

DEC/UA/304



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

DI CONCERTO CON IL

**MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto prevede la realizzazione dell'opera stradale con una sezione del tipo III, secondo le istruzioni C.N.R., per la strada principale S.S. 291 "Della Nurra" collegamento veloce tra Sassari, Alghero e L'aeroporto di Fertilia da realizzarsi nei Comuni di Sassari, Alghero e Olmedo (SS), presentata dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Sardegna con sede in via Biasi n. 27, 09100 Cagliari, in data 24 dicembre 1998;

**CONSIDERATO** che la documentazione inviata non era conforme a quanto previsto dalla normativa vigente e che pertanto veniva comunicato che l'istruttoria non poteva essere avviata;

**VISTA** la ulteriore documentazione trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento della viabilità per la Sardegna e la nuova pubblicazione effettuata in data 25 marzo 2001, nonché la successiva documentazione integrativa inviata il 5 ottobre e 5 dicembre 2001, il 27 febbraio, il 3 giugno e 6 dicembre 2002;

**VISTA** la nota n. 21630 della Regione Sardegna del 16 luglio 2002, pervenuta il 27 agosto 2002, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/407/9565/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 marzo 2003, pervenuta in data 17 marzo 2003, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 510 positivo con prescrizioni formulato in data 13 febbraio 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Sardegna;

**VALUTATO** sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A., del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

**quadro programmatico:**

- • gli strumenti di pianificazione per lo sviluppo socioeconomico della struttura territoriale sarda in generale, e dei trasporti regionali in particolare, individuano la S.S. 291 come un'infrastruttura viaria fondamentale della rete di trasporto;
- l'aggiornamento del PRT, nell'anno 1985, opera una classificazione della rete stradale sarda in tre diverse categorie di strade: rete fondamentale, rete regionale di primo livello, rete regionale di secondo livello e che in tale documento, ed anche nel successivo Piano dei Trasporti della Provincia di Sassari del 1992, la S.S. 291 è considerata come appartenente alla rete regionale di primo livello;
- l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti del 1996 conferma la tendenza e classifica la S.S. 291 come rete fondamentale, non solo a garanzia del collegamento tra i due centri urbani di Sassari e Alghero, ma soprattutto come elemento di integrazione dell'aeroporto di Fertilia con il resto dell'isola;

**quadro progettuale:**

- l'opera, nella configurazione finale prevede:
  - il collegamento a quattro corsie tra il bivio Olmedo, Alghero e l'Aeroporto di Fertilia, compreso il collegamento, presso la casa cantoniera Rudas, degli importanti bacini agricoli e caseari del Meilogu (Thiesi) e del Koros (Ittiri);
  - la circonvallazione di Alghero, tra la nuova S.S. 291 in località Monte Agnese e la S.P. Alghero-Bosa, a due corsie (tipo IV CNR), tale circonvallazione ha una duplice funzione e più precisamente:
    - drastica riduzione dell'attraversamento del centro urbano da parte dell'intenso traffico da e per i sistemi balneari posti sia a nord che a sud di Alghero;
    - collegamento agevole dei centri urbani e turistici della costa nord-occidentale (Sinis - Is Arenas - S. Caterina - Bosa - Villanovamonteone, etc.) tra loro e con l'aeroporto di Alghero ed il porto di Porto Torres;
  - la razionalizzazione e la messa in sicurezza di due intersezioni ad alta pericolosità ed incidentalità (Due mari e S. Maria la Palma) dell'attuale S.S. 291, che manterrà le caratteristiche attuali;
- il progetto del tratto di strada statale 291 "Sassari - Alghero - Aeroporto di Fertilia", prevede una sezione stradale per l'asse principale del tipo a carreggiate separate con spartitraffico centrale di 1,10 ml, ognuna delle quali è costituita da due corsie di marcia di larghezza di m 3,50 ed una banchina di larghezza pari a m 1,75; le pendenze massime previste per il profilo longitudinale sono pari al 6%; la sezione tipo prevede, inoltre, una cunetta di larghezza pari a m 2,60 realizzata in cls in corrispondenza delle sezioni in scavo ed un arginello inerbito di larghezza m 0,75 in presenza di



