da Nord, Nord-Est, Est riguardano aree interamente urbanizzate o da urbanizzare e pertanto i lottizzanti dovranno provvedere alla loro raccolta. Le acque provenienti dai quadranti ovest non potranno interessare le lottizzazioni in quanto intercettate dalle cunette ovest della nuova strada. Le acque di piattaforma come già detto sono intercettate su strada.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	---	--

						<p>alcune migliaia di mq della Lottizzazione Sanna, già depressa rispetto alla strada attuale e gravata di problemi a causa della scarsa manutenzione dei canali di scolo consortili. Si evidenzia inoltre la necessità della verifica dell'invarianza idraulica del progetto, sia come progetto dell'opera, sia come atto urbanistico. Tale documento è finalizzato a valutare le compensazioni all'occupazione di suolo che viene sottratto alla permeazione. La costituzione di tale sbarramento artificiale, produce una nuova soluzione di continuità che inficia soprattutto il terreno della Lottizzazione Sanna.</p> <p>6) Si chiede che sia valutata la compatibilità del disturbo acustico prodotto, in via previsionale, dal normale esercizio della strada, sia in condizioni diurne che notturne, rendendola compatibile con la funzione delle aree abitate circostanti, con eventuali misure antirumore o simili, cosa che altrimenti produrrebbe un deprezzamento del valore dei beni esistenti ed in progetto.</p>	<p>6) Trattandosi di strada urbana, il problema è il medesimo di qualunque altra strada situata nell'abitato. Non si rilevano livelli di emissione acustica superiori ad altre strade urbane di analoghe caratteristiche. Anzi, nel caso specifico, le residenze attualmente esistenti e quelle di futura edificazione hanno la possibilità di realizzare una schermatura naturale non presente nelle altre strade urbane.</p>	
--	--	--	--	--	--	--	--	--

OSS-04	18782	18/04/2017 (pervenuta il 14/04/2017)	Stefania Riccio	Lottizzazione "Comparto A – via Campanelli" località "Bau e Cannas"			<p>1) Da un esame effettuato sugli elaborati relativi al progetto definitivo emerge che in sede di redazione dello stesso sono state apportate modifiche che coinvolgono pesantemente il lotto 22 e che, sulla base di quanto disposto dal PUC di Oristano, è stato destinato a servizi.</p> <p>2) La strada di cui trattasi, almeno nella tratta confinante con i terreni di proprietà, è realizzata in rilevato senza fare ricorso a muri di contenimento e che la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche, affidato a delle cunette laterali a sezione trapezia realizzate in terra, mal si concilia con le caratteristiche di una strada urbana creando enormi problemi di manutenzione con conseguenti allagamenti delle aree circostanti;</p> <p>3) una simile struttura sarà, per le sue caratteristiche, un'insormontabile barriera per quanti volessero, anche a piedi, andare da un lato all'altro della strada costringendoli ad utilizzare le rotonde per poter attraversare;</p> <p>4) Nata per essere strada urbana, diventerà, al contrario, il luogo di transito di tutto il traffico pesante, non essendoci altre strade in cui sia consentito passare, e di tutti quei mezzi</p>	<p>1) Il progetto definitivo non ha apportato modifiche rispetto a quanto concordato con i lottizzanti. Il lotto 22 risulta marginalmente interessato per soli 9 mq circa dal marciapiede.</p> <p>2-3) Per quanto riguarda i punti 2 e 3 si rimanda a quanto detto precedentemente in riferimento alla lottizzazione Bau e Cannas.</p> <p>4) Per quanto riguarda l'acustica valga quanto già detto al punto 6 dell'osservazione OSS-03.</p>	<p>Parere non favorevole all'accoglimento delle osservazioni per le motivazioni di cui in istruttoria.</p>
--------	-------	--	--------------------	---	--	--	---	---	---

							che quotidianamente fronteggiano le emergenze (autoambulanze, autobotti dei VV.FF., auto utilizzate dai corpi di polizia, etc.). A questo proposito sarà indispensabile, attraversando zone residenziali, che la strada sia dotata di barriere antirumore.		
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Dolmen srl

H. D. T. Luciano Biggio
ORDINE INGEGNERI
PROVINCIA DI CAGLIARI
N. 2493 Dott. Ing. LUCIANO BIGGIO



Il Dirigente
Ing. Giuseppe Pinna
(firmato digitalmente)