

Nuova S.S.125/133bis "Olbia-Palau"
Tratta Arzachena Nord – Palau,
Stralcio 2 da Arzachena Sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 – 1° stralcio, fino a Palau.

PROGETTO DEFINITIVO

COD. CA366

PROGETTAZIONE: ATI VIA - SERING - VDP - BRENG

PROGETTISTA E RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Dott. Ing. Giovanni Piazza (Ord. Ing. Prov. Roma 27296)

RESPONSABILI D'AREA:

Responsabile Tracciato stradale: *Dott. Ing. Massimo Capasso (Ord. Ing. Prov. Roma 26031)*
Responsabile Strutture: *Dott. Ing. Giovanni Piazza (Ord. Ing. Prov. Roma 27296)*
Responsabile Idraulica, Geotecnica e Impianti: *Dott. Ing. Sergio Di Maio (Ord. Ing. Prov. Palermo 2872)*
Responsabile Ambiente: *Dott. Ing. Francesco Ventura (Ord. Ing. Prov. Roma 14660)*

GEOLOGO:

Dott. Geol. Enrico Curcuruto (Ord. Geo. Regione Sicilia 966)

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Matteo Di Girolamo (Ord. Ing. Prov. Roma A15138)

RESPONSABILE SIA:

Dott. Ing. Francesco Ventura (Ord. Ing. Prov. Roma 14660)

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Dott. Ing. Francesco Ruggieri

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

MANDATARIA:

MANDANTI:



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
PARTE 1 – INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INIZIATIVA



CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	T00IA01AMBRE01A			
DPCA0366	D 22	CODICE ELAB.	T00IA01AMBRE01	A	—
D		-	-	-	-
C		-	-	-	-
B		-	-	-	-
A	EMISSIONE	MAGGIO 2024	B.ZIMEI	F.VENTURA	G.PIAZZA
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

INDICE

PARTE I – INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INIZIATIVA

1	PREMESSA	3
2	LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO	4
3	ESCURSUS STORICO: L'INTERVENTO E L'ITER DI DEFINIZIONE PROGETTUALE	19
4	L'INFRASTRUTTURA ATTUALE	22
4.1	IL RUOLO DELLA INFRASTRUTTURA NEL CONTESTO	22
4.2	I LIVELLI DI SERVIZIO DELL'ATTUALE SS125 NELLA TRATTA DI PROGETTO	23
5	LA DOMANDA DI TRAFFICO	24
5.1	L'AMBITO ESAMINATO	24
5.2	GLI SCENARI FUTURI DI DOMANDA – CRESCITA DELLA MOBILITÀ DELL'AREA	26
5.3	IL TRAFFICO ATTESO	28
5.3.1	Scenario di riferimento	28
5.3.2	Scenario di progetto (2030, 2034 e 2044)	29
6	LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: CRITICITÀ E OBIETTIVI	33

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
CA366	Progetto Definitivo <i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

Gruppo di lavoro

Dott.ssa Beatrice Zimei – Coordinamento gruppo di lavoro

Dott.ssa Beatrice Zimei – Aspetti progettuali

Dott. Francesca De Luca – Studio delle alternative

Dott. Marco Fiocco – Geologia, Acque

Dott. Francesca De Luca, Dott.ssa Eshna Gomes – Territorio, Biodiversità, Inserimento paesaggistico - ambientale

Dott.ssa Francesca Quarta – Rumore e Vibrazioni

Dott.ssa Francesca Quarta – Aria e clima

Arch. Elisabetta Mazzitelli – Pianificazione, Vincoli, Paesaggio e patrimonio culturale

Dott. Diego Venditto – Salute Pubblica

Ing. Alessandro Zenti – PMA

Arch. Simonetta Demino, Arch. Pasquale Pellone – Elaborazioni grafiche, CAD

Arch. Fernando Tornisiello – Rendering

1 PREMESSA

L'intervento di cui al presente Progetto Definitivo si inserisce nel più ampio progetto di miglioramento della S.S.125, S.S. 133 e S.S. 133bis nel tratto Olbia dall'innesto S.P. 16 per Golfo Aranci – Arzachena – Palau – Santa Teresa di Gallura, ed è ricompreso nel primo programma per le infrastrutture strategiche di Legge Obiettivo (CIPE 121/2001).

Il progetto preliminare della tratta da Olbia Nord a Palau, per una estesa di circa 28 Km, è stato redatto dalla Regione Sardegna ed è stato inoltrato al CIPE a settembre 2003 per le procedure approvative di Legge Obiettivo. Nell'ambito delle procedure, il progetto preliminare ha incontrato il consenso dei Comuni e degli Enti interessati in sede di Conferenza dei Servizi (2002) e sono stati acquisiti i pareri della Commissione Speciale VIA e del Ministero Beni e Attività Culturali (2004). Infine, è stata acquisita la delibera della Regione Sardegna sulla localizzazione dell'intervento (n. 26/18 del 2010). Le procedure di Legge Obiettivo non sono state mai concluse con la Delibera CIPE, in relazione alla mancanza dei finanziamenti necessari.



Figura 1-1: Corografia generale (in rosso PP generale del 2003; in giallo strade esistenti)

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
CA366	Progetto Definitivo <i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Lo stralcio funzionale oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale riguarda, in particolare:

- 1) il tratto che va dalla Rotatoria esistente di Arzachena fino alla rotatoria di Arzachena Nord (da realizzare) ubicata lungo la SP 115;
- 2) il tratto che parte dalla rotatoria (da realizzare) ubicata al km 351 dell'attuale S.S. 125 e termina in corrispondenza della rotatoria esistente a Palau.

2 LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO

Dal punto di vista strettamente procedurale-ambientale, il riferimento normativo è rappresentato dal Testo unico ambientale D.lgs. 152/06 e smi modificato dal D.lgs. 104/17. Il testo unico, oltre a disciplinare le principali procedure in termini di valutazioni ambientali (con particolare riferimento alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA), individua la tipologia e le classi dimensionali degli interventi che devono essere sottoposti alle procedure di valutazione ambientale, nonché l'ente competente alla valutazione (Stato o Regione).

Le caratteristiche geometriche della piattaforma stradale in progetto sono quelle di una **strada di tipo C1**, così come definita dal D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (Strade extraurbane secondarie): *strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*.

In base alla classificazione funzionale dell'opera in progetto (C1), l'opera rientra al punto 2 dell'allegato II-bis (Progetti sottoposti alla Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza statale) alla parte seconda del citato D.lgs. 152/06 e smi.

Le peculiarità dell'opera, le caratteristiche del corridoio in cui si inserisce, nonché la continuità con il percorso pianificatorio e autorizzativo sin qui seguito per l'intero itinerario fanno ritenere più opportuno richiedere direttamente l'avvio della **procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto**.

Il tracciato dell'opera non rientra in aree naturali protette, né in Siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

Pertanto, il presente studio costituisce lo Studio di Impatto Ambientale, redatto ex D.Lgs 152/2006 e smi, del Progetto Definitivo Nuova S.S.125 Olbia -Palau, Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau.

Il Decreto legislativo 16 giugno 2017 n.104 (GU n. 156 del 6 luglio 2017), entrato in vigore il 21 luglio 2017, attua la Direttiva 2014/52/UE concernente la Valutazione di Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati e modifica il Dlgs 152/2006, parte II, Titolo III (Valutazione di Impatto Ambientale).

L'art. 26 del Dlgs 104/2017, co.1, lett. b) abroga il DPCM 27 dicembre 1988 recante norme tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale. I contenuti dello Studio di Impatto Ambientale sono definiti

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

dall'art. 11 che modifica l'art. 22 del 152/2006 (Studio di Impatto Ambientale) e dall'Allegato VII (Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale di cui all'articolo 22).

Lo studio è stato redatto sulla base del D.Lgs. 104/2017 e si discosta in termini formali e sostanziali dalle versioni consolidate degli Studi di Impatto Ambientali redatte secondo le normative precedentemente vigenti, ora abrogate. Sotto il profilo formale, le differenze maggiori consistono nell'abbandono della struttura del SIA secondo i tre "quadri di riferimento" programmatico, progettuale e ambientale. In base al nuovo D.Lgs. 104/2017 il SIA appare come una relazione unica.

Sotto il profilo dei contenuti, forse la differenza più evidente riguarda la mancanza, nella nuova normativa, di un chiaro riferimento al quadro di riferimento programmatico o, quanto meno, all'analisi degli strumenti (piani e programmi, generali e settoriali) che ai sensi del DPCM 1988 costituivano il quadro programmatico.

Va comunque detto che il presente studio analizza tutti i piani/programmi i cui contenuti concorrono a definire il quadro vincolistico e programmatico nel quale il progetto si inserisce e che deve essere esaminato anche ai sensi della rinnovata normativa ai fini della necessaria verifica vincolistica e della coerenza programmatica.

Il Consiglio SNPA in data 09/07/2019 ha approvato la proposta di Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale-Valutazione di impatto ambientale, pubblicata come Linee Guida SNPA n. 28/2020, che presenta uno strumento aggiornato per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D.Lgs. 152/06 s.m.i. Le indicazioni della Linea Guida integrano i contenuti minimi previsti dall'art. 22 e le indicazioni dell'Allegato VII, e sono riferite a diversi contesti ambientali e diverse categorie di opere, con l'obiettivo di fornire indicazioni tecniche chiare ed esaustive.

Il quadro seguente riporta i capitoli del presente Studio di Impatto Ambientale e le corrispondenze con l'Allegato VII della Parte II del D.lgs 152/2006 così come modificato dal D. Lgs. 104/2017 (colonna a destra).

