



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2010 - 0004206 del 24/11/2010



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2010 - 0028698 del 25/11/2010

All'On. Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo Di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali  
SEDE

Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



**Oggetto: Istruttoria VIA - S.S. Olbia Sassari - nuova strada tipo B -  
Proponente: Presidente della Regione Sardegna -  
Commissario delegato per l'emergenza .**

**Trasmissione parere n. 573 del 19 novembre 2010.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere  
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 19 novembre 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-08  
CTVA-US-01\_2010-0346.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223082 - fax 0657223082 - e-mail: cvia@minambiente.it



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 573 del 19.11.2010

<b>Progetto:</b>	<b>Istruttoria VIA</b> <b>S.S. Olbia Sassari - nuova strada tipo B</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Presidente della Regione Sardegna - Commissario delegato per l'emergenza</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

**COMMISSIONE REGIONALE  
DELLA TUNISIA  
Comitato  
dell'Impatto Ambientale**

**La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**VISTO** che in data 01/07/2009 la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Commissario delegato per il Grande evento “Presidenza italiana del G8”, con nota acquisita al prot. n. DSA-2009-17530 del 09/07/2009, ha presentato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di realizzazione della “Nuova strada tipo B (4 corsie) Sassari - Olbia” da realizzarsi nella provincia di Olbia-Tempio nei comuni di Olbia, Oschiri, Monti, Berchidda, Loiri-Porto San Paolo e nella provincia di Sassari nei comuni di Sassari, Ardara, Codrongianos, Florinas, Ozieri, Plaghe, Tula

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale”così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto 128/2010 del 11/08/2010, n. 128;

**CONSIDERATO** il comma 5 dell’art. 4 del D.Lgs 29 giugno 2010, n. 128, che dispone che “Le procedure di VAS, VIA e AIA avviate precedentemente all’entrata in vigore del presente decreto sono concluse ai sensi delle norme vigenti al momento dell’avvio del procedimento”;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248” ed in particolare l’art.9 che prevede l’istituzione della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile” ed in particolare l’art. 7 che modifica l’art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**VISTA** l’Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n.3663 del 19/03/2008 recante “Ulteriori disposizioni per lo svolgimento dei «grandi eventi» relativi alla Presidenza italiana del G8 e al 150° Anniversario dell’Unità d’Italia”

**VISTE** le Ordinanze della Presidenza del Consiglio dei Ministri n.3869 del 23/04/2010 e n.3895 del 20/08/2010 relative all’emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio;

**PRESO ATTO** che l'Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n.3869 del 23/04/2010 prevede che la funzione di proponente l'opera non sia più svolta dalla Struttura Tecnica di Missione della Presidenza del Consiglio dei Ministri ma dal Presidente della Regione Sardegna.

**CONSIDERATO** che il progetto riguarda la costruzione della nuova strada tipo B a 4 corsie Olbia Sassari divisa in 10 lotti

**PRESO ATTO** che le pubblicazioni previste dal D. Lgs 152/06 sono avvenute in data 15/08/2010 sui quotidiani "La Nuova Sardegna" e "Il Corriere della Sera"

**VISTA** la documentazione trasmessa che si compone dei seguenti elaborati:

1. Progetto preliminare comprendente:

Adeguamento SS 131 da km 191+520 a km 193+390 – Collegamento SS 131 – SS597 (bivio Ploaghe)

- |           |          |                                     |
|-----------|----------|-------------------------------------|
| "Lotto 0" | All.1    | Quadro di riferimento programmatico |
|           | All.2    | Quadro di riferimento progettuale   |
|           | All.3    | Quadro di riferimento ambientale    |
|           | All.4    | Relazione di impatto acustico       |
|           | All.5    | Schede ricettori                    |
|           | All.0-28 | Allegati cartografici               |

Lavori di adeguamento della SS 199 tratta SS 131 D.C.N.

- |                  |          |                                     |
|------------------|----------|-------------------------------------|
| "Lotti da 1 a 8" | Vol.1    | Sintesi non tecnica                 |
|                  | Vol.2    | Quadro di riferimento programmatico |
|                  | Vol.3    | Quadro di riferimento progettuale   |
|                  | Vol.4-12 | Quadro di riferimento ambientale    |
|                  | Vol.13   | Relazione sulla cantierizzazione    |
|                  | Vol.14   | Piano di monitoraggio               |

Raccordo stradale funzionale tra la rotatoria d'accesso all'aeroporto "Olbia Costa Smeralda" e la SS 199

- |           |          |                                     |
|-----------|----------|-------------------------------------|
| "Lotto 9" | Vol.1    | Sintesi non tecnica                 |
|           | Vol.2    | Quadro di riferimento programmatico |
|           | Vol.3    | Quadro di riferimento progettuale   |
|           | Vol.4-12 | Quadro di riferimento ambientale    |
|           | Vol.13   | Relazione sulla cantierizzazione    |
|           | Vol.14   | Piano di monitoraggio               |

2. Documentazione amministrativa comprendente:

- Verbale della conferenza di servizi del 29.09.2008
- Parere con osservazioni prot.156/ris del 27.09.08 del Ministero Beni Attività Culturali
- Atto di delega 13963 del 26.09.2008 del Comando Provinciale Vigili del Fuoco Sassari
- Parere con osservazioni della Prefettura di Sassari
- Parere con osservazioni del Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Qualità della Vita
- Parere con osservazioni prot. DSA 2008-0026291 del 26.09-2008 del Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale
- Parere con osservazioni del Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Protezione Natura
- Parere con osservazioni dell'Agenzia del Demanio filiale Sardegna
- Parere con osservazioni della Provincia Olbia Tempio
- Parere con osservazioni del Sindaco di Olbia
- Parere con osservazioni prot. 8501 del 26-09-2008 del Comune di Monti
- Parere con osservazioni (4 proposte e 4 tavole) del Comune di Ozieri
- Parere con osservazioni del Comune di Tula con allegata Delibera n.23 del 29-08-2008 del Consiglio Comunale di Tula
- Parere con osservazioni del Comune di Berchidda
- Parere del Ministero della Difesa – Comando Militare Autonomo della Sardegna

- Parere con osservazioni prot. 24449 del 29-09-2008 della RAS - Servizio Sostenibilità ambientale, valutazione impatti e sistemi informativi ambientali
  - Parere prot. 7957 del 29-09-2008 Assessorato Regionale Trasporti Sardegna
  - Parere con osservazioni della RAS - Direzione generale della pianificazione urbanistica e della vigilanza edilizia
  - Parere con osservazioni del Corpo Forestale e di Valutazione Ambientale
  - Parere con osservazioni prot. 2035 del 24-09-2008 della RAS - Servizio Governo del Territorio e tutela paesaggistica per la provincia di Olbia Sassari.
  - Parere con osservazioni dell'RFI - Rete Ferroviaria Italiana - Direzione Compartimentale Cagliari
  - Parere con osservazioni dell'ARST - Gestione FdS
  - Parere con osservazioni del Consorzio di Bonifica della Gallura
  - Parere con osservazioni dell'ENEL - Divisione Infrastrutture e Reti Sviluppo Rete Sardegna
  - Parere con osservazioni di TERNA SpA
  - Parere con osservazioni prot. 145/2008 della Telecom Italia SpA
  - Parere con osservazioni della Abbanoa SpA - Distretto 7 - Olbia
- Le osservazioni proposte sono state recepite dal progetto preliminare in argomento.
3. Integrazioni spontanee trasmesse dalla Regione Sardegna e acquisite al prot CTVA-2010-3901 del 004/11/2010 comprendente:
    - Planimetrie e cartografie contenenti il volume n. 15 (progetto dei 10 lotti completo nel suo insieme)
  4. Osservazione trasmessa con nota DVA-2010-0024541 del 14/10/2010 ed acquisite al prot. CTVA-2010-0003561 del 14/10/2010 contenente:
    - Osservazioni con elementi conoscitivi e valutativi del Comune di Monti (Provincia di Olbia-Tempio) riguardanti esclusivamente il lotto n. 6 dal km 0+000 al km 3+000 circa inerente la creazione della variante della carreggiata.
  5. Osservazione trasmessa con nota DVA-2010-0024848 del 18/10/2010 ed acquisite al prot. CTVA-2010-0003593 del 18/10/2010 contenente:
    - Osservazioni con elementi conoscitivi e valutativi del Comune di Berchidda (Provincia di Olbia-Tempio) riguardanti esclusivamente il lotto n. 6 dal km 0+000 al km 3+000 e nel quale si riporta la contrarietà alla realizzazione della carreggiata direzione Sassari in variante.
  6. Osservazione del comune di Codrongianos trasmesse con nota della Regione Sardegna del 18/11/2010, acquisite al prot. CTVA-2010-4123 del 18/11/2010 in cui si esprime contrarietà al progetto soltanto sullo svincolo della SS 131 del lotto 0

**PRESO ATTO** che gli elaborati progettuali e il SIA sono divise in più parti, una attinente i lotti da 1 a 8, la seconda attinente il lotto n. 9, la terza attinente il lotto n. 0

**CONSIDERATO**, con riferimento alle osservazioni di cui ai punti 4 e 5, che in effetti la prima stesura del progetto prevedeva esattamente la soluzione proposta dai Comuni di Monti e Berchidda, e la modifica, con un sostanziale allontanamento dalla sede esistente, occupazione di una porzione maggiore di territorio, cesura di ambienti agricoli e di allevamento, realizzazione di una fascia dedicata alla pastorizia ed agricoltura chiusa, per circa 480.000 m<sup>2</sup>, da due strutture viarie, una esistente ed un'altra in progetto, è diretta conseguenza del parere della Soprintendenza reso con nota n. 156/RIS del 27/09/2008, acquisito dalla conferenza di Servizi.

