



REGIONE AUTONOMA
DELLA SARDEGNA

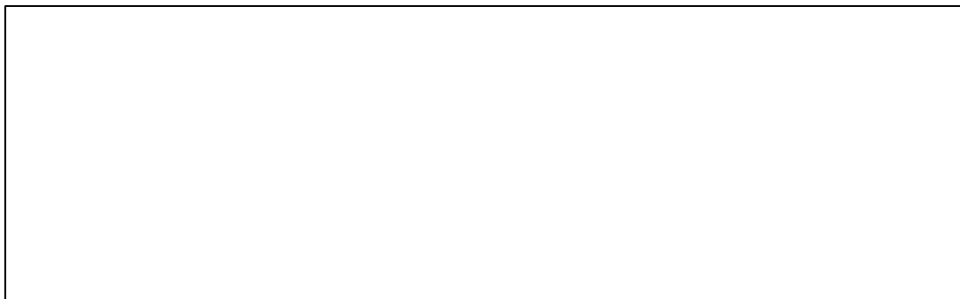


PROVINCIA DI
SASSARI



COMUNE DI
TEMPIO PAUSANIA

PROGETTO DI LOTTIZZAZIONE IN VARIANTE COMPARTO "F" LOCALITA' LI LIERI - COMUNE DI TEMPIO PAUSANIA



PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Studio di Impatto Ambientale

Elaborato ai sensi della Delibera del 27 settembre 2017, n.45/24 e della Delibera del 28 novembre 2017, n. 53/14

ELABORATO: H	DETTAGLIO STRADE E RETI INFRASTRUTTURALI	
		REVISIONE 0
		Data: Dicembre 2018

PROGETTISTA INCARICATO:

Arch. Antonello Naseddu - Architetto Paisaggista

COMMITTENTE:

Nuovo Consorzio Li Lieri
Sig.ra Caterina Massa Gentili

Antonello Naseddu

Caterina Massa Gentili

GRUPPO DI LAVORO:

Arch. Eleonora Pini	Architetto
Arch. Antonio Dejua	Architetto
Dott. Mario De Luca	Dottore in Scienze Naturali
Dott.ssa S. Pisano	Dottore in Scienze Naturali
Dott. Simone Sotgiu	Dottore in Scienze Naturali
Dott.ssa Paola Porcu	Economista
Dott. Andrea Bizzarri	Geologo
Dott. Marco Tanda	Dottore in Pianif. Territoriale



1 Le infrastrutture

L'area interessata dalla lottizzazione è dotata delle seguenti reti infrastrutturali:

- Rete elettrica a servizio delle abitazioni private e predisposizione del sistema di illuminazione pubblica;
- Rete telefonica;

Per quel che riguarda le reti fognaria e idrica, non erano previste dal Piano di Lottizzazione originario. Infatti, la depurazione delle acque nere, secondo le indicazioni del Piano, doveva avvenire attraverso un sistema fossa imhoff-fitodepurazione, mentre l'approvvigionamento idrico.

1.1 La viabilità

Come indicato nello SIA e come ribadito nell'elaborato F sull'efficacia ultrattiva del Piano di Lottizzazione, la viabilità cosiddetta "di lottizzazione" prevista dal piano originario, ovvero quella che serve i singoli lotti e inclusa nella superficie riservata dal piano di lottizzazione alle "strade", è stata lasciata inalterata nel percorso e nella dimensione. Si può dunque affermare che le strade di lottizzazione coincidono in tutto e per tutto con le strade interne del Villaggio Li Lieri.

Nonostante il piano originario prevedesse (sempre a fronte di una presa d'atto che le strade esistenti, indicate come strade di lottizzazione, avessero una sede più ristretta e comunque fossero "asfaltate e in buone condizioni") una pertinenza stradale di 8,5 metri allo scopo di garantire "future urbanizzazioni centralizzate e/o necessità di maggiorazione di carreggiata", si è ritenuto opportuno confermare la larghezza della sede esistente, ovvero 6,5 metri in totale, con due corsie da 2,75 metri e due piccole banchine da 0,5 metri ognuna. La suddetta dimensione è compatibile con la normativa vigente e con il codice della strada.