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

scarparate in rilevato; le pendenze delle scarpe rispettivamente in scavo ed in rilevato non dovranno essere superiori a 30° per le prime e a 1/5 per le seconde;

## **quadro ambientale:**

### geologia e geomorfologia:

- l'area è caratterizzata da un sub-pianeggiante, passante a collinare nel settore orientale, con rilievi collinari, e forme prevalentemente dolci e arrotondate e costituisce il confine tra la grossa struttura tettonica oligo - miocenica, nota come "Fossa Sarda" e il basamento paleozoico e mesozoico della Nurra. Le formazioni più antiche affioranti sono costituite dalle litologie facenti parte del complesso carbonatico mesozoico. Alcuni affioramenti appartenenti a tali litologie affiorano nella parte intermedia del tracciato e lungo la bretella per l'aeroporto;

### idrogeologia ed idrografia:

- l'idrografia superficiale del tratto della Sassari - Alghero nel tratto in esame è influenzata in maniera determinante dal sistema dei corsi d'acqua alimentati prevalentemente dal versante occidentale dei rilievi terziari dell'area collinare posta ad Ovest di Olmedo ed a Nord di Alghero. Il bacino idrografico di riferimento è quello del Barca, che sfocia nello stagno di Calich. Il tracciato della strada supera con opere d'arte alcuni suoi affluenti ed in particolare s'Ena e Baingiu Arca, Trainu Ipiridda, due affluenti del Riu Sassu ed il Riu Serra. La totalità del tracciato stradale giace quasi interamente in depositi sedimentari mesozoici e vulcaniti terziarie, con qualche raro affiorare di depositi sedimentari terziari. Non risulta dal 1918, sulla scorta dell'analisi svolta nel 1992 per il C.N.R. Gruppo Nazionale Difesa Catastrofi Idrogeologiche, per Conto del Ministero della Protezione Civile, dalla Geostudi snc, che eventi di particolare portata abbiano demolito o reso inutilizzabili manufatti posti lungo il tracciato della S.S. 131. Le principali unità idrogeologiche presenti nell'area in esame sono costituite dal complesso carbonatico mesozoico, dal complesso dei sedimenti continentali miocenici, dalle vulcaniti calco-alcaline, dai sedimenti marini miocenici e dai depositi alluvionali plio - quaternari;

### suoli ed uso del suolo:

- la fascia di territorio interessata dalla infrastruttura è nella totalità contenuta nella porzione pianeggiante o debolmente ondulata costituita dalla transizione tra il sistema collinare vulcanico e la piana della Nurra. Il tracciato seguirà nella quasi totalità un percorso intonso, con la conseguenza della sottrazione all'uso di una fascia di circa 30 m. Alcune sottrazioni di maggiore entità saranno operate nei siti di allestimento dei nuovi svincoli a livelli sfalsati, necessari per il raccordo tra i diversi tracciati e con la viabilità esistente. La gran parte del tratto stradale si svolge su terreni vulcanici terziari e carbonatici mesozoici, caratterizzati dalla presenza di suoli di buona qualità, interessa conseguentemente aree occupate da colture di tipo estensivo in generale e talvolta vitivinicolo ed ortivo, anche di pieno campo. Le aree collinari circostanti l'area di Alghero sono interessate da colture olivicole e secondariamente da viticole, nonché da arboricole in genere (mandorli, peschi etc.). In corrispondenza degli scavalcamenti dei corsi d'acqua vengono attraversate delle fasce di vegetazione ripariale, talvolta di importanza naturalistica in quanto sede permanente di acque anche nella stagione asciutta. La zona dei vigneti di elevato pregio, viene rispettata, il tracciato passa sul confine senza mai interessarla. La soluzione progettuale proposta permette di allontanarsi dal centro di Olmedo. Il tracciato è stato studiato per limitare al massimo

l'impatto con le colture presenti. Tuttavia, soprattutto nella circonvallazione di Alghero, si attraversa una vasta zona di uliveti;

vegetazione - fauna:

