In questo Album vengono presentati in sintesi con il ricorso alle cartografie e alle tabelle il nuovo progetto di Piano Urbanistico Comunale con il relativo dimensionamento.

Gli obiettivi principali con cui il nuovo PUC è stato costruito sono i seguenti:

- ✓ 1. inserire il PUC all'interno del nuovo processo urbanistico - programmatorio che la Regione Sardegna ha avviato con la redazione ed approvazione del Piano Paesaggistico Regionale PPR,
- ✓ 2. la costruzione di un piano non solo di zoning tradizionale (anche se l'elemento deve essere presente per salvaguardare le regole legislative) ma con estrema attenzione alla forma fisica della città, alla morfologia della città e che si sviluppa per progetti strategici.
- ✓ 3. la equità urbanistica con l'introduzione della perequazione, compensazione e crediti edilizi.

1. PUC VS PPR

Il PUC è stato costruito avendo come riferimento il PPR ed in modo particolare le varie Linee Guida per l'adeguamento dei piani urbanistici al PPR e al PAI. Le stesse non sono ancora formalmente approvate e si trovano ancora a livello di Bozza (febbraio 2007). Assieme alla nuova legge urbanistica e al PPR per le aree interne dovrebbe essere approvate a breve. In via sperimentale si sono seguite le Linee Guida sia per quanto riguarda l'informatizzazione ed il sit sia per la definizione delle "zone". Ciò ha voluto inserire le banche dati ufficiali, codificare le aree, adeguare le grafie informatiche, creare file shape, ecc. In secondo luogo le zone sono state codificate con le nuove dizioni.

2. FORMA DELLA CITTA'

✓Per quanto riguarda il punto 2 il Piano è stato costruito tenendo conto del disegno della città iniziato 30 anni fa dal precedente progettista prof.Ramazzotti. Il disegno di piano tiene conto della previsione dell'"asse attrezzato" non ancora completato e lo sviluppa riproponendolo in continuazione verso ovest. L'asse si trasforma in Parco Lineare al servizio della città che tiene al suo interno atrrezzature e servizi di interesse pubblico. Il disegno di città viene inoltre contenuto all'interno di un perimetro ideale compreso tra la parte montagnosa a nord, nord-est e la circonvallazione sud.

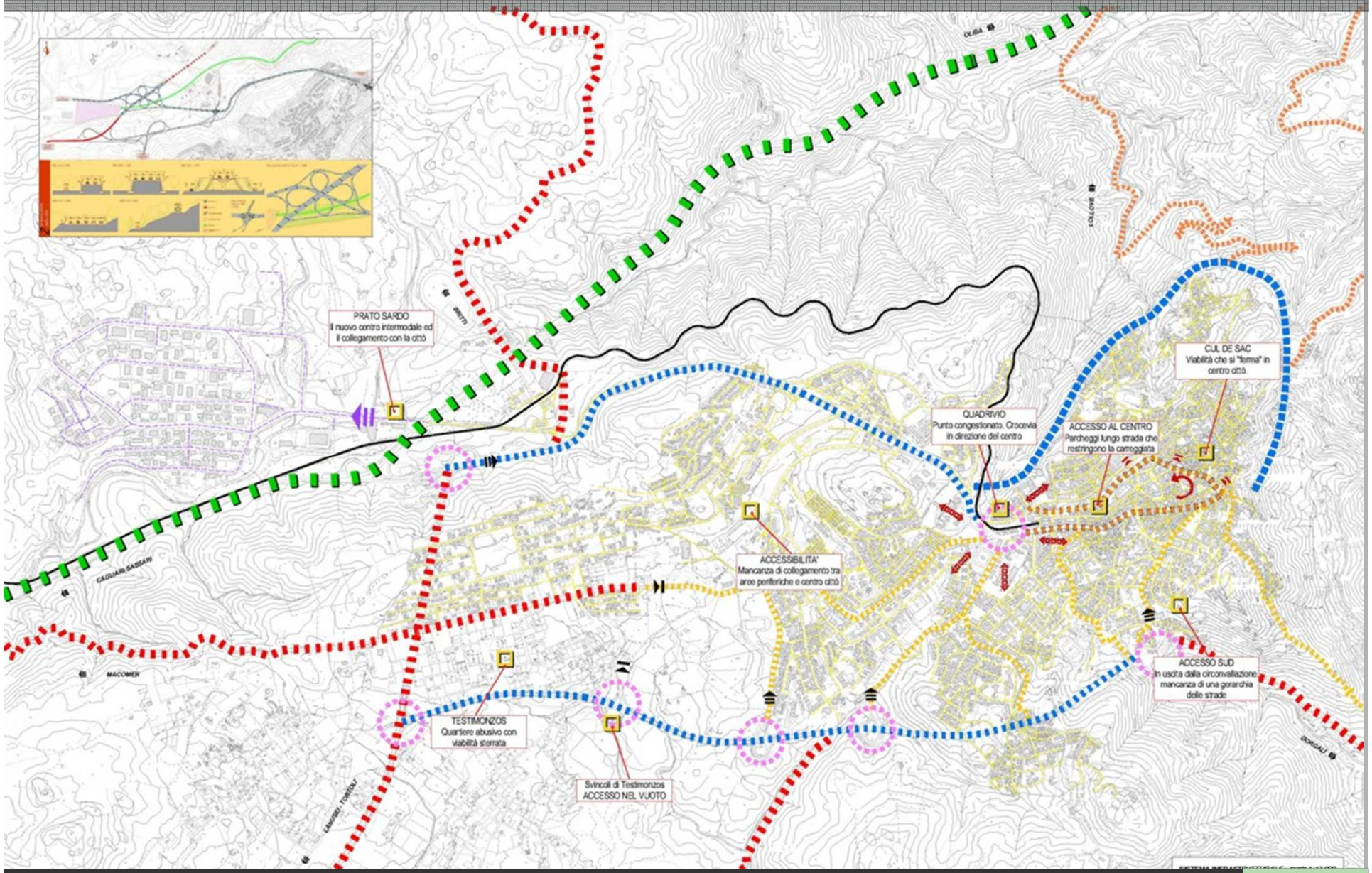
✓Il progetto prevede il "ri-bilanciamento" della città, sviluppatasi storicamente e sino agli anni '60 prevalentemente nella parte est (avendo come centro ideale il cd Quadrivio), verso la parte ovest. Nella parte ovest si trova la città consolidata costruita dagli anni 70 in avanti con le addizioni a seguito delle lottizzazioni private, è localizzata la cd "città giardino" e si trova una parte dei nuovi quartieri abusivi. Il progetto prevede una nuova zona di espansione controllata.

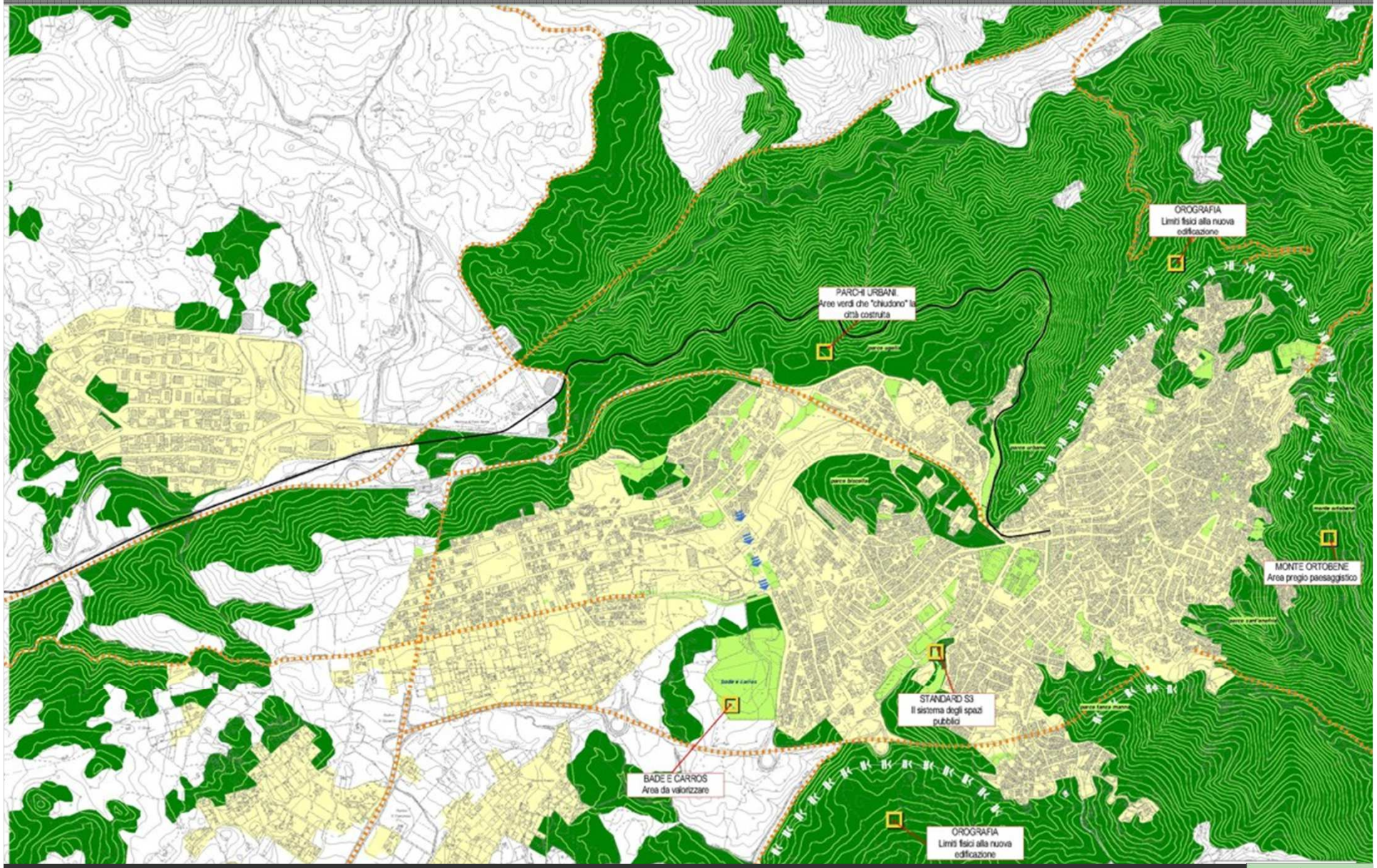
3. EQUITA'

✓Il terzo obiettivo è rappresentato dalla introduzione dei nuovi concetti di perequazione e compensazione. Il progetto propone (sempre anticipando la nuova legge urbanistica) l'inserimento di regole perequative per mettere sullo stesso piano di doveri e diritti i cittadini proprietari di aree compresi nelle nuove operazioni immobiliari. La potenzialità edificatoria è distribuita su tutte le aree (edificabili e standard) ma anche tutti i proprietari partecipano alla cessione gratuita delle aree per la realizzazione dei servizi pubblici. L'edificazione è concentrata nel 50% del lotto. Nella rimanente parte rimangono gli standard pubblici.

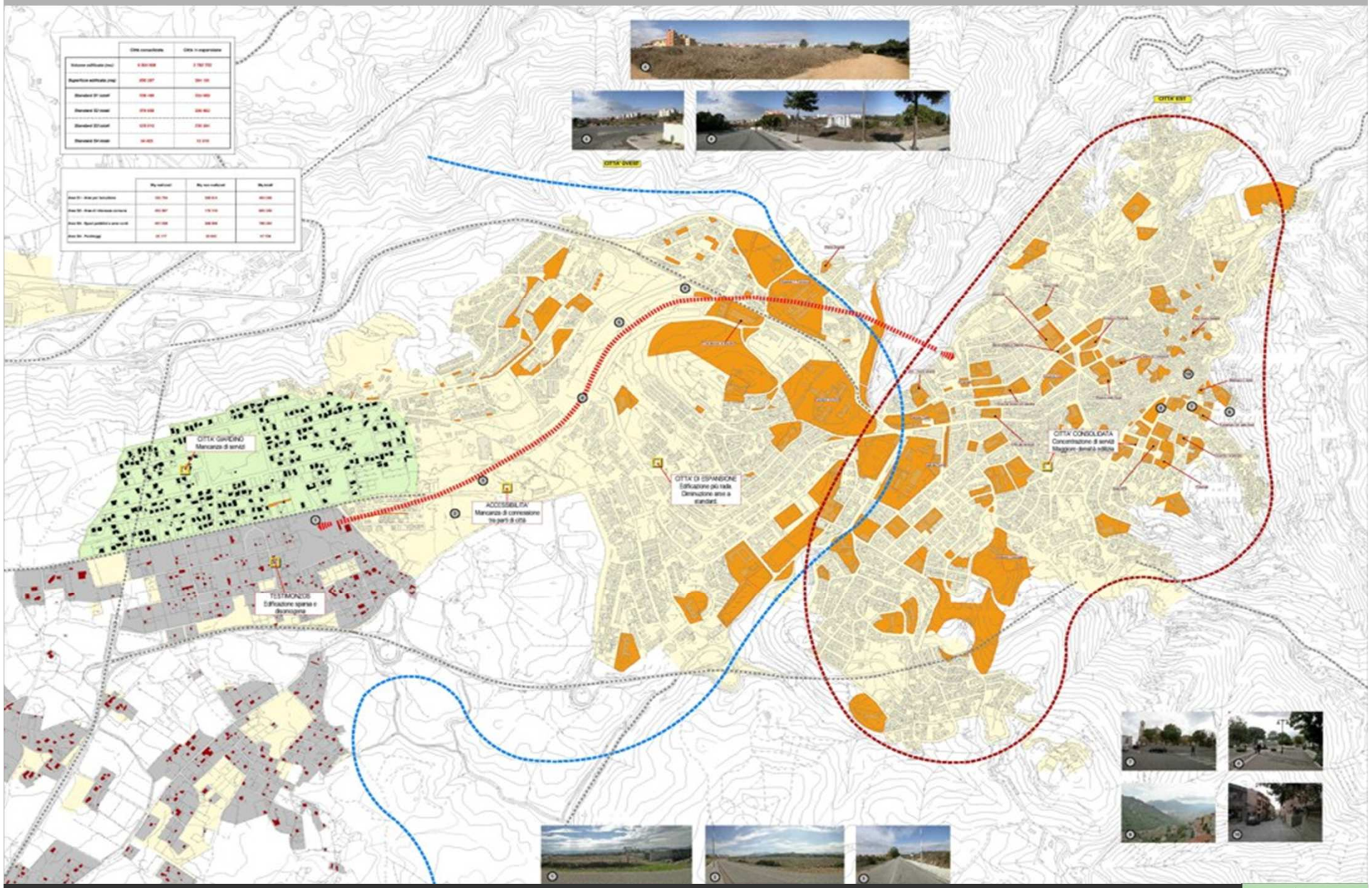
4. RISORSE

✓Un quarto obiettivo è il reperimento delle risorse per finanziare le opere pubbliche. Oltre alla perequazione vi è lo strumento "ordinario" rappresentato dall'intoitamento degli oneri di urbanizzazione tabellari e dal contributo costo di costruzione previsti dalla legge Bucalossi sin dal 1977. I valori di tali oneri non sono aggiornati e non sono in linea con i costi reali di costruzione. L'approvazione del Piano diventa il momento utile per fare questo aggiornamento e adeguamento delle tariffe. L'obiettivo a cui tendere dovrebbere essere quello di finanziare le opere pubbliche comunali a "costo zero" cioè mettendole a carico del soggetto privato che ricava il surplus dalle operazioni immobliari "concesse" dall'attore pubblico (il Comune) quale rappresentante della intera collettività.