Si è voluto invece apportare delle piccole modifiche, pur nel rispetto della lottizzazione originaria, atte a migliorare la circolazione e a renderla più sicura, che sono;

- Rettifica del raggio di curvatura, ove non conforme alle norme vigenti, portandolo a 19 metri misurati nella mezzeria (rimanendo comunque all'interno della pertinenza stradale prevista dal PdL);
- Inserimento, allo scopo di favorire la circolazione, di piccole rotatorie, inserite per la maggior parte nell'area di pertinenza della strada come previsto dal Pdl e in minima parte su aree private, che i privati sono disposti a cedere.

Per quel che riguarda il manto stradale, in un futuro rifacimento si prevede l'uso del cosiddetto "asfalto ecologico" che, sebbene abbia caratteristiche meccaniche simili a quello standard, risulta meno impattante dal punto di vista visivo.

Dal punto di vista del percorso, come più volte ribadito, è confermato quello della lottizzazione originaria. L'unico tratto stradale alternativo proposto, che congiunge la stecca ovest direttamente con la strada provinciale più a sud rispetto all'ingresso del villaggio Li Lieri, è stata proposta per garantire la sicurezza in caso di incendio.

Si riporta di seguito il passo della relazione in cui la nuova bretella viene descritta:

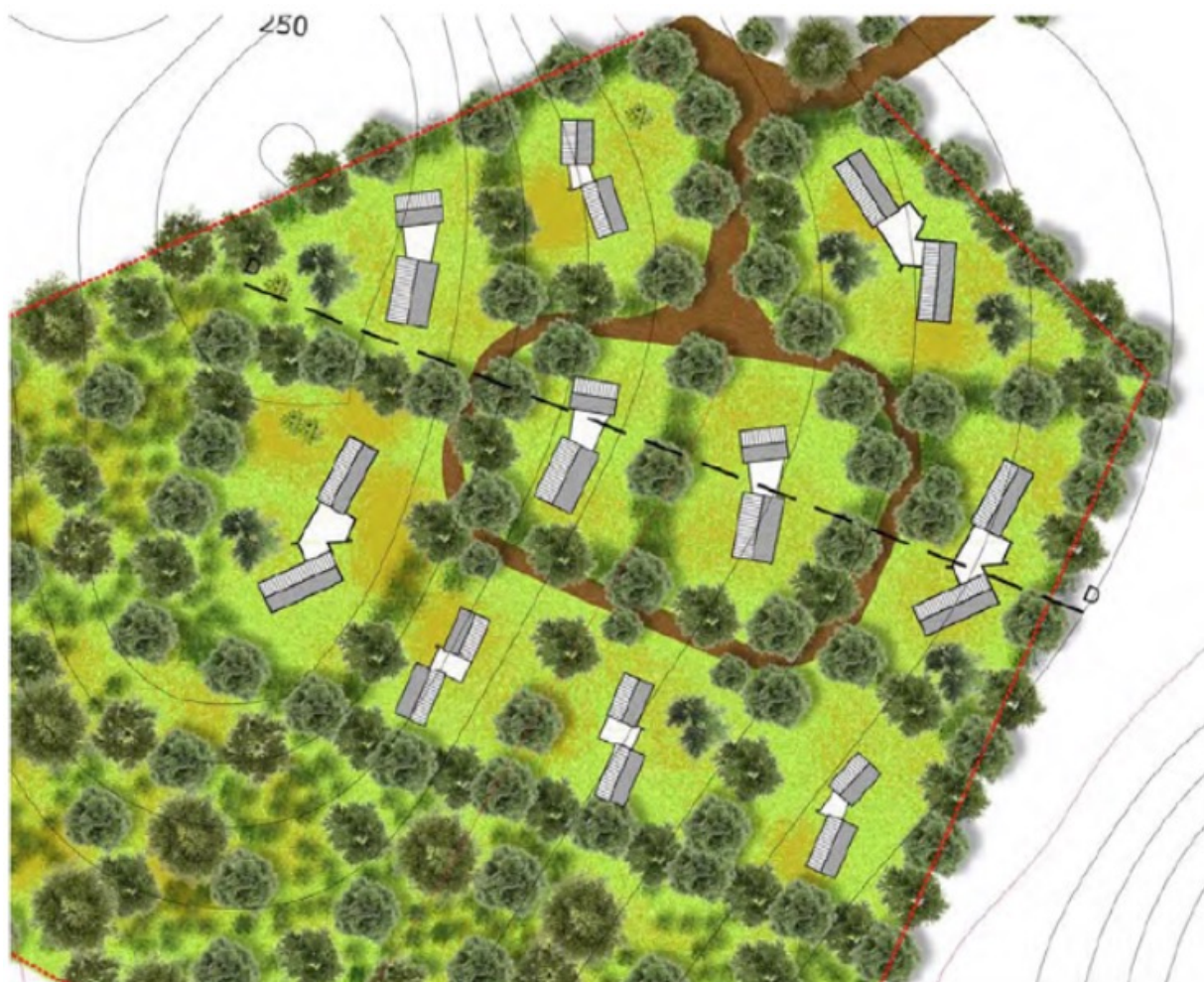
(...) Nella malaugurata ipotesi si sviluppi un incendio all'interno dell'area infatti, ci sarebbero non poche possibilità che le persone rimaste all'interno dell'area non possano usufruire di alcuna via di fuga. Per questo motivo, si è deciso di creare una bretella tra la zona sud ovest e la strada provinciale, così da avere sempre pronta una via di fuga alternativa.