- non si riscontrano zone protette o facenti parte di parchi naturali. In nessuna zona sono presenti essenze arboree di un certo rilievo; il territorio è caratterizzato da pascolo e colture erbacee con zone minoritarie di settori cespugliosi. Per la fauna, al di fuori di quella comune e domestica, non sono previsti esemplari rari, protetti o in via di estinzione;

beni culturali:

- tutta la zona è disseminata da siti nuragici, tuttavia, nessuno interessa da vicino la nuova infrastruttura. Solamente in fase di cantiere potrà verificarsi qualche impatto dovuto alla presenza dei mezzi pesanti. L'ANAS ha predisposto con la soprintendenza archeologica di Sassari, una serie di studi e di misure sia per prevenire eventuali ritrovamenti in corso d'opera, sia per valorizzare alcuni siti più interessanti ed attualmente di difficile fruibilità ed accessibilità. L'area del nuraghe Talia è molto prossima al corridoio interessato dalla nuova SS 291 (circa 100 m dall'asse). Per altro la soluzione alternativa sarebbe stata molto impattante per il nuraghe Ben'e Sae e Fruscittu, e soprattutto avrebbe intercluso ed interessato la famosa Necropoli di Anghelo Ruju sullo svincolo per la bretella dell'aeroporto. Vista l'enorme diffusione dei siti archeologici presenti, la soluzione proposta riesce a rispettare e salvaguardare la totalità di tali siti;

**valutato che:**

- gli attraversamenti interessati dalla S.S. 291 si trovano tutti in ambiente geologico ed idrogeologico omogeneo. Il deflusso di subalveo viene parzialmente impedito dalle strutture fondali dell'opera d'arte ma non in modo significativo. In generale non esistono particolari interferenze con il sistema idrogeologico ed idrografico intersecato, in quanto le morfologie e le condizioni idrogeologiche al contorno non sono suscettibili di sensibilità elevata e le opere d'arte, nonché i rilevati, non introducono particolari interferenze con il sistema. L'impatto è da considerarsi modesto. La strada ha scavi limitati (Hmax 3,50 m nei pressi di Olmedo ) e si sviluppa prevalentemente in rilevato. Pertanto, possono creare interferenze con la falda esclusivamente le fondazioni delle opere d'arte su i principali corsi d'acqua;
- al fine di mitigare l'impatto paesaggistico dell'opera sono stati previsti interventi di rinaturazione e interventi di ingegneria naturalistica lungo il tracciato ed in particolare nelle aree di svincolo. Sono, altresì, previste misure di contenimento dell'inquinamento acustico passivo attraverso l'uso di barriere acustiche artificiali dislocate in prossimità dei ricettori sensibili individuati in fase di valutazione e riportati negli allegati progettuali. Con l'uso delle barriere fono-assorbenti, documentate nello studio di impatto ambientale, e dagli esiti delle simulazioni è stata osservata una diminuzione presso i ricettori interessati di circa 10 dbA, riportando il rumore a valori intorno ai 40-45 dbA;
- le possibili emissioni dovute al traffico futuro non determinano alcuno scenario di rischio e le previsioni stimano tutti i parametri sensibilmente al di sotto dei valori di soglia. Le condizioni atmosferiche registrate nell'area evidenziano, inoltre, la frequente presenza di lievi venti che concorrono ad evitare locali ristagni di emissioni comunque contenute;



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

**CONSIDERATA** la nota n. 21630 della Regione Sardegna del 16 luglio 2002, pervenuta il 27 agosto 2002, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*“ il computo metrico estimativo generale del progetto in esame riporti appositi capitoli di spesa dedicati alla esecuzione di tutte le prescrizioni individuate dallo studio di impatto ambientale al fine di garantire una maggiore compatibilità ambientale dell'intervento in parola sia nell'area a contorno sia nell'area vasta interessata dalla realizzazione dello stesso nelle tre fasi che la caratterizzano e cioè ante, itinere e post- operam;*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/9565/2003, del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 marzo 2003, pervenuto in data 17 marzo 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*con apposita istanza, l'ANAS – Compartimento della Viabilità per la Sardegna, con sede a Cagliari - Via Dante, 23, con nota prot. n. 9419 del 20 marzo 2001, qui pervenuta in data 26/03/2001, ed acquisita agli atti con prot. n. ST/407/8689, ha richiesto ai sensi dell'art. 6 della legge 8/7/1986 n. 349, la pronuncia di compatibilità ambientale della nuova SS. n. 291 “Della Nurra” – collegamento veloce tra Sassari, Alghero e l'aeroporto di Fertilia.*