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
Parte I	Cap. 1	Premessa	
	Cap. 2	La procedura di valutazione ambientale e articolazione dello studio	
	Cap. 3	Escursus storico: l'intervento e iter di definizione progettuale	
	Cap. 4	La rete e l'infrastruttura attuale	
	Cap. 5	La domanda di traffico	
	Cap. 6	Le motivazioni alla base dell'iniziativa: criticità e obiettivi	
Parte II – Scenario di base	Cap. da 1 a 8	Il contesto ambientale	3. La descrizione degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (scenario di base) e una descrizione generale della sua probabile evoluzione in caso di mancata attuazione del progetto, nella misura in cui i cambiamenti naturali rispetto allo scenario di base possano essere valutati con uno sforzo ragionevole in funzione della disponibilità di informazioni ambientali e conoscenze scientifiche.
Parte III – Inquadramento programmatico e Studio delle alternative	Cap. 1	Finalità e articolazione del documento	
	Cap. 2	Inquadramento e storia del progetto	
	Cap. 3	Obiettivi del progetto	
	Cap. 4	Alternative considerate	

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
	Cap. 5	Inquadramento programmatico e verifiche di coerenza e conformità	1. a) la descrizione dell'ubicazione del progetto, anche in riferimento alle tutele e ai vincoli presenti;
	Cap. 6	Inquadramento vincolistico e verifiche	
	Cap. 7 e 8	Studio delle alternative	2. Una descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle relative alla concezione del progetto, alla tecnologia, all'ubicazione, alle dimensioni e alla portata) prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato.
Parte IV – Inquadramento progettuale	Cap. 1	La configurazione di progetto e le opere	1. Descrizione del progetto, comprese in particolare: b) una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto, compresi, ove pertinenti, i lavori di demolizione necessari, nonché delle esigenze di utilizzo del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
	Cap. 2	Cantierizzazione	1. d) una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, inquinamento dell'acqua, dell'aria, del suolo e del sottosuolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, e della quantità e

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
			della tipologia di rifiuti prodotti durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
Parte V	Tutti i capitoli	Gli impatti del progetto sui fattori ambientali e mitigazioni	<p>4. Una descrizione dei fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c) , del presente decreto potenzialmente soggetti a impatti ambientali dal progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, salute umana, biodiversità (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, fauna e flora), al territorio (quale, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sottrazione del territorio), al suolo (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, erosione, diminuzione di materia organica, compattazione, impermeabilizzazione), all'acqua (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, modificazioni idromorfologiche, quantità e qualità), all'aria, ai fattori climatici (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, emissioni di gas a effetto serra, gli impatti rilevanti per l'adattamento), ai beni materiali, al patrimonio culturale, al patrimonio agroalimentare, al paesaggio, nonché all'interazione tra questi vari fattori.</p> <p>5. Una descrizione dei probabili impatti ambientali rilevanti del progetto proposto, dovuti, tra l'altro:</p> <p>a) alla costruzione e all'esercizio del progetto, inclusi, ove pertinenti, i lavori di demolizione;</p> <p>b) all'utilizzazione delle risorse naturali, in particolare del territorio, del suolo, delle risorse idriche e della biodiversità, tenendo</p>

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA		D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
		<p>conto, per quanto possibile, della disponibilità sostenibile di tali risorse;</p> <p>c) all'emissione di inquinanti, rumori, vibrazioni, luce, calore, radiazioni, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti;</p> <p>d) ai rischi per la salute umana, il patrimonio culturale, il paesaggio o l'ambiente (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in caso di incidenti o di calamità);</p> <p>e) al cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati, tenendo conto di eventuali criticità ambientali esistenti, relative all'uso delle risorse naturali e/o ad aree di particolare sensibilità ambientale suscettibili di risentire degli effetti derivanti dal progetto;</p> <p>f) all'impatto del progetto sul clima (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, natura ed entità delle emissioni di gas a effetto serra) e alla vulnerabilità del progetto al cambiamento climatico;</p> <p>g) alle tecnologie e alle sostanze utilizzate.</p> <p>La descrizione dei possibili impatti ambientali sui fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto include sia effetti diretti che eventuali effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto.</p> <p>6. La descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per individuare e valutare gli impatti ambientali significativi del progetto, incluse informazioni</p>

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
			<p>dettagliate sulle difficoltà incontrate nel raccogliere i dati richiesti (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, carenze tecniche o mancanza di conoscenze) nonché sulle principali incertezze riscontrate.</p> <p>7. (parte) Una descrizione delle misure previste per evitare, prevenire, ridurre o, se possibile, compensare gli impatti ambientali significativi e negativi identificati del progetto [...]. Tale descrizione deve spiegare in che misura gli impatti ambientali significativi e negativi sono evitati, prevenuti, ridotti o compensati e deve riguardare sia le fasi di costruzione che di funzionamento.</p>
Relazione piano di monitoraggio ambientale			7. (parte) Una descrizione [...] delle eventuali disposizioni di monitoraggio (quale, a titolo esemplificativo e non esaustivo, la preparazione di un'analisi ex post del progetto)

La Sintesi Non Tecnica di cui al punto 10 dell'Allegato VII del D.Lgs. 104/2017, presentata come documento allegato al presente Studio, è stata redatta sulla base delle "Linee Guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale" predisposte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Compongono lo Studio di Impatto Ambientale i seguenti elaborati cartografici e documenti:

0 7 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE												
0 7 1 ELABORATI GENERALI												
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	1	A	Parte 1 - Inquadramento generale dell'iniziativa	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	2	A	Parte 2 - Lo scenario di base	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	3	A	Parte 3 - Inquadramento programmatico e Studio delle alternative	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	4	A	Parte 4 - Inquadramento progettuale	-
T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	5	A	Parte 5 - Le valutazioni	-

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau

Progetto Definitivo



CA366

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione

0 7 2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E SISTEMA VINCOLISTICO												
T	0	0	IA	0	2	AMB	CO	0	1	A	Corografia generale	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	1	A	Piano Paesaggistico Regionale Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	2	A	Piano Paesaggistico Regionale Tav.2/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	3	A	Comune di Arzachena - Piano di fabbricazione	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	4	A	Comune di Arzachena - Piano urbanistico preliminare	1:40.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	5	A	Comune di Palau - Piano di Fabbricazione	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	6	A	Carta delle Aree Naturali Protette e Rete Natura 2000	1:25.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	7	A	Carta dei vincoli e delle tutele Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	8	A	Carta dei vincoli e delle tutele Tav.2/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	0	9	A	Carta della pericolosità idraulica (PGRA) e della pericolosità geomorfologica (PAI) Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	2	AMB	CT	1	0	A	Carta della pericolosità idraulica (PGRA) e della pericolosità geomorfologica (PAI) Tav.2/2	1:10.000
0 7 3 INQUADRAMENTO PROGETTUALE												
T	0	0	IA	0	3	AMB	CO	0	1	A	Organizzazione attuale del sistema infrastrutturale	1:25.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CO	0	2	A	Alternative di progetto	1:10.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PO	0	1	A	Planimetria di progetto su ortofoto	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PF	0	1	A	AP01 - Planimetria e profilo di progetto	1:5000
P	0	0	PS	0	3	AMB	PF	0	2	A	AP02 - Planimetria e profilo di progetto - Tav. 01	1:2000/200
P	0	0	PS	0	3	AMB	PF	0	3	A	AP02 - Planimetria e profilo di progetto - Tav. 02	1:2000/200
P	0	0	PS	0	3	AMB	ST	0	1	A	Sezioni tipo Tav. 1	1:2000/200
T	0	0	PS	0	3	AMB	ST	0	2	A	Sezioni tipo Tav. 2	1:100
T	0	0	PS	0	3	AMB	ST	0	3	A	Sezioni tipo Tav. 3 -Dettagli	1:100
T	0	0	PS	0	3	AMB	ST	0	4	A	Sezioni tipo - Dettagli-SMART ROAD	1:100
T	0	0	PS	0	3	AMB	PL	0	1	A	Planimetria con ubicazione cave e discariche	1:100
T	0	0	CA	0	3	AMB	PL	0	2	A	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio TAV1	1:70000
T	0	0	CA	0	3	AMB	PL	0	3	A	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio TAV2	1:5000
T	0	0	CA	0	3	AMB	DI	0	1	A	Cantiere Base CB01- Layout Area di Cantiere	1:5000
T	0	0	CA	0	3	AMB	DI	0	2	A	Cantiere Base CB02- Layout Area di Cantiere	varie
T	0	0	CA	0	3	AMB	DI	0	3	A	Cantiere Operativo CO01 E CO02 - Layout Area di Cantiere	varie
T	0	0	IA	0	3	AMB	PL	0	1	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 1 di 3	1:5.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PL	0	2	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 2 di 3	1:5.000
T	0	0	IA	0	3	AMB	PL	0	3	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 3 di 3	1:5.000

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau

Progetto Definitivo



CA366

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione

T	0	0	IA	0	3	AMB	SZ	0	1	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde Tav.1/2	varie
T	0	0	IA	0	3	AMB	SZ	0	2	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde Tav. 2/2	varie
0 7 4 ANALISI AMBIENTALE												
0 7 4 1 ARIA												
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	1	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	2	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	3	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav.3/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	4	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	5	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	6	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav.3/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	7	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	8	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	9	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 3/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	1	0	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	1	1	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	1	2	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 3/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	1	3	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM 2.5) corso operam Tav. 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	1	4	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM 2.5) corso operam Tav. 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	1	5	A	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM 2.5) corso operam Tav. 3/3	1:5.000
0 7 4 2 GEOLOGIA ED ACQUE												
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	1	A	Carta geomorfologica- Tav. 01	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	2	A	Carta geomorfologica- Tav. 02	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	3	A	Carta geomorfologica- Tav. 03	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	4	A	Carta geomorfologica- Tav. 04	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	5	A	Carta geomorfologica- Tav. 05	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	6	A	Carta geomorfologica- Tav. 06	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	7	A	Carta geologica - Tav. 01	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	8	A	Carta geologica - Tav. 02	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	9	A	Carta geologica - Tav. 03	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	0	A	Carta geologica - Tav. 04	1:2000