PRATO SARDO
Il nuovo centro intermodale ed il collegamento con la città
QUADRIVIO
Punto congestionato. Crocevia in direzione del centro
ACCESSO AL CENTRO
Parcheggi lungo strada che restringono la carreggiata
CUL DE SAC
Viabilità che si "ferma" in centro città.
ACCESSIBILITA'
Mancanza di collegamento tra aree periferiche e centro città
ACCESSO SUD
In uscita dalla circonvallazione mancanza di una gerarchia delle strade
TESTIMONZOS
Quartiere abusivo con viabilità sterrata
Svincoli di Testimonzos
ACCESSO NEL VUOTO
CAGLIARI-SASSARI
MACOMER
OLBIA
COLLONE
DORGALI

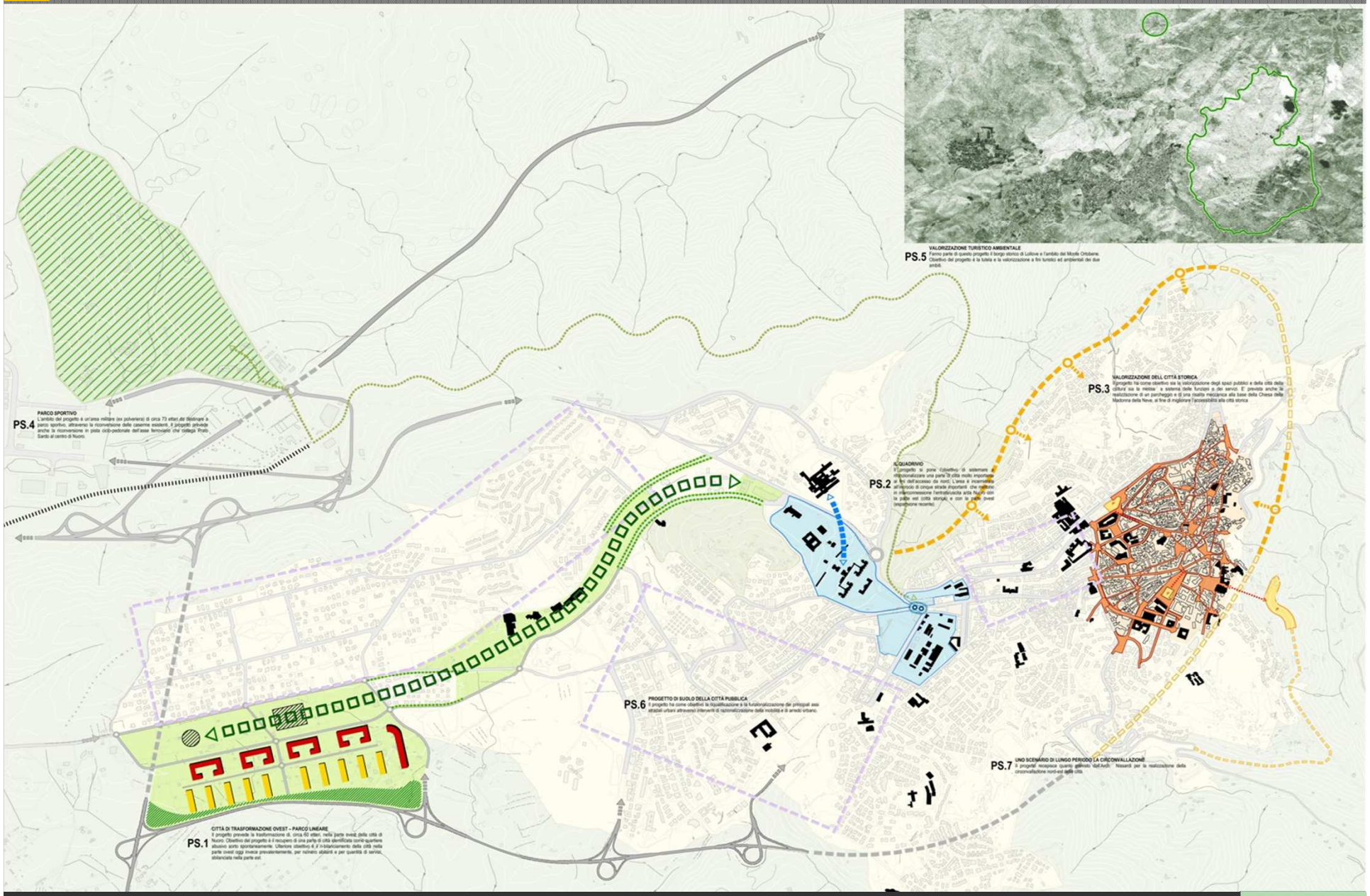


VENETOPROGETTI



VENETOPROGETTI

3.1 – PROGETTI STRATEGICI – VISIONE D'INSIEME



VENETOPROGETTI

3.2 – PS1 – PARCO LINEARE - Descrizione

Il PS1 prevede la trasformazione di un'ampia parte di territorio della città di Nuoro, circa 60 ettari, nella parte ovest della stessa. Obiettivo del progetto è il recupero di una parte di città identificata come quartiere abusivo sorto spontaneamente. Ulteriore obiettivo è il ri-bilanciamento della città nella parte ovest oggi invece prevalentemente, per numero abitanti e per quantità di servizi, sbilanciata nella parte est (avendo come riferimento il cd. Quadrivio). Il progetto prevede la continuazione del sistema del "binario stradale" già presente nel piano Rizzotti 98 e attuato quasi completamente. Il progetto è stato per buona parte realizzato ed è denominato come "asse terziario". Sono state realizzate le due strade parallele (via Pertini e via San Giovanni Bosco), sono state edificate a nord e a sud le zone residenziali, altre sono in corso di realizzazione (C12, C17, CMP), sono stati realizzati i servizi pubblici all'interno del "binario". Il PS1 parte dalla considerazione che tale progetto deve essere portato a termine e ampliato e continuato. Il progetto prevede la realizzazione di un "parco lineare" in continuazione dell'"asse attrezzato". All'interno del parco lineare devono trovare collocazione strutture di tipo pubblico legate alla realizzazione degli standard primari e secondari e legate a servizi generali sempre di tipo pubblico. A titolo esemplificativo: scuole, parchi/verde urbano, impianti sportivi, uffici pubblici con la conseguente dotazione di parcheggi. Nella parte sud compresa tra la nuova strada da realizzare (proseguimento di via San Giovanni Bosco) e la circonvallazione sud è prevista un'area edificabile di tipo misto con destinazioni residenziali, commerciali e per uffici di tipo privato. Il tutto inserito all'interno di aree verdi e con gli standard oltre ai minimi di legge.

dati di progetto

superficie area compresa nel perimetro della zona PS1: mq. 568.975 Il perimetro comprende sia l'ambito edificabile per standard, sia l'ambito edificabile, sia la viabilità di progetto "binario stradale".
indice di edificabilità territoriale: 0,5 mc/mq
superficie area in cui inserire l'edificazione di progetto C3/3: mq. 378.179

parametri edificatori

volume massimo edificabile: mc. 284.487
altezza massima edificabile (calcolata al colmo o all'estradosso dell'ultimo solaio): m.27,0
destinazioni d'uso nell'area C3/3: residenza, commercio, uffici, attività ricettive
distribuzione percentuali delle destinazioni d'uso: residenza 70%, non-residenza 30%.

parametri per standard

superficie aree standard di cessione interne alla C3/3:
- a destinazione parcheggi mq. 14.220 (2844abitanti equivalenti x 5,0mq)
- a destinazione verde/parco/spazi aperti: mq. 51.192 (2844abitanti equivalenti x 18,0mq)

parametri per zone G e S

superficie area standard di cessione compresa tra il "binario stradale" di progetto: mq. 182.559
destinazioni d'uso consentite: S1, S2, S3, S4, G. E' consentita eventualmente anche la destinazione d'uso residenziale in attuazione di programmi e/o progetti di edilizia residenziale di tipo pubblico o sociale.
per i parametri edilizi si rimanda al progetto esecutivo e/o al piano attuativo. All'interno delle aree standard dovranno essere ricavati i parcheggi pubblici afferenti alle singole destinazioni con parametri prestazionali.

Regole per l'attuazione

Il progetto deve attuarsi attraverso un piano particolareggiato di iniziativa pubblica con l'individuazione di ambiti unitari di intervento minimi e funzionali che prevedano quota parte di edificazione e di standard. La realizzazione della nuova edificazione è comunque soggetta alla realizzazione della viabilità funzionale, alla realizzazione delle reti tecnologiche necessarie, alla realizzazione degli standard

Il progetto si attua con il ricorso al criterio della perequazione urbanistica: tutta la superficie erritoriale ha inserita la potenzialità edificatoria. La volumetria massima edificabile deve essere inserita ll'interno della zona C3/3. La zona riservata a standard ra il "binario stradale", comprese le strade di progetto deve essere cedute gratuitamente al patrimonio pubblico. La realizzazione è a carico di tutti i privati lottizzanti. Le zone a standard all'interno della ona C3/3 devono essere realizzate e cedute ratuitamente al patrimonio pubblico. Le stesse potranno essere scomputate dagli oneri tabellari rimari e secondari.

Regole per gli oneri e le opere di urbanizzazione

Rimane a carico dei privati lottizzanti:
la cessione a titolo gratuito e la realizzazione delle aree standard primario all'interno della zona C3/1 con la superficie minima di cui alla presente norma, la cessione a titolo gratuito delle aree per standard individuate all'interno del "binario stradale", la realizzazione della viabilità principale del cd "binario stradale". La sistemazione della viabilità tratto SS129 ricadente all'interno del perimetro di zona dovrà essere concordata con l'autorità competente o dovrà essere previsto il suo declassamento a strada comunale.

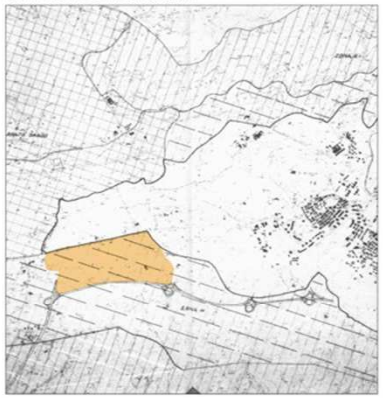
Prescrizioni particolari

Le percentuali delle destinazioni d'uso possono essere modificate in fase attuativa.
Dovrà essere riservata una fascia di verde a nord della circonvallazione di separazione tra la stessa (limite esterno) e la fascia edificabile di almeno 50 m. con funzione di barriera antirumore. Tale fascia dovrà essere opportunamente alberata ed eventualmente arginata sempre in funzione di barriera antirumore..

3.3 – PS1 – IL PARCO LINEARE

ORTOFOTO - SCHIZZO PROGETTUALE

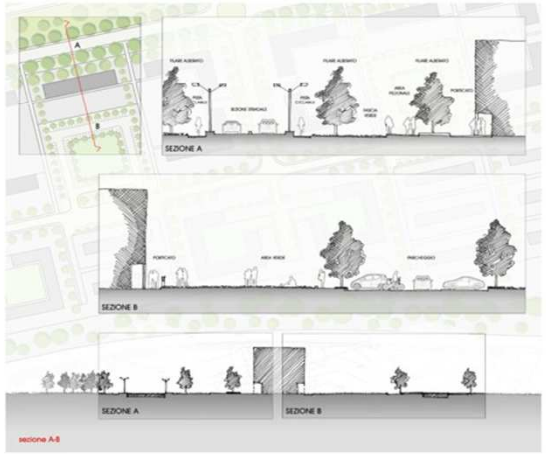
ESTRATTO CARTOGRAFICO PRG VIGENTE



DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA

PLANIMETRIA - IPOTESI PROGETTUALE

SCHIZZI DELLE SEZIONI STRADALI



ORTOFOTO - VISTA AEREA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

Il progetto strategico del Quadrivio – PS2 – si pone l'obiettivo di sistemare e rifunzionalizzare una parte di città molto importante ai fini dell'accesso da nord. L'area è incerneriata all'incrocio di cinque strade importanti che mettono in interconnessione l'entrata/uscita a/da Nuoro con la parte est (città storica) e con la parte ovest espansione recente). Le strade sono le seguenti: via Lamarmora (in cui corrono i flussi da/verso la città storica ad est), viale della Repubblica (da/verso la città recente ad ovest), via Salvatore Mannironi (da/verso la SS131 Cagliari-Olbia Sassari), viale Sardegna (da/verso la circonvallazione sud – svincolo SS 102). L'incrocio prende il nome di Piazza Sardegna. In questo Quadrivio sono presenti le seguenti aree:
a) l'area della caserma dell'Artiglieria,
b) l'area del campo sportivo agonistico e di altri impianti sportivi minori,
c) l'area dell'ex sanatorio ora adibito a uffici e ambulatori sanitari,
d) l'area verde di Sa Cannas privata e vincolata dal PAI come zona HG4, con inserito il percorso del binario ferroviario,
e) l'area della stazione delle Ferrovie Complementari sarde di proprietà della Regione Sardegna.
Il progetto prevede la sistemazione e la riqualificazione di tutta l'area e la rifunzionalizzazione dei singoli ambiti. In modo particolare si prevede:
a) la rifunzionalizzazione della caserma dell'Artiglieria per adibirla a Servizi pubblici con destinazione d'uso Campus Universitario,
b) la rifunzionalizzazione dell'area libera posta a sud,
c) la sostituzione del campo sportivo per eventi quando lo stesso sarà delocalizzato con un parco cittadino e impianti sportivi di quartiere,
d)la rifunzionalizzazione dell'area della stazione ferroviaria mantenendo la destinazione esistente ma prevedendo la realizzazione sopra lo stesso sedime, sfruttando le differenze di quota, di un parcheggio scambiatore al servizio della città esistente, la realizzazione di volumetria a destinazione residenziale, commerciale e per uffici.
e) il mantenimento della zona verde di Sa Cannas in quanto incompatibile con il PAI con la possibilità di delocalizzare la volumetria prevista dal PRG vigente, per es. in zona stazione.
f) il mantenimento della struttura ospedaliera e del parco nel quale la stessa è inserita con la possibilità di ampliare la funzione anche nelle aree poste a nord (attualmente edifici scolastici dismessi) e con un passaggio carraio e pedonale con la stessa zona ospedaliera posto ad est di via Antonio Segni.tipo pubblico legate alla realizzazione degli standard primari e secondari e legate a servizi generali sempre di tipo pubblico. A titolo esemplificativo: scuole, parchi/verde urbano, impianti sportivi, uffici pubblici con la conseguente dotazione di parcheggi. Nella parte sud compresa tra la nuova strada da realizzare (proseguimento di via San Giovanni Bosco) e la circonvallazione sud è prevista un'area edificabile di tipo misto con destinazioni residenziali, commerciali e per uffici di tipo privato. Il tutto inserito all'interno di aree verdi e con gli standard oltre ai minimi di legge.