**CONSIDERATO** che in realtà il parere citato, al punto n. 15, precisa testualmente: *"entrambe le nuove soluzioni (compresa quindi quella iniziale in allargamento lato nord) andranno opportunamente verificate nel dettaglio in rapporto all'orografia dei luoghi"* e che la soluzione alternativa nel tronco n. 3, lotto n. 6 tra gli svincoli Monti (SV 10) e Monti Telti (SV11) con realizzazione in affiancamento e sovrapposizione della sede stradale, anziché in sede distaccata non è contraria, in linea di principio, al parere stesso.

**CONSIDERATO** che le osservazioni di cui ai punti n. 4 e 5 sono da ritenere condivisibili.

**CONSIDERATO** che le osservazioni del Comune di Codrongianos riguardano esclusivamente il tratto di svincolo SS131 con la provinciale 68 (Codrongianos Plaghe) e S. Antonio (incrocio tra SS 597 ; strada provinciale Codrongianos Plaghe e SS 672, e possono essere così riassunte:

- Occupazione di territorio e forte impatto con l'ambiente
  - Mancata soluzione dei flussi di traffico
  - Non utilizza tracciati esistenti
  - Non aumenta come potrebbe la sicurezza stradale
  - Mancata salvaguardia della vallata di Saccargia
- 
- Il progetto del lotto 0 risulta essere uno stralcio (in diminuzione) di quello già previsto ed approvato, con prescrizioni, anche dal Comune di Codrongianos con delibera n. 68 del 29/10/2003 condizionato all'inserimento nel progetto di alcune opere compensative (nuovo depuratore, recupero ex SS131, completamento opere nel centro storico, recupero della Chiesa di S. Lucia)
  - La progettazione attuale, pur consumando effettivamente ulteriore territorio, garantisce un alleggerimento dei flussi di traffico locali, consente una maggiore salvaguardia della vallata di Saccargia, e aumenta le condizioni di sicurezza.

**VISTO** il parere positivo con prescrizioni n. 156/RIS del 27.09.2008 del MIBAC, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Sardegna.

**VISTO** il verbale della Conferenza di Servizi della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 29.09.2008

**VISTO** il parere positivo con prescrizioni reso dalla Regione Sardegna - Assessorato agli Enti Locali, Finanze ed Urbanistica, Servizio Governo di Territorio e tutela del paesaggio per la Provincia di Olbia Tempio -, a firma dell'ing Roberto Zedda, allegato al verbale della Conferenza di Servizi del 29.09.2008

**CONSIDERATO** che il SIA contiene il quadro di riferimento programmatico, progettuale e ambientale, la valutazione di incidenza e il piano di monitoraggio ambientale

**PRESO ATTO** che la Nuova Strada tipo B (4 corsie) Sassari - Olbia è entrata a far parte delle iniziative da porre in essere per consentire lo svolgimento del grande evento relativo alla Presidenza italiana del Vertice G8 e che di conseguenza il Presidente del Consiglio, con Ordinanza n. 3663 del 19 marzo 2008, prevede disposizioni in deroga alla disciplina dei termini e dei medesimi effetti della normativa sulla valutazione di impatto ambientale

**Quadro di riferimento programmatico**

**CONSIDERATO** che il SIA nel quadro di riferimento programmatico, contiene la verifica degli elementi conoscitivi sulle relazioni tra il progetto e gli atti di programmazione e pianificazione, i rapporti di coerenza

del progetto con gli obiettivi perseguiti dai suddetti strumenti; ai tempi di attuazione delle previsioni del progetto e delle opere a servizio;

**CONSIDERATO** che la realizzazione della nuova infrastruttura garantirà, secondo le proposizioni del Proponente il potenziamento del collegamento stradale trasversale interno tra Sassari e Olbia con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza che, di fatto, faciliterà i collegamenti dei piccoli centri insistenti sull'infrastruttura con i maggiori poli di attrazione di Sassari ed Olbia e, con l'aeroporto di Olbia.

**CONSIDERATO** che il progetto è coerente con i riferimenti normativi nazionali e regionali attualmente vigenti in materia ambientale e di costruzioni civili ed in particolare con

7. piano regionale dei trasporti
8. piano paesaggistico regionale
9. piani urbanistici comunali;
10. piani di fabbricazione;
11. piano di zonizzazione acustica.
12. Aree protette
  - Zona di protezione speciale Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri (ITB013048)
  - SIC Campo di Ozieri e e pianure comprese tra Tula e Oschiri (ITB011113), parzialmente sovrapposto alla ZPS omonima
  - A poca distanza, ma non direttamente interessato il SIC Monte Limbara (ITB01109) confinante con le due precedenti aree protette
13. Vincoli archeologici e storici
14. Sistema vincolistico ai sensi del D. Lgs 42/04
15. Aree naturali protette ai sensi della L. 394/91
16. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico 2004 (PAI)
17. Vincolo idrogeologico
18. Piano tutela delle acque
  - Bacino di Coghinas
  - Bacino di Pedrongianu
19. Analisi degli strumenti urbanistici

**CONSIDERATO** che il progetto tiene conto delle interazioni dei tracciati con la pianificazione urbanistica comunale (PUC, PRG e PdF)

**CONSIDERATO** che il progetto tiene conto delle interazioni dei tracciati con la pianificazione sovracomunale (Piano di Assetto Idrogeologico PAI 2004, Piano di Tutela delle Acque, Piano Regionale dei Trasporti PRT 2001, Piano Paesistico, Zone vincolate e protette, aree sensibili, PAI, vincoli idrogeologici et coetera)

## **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

**CONSIDERATO** che il progetto preliminare presentato prevede il rifacimento, l'ammodernamento e la trasformazione a tipo B per circa 79 km della strada Sassari Olbia, con raddoppio delle carreggiate separate da guard rail

**CONSIDERATO** che il tracciato di progetto si svolge in massima parte in affiancamento al tracciato esistente e soltanto per qualche tratto se ne discosta per esigenze logistiche locali

**CONSIDERATO** che ad oggi, il collegamento tra Sassari ed Olbia è rappresentato da una strada a carreggiata unica a due corsie (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza,

caratterizzata da andamento non sempre lineare ma con numerose tortuosità, velocità di percorrenza piuttosto basse (generalmente 70-80 km/h e, in qualche tratto 90 km/h), con svincoli spesso realizzati con intersezioni a raso.

**CONSIDERATO** che il progetto preliminare della nuova SS-Olbia è stato elaborato sulla base delle indicazioni contenute nello "Studio di Funzionalità e Documento Preliminare all'avvio della progettazione" redatto dal Compartimento ANAS per la Sardegna nel 2004 nel quale è stato individuato il corridoio di interesse per lo sviluppo del Progetto Preliminare e definita la sezione tipo (categoria B<sup>1</sup> - Extraurbana Principale, secondo il D.M. 05/11/2001) che dovrà avere la nuova infrastruttura. Inoltre, sono stati individuati gli svincoli esistenti da ristrutturare e quelli da prevedersi come nuova realizzazione.

**CONSIDERATO** che la metodologia utilizzata per l'elaborazione del progetto preliminare ha previsto, in primo luogo, la suddivisione del tracciato in tre tronchi dalle caratteristiche, e quindi dalle esigenze di intervento, ben differenti.