CA366

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione

T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	1	A	Carta geologica - Tav. 05	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	2	A	Carta geologica - Tav. 06	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	3	A	Carta idrogeologica - Tav. 01	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	4	A	Carta idrogeologica - Tav. 02	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	5	A	Carta idrogeologica - Tav. 03	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	6	A	Carta idrogeologica - Tav. 04	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	7	A	Carta idrogeologica - Tav. 05	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	8	A	Carta idrogeologica - Tav. 06	1:2000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	9	A	Corografia dei bacini idrografici	1:10.000
0 7 4 3 TERRITORIO, SUOLO E PATRIMONIO AGROALIMENTARE												
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	1	A	Carta dell'uso del suolo: Matrice agricola Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	2	A	Carta dell'uso del suolo: Matrice agricola Tav.2/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	3	A	Carta dell'uso del suolo: Matrice naturale Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	4	A	Carta dell'uso del suolo: Matrice naturale Tav.2/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	5	A	Carta dell'uso del suolo: Matrice antropica Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	6	A	Carta dell'uso del suolo: Matrice antropica Tav.2/2	1:10.000
0 7 4 4 BIODIVERSITÀ												
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	1	A	Carta della vegetazione reale Tav.1/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	2	A	Carta della vegetazione reale Tav.2/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	3	A	Carta della vegetazione reale Tav.3/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	4	A	Carta delle unità ecosistemiche Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	5	A	Carta delle unità ecosistemiche Tav.2/2	1:10.000
0 7 4 5 RUMORE												
T	0	0	IA	0	8	AMB	RE	0	1	A	Studio acustico - Relazione	-
T	0	0	IA	0	8	AMB	RE	0	2	A	Caratterizzazione del clima acustico ante operam (Campagna di misura)	-
T	0	0	IA	0	8	AMB	SC	0	1	A	Schede censimento ricettori acustici	-
T	0	0	IA	0	8	AMB	SC	0	2	A	Tabelle valori acustici (ante operam, post operam, post mitigazione)	-
T	0	0	IA	0	8	AMB	SC	0	3	A	Tabelle valori acustici in fase di cantiere	-
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	1	A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura Tav. 1/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	2	A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura Tav. 2/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	3	A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura Tav. 3/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	4	A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura Tav. 4/5	1:2.000

CA366

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione

T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	5	A	Carta dei ricettori, zonizzazioni acustiche comunali e punti di misura Tav. 5/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	6	A	Clima acustico - Stato attuale diurno Tav. 1/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	7	A	Clima acustico - Stato attuale diurno Tav. 2/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	8	A	Clima acustico - Stato attuale diurno Tav. 3/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	9	A	Clima acustico - Stato attuale diurno Tav. 4/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	0	A	Clima acustico - Stato attuale diurno Tav. 5/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	1	A	Clima acustico - Stato attuale notturno Tav. 1/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	2	A	Clima acustico - Stato attuale notturno Tav. 2/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	3	A	Clima acustico - Stato attuale notturno Tav. 3/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	4	A	Clima acustico - Stato attuale notturno Tav. 4/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	5	A	Clima acustico - Stato attuale notturno Tav. 5/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	6	A	Clima acustico allo stato di progetto diurno Tav.1/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	7	A	Clima acustico allo stato di progetto diurno Tav.2/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	8	A	Clima acustico allo stato di progetto diurno Tav.3/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	9	A	Clima acustico allo stato di progetto diurno Tav.4/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	0	A	Clima acustico allo stato di progetto diurno Tav.5/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	1	A	Clima acustico allo stato di progetto notturno Tav.1/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	2	A	Clima acustico allo stato di progetto notturno Tav.2/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	3	A	Clima acustico allo stato di progetto notturno Tav.3/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	4	A	Clima acustico allo stato di progetto notturno Tav.4/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	5	A	Clima acustico allo stato di progetto notturno Tav.5/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	6	A	Clima acustico post mitigazione diurno Tav.1/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	7	A	Clima acustico post mitigazione diurno Tav.2/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	8	A	Clima acustico post mitigazione diurno Tav.3/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	2	9	A	Clima acustico post mitigazione diurno Tav.4/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	0	A	Clima acustico post mitigazione diurno Tav.5/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	1	A	Clima acustico post mitigazione notturno Tav.1/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	2	A	Clima acustico post mitigazione notturno Tav.2/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	3	A	Clima acustico post mitigazione notturno Tav.3/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	4	A	Clima acustico post mitigazione notturno Tav.4/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	5	A	Clima acustico post mitigazione notturno Tav.5/5	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	6	A	Clima acustico allo stato di cantiere Tav.1/3	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	7	A	Clima acustico allo stato di cantiere Tav.2/3	1:2.000

CA366

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione

T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	8	A	Clima acustico allo stato di cantiere Tav.3/3	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	3	9	A	Caratterizzazione del clima acustico post operam e post mitigazione Diurno e Notturno (Mappe verticali)	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	4	0	A	Caratterizzazione del clima acustico post operam e post mitigazione Diurno e Notturno (Mappe verticali)	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	4	1	A	Planimetria degli interventi di mitigazione acustica Tav.1/2	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	4	2	A	Planimetria degli interventi di mitigazione acustica Tav.2/2	1:2.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	4	3	A	Tipologici degli interventi di mitigazione acustica	varie
0 7 4 6 PAESAGGIO												
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	1	A	Carta del contesto Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	2	A	Carta del contesto Tav.2/2	1:10.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	3	A	Morfologia del paesaggio	varie
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	4	A	Elementi di struttura del paesaggio Tav.1/2	1:10000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	5	A	Elementi di struttura del paesaggio Tav.2/2	1:10000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	6	A	Carta della percezione visiva e dell'intervisibilità Tav.1/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	7	A	Carta della percezione visiva e dell'intervisibilità Tav.2/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	8	A	Carta della percezione visiva e dell'intervisibilità Tav.3/3	1:5.000
T	0	0	IA	0	9	AMB	CT	0	9	A	Documentazione fotografica	-
T	0	0	IA	0	9	AMB	FO	0	1	A	Fotosimulazioni	-
0 7 4 7 ALTERNATIVE												
T	0	0	IA	1	0	AMB	CO	0	1	A	Corografia alternative di progetto	1:10000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	1	A	Carta dell'uso del suolo in relazione alle alternative	1:10.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	2	A	Carta dell'uso del suolo in relazione alle alternative	1:10.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	3	A	Carta dei vincoli in relazione alle alternative	1:10.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	4	A	Carta dei vincoli in relazione alle alternative	1:10.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	5	A	Carta dei ricettori esposti in relazione alle alternative Tav. 1/7	1:2.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	6	A	Carta dei ricettori esposti in relazione alle alternative Tav. 2/7	1:2.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	7	A	Carta dei ricettori esposti in relazione alle alternative Tav.3/7	1:2.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	8	A	Carta dei ricettori esposti in relazione alle alternative Tav. 4/7	1:2.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	0	9	A	Carta dei ricettori esposti in relazione alle alternative Tav. 5/7	1:2.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	0	A	Carta dei ricettori esposti in relazione alle alternative Tav. 6/7	1:2.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	1	A	Carta dei ricettori esposti in relazione alle alternative Tav. 7/7	1:2.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	2	A	Carta della pericolosità idraulica (PGR) e della pericolosità geomorfologica (PAI) in relazione alle alternative Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	1	0	AMB	CT	1	3	A	Carta della pericolosità idraulica (PGR) e della pericolosità geomorfologica (PAI) in relazione alle alternative Tav.2/2	1:10.000

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau

Progetto Definitivo



CA366

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione

0 7 5 SINTESI NON TECNICA												
T	0	0	IA	1	1	AMB	RE	0	1	A	Relazione	
0 7 6 PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE												
T	0	0	IA	1	2	MOA	RE	0	1	A	Relazione	-
T	0	0	IA	1	2	MOA	PL	0	1	A	Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio - Tav. 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	2	MOA	PL	0	2	A	Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio - Tav. 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	2	MOA	PL	0	3	A	Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio - Tav. 3/3	1:5.000

Inoltre, lo Studio di Impatto Ambientale è accompagnato dai seguenti studi:

0 7 7 INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO ED AMBIENTALE												
0 7 7 1 OPERE A VERDE												
T	0	0	IA	1	3	AMB	RE	0	1	A	Relazione descrittiva interventi di inserimento paesaggistico e ambientale	-
T	0	0	IA	1	3	AMB	RE	0	2	A	Capitolato di Esecuzione delle opere a verde	-
T	0	0	IA	1	3	AMB	RE	0	3	A	Piano di Manutenzione delle opere a verde	-
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	1	A	Carta della vegetazione reale 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	2	A	Carta della vegetazione reale 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	3	A	Carta della vegetazione reale 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	1	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	2	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	3	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 3/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	4	A	Planimetria di dettaglio interventi opere a verde - Tav 1/5	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	5	A	Planimetria di dettaglio interventi opere a verde - Tav 2/5	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	6	A	Planimetria di dettaglio interventi opere a verde - Tav 3/5	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	7	A	Planimetria di dettaglio interventi opere a verde - Tav 4/5	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	8	A	Planimetria di dettaglio interventi opere a verde - Tav 5/5	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	SZ	0	1	A	Sezione ambientale e vegetazione reale	varie
T	0	0	IA	1	3	AMB	SZ	0	2	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde	varie
T	0	0	IA	1	3	AMB	SZ	0	3	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde	varie
T	0	0	IA	1	3	AMB	DC	0	1	A	Quaderno delle opere a verde	varie
0 7 7 2 INTERVENTI DI MITIGAZIONE ACUSTICA												
T	0	0	IA	1	4	AMB	PP	0	1	A	Planimetria degli interventi di mitigazione acustica Tav.1/2	1:2.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	PP	0	2	A	Planimetria degli interventi di mitigazione acustica Tav.2/2	1:2.000

