

UNIONE DEI COMUNI ALTA GALLURA

Provincia "Gallura Nord Est Sardegna"

Unione dei Comuni
"ALTA GALLURA"



Comune di
Calangianus



ELABORATI

Relazione tecnico illustrativa

PROGETTO
di
Fattibilità tecnica-economica

Progetto di Sviluppo Territoriale (PST) - PT-CRP
"La città di paesi della Gallura"
INTERVENTO "DAL MASSICCIO DEL LIMBARA AL LAGO DEL LISCIA -
PERCORSI DI VALORIZZAZIONE SOSTENIBILE DEL PATRIMONIO
STORICO AMBIENTALE E TURISTICO-CULTURALE"
IN COMUNE CALANGIANUS



All.
A

Data:
Dicembre 2025

Progettisti:

Arch. Pier Paolo Corda "Capogruppo"
Ing. Carlo Columbano "Mandante"
Arch. Antonio Piga "Mandante"
Arch. Martina Sorace "Giovane professionista"

Committente:

Unione dei Comuni Alta Gallura

R.U.P.
Segretario-Direttore
Dott.ssa Murgia
Jeanne Francine

ATTO AGGIUNTIVO Progetto di Sviluppo Territoriale (PST) - PT- CRP 10_OTT

«La Città di Paesi della Gallura»

Con la deliberazione della Giunta regionale n. 31/77 del 29 settembre 2023 è stato approvato lo schema di Atto aggiuntivo all'Accordo di Programma Quadro PT-CRP-10 «La Città di Paesi della Gallura» e i relativi allegati, costituiti dall'Allegato tecnico (Allegato A) e dal Quadro finanziario dell'Accordo (Allegato B);

– In data 17/10/2023 è stato sottoscritto, in forma digitale, l'Atto aggiuntivo all'Accordo di Programma Quadro inerente al Progetto di Sviluppo Territoriale «La Città di Paesi della Gallura» tra la Regione Autonoma della Sardegna, la Provincia di Sassari, l'Unione dei Comuni Alta Gallura e l'Unione dei Comuni Gallura, reso esecutivo con Decreto del Presidente della Regione Autonoma della Sardegna n. 54 del 23/10/2023, pubblicato sul BURAS n. 55 – Parte I e II – del 26/10/2023;

1. Introduzione

La riqualificazione di aree urbane dismesse rappresenta oggi una delle sfide più significative per le città contemporanee. In un contesto in cui la crescita urbana deve necessariamente conciliarsi con la sostenibilità ambientale, sociale ed economica, l'interconnessione con la preesistenza diventa un elemento cruciale per assicurare un recupero efficace e integrato. Con questa proposta progettuale si vuole analizzare criticamente le modalità e le implicazioni di tali interventi, sostenendo che la valorizzazione della memoria storica e delle infrastrutture esistenti costituisce un presupposto imprescindibile per una rigenerazione urbana di qualità.

Le aree dismesse non sono semplici "vuoti" da riempire, ma luoghi carichi di storia, identità e potenzialità. La preesistenza urbana, costituita da edifici, spazi pubblici, infrastrutture e tessuti sociali, rappresenta una risorsa fondamentale che deve essere preservata e valorizzata. Ignorare questo patrimonio significa rischiare di produrre interventi alienanti, frammentati e privi di coerenza con il contesto territoriale. Al contrario, una progettazione attenta alla relazione con l'esistente favorisce la continuità urbana, la sostenibilità ambientale e la coesione sociale.

La riqualificazione e l'interconnessione con la preesistenza di un'area urbana dismessa non sono solo un'opportunità per rigenerare lo spazio fisico, ma rappresentano un impegno verso una città più sostenibile, inclusiva e rispettosa della propria identità. Le amministrazioni, i progettisti e le comunità devono collaborare per superare le difficoltà e valorizzare appieno il patrimonio esistente, promuovendo interventi capaci di coniugare innovazione e memoria storica. Solo così sarà possibile costruire città resilienti, capaci di rispondere alle sfide del presente e del futuro.

L'idea di valorizzare il territorio, con le sue bellezze in parte conservate e da rendere fruibili, è da sempre un tema dibattuto e condiviso dall'intera collettività, con l'obiettivo di dotare il territorio di Calangianus di

infrastrutture e servizi capaci di attivare opportunità di crescita economica e occupazionale, legate alla valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio.

