



## COMUNE DI SASSARI

*Settore Pianificazione Territoriale, Paesaggio e Sviluppo Turistico  
Servizio Espropriazioni e Consulenza Pianificazione Urbanistica*

---

**OGGETTO: VARIANTE AL PUC PER L'INSERIMENTO DELL'INTERVENTO PER IL  
"SUPERAMENTO DELLE PROBLEMATICHE IDRAULICHE DEL RIO CALAMASCIU  
NEL TRATTO IN CORRISPONDENZA DELLA LINEA FERROVIARIA RFI NELLA ZONA  
DI PREDDA NIEDDA SUD – PGRA ( PIANO GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI)  
SS\_I452\_002 – LOTTO 1"– ART. 11 D.P.R. 327/2001 - AVVISO DI AVVIO DEL  
PROCEDIMENTO DI APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO  
- RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE**

Con riferimento alla Deliberazione del Consiglio Comunale inerente l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili necessari per la realizzazione dell'intervento indicato in oggetto, si redige la presente relazione istruttoria, al fine di controdedurre in ordine alle osservazioni pervenute nella fase di avvio del procedimento di cui all'art. 11 del D.P.R. 327/2001. Si dà inoltre atto che con nota prot. 8001 del 12.01.2023 l'ufficio scrivente ha inoltrato all'attenzione del Settore Infrastrutture della Mobilità (competente in merito alla progettazione e realizzazione dell'opera in oggetto) le menzionate osservazioni e che con nota del marzo 2023, la R.T.P. incaricata della redazione del progetto di fattibilità tecnico economica dell'intervento ha trasmesso le proprie considerazioni in merito. Pertanto nella presente relazione si riporteranno anche i rilievi ivi rappresentati. Si ricorda che l'intervento ipotizzato consiste nella realizzazione di un canale a cielo aperto che convogli il Rio Calamasciu interamente a sud della Linea Ferroviaria Chilivani Porto Torres, mentre l'attuale percorso si addentra, una volta attraversata la ferrovia medesima, a nord del tracciato ferroviario, in un canale tombinato che attraversa per qualche centinaio di metri la zona industriale di Predda Niedda per poi riattraversare la ferrovia e continuare il proprio percorso nuovamente a sud della ferrovia stessa.

**A) Signori V.G. e più:**

Con nota prot. 8001 del 12.01.2023 (inoltrata via mail da numerosi altri comproprietari, dichiaranti di dividerne il contenuto) il Sig. V.G. ha osservato:

- 1) l'intervento previsto si pone in conflitto con le previsioni del PUC, poiché la sua realizzazione contrasterebbe col vincolo di salvaguardia archeologica a tutela della vasta area ricomprensente il nuraghe Giagamanna ed il sito archeologico di Li Luzzani (di cui alla scheda 90064050 dell'Allegato E3 beni paesaggistici archeologici – normativa) ed alla Tav. 6.2.4 b Catalogo dei beni paesaggistici archeologici - parte 2. Infatti secondo la disciplina della scheda in questione, non è consentita alcuna edificazione, neppure attività agricole, e vige l'obbligo della conservazione di tutti gli elementi vegetazionali esistenti. Il perimetro a tutela integrale del Nuraghe Giagamanna, disciplina fra l'altro la realizzazione di un parco archeologico che comprende anche la necropoli siti Casteddu di Sant'Anatolia e il Nuraghe di Li Luzzani;
- 2) viene proposta una localizzazione alternativa dell'intervento e la realizzazione di un canale a cielo aperto, parallelo alla ferrovia dalla parte della zona industriale e non da quella dove è stato previsto, secondo quanto già proposto da RFI alla Regione nell'ambito di un intervento di adeguamento per la sicurezza della linea ferroviaria Chilivani - Porto Torres lungo il Rio Calamasciu, tra il km 43+167 e il km 44+647.