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau

Progetto Definitivo



CA366

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione

T	0	0	IA	1	4	AMB	DT	0	1	A	Tipologici degli interventi di mitigazione acustica	varie
---	---	---	----	---	---	-----	----	---	---	---	---	-------

0 7 8 VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE CON LE AREE BOScate												
T	0	0	IA	1	5	AMB	RE	0	1	A	Trasformazione terreni boscati e vincolo idrogeologico. Relazione	-
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	1	A	Carta delle interferenze del progetto con le aree boscate	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	2	A	Carta delle interferenze del progetto con le aree boscate su CTR	1:2.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	CT	0	3	A	Carta delle interferenze del progetto con le aree boscate su base catastale	1:2.000

0 8 PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO												
T	0	0	GE	0	0	GEO	RE	0	3	A	Piano utilizzo terre e rocce da scavo	-
T	0	0	GE	0	0	GEO	RE	0	4	A	Relazione Gestione Materie	
T	0	0	GE	0	0	GET	SC	0	2	A	Documentazioni indagini geognostiche, geofisiche, prove di laboratorio e indagini ambientali	-
T	0	0	GE	0	0	GEO	CD	0	1	A	Planimetria ubicazione cave e discariche	1:75.000

0 9 RELAZIONE PAESAGGISTICA												
T	0	0	IA	1	6	AMB	RE	0	1	A	Relazione	-
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	1	A	Piano Paesaggistico Regionale Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	2	A	Piano Paesaggistico Regionale Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	3	A	Comune di Arzachena - Piano di fabbricazione	1:10.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	4	A	Comune di Arzachena - Piano urbanistico preliminare	1:25.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	5	A	Comune di Palau - Piano di Fabbricazione	1:25.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	6	A	Carta delle Aree Naturali Protette	1:25.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	7	A	Carta dei vincoli e delle tutele Tav.1/2	1:10000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	8	A	Carta dei vincoli e delle tutele Tav.2/2	1:10000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	0	9	A	Carta del contesto Tav.1/2	1:10000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	0	A	Carta del contesto Tav.2/2	1:10000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	1	A	Morfologia del paesaggio	varie
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	2	A	Elementi di struttura del paesaggio Tav.1/2	1:10000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	3	A	Elementi di struttura del paesaggio Tav.2/2	1:10000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	4	A	Carta della percezione visiva e dell'intervisibilità Tav.1/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	5	A	Carta della percezione visiva e dell'intervisibilità Tav.2/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	6	A	Carta della percezione visiva e dell'intervisibilità Tav.3/3	1:5.000

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	7	A	Carta dell'uso del suolo Tav.1/2	1:10.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	8	A	Carta dell'uso del suolo Tav.2/2	1:10.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	PL	0	1	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 1/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	PL	0	2	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 2/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	PL	0	3	A	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico e ambientale Tav 3/3	1:5.000
T	0	0	IA	1	6	AMB	SZ	0	1	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde Tav.1/2	varie
T	0	0	IA	1	6	AMB	SZ	0	2	A	Sezioni e dettagli interventi opere a verde Tav.2/2	varie
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	1	9	A	Mitigazioni paesaggistiche delle opere d'arte	-
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	2	0	A	Documentazione fotografica	-
T	0	0	IA	1	6	AMB	CT	2	1	A	Sezioni paesaggistiche	-
T	0	0	IA	1	6	AMB	FO	0	1	A	Fotosimulazioni	-

Lo studio è stato completato nel mese di Febbraio 2024 ed è stato oggetto di revisione a seguito di istruttoria Anas a Giugno 2024.

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

3 ESCURSUS STORICO: L'INTERVENTO E L'ITER DI DEFINIZIONE PROGETTUALE

Per l'intervento di miglioramento della S.S.125 nel tratto Olbia innesto S.P. 16 per Golfo Aranci – Arzachena – Palau”, di interesse dei comuni di Olbia, Arzachena e Palau in provincia di Olbia-Tempio, nel 2003 è stato sviluppato dalla Regione Sardegna un progetto preliminare ed uno studio di impatto ambientale (SIA) per uno sviluppo complessivo di circa 28 km con adozione di una sezione di categoria tipo B (4 corsie) da Olbia fino ad Arzachena Sud ed una sezione di categoria tipo C (2 corsie) da Arzachena Sud fino a Palau con intersezioni realizzate con svincoli a livelli sfalsati (RAS_PP2003).

Tale progetto preliminare ha incontrato il consenso dei Comuni e degli enti interessati in sede di Conferenza dei Servizi (2002) e sono stati acquisiti i pareri della CSVIA e del MiBac (2004).

Le procedure di Legge Obiettivo non sono state mai concluse con la Delibera CIPE, in relazione alla mancanza dei finanziamenti necessari.

Con la stipula del Contratto di programma 2016-2020 tra Anas e Ministero delle infrastrutture - approvato con Delibera CIPE n.65 del 07.08.2017, pubblicata su Gazzetta Ufficiale n. 292 del 15.12.2017 e successivi aggiornamenti - sono stati confermati soltanto due tratti del Progetto Preliminare del 2003:

- da Olbia nord (dall'innesto S.P. 16 per Golfo Aranci) al km 330+800 dell'attuale S.S. 125, in località S. Giovanni, inserito nella programmazione con codice CA152 (progetto con nomina del Commissario straordinario del Governo per gli interventi infrastrutturali relativi alla rete viaria statale della Regione Sardegna di cui al decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, art. 4, co. 6-quinquies, DPCM 22.11.2021, presidente pro-tempore della Regione Sardegna, dott. Christian Solinas – Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica inviato all'allora Ministero per la Transizione Ecologica con nota prot. Anas CDG-U-514541 del 22.07.2022 per l'avvio della procedura di Riesame del provvedimento di valutazione ambientale di cui al parere della CTVIA del 11.05.2004 [ID: 8688]);
- da Arzachena Nord al km 351+000 dell'attuale S.S.125, inserito nella programmazione con codice CA151 (progetto con nomina del Commissario straordinario del Governo per gli interventi infrastrutturali relativi alla rete viaria statale della Regione Sardegna di cui al decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, art. 4, co. 6-quinquies, DPCM 22.11.2021, presidente pro-tempore della Regione Sardegna, dott. Christian Solinas – inviato al Commissario straordinario con nota prot. Anas CDG-U-629465 del 04.08.2023 per l'avvio delle acquisizioni delle autorizzazioni di legge sul Progetto Definitivo).

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Per il mutato quadro normativo e in considerazione dei finanziamenti effettivamente disponibili per l'intervento non è risultato possibile realizzare la soluzione in variante prevista dal Progetto Preliminare del 2003. Pertanto, nel 2018 e nel 2020 Anas ha inviato alla Regione Sardegna, e per conoscenza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, uno studio concernente più ipotesi di tracciato.

Le conclusioni di tale studio, che ha preso le mosse dal mutato quadro normativo, dall'aggiornamento dei dati di traffico, dei dati di incidentalità e dei vincoli ambientali, hanno portato alla valutazione di due alternative progettuali, definite rispettivamente **Variante Anas_2020** e **Adeguamento Anas_2020**.

Per la descrizione delle due alternative progettuali si rimanda alla Parte III del presente SIA.

L'itinerario Arzachena - Palau è stato suddiviso in tre tratti:

- 1) il tratto principale, ricompreso nel CdP 2016-2020 (CA151), che va dalla zona della Rotatoria di Arzachena Nord (da realizzare) posizionato lungo la strada provinciale 115, fino al km 351 dell'attuale S.S. 125;
- 2) il tratto iniziale di collegamento con la viabilità locale, che varia in base alle soluzioni previste;
- 3) il tratto di completamento dell'itinerario, ovvero il tratto va dal km 351 fino al termine della S.S. 125, in corrispondenza dell'esistente rotatoria per Palau.