dati di base Regole per l'attuazione Regole per lo spazio aperto Regole per l'edificato Prescrizioni particolari

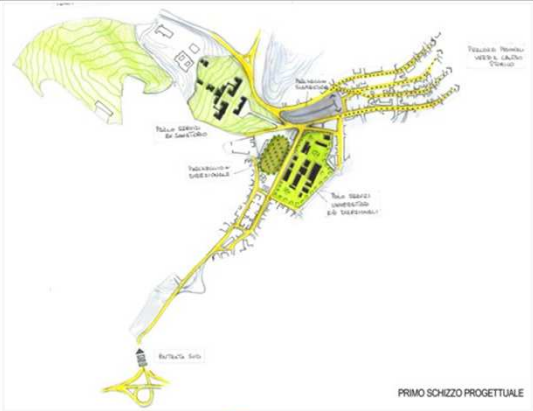
Le aree del PS2 sono così suddivise
a) area stazione mq. 16.333
b) area artiglieria mq 53.677 di cui area a) mq.10.244 S2 e b) mq.1.030 S4
c) area campo sportivo mq. 26.374
d) area cittadella sanitaria mq. …….
I dati progettuali sono i seguenti:

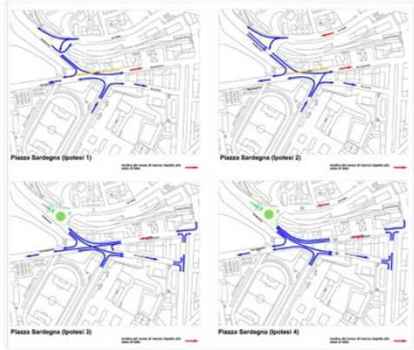
area stazione. Realizzazione di una piastra anche a più piani da adibire a parcheggi pubblici e privati: mq secondo progetto PUA. Indice di edificabilità territoriale: 0,5mc/mq. Edificazione max consentita, volume mc. 8.200 + volume lettera f). Altezza massima edifici: m.22.0. Destinazioni d'uso consentite: residenza, commercio, uffici. Attuazione: Piano Urbanistico Attuativo – PUA di inziativa pubblica o di iniziativa privata. L'area dovrà accogliere anche la volumetria non edificabile in zona Sa Cannas (ex CM) per un volume di mc. …….

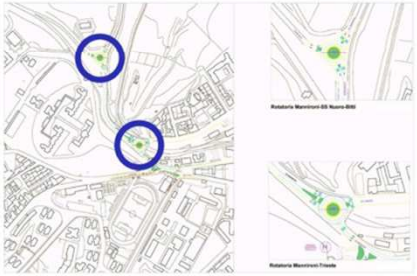
area caserma artiglieria: Risanamento conservativo edifici esistenti e loro rifunzionalizzazione; il risanamento potrà essere attuato anche attraverso demolizione e ricostruzione. E' consentita anche la nuova edificazione finalizzata alla realizzazione dl campus universitario a seguito di piano urbanistico attuativo PUA. E' consentita la realizzazione di volume per residenza, commercio, uffici nella zona a sud (appositamente delimitata) con indice di edificabilità territoriale pari a 0,5 mc/mq, altezza massima m.16.00. Destinazione d'uso: campus Universitario. Attuazione: Piano urbanistico attuativo PUA di iniziativa pubblica o privata. Parcheggi: potranno essere ricavati solo pochi parcheggi di servizio, ubicati in zona idonea e opportunamente mascherati per non alterare il progetto principale di campus nel verde. Verde e spazi aperti: tutte le aree scoperte dovranno essere trattate a verde o con materiali permeabili o semipermeabili limitando al massimo l'uso di materiali impermeabili (asfalto e similari).

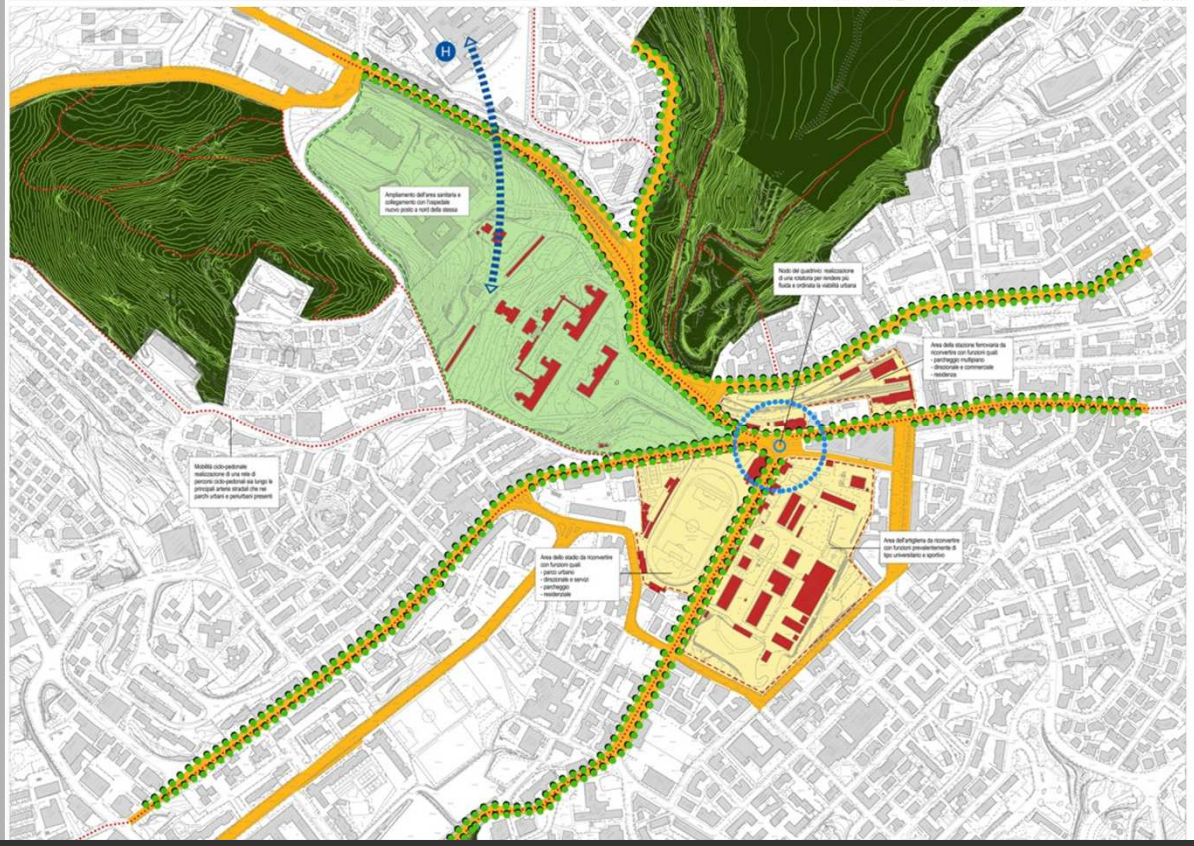
area campo sportivo: realizzazione impianti sportivi di carattere urbano e parco urbano cittadino. Destinazioni d'uso: impianti sportivi con annessi servizi, parco urbano per una superficie minima di mq. 10.000. Attuazione Piano Urbanistico Attuativo – PUA di inziativa pubblica o di iniziativa privata

area cittadella sanitaria: Risanamento degli edifici esistenti, risanamento e rifunzionalizzazione degli edifici ex-scolastici posti a nord. Destinazione d'uso: servizi sanitari e similari. attuazione: Piano urbanistico attuativo PUA di iniziativa pubblica parcheggi: potranno essere ricavati solo pochi parcheggi di servizio. Verde: mantenimento del verde a parco esistente di progetto









SCHIZZO PROGETTUALE DI SISTEMAZIONE DELLA VIABILITA' LUNGO L'AREA FERROVIARIA

Il PS3 si pone l'obiettivo di valorizzare la città storica come parte di città da mantenere e tramandare alle generazioni future nella più idonea conservazione.
La città storica è caratterizzata dall'edificato racchiuso in isolati regolari sottoposti ad una normativa di dettaglio (Piano particolareggiato) e dagli spazi aperti pubblici e di uso collettivo che abbisognano di un progetto unitario. Obiettivo nel medio periodo deve essere quello di realizzare nel Centro Storico una zona a traffico limitato regolamentando l'accesso e la sosta ai soli residenti e per fascie orarie consentite per il carico/scarico merci per le attività presenti.

Regole per l'attuazione
Il PS3 individua tre sub-progetti: a) il percorso della "città della cultura", b) il percorso della "Nuoro Littoria", c) la accessibilità pedonale al centro da sud alla piazza della Chiesa della Madonna della Neve.
I percorsi della città della cultura e della Nuoro Littoria individuano una serie di strade, di piazze, di slarghi dove prioritariamente deve essere attuato il "progetto di suolo" all'interno di un piano/progetto comprendente tutto il centro e le parti ad esso connesse.
Il progetto della accessibilità-sud individua un progetto una nuova possibilità di realizzazione di una viabilità in continuazione di quella esistente che dall'altezza della via Mughina si distacca e accerchia il Colle di Sant'Onofrio sino ad arrivare all'altezza delle serre esistenti. Qui trova sistemazione un parcheggio parte in struttura e parte a raso per circa 600-800 posti auto. Dal parcheggio parte un percorso meccanico per la risalita sino al piazzale della Chiesa della Madonna della Neve.

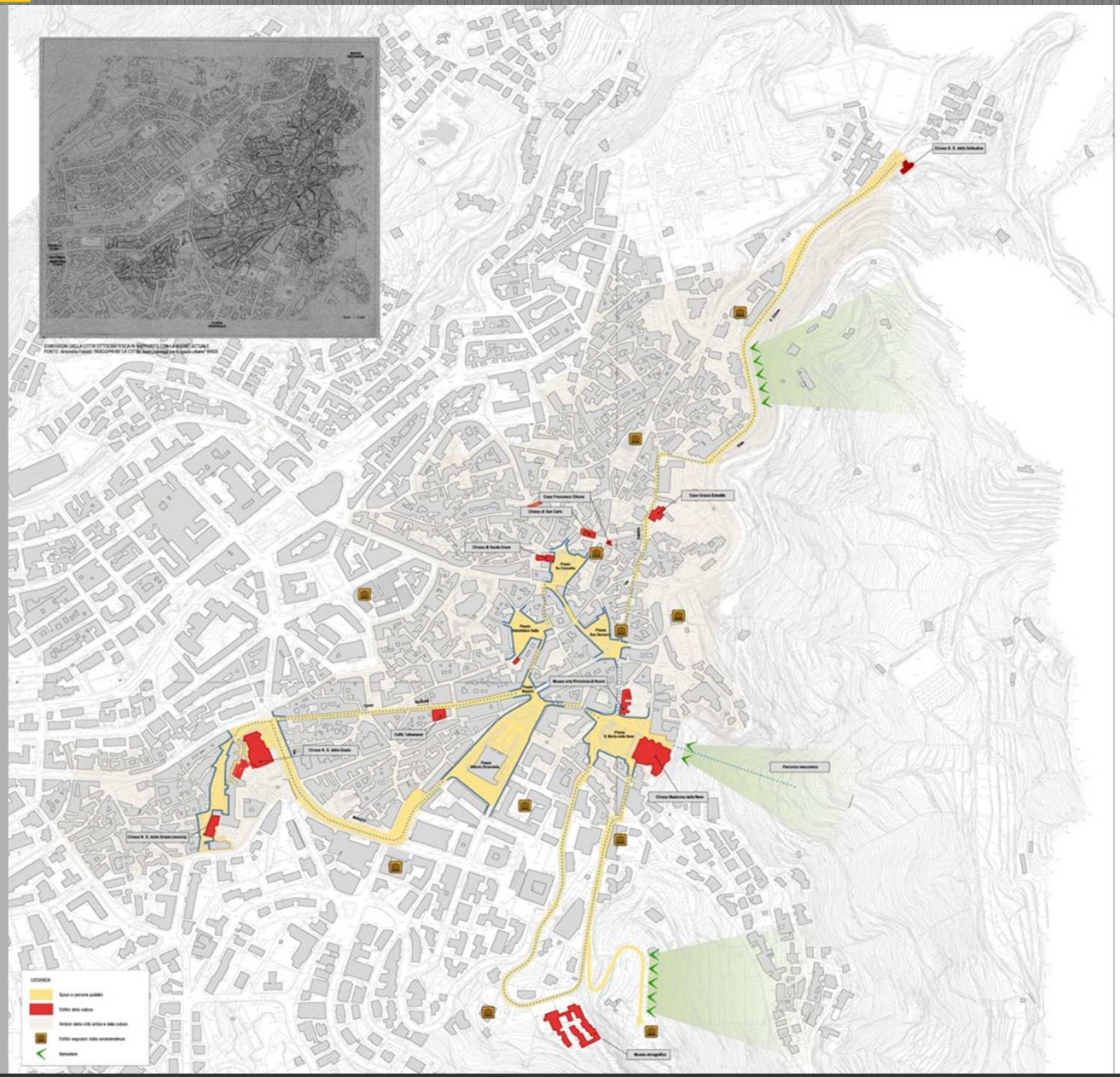
Regole per lo spazio aperto
Il parcheggio a raso deve essere realizzato in materiale permeabile o semi-permeabile (tipo linea verde).
La viabilità di progetto deve per quanto possibile sovrapporsi alla "livelletta" realizzata in occasione della realizzazione della rete sotterranea della fognatura che parte dalla zona cimitero e arriva al depuratore esistente.

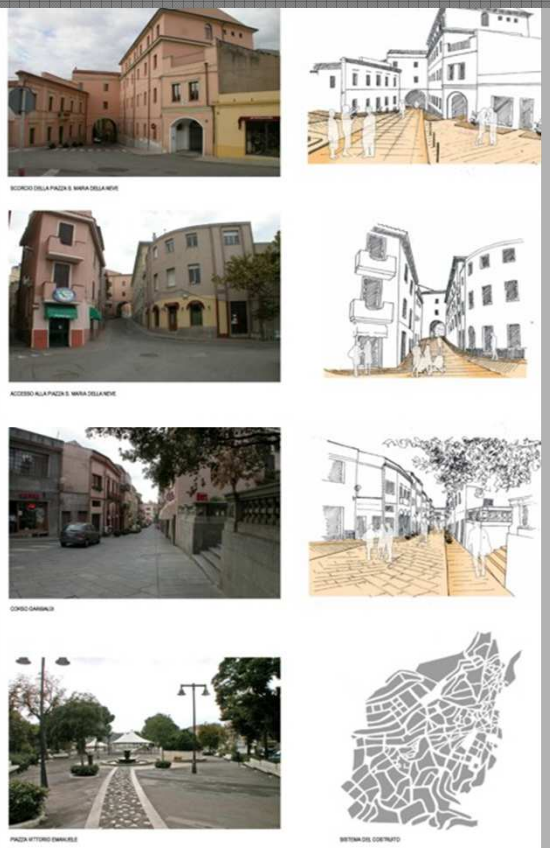
Regole per l'edificato. La viabilità di progetto può in un secondo momento continuare dal nuovo parcheggio sino all'incrocio tra viale F.Ciusa – SS129.
Il progetto del parcheggio in struttura e della risalita meccanica deve essere armonioso e rispettoso dell'ambiente.