Lo schema adottato risente delle integrazioni progettuali ed è il seguente:

- **LOTTO n.0** Adeguamento SS 131 dal Km 191+520 a km 193+390, esteso circa 1,870 km
- **TRONCO 1** suddiviso in tre lotti, dall'inizio dell'intervento, presso Ploaghe, fino alla località Su Campu, esteso per circa 33 km;
- **TRONCO 2** suddiviso in due lotti, dallo svincolo Oschiri incluso allo svincolo SS199 - Monti escluso. Si tratta della nuova S.S. 597, realizzata in variante alla vecchia statale 199, della lunghezza di circa 19 Km;
- **TRONCO 3** suddiviso in tre lotti, dal bivio di Monti fino allo svincolo con l'aeroporto di Olbia, sulla Olbia-Nuoro, per complessivi 21.7 Km.
- **LOTTO n. 9** Dallo svincolo con l'aeroporto di Olbia all'aeroporto per complessivi 2,5 km circa

**CONSIDERATO** che:

- per quanto riguarda il tronco 1, il tracciato si sviluppa per circa 13 km in affiancamento seguito da un tratto in variante di circa 6 km e da un tratto di adeguamento della viabilità esistente di circa 4 km per poi riportarsi, alla fine, in variante per riconnettersi con il tronco 2, prima dello svincolo di Oschiri, e che per la maggior parte del suo sviluppo presenta la sezione tipo in allargamento della sede esistente.
- nel tronco 1 l'attraversamento della ferrovia e del Rio Mannu è risolto con opere d'arte di nuova realizzazione, rispettivamente una galleria artificiale e un viadotto lasciando le opere esistenti alla viabilità locale.
- nel tronco 2 è previsto che le opere d'arte maggiori esistenti conservino la loro funzionalità, in particolare per l'attraversamento del Rio Mannu è previsto un nuovo viadotto da realizzarsi a fianco (lato Nord) a quello esistente; è poi stato previsto il raddoppi di due ponti.
- per il tronco 3 è previsto uno sviluppo quasi esclusivamente in adeguamento della carreggiata esistente. È prevista la realizzazione di diverse opere d'arte, 5 viadotti, 4 ponti.
- il Lotto 9 rappresenta il completamento funzionale della SS-Olbia garantendo il collegamento alla Città di Olbia ed all'"Aeroporto Olbia - Costa Smeralda" con le stesse caratteristiche geometriche.



**CONSIDERATO** che il progetto contiene lo studio dell'opzione zero o mancata realizzazione dell'opera che comporterebbe i seguenti svantaggi:

- Mantenimento dell'attuale tracciato, lento e pericoloso, di concezione passata.
- Mancato efficiente raccordo con l'aeroporto di Olbia
- Mantenimento di una arteria viaria non adeguata al traffico attuale e previsto
- Mantenimento degli svincoli a raso esistenti
- Mantenimento di tempi di percorrenza lunghi e inadeguati alle esigenze dello sviluppo sociale e turistico

**CONSIDERATO** che il progetto prevede l'individuazione di tre diverse alternative (A, B, C), sia geometriche che funzionali, per ciascun tronco e al confronto delle stesse pervenendo alla scelta del tracciato di cui si è sviluppato uno studio di maggior dettaglio, oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale, e che la soluzione prescelta, derivata dalla combinazione ed ottimizzazione delle singole alternative scelte per ciascuno dei tre tronchi, è rappresentata dalla Alternativa C per il Tronco 1, dall'alternativa A per il Tronco 2 e, per il Tronco 3 dall'alternativa C con l'ulteriore ottimizzazione di adottare l'alternativa A solo negli ultimi km (dal km 17 circa fino a fine intervento), in quanto ciò consente di ottemperare alle richieste del Comune di Olbia, di ridurre l'impatto nei confronti delle emergenze archeologiche, nonché di diminuire i costi.

**CONSIDERATO** che il tempo di esecuzione delle opere è previsto in 18 mesi.

**CONSIDERATO** che in fase progettuale si è provveduto alla pianificazione dell'approvvigionamento e smaltimento dei materiali rispettivamente necessari per la realizzazione dei nuovi rilevati e provenienti dallo sbancamento di alcune aree di intervento (con localizzazione delle cave e delle discariche), e all'individuazione delle aree di cantiere per la realizzazione dell'infrastruttura e che il bilancio delle terre e l'individuazione di cave e discariche risulta non sufficiente;

**CONSIDERATO** che allo stato attuale il progetto preliminare prevede il riutilizzo per intero del materiale di scotico e di circa il 70 % (valore dichiarato nel SIA) dei materiali di scavo.

**CONSIDERATO** che la sezione di tipo 'B' prevede due carreggiate separate, ciascuna costituita da due corsie da 3,75 m con banchina in destra da 1,75 m e banchina in sinistra da 0,50 m, separate da spartitraffico centrale di larghezza minima 2,50 m. I limiti dell'intervallo di velocità di progetto sono 70 km/h - 120 km/h.

**VALUTATO** che nel progetto, in base a considerazioni in ordine a distanze di visibilità e corrispondenti velocità di percorrenza in sicurezza (rif. "Relazione Tecnica - Confronto delle Alternative"), si è scelto di considerare una sezione tipo "B" con spartitraffico centrale pari alla larghezza minima consentita dalla norma (2,50 m) in modo da contenere i costi di costruzione, ma con barriera spartitraffico di tipo monofilare in modo da avere una banchina interna più ampia, tale da consentire spazi di visibilità maggiori e quindi velocità di percorrenza superiori.

**CONSIDERATO** che le possibili modalità di raddoppio del tracciato attuale consistono in:

- **Allargamento della sede esistente:** Si mantiene il corpo stradale esistente, ampliandolo. L'allargamento viene effettuato, ovunque possibile, da un solo lato - nord o sud - per minimizzare i disturbi al traffico e

non avere cantieri su entrambi i lati della strada. Si cerca anche di limitare al minimo i punti in cui il lato dell'allargamento passa da nord a sud e viceversa, in quanto sono punti che creano conflitto con l'asse attuale e complicano le fasi provvisorie.

- **Affiancamento di una nuova sede alla minima distanza:** La nuova sede stradale corre il più possibile parallela a quella esistente. Fra i due corpi stradali si lascia solo lo spazio necessario per la raccolta delle acque – e relativi manufatti – e per una eventuale pista di servizio. In questo modo si punta a minimizzare l'ingombro del territorio, soprattutto evitando di creare aree intercluse inutilizzabili, e a non creare nuove "spaccature" nel territorio.
- **Nuovo tracciato di variante:** Consente la massima flessibilità planoaltimetrica al nuovo tracciato, che non deve adeguarsi al tracciato esistente. Al fine di non creare aree intercluse di piccole dimensioni – e quindi di fatto inutilizzabili – si mantiene una distanza di circa 100 m fra il nuovo asse e l'esistente.

**CONSIDERATO** che il progetto prevede la realizzazione di viadotti e ponti, cavalcavia, rotatorie, cavalcaferrovia, sottopassi, tombini, e opere di presidio idraulico

**CONSIDERATO** che le aree di cantiere individuate sono generalmente prossime ai siti dove è prevista la realizzazione o la demolizione delle opere importanti al fine di ridurre i costi di trasporto e limitare al massimo i disagi e l'impatto derivante dall'intenso traffico generato dai mezzi che operano i movimenti terra. Tali aree saranno inoltre facilmente raggiungibili attraverso la viabilità esistente che verrà raccordata con la viabilità di cantiere. Allo stato attuale il progetto preliminare prevede l'insediamento delle aree di cantiere e la localizzazione di cave di prestito e di discariche.

**CONSIDERATO** che il progetto preliminare prevede di mandare a discarica circa 3.2 milioni di m<sup>3</sup> di materiali di scavo e demolizioni e di approvvigionare presso cave di prestito circa 6.2 milioni di m<sup>3</sup> di materiali per la costruzione di rilevati.

**VALUTATO** che la soluzione alternativa nel tronco n. 3, lotto n. 6 tra gli svincoli Monti (SV 10) e Monti Telti (SV11) con la realizzazione in affiancamento e sovrapposizione della sede stradale, anziché in sede distaccata è stata presentata in prima stesura dal Proponente e richiesta, con argomentazioni condivisibili dal Comune di Monti, di Berchidda e da un gruppo di Cittadini;

**VALUTATO** che questa soluzione, riportata come alternativa nella documentazione trasmessa dalla Regione Sardegna e acquisita al prot CTVA-2010-3901 del 004/11/201 occupa un minore territorio, appare meno invasiva ed in linea con il resto del progetto.