Intervento previsto:

L'intervento di «riorganizzazione urbana della vecchia stazione ferroviaria» e dell'asse matrice della struttura urbana del paese si pone in continuità con la progettazione già avviata: (i) «Sistema per la valorizzazione sostenibile del patrimonio storico-ambientale ai piedi del massiccio del Limbara», con l'acquisizione di una porzione di territorio in cui sono conservati i ricoveri dei pastori e dei carbonai; (ii) «La via dell'acqua – Lago del Liscia», nuovo sistema di accessibilità per la valorizzazione sostenibile del compendio del Liscia. L'obiettivo è mettere in sinergia il territorio con il centro abitato, completando e rendendo fruibili i paesaggi e l'ambiente circostante attraverso i servizi culturali e museali presenti nell'area urbana. Si prevede l'attrezzamento di un asse di collegamento tra centro storico, via della Stazione, via Vittorio Emanuele e la Cantoniera n. 18, in armonia con gli interventi già in essere, assumendo come principio guida la capacità di sviluppare opportunità di crescita turistica in uno stretto rapporto tra paese e campagna.

All'interno di questa iniziativa pianificatoria si è sviluppata e concretizzata anche la sistemazione dell'area antistante il sito archeologico di «Monti di Deu», dell'area antistante la stazione di Nuchis (in territorio di Calangianus), nonché della strada di collegamento tra il vecchio percorso ferroviario Calangianus–Monti e le propaggini del Monte Limbara, conosciuta con il toponimo «Trattochia», topograficamente baricentrica rispetto a tutti gli interventi già sviluppati.

Obiettivi e risultati attesi

La Sardegna presenta paesaggi molto diversi tra loro, in parte già conosciuti e in parte ancora da scoprire e valorizzare. Con questo intervento si intende

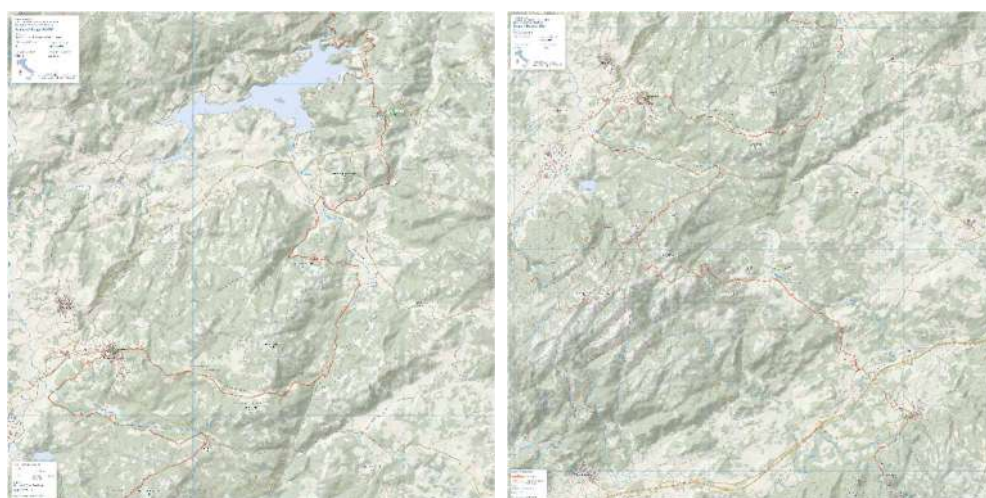
rafforzare la sensibilità, ormai diffusa, verso la conservazione e la valorizzazione delle peculiarità ambientali, riconoscendone il ruolo e attribuendo loro valenza economica e opportunità occupazionali. Il cosiddetto “turismo lento” può diventare un’opportunità economica considerevole se accompagnato da interventi infrastrutturali e da una costante animazione territoriale, in stretto rapporto con i Comuni e con le associazioni presenti nel territorio, anche attraverso un’interconnessione con i territori comunali limitrofi. I cammini e i percorsi ciclabili devono essere sviluppati in un’ottica di accessibilità per tutti e di sostenibilità ambientale. Per l’accoglienza e la ricettività è necessario avviare progetti di recupero di edifici dismessi e abbandonati al degrado, rivitalizzando aree inutilizzate e favorendo l’ospitalità e la commercializzazione dei prodotti locali.