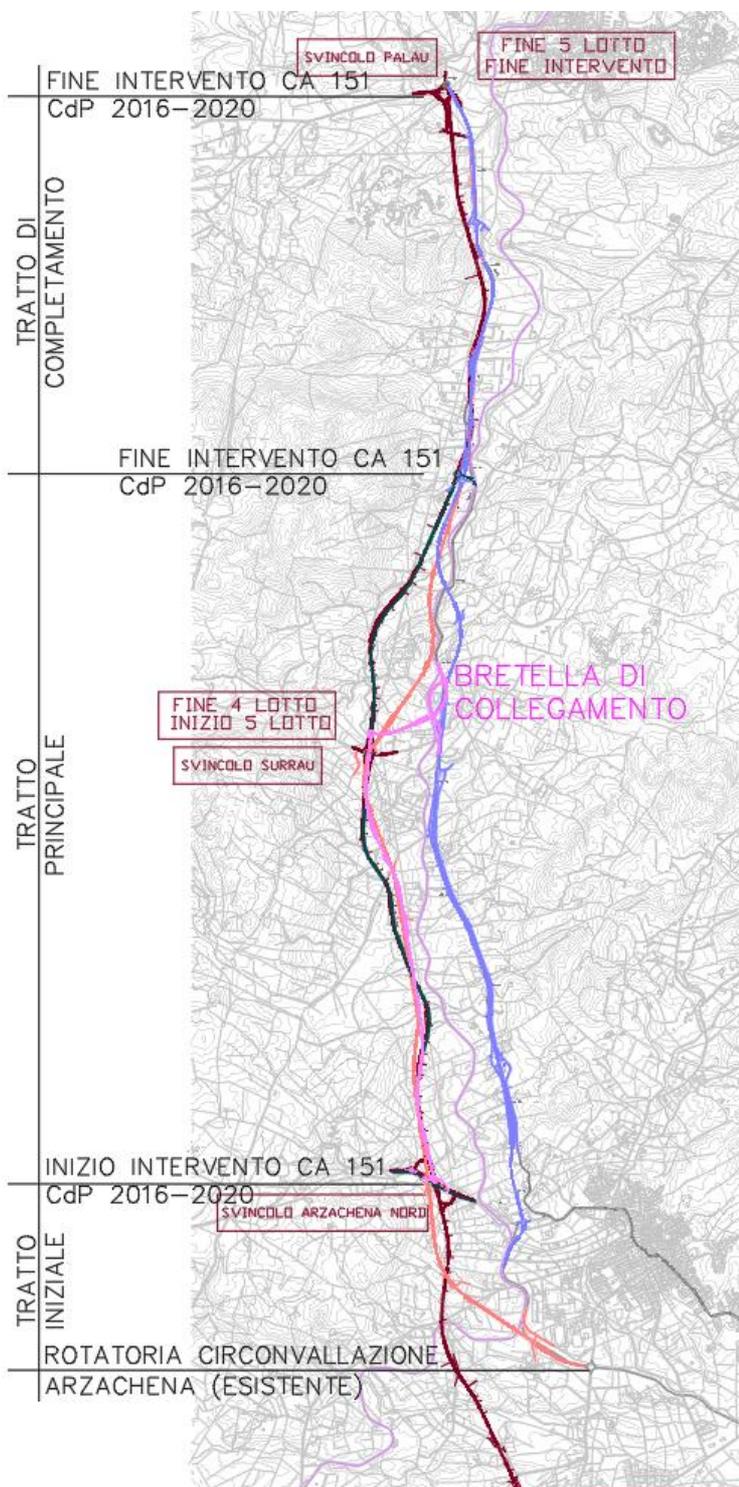


Figura 3-1: Stralcio CTR con indicazione del Tratto Principale per le ipotesi considerate – Rosso Variante ANAS 2020 – Ciano Adeguamento ANAS 2020

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Si evidenzia che il tratto principale, dalla Rotatoria di Arzachena Nord (da realizzare) fino al km 351 dell'attuale S.S. 125, è stato oggetto di un precedente Progetto Definitivo (CA151) e pertanto non sarà ulteriormente trattato. Nel seguito, quindi, saranno delineati gli studi e le alternative solo per il tratto iniziale e per il tratto di completamento.

4 L'INFRASTRUTTURA ATTUALE

4.1 IL RUOLO DELLA INFRASTRUTTURA NEL CONTESTO

La S.S.125/133 bis nella tratta Olbia – Palau è un itinerario di importanza strategica per l'intero assetto viario del settore nord-orientale della Regione Sardegna e, in particolare, della Gallura. Esso, oltre a dover soddisfare le necessità di collegamento fra il principale agglomerato urbano della zona (Olbia) e i centri minori (Golfo Aranci, Arzachena, Palau, S. Teresa Gallura, La Maddalena), si inserisce nell'importante contesto viario dei collegamenti nazionali e internazionali.

Allo stato attuale, la strada S.S. 125 è interessata da un traffico veicolare molto intenso, con una quota elevata di traffico pesante, presentando criticità notevoli, sia dal punto di vista della congestione, sia dal punto di vista dell'incidentalità.

La sezione esistente, infatti, è del tutto sottodimensionata nei riguardi delle esigenze costituite da tre componenti di flusso: quella legata all'esistenza e allo sviluppo delle attività produttive dell'area, quella costituita dai fenomeni di pendolarità che raccoglie gli spostamenti da e verso Olbia e quella generata dal flusso turistico. La congestione e la pericolosità del tronco stradale esistente è aggravata ulteriormente a causa dell'elevato numero di accessi privati (abitazioni private, strutture ricettive) che si innestano direttamente sulla statale e, a causa del conseguente traffico locale, che si sovrappone ai flussi principali dell'itinerario.

L'intervento in progetto e l'intero itinerario Olbia- Palu di cui fa parte, si propongono come asse principale a servizio della Gallura costiera, in sostituzione del collegamento esistente, totalmente insufficiente ad accogliere il notevole movimento veicolare che vi si riversa.

La S.S. 125 attuale è impegnata da un traffico sostenuto, prevalentemente nel periodo estivo, lungo tutto il suo sviluppo. In particolare, si registrano situazioni vicine alla saturazione in prossimità delle aree urbane di Olbia e Palau. Le cause vanno ricercate, come detto, nell'insufficiente dimensione trasversale della sezione stradale, ma anche nelle caratteristiche piano – altimetriche che condizionano la velocità di percorrenza (sezioni, raggi di curvatura, larghezza delle corsie, mancanza delle visuali libere per il sorpasso, etc.).

Un altro elemento che compromette il funzionamento della S.S. 125 è l'assenza di un collegamento diretto alla circonvallazione di Olbia e il passaggio all'interno del suo tessuto urbano, oltre la presenza di intersezioni a raso, passaggi a livello, roatorie, che riducono gravemente il livello di servizio offerto dalla strada.

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Ulteriore, importante fattore, è la presenza di percentuali elevate di veicoli pesanti in origine/destinazione dall'area industriale e portuale di Olbia e Golfo Aranci.

Uno dei punti critici lungo il tracciato, tale da pregiudicare in maniera consistente lo scorrimento ordinato delle correnti veicolari, è costituito dall'attraversamento del centro abitato di Arzachena, che causa, soprattutto nella stagione estiva, notevoli condizionamenti sia al traffico di passaggio che alla qualità ambientale dello stesso centro.

Anche nella stagione invernale, in condizioni di medio e scarso traffico, lo spostamento avviene con un certo disagio a causa dei lunghi tempi di viaggio, imputabili alla tortuosità dell'itinerario e ai ridotti standards progettuali. A questi possono essere ricondotte le precarie condizioni di sicurezza manifestate, anche in questo periodo, da elevati indici di sinistrosità.

L'obiettivo di riqualificare il collegamento viario si compie attraverso la scelta di realizzare una infrastruttura completamente nuova rispetto a quella di ammodernare l'esistente, anche perché si riducono al minimo i disagi in fase di costruzione della strada, dovuti alla interruzione dell'unico collegamento esistente.

4.2 I LIVELLI DI SERVIZIO DELL'ATTUALE SS125 NELLA TRATTA DI PROGETTO

La verifica della situazione attuale, corrispondente **all'anno 2021** a cui fanno riferimento i rilievi di traffico disponibili, è finalizzata:

- a verificare lo stato complessivo della mobilità in termini di percorrenze di area (veicoli*Km);
- a verificare i tempi complessivamente spesi in rete ed il conseguente livello medio di congestione (veicoli*h).

La tabella seguente evidenzia le percorrenze ed il tempo speso in rete complessivo giornaliero nella situazione attuale.

Scenario Attuale – Anno 2021	
Leggeri Veicoli*Km	502.660
Leggeri Veicoli*h	9.510
Pesanti Veicoli*Km	28.265
Pesanti Veicoli*h	668
Velocità Leggeri (km/h)	52,86
Velocità Pesanti (km/h)	42,31

I flussi simulati da modello all'attualità (2021) restituiscono sulla SS125, nel tratto che sarà affiancato dalla realizzazione della nuova variante, dei valori di **2.603 veicoli/giorno**, espressi in veicoli efficaci.

Per veicoli efficaci si intende il volume di traffico medio in grado di fornire le percorrenze complessive sull'intera infrastruttura ($\sum \text{veicoli} \cdot \text{Km} / \sum \text{Km}$).

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		 anas GRUPPO FS ITALIANE
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Strada	Denominazione	Leggeri (veic./giorno)	Pesanti (veic./giorno)	Totali	Anno
Tratto esistente SS125	ORIENTALE SARDA	2.487	117	2.603	2021

5 LA DOMANDA DI TRAFFICO

5.1 L'AMBITO ESAMINATO

L'ambito esaminato riguarda i lavori di realizzazione e adeguamento della Nuova SS125 Olbia – Palau nella tratta che va da Arzachena a Palau. Gli interventi in corso di progettazione da parte di ANAS, che compongono l'itinerario, sono:

- **CA151 Nuova SS125/133bis Olbia-Palau.** Tratta Arzachena Nord – Palau, dallo svincolo di Arzachena Nord al km 351 dell'attuale SS125 - 1° stralcio. Intervento inserito nell'Atto Aggiuntivo al Contratto di Programma 2016-2020 tra Anas e Ministero dei Trasporti e commissariato con DPCM del 22.11.21.
- **CA366 Nuova SS125/133bis Olbia-Palau.** Tratta Arzachena-Palau, Stralcio 2, da Arzachena Sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3, dal km 351 dell'attuale SS125 - 1° stralcio, fino a Palau. Intervento richiesto dalla Regione Sardegna per completare l'itinerario previsto dall'intervento CA151, e per il quale il Ministero dei Trasporti ha autorizzato il finanziamento per la sola progettazione.

Entrando più nel dettaglio si prevede la realizzazione di una nuova viabilità da Arzachena Sud ad Arzachena Nord (CA366) e a seguire da Arzachena Nord al km 351 della SS125 esistente (CA151) di categoria tipo C ad una corsia per senso di marcia (DM 05/11/2001), di lunghezza complessiva pari a circa 8,0 km, in variante rispetto alla SS125 esistente, che manterrà la funzione di smistamento dei traffici locali.

Per gli ultimi 4,0 km circa, dal km 351 della SS125 esistente fino a Palau (CA366) si prevedono tratti in variante (generalmente in affiancamento alla SS125 esistente) e tratti in adeguamento in sede alla categoria tipo C "extraurbana secondaria" ad una corsia per senso di marcia in continuità con il tratto precedente.