### Quadro di riferimento ambientale

**CONSIDERATO** che:

- il contesto ambientale sul quale andrà ad inserirsi la nuova infrastruttura è caratterizzato dalla presenza del Sito di Importanza Comunitaria della Piana di Ozieri denominato Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri (ITB011113), interamente attraversato dalla vecchia e dalla nuova infrastruttura per tutto il tronco I, per il quale è stata redatta la valutazione di incidenza.
- superato il tronco I, la strada esce dal citato SIC e lambisce a nord il SIC del Monte Limbara (ITB11109) che coincide con la perimetrazione dell'omonimo Parco Regionale, e a sud i Monti di Alà, con la Riserva Naturale di Punta S'Unturzu.

*[Handwritten signatures and initials]*

- la parte terminale del tracciato in progetto è infine caratterizzata dalla presenza di aree a maggiore concentrazione antropica per lo più rappresentata da aziende agricole e dalle abitazioni della periferia di Olbia e delle frazioni di Monti.
- durante il suo sviluppo il tracciato costeggia il lago Coghinas, uno dei maggiori bacini idrici della Regione, interamente ricompreso all'interno delle citate aree SIC, ed attraversa, con due delle opere d'arte principali, i due affluenti del Lago, entrambi denominati Rio Mannu.
- attraverso lo studio delle caratteristiche del paesaggio è stato possibile individuare quattro principali macro unità paesaggistiche: la prima in corrispondenza della pianura di Ploaghe ed Ardara, la seconda nell'area SIC, la terza caratterizzata dalla presenza di colture irrigue ad alta produttività (foraggio) e dai citati vigneti della Gallura, estesa quasi sino al termine del tracciato, e la quarta nella parte terminale del tracciato che risulta essere quella maggiormente antropizzata.
- per ciascuna unità paesaggistica sono state fornite indicazioni riguardanti i principali campi d'informazione relativamente alle caratteristiche del paesaggio.
- all'interno dei 3 tronchi si individuano alternanze di ecosistemi naturali ed agrosistemi più o meno evoluti. La formazione prativa del pascolo risulta predominante in gran parte del tracciato e viene interrotta da numerose macchie arboree di *Quercus robur*, *Quercus ilex* e *Quercus suber*. Tale dominanza viene interrotta nella parte di tracciato che fa capo alla piana irrigua di Chilivani e si alterna alle colture arboree specializzate ed ai vigneti nel secondo tronco.
- nel primo tratto, che va da Ploaghe ad Ardara, si evidenziano formazioni vegetali miste dove predominano le associazioni vegetali arbustive ed erbacee con presenza di boschi di latifoglie (principalmente del genere *Quercus*) alternate ad ampie aree di pascolo naturale caratterizzate da affioramenti rocciosi non convertibili in seminativi per la presenza di zone accidentate con una intensa presenza di delimitazioni di particella (siepi, muri a secco, recinti).
- nel secondo tratto, che interessa tutta la piana irrigua di Chilivani fino ad arrivare al bivio di Tula, predomina la presenza di seminativi asciutti ed irrigui con prevalenza di prati-pascoli, erbai e vasti campi di mais le cui produzioni sono destinate all'utilizzo aziendale per l'alimentazione dei capi ovini e bovini delle numerose aziende intensive presenti nell'areale
- nel terzo tratto, che arriva al limite del territorio di Oschiri, si ritorna ad una formazione vegetale mista dove le specie vegetali arbustive (principalmente *Quercus suber*) risultano più rade con presenza di superfici a copertura erbacea densa con predominanza di graminacee e leguminose.
- il quarto tratto interessa il territorio di Berchidda e di Monti dove ad una formazione vegetale mista si alternano boschi secolari di *Quercus suber* e i vigneti specializzati tipici della fiorente economia agricola locale.
- l'ultimo tratto del percorso è caratterizzato dalla presenza di una formazione vegetale mista più degradata influenzata dalle presenza delle varie attività industriali, artigianali e dagli insediamenti abitativi presenti nell'immediata periferia di Olbia.
- l'area di intervento è una zona ad altissima valenza storico-culturale caratterizzata da numerose presenze archeologiche risalenti all'età nuragica e a quella romana
- dal punto di vista insediativo i paesi si caratterizzano per i centri isolati di antica formazione, situati in posizioni pianeggianti eccezione fatta per Berchidda, alle pendici del Limbara, tutti distribuiti a ragionevole distanza dall'infrastruttura in progetto a parte le tre frazioni di Monti, La palazzina, Frades Berritteddos e Frades Tilignas, tutte a ridosso della strada attuale.

per quanto riguarda le emergenze di carattere storico e archeologico sono state rilevate tre principali criticità:

- Nuraghe Funtana 'e Pedru – Comune di Ploaghe.
- Nuraghe Logu/Concanu Calvu – Comune di Monti.
- Su Trambuccone – Comune di Olbia (presumibilmente di età romana – medioevale).

**CONSIDERATO** che il SIA è dotato di studi ed analisi riguardanti:

#### **Aria e clima**

- Lo studio di questo fattore ambientale è stato preceduto dalla raccolta e dall'elaborazione dei dati meteorologici più significativi ai fini della rappresentazione dei fenomeni di diffusione degli inquinanti nei bassi strati dell'atmosfera: intensità e direzione dei venti, temperatura, soleggiamento, umidità, et.
- Lo studio ha compreso l'allestimento di apposite simulazioni modellistiche condotte mediante modello di tipo gaussiano, stazionario, in configurazione short term e basato sullo sperimentato algoritmo di CALINE 4 con previsione di concentrazione dei principali inquinanti da traffico (CO, NO2, PM10 e benzene) presso i ricettori individuati
- Sono stati oggetto di simulazione: sia il tracciato stradale attuale (situazione denominata ante operam), che il tracciato stradale di progetto (situazione denominata post operam) relativamente ai diversi scenari meteorologici.
- Secondo le proposizioni del Proponente nelle varie condizioni non sono superati i limiti di legge.

#### **Acqua**

- Il tracciato stradale in progetto si estende per una lunghezza complessiva di circa 78 km e nel suo tragitto interseca numerosi corsi d'acqua, per lo più di limitate dimensioni.
- Attraverso l'analisi del Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I 2004) e del Piano di Tutela delle Acque sono state individuate le principali criticità del territorio in esame.

#### **Suolo**

- Il tracciato in progetto si sviluppa con un andamento Est-Ovest nel settore settentrionale della Sardegna.
- In generale non sono rilevabili nell'area oggetto di intervento forme o elementi particolarmente significativi. L'opera in progetto si sviluppa per lo più su un'ampia valle in cui i rilievi circostanti non sono molto acclivi e quasi mai presenti in prossimità del nuovo tracciato stradale.
- L'intero tracciato è stato suddiviso in tre tronchi più il lotto n. 9 per ciascuno dei quali è stata individuata la destinazione d'uso dei territori che verranno interessati dall'intervento.
- In particolare nel tronco 1 sono presenti aree agroforestali, aree occupate da coltura agraria e da pascolo naturale.
- Il tronco 2 insiste prevalentemente su seminativi in aree non irrigue, anche se nella parte iniziale è possibile individuare un tratto, di circa 2,5 km, intestato su aree agroforestali

- I primi otto chilometri e mezzo del tronco 3 sono sovrapposti interamente su aree agroforestali a cui segue un chilometro circa di boschi di latifoglie di particolare pregio.
- Si può poi notare la presenza di aree occupate da coltura agraria con spazi naturali importanti e nella parte terminale da seminativi in aree non irrigue.

### **Movimenti terra ed aree di cantiere**

- Durante la fase di realizzazione delle opere in progetto si procederà alla movimentazione di materie provenienti in parte dallo sbancamento di alcune aree di intervento che, se non riutilizzabili dovranno essere conferite in discarica, e dall'altra dall'approvvigionamento di materiali dalle cave.
- In fase progettuale si è provveduto alla pianificazione dell'approvvigionamento e smaltimento dei materiali con contemporanea localizzazione delle cave e discariche (alcune delle quali non autorizzate), e all'individuazione delle aree di cantiere per la realizzazione dell'infrastruttura, compatibilmente con le condizioni del territorio (zone all'incirca pianeggianti o con modeste pendenze, al fine di rendere agevole l'attività di cantiere). Le aree individuate saranno facilmente raggiungibili attraverso la viabilità esistente che verrà raccordata con la viabilità di cantiere.
- Le aree sono per lo più situate nei punti dove è prevista la realizzazione delle opere importanti e in prossimità delle aree in cui è prevista la demolizione di opere esistenti.
- Dalle analisi svolte è emerso che circa il 70% dei materiali provenienti dalle operazioni di scavo e demolizione potranno essere riutilizzati.
- Il progetto preliminare prevede di mandare a discarica circa 3.2 milioni di m3 di materiali di scavo e demolizioni e di approvvigionare presso cave di prestito circa 6.2 milioni di m3 di materiali per la costruzione di rilevati ma è privo dei necessari calcoli.
- Nel progetto del lotto n. 9 (collegamento con l'aeroporto di Olbia) l'approvvigionamento delle cave di prestito è previsto nel comune di Olbia presso le cave "Loddone" e "Loddone Piscolvei" per le quali, ad oggi, non esiste la necessaria autorizzazione. Tali cave pertanto non possono essere utilizzate fino alla regolarizzazione delle autorizzazioni.