*Il progetto in questione prevede la realizzazione dell'opera stradale con una sezione del tipo III°, secondo le istruzioni C.N.R., per la strada principale con l'aggiunta di collegamenti per l'accesso a tutta la viabilità minore. La lunghezza dell'intervento è di Km. 43,3. I comuni interessati sono: Sassari, Alghero e Olmedo.*

*Nel merito si esprime quanto segue:*

- *La Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Sassari e Nuoro con nota prot. n. 7677 del 20/04/2001, qui pervenuta in data 17/05/2001 ed acquisita agli atti con prot. N. ST/407/282, ha comunicato che il progetto in questione non può essere approvato in quanto necessita di parziale rielaborazione e di integrazione secondo quanto di seguito specificato;*
- *Successivamente questa Direzione Generale con nota ministeriale prot. n. ST/407/7698/2001 del 17/07/2001, ha richiesto tramite il Ministero dell'Ambiente di acquisire la documentazione integrativa richiesta dalla Soprintendenza di Sassari con la nota di cui sopra;*
- *Con nota prot. n. 11172/VIA/A.0.13.G. del 22/10/2001 il Ministero dell'Ambiente – Servizio VIA ha richiesto all'ANAS di Cagliari ulteriori approfondimenti in merito alla documentazione prodotta;*
- *Con nota prot. n. 10765 del 27/02/2002 l'ANAS di Cagliari a riscontro delle integrazioni del Ministero dell'Ambiente ha richiesto ulteriori 90 gg. al fine di provvedere a tutti gli aggiornamenti progettuali concordati;*
- *Successivamente con nota prot. n. 22893 del 03/06/2002 l'ANAS di Cagliari trasmette gli*

*elaborati integrativi richiesti con le note di cui sopra;*

- *Con nota prot. n. 21630 del 16/07/2002 la Regione Autonoma della Sardegna Servizio V.I.A. – Cagliari ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in esame;*
- *In data 26/11/2002 è stato effettuato un'ulteriore sopralluogo della Commissione V.I.A. con la partecipazione delle Soprintendenze competenti per territorio;*
- *Considerato che a seguito del sopralluogo non è pervenuta a questa Direzione Generale nessuna ulteriore richiesta di documentazione integrativa, con nota prot. n. ST/407/7718 del 27/03/2003, in considerazione del sollecito del 24/02/2003 del Ministero dell'Ambiente, ha richiesto alle Soprintendenze i pareri di competenza.*

*Questo Ministero esaminati gli atti;*

*Visto le note n. 5510 del 2 maggio 2001; n. 12860 del 07/11/2001; n. 8267 del 12/07/2002; n. 2532 del 06/03/2003 della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Sassari e Nuoro;*

*Visto le note n. 3292 del 12/02/2002; n. 3510 del 03/03/2003; viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, ed in conformità di quanto comunicato dalle Soprintendenze, si ritiene di poter esprimere parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto della nuova SS. 291 "Della Nurra" – collegamento veloce tra Sassari, Alghero e l'aeroporto di Fertilia, con l'assoluto rispetto delle seguenti condizioni:*

