



**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)**

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

<b>Gruppo di Coordinamento</b>		
Dott. Geol. Daria Dovera	Prof. Ing. Marco Mancini	Prof. Ing. Marco Salis

## 1. GENERALITA'

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

## 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:

<b>Esistenza di studi recenti quali relazioni, pubblicazioni, indagini:</b>	
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)	<b>X</b>
Media ( rischio R3)	<b>X</b>
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 mobilitazione.