### **Flora e fauna**

- Il SIA si propone di dare un quadro esaustivo degli habitat e delle specie di fauna selvatica presenti, con particolare riferimento agli habitat ed alle specie di interesse conservazionistico ai diversi livelli (mondiale, europeo, italiano e sardo) in modo da evidenziare quali impatti possa avere la costruzione della Nuova Strada Sassari - Olbia (ex S.S. 597 ed S.S. 199) sia sugli habitat e sulle specie di fauna selvatica residenti e migratrici (Per una descrizione più dettagliata della caratterizzazione ambientale e faunistica si rimanda al Vol.8 - Quadro di riferimento ambientale: flora e fauna)
- Le indagini svolte sono state basate sui dati storici raccolti dal 1993 al 2006, con sopralluoghi sul campo e durante la partecipazione ai censimenti degli uccelli acquatici svernanti nel lago Coghinas. Sono stati utilizzati anche i dati del documento di aggiornamento dell'Important Bird Area del Campo di Ozieri (Nome e codice IBA 1998-2000: Campo d'Ozieri - 173) pubblicato da Bird Life Italia (Brunner et al., 2003).
- Per le deduzioni relative alla parte finale dell'intervento (nei pressi di Olbia), si sono utilizzati i dati raccolti per l'area allargata dell'Aeroporto di Olbia durante il monitoraggio Bird Strike effettuati dalla società GEASAR e dell'Università di Sassari tra gli anni 2005 e 2006.

ELL'AMBIENTE  
RITOIO E DEL MARE  
Unico di Verifica  
Antato VIA e VAS  
la Commissione

I rilevamenti sono stati effettuati con la metodologia del Progetto MITO: censimenti standardizzati dell'avifauna nidificante utilizzati anche per la stesura dell'Atlante Europeo degli Uccelli Nidificanti (EBCC) (Blondel et al., 1981, Fornasari et al., 1998).

- Per la valutazione degli andamenti delle specie comuni in periodo di nidificazione e di migrazione, la tecnica di rilevamento prescelta è stata quella dei punti di ascolto senza limiti di distanza (Blondel et al., 1981), con l'inizio del censimento poco dopo l'alba e/o prima del tramonto.

### Rumore e vibrazioni

- I livelli di rumore che attualmente caratterizzano il clima acustico nella fascia di territorio adiacente agli assi viari di collegamento tra Sassari e Olbia (SS 597 e SS199), da quanto è emerso dai rilevamenti acustici effettuati, rientrano in genere nei limiti di legge relativi alla fascia di pertinenza acustica stradale (cfr il DPR 142/2004) ma possono superare, in alcuni casi, dipendentemente dal traffico veicolare, i valori ammessi dalla specifica normativa specie nella fascia notturna; sulle medesime arterie peraltro non sono presenti interventi di mitigazione acustica.
- Quanto sopra è stato oggetto di un'apposita verifica mediante campagna di rilevamento acustico condotta in numerose postazioni significativamente disposte lungo il tracciato esistente ed il nuovo tracciato di progetto.
- La valutazione dell'impatto da rumore prodotto dalla nuova infrastruttura che costituisce un adeguamento/affiancamento delle vecchie statali è stato supportato da un censimento di tutti i ricettori entro una fascia di 250 m da bordo strada ed entro una fascia di 500 m per scuole, ospedali, case di cura e di riposo; tale censimento ha permesso di conoscere sia la tipologia delle edifici presenti sia le aree più fittamente abitate e quindi di selezionare i tratti stradali a maggiore impatto/criticità che sono stati oggetto di specifiche simulazioni modellistiche effettuate mediante il software Mithra.
- Le ipotesi sui volumi di traffico caratterizzanti la nuova strada nello scenario di esercizio futuro, utilizzati nelle simulazioni effettuate, sono state formulate a partire sia dai dati estratti dallo Studio di prefattibilità ambientale sia da specifici studi di traffico redatti per conto ANAS, annessi al medesimo Studio di prefattibilità.
- Lo scenario di impatto emerso dalle simulazioni ha messo in evidenza, in particolare nello scenario notturno caratterizzato da limiti di legge maggiormente restrittivi, alcuni isolati superamenti in corrispondenza di singoli edifici abitativi per cui si è fatto ricorso ad apposite barriere antirumore; si sottolinea come a livello progettuale già era stato previsto su tutta la lunghezza del tracciato un tipo di asfalto fonoassorbente, in grado di fornire un primo efficace effetto di abbattimento del rumore senza imporre gli inevitabili ostacoli visuali associati alla collocazione delle barriere acustiche.
- Relativamente al fattore ambientale vibrazioni le indagini svolte in campo hanno compreso un apposito censimento dei ricettori svolto entro la fascia di 50 m dal bordo della nuova infrastruttura (distanza entro la quale si esauriscono in genere maggiori impatti) e immediatamente intorno alle aree dei cantieri principali, aree comunque caratterizzate da scarsissima densità insediativi.
- Non si sono rilevate strutture di particolare sensibilità né situazioni di specifica criticità in funzione della destinazione d'uso degli edifici investigati. Secondo le proposizioni del Proponente nelle varie condizioni non sono superati i limiti di legge.

### Paesaggio

- La percezione visiva del paesaggio sul quale andrà ad inserirsi l'opera in progetto è differente se si percorre l'arteria o se l'arteria nella sua complessità (trincee, rilevati, opere d'arte) viene percepita da punti significativi del contesto attraversato.

- Se si ipotizza di percorrere la nuova arteria la percezione del paesaggio sarebbe la stessa di chi percorre le attuali SS 597 e 199. Laddove è stato possibile infatti la nuova infrastruttura è stata sovrapposta all'arteria esistente.
- In particolare muovendosi a partire dalla SS 597 il viaggiatore si troverà circondato da un paesaggio caratterizzato prevalentemente da pascoli e, lungo i bordi della strada, vegetazione arbustiva di tipo autoctono che tende a diradarsi man mano che si prosegue.
- A partire dal km 38 in lontananza si cominciano a distinguere i rilievi del Monte Limbara, mentre superato il km 46+200, in corrispondenza dell'attraversamento del Rio Mannu, si può percepire il caratteristico paesaggio fluviale seguito poi nuovamente dal paesaggio di tipo collinare caratterizzato prevalentemente da vegetazione di tipo boschivo.
- Percorrendo poi la SS 199 le caratteristiche percettive sono simili a quelle dell'ultimo tratto della SS 597; il terreno presenta un'orografia più variegata, la strada si intesta a quote più elevate e il viaggiatore percepisce ampie vedute delle valli e dei rilievi caratterizzati da una fitta vegetazione boschiva. In corrispondenza dell'attraversamento del Rio Enas ritroviamo il caratteristico paesaggio fluviale.
- Per quanto concerne la percezione visiva di chi osserva l'arteria, considerato che la nuova strada è in buona parte in sovrapposizione e/o in affiancamento alla viabilità esistente, anche se con una piattaforma di maggiori dimensioni, l'impatto visivo sarà del tutto assimilabile a quello attuale salvo la percezione di un maggior volume occupato.
- Visto che i tratti in variante sono molto limitati come numero e come estensione, anche in tali situazioni non vi saranno impatti visivi particolarmente negativi.
- In generale per l'analisi e la comprensione del paesaggio sul quale si deve intervenire la metodologia utilizzata ha previsto l'individuazione di quattro unità paesaggistico-ambientali, ovvero porzioni di territorio aventi caratteristiche omogenee dal punto di vista paesaggistico: la prima in corrispondenza della pianura di Ploaghe ed Ardara, la seconda nell'area SIC, la terza caratterizzata dalla presenza di colture irrigue ad alta produttività (foraggio) e dai citati vigneti della Gallura, estesa quasi sino al termine del tracciato, e la quarta nella parte terminale del tracciato che risulta essere quella maggiormente antropizzata.
- È stato quindi possibile individuare le aree sensibili.
- Per la valutazione degli impatti determinati dalla nuova infrastruttura sono stati elaborati degli indicatori ambientali, in grado di rappresentare significativamente alcuni aspetti relativi agli impatti esercitati sul territorio dal progetto in esame.
- Sono state valutate le interferenze con aree soggette a vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004, aree boscate, emergenze storico - culturali ed archeologiche, viabilità esistente, sono state quindi elaborate delle schede di valutazione per ciascun indicatore

**Emissioni**

- Le principali emissioni in fase di esercizio saranno quelle dovute principalmente all'aumento dei flussi veicolari per stimare le quali è stato utilizzato un modello che ha permesso di simulare le concentrazioni degli inquinanti più significativi attesi, sia in fase di costruzione che di esercizio, in corrispondenza dei ricettori individuati lungo il tracciato dell'opera.
- Dalle simulazioni effettuate è emerso che la realizzazione della nuova infrastruttura non comporterà criticità rilevanti.