La bretella inserita nelle due nuove proposte progettuali avrà inoltre la funzione di creare un "circuito", che renderà il traffico all'interno della lottizzazione molto più scorrevole.

Durante la fase di progettazione partecipata, è stata presentata l'opzione al proprietario del lotto attraversato dal nuovo tratto stradale, che si è dimostrato favorevole all'intervento (...)

Le strade di penetrazione, ovvero le strade secondarie che dalle strade di lottizzazione conducono ai singoli lotti, hanno una larghezza di 5.5 metri sono pensate per essere completamente permeabili. La superficie sarà la terra battuta stabilizzata, che garantisce una elevata naturalità unita a una sufficiente stabilità, considerato il ridotto carico.

La lottizzazione originaria mostra le strade di penetrazione come linee tratteggiate (quindi come ipotesi), escluse dai calcoli. La revisione in senso migliorativo delle stesse, oggettivamente inadeguate dal punto di vista della dimensione e della disposizione, si ritiene non vada a intaccare l'efficacia ultrattiva del Piano.



Nell'immagine sopra riportata viene mostrata la connessione tra la strada di lottizzazione e una strada interna a circuito. Non viene riportata alcuna differenza di colore in quanto si è ipotizzato, come detto, l'uso di asfalto ecologico, che rende le strade asfaltate dal punto di vista cromatico molto simili a quelle sterrate.

1.2 Parcheggi

I parcheggi, nella lottizzazione originaria posti in gran numero lungo le strade di lottizzazione, sono stati spostati perlopiù all'interno dei singoli lotti, come esplicitamente richiesto dai consorziati durante le riunioni di coordinamento. Il risultato è stato quello di liberare le aree contigue alle strade di lottizzazione e rimpiazzare i parcheggi proposti con aree verdi, senza per questo alterare l'andamento o la superficie delle strade previste dal piano originario.

1.3 Rete elettrica

Si disloca nei sedimi stradali, ed è la stessa che serve il Villaggio Li Lieri.

1.4 Illuminazione

Nelle tavole della lottizzazione originaria non viene presa in considerazione la distribuzione dei corpi illuminanti. Tuttavia, dal computo metrico allegato, si deduce la presenza di un sistema di illuminazione stradale che risulta probabilmente sovradimensionato. Una volta completata la rettifica della rete stradale, si prevede di rimpiazzare i corpi illuminanti menzionati nel computo con altri di più ridotte dimensioni e sicuramente più congrui al tipo di strade da illuminare, sfruttando la predisposizione esistente.

1.5 Rete telefonica

Si disloca nei sedimi stradali, ed è la stessa che serve il Villaggio Li Lieri.

1.6 Approvvigionamento idrico

Si vedano i paragrafi dedicati nell'elaborato A

1.7 Sistema fognario

Si vedano i paragrafi dedicati nell'elaborato A e l'elaborato G.

1.8 Smaltimento rifiuti

L'area di Li Lieri è compresa nel piano smaltimento rifiuti di Tempio Pausania. Apposite aree a bordo strada dotate di rete perimetrale in cannicciato sono state previste dal Comune in accordo con i proprietari del Villaggio Li Lieri (si veda immagine sulla pagina successiva). Lo stesso criterio verrà utilizzato per il conferimento e la raccolta anche per le aree di lottizzazione.