1. *si ribadisce l'opportunità di realizzare, nella tratta Olmedo – Alghero, la separazione delle due carreggiate da una fascia di terreno spartitraffico larga almeno 5 metri da piantumare con vegetazione e specie autoctone, al fine di un migliore inserimento dell'opera nel paesaggio;*
2. *si ritiene tinteggiare le parti a vista dei manufatti in cemento armato con tonalità delle terre;*
3. *si ribadisce ancora che tutti gli interventi di mitigazione degli impatti, finalizzati ad una migliore armonizzazione dell'opera nel quadro paesistico, dovranno essere parte integrante dell'appalto e dovranno quindi essere oggetto di approfondimento nella successiva fase progettuale;*
4. *per quanto riguarda le aree archeologiche di Carchinadas e Talia in agro di Olmedo, e la Rucchetta in agro di Alghero, poiché non è stato possibile attivare i sondaggi previsti nella fase precedente dei lavori, per mancanza di disponibilità dei terreni da parte dell'ANAS, dovranno essere previsti nel progetto esecutivo sondaggi archeologici, su tutta l'estensione del tracciato, al fine di accertare l'eventuale presenza di strutture o stratigrafie di interesse archeologico da documentare;*
5. *in corso d'opera si dovrà tenere in forte considerazione l'inserimento di un betilo notificato con D.M. 3 maggio 1967, ubicato presso la cantoniera Rudas (F. 31 mapp. 2), in corrispondenza dello svincolo nella località omonima, come allegato alla nota del 12/07/2003 n. 8267 (che si allega in copia alla presente);*



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*

**preso atto che** sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata e che di seguito sinteticamente si riportano;

“ il Comitato Zonale della Nurra, preso atto della pubblicazione sul quotidiano La Nuova Sardegna del 25/03/2001, avviso al pubblico (dell'ente nazionale per le strade, compartimento A.N.A.S. viabilità per la Sardegna), relativo alla verifica di Impatto ambientale del progetto S.S. 291 della Nurra, collegamento veloce tra Sassari, Alghero e Aeroporto di Fertilia, con la presente inoltrano ricorso alla realizzazione della bretella di collegamento tra la nuova Strada Sassari – Alghero e l'Aeroporto, contestandone nettamente il tracciato, palesemente dettato da un unico interesse, non intaccare i terreni dell'Azienda Sella & Mosca.

Il fine è quello di impedire un'ulteriore frazionamento dei terreni della Nurra, per realizzare un tratto di strada parallelo ad uno già esistente, ove è possibile realizzare altre corsie senza danneggiare gli agricoltori limitrofi e, non ultimo, evitare sperperi di denaro pubblico per realizzare opere inutili.

Si fa presente, inoltre, che per la realizzazione della nuova strada, sarà necessario smantellare diversi ettari di vigneti recentemente impiantati con grandi sacrifici da parte degli agricoltori, con la stipula di mutui bancari quindicinali e con contributi della CEE.

Pertanto, si invitano i Ministeri e l'Assessorato in indirizzo, ad intervenire presso l'ENTE preposto alla progettazione, al fine di rivedere il tracciato, con l'intento di salvaguardare le nostre proprietà”.

- le osservazioni presentate sono state tenute debitamente in conto nel corso della procedura e il presente progetto è stato modificato al fine di ottemperare alle richieste e pervenire ad espressioni favorevoli di parere da parte dei soggetti interessati. In particolare, si evidenzia l'impossibilità dell'ampliamento in sede della bretella aeroportuale (lotto n.4) che è impedita dalla presenza di abitazioni contigue. Inoltre, la realizzazione della nuova bretella garantisce l'accesso ai poderi altrimenti impossibilitato dalla tipologia di infrastruttura prevista che non prevede attraversamenti a raso;
- relativamente alle contestazioni espresse dal Comitato zonale della Nurra in merito al favorire l'azienda Sella e Mosca, la soluzione definitiva proposta bilancia la sottrazione dei terreni tra la suddetta azienda e gli altri proprietari in quanto l'asse dell'arterie risulta posizionato sul confine tra le proprietà;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