Relativamente all'emissione di radiazioni ionizzanti, attraverso le analisi fatte non sono stati previsti scenari di significativa importanza.

- Secondo le proposizioni del Proponente nelle varie condizioni non sono superati i limiti di legge.

### Salute – Socio-economia

- Il SIA valuta i disturbi arrecati di fare un bilancio economico e sociale prodotto dall'intervento e dei principali benefici, di carattere ambientale, socio-economici e sulla sicurezza dell'uomo, derivati dalla realizzazione della nuova strada.
- Si verificherà infatti da un lato la riduzione dei tempi di percorrenza che, di fatto, faciliterà i collegamenti dei piccoli centri insistenti sull'infrastruttura con i maggiori poli di attrazione di Sassari ed Olbia.
- Inoltre la nuova sede stradale correrà parallelamente a quella esistente consentendo di utilizzare quest'ultima come viabilità locale per percorsi turistici, ambientali o enogastronomici, garantendo quindi anche una valorizzazione e sviluppo di questi settori nell'area.
- La nuova strada rivestirà un ruolo strategico in quanto consentirà facili e agevoli collegamenti fra gli aeroporti di Alghero ed Olbia e fra i due porti di Olbia e Porto Torres facilitando gli spostamenti dei flussi turistici nel Nord Sardegna
- Infine un corretto andamento planoaltimetrico associato all'eliminazione delle intersezioni a raso ed alla presenza di uno spartitraffico centrale comporterà una drastica riduzione della gravità degli incidenti riducendo in particolare quelli con conseguenze mortali, ad oggi molto numerosi come ampiamente documentato dai dati di letteratura.

### Interazione fra i fattori ambientali

- L'analisi delle caratteristiche ambientali delle regioni interessate dal tracciato di progetto e la valutazione dei potenziali impatti attesi, ha permesso di individuare porzioni di territorio, particolarmente sensibili e/o vulnerabili, per i quali si prevede un'interazione tra gli impatti associabili a fattori ambientali (aria, rumore, aspetti naturalistici, paesaggio, ecc.).
- Si individuano le principali sensibilità ambientali in coincidenza dell'area SIC (Campo di Ozieri e pianure fra Tula e Oschiri) e, in misura minore, in prossimità del vicino SIC "Monte Limbara" e dell'attraversamento fluviale del rio San Michele, sulle quali concorrono diversi fattori di pressione ambientale.

**CONSIDERATO** che il SIA è dotato di analisi del sistema vincolistico:

- si rileva una sovrapposizione di circa 35 km con il Sito di Interesse Comunitario (SIC) n° 75 ITB001113 "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri";
- il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI 2004) evidenzia diverse criticità distribuite nei due sottobacini interessati dall'asse viario in via di progettazione: il Bacino 3 (Coghinas – Mannu – Temo) e il Bacino 4 (Liscia); Il tracciato in progetto attraversa in modestissime aree le seguenti aree perimetrate dal PAI 2004:



sub bacino	Comune	Pericolosità	Tavola	Codice sito
3	Berchidda	da Hi1 a Hi4	17	B3CHTC044
3	Berchidda	Hg4	5	B3FR010
4	Monti	da Hi1 a Hi4	31	B4TC035
4	Olbia	da Hi1 a Hi4	24	B4TC028
4	Olbia	da Hi1 a Hi4	25	B4TC029

**CONSIDERATO** che l'ammissibilità dell'opera è subordinata alla dichiarazione da parte del Proponente, attraverso un idoneo atto deliberativo, di essenzialità dell'opera, di mancanza di alternative progettuali, tecnicamente ed economicamente sostenibili, di coerenza con i piani di protezione civile, nonché alla realizzazione preventiva o contestuale, ove necessario, delle opere di mitigazione dei rischi specifici, ai sensi dell'art. 27 comma 3, lettere e) e g) e dell'art 31 comma 3 lettera i) delle norme di attuazione del PAI

**CONSIDERATO** che nel Piano Paesaggistico Regionale una parte della SS 199 ricade all'interno dell'Ambito n° 18, Golfo di Olbia, immediatamente prima dello Svincolo n° 12, Su Canale - Enas, in corrispondenza della Località Madonna della Pace alla progressiva chilometrica 48.000 (sino all'intersezione finale al km 58.500), mentre gli ultimi due chilometri ricadono all'interno del limite del Territorio Costiero in località Burrai, circa alla progressiva chilometrica 56.600.

**CONSIDERATO** che il SIA è dotato di valutazione di incidenza ambientale per l'area sic contenente:

- la descrizione dettagliata del piano o del progetto che faccia riferimento, in particolare, alla tipologia delle azioni e/o delle opere, alla dimensione, alla complementarietà con altri piani e/o progetti, all'uso delle risorse naturali, alla produzione di rifiuti, all'inquinamento e al disturbo ambientale, al rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate;
- l'analisi delle interferenze del piano o progetto col sistema ambientale di riferimento, che tenga in considerazione le componenti biotiche, abiotiche e le connessioni ecologiche.

**CONSIDERATO** che la parte terminale dell'infrastruttura in progetto ricade all'interno dell'Ambito di Paesaggio censito con il n° 18 e denominato Golfo di Olbia, previsto dal Piano Paesistico Regionale.

**CONSIDERATO** che dall'analisi delle carte relative alle aree soggette a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/23) si evidenzia un sola criticità, molto prossima al corridoio progettuale, ubicata in corrispondenza del km 51 della S.S. 199 esistente.

**CONSIDERATO** che il SIA:

- non evidenzia la presenza di beni culturali in prossimità del tracciato in progetto ai sensi dell'Art. 10 D. Lgs. 42/04, ex L. 1089/39

- dimostra che i beni paesaggistici di cui alla ex. L. 1497/39 non insistono su nessuna delle aree ricomprese all'interno del corridoio progettuale; nella carta dei vincoli si rileva comunque la presenza, nel Comune di Ozieri, della chiesa medioevale di Sant'Antioco da Bisarcio.
- dimostra che i beni paesaggistici di cui all'art. 142, interessano diffusamente il tracciato in progetto in quanto, vista la sua estensione, interseca diversi corsi d'acqua soggetti a tale vincolo.
- Non evidenzia la presenza di ZPS in prossimità del tracciato in progetto.
- Non si rileva la presenza di Parchi Nazionali ai sensi della L. 394/91 in corrispondenza o prossimità del tracciato.
- Sono stati individuati diversi acquiferi all'interno dell'U.I.O. del Coghinas di cui quello che più insiste sul tracciato in progetto è l'Acquifero Detritico-Alluvionale Plio-Quaternario della Piana di Chilivani-Oschiri, delimitato dal Piano,
- Per quanto concerne le aree sensibili, individuate ai sensi della Direttiva 271/91/CE e dell'Allegato 6 del D.Lgs. 152/99, sono stati evidenziati in una prima fase i corpi idrici destinati ad uso potabile e le zone umide inserite nella convenzione di Ramsar, rimandando alla fase di aggiornamento prevista dalla legge l'individuazione di ulteriori aree sensibili (comma 6, art.18 D.Lgs. 152/99).
- Non si è rilevata la presenza di Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola o Zone vulnerabili da prodotti fitosanitari all'interno della U.I.O. del Coghinas.
- Le acque destinate al consumo umano non sono prelevate direttamente dall'invaso di Coghinas a Muzzone anche se più a valle lo stesso fiume Coghinas e l'invaso di Coghinas a Castel Doria assolvono a tale compito.