Prescrizioni particolari
Il numero dei posti auto da realizzare deve essere in numero congruo e conseguente ad una analisi della domanda.

Strumento di attuazione
Piano urbanistico attuativo di inziativa pubblica o di iniziativa privata convenzionato. Il progetto urbanistico ed edilizio deve essere sottoposto ad apposita valutazione di compatibilità ambientale-aesaggistica e valutato dalla autorità competente

3.9 – PS3 – LA CITTA' STORICA – Percorso della cultura





ORTOFOTO - VISTA AEREA DELL'AREA DEL CENTRO STORICO

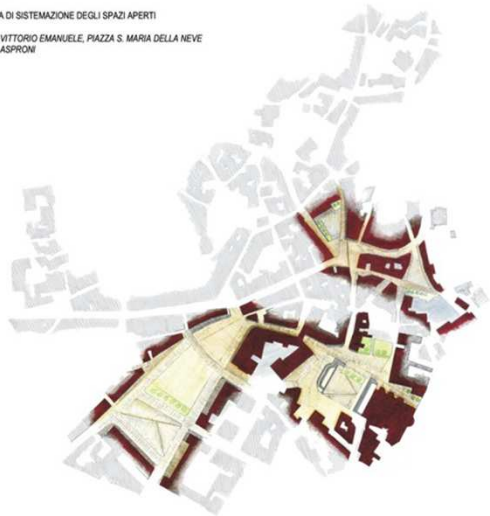
3.10 – PS3 – LA CITTA' STORICA: spazi aperti e piazze

SCHEMA DEL SISTEMA DEGLI SPAZI APERTI
E LORO CONNESSIONE - 1° STESURA

PRINCIPALI SPAZI APERTI DA RIORGANIZZARE
CON FUNZIONE PREVALENTEMENTE PEDONALE

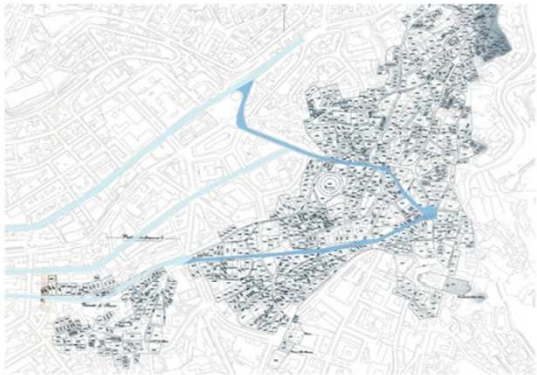
SCHEMA DI SISTEMAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

PIAZZA VITTORIO EMANUELE, PIAZZA S. MARIA DELLA NEVE
PIAZZA ASPRONI

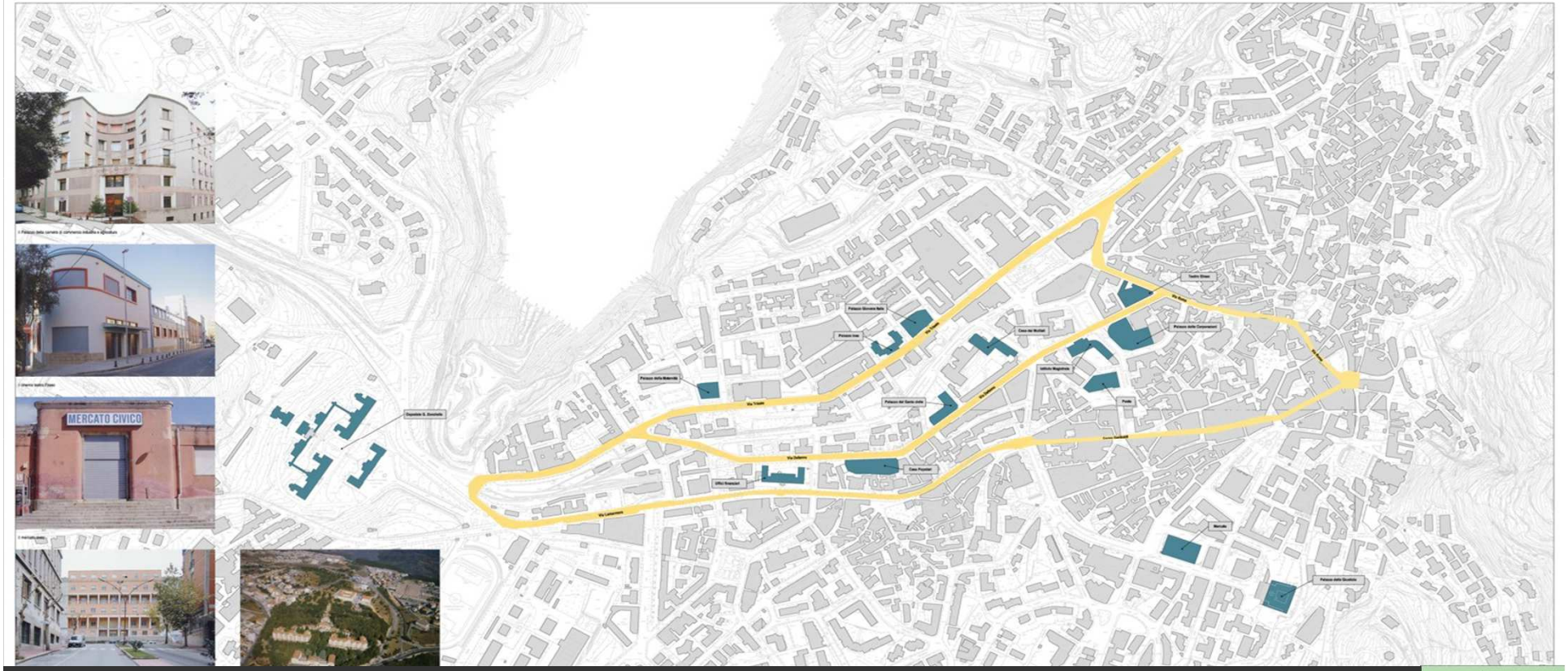


DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA (fonte: Mario Croda "Nuoro e le sue architetture" Zonza editori)

SOVRAPPOSIZIONE CARTA TECNICA E CATASTO STORICO DEL 1875

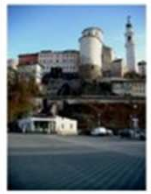


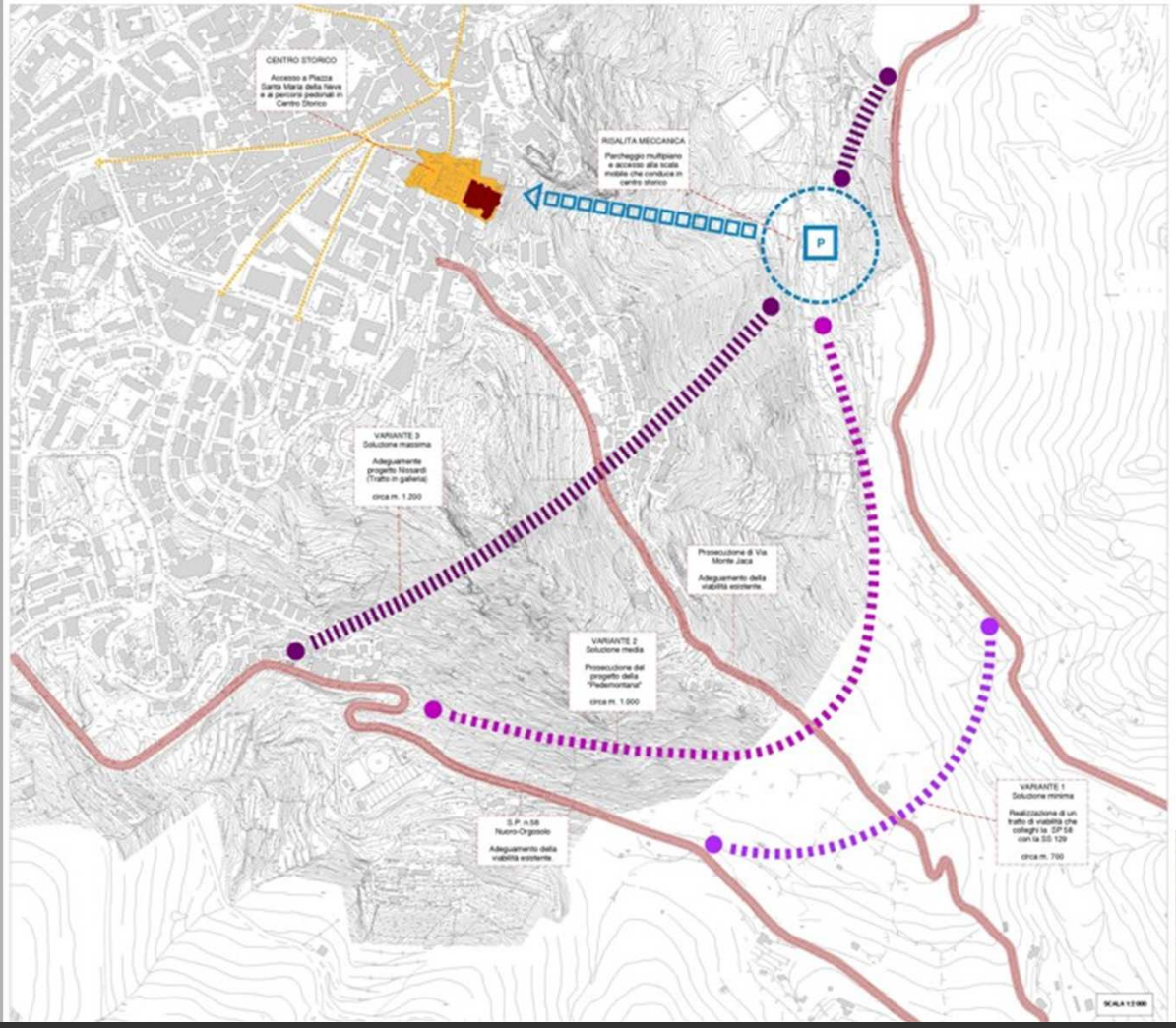
ORTOFOTO: VISTA AREA DEL CENTRO CITTA'

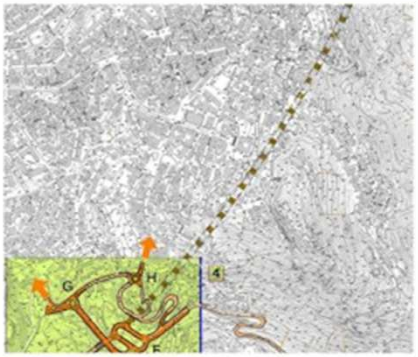


VENETOPROGETTI

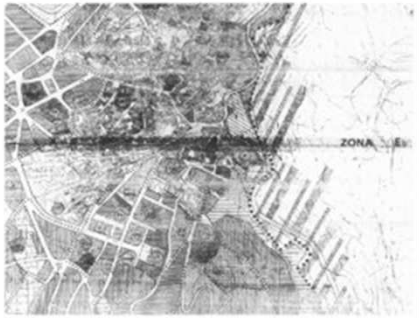
3.13 – PS3 – LA CITTA' STORICA – Accesso alla città storica: schema







ESTRATTO PROGETTO NISSARDI (prosecuzione circonvallazione della città)



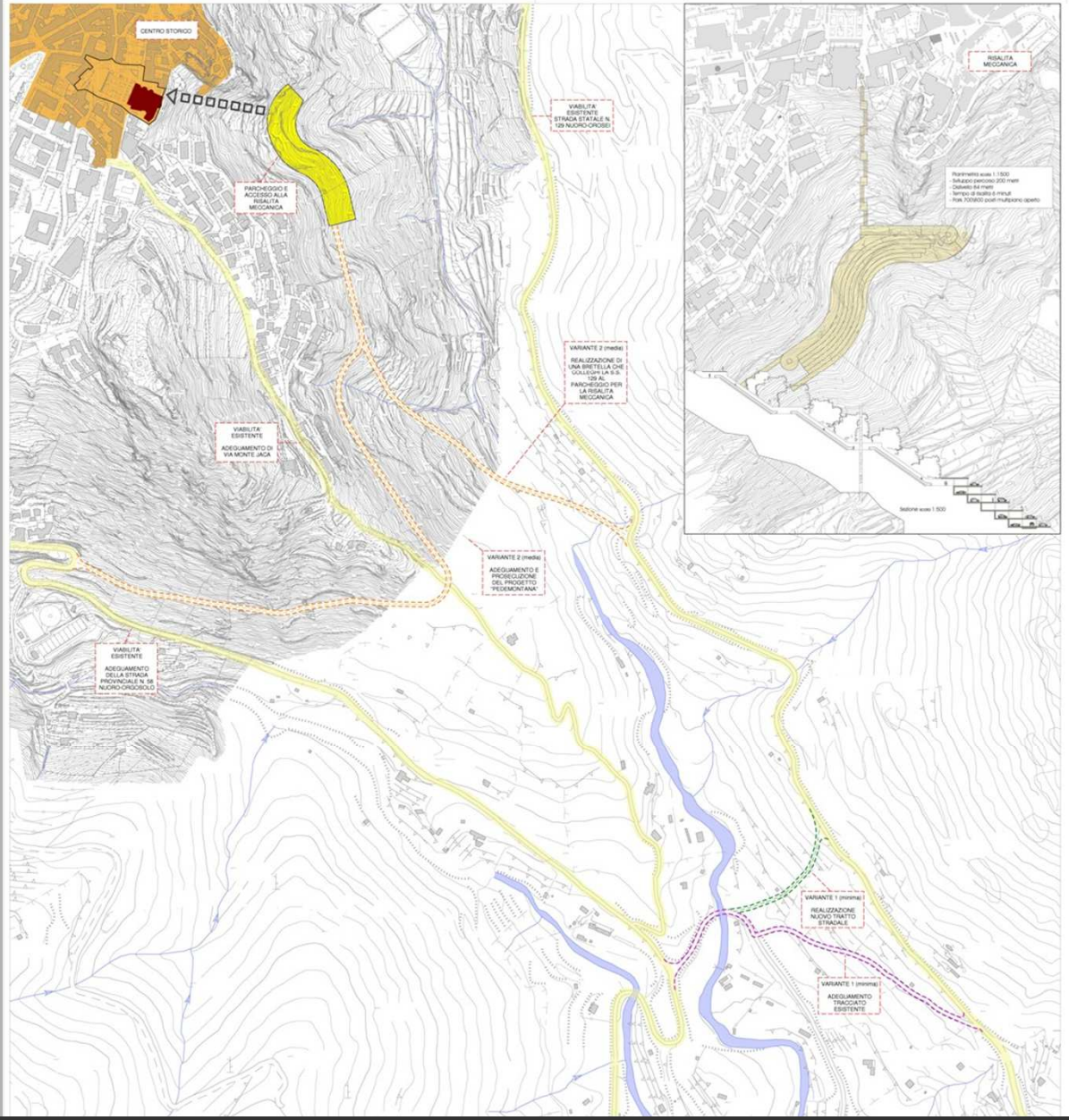
ESTRATTO CARTOGRAFICO PRG VIGENTE

VARIANTE 1- SOLUZIONE MINIMA
Adeguamento della viabilità esistente per un migliore collegamento tra la la Strada Statale n. 129 con la Strada Provinciale n.59. La lunghezza totale del tratto da rifunzionalizzare è di circa 700 metri.

