



ANAS S.p.A.



Commissario Governativo Delegato
OPCM n. 3869 del 23 aprile 2010
OPCM n. 3895 del 20/8/2010



REGIONE SARDEGNA

O.P.C.M. n. 3869 del 23/04/2010. Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia- Tempio, in relazione alla strada statale Sassari - Olbia

SOGGETTO ATTUATORE ANAS S.p.A.

ADEGUAMENTO AL TIPO B (4 CORSIE) DELL'ITINERARIO SASSARI-OLBIA

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

TITOLO ELABORATO:

**ELABORATI GENERALI
INTEGRAZIONI SPECIALISTICHE
IMPATTI ZPS E SIC**

CODICE PROGETTO

CODICE ELABORATO

D P C A 0 3 P 1 0 0 2

E G 0 0 G E N R E 0 2 A

SCALA: DATA: **Ottobre 2011** COMMESSA: **B279C** NOME FILE: **DPCA03P1002EG00GENRE02_B.DWG**

IL PROGETTISTA



IL GEOLOGO

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

C

B

A

Marzo 2012

Integrazioni MATTM - prot. DVA 2012-3695 del 16-02-2012

A.Tanca

A.Tanca

V.Fimiani

REV.

DATA

DESCRIZIONE

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

A.T.I.



C. LOTTI & ASSOCIATI
SOCIETA' DI INGEGNERIA S.p.A.- ROMA



**STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
SPOSTAMENTO SVINCOLO DI OZIERI
DA LOCALITÀ MESU 'E RIOS A SANT'ANTIOCO DA BISARCIO**

INTEGRAZIONI SPECIALISTICHE – IMPATTI ZPS E SIC

Relazione di Incidenza

N° PROGETTO: B279.C		ELABORATO: DPCA03P1002EG00GENRE02_B.doc			
<i>revisione</i>	<i>data</i>	<i>descrizione</i>	<i>redatto</i>	<i>controllato</i>	<i>approvato</i>
0	03/2012	INTEGRAZIONI MATTM Prot. DVA 2012-3695 del 16-02-2012	A.Tanca	A.Tanca	V. Fimiani
1					
2					
3					
4					

INDICE

1.	PREMESSA.....	3
2.	ITER APPROVATIVO DEL PROGETTO	5
3.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E CONFRONTO TRA IL PROGETTO SOTTOPOSTO A VIA E LA VARIANTE	7
4.	RELAZIONE DI INCIDENZA	11
4.1	CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DELL'AREA DI 'INTERVENTO	11
4.2	PRESENZA DELLE SPECIE PROTETTE NELL'AREA DI INTERVENTO	12
4.2.1	Gallina prataiola (Tetrax tetrax).....	12
4.2.1.1	Quadro conservazionistico.....	12
4.2.1.2	Habitat	14
4.2.1.3	Fattori di pressione e minacce.....	15
4.2.2	Cicogna bianca (Ciconia ciconia).....	15
4.2.3	Albanella minore (Circus pygargus).....	15
4.2.4	Pernice sarda (Alectoris barbara)	16
4.2.5	Occhione (Burhinus oedicnemus).....	16
4.2.6	Passeriformi (Calandrella brachydactyla, Melanocorypha calandra, Anthus campestris)	16
4.3	CRITERI DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	16
4.4	IMPATTI INDOTTI DALL'INTERVENTO DI PROGETTO	17
4.4.1	Svincolo	18
4.4.2	Bretella di collegamento con la S.P. 1	18
4.4.3	<i>Nuova strada secondaria (L2SV4) di collegamento con la S.P. di Sant'Antioco</i>	19
4.4.4	<i>Impatti dell'opera sulle specie protette</i>	19
4.4.4.1	Gallina prataiola (Tetrax tetrax)	19
4.4.4.2	Cicogna bianca (Ciconia ciconia).....	20
4.4.4.3	Albanella minore (Circus pygargus).....	21
4.4.4.4	Pernice sarda (Alectoris barbara).....	21
4.4.4.5	Occhione (Burhinus oedicnemus).....	22
4.4.4.6	Passeriformi (Calandrella brachydactyla, Melanocorypha calandra, Anthus campestris)	23
4.5	MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE PREVISTE	23
4.6	VALUTAZIONI CONCLUSIVE	26