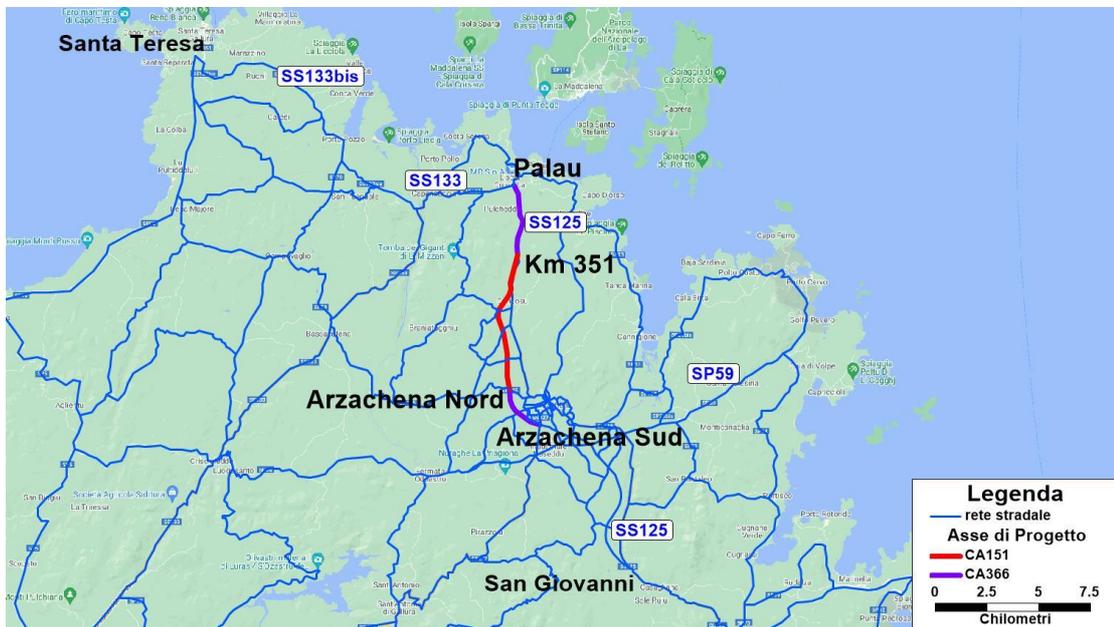


Figura 5-1: Rete ANAS di interesse statale e regionale e localizzazione dell'asse di progetto

L'intervento fa parte del più ampio progetto di adeguamento del corridoio stradale Nuoro - Olbia - Santa Teresa di Gallura ricompreso nel primo programma per le infrastrutture strategiche di Legge Obiettivo, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale (deliberazione CIPE 121/2001). Dal punto di vista trasportistico per il progetto in esame è stato analizzato l'itinerario Olbia – Palau - Santa Teresa che è possibile suddividere in 4 tratti principali, ognuno dei quali si differenzia per caratteristiche ed anno di entrata in esercizio.

- **Tratto 1: Olbia – San Giovanni.** Si tratta di un Progetto di Fattibilità Tecnico Economica che prevede la realizzazione di una strada in variante Tipo B a 4 corsie;
- **Tratto 2: San Giovanni – Arzachena.** Per questo tratto è prevista un'alternativa in variante lato ovest alla SS125 con un incremento di classe e passaggio ad una categoria tecnico-funzionale tipo B "extraurbana principale" a due corsie per senso di marcia, in continuità con il precedente lotto Olbia – San Giovanni. La soluzione prevede l'adeguamento della Circonvallazione di Arzachena esistente agli standard funzionali e di sicurezza previsti dall'attuale DM 05.11.2001 ad una categoria tipo C "extraurbana secondaria" ad una corsia per senso di marcia.
- **Tratto 3: Arzachena – Palau:** Il progetto, oggetto del presente studio, prevede un primo tratto in variante in tipo C a 2 corsie che si immette sull'attuale SS125 al km 351 circa; su quest'ultima parte si prevede un adeguamento alla categoria tipo C "extraurbana secondaria" (una corsia per senso di marcia) fino a Palau.

- **Tratto 4: Palau – Santa Teresa:** Si tratta di un percorso di circa 20 km di estesa sul quale è previsto un intervento di adeguamento ad una categoria tecnico-funzionale tipo C “extraurbana secondaria” ad una corsia per senso di marcia.



Figura 5-2 Localizzazione dell'itinerario Olbia – Santa Teresa con anno di entrata in esercizio delle varie tratte

Poiché ciascuna tratta è caratterizzata da anni di entrata in esercizio differenti sono stati considerati due orizzonti temporali per le analisi:

- **Anno 2030:** Si ipotizza l'entrata in esercizio della Olbia - San Giovanni (CA152) e dell'Arzachena-Palau (CA151/CA366);
- **Anno 2034:** Si ipotizza il completamento dell'itinerario con l'entrata in esercizio della San Giovanni – Arzachena e l'adeguamento dell'ultimo tratto Palau – Santa Teresa.
- **Anno 2044:** a dieci anni dalla realizzazione dell'itinerario completo.

I risultati trasportistici riportati nel presente documento sono relativi alla sola tratta Arzachena – Palau.

5.2 GLI SCENARI FUTURI DI DOMANDA – CRESCITA DELLA MOBILITÀ DELL'AREA

Al fine di valutare l'entità dei flussi che potranno interessare i territori compresi nell'Area di Studio, si sono ricostruiti gli orizzonti temporali futuri di crescita della domanda.

Come periodo temporale di previsione della domanda di trasporto complessiva merci e passeggeri sono stati considerati diversi orizzonti temporali a partire dai traffici stimati all'attualità. In particolare, si sono ricostruiti gli orizzonti temporali di crescita della domanda all'anno 2030, in cui si prevede l'entrata in

esercizio dell’infrastruttura di progetto e della Olbia – San Giovanni, e all’anno 2034 in cui si prevede l’entrata in esercizio dell’intero corridoio Olbia – Santa Teresa (in parte di nuova realizzazione ed in parte adeguato) e all’anno 2044 ovvero a dieci anni dall’entrata in esercizio dell’intero corridoio.

La figura successiva mostra l’andamento della curva di crescita della domanda passeggeri e merci adottata.

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	
100,0%	2,0%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	1,3%	1,2%	1,0%	0,8%	0,5%	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
100,0	102,0	103,84	105,71	107,61	109,54	111,51	112,86	114,55	116,27	118,01	119,54	120,98	122,19	123,17	123,78	124,15	124,53	124,65	124,78	124,90	125,03	125,03	125,03

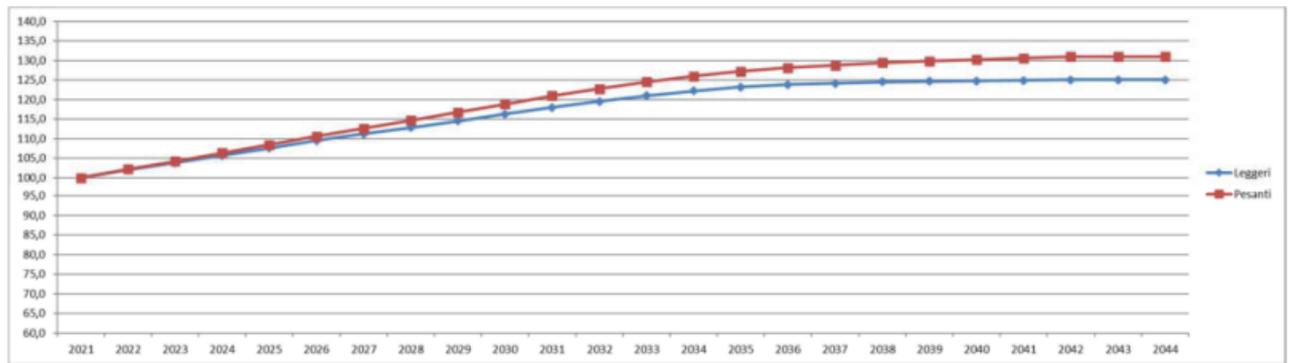


Figura 5-3 Curva di crescita della domanda

L’andamento del tracciato corrisponde ad un tasso medio annuo di crescita dal 2021 al 2030 dell’ 1,69% per la domanda Passeggeri (veicoli Leggeri) e dell’1,93% per la domanda Merci (veicoli Pesanti), ad un tasso medio annuo di crescita dal 2021 al 2034 dell’1,55% per la domanda Passeggeri (veicoli Leggeri) e dell’1,79% per la domanda Merci (veicoli Pesanti) e ad un tasso medio annuo di crescita dal 2021 al 2044 dello 0,98% per la domanda Passeggeri (veicoli Leggeri) e dell’1,18% per la domanda Merci (veicoli Pesanti). Dal 2042 in poi non si fanno più ipotesi di crescita della domanda.

Complessivamente, dal 2021 (anno dei dati di rilievo di traffico a cui è stato calibrato il modello) all’entrata in esercizio dell’infrastruttura di progetto, si stima una crescita del **16,27% della domanda passeggeri** e del **18,81% di quella merci**.

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

5.3 IL TRAFFICO ATTESO

5.3.1 Scenario di riferimento

Gli scenari di Riferimento, ovvero a domanda proiettata negli anni ed offerta di trasporto senza infrastruttura di progetto, sono funzionali a stimare la crescita della congestione nell'area di Studio e sull'asse più strettamente interessato all'intervento e fornire gli indicatori di area (veicoli*Km e veicoli*h) da mettere a confronto con gli scenari infrastrutturali di progetto alle stesse annualità.

La tabella seguente mostra i risultati di area degli scenari di riferimento relativi all'entrata in esercizio della tratta di progetto e successivamente nel 2034 dell'intero itinerario (si considera anche il 2044 ovvero a dieci dall'entrata in esercizio dell'itinerario).