VARIANTE 2 - SOLUZIONE MEDIA
Prosecuzione della viabilità di progetto "Pedemontana" dalla località Sant'Onofrio fino al nuovo parcheggio per la risalita meccanica. La Pedemontana ha una lunghezza di circa 500 metri mentre la sua prosegudione è di circa 500 metri. In totale quindi si prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale di circa 1 km.

VARIANTE 3 . SOLUZIONE MASSIMA
Adeguamento del progetto "Nissardi" al fine di raggiungere, prevalentemente in galleria, il parcheggio per la risalita meccanica e la prosecuzione fino al congiungimento con la Strada Statale n. 129.
Tale soluzione prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale di circa 1,2 km.

3.14 – PS3 – LA CITTA' STORICA – La risalita meccanica



PANORAMA 1
Vista panoramica dalla Chiesa della Madonna della Neve

PANORAMA 2
Vista dell'area in cui potrà essere realizzato il parcheggio vista dalla Chiesa della Madonna della Neve

CENTRO STORICO
Piazza antistante la Chiesa della Madonna della Neve vista da sud
(Fonte: "Riscoprire la città. Nuovi paesaggi per lo spazio urbano").

CENTRO STORICO
Piazza antistante la Chiesa della Madonna della Neve vista da nord

Il PS3 si pone l'obiettivo di
Valorizzare la città storicacome parte
di città da mantenere e tramandare alle
Il progetto si pone l'obiettivo di
valorizzare l'area della ex Polveriera situata
a Prato Sardo inserendo delle funzioni
ludico-sportive e collegandole
direttamente al centro della città con
un percorso ciclo-pedonale. Il progetto è
conseguente alla cessione dell'area da parte
della autorità
militare. (Piano particolareggiato)
Il progetto del PS3 prevede:
a) la realizzazione di un parco
sportivo con inserimento di tutte le
attività che saranno ritenute opportune da
un apposito studio
sulla domanda o su decisione
dell'Amministrazione,
b) il riutilizzo degli edifici esistenti
per l'inserimento di attività di
ristorazione, bar, uffici delle
associazioni sportive, ecc.
c) la sistemazione a verde erborato e
erborato di tutta l'area con la
realizzazione di un parco,
d) la sistemazione di un'area
adeguata a destinazione parcheggio.

Regole per lo spazio aperto

Tutta l'area deve essere sottoposta ad un progetto di sistemazione del verde per la realizzazione di un parco al cui interno trovano sistemazione l'impiantistica sportiva.

Regole per l'edificato

Mantenimento degli edifici esistenti, manutenzione ordinaria e straordinaria. Eventuali demolizioni e ricostruzioni a seguito di approvazione di un PUA.

Strumento di attuazione

Piano urbanistico attuativo di inziativa pubblica o di iniziativa privata convenzionato. Il progetto urbanistico ed edilizio deve essere sottoposto ad apposita valutazione di compatibilità ambientale-paesaggistica e valutato dalla autorità competente. La eventuale convenzione deve garantire l'uso collettivo delle attrezzature sportive ad ampi strati di popolazione ed utenza.

Edifici ex militari da riconvertire per funzioni quali:

1. *sede società sportiva*
2. *sede associazioni*
3. *bar*
4. *spogliatoio*
5. *magazzino*

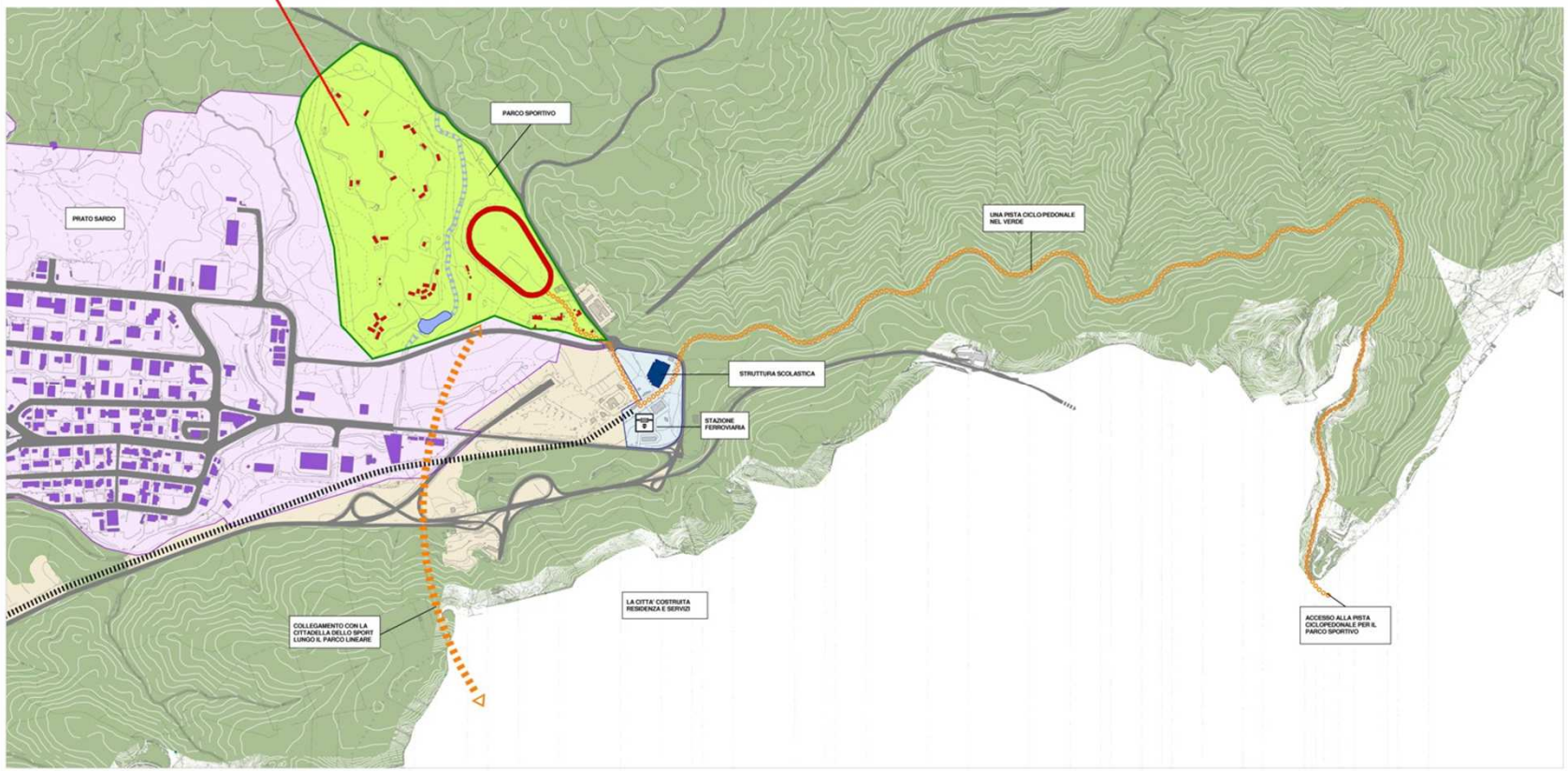
n. altre funzioni

Area verde da destinare ad attività sportive e ludiche quali:

- *tiro con l'arco*
- *ciclocross*
- *skateboard e pattinaggio*
- *mountainbike*
- *beach volley*
- *altro*

Riutilizzo dell'asse ferroviario per la realizzazone di una pista ciclo-pedonale che colleghi il centro città con il parco sportivo. Tale asse potrà essere adibita anche a percorso salute .

La lunghezza totale del tracciato è di circa 6 km.



Descrizione/Obiettivi

Il PS5 si pone l'obiettivo di valorizzare il territorio nuorese a fini turistico-ambientali. In particolare il progetto prevede come primo stralcio la sistemazione della frazione di Lollove e del Monte Ortobene. Tutto il settore turistico-ambientale deve essere sottoposto ad uno studio specifico e ad un progetto strategico che riguardi tutto il territorio agricolo comunale.

Regole per lo spazio aperto

Si rimanda al progetto specifico di valorizzazione ambientale.

Regole per l'edificato

Mantenimento degli edifici esistenti, manutenzione ordinaria e straordinaria. Eventuali demolizioni e ricostruzioni a seguito di approvazione di un PUA.

Strumento di attuazione

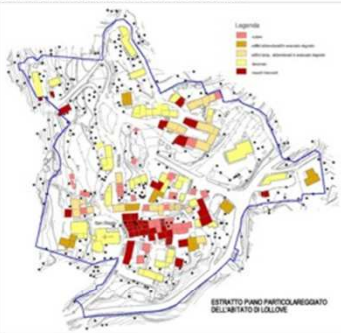
Piano urbanistico attuativo di inziativa pubblica per il Monte Ortobene. Il progetto urbanistico ed edilizio deve essere sottoposto ad apposita valutazione di compatibilità ambientale-paesaggistica e valutato dalla autorità competente. Per Lollove e MonteOrtobene si confermano le varianti prg adottate/approvate.

3.18 – PS5 – AMBIENTE E TURISMO: Valorizzazione dell'abitato di Lollove

DI FATTO : QUALITA' EDILIZIA

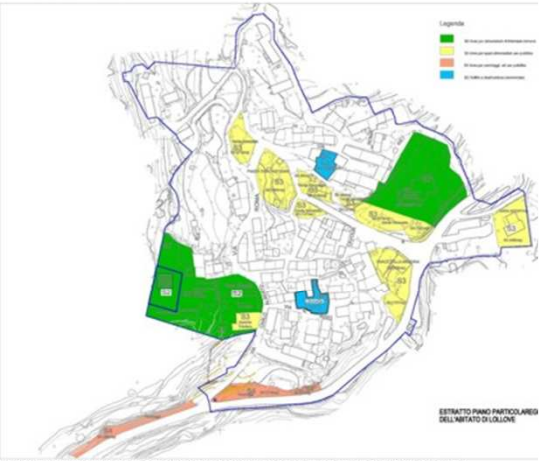
STATO DI FATTO : SPAZI PRIVATI E SEMI-COLLETTIVI NON EDIFICATI

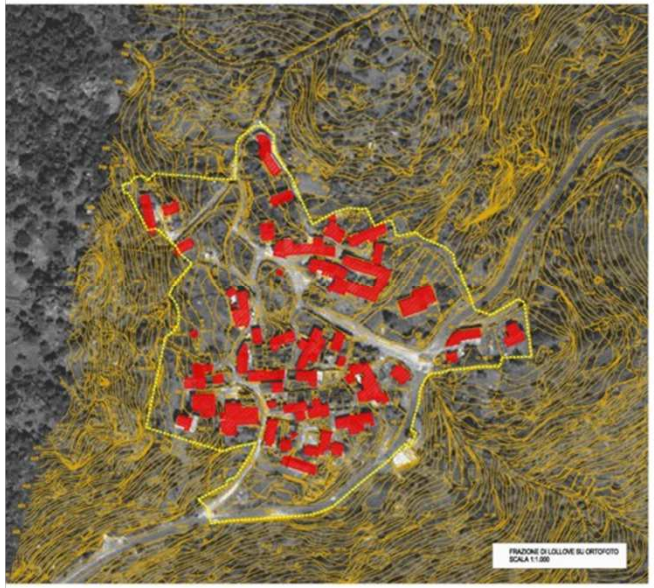
STATO DI FATTO : CONSERVAZIONE DEGLI EDIFICI