1. PREMESSA

Il presente documento, che integra la Relazione di Incidenza del progetto della Sassari-Olbia già sottoposto a VIA (in allegato si riporta lo stralcio della suddetta relazione), è stato redatto allo scopo di fornire gli elementi utili di conoscenza per la verifica di assoggettabilità a VIA della modifica introdotta al progetto originario, già valutato positivamente per la compatibilità ambientale, con provvedimento emesso dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, sentita la Regione Sardegna (Prot.: DVA-DEC-2011-0000060 del 24.02.2011), che approva il progetto generale con condizioni e prescrizioni.

A tale proposito, si segnala che nell'ambito della VIA per il progetto complessivo della Sassari-Olbia, è stata condotta la VINCA e che il quadro prescrittivo nel merito formula la prescrizione introdotta dalla Regione Sardegna che viene di seguito riportata:

“...a tutela degli habitat e delle specie dei siti Natura 2000 SIC “Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri” (cod. ITB011113) e della ZPS “Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri” (cod. ITB013048)..., richiede tra l'altro la “...redazione da parte di esperti naturalisti, prima dell'avvio dei lavori, di una specifica relazione che, per le aree SIC e ZPS sopra citate:

- *pianifichi i lavori in relazione al periodo di nidificazione dell'avifauna costituita da Gallina prataiola, Occhione, Albanella minore, Pernice sarda, Cicogna bianca, Astore sardo, Aquila reale e Falco di palude e individui in maniera specifica i siti di nidificazione (alberi vetusti per rapaci e cicogna);*
- *individui in maniera precisa la presenza di chiroteri nidificanti all'interno degli alberi da abbattere*

In particolare, il presente documento riporta le seguenti indicazioni:

- iter approvativo del progetto;
- descrizione dell'intervento e confronto tra il progetto sottoposto a VIA e la variante;
- valutazione di incidenza appropriata.

2. ITER APPROVATIVO DEL PROGETTO

La Nuova Sassari – Olbia, strada di tipo B (4 corsie) il cui progetto è stato redatto a livello preliminare nel 2008, è stata interamente assoggettata a VIA e prevede il raddoppio dell'esistente S.S. 597 (poi S.S. 199).

Il Decreto di Compatibilità Ambientale n. DVA-DEC-2011-0000060 del 24.02.2011, emesso dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, approva il progetto generale con prescrizioni. Sulla base del suddetto Decreto e del provvedimento autorizzativo finale in esito alla Conferenza di Servizi, l'ATI incaricata ha provveduto a sviluppare la progettazione preliminare per appalto integrato nel rispetto delle citate prescrizioni, alle quali si è puntualmente ottemperato.

Il progetto dell'intera infrastruttura è stato suddiviso in 10 lotti (da 0 a 9), allo scopo di poter procedere all'appalto per importi non eccessivi.

Nell'ambito della progettazione per appalto di ciascun lotto, si è quindi provveduto ad approfondire tutte le tematiche progettuali con ottimizzazioni e modeste modifiche puntuali che, generalmente, non producono differenze sostanziali negli impatti dell'opera sulle diverse componenti ambientali.

Nell'ambito della Conferenza dei Servizi, che si è tenuta il 19 luglio 2011, il Comune di Ozieri ha chiesto lo spostamento dello svincolo che, localizzato nel progetto originario sottoposto a VIA, era ubicato alla progressiva 14+930 in località Mesu 'e Rios, alla progressiva 17+383 in località Sant'Antioco da Bisarcio. Entrambi gli svincoli collegano la nuova infrastruttura alla S.P. n. 1: il primo in maniera diretta, con la rampa del cavalcavia che "sbarca" direttamente sulla S.S. 597 (che converge circa 300 m dopo nella S.P.1); il

secondo, attraverso una bretella con sviluppo di circa 1.190 m, che rettifica ed adegua una viabilità secondaria esistente.