Tipologia intervento

Molti cammini del panorama nazionale risultano carenti sia di strutture di accoglienza e di servizi ricettivi/pernottamento, sia di adeguate informazioni. L’intervento intende concretizzare l’idea completando i lavori avviati nei progetti precedenti, attraverso la realizzazione di infrastrutture per l’accoglienza e la connessione spaziale tra l’area urbana e i percorsi che dal lago del Liscia si snodano fino alle cime più alte del massiccio del Limbara. Oltre all’acquisizione di porzioni di territorio con valenze storico-antropologiche (ad esempio l’area antistante i ricoveri utilizzati da taglialegna e carbonai e per il ricovero di greggi e pastori), si prevede la realizzazione di opere e servizi per l’accoglienza, promuovendo anche opportunità associative per i giovani. Affinché il trekking sia un’esperienza sostenibile, è necessario poter raggiungere i punti di partenza con mezzi pubblici (ad esempio la ferrovia a scartamento ridotto Sassari–Palau) o mediante forme di mobilità condivisa, individuando punti di incontro in aree attrezzate previste nella struttura urbana più vicina. Il Sentiero Italia del CAI ha mappato i percorsi presenti nel territorio, evidenziando la necessità di avviare opere funzionali all’accoglienza e al supporto logistico.

Modalità di gestione previste

Il progressivo sviluppo della rete di escursionisti a piedi e/o in bicicletta sta caratterizzando l'evoluzione organizzativa di diverse realtà territoriali.



Planimetrie sul territorio di Calangianus elaborate dal CAI

di cui il CAI (Club Alpino Italiano) è l'espressione più significativa.

Allo scopo di dare maggiore impulso all'attività sentieristica, attraverso un impegno strutturato, si propone l'istituzione di un gruppo operativo a supporto della rete dei sentieri, per l'aggiornamento cartografico e la gestione delle attività ricettive e di manutenzione, superando una logica esclusivamente localistica e aprendosi alla dimensione regionale e, nel medio-lungo periodo, alla rete escursionistica nazionale. Al Comune e alle associazioni cooperative saranno demandate le funzioni amministrative e la gestione delle opere e degli impianti fissi, al fine di rendere i sentieri e ciò che li circonda un'opportunità di crescita economico-culturale, nonché di garantire un controllo e una vigilanza permanenti contro la piaga degli incendi e l'abbandono delle campagne.

L'area della vecchia stazione ferroviaria a scartamento ridotto, sulla tratta Calangianus–Monti, ormai dismessa, rappresenta in questo progetto il luogo deputato per concretizzare l'idea, mettendo a sistema



Tracciato ferroviario Calangianus–Monti–fonte Touring Club 1918

tutti gli interventi che nel tempo si sono realizzati. L'area della vecchia stazione, con via Vittorio Emanuele, rappresentava negli anni Trenta l'accesso principale all'area urbana, in quanto l'unico mezzo di trasporto era il treno. Commessi viaggiatori, merci e passeggeri utilizzavano l'unico sistema di comunicazione interno alla Sardegna e, per il continente, la tratta Sassari–Monti e Monti–Olbia.



Immagini sui passeggeri in transito e sull'area della stazione



Arrivo del treno alla stazione di Calangianus

Dismessa a partire dagli anni '60, nel tempo l'intera area della stazione ha subito una sovrapposizione di interventi che ha di fatto eliminato qualsiasi memoria storica: abbattimento di tutti gli edifici, demolizione della gradinata (posta a lato e ben visibile nella foto storica) e della cinta muraria presente sull'intera area, il tutto sostituito da una muraglia in cemento armato oggi totalmente degradata. L'area risulta complessivamente in stato di degrado: è utilizzata in modo saltuario per la sosta delle giostre e, in modo continuativo, come parcheggio per mezzi pesanti (autocarri, mezzi per movimento terra ecc.).



Immagini sul degrado dell'area

Il progetto ha il compito, ma anche il dovere, di restituire dignità a un'area posta all'ingresso del centro urbano, attraverso una rilettura del passato e un riuso coerente con le sfide del presente, mediante la realizzazione di servizi per la comunità e per i potenziali turisti, legati alla conoscenza del nostro territorio.