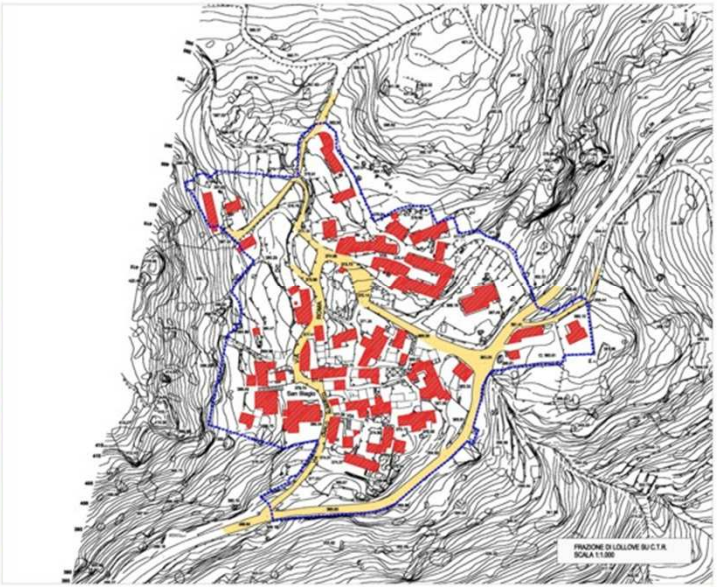


MODALITA' DI INTERVENTO

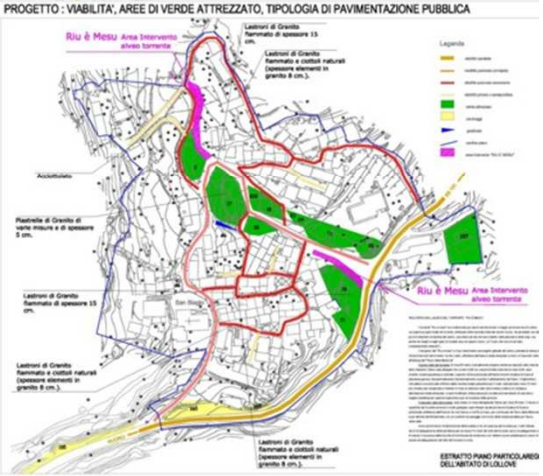
SERVIZI E ATTREZZATURE





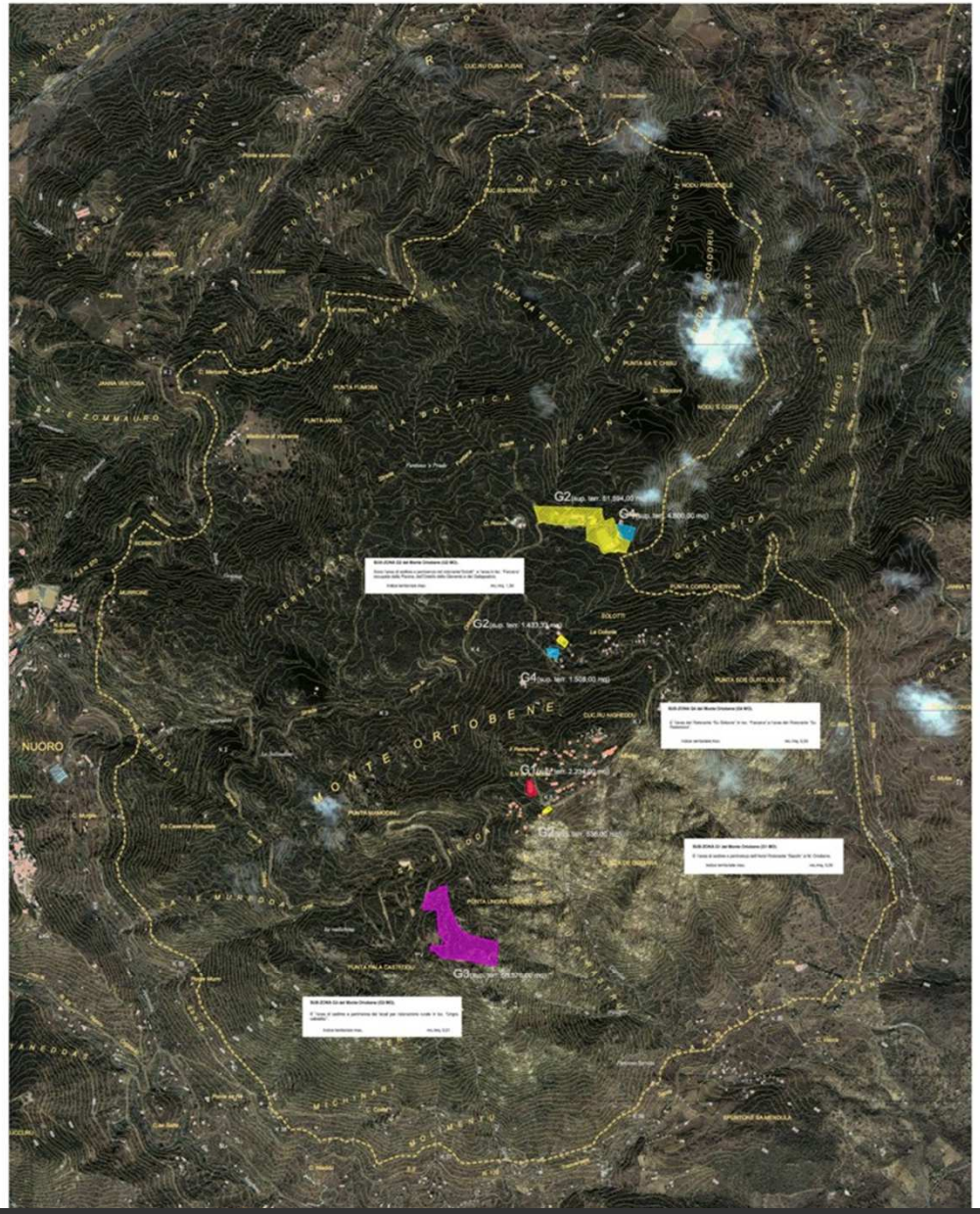


PROGETTO : VIABILITA', AREE DI VERDE ATTREZZATO, TIPOLOGIA DI PAVIMENTAZIONE PUBBLICA

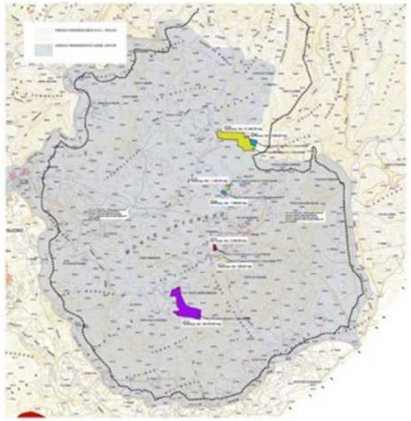


NTAZIONE FOTOGRAFICA

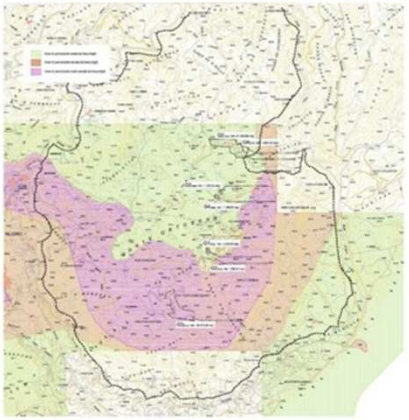
3.19 – PS5 – AMBIENTE E TURISMO: Valorizzazione del Monte Ortobene



ESTRATTO VARIANTE AL PRG - MONTE ORTOBENE



ESTRATTO VARIANTE AL PRG - MONTE ORTOBENE (PAI VIGENTE)



VISTA PANORAMICA DAL MONTE ORTOBENE VERSO OROSEI

MONTE ORTOBENE – cronostoria

1956 21 marzo 1956 – GAZZETTA UFFICIALE D.M. n.67
Dichiarazione di notevole interesse pubblico del Monte Ortobene.

1978 Oasi di protezione faunistica

1986 8 settembre 1986 – VARIANTE AL PRG:

1400 ha classificati da zona F a zona H di protezione assoluta
1000 ha classificati da zona F a Zona E agricola

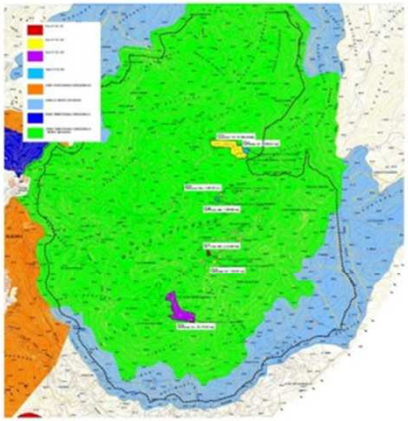
Zona H destinazione d'uso ammessa: solamente edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico

1993 Parco comunale

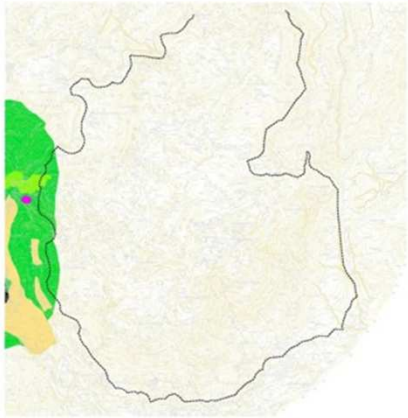
7 aprile 1993 – DELIBERA CONSIGLIO COMUNALE n. 79

Autorizzazione ad acquisire l'intera zona H (1400 ha) attraverso cessioni volontarie e/o esproprio.

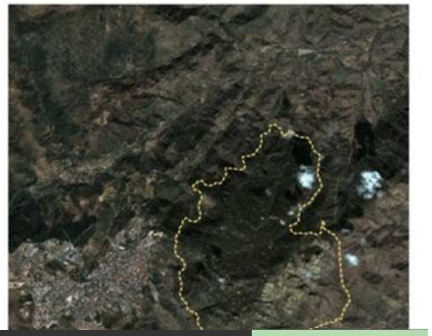
ESTRATTO VARIANTE AL PRG - MONTE ORTOBENE



NUOVA PROPOSTA CLASSIFICAZIONE DEL PAI



ORTOFOTO: INDIVIDUAZIONE AMBITO DEL MONTE ORTOBENE



Descrizione/Obiettivi

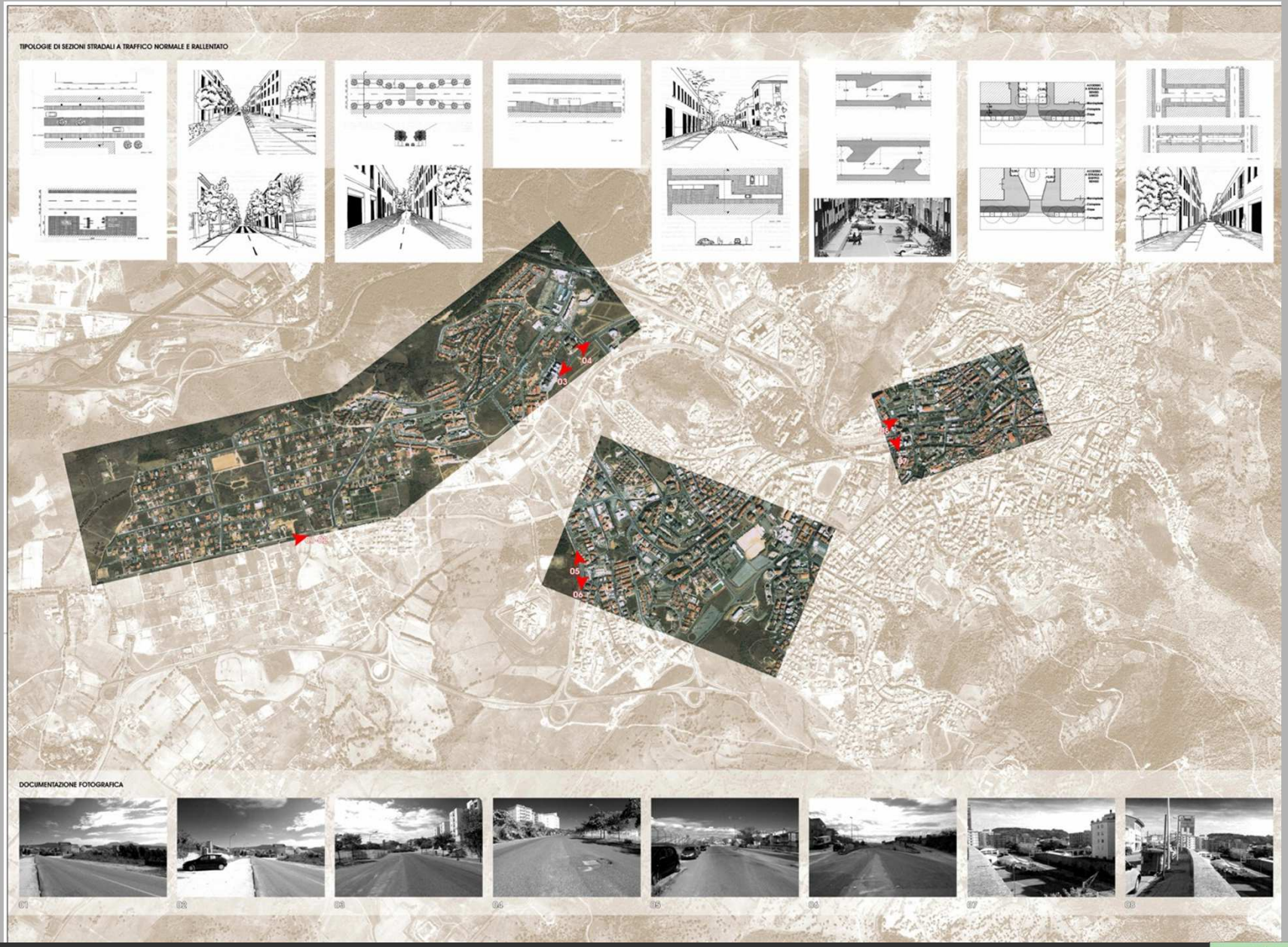
Il PS6 si pone l'obiettivo di sistemare la parte di città pubblica rappresentatata dagli spazi aperti, dagli larghi, dalle piazze e dalla rete stradale. Si tratta degli spazi frequentati dai cittadini per le pratiche sociali quotidiane: camminare, andare in macchina, parcheggiare, ecc. Gli spazi pubblici sono generalmente non-finiti né ri-finiti. Le sezioni stradali sono troppo larghe e indefinite, in altri casi sono troppo strette e vengono ancor più diminuite dai parcheggi non regolamentati posti ai lati. I marciapiedi sono spesso non curati e di sezione ristretta; certe volte non permettono il passaggio di due persone affiancate. Gli incroci stradali non sono segnalati e facilmente utilizzabili. Ecc.

Il progetto prevede che venga fatto uno studio particolareggiato per ampie parti di città che riguardi solamente gli spazi aperti di uso collettivo e che dia soluzioni per la sistemazione degli stessi. Il fine è quello di mettere in sicurezza l'utenza debole e di razionalizzare l'uso dell'auto in un ottica da "30" come prescritto dal nuovo codice della strada.

Regole per lo spazio aperto

In questo contesto si dettano delle regole generali con un Abaco di riferimento standardizzato. In sede di rogetto di dettaglio il tutto dovrà essere opportunamente studiato e progettato.

3.21 – PS6 – IL PROGETTO DI SUOLO DELLA CITTA' PUBBLICA



Descrizione/Obiettivi

Il PS7 si pone l'obiettivo di realizzare una circonvallazione che corra tutto intorno alla città consolidata sistente per la parte est. Il progetto è stato inserito nella valutazione del Programma ministeriale denominato SiStema. Si tratta di un progetto molto importante che prevede la strada abbia anche una funzione di "mura".

Il progetto prevede una viabilità nuova per una lunghezza di circa 4 km di cui

a) 2,2 km in galleria per un costo complessivo (stima 2003) 56 milioni di Euro,

b) 0,4 km come tratto scoperto per un costo di 21,6 milioni di Euro,

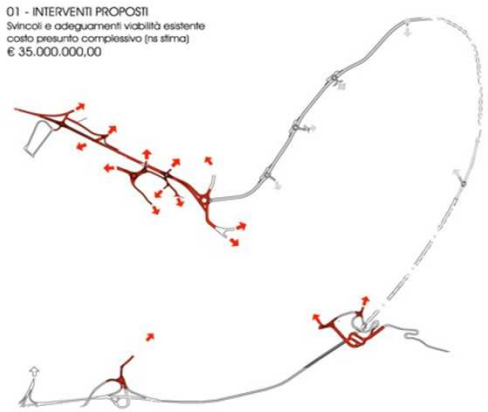
c) 1,6 km di tratto scoperto in viadotto per un costo di 81,9 milioni di Euro,

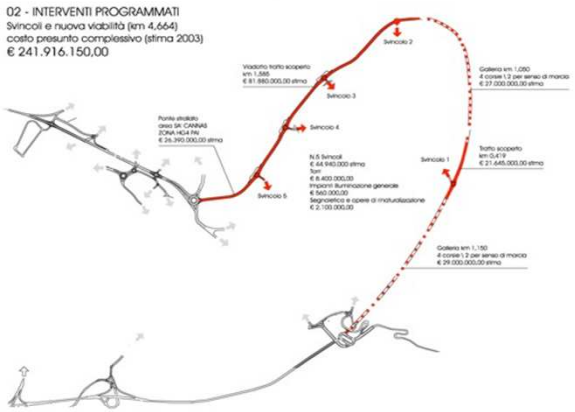
d) un Ponte strallato in zona Sa Cannas individuata come HG4 del PAI per un costo complessivo 26,4 milioni di Euro.