**VALUTATO** che il SIA per quanto attiene la fase di cantierizzazione valuta gli impatti relativi a:

**Viabilità**

- qualità dell'aria per emissioni di inquinanti gassosi dai motori dei mezzi pesanti in transito verso le aree di cava e discarica
- qualità dell'aria per emissioni di inquinanti gassosi dai motori dei mezzi di cantiere
- qualità dell'aria per emissioni di polveri da movimento di terra
- qualità dell'aria per emissioni di polveri dovute al transito dei mezzi in cantiere
- qualità dell'acqua
- qualità del suolo
- livelli sonori indotti ai ricettori

**VALUTATO** che il SIA per quanto attiene gli interventi di l'ingegneria naturalistiche prevede:

- la realizzazione di numerosi attraversamenti fluviali con elevazione di gabbionate in rete metallica

- La stabilizzazione delle terre verrà inoltre garantita dal posizionamento di talee ad alta capacità vegetativa (preferibilmente piante della specie Tamarix) da posizionarsi in numero di almeno 2 per metro.
- Nelle scarpate caratterizzate da una pendenza significativa (oltre 60 % di pendenza) ed una lunghezza superiore ai 3 m si applica la stabilizzazione del versante mediante l'impiego di geostuoie biotessili in fibre di cocco da ancorarsi al terreno ed interrata sui bordi superiori ed inferiori all'interno di apposite trincee scavate e rinalzate aventi dimensioni di circa cm 50 x 50, con fissaggio nei punti di sormonto con apposite gaffe in ferro. La successiva piantumazione avverrà mediante foratura in prossimità della sede di piantumazione. Caratteristica di tale intervento di ingegneria naturalistica sarà quello di garantire nella prima fase la stabilizzazione del versante fino all'affrancamento delle essenze vegetali, successivamente la stessa biostuoia scomparirà essendo la stessa biodegradabile.
- la progettazione di muri di contenimento e vasche in calcestruzzo e non con tecniche di ingegneria naturalistica

**VALUTATO** che il SIA per quanto attiene gli interventi di mitigazione ambientale prevede:

- l'impianto di un esteso arredo vegetazionale lungo il tracciato allo scopo di ricostituire la continuità vegetazionale e cromatica dei siti attraversati;
- il rinverdimento del rilevato stradale, realizzato mediante inerbimento ed impianto di essenze arbustive ed arboree;
- l'utilizzo di manti fonoassorbenti limitando l'utilizzo di barriere acustiche la cui mimesi verrà comunque garantita da adeguati schermi vegetazionali;
- la predisposizione di carenature in alluminio o altro materiale, adeguatamente tinteggiate (preferibilmente tenui tonalità di colore in armonia con l'edificato o le prevalenti cromie del contesto naturale) che consentano la completa schermatura delle travi dei nuovi viadotti in modo da migliorare apprezzabilmente, soprattutto in confronto alla precedente realizzazione, l'inserimento visuale di questi manufatti
- la predisposizione per buona parte del tracciato dei presidi idraulici di trattamento delle acque di prima pioggia a protezione degli acquiferi e dei punti idrici da tutelare, specie in area protetta e in corrispondenza di zone sensibili o in presenza di acquiferi sotterranei rilevanti, o di terreni ad alta permeabilità;
- l'uso di asfalti drenanti fonoassorbenti e di barriere al rumore per il contenimento delle propagazioni sonore, specialmente in corrispondenza dei recettori sensibili individuati;
- riutilizzo del terreno di scotico
- l'incremento delle opere di attraversamento laddove se ne riscontrasse l'esigenza per consentire il regolare deflusso delle acque superficiali o per contenere l'effetto barriera per le specie animali;
- la predisposizione di carenature a schermatura dell'impalcato dei viadotti per limitare l'impatto visivo prodotto.

**VALUTATO** che il SIA prevede un complesso ed articolato piano di monitoraggio riguardante tutti gli elementi ambientali, ante operam, in fase di cantiere e post operam la cui frequenza ed il numero complessivo dei rilievi, come anche i punti di monitoraggio previsti, sono soggetti a modifiche in base all'organizzazione dei cantieri e del cronoprogramma stabilito con maggiore definizione nelle successive fasi progettuali.

**VISTA** la relazione istruttoria

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO** la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**ESPRIME**

**parere positivo** riguardo alla compatibilità ambientale del progetto preliminare "*Lavori di costruzione della nuova strada tipo B Sassari Olbia*" a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. Le opere in calcestruzzo, quali muri e vasche, debbono, per quanto possibile, essere sostituite con opere di ingegneria naturalistica, con scarpate verdi, terre armate o rinforzate, et coetera. Le opere lasciate in calcestruzzo a faccia vista debbono essere adeguatamente giustificate.
2. Il progetto definitivo deve comprendere i riferimenti e le relazioni rispetto agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso e le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori con particolare riguardo a:
  - a) Piano di tutela delle acque
  - b) Piano di Assetto Idrogeologico ai sensi dell'art. 27 comma 3, lettere e) e g) e dell'art 31 comma 3 lettera i) delle norme di attuazione del PAI.
3. Per il tratto relativo al tronco n. 3, lotto n. 6 tra gli svincoli Monti (SV 10) e Monti Telti (SV11), il progetto definitivo dovrà sviluppare compiutamente la soluzione che prevede l'allargamento della piattaforma stradale in affiancamento o sovrapposizione alla sede esistente, per circa 3 km, come richiesto dai comuni di Berchidda di Monti e da altri, in quanto occupa un minore territorio, è meno invasiva, non lascia aree intercluse, ed è in linea con il resto del progetto.
4. Deve essere ottenuto il parere dell'Ente Gestore del Sito di Importanza Comunitaria della Piana di Ozieri denominato Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri (ITB011113), interamente attraversato dalla vecchia e dalla nuova infrastruttura per tutto il tronco 1, per il quale è stata redatta la valutazione di incidenza
5. Deve essere redatto un rilievo delle essenze arboree esistenti, segnalando quelle di pregio con progetto di reimpianto delle unità di grosso fusto espianate
6. Le soluzioni idrauliche del progetto debbono garantire anche il naturale deflusso delle acque meteoriche anche in funzione della diminuzione di superficie permeabile dovuta all'occupazione dei suoli. La progettazione definitiva o esecutiva dovrà contenere e prevedere tutte le norme e i regolamenti vigenti in

materia di tutela e di prevenzione dall'inquinamento delle risorse idriche, la caratterizzazione dei bacini idrografici esistenti interessati dall'intervento, lo stato delle acque superficiali e sotterranee, con relative misurazioni dirette di portata e serie storiche, sulla quale osservare gli effetti dell'opera sia in fase di esercizio che di costruzione. Gli elaborati progettuali definitivi o esecutivi dovranno contenere specifici allegati relativi al dimensionamento dei manufatti relativamente ai calcoli idraulici e le grandezze idrologiche valutate per l'analisi effettuata in fase di verifica idraulica. In fase di progettazione definitiva e esecutiva dovranno essere individuati idonei presidi idraulici atti a prevenire la contaminazione dei corpi idrici superficiali e sotterranei in caso di sversamenti accidentali. Le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro immissione nella rete idrica.