Scenario di Riferimento – indicatori di area giornalieri			
Indicatori	Anno 2030	Anno 2034	Anno 2044
Leggeri Veicoli*Km	600.967	632.910	649.933
Leggeri Veicoli*h	11.173	10.623	10.905
Pesanti Veicoli*Km	33.388	35.371	36.774
Pesanti Veicoli*h	761	755	785
Velocità Leggeri (km/h)	53,79	59,58	59,60
Velocità Pesanti (km/h)	43,87	46,85	46,85

Nello scenario di riferimento, ossia nell'ipotesi che al 2030 non vengano realizzati gli interventi previsti, sulla base della curva di crescita di domanda ipotizzata, si stima sulla SS125 nel tratto che sarà affiancato dalla nuova variante un traffico totale di circa **3.118 veicoli/giorno** (che diventano 5.478 veicoli/giorno nel 2034 e 5.600 veicoli/giorno nel 2044).

Strada	Denominazione	Leggeri (veic./giorno)	Pesanti (veic./giorno)	Totali (veic./giorno)	Anno
Tratto esistente SS125	ORIENTALE SARDA	2.985	133	3.118	2030
Tratto esistente SS125	ORIENTALE SARDA	5.256	222	5.478	2034
Tratto esistente SS125	ORIENTALE SARDA	5.370	230	5.600	2044

I risultati evidenziano un incremento della mobilità nell'area, coerentemente con la crescita di domanda stimata. Gli incrementi sono più sostenuti nel 2034 (e nel 2044) a seguito dell'entrata in esercizio di interventi che modificano la configurazione della rete e quindi la distribuzione dei flussi veicolari.

5.3.2 Scenario di progetto (2030, 2034 e 2044)

Il modello stradale consiste in quello descritto nella situazione attuale con l'aggiunta delle tratte in parte di nuova realizzazione ed in parte in adeguamento che compongono l'itinerario che va da Olbia a Santa Teresa.

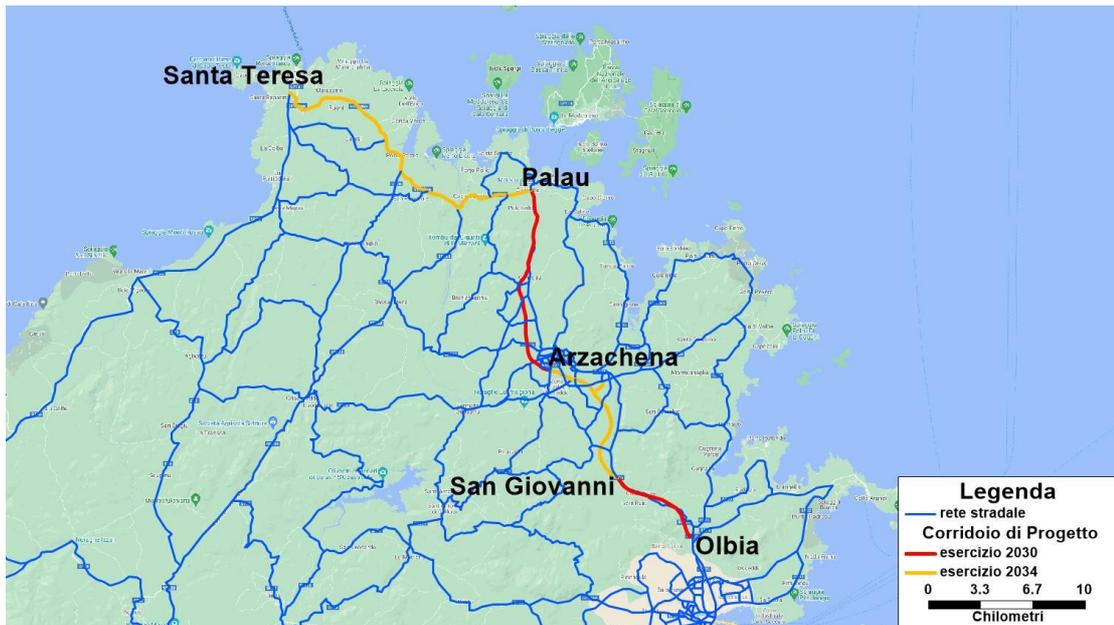


Figura 5-4 Tratte che compongono l'intero corridoio con indicati gli anni di entrata in esercizio

I risultati trasportistici sono stati effettuati relativamente a due annualità dando origine a tre scenari principali.

Il primo fa riferimento all'anno **2030** e vede la realizzazione e quindi l'entrata in esercizio del progetto in analisi Arzachena - Palau (una parte è in variante ad una corsia per senso di marcia e una parte è un adeguamento in sede sempre ad una corsia per senso di marcia) e del tratto Olbia - San Giovanni (4 corsie).

Il secondo fa invece riferimento all'anno **2034** e tiene conto del completamento dell'itinerario, in particolare della realizzazione della variante tra San Giovanni ed Arzachena (sempre a 4 corsie in continuità con il lotto precedente) e dell'adeguamento dell'ultimo tratto tra Palau e Santa Teresa.

Il terzo fa riferimento all'anno **2044** (a dieci anni dall'entrata in esercizio dell'intero corridoio).

Il flussogramma è riportato all'anno 2030, anno di entrata in esercizio del tratto Arzachena - Palau e del tratto Olbia - San Giovanni e successivamente all'anno 2034 con l'intero corridoio adeguato in esercizio.

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau

Progetto Definitivo



CA366

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione

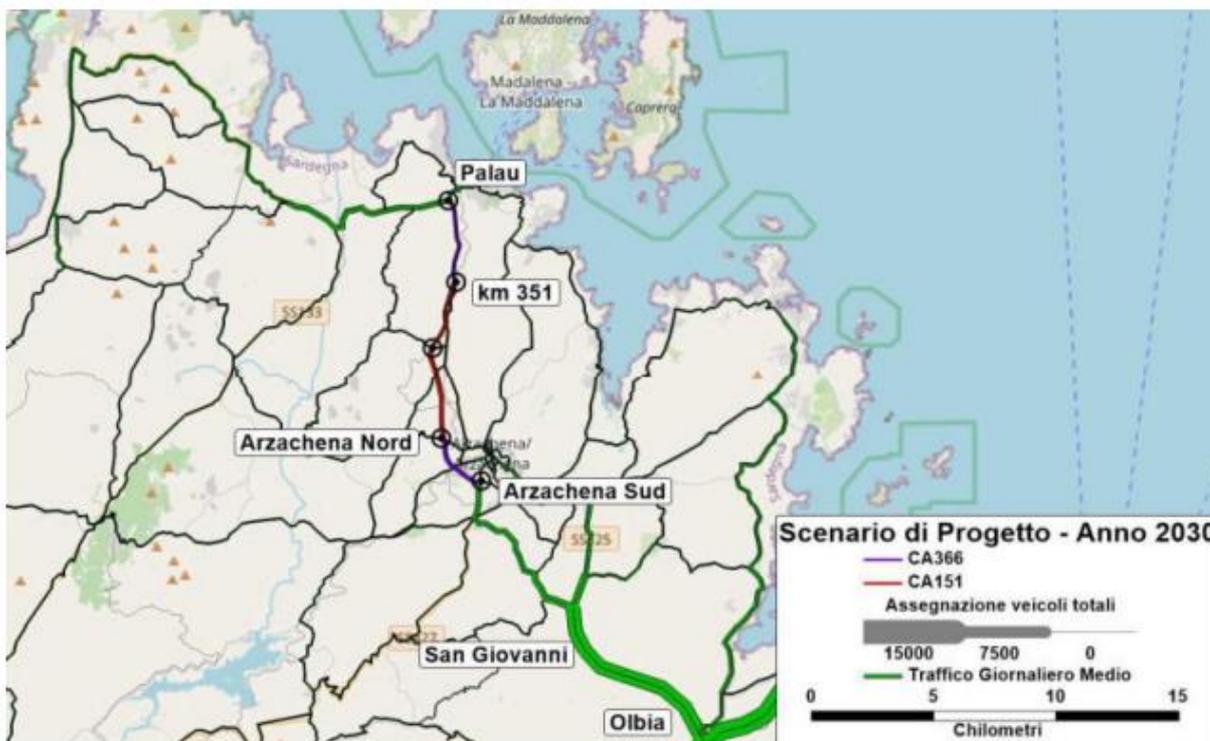


Figura 5-5 Flussogramma Scenario di Progetto (veicoli totali) – anno 2030

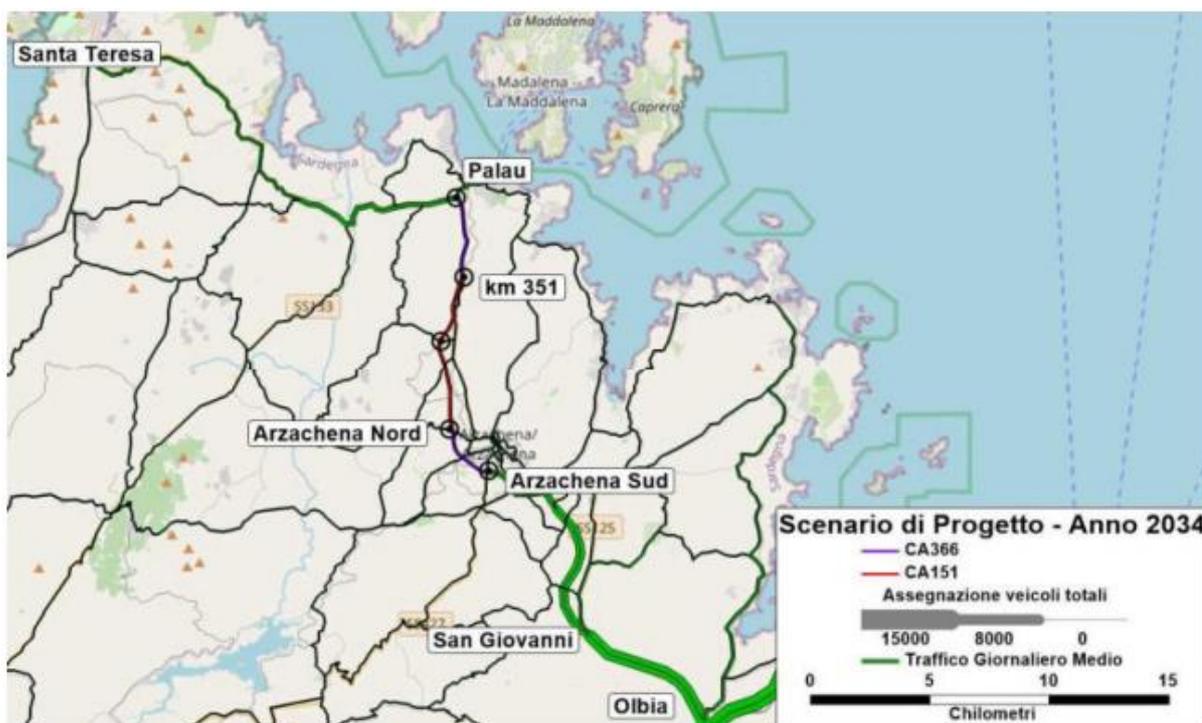


Figura 5-6 Flussogramma Scenario di Progetto (veicoli totali) – anno 2034

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa - Relazione</i>	

Le tabelle successive con gli indicatori di rete sono riportate al 2030, al 2034, in cui risulta completato l'intero itinerario, e al 2044 ovvero a dieci anni dalla realizzazione dell'intero itinerario consentendo di valutare l'impatto complessivo del progetto sulla mobilità dell'area in termini di indicatori di rete (veicoli*Km e veicoli*h).