Planimetria di progetto

La planimetria di progetto rappresenta graficamente il pensiero tecnico progettuale sopra espresso dove i punti più significativi possono essere così sintetizzati:

- 1. Realizzazione di un centro servizi che reinterpreta, nella forma e nell'organizzazione degli spazi, la vecchia stazione ferroviaria, offrendo servizi*

alla mobilità (camper, bici, trekking e camminata lenta) e servizi alla persona (bagni, docce, noleggio bici, ristorazione).

IL CENTRO SERVIZI

Il progetto del centro servizi affronta l'articolato programma di valorizzazione sostenibile del patrimonio storico ambientale e turistico-culturale di Calangianus, mettendo al centro di ogni scelta progettuale il futuro benessere dei futuri visitatori e fruitori dei servizi che esso stesso mette a disposizione.

L'edificio si insedia in quello spazio un tempo occupato dalla Vecchia Stazione di Calangianus, soppressa nel 1958 con l'abbattimento della Stazione ferroviaria e della scalinata nel 1977. Ancora oggi, esso viene ricordato e citato come luogo di memoria e di storia dalla comunità, come se quella demolizione non fosse mai avvenuta..

Acciaio, legno e pietrame: questi erano i materiali caratterizzanti della ferrovia di un tempo; i tre materiali, oggi come allora, guidano le scelte progettuali del centro servizi.

La struttura portante in acciaio, come i binari, i solai in legno, come le traversine, e le murature esterne realizzate con gabbioni metallici riempiti di pietrame rievocano la vecchia ferrovia, che viene reinterpretata e trasformata nel centro servizi.

Un edificio dalla forma rettangolare, 12 metri per 8 metri, alto 9 metri, trova all'interno di esso al piano terra, una reception di circa 29,00 mq, una zona destinata al noleggio bici di circa 11,00 mq e una zona servizi (wc e docce) di circa 9,00 mq. Sempre al piano terra, troviamo la cucina di circa 26,00 mq, con annessa una cella frigo di circa 4,00 mq e i servizi igienici del personale di circa 4,00 mq. Al piano primo la zona di ristoro di circa 86,00 mq all'interno, mentre all'esterno abbiamo uno spazio conviviale di circa 125,00 mq, il quale può ospitare zone dedicate al relax o alla ristorazione.

Il tetto piano della struttura verrà utilizzato per la posa dei pannelli fotovoltaici, così da rendere l'edificio sostenibile.

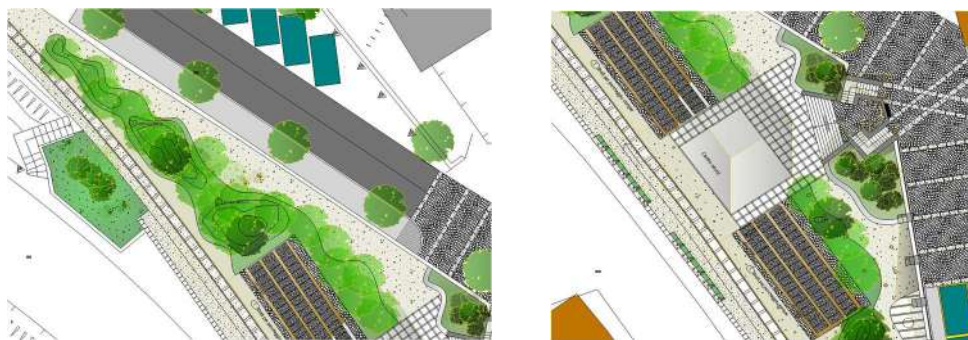
Le grandi vetrate garantiscono un'ottima illuminazione diurna; per schermare il sole nei mesi estivi, sui lati sud-est e sud-ovest verranno installati brise-soleil metallici orientabili.

Gli infissi, così come la struttura sono stati progettati in legno alluminio, così da avere anche in questo caso, un richiamo ai materiali della ferrovia.

EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Il progetto, essendo inserito in un contesto ben delineato dagli strumenti urbanistici vigenti, contribuirà alla riqualificazione e la tutela dei valori osservati nel decreto ministeriale. La realizzazione di tale intervento darà frutto ad una coerente integrazione dell'edificio con il contesto adiacente, mediante la scelta di forme, materiali e lavorazioni studiate per rispettare i tradizionali elementi che costituivano la ferrovia

2. Area di sosta camper: spazio designato in cui i veicoli ricreazionali possono sostare per un periodo di tempo limitato. A differenza di un normale parcheggio, è pensata specificamente per le esigenze dei camperisti, offrendo servizi essenziali per il viaggio (ricarica elettrica, lavaggio camper, servizi alla persona, ristorazione).
3. Realizzazione di un parco urbano attrezzato per restituire alla comunità un'area rimasta per lungo tempo inutilizzata.