Si controdeduce quanto segue:

1) E' vero che l'intervento previsto non è conforme alla disciplina del PUC contenuta nella scheda 90064050 dell'Allegato E3 beni paesaggistici archeologici – normativa. Proprio per tale motivo si sta proponendo una modifica delle norme contenute nella scheda medesima, attraverso una formale variante al PUC, volta in particolare a consentire la realizzazione dell'opera in argomento;

2) Sulla proposta alternativa presentata, si riscontra, sotto il profilo tecnico, con le argomentazioni contenute nella relazione curata dalla R.T.P. a cui più sopra si è fatto riferimento: *“tale ipotesi è stata valutata in fase di redazione del progetto ma è stata scartata sia per ragioni legate agli spazi esigui disponibili lungo il margine ipotizzato (omissis) per garantire il rispetto di margini e franchi di sicurezza idraulica, sia tenendo conto delle numerose indicazioni concordate proprio con RFI durante gli incontri che hanno preceduto la formulazione della proposta progettuale (...). Si ritiene che la soluzione proposta sia l'unica idraulicamente efficace ed efficiente, adeguatamente garantista rispetto agli equilibri tra esigenze di messa in sicurezza e tutela dei beni ambientali, paesaggistici e storici. Si osserva che in sede di PFTE sono state ottenute le autorizzazioni principali in materia di compatibilità idraulica (Agenzia del Distretto Idrografico) , non assoggettabilità a V.I.A. (Regione Sardegna assessorato Ambiente) e idoneità dal punto di vista archeologico (soprintendenza)”*.

Si propone pertanto il rigetto delle osservazioni presentate.

### **B) Signori N.M. e più:**

Sono state proposte tre soluzioni alternative rispetto alla localizzazione del nuovo canale previsto progettualmente, così da evitare che l'intervento venga realizzato all'interno della loro proprietà, posta a sud della adiacente linea ferroviaria, ove insistono le loro abitazioni:

1) nella prima si propone di intervenire sul canale tombato attuale, all'interno della zona industriale, adeguandolo alle esigenze di deflusso delle acque, sostanzialmente attraverso un suo ampliamento;

2) nella seconda ipotesi si propone di modificare il tracciato previsto dall'attuale progetto realizzando il primo tratto del canale più a sud e non in adiacenza alla ferrovia, sostanzialmente evitando di passare attraverso le proprietà degli istanti, ma in altre proprietà prive di edifici;

3) nella terza soluzione non viene proposto un tracciato alternativo rispetto a quello previsto ma si ipotizza che in luogo del nuovo canale venga realizzata una condotta interrata debitamente dimensionata, la quale, in aggiunta a quella già esistente sul versante nord della ferravia, nella zona industriale di Predda Niedda, garantirebbe comunque una maggiore capienza destinata al convogliamento e deflusso delle acque, tale da permettere all'amministrazione di raggiungere il medesimo obiettivo prefissato, ma con minor sacrificio dei privati interessati.

Si controdeduce quanto segue:

1) con riferimento alla proposta di adeguamento del canale tombato già presente nella zona industriale , in luogo dell'intervento prospettato, nella relazione curata dalla R.T.P. si risponde: *“Il suddetto tratto tombato, del tutto insufficiente dal punto di vista idraulico anche per portate ordinarie come testimoniano innumerevoli episodi di allagamento avvenuti con frequenza annuale, riceve anche le acque del bacino impermeabile dell'area di Predda Niedda Nord e parte dell'area di Predda Niedda Sud. Risulta quindi sostanzialmente irrealizzabile una sezione sufficientemente grande per poter convogliare sia le portate del bacino naturale del Calamasciu sia quelle del bacino di Predda Niedda in spazi assai modesti, tra la linea ferroviaria e i capannoni esistenti. Ciò che è stato previsto nello studio generale per la mitigazione del rischio idraulico a carico dell'area in esame, è lo stombamento e adeguamento della sezione attuale del tratto tombato in modo che possa convogliare almeno le portate di Predda Niedda ma non certo quelle del Calamasciu. In ogni caso lo sbocco dovrà essere nel Rio Calamasciu a valle del secondo attraversamento ferroviario. E' altresì impensabile introdurre nell'area edificata dove ormai vi è un tessuto edificato consolidato il Rio Calamasciu, creando un aggravio delle condizioni di pericolo a carico delle persone e dei beni materiali, peraltro senza troppe garanzie sulla reale possibilità di arginare i fenomeni di piena eccezionale dovendo accettare spazi estremamente confinati. La soluzione di progetto invece consente di distinguere le portate del Calamasciu da quelle prodotte dalla rete acque meteoriche di Predda Niedda almeno per il tratto parallelo alla Strada 12, creando una linea di deflusso con dimensioni adeguate e franchi di sicurezza a norma di legge in grado di scongiurare esondazioni a*