Scenario di Progetto - indicatori di area giornalieri			
Indicatori	Anno 2030	Anno 2034	Anno 2044
Leggeri Veicoli*Km	601.759	636.525	653.404
Leggeri Veicoli*h	10.793	10.185	10.453
Pesanti Veicoli*Km	33.398	35.465	36.872
Pesanti Veicoli*h	739	728	757
Velocità Leggeri (km/h)	55,75	62,50	62,51
Velocità Pesanti (km/h)	45,19	48,72	48,71

I risultati evidenziano come l'intervento determini un impatto nell'area di studio che risulta positivo in termini di riduzione dei tempi di percorrenza spesi in rete.

Infatti, dal confronto tra lo scenario di progetto e quello di riferimento si registra una variazione delle percorrenze complessive di rete (veicoli*Km leggeri + veicoli*Km pesanti) dello 0,13% (0,56% nel 2034 e 0,52% nel 2044) ed una riduzione dei tempi complessivamente spesi in rete (veicoli*h leggeri + veicoli*h pesanti) del -3,37% (-4,09% nel 2034 e -4,11% nel 2044), con una velocità media di percorrenza di area che aumenta anch'essa di circa il 3% (4% nel 2034 e nel 2044).

I flussi simulati da modello sulla nuova SS125 da Arzachena Sud a Palau restituiscono all'entrata in esercizio dei valori di **traffico giornaliero medio totale** di circa **5.514 veicoli/giorno**, che diventano 9.480 veicoli/giorno nel trimestre estivo.

Di seguito sono riportati i traffici in termini di TGM medio annuo e di TGM relativo al solo trimestre estivo relativi all'anno 2030 e differenziati per le tre tratte di cui si compone il progetto.

TGM medio annuo					
Strada	Tratto	Leggeri (veic./giorno)	Pesanti (veic./giorno)	Totali (veic./giorno)	Anno
Nuova SS125 (CA366)	Arzachena Sud - Arzachena Nord	5.379	271	5.650	2030
Nuova SS125 (CA151)	Arzachena Nord - Km 351 SS125 esistente	5.349	241	5.590	2030
Nuova SS125 (CA366)	Km 351 SS125 esistente - Palau	5.047	222	5.269	2030

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

TGM trimestre estivo					
Strada	Tratto	Leggeri (veic./giorno)	Pesanti (veic./giorno)	Totali (veic./giorno)	Anno
Nuova SS125 (CA366)	Arzachena Sud - Arzachena Nord	9.248	467	9.714	2030
Nuova SS125 (CA151)	Arzachena Nord - Km 351 SS125 esistente	9.197	414	9.611	2030
Nuova SS125 (CA366)	Km 351 SS125 esistente - Palau	8.677	382	9.060	2030

I flussi simulati da modello sulla nuova SS125 da Arzachena Sud a Palau restituiscono nel 2034 dei valori di **traffico giornaliero medio totale** di circa **6.200 veicoli/giorno**, che diventano 10.700 veicoli/giorno nel trimestre estivo. L'incremento dei flussi tiene conto dell'entrata in esercizio di altre tratte di progetto che determinano il completamento dell'itinerario.

Di seguito sono riportati i traffici in termini di TGM medio annuo e di TGM relativo al solo trimestre estivo relativi all'anno 2034 e differenziati per le tre tratte di cui si compone il progetto.

TGM medio annuo					
Strada	Tratto	Leggeri (veic./giorno)	Pesanti (veic./giorno)	Totali (veic./giorno)	Anno
Nuova SS125 (CA366)	Arzachena Sud - Arzachena Nord	5.745	291	6.035	2034
Nuova SS125 (CA151)	Arzachena Nord - Km 351 SS125 esistente	6.094	312	6.407	2034
Nuova SS125 (CA366)	Km 351 SS125 esistente - Palau	5.775	237	6.012	2034

TGM trimestre estivo					
Strada	Tratto	Leggeri (veic./giorno)	Pesanti (veic./giorno)	Totali (veic./giorno)	Anno
Nuova SS125 (CA366)	Arzachena Sud - Arzachena Nord	9.877	500	10.376	2034
Nuova SS125 (CA151)	Arzachena Nord - Km 351 SS125 esistente	10.478	537	11.015	2034
Nuova SS125 (CA366)	Km 351 SS125 esistente - Palau	9.928	408	10.336	2034

Per concludere di seguito sono riportati i traffici in termini di TGM medio annuo e di TGM relativo al solo trimestre estivo relativi all'anno 2044 e differenziati per le tre tratte di cui si compone il progetto.

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

TGM medio annuo					
Strada	Tratto	Leggeri (veic./giorno)	Pesanti (veic./giorno)	Totali (veic./giorno)	Anno
Nuova SS125 (CA366)	Arzachena Sud - Arzachena Nord	5.879	302	6.181	2044
Nuova SS125 (CA151)	Arzachena Nord - Km 351 SS125 esistente	6.229	325	6.554	2044
Nuova SS125 (CA366)	Km 351 SS125 esistente - Palau	5.904	247	6.150	2044

TGM trimestre estivo					
Strada	Tratto	Leggeri (veic./giorno)	Pesanti (veic./giorno)	Totali (veic./giorno)	Anno
Nuova SS125 (CA366)	Arzachena Sud - Arzachena Nord	10.108	520	10.627	2044
Nuova SS125 (CA151)	Arzachena Nord - Km 351 SS125 esistente	10.710	559	11.269	2044
Nuova SS125 (CA366)	Km 351 SS125 esistente - Palau	10.151	424	10.575	2044

6 LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: CRITICITÀ E OBIETTIVI

In termini ambientali e sociali, gli obiettivi posti alla base della progettazione sono i seguenti:

1. **Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale**
 - 1.1. Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale: obiettivo del progetto è quello di tutelare il patrimonio culturale circostante l'area di intervento, minimizzando/escludendo le interferenze con i principali elementi paesaggistici, archeologici ed architettonici vincolati e di interesse;
 - 1.2. Sviluppare un tracciato coerente con il paesaggio: il tracciato previsto è il più possibile compatibile con il paesaggio circostante, in particolare con gli elementi di caratterizzazione del paesaggio di pregio;
2. **Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo**
 - 2.1. Preservare la qualità delle acque: obiettivo del progetto è quello di tutelare la qualità delle acque che potrebbero essere inquinate dalle acque meteoriche di piattaforma. Pertanto, l'obiettivo è quello di prevedere dei sistemi di smaltimento delle acque che tengano in considerazione di depurare le stesse prima dell'arrivo al recapito finale;

Nuova S.S.125/133bis Olbia-Palau. Stralcio 2 da Arzachena sud allo svincolo di Arzachena Nord e stralcio 3 dal km 351 dell'attuale S.S.125 - 1° stralcio fino a Palau		
Progetto Definitivo		
CA366	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa - Relazione</i>	

2.2. Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili: tenendo conto delle esigenze funzionali della nuova infrastruttura, nella realizzazione dell'intervento l'obiettivo è quello di minimizzare il consumo di suolo;

2.3. Minimizzare la quantità dei materiali consumati ed incrementare il riutilizzo: l'obiettivo è quello di cercare di riutilizzare il più possibile il materiale scavato in modo da minimizzare il consumo di risorse riducendo gli approvvigionamenti da cava;

3. Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo

3.1. Minimizzare la produzione dei rifiuti: allo stesso modo dell'obiettivo precedente, in questo caso si intende minimizzare la produzione di rifiuti e quindi minimizzare i quantitativi di materiale da smaltire, favorendo il riutilizzo dello stesso nell'opera stessa di progetto.

4. Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali

4.1. Conservare e tutelare la biodiversità: l'obiettivo riguarda la tutela della biodiversità attraverso la minimizzazione dell'occupazione di aree a vegetazione naturale e di aree naturali protetta con il tracciato di progetto al fine di non alterare gli habitat naturali presenti sul territorio.

5. Tutelare il benessere sociale

5.1. Tutelare la salute e la qualità della vita: obiettivo del progetto è quello di tutelare la salute dell'uomo ed in generale la qualità della vita anzitutto attraverso la minimizzazione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici ed acustici generati dal traffico stradale;

5.2. Migliorare la sicurezza stradale: il nuovo tracciato è geometricamente coerente con la categoria dell'opera. Sottraendo alla S.S.51 il traffico di attraversamento, garantisce la sicurezza stradale per gli utenti;

5.3. Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici: eliminando il più possibile le interferenze tra il progetto e le aree a rischio idraulico, idrologico e geomorfologico.