



COMUNE DI NULVI

PIANO URBANISTICO COMUNALE

VARIANTE AL PIANO URBANISTICO

ELABORATO

RELAZIONE VARIANTE URBANISTICA COMUNALE

TAV. VU01

SCALA: 1:

I PROGETTISTI

Dott. Ing. PIERANGELO MASIA

Dott. Ing. PAOLO TICCA

Il Sindaco

Il Segretario Comunale

DATA:

Aprile 2023

AGGIORNAMENTO:

VISTI DI APPROVAZIONE:

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Premessa

Il Progetto Generale della Strada per l'Anglona prevedeva di collegare Sassari con Santa Maria Coghinas e la Terme di Casteldoria, ove tale arteria si sarebbe raccordata con la strada per Santa Teresa di Gallura, portando così a compimento quello che nella sua visione più generale viene chiamato Collegamento Sassari-Anglona-Gallura .

La dimensione dell'opera e l'importante investimento avevano determinato la sua separazione in quattro distinti lotti a partire dal capoluogo:

- Sassari – Osilo ;
- Osilo – Nulvi ;
- Nulvi – Sedini ;
- Sedini – terme di Casteldoria .

Il **1° Lotto Sassari Osilo** inizia dalla S.S.127 nella zona di Calancoi, all'uscita di Sassari, e termina all'intersezione della strada con la Provinciale n° 72 Osilo-Sennori; l'opera è realizzata da circa 20 anni e dopo un percorso di circa 7 chilometri collega Osilo con Sassari in circa 10 minuti.

Il **2° Lotto Osilo Nulvi** ha inizio ove termina il 1° Lotto e dopo un percorso di circa 12 chilometri si innesta sulla Strada Provinciale n° 17 che collega Nulvi con Tergu, bypassando l'abitato di Nulvi.

A causa delle ridotte risorse allora disponibili il 2° Lotto venne diviso in due stralci:

- Il **primo stralcio** che, dopo un percorso di 8,9 chilometri, già aperti al traffico dal 2018, raggiunge la conca collinare su cui si trova Nulvi; tale arteria è stata resa funzionale mediante una bretellina provvisoria che si innesta sulla S.S. 127 circa un chilometro prima dell'abitato di Nulvi. Oggi il paese è pertanto collegato con Sassari mediante una strada scorrevole e sicura di circa 18 chilometri, in sostituzione dei tortuosi 32 chilometri che occorreva percorrere con la S.S. 127.
- Il **secondo stralcio** è la Circonvallazione di Nulvi; dopo circa 4 chilometri dall'attuale interruzione il tracciato si innesterà sulla Strada Provinciale n° 17 Nulvi-Tergu; con la Circonvallazione si porta pertanto a compimento il 2° Lotto Osilo-Nulvi della Strada per l'Anglona.

La Circonvallazione di Nulvi è importante per tutto il territorio dell'Anglona, ed in particolare anche per gli altri centri, quali Martis, Laerru o Sedini, ai quali questa infrastruttura arrecherà sicure possibilità di

sviluppo nella zootecnia, nella agricoltura e nel turismo; il passaggio fondamentale per il loro avvicinamento a Sassari ed alle altre correnti di traffico regionali (ad esempio la S.S. Sassari-Tempio) consiste nell'evitare l'attraversamento del centro abitato di Nulvi, particolarmente sensibile poiché proprio attorno alla via principale gravitano alcuni tra edifici e chiese di maggior interesse storico-architettonico, e che attualmente sono soggetti all'ormai insostenibile transito di mezzi pesanti, quali autotreni, trattori o pullman, come efficacemente illustrato dalle foto successive.



In circa 20 minuti i paesi dell'Anglona sarebbero facilmente raggiungibili dal capoluogo e questa strada è da tutti riconosciuta come l'infrastruttura capace di abbattere la barriera più importante alle opportunità di sviluppo di questo territorio.

Nel prossimo futuro inoltre la Provincia intenderebbe, con un terzo lotto della Strada per l'Anglona, migliorare il collegamento di Nulvi con Sedini mediante interventi di rettifica dell'attuale strada provinciale, consentendo al contempo un più agevole e proficuo collegamento dell'arteria con gli agglomerati turistico-residenziali situati lungo il litorale di Castelsardo, Valledoria e Badesi.

Variante al piano urbanistico comunale

La presente Variante al PUC nasce dall'esigenza di adeguare il tracciato della Circonvallazione a suo tempo approvato dall'Amministrazione Comunale di Nulvi al progetto in fase di definitiva approvazione.