7. Specificatamente ai colatori intercettati, si chiede che nella progettazione definitiva o esecutiva essi siano descritti più estesamente e con maggiore dettaglio, evidenziando che tali interventi non producano impatti sia sul piano idrologico sia su quello della qualità delle acque, e che le opere siano in linea con le norme che perseguono la tutela e la salvaguardia di tutti i corpi idrici, in ottemperanza alle disposizioni delle vigenti leggi nazionali (D.Lgs.152/2006 e s.m.i.); Si dovrà evincere chiaramente che la sistemazione idraulica dell'area deve essere realizzata garantendo il minimo impatto e, per quanto possibile, la conservazione della naturalità.
8. Le previsioni dei movimenti di terra, ai sensi dell'art 186 del D. Lgs 152/2006 e successive modifiche, e in particolare la percentuale di riutilizzo dei materiali escavati, prevista attualmente al 70 %, devono essere supportate da adeguate analisi delle terre da movimentare, e il progetto definitivo deve contenere i risultati della caratterizzazione chimica e chimico fisica delle terre realizzata sui principali analiti, di cui all'allegato 5 al titolo V della parte IV del D lgs 152 "concentrazione soglia di contaminazione del suolo" finalizzata a dimostrare che le terre non sono inquinate, con particolare riferimento agli sbancamenti previsti. Il progetto definitivo ed esecutivo deve prevederne il riutilizzo integrale di tali terre, sia per i rilevati sia per opere accessorie, sia per la eventuale realizzazione delle terre armate o rinforzate. Il bilancio delle terre deve essere fornito con la quantificazione dei movimenti di terra, l'ubicazione ed il percorso da e per le cave di prestito e le discariche. Il terreno vegetale deve essere rimosso dalle aree di cantiere, opportunamente accumulato e riutilizzato per le opere a verde. Tutte le cave di prestito e di conferimento dei materiali, con particolare riferimento a quelle previste dal SIA in comune di Olbia debbono essere regolarmente autorizzate. A tal riguardo deve essere presentata la relativa documentazione amministrativa.
9. il monitoraggio previsto dal SIA, da effettuare di concerto con l'ARPA regionale, dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc. Dovrà inoltre essere definita un apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati
10. Dovrà essere garantito un corretto inserimento paesaggistico delle barriere acustiche e un loro adeguato livello di progettazione da un punto di vista tecnico ed architettonico. Il progetto definitivo ed esecutivo deve anche prevedere, in aggiunta alle barriere fonoassorbenti, l'insediamento di adeguata vegetazione specificatamente inserita allo scopo di limitare la trasmissione dei rumori;
11. Dovrà essere realizzato un progetto di mitigazione ambientale tramite interventi di ripristino vegetazionale, da realizzare con la stessa tempistica dell'intervento dello svincolo con oneri a carico del Proponente, inseriti nel quadro economico. Tale progetto dovrà essere realizzato rispettando i seguenti criteri:

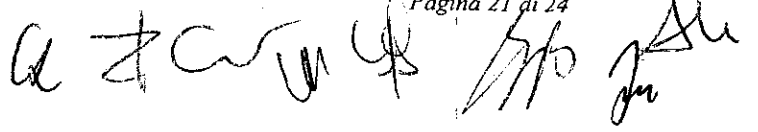
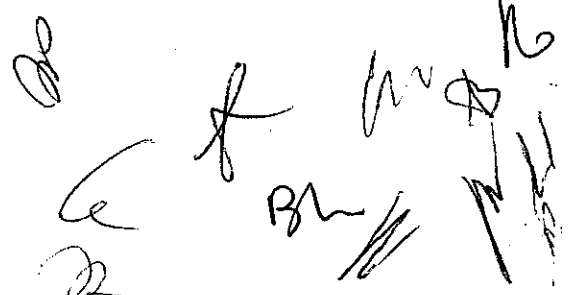
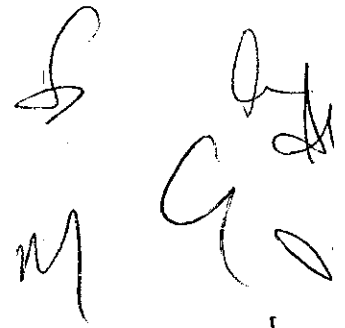
EL MARE  
Verifica  
NO A...  
e VAS  
A ott...

- a) gli interventi di sistemazione a verde dovranno garantire la funzione primaria di migliorare il rapporto tra opera e territorio nel rispetto della configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale e facilitando l'innescò dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento;
- b) dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescò di dinamismi naturali.
- c) dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;
- d) l'intervento di mitigazione dovrà interessare anche le aree agricole che resteranno intercluse, o in ogni caso, le aree non più utilmente riconducibili alle attività agricole, le quali dovranno essere utilizzate per la realizzazione di interventi di mitigazione necessari al miglioramento dell'inserimento ambientale dell'opera;
- e) deve essere presentato il progetto di irrigazione con particolare riferimento alle scarpate verdi.
- f) il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi" almeno quinquennale che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione ed un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori.

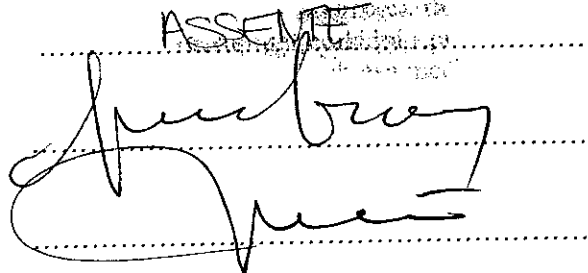
12. Il progetto definitivo o esecutivo, oltre quella presentata nel SIA, deve contenere le fotosimulazioni delle scarpate e delle aree sistemate a verde

13. Tutti gli oneri derivanti dalle prescrizioni devono essere previsti nel capitolato del progetto posto a base di gara come oneri a carico dell'impresa.

Le prescrizioni devono essere verificate da MATTM



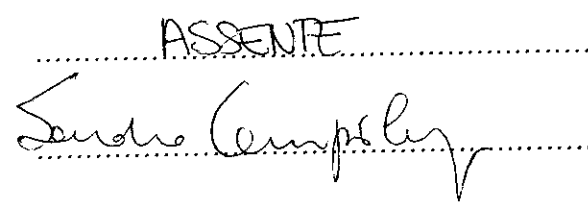
Presidente Claudio De Rose

ASSENTE  


Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

ASSENTE  


Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

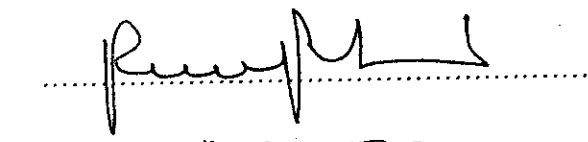
ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

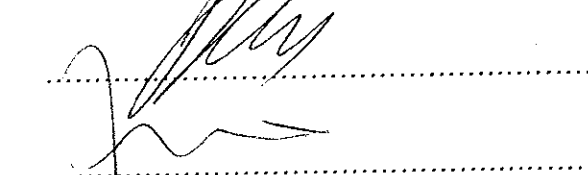
Dott. Renzo Baldoni



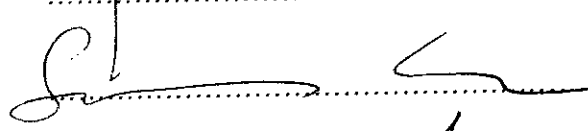
Prof. Gian Mario Baruchello

ASSENTE

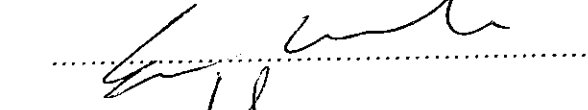
Dott. Gualtiero Bellomo



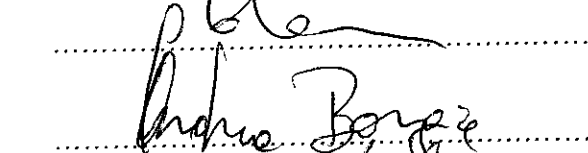
Avv. Filippo Bernocchi



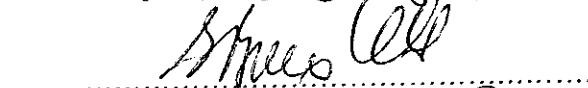
Ing. Stefano Bonino



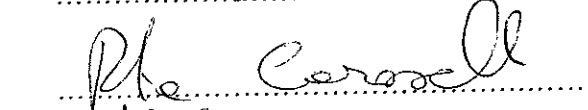
Ing. Eugenio Bordonali



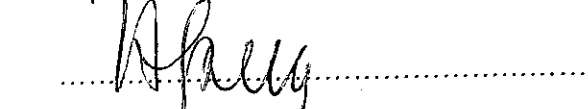
Dott. Gaetano Bordone



Dott. Andrea Borgia



Prof. Ezio Bussoletti



Ing. Rita Caroselli



Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

*L. Cobello*

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE  
*C. Collivignarelli*

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

*M. Croce*

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

*L. Di Raimondo*

Dott. Cesare Donnhauser

*C. Donnhauser*

Ing. Graziano Falappa

*G. Falappa*

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

*A. Grimaldi*

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

*A. Lazzari*

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo

*S. Lo Nardo*

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Mario Manassero

*M. Manassero*

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DE LA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL PATRIMONIO CULTURALE  
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA  
dell'impatto ambientale - VIA e VAS  
del Piano di Gestione



Ing. Arturo Luca Montanelli

*Arturo Luca Montanelli*

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

*Rocco Panetta*

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

*Mauro Patti*

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

*Francesca Federica Quercia*

Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

*Xavier Santiapichi*

Dott. Franco Secchieri

*Franco Secchieri*

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di N° 12 fogli è conforme al  
suo originale.

Roma, li 02 NOV 2010