## **ESPRIME**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto che prevede la realizzazione dell'opera stradale con una sezione del tipo III, secondo le istruzioni C.N.R., per la strada principale S.S. 291 “Della Nurra” collegamento veloce tra Sassari, Alghero e L'aeroporto di Fertilia da realizzarsi nei Comuni di Sassari, Alghero e Olmedo (SS) presentata dall'ANAS Compartimento della viabilità per la Sardegna **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) l'opera si intende approvata con le modifiche contenute nel progetto e nella documentazione integrativa presentata dalla Società ANAS, Compartimento della Viabilità per la Sardegna;
- b) dovrà essere predisposto un Progetto delle Vasche di Sicurezza idraulica definendone il numero, l'ubicazione e la tipologia in funzione dei corpi idrici e delle aree vulnerabili che si intende difendere (corpi idrici sensibili o di particolare valore ambientale), utilizzando per il dimensionamento delle eventuali vasche le indicazioni contenute negli Atti del Convegno "Presidi idraulici e vasche di sicurezza in ambito stradale" organizzato dal Ministero dell'Ambiente a Roma il 13 giugno 2000 e pubblicati sulla rivista "le Strade" n° 12/2000;
- c) dovrà essere definita l'ubicazione ed il numero dei passaggi per la fauna, posizionandoli in corrispondenza degli usuali corridoi di transito, corridoi da definire con apposito studio. Sulla base di tali indagini dovrà essere predisposto un progetto dei passaggi per la fauna e degli artifici per indirizzare la fauna stessa verso i passaggi e finalizzati ad evitare l'attraversamento della strada;
- d) al fine di ridurre i livelli di rumorosità:
- la pavimentazione della strada, dovrà essere realizzata in materiale fonoassorbente;
  - dovranno essere attuati gli interventi previsti nello studio di impatto ambientale per la riduzione dei livelli di rumorosità sui ricettori individuati nello studio e nella documentazione integrativa;
  - dovrà essere condotto, concordandolo con l'ARPA, un monitoraggio post operam del rumore lungo tutta la strada per valutare l'efficacia degli interventi mitigativi proposti; laddove si riscontrino ricettori per i quali i livelli di rumorosità dovessero ancora risultare non conformi alla normativa vigente, dovranno essere realizzati tutti gli interventi necessari alla mitigazione dell'inquinamento acustico;
- e) le opere di sistemazione a verde delle scarpate, di ripristino della vegetazione, di creazione di "barriere verdi" e di eventuali rimboschimento delle aree intercluse, dovranno essere eseguite utilizzando specie autoctone e/o coerenti con il paesaggio tradizionale; a fronte delle difficoltà ambientali (pedologiche e climatiche) il Progetto Esecutivo delle opere a verde dovrà essere accompagnato da uno specifico "Piano di Manutenzione delle Opere a Verde", da concordare con gli uffici regionali competenti, che preveda in particolare:
- un servizio di controllo e manutenzione della vegetazione che affronti, con logiche e modalità differenti, le esigenze gestionali dell'esercizio stradale e quelle ecologiche e paesaggistiche;
  - il divieto di uso di prodotti chimici persistenti per il trattamento e la manutenzione della vegetazione adottando per questo interventi meccanici e manuali (sfalci, tagli selettivi, potature, ecc.), ma ove fosse necessario e opportuno l'uso di prodotti chimici, si raccomanda l'uso di composti chimici a ridotta tossicità e persistenza;
  - le modalità di verifica periodica dello stato qualitativo della vegetazione inserita con gli interventi e dello sviluppo di eventuali specie infestanti, nonché le relative operazioni di controllo.

Il Capitolato Speciale d'Appalto dovrà prevedere che la vegetazione introdotta sia garantita per almeno tre stagioni vegetative successive all'impianto iniziale e all'impianto di eventuali successive sostituzioni a garanzia.



# Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

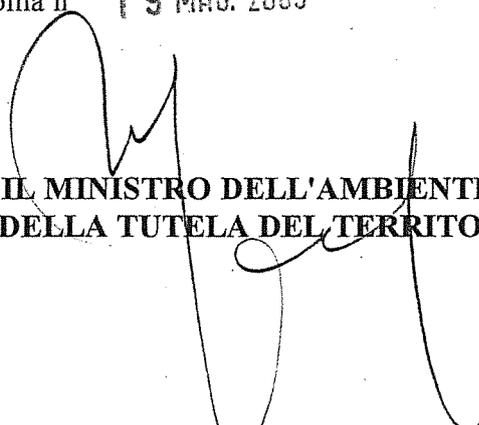
Le prescrizioni b), c), d) ed e) saranno soggette a verifica di ottemperanza dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio;

- f) dovranno essere ottemperate, altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Sardegna e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento della viabilità per la Sardegna, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER ed alla Regione Sardegna, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 19 MAG. 2003

  
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

  
IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE  
La presente copia statica composta di  
n° 5..... fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li... 30.05.2003