



COMUNE DI BADESI

Provincia di Olbia - Tempio

VARIANTE AL PIANO URBANISTICO COMUNALE

DATA
SETTEMBRE 2015

TAVOLA
A

SCALA

ELABORATO

ALLEGATO alla deliberazione del Consiglio Comunale n° 65 del 30/09/2015
ALLEGATO alla deliberazione del Consiglio Comunale n° 2 del 03/02/2016

IL SINDACO
Per. Agr. Anton Pietro Stangoni

UFFICIO DEL PIANO COMUNALE
Dott.Ing. Antonio Giovanni Mannu
firmato digitalmente



COMUNE DI BADESI

**VARIANTE AL P.U.C.
PER L'INSERIMENTO DELLE OPERE PREVISTE DAI LAVORI DI
“SISTEMAZIONE E MESSA IN SICUREZZA
DELLA S.P. N° 90: TRATTO BADESI – BIVIO PADULEDDA”**

RELAZIONE

Settembre 2015

1 - PREMESSE

A seguito di finanziamento R.A.S. per 3.000.000,00 € la Amm/ne Provinciale di OT ha provveduto alla indizione di una gara (appalto integrato) per la progettazione definitiva e esecutiva e l'esecuzione dei lavori sopra indicati, per cui fece redigere un progetto preliminare relativo alla sistemazione e messa in sicurezza del tratto Badesi – bivio Paduledda della S.P. n° 90 Sassari – S. Teresa di Gallura, importante direttrice del Nord Sardegna.

Successivamente, a seguito di appalto integrato è stato redatto, dalla ditta vincitrice, il progetto definitivo.

Pur essendo considerata una direttrice regionale di 2° livello, la S.P. 90 presenta oggi caratteristiche del tutto disomogenee per le differenti epoche di costruzione, per l'attraversamento di terreni orograficamente differenti ed è, in altre parole, una strada che si percorre, soprattutto in estate, con rallentamenti specie nel tratto da Badesi al bivio di Paduledda e fino al ponte sul rio Pirastru per un tratto di circa 9 km.

Il progetto che dovrà essere realizzato prevede, nel territorio comunale di Badesi, alcune opere, quali:

- il completamento delle opere di finitura (verde e pubblica illuminazione) della rotatoria all'ingresso di Badesi (via Mare);
- la ribitumatura e sistemazione dei bordi (banchine, per lunghezze parziali, in conglomerato cementizio);
- la realizzazione di un allargamento stradale per una lunghezza di circa 340 ml e per la creazione di una 3 corsie di arrampicamento, atta a consentire il sorpasso dei mezzi pesanti.

2 - COMPATIBILITA' DELL'OPERA NEL QUADRO PROGRAMMATARIO

Le opere in oggetto sono compatibili con la programmazione a livello comunale e non contrastano con gli strumenti urbanistici vigenti del comune di Badesi salvo la possibilità di andare in variante con l'applicazione della L.R. n° 32/'96 per il suddetto allargamento, così come evidenziato nella tavola grafica.

In particolare, si rimarcano i seguenti punti:

1. la acquisizione della coerenza urbanistica della proposta progettuale con gli strumenti generali vigenti;
2. la coerenza della proposta con i disposti del vigente Piano Paesaggistico Regionale.

L'intervento è coerente con il P.P.R., in particolare con quanto disposto dagli artt. 102, 103 e 104 delle N.T.A., relativi al Sistema delle Infrastrutture in virtù dei quali è consentito l'ampliamento delle infrastrutture esistenti (nel nostro caso si tratterebbe solo del modesto allargamento (340 ml con 3^a corsia in salita per i veicoli lenti), solo se:

- a) previste nella pianificazione di settore che deve tenere conto delle previsioni del P.P.R.;
- b) ubicate preferibilmente nelle aree di minore pregio paesaggistico;
- c) progettate sulla base di studi orientati alla mitigazione degli impatti visivi e ambientali.

Inoltre, l'intervento prevede il miglioramento e la messa in sicurezza dell'accesso al sistema di spiagge su un territorio che lo stesso P.P.R. identifica come bene paesaggistico ambientale ai sensi del D. Lgs. 42/04.

3 - TRACCIATO STRADALE ATTUALE

Nel tronco in esame sono presenti 3 curve con raggio inferiore ai 40 mt (rispettivamente 35,04; 38,97 e 38,75 mt) e 5 curve con raggio inferiore ai 50 mt.