Il parco urbano

Per i meno giovani è un luogo “magico” per eccellenza, perché il treno a vapore rievoca fantasia e immaginazione.

4. Ripristino della scalinata tra l'area della stazione e via Vittorio Emanuele.



Scalinata tra piazza della stazione e via Vittorio Emanuele III

La sistemazione dell'allora ingresso principale al centro urbano, diventerà la interconnessione spaziale con i servizi scolastici, museali e culturali dove sono in funzione spazi per i nomadi digitali, sempre più presenti nel panorama internazionale.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- D.P.R. 380/2001 (più conosciuto come Testo unico per l'edilizia) definisce le regole fondamentali da seguire in ambito per le attività in ambito edile. Da quando è stato emanato, il testo ha subito una serie di modifiche, talvolta anche molto importanti e impattanti sull'attività professionale del

tecnico e, più in generale, di tutti gli attori delle costruzioni (imprese, committenti, subappaltatori, stazioni appaltanti, ecc.).il tutto deve essere affiancato da normative regionali, Piano urbanistico in vigore e adottato del Comune di Calangianus (PUC) (e relative Norme Tecniche di Attuazione - NTA) e Regolamenti Edilizi comunali

- Il **D.P.R. 31/2017** semplifica la normativa vigente in materia di autorizzazione paesaggistica individuando una serie di interventi a lieve impatto paesaggistico: 31 interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica e 42 interventi soggetti ad autorizzazione paesaggistica semplificata, in quanto considerati di lieve impatto.
- Il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/2004) è una legge fondamentale che disciplina la tutela, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico del Paese.
- Normative chiave impianti di illuminazione pubblica
UNI 11248: Definisce le categorie illuminotecniche in base al tipo di strada (strade urbane, extraurbane, ecc.), stabilendo i parametri di prestazione necessari per garantire sicurezza e visibilità.
- UNI EN 13201 UNI EN 13201 (parti 2, 3, 4): Fornisce i requisiti prestazionali (luminanza, illuminamento, uniformità), i metodi di calcolo e i metodi di verifica e collaudo per gli impianti stradali.
- Il D.Lgs. 190/2024, il **Testo Unico sulle Rinnovabili (FER)**, nasce con l'obiettivo di **semplificare tutte le procedure burocratiche** legate all'impiego degli impianti alimentati da Fonti di Energie Rinnovabili (FER).
- Criteri Ambientali Minimi (CAM) Criteri Ambientali Minimi (CAM) (D.M. 27/09/2017): Riguardano l'acquisizione di sorgenti luminose e apparecchi, promuovendo l'efficienza energetica e la riduzione dell'impatto ambientale nell'illuminazione pubblica.
- UNI 10819:2021: Specifica criteri e metodi per valutare gli impianti di illuminazione esterna in generale (strade, luoghi di lavoro, aree verdi,

insegne), con un focus sulla riduzione della luce intrusiva e dell'inquinamento luminoso.

- Normative Regionali: Molte Regioni hanno leggi specifiche per la limitazione dell'inquinamento luminoso, che integrano o specificano le norme UNI.
- I D.Lgs. 192/2005 (attuativo della direttiva 2002/91/CE e modificato dalla legge 90/2013) stabilisce i criteri per migliorare le prestazioni energetiche degli edifici.

Allo scopo di garantire un miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici, il decreto impone una serie di obblighi il cui mancato rispetto può comportare una sanzione amministrativa fino a costituire un grave illecito in caso di false dichiarazioni.

- *Normative di riferimento progetto edilizio* Il testo unico sulla sicurezza (D.Lgs. 81/08) definisce tutta la disciplina in materia di salute e sicurezza sul lavoro; rappresenta un vero e proprio Codice della salute e della sicurezza sul lavoro ed una guida indispensabile per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori nei vari luoghi di lavoro e all'interno dei cantieri.

Il D.Lgs. 81/08 è stato emanato nel 2008 e ha subito, nel corso degli anni, notevoli modifiche ed integrazioni.