



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORATO LAVORI PUBBLICI**

PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO
**PERIMETRAZIONE DELLE AREE A RISCHIO IDRAULICO E
GEOMORFOLOGICO E DELLE RELATIVE MISURE DI SALVAGUARDIA**
(Legge 267/1998)

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Scheda informativa per gli interventi connessi ai movimenti franosi | Scheda B7033 |
| INTERVENTO DELLA SP ESCALAPLANO – ORROLI PATEMINDA NEL COMUNE DI ORROLI | |
| Sottobacino regionale N° 7 | ASSOCIAZIONE DI PROFESSIONISTI Ing. R. Chessa, Ing. S. Chiodino, Geol. P. Pileri |
| Revisione | data: 19/11/2002 |

| | | |
|--------------------------------|--------------------------|------------------------|
| Gruppo di Coordinamento | | |
| Dott. Geol. Daria Dovera | Prof. Ing. Marco Mancini | Prof. Ing. Marco Salis |

1. GENERALITA'

| | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| Bacino idrografico regionale: | Sardegna |
| Sottobacino: | 7 |
| Provincia: | Nuoro |
| Comune: | Orroli |
| Località : | SP escalaplano-orroli-pateminda |
| Cartografia | Tavole n° : 48 |

2. DESCRIZIONE SINTETICA

La SP Escalaplano – Orroli mostra una prima parte del tracciato con caratteristiche di buona compatibilità geomorfologica, fatta salvo qualche punto particolare. Il suo tracciato si svolge inizialmente lungo un versante a mezza costa per poi scavalcare il Flumendosa e portarsi sul suo versante destro e risalire fino alla sella per Orroli. Nella prima parte del tracciato sono presenti alcuni fenomeni gravitativi urgenti ma di piccola entità legati al possibile crollo di masse rocciose molto fratturate. Nel tratto che la SP percorre in sponda destra sono invece presenti fenomeni di scala molto più ampia. Si tratta delle fenomenologie legate ai pianori basaltici ed ai versanti sottostanti. Tutto ciò porta alla presenza iniziale di colamenti e scivolamenti per arrivare nel tratto prossimo alla strada di servizio alla diga EAF di Nuraghe Arrubiu, di crolli dalla scarpata strutturale soprastante. Dal tracciato descritto si distacca la strada per lo sbarramento dell'EAF. Tale strada ancorchè privata è caratterizzata da un elevato rischio di frane per crollo.

3. GRADO DI CONOSCENZA DELLA SITUAZIONE:

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Esistenza di studi recenti quali relazioni, pubblicazioni, indagini: | |
| Analisi storica della situazione: | scarso |
| Testimonianze recenti: | cronachistiche |
| Presenza di progetto di massima: | no |
| Presenza di progetto esecutivo: | no |

4. FINANZIAMENTO RICHIESTO: 1396087

5. AMMINISTRAZIONE COMPETENTE: ORROLI

6. PRIORITÀ DELL'INTERVENTO: (R4 NON MAPPABILE)

| | |
|------------------------|----------|
| Alta (rischio R4) | X |
| Media (rischio R3) | X |
| Bassa (rischio R2/R1) | |

7. COMPATIBILITÀ CON REGIMI VINCOLISTICI ESISTENTI:

| | | | |
|----|---|----|--|
| SI | X | NO | |
|----|---|----|--|

8. SUPERFICIE TOTALE INTERESSATA DAL FENOMENO

La superficie interessata dal fenomeno riguarda tutto il tratto della strada che transita sotto il Taccu Maggiore in località Pateminda o Findeu. Il problema è concentrato nel settore costituito dalla ampia curva della provinciale.

9. PERICOLOSITA'

| Stato di attività | | | |
|----------------------------------------------------------------------|--------|-------------|--|
| Segni di attivazione o riattivazione imminente | x | | |
| Volume mobilizzabile ipotizzato | | | |
| Tipologia principale di frana | Crollo | Rotolamento | |
| Intensità presunta del fenomeno rispetto alle conseguenze economiche | Bassa | | |

10. CAUSA DI INNESCO DEL FENOMENO FRANOSO

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Precipitazioni | x |
| Scosse sismiche | |
| Erosione al piede | x |
| Condizioni fisiche del materiale | x |
| Condizioni strutturali del materiale | x |
| Azioni antropiche (scavi, vibrazioni indotte, variazioni livello invasi superficiali,) | x |
| Altro | |

11. VULNERABILITA' ED ESPOSIZIONE

| ESPOSIZIONE | VULNERABILITA' | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------|------------------------|
| | Danno grave (strutturale o perdita totale) | Danno medio (funzionale) | Danno lieve (estetico) |
| Presenza di centro abitato | | | |
| Presenza di insediamenti produttivi | | | |
| Presenza di industrie a rischio | | | |
| Presenza di lifelines (oleodotti, elettrodotti, acquedotti, ecc.) | | | |
| Linee di comunicazioni principali (autostrade, strade statali, linee ferroviarie) | Danni alle persone | | Danni alla strada |
| Linee di comunicazione secondarie (strade provinciali, strade comunali, altre ferrovie) | | | |
| Presenza di beni culturali | | | |

| Numero di persone potenzialmente coinvolte | Soggette a rischio diretto | Soggette a rischio indiretto | Soggette a rischio di perdita abitazione |
|--------------------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------------------|
| Transiti | Transiti | nessuna | nessuna |

12. DESCRIZIONE SINTETICA DEL DANNO ATTESO A CHIARIMENTO DELLE SCELTE RIPORTATE NELLA TABELLA PRECEDENTE:

Il danno ipotizzato è relativo agli automezzi in transito sulla SP ed il danno principale è costituito, stante la dimensione dei blocchi, da danni ai veicoli e, secondariamente, dalla perdita della vita umana.

13. INTERVENTI

Gli interventi proposti sono mirati alla riduzione della pericolosità nel breve e medio termine e nella salvaguardia a lungo termine. Si tratta di ridurre il pericolo di movimenti di masse, allontanando acque superficiali onde evitare che eccessive infiltrazioni rendano più mobili massa lapidee e detritiche a rischio di mobilizzazione.