I rettifili sono raccordati con curve aventi raggio compatibile per la velocità di progetto di 40÷60 km/h.

I vertici della poligonale d'asse (dalla rotonda di Badesi al bivio di Paduledda) risultano n° 53 compresi gli estremi.

Le altre caratteristiche rilevate sono:

- Raggio minimo = ml 35,04
- Raggio massimo = ml 213,58
- Sviluppo lunghezza curve = ml 2293,44
- Sviluppo lunghezza rettifili = ml 2986,56
- Sviluppo rettilineo più corto = ml 4,94
- Sviluppo rettilineo più lungo = ml 142,17.

In definitiva, vi è – in media – una curva ogni 99 ml.

Lo sviluppo delle curve è pari a quasi al 43,5% dell'intero percorso.

Ciò che rende molto basso il livello di servizio è la lunghezza dei rettifili, interposti tra le curve, dal momento che il più lungo di essi è di soli ml 142.

In tale situazione, appare evidente che, anche con traffico modesto, sia impossibile procedere a qualsiasi manovra di sorpasso.

Poiché la strada è interessata anche da un consistente movimento di mezzi pesanti:

- autobus di linea,
- bus turistici,
- autocarri che trasportano materiali di tutti i tipi dal porto di Portotorres verso la Gallura,
- autocarri che dalla Corsica portano in Sardegna legna o altri materiali,
- autobetoniere,

ne risulta una sicurezza di viaggio ridotta e il rallentamento subito dai mezzi leggeri per la impossibilità di superare quelli pesanti per molti chilometri.

Infatti, anche il successivo tracciato dopo l'incrocio di Paduledda verso S. Teresa, presenta caratteristiche simili, con curve continue, fino al ponte sul rio Pirastru per ulteriori 4 km.

In funzione delle caratteristiche di traffico, gli interventi sulla strada sono stati progettati secondo le caratteristiche funzionali e geometriche stabilite per le strade di categoria "F2 Extraurbane Secondarie" dal D.M. del 05.11.2001, con:

Strada tipo F1: velocità base	40 ÷ 60 Km/h
Corsie di marcia:	2x3,25
Banchine bitumate	2x1,00
Larghezza della piattaforma stradale	8,00
Arginelli	assenti.

3.1 - Andamento altimetrico

Sull'intero sviluppo del tronco principale, sono previste numerosissime livellette con pendenze che variano da un minimo di 0,21% ad un massimo del 5,06%.

La strada è stata realizzata negli anni 1956-1958, ora è assai problematico adeguarla sulla base del nuovo D.M. 05.11.2001 relativo alle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

La sezione tipo sarà adeguata e prevedere una carreggiata bitumata di mt 6,00 (6,60 mt per la striscia di bordo), banchine per 1,00 mt + 1,00 mt, per un totale di mt 8,00 con una larghezza di 9,00 mt.

Si tratta di una "strada locale F2" ai sensi del D.M. 05.11.2001.

A margine della piattaforma sarà previsto un dispositivo di ritenuta (barriera stradale di tipo H2) in regola con il D.M. 18.02.1992, n° 223 e successive modifiche e integrazioni, nonché con la Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 28.05.2002, n° 296/Mot.

3.2 – Sezione trasversale

Come si evince dalla tavola 2, la sezione tipo con la 3^a corsia di arrampicamento (punto 4.2 – D.M. 05.11.2011) viene portata ad una larghezza di bitumato di 10,90 mt, oltre alle banchine laterali per ulteriori 0,95 mt nella parte a monte e 0,70 mt dalla parte a valle, per un totale di mt 12,55, nelle zone in rilevato e a mezza costa.

L'allargamento avverrà sul bordo lato mare, mentre sul bordo monte si procederà solo ad un riscavo della cunetta trapezia esistente.

In sede esecutiva potrà essere valutata la possibilità di realizzare cunette alla francese in cls.

Le superfici da acquisire per le opere previste sono:

SUPERFICI DA ESPROPRIARE COMUNE CENSUARIO DI BADESI

N°	FGL.	Mapp.	Sup. da acquisire mq
1	35	325	123
2	35	697	95
3	35	363	650
4	35	306	151
5	35	146	496
6	35	147	686
		TOTALE	2201