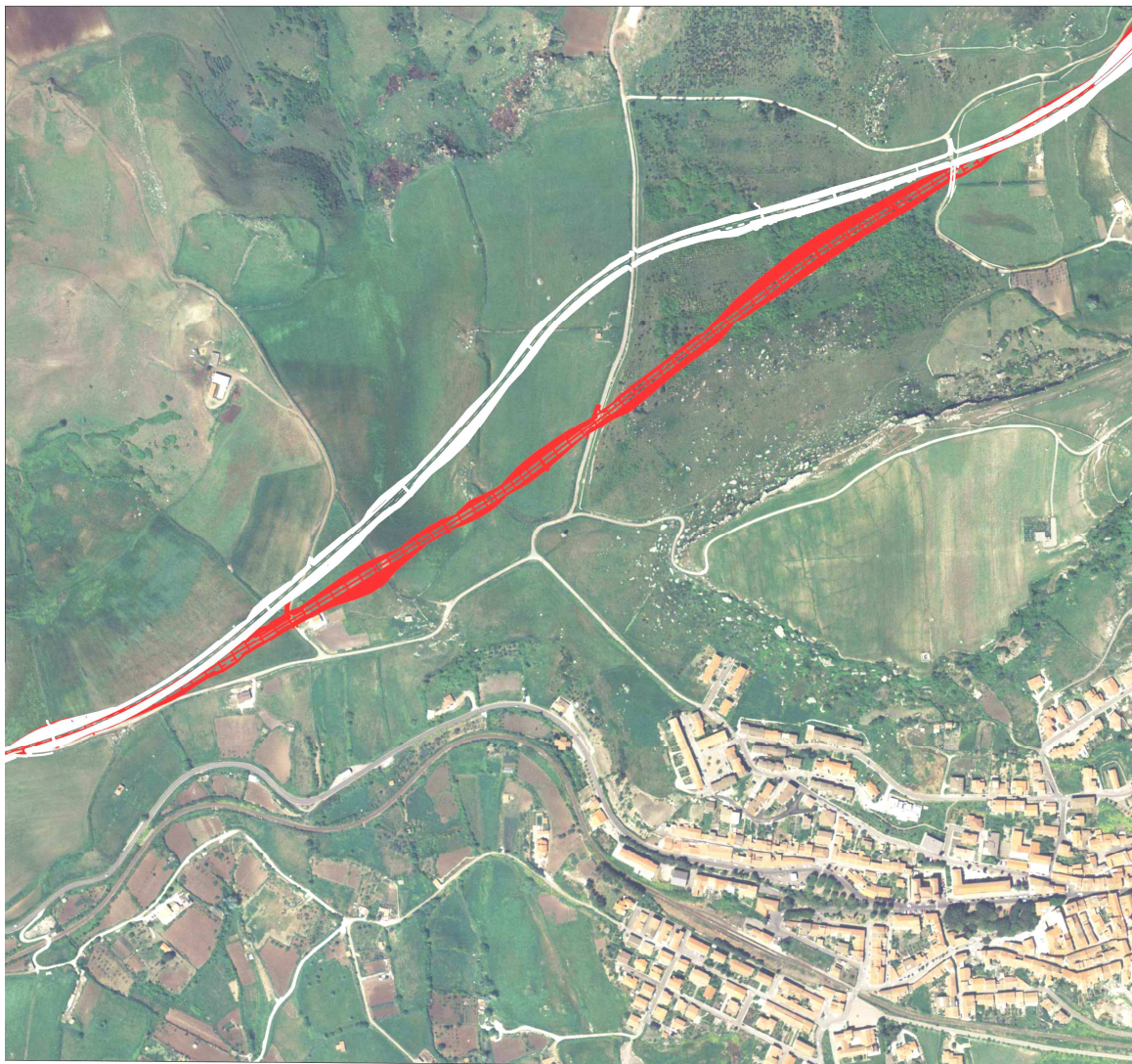
Per il tracciato sono state studiate diverse ipotesi, e fra queste si è pervenuti alla scelta del percorso posto a Sud-Ovest del Monte Santu Larentu che sovrasta Nulvi.

Questa soluzione, condivisa dall'Amministrazione Comunale di Nulvi, inizia il suo percorso nell'innesto della Strada Osilo – Nulvi con la bretellina che attualmente la collega alla Strada Statale 127 e termina dopo l'abitato di Nulvi, sulla strada Provinciale n°17 che collega Nulvi con Tergu.

Il tracciato proposto non attraversa le aree produttive del paese ed è rispettoso delle zone interessate da importanti presenze archeologiche, caratterizzate dalla presenza di diversi nuraghi e Domus de Janas.

La categoria della strada si uniforma a quella del tratto già in esercizio nel primo stralcio della Osilo – Nulvi; l'infrastruttura avrà pertanto le caratteristiche di una strada extraurbana locale di categoria F1, scelta che ha comportato la possibilità di adottare livellette di pendenze maggiori nel profilo stradale, con la positiva ricaduta di diminuire sensibilmente i volumi interessati dai movimenti di materie e gli ingombri del corpo stradale nei terreni interessati dall'opera.