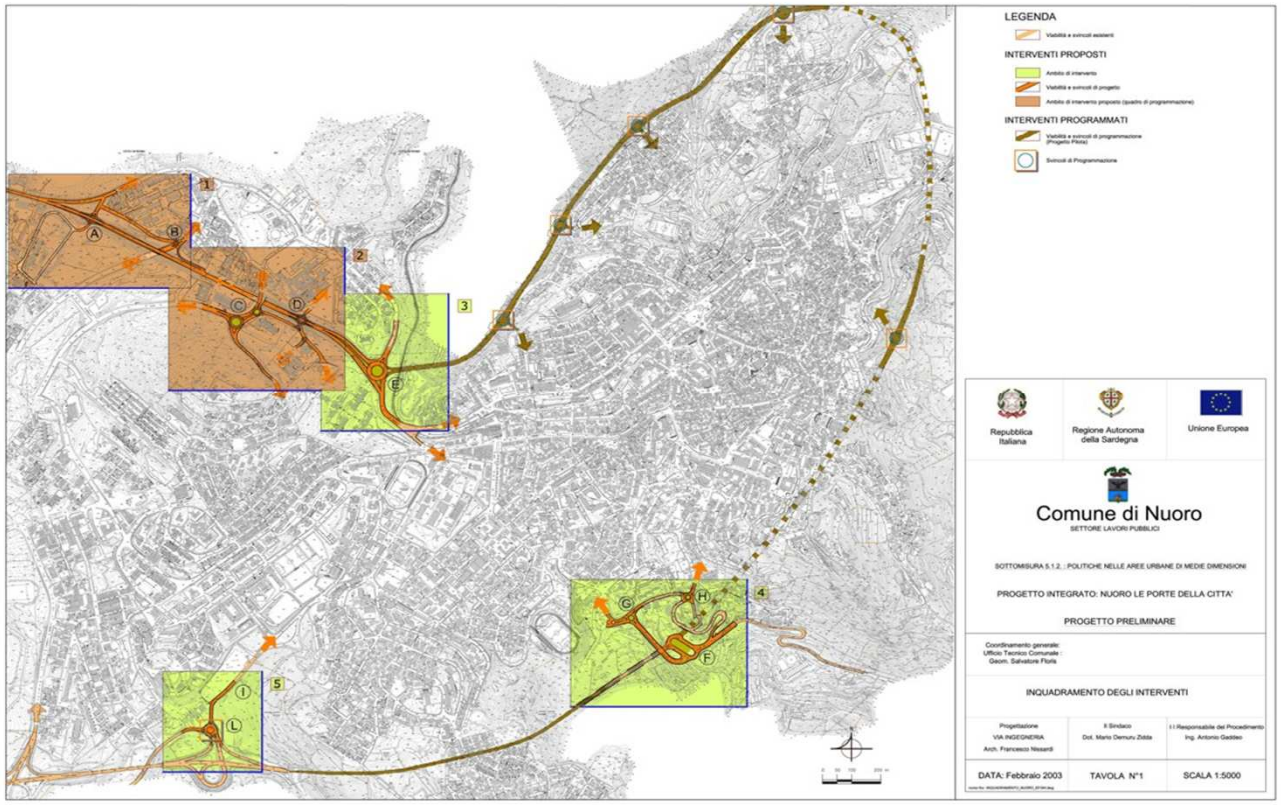
Il progetto prevede inoltre la sistemazione di una serie di incroci con snodi a vari livelli per un costo complessivo di 35,0 milioni di Euro. In totale si tratta di un costo di circa 231 milioni di Euro. Si tratta di un investimento elevato che corrisponde, per avere un paragone, alla realizzazione di quali 60 opere pubbliche (palazzetto sport, piscina, scuole, musei, casa-anziani, ecc. da 4,0 mlioni di Euro cadauna.). La realizzazione è quindi subordinata alla ricerca di finanziamenti pubblici extra-comunali e quindi ad uno scenario lungo (10-20anni). In alternativa si può prevede in uno scenario medio la realizzazione di tratti meno invasivi come quello di cui al PS3 o per la parte di Sa Cannas una viabilità di interconnessione interquartierale di unione tra le vie Figari, Bruno e Montalbo

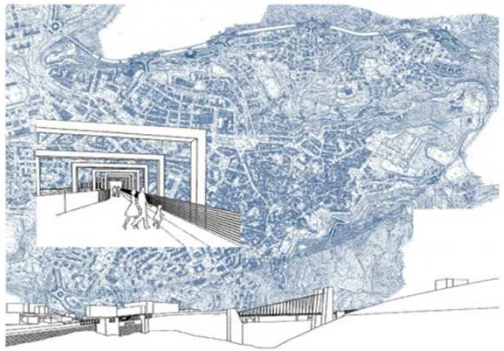
Strumento di attuazione

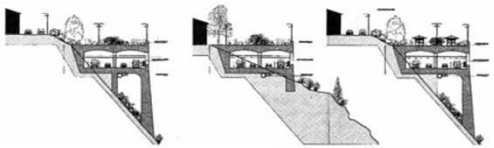
progetto preliminare ed esecutivo in variante subordinato allo stanziamento di finanziamenti ad hoc.

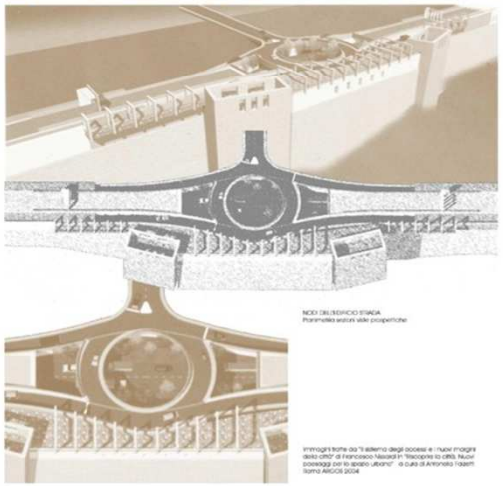

01 - INTERVENTI PROPOSTI
Svincoli e adeguamenti viabilità esistente
costo presunto complessivo (ns stima)
€ 35.000.000,00


02 - INTERVENTI PROGRAMMATI
Svincoli e nuova viabilità (km 4,664)
costo presunto complessivo (stima 2003)
€ 241.916.150,00
Ponte stradale
cosa SA CANNAS
(CIRA HG4 PA)
€ 26.390.000,00 stima
Viadotto traffico scoperto
km 1,585
€ 81.880.000,00 stima
Svincolo 2
Svincolo 3
Svincolo 4
Svincolo 5
Svincolo 1
N.5 Svincoli
€ 44.940.000 stima
Tpm
€ 8.400.000,00
Impianti illuminazione generale
€ 560.000,00
Segnaletica e opere di mitutelazione
€ 2.103.000,00
Galleria km 1,050
4 corsie \ 2 per senso di marcia
€ 27.000.000,00 stima
Traffo scoperto
km 0,419
€ 21.645.000,00 stima
Galleria km 1,150
4 corsie \ 2 per senso di marcia
€ 29.000.000,00 stima

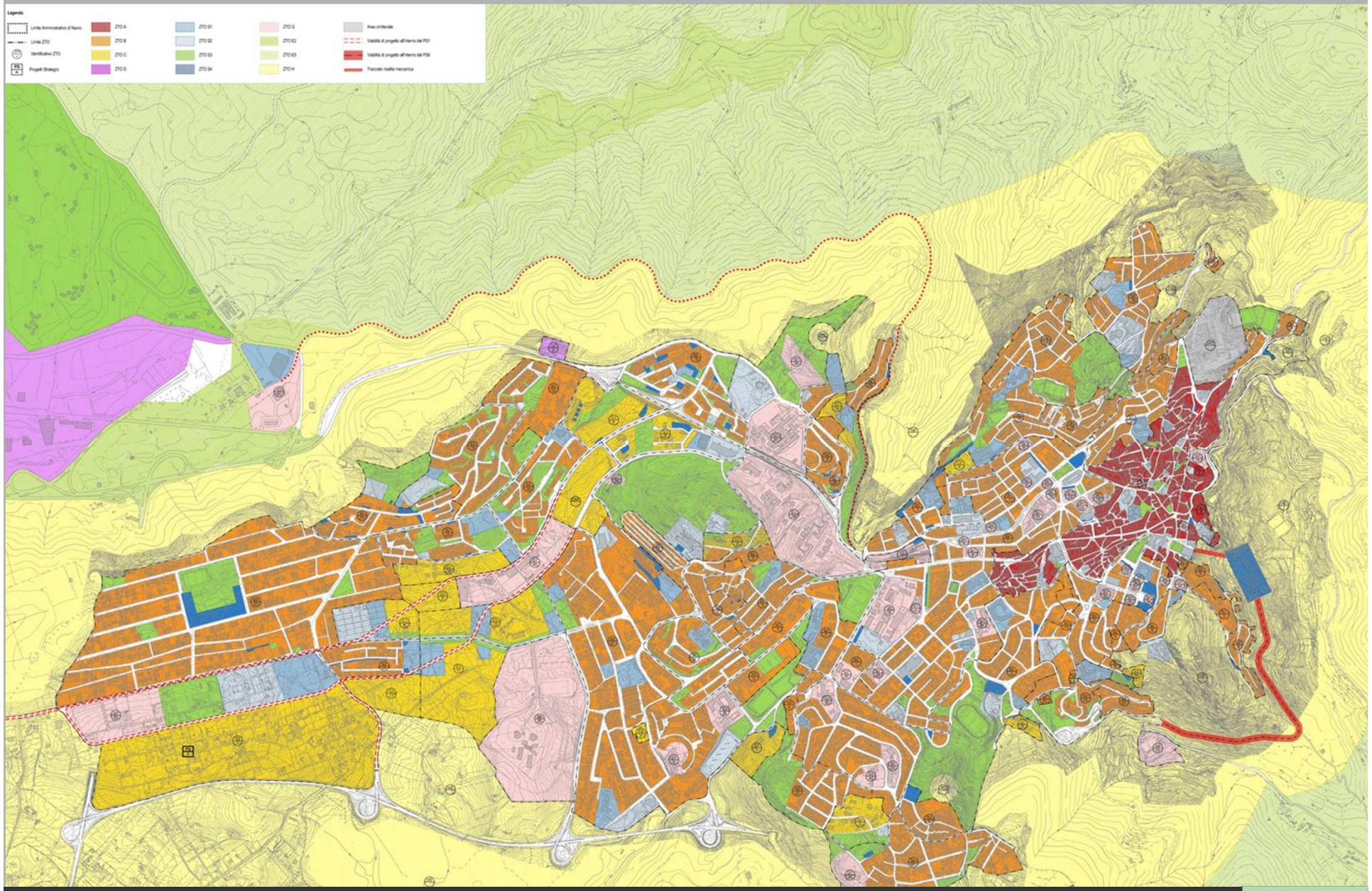

LEGENDA
Viabilità e svincoli esistenti
INTERVENTI PROPOSTI
Ambito di intervento
Viabilità e svincoli di progetto
Ambito di intervento proposto (quadro di programmazione)
INTERVENTI PROGRAMMATI
Viabilità e svincoli di programmazione (Progetto Pilota)
Svincoli di Programmazione
Repubblica Italiana
Regione Autonoma della Sardegna
Unione Europea
Comune di Nuoro
SETTORE LAVORI PUBBLICI
SOTTOMISURA 5.1.2. : POLITICHE NELLE AREE URBANE DI MEDIE DIMENSIONI
PROGETTO INTEGRATO: NUORO LE PORTE DELLA CITTA'
PROGETTO PRELIMINARE
Coordinamento generale:
Ufficio Tecnico Comunale :
Geom. Salvatore Floris
INQUADRAMENTO DEGLI INTERVENTI
Progettazione
VIA INGEGNERIA
Arch. Francesco Nissardi
Il Sindaco
Dott. Mario Demuru Zidda
I.I Responsabile del Procedimento
Ing. Antonio Gaddeo
DATA: Febbraio 2003
TAVOLA N°1
SCALA 1:5000





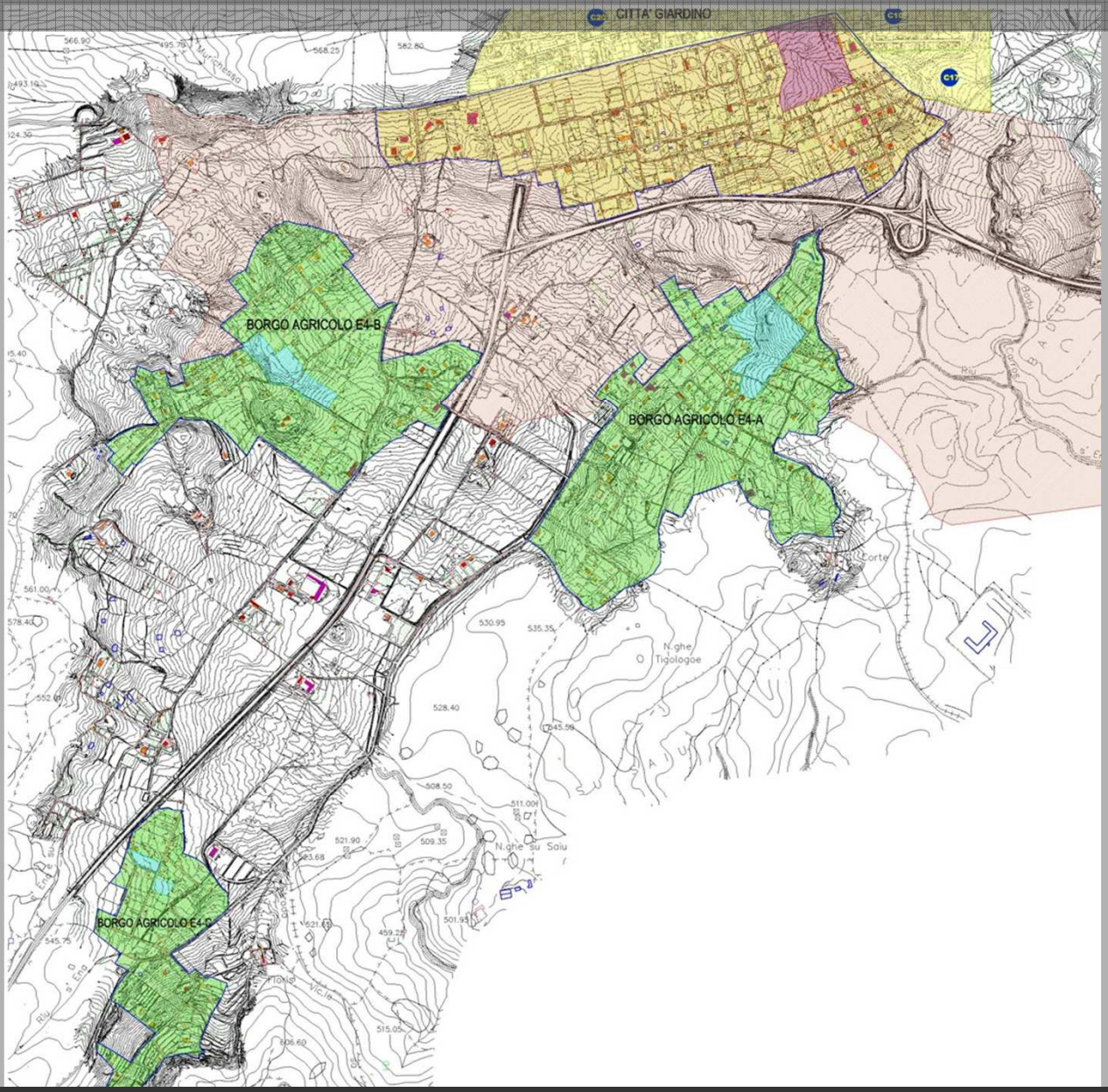

NODI DELL'EDIFICIO STRADA
Planimetria sezioni viste prospettiche
Immagini tratte da "Il sistema degli accessi e i nuovi margini della città" di Francesco Nissardi in "Riscoprire la città. Nuovi paesaggi per lo spazio urbano" a cura di Antonella Valenti Roma ARGOS 2004

