



**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 franosì		Scheda B7088
INTERVENTO DELLA STRADA PER LA GIARA NEL COMUNE DI SIDDI		
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:	Siddi
Località :	abitato
Cartografia	Tavole n° : 32

2. DESCRIZIONE SINTETICA

Come per Tuili e Gesturi anche per Siddi si pone il problema della strada che conduce sul pianoro e transita al disotto della scarpata strutturale della giara.

Anche in questo caso il versante è costituito da depositi sedimentari miocenici varianti da arenacei a marnosi sui quali giacciono i depositi caotici provenienti dall'erosione del versante e dai crolli della scarpata delimitante l'orlo del pianoro basaltico della giara.

La viabilità inserita nel versante non ha apportato particolari destabilizzazioni sul versante però costituisce sempre il punto fragile del sistema. Il versante mostra una copertura vegetale ridotta e una elevata predisposizione all'erosione superficiale areale e incanalata.

L'abitato non ha mai subito danni di rilievo, ma si ritiene opportuno operare gli interventi necessari alla protezione del versante.

La strada che conduce alla Giara invece, divenuta luogo di transito frequente è esposta ai massi originatisi dal crollo della scarpata strutturale della giara soprastante.

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: 51233

5. AMMINISTRAZIONE COMPETENTE: SIDDI

6. PRIORITÀ DELL'INTERVENTO:(R4 NON MAPPATO GRAFICAMENTE)

Alta (rischio R4)	X
Media (rischio R3)	
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 l'orlo della scarpata strutturale della giara soprastante la strada.

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)			
Linee di comunicazione secondarie (strade provinciali, strade comunali, altre ferrovie)		X	
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 strada ed il danno principale è costituito, stante la dimensione dei blocchi, anche dalla possibile perdita della vita umana.

13. INTERVENTI

Gli interventi proposti sono mirati alla riduzione della pericolosità 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 mobilitazione.