*carico di qualsivoglia utente (edifici adiacenti, linea ferroviaria, Z.I. Predda Niedda)”;*

2) Per quanto riguarda la proposta di realizzare il nuovo canale ancora più a sud di quanto previsto, la R.T.P. risponde: *”Tale ipotesi non è percorribile in quanto comporterebbe innanzitutto la realizzazione di ingenti movimenti di materie (scavi e riporti) dovuti alla crescita altimetrica (quote maggiori e quindi maggiori scavi per consentire il deflusso a gravità), con aggravio dei costi di trasporto e conferimento a discarica e in generale degli impatti ambientali; inoltre il tracciato ipotizzato si avvicinerebbe notevolmente all’area di sedime del Nuraghe Giagamanna, rappresentando un elemento di alterazione ben più marcata e anomala di quanto non sia il tratto di corso d’acqua ipotizzato in progetto e parallelo alla linea ferroviaria. Si conferma ed evidenzia che il canale previsto in progetto avrà dimensioni idonee per il trasporto di portate con tempo di ritorno di 200 anni con il rispetto dei franchi di sicurezza previsti dalle Norme di Attuazione del Piano di Assetto Idrogeologico e che le tecniche realizzative previste accoppiano quelle tradizionali, necessarie per garantire la sicurezza strutturale in adiacenza alla ferrovia a quelle di ingegneria naturalistica, che permettono una riqualificazione generale dell’area favorendo la formazione del deflusso naturale e indirizzando le scelte ad una gestione separata delle acque naturali del Fiume e di quelle miste provenienti dal settore di Predda Niedda. Solo con tale soluzione sarà possibile consentire il deflusso regolare del Rio in una sezione a cielo aperto sicura per tutti gli elementi esposti al rischio e al tempo stesso migliorare sensibilmente la raccolta delle acque meteoriche nella porzione edificata di Predda Niedda, evitando disordinate immissioni nel Calamasciu”;*

3) infine con riferimento all’ipotesi di utilizzare la medesima localizzazione del nuovo canale per realizzare in luogo di questo una condotta interrata, ancora la R.T.P. risponde che *”il quadro normativo in materia di Ambiente e Assetto Idrogeologico vieta la realizzazione di sezioni tombate in sostituzione di tratti di corsi d’acqua naturali, ma al contrario prevede sezioni a cielo aperto. Non è quindi percorribile l’ipotesi di realizzare sezioni chiuse”.*

Viste le argomentazioni, soprattutto di natura tecnica, con cui la R.T.P. incaricata ha individuato nella soluzione progettuale proposta la scelta più razionale, efficace ed economica per ottenere gli obiettivi prefissati, nonostante le tre soluzioni alternative prospettate dai privati, si propone il rigetto delle osservazioni.

**IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO**

Dott. Simone Siddi

Visto

**IL DIRIGENTE DEL SETTORE PIANIFICAZIONE URBANISTICA**

Ing. Giovanni Antonio Pisoni

Visto

**IL DIRIGENTE DEL SETTORE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ**

Ing. Fabio Spurio