Il tracciato ricalca, in larga parte, una strada di penetrazione rurale esistente e rispetta i pochi insediamenti a preminente destinazione agricola; esso interessa, nella parte centrale e terminale, due appezzamenti attualmente destinati a cantiere di rimboschimento a cura dell'Ente Foreste. Mentre nel tratto conclusivo il vivaio è interessato marginalmente e coinvolge piante vecchie già in procinto di essere abbattute, più delicato si è rivelato essere l'attraversamento del vivaio forestale (realizzato su terreni di proprietà del Comune di Nulvi) presente nel tratto centrale dell'opera. Accogliendo una proposta dell'Ente Foreste il tracciato è stato traslato verso ovest, con il consistente vantaggio di salvaguardare un'area di maggiore presenza arborea; inoltre, rivisitando la livelletta stradale a causa dell'adozione della nuova categoria stradale, si è ottenuta una minore occupazione dell'area verde (da circa 9000 a 6000 mq); a tale modifica del tracciato è dedicata la successiva immagine.



In rosso è indicato il vecchio tracciato.

Nel progetto della Circonvallazione si è posta particolare attenzione al rispetto dei siti ove risultano presenti evidenze antropiche archeologiche: Monte Acciso Fiore, alcuni Nuraghi e una Domus de Janas sul costone calcareo di Monte San Lorenzo; per questo si è resa necessaria una Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico redatta dall'archeologa Dott.ssa Denise Marras, le cui conclusioni sono state recepite prevedendo una leggera variante al tracciato, più rispettosa delle evenienze storiche presenti.

Il tracciato del progetto in variante ha una estesa di km 3.920; ha inizio dalla bretellina di collegamento con la Strada Statale 127 alla fine del primo stralcio funzionale Osilo – Nulvi. Si sviluppa ai piedi del costone che delimita a sud e a ovest il Paese con un andamento pressoché rettilineo nel primo tratto, per raggiungere, dopo un ampio curvone in leggera pendenza, l'intersezione con la S.P. n° 17 Nulvi – Tergu, circa un chilometro dopo l'abitato.

Le caratteristiche planimetriche ed altimetriche, nonché i parametri geometrici degli elementi dell'asse stradale, rispondono al Decreto Ministeriale Infrastrutture 5.11.2001 relativo alle Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

Trattasi di strada extraurbana locale di categoria F1 con velocità di progetto pari a 40-100 Km /h; la piattaforma stradale è costituita da un'unica carreggiata della larghezza di 9,00 ml, suddivisa in due corsie di 3,50 ml ciascuna e fiancheggiate da due banchine laterali bitumate di 1,00 ml.

E' stato riesaminato con particolare attenzione l'aspetto relativo al rispetto delle zone P.A.I. classificate Hg2 ed Hg3; l'ultimo aggiornamento del P.A.I. Regionale (a suo tempo la cartografia era incompleta) ha determinato l'inserimento di una ulteriore leggera correzione planimetrica della strada nella parte terminale del tracciato, al fine di mantenere il percorso all'interno del "corridoio" scevro da prescrizioni delineatosi tra le aree di maggiore pericolosità per frana.