4.1 – LA ZONIZZAZIONE – SCALA 1: 5000



VENETOPROGETTI

5.1 – Piano di Riqualificazione Paesaggistica del settore sud-ovest della città



La popolazione rimane costante, le famiglie aumentano

NUORO - Analisi andamento popolazione e famiglie					
anno	*fam*	*fam./media*	*increm. VA*	*increm %*	*iima*
1999	12.996	2,85			
2003	14.174	2,60	1178	9,06	2,27
2004	14.390	2,55	216	1,52	1,52
	pop				
1999	37.044				
2003	36.901		-143	-0,39	-0,10
2004	36.672		-229	-0,62	-0,62

Ipotesi di incremento demografico al 2020 – popolazione e famiglie

COMUNE DI NUORO - Incremento demografico al 2020						
FAMIGLIE 2004	iima	m	n	m-n	Famiglie 2020	Incremento
14.390	1,52	2004	2020	16	18.330	3.940
Popolazione 2004	iima	m	n	m-n	Popolazione 2020	famiglia media 2016
36.672	-0,10	2004	2020	16	36.110	1,97

Incremento demografico – Ipotesi massima

COMUNE DI NUORO - Incremento demografico al 2020 - Popolazione e famiglie - IPOTESI MASSIMA

FAMIGLIE 2004	iima	m	n	m-n	Famiglie	Incremento
14.390	1,52	2004	2008	4	15.287	897
14.390	1,52	2004	2009	5	15.520	1.130
14.390	1,52	2004	2010	6	15.757	1.367
14.390	1,52	2004	2011	7	15.997	1.607
14.390	1,52	2004	2012	8	16.241	1.851
14.390	1,52	2004	2013	9	16.488	2.098
14.390	1,52	2004	2014	10	16.740	2.350
14.390	1,52	2004	2015	11	16.995	2.605
14.390	1,52	2004	2016	12	17.254	2.864
14.390	1,52	2004	2017	13	17.517	3.127
14.390	1,52	2004	2018	14	17.784	3.394
14.390	1,52	2004	2019	15	18.055	3.665
14.390	1,52	2004	2020	16	18.330	3.940
Popolazione 2004	iima	m	n	m-n	Popolazione	famiglia media
36.672	-0,10	2004	2008	4	36.531	2,39
36.672	-0,10	2004	2009	5	36.495	2,35
36.672	-0,10	2004	2010	6	36.460	2,31
36.672	-0,10	2004	2011	7	36.425	2,28
36.672	-0,10	2004	2012	8	36.390	2,24
36.672	-0,10	2004	2013	9	36.355	2,20
36.672	-0,10	2004	2014	10	36.320	2,17
36.672	-0,10	2004	2015	11	36.285	2,14
36.672	-0,10	2004	2016	12	36.250	2,10
36.672	-0,10	2004	2017	13	36.215	2,07
36.672	-0,10	2004	2018	14	36.180	2,03
36.672	-0,10	2004	2019	15	36.145	2,00
36.672	-0,10	2004	2020	16	36.110	1,97

Incremento demografico – Ipotesi prudenziale

COMUNE DI NUORO - Incremento demografico al 2020 - Popolazione e famiglie - IPOTESI PRUDENZIALE - famiglia media "corretta" a 2,20				
Anno	Popolazione	famiglia media bloccata a 2,20	famiglie	incremento
2008	36 531	2.39	15 287	897
2009	36 495	2.35	15 520	1 130
2010	36 460	2.31	15 757	1 367
2011	36 425	2.28	15 997	1 607
2012	36 390	2.24	16 241	1 851
2013	36 355	*2.20*	16 488	2 098
2014	36 320	*2.17*	16 737	2 347
2015	36 285	*2.17*	16 721	2 331
2016	36 250	*2.17*	16 705	2 315
2017	36 215	*2.17*	16 689	2 299
2018	36 180	*2.17*	16 673	2 283
2019	36 145	*2.17*	16 657	2 267
2020	36 110	*2.17*	16 640	2 250

Domanda abitativa per incremento demografico

COMUNE DI NUORO - Domanda abitativa per Incremento demografico al 2020 -

incremento famiglie / alloggi equivalenti		Volume medio alloggio MC		
		min	medio	max
		400	500	600
Ipotesi massima	3.940	1.576.000	1.970.000	2.364.000
ipotesi prudenziale	2.331	***932.400***	***1.165.500***	***1.398.600***

Domanda superficie territoriale nuovo PUC

COMUNE DI NUORO - Domanda di superficie territoriale per residenza					
volumetria edificabile	volumetria recuperabile in città consolidata 30%	nuova volumetria in zone di nuova espansione (ZTO-C)	Ipotesi indice di zona medio (I.E.T.=1,0mc/mq)	Ipotesi indice di zona medio (I.E.T.=1,2mc/mq)	Ipotesi indice di zona medio (I.E.T.=1,5mc/mq)
MC	MC	MC	MQ	MQ	MQ
932 400	279 720	***652 680***	*652 680*	543 900	435 120
1 165 500	349 650	***815 850***	*815 850*	679 875	543 900
1 398 600	419 580	***979 020***	*979 020*	815 850	652 680

Aumento della superficie territoriale per perequazione +30%		
MQ	MQ	MQ
848 484	707 070	565 656
1 060 605	883 838	707 070
1 272 726	1 060 605	848 484

Saturazione PRG vigente – ZONE B

Comune di Nuoro - Grado di attuazione del PRG (fonte: Comune, ott.2003, aggiorn.2007) **ZONE B**				
Tipo di ZONA	Stato di diritto	Stato di fatto		
	Volume consentito secondo NTA vigenti	Volume esistente (ante Prg e realizzato secondo Prg)	SURPLUS (ESISTENTE > di consentito)	DA EDIFICARE (Consentito>di edificato)
ZTO B	MC	MC	MC	MC
B1	919 489	2 072 038	1 152 549	
B2	946 056	1 777 442	831 386	
B3	276 648	479 015	202 367	
B4	89 680	139 936	50 256	
B5	127 645	182 111	54 466	
B6	22 204	35 496	13 292	
B7	81 097	126 569	45 472	
B8	29 438	48 830	19 392	
B9	171 595	264 655	93 060	
B10	71 937	56 275		15 662
B11	95 656	164 720	69 064	
B12	45 191	56 510	11 319	
B13	193 986	229 569	35 583	
B14	44 067	172 204	128 137	
B15	214 639	211 937		2 702
B16	153 565	171 493	17 928	
B17	214 083	242 912	28 829	
B18	219 601	164 290		55 311
B19	40 623	28 988		11 635
B20	62 749	86 616	23 867	
B21	143 145	219 497	76 352	
B22	77 257	96 191	18 934	
TOTALE	***4 240 351***	***7 027 294***	***2 872 253***	***85 310***

Saturazione PRG vigente – ZONE C

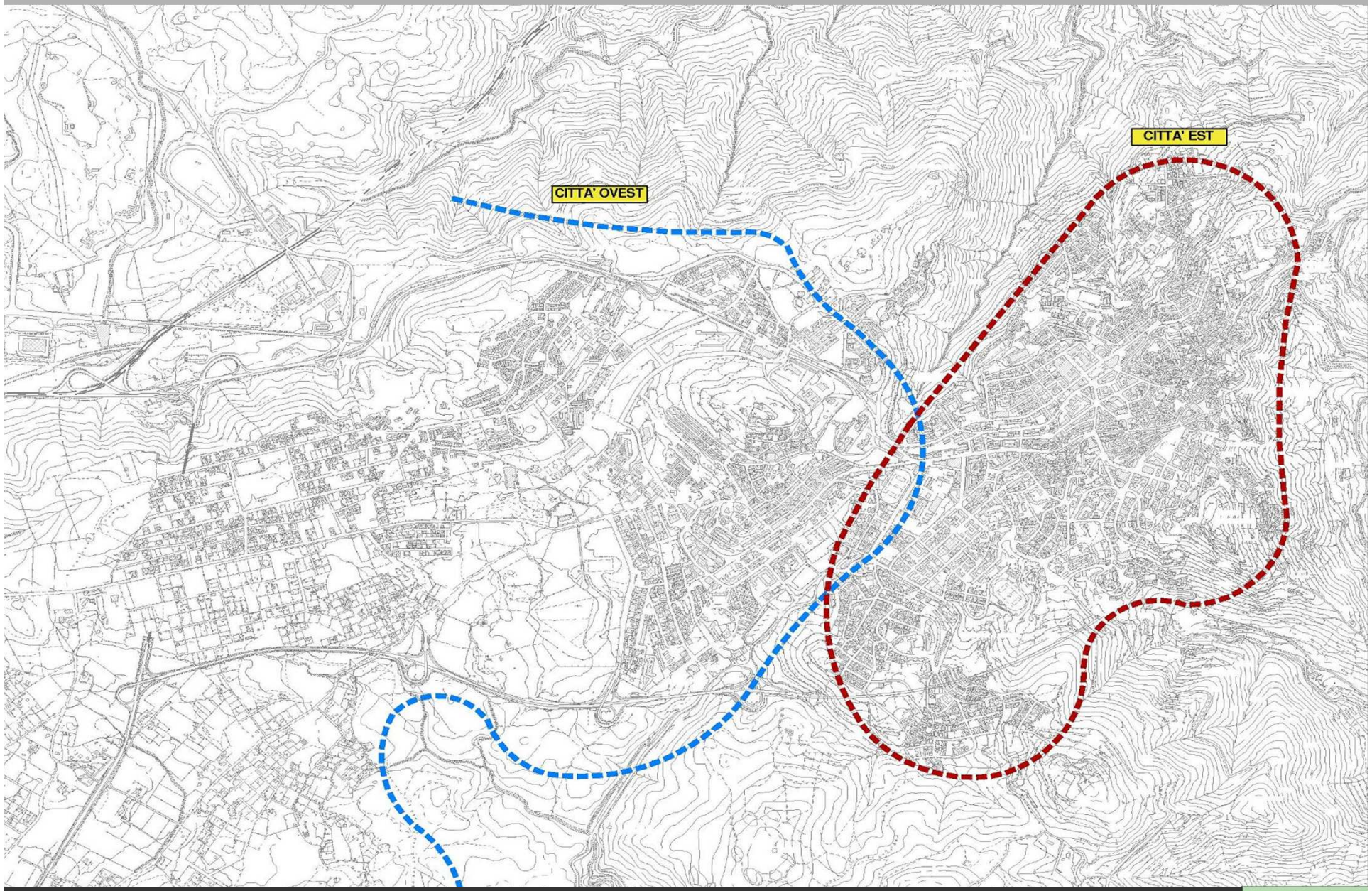
Comune di Nuoro - Grado di attuazione del PRG (fonte: Comune, ott.2003, aggiorn.2007) **ZONE C**

ZTO C	Volume consentito secondo NTA vigenti	Volume esistente (ante Prg e realizzato secondo Prg)	SURPLUS (esistente > di consentito)	DA EDIFICARE (Consentito>di edificato)	Situazione 2007		
					PdLrealizzato	PdL in itinere	PdL da realizzare
	MC	MC	MC	MC	MC	MC	MC
C1	18 249	0		18 249			18 249
C2	46 872	1 929		44 943	44 943		
C3	23 441	31 088	7 647				
C4	36 363	43 836	7 473				
C5 (1+2	76 447	47		76 400	76 400		
C6	94 481	18 448		76 033	76 033		
C7	105 458	44 587		60 871	60 871		
C8	81 798	88 298	6 500				
C9	85 620	1 134		84 486		84 486	
C10	67 423	35 898		31 525	31 525		
C11	149 140	139		149 001		149 001	
C12	108 230	6 437		101 793		101 793	
C13	16 087	7 620		8 467			8 467
C14	23 093	0		23 093			23 093
C15	155 289	148 121		7 168			7 168
C16	56 814	4 984		51 830			51 830
C17	64 222	0		64 222		64 222	
C18	8 541	604		7 937			7 937
C19	118 440	79 254		39 186	39 186		
C20	264 371	231 262		33 109			33 109
C21	15 196	0		15 196			15 196
TOTALE	***1 615 575***	***743 686***	***21 620***	***893 509***	***328 958***	***399 502***	***165 049***

Le due parti di città – Lo "sbilanciamento"

Comune di Nuoro - Dimensioni della città
(fonte ns. elabor. su cartografia informatizzata 1999)

	Superficie coperta edifici	Stima superficie urbanizzata	Volume totale edifici	Peso % delle parti della città		
	MQ	MQ	MC	sup.cop	sup.urb.	vol.tot.
città est	850 297	*1 105 386*	8 854 908	70.01	66.93	76.09
città ovest	364 191	*546 287*	2 782 755	29.99	33.07	23.91
Totale	***1 214 488***	***1 651 673***	***11 637 663***			


CITTA' OVEST
CITTA' EST

Saturazione PRG vigente – ZONE STANDARD

Comune di Nuoro - Grado di attuazione del PRG (fonte: Comune, ott.2003, ns. aggiorn. 2007**) ZONE STANDARD**

Tipo di standard	Totale superficie individuata in PRG	Realizzato	Da realizzare	
	MQ	MQ	MQ	%
città est				
S1 - Scuole	239 465	135 151	104 314	*43.6*
S2 - attrezzature collettive	378 658	322 008	56 650	*15.0*
S3 - verde/sport	529 609	318 844	210 765	*39.8*
S4 - parcheggi	34 423	17 130	17 293	*50.2*
Totale	***1 182 155***	***793 133***	***389 022***	***32.9***
città ovest				
S1 - Scuole	255 083	50 583	204 500	*80.2*
S2 - attrezzature collettive	226 882	113 389	113 493	*50.0*
S3 - verde/sport	236 595	138 394	98 201	*41.5*
S4 - parcheggi	13 316	8 047	5 269	*39.6*
Totale	***731 876***	***310 413***	***421 463***	***57.6***
città totale				
S1 - Scuole	494 548	185 734	308 814	*62.4*
S2 - attrezzature collettive	605 540	435 397	170 143	*28.1*
S3 - verde/sport	766 204	457 238	308 966	*40.3*
S4 - parcheggi	47 739	25 177	22 562	*47.3*
Totale	***1 914 031***	***1 103 546***	***810 485***	***42.3***

Domanda e Offerta di standard

Comune di Nuoro - Dimensioni della città - Rapporto standard per abitante (fonte: ns. elabor.)					
	Volume totale edifici (res/non.res)	volume medio abitante	volume medio depurato non-resid. (-30%)	volume riferimento DM 1444/68	
	MC	MC/AB	MC/AB	MC/AB	
Totale comune	11 637 663	307	215	100	
		Abitanti teorici per riferimento standard			abitanti reali
		37 908	54 154	116 377	38000
	parametro riferimento mq/ab	superficie per standard - DOMANDA			
	18.0	682 339	974 769	2 094 779	684 000
	24.0	909 785	1 299 692	2 793 039	912 000
	superficie per standard - OFFERTA (di fatto e di diritto)				
	superficie totale	differenza			
	1 914 031				
ipotesi 1	18.0	***1 231 692***	***939 262***	***-180 748***	***1 230 031***
ipotesi 2	24.0	***1 004 246***	***614 339***	***-879 008***	***1 002 031***