Lo spostamento dello svincolo di Ozieri, in conformità all'art. 20 del D. Lgs. 152/2006, si qualifica come modifica al progetto di cui al comma 1 lettera b), per cui si rende necessaria la verifica di assoggettabilità a VIA.

Il provvedimento di compatibilità ambientale (avente per oggetto l'intera infrastruttura) non formula alcuna prescrizione specifica per lo svincolo in località Mesu 'e Rios, mentre per quanto riguarda l'areale di Sant'Antioco da Bisarcio, il Ministero per i Beni Culturali prescrive (al punto 13) di ridurre al minimo l'ingombro altimetrico del corpo stradale, nonché di prevedere la piantumazione di filari di alberature, allo scopo di tutelare e valorizzare la visuale libera dal sito e minimizzare l'impatto visivo della nuova opera.

Inoltre, essendo il nuovo svincolo e la relativa bretella ubicati in corrispondenza dell'area SIC "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri" (cod. ITB011113) e della ZPS "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri" (cod. ITB013048), il Decreto VIA prescrive l'organizzazione delle attività di cantiere, privilegiando l'utilizzo delle aree interstiziali, al fine di ridurre l'utilizzo di aree di pregio ambientale.

L'intera tracciato della Sassari-Olbia, per quanto l'area delle due zone protette sia differente e solo in parte sovrapposta, insiste sia sull'area SIC che sull'area ZPS per circa 22 km (pari circa al 28% dell'intero tracciato), quindi per una zona ben più ampia rispetto all'area oggetto della presente relazione.

La nuova ubicazione dello svincolo e della relativa bretella di collegamento alla S.P. 1 ricadono nella citata area SIC (peraltro in una posizione marginale), mentre per quanto attiene alla ZPS, sia lo svincolo in località Mesu 'e Rios che quello in località Sant'Antioco da Bisarcio, rientrano all'interno della perimetrazione delle suddette aree.

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E CONFRONTO TRA IL PROGETTO SOTTOPOSTO A VIA E LA VARIANTE

Il presente Studio esamina gli impatti attesi dal riposizionamento di uno svincolo e dalla riqualificazione e adeguamento di una viabilità locale esistente, nell'ambito del più ampio progetto della nuova strada a quattro corsie Sassari Olbia.

L'infrastruttura in progetto (tutta la nuova Sassari-Olbia) insiste sia sull'area SIC che sull'area ZPS per circa 22 km, quindi per una zona ben più ampia rispetto all'area oggetto della presente relazione.

Lo svincolo approvato nel VIA (in località Mesu 'e Rios) e lo svincolo con la relativa bretella della variante proposta (in località Sant'Antioco da Bisarcio) ricadono entrambi all'interno della ZPS, su cui il maggiore impatto può essere sostanzialmente associato alla maggiore occupazione dei suoli dovuta alla nuova viabilità (bretella) ed al fatto, a differenza dello svincolo già approvato, che la variante ricade in un'area in cui è stata recentemente accertata la presenza della Gallina prataiola.

In sintesi, si tratta di valutare la differenza tra l'impatto generato dai 22 km di un'arteria a 4 corsie (con sezione netta di 25 m) ed il relativo sistema di svincoli e connessioni con la viabilità secondaria, con quello della stessa infrastruttura implementata dalla nuova bretella della lunghezza di circa 1190 m (composta da due corsie da 3,50 m e banchina laterale da 1 m per un ingombro complessivo netto di 9 m).

Per quanto sia difficile valutare tale impatto cumulativo, specie in considerazione del precario stato di conservazione della specie di cui trattasi, appare intuitivo che sia comunque trascurabile rispetto agli effetti che saranno comunque indotti dalla realizzazione del complessivo sistema viabilistico.