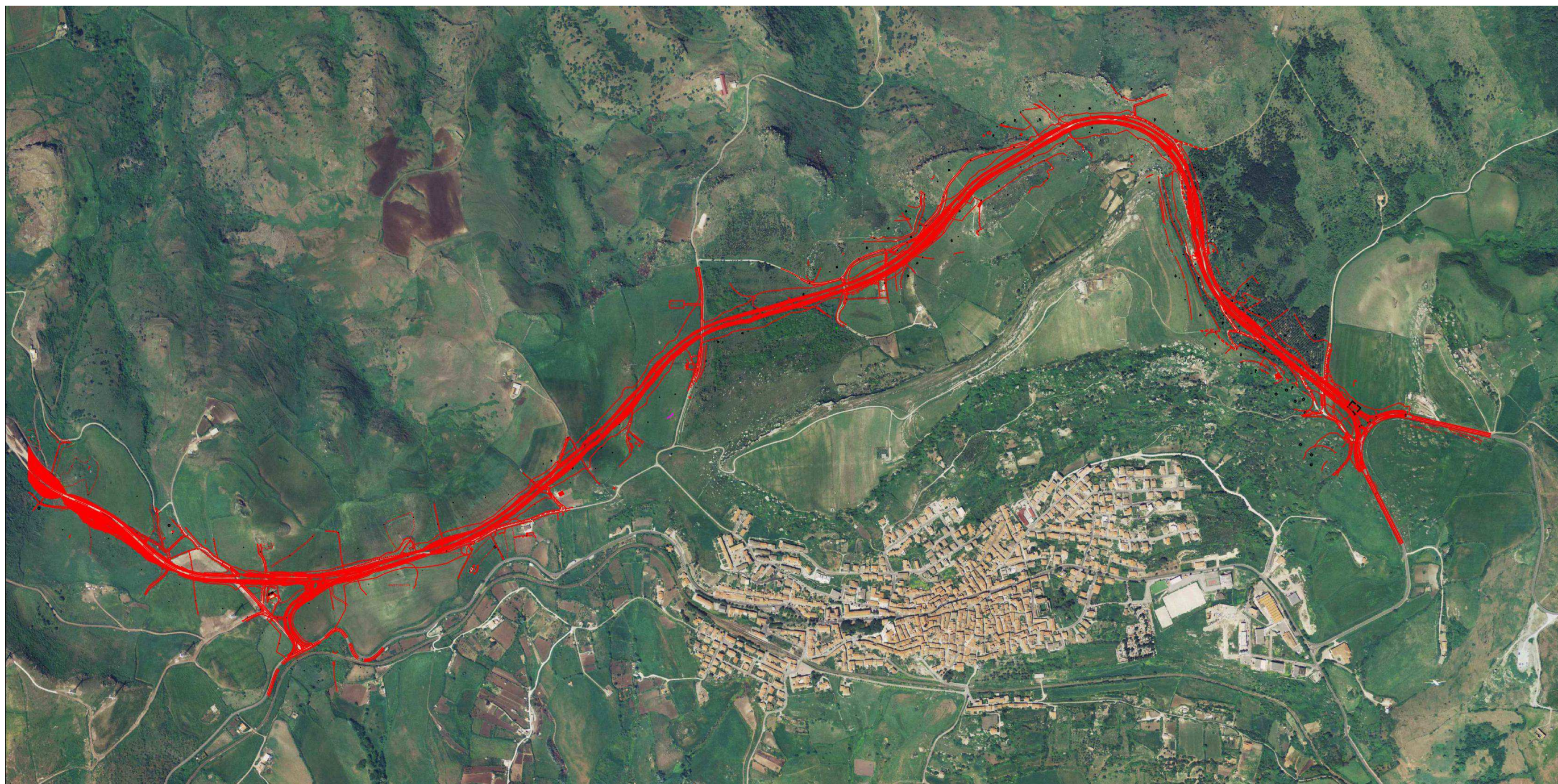
Per ciò che riguarda l'inserimento della nuova strada nel territorio si è fatta particolare attenzione al mantenimento della viabilità rurale esistente, predisponendone per quanto possibile la ricucitura od in alternativa predisponendo intersezioni che garantiscano adeguate condizioni di visibilità e sicurezza. Le porzioni di strada vicinale dismesse a causa dell'inserimento della nuova viabilità saranno rinaturalizzate mediante l'asportazione della vecchia pavimentazione e del sottofondo e la successiva stesa di terra vegetale .

Relativamente agli aspetti geotecnici e movimenti di materie, il percorso individuato, evita e costeggia le zone classificate Hg2 ed Hg3 dal P.A.I. Regionale, incuneandosi fra di esse con un tracciato che si può dire quasi obbligato; tutte le aree interessate dal tracciato sono state studiate dal punto di vista geologico, idrologico e idraulico mediante l'effettuazione di indagini dei terreni mediante prospezioni e carotaggi eseguiti lungo il tracciato.

Non sono previste opere d'arte di particolare rilevanza. Per il convogliamento delle acque superficiali e di provenienza meteorica sono state previste una serie di condotte in tubolari di cemento con testate rivestite in calcestruzzo;

Tali manufatti hanno dimensioni che garantiscono anche l'attraversamento della fauna selvatica di piccola e media taglia, per i quali sono stati previsti una serie di ulteriori attraversamenti dedicati.

Per la realizzazione dell'opera è necessario procedere all'espropriazione di tutti i terreni ricadenti nell'area di occupazione della strada che, come già accennato, sono tutti a preminente destinazione agricola; per la quantificazione delle indennità e la definizione delle modalità di riconoscimento delle ulteriori somme dovute alle ditte coinvolte si rimanda alla specifica relazione del progetto.



Elenco elaborati

Tav. VU00	Relazione di accompagnamento
Tav. VU01	Relazione Variante Urbanistica
Tav. VU02	Infrastrutture in ambito Comunale – stato attuale
Tav. VU03	Zone Agricole su base aerofotogrammetrica – stato attuale
Tav. VU04	Zone Agricole su base catastale – stato attuale
Tav. VU05	Infrastrutture in Ambito Comunale – stato di progetto
Tav. VU06	Zone Agricole su base aerofotogrammetrica – stato di progetto
Tav. VU07	Zone Agricole su base catastale – stato di progetto
Tav. VU08	Nuova Zonizzazione area stradale – stato di progetto