

Valutazione d'impatto ambientale D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

BOREAS

Ampliamento del Parco Eolico di Ulassai e Perdasdefogu nel territorio del Comune di Jerzu (NU)



PROGETTO DEFINITIVO OPERE CIVILI

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI SULLA VIABILITÀ PRINCIPALE DI ACCESSO AL PARCO EOLICO PER IL TRASPORTO DEGLI AEROGENERATORI

1	30/11/2021	Integrazioni nota prot. 9890 del 25/03/2021 del MiC	IAT	Sartec	Sartec
0	15/12/20	Emissione per procedura di VIA	IAT	Sartec	Sartec
<i>Rev.</i>	<i>Data</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Red.</i>	<i>Contr.</i>	<i>Appr.</i>



Valutazione d'impatto ambientale D.Lgs. 152/2006 e
ss.mm.ii.

BOREAS

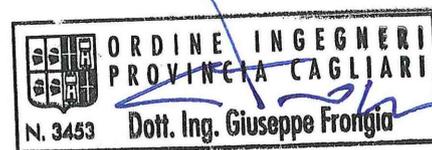
**Ampliamento del Parco Eolico di Ulassai
e Perdasdefogu nel territorio del Comune di
Jerzu (NU)**

PROGETTO DEFINITIVO OPERE CIVILI

COORDINAMENTO GENERALE:

Ing. Manolo Mulana – SARTEC – Saras Ricerche e Tecnologie

Ing. Giuseppe Frongia – I.A.T. Consulenza e progetti S.r.l.



PROGETTAZIONE:

Ing. Giuseppe Frongia (Direttore tecnico) - I.A.T. Consulenza e progetti S.r.l.

Gruppo di lavoro:

Ing. Giuseppe Frongia (Coordinatore e responsabile)

Mariano Agus

Ing. Marianna Barbarino

Ing. Enrica Batzella

Dott. Andrea Cappai

Ing. Virginia Loddo

Ing. Gianluca Melis

Ing. Emanuela Pazzola

Dott.ssa Elisa Roych

Ing. Giuseppe Serpi

Ing. Emanuela Spiga

Ing. Francesco Schirru

Collaborazioni specialistiche:

Verifiche strutturali: Ing. Gianfranco Corda

Aspetti archeologici: Dott. Matteo Tatti

Integrazioni Boreas - Ampliamento Parco Eolico di Ulassai e Perdasdefogu nel territorio di Jerzu (NU) - Dicembre 2021

Aspetti geologici e geotecnici: Dott. Geol. Alessandro Miele / Dott. Geol. Mauro Pompei e Dott.ssa Geologa Francesca Lobina

Aspetti floristico-vegetazionali: Dott. Mauro Casti / Dott. Fabio Schirru

Aspetti pedologici ed uso del suolo: Dott. Marco Cocco

Rumore: Dott. Francesco Perria – Ing. Manuela Melis

Studio previsionale per la valutazione delle interferenze con le telecomunicazioni– Prof. Ing. Giuseppe Mazarella – Ing. Emilio Ghiani

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE	8
2	DESCRIZIONE DEL PERCORSO STRADALE DI ACCESSO AL PARCO EOLICO	9
3	INTERVENTI DI LOCALE ADEGUAMENTO DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE DI ACCESSO AL PARCO EOLICO DI ULASSAI.....	12
3.1	PREMESSA	12
3.2	SEGNALAZIONE OB.1.....	18
3.2.1	<i>Localizzazione.....</i>	<i>18</i>
3.2.2	<i>Inquadramento vincolistico.....</i>	<i>18</i>
3.2.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire.....</i>	<i>19</i>
3.2.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili.....</i>	<i>19</i>
3.2.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili.....</i>	<i>19</i>
3.3	SEGNALAZIONE OB.2.....	20
3.3.1	<i>Localizzazione.....</i>	<i>20</i>
3.3.2	<i>Inquadramento vincolistico.....</i>	<i>20</i>
3.3.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire.....</i>	<i>21</i>
3.3.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili.....</i>	<i>21</i>
3.3.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili.....</i>	<i>21</i>
3.4	SEGNALAZIONE OB.3.....	22
3.4.1	<i>Localizzazione.....</i>	<i>22</i>
3.4.2	<i>Inquadramento vincolistico.....</i>	<i>22</i>
3.4.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire.....</i>	<i>23</i>
3.4.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili.....</i>	<i>23</i>
3.4.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili.....</i>	<i>23</i>
3.5	SEGNALAZIONE OB.4.....	24
3.5.1	<i>Localizzazione.....</i>	<i>24</i>
3.5.2	<i>Inquadramento vincolistico.....</i>	<i>25</i>
3.5.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire.....</i>	<i>25</i>
3.5.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili.....</i>	<i>25</i>
3.5.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili.....</i>	<i>25</i>
3.6	SEGNALAZIONE OB.5.....	26
3.6.1	<i>Localizzazione.....</i>	<i>26</i>
3.6.2	<i>Inquadramento vincolistico.....</i>	<i>26</i>
3.6.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire.....</i>	<i>27</i>
3.6.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili.....</i>	<i>27</i>
3.6.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili.....</i>	<i>27</i>
3.7	SEGNALAZIONE OB.6.....	28
3.7.1	<i>Localizzazione.....</i>	<i>28</i>
3.7.2	<i>Inquadramento vincolistico.....</i>	<i>29</i>
3.7.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire.....</i>	<i>29</i>
3.7.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili.....</i>	<i>29</i>
3.7.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili.....</i>	<i>29</i>
3.8	SEGNALAZIONE OB.7.....	30
3.8.1	<i>Localizzazione.....</i>	<i>30</i>
3.8.2	<i>Inquadramento vincolistico.....</i>	<i>31</i>
3.8.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire.....</i>	<i>31</i>

3.8.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	31
3.8.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	31
3.9	SEGNALAZIONE OB.8	32
3.9.1	<i>Localizzazione</i>	32
3.9.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	32
3.9.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	33
3.9.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	33
3.9.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	33
3.10	SEGNALAZIONE OB.9	34
3.10.1	<i>Localizzazione</i>	34
3.10.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	34
3.10.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	35
3.10.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	35
3.10.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	35
3.11	SEGNALAZIONE OB.10	36
3.11.1	<i>Localizzazione</i>	36
3.11.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	36
3.11.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	37
3.11.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	37
3.11.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	37
3.12	SEGNALAZIONE OB.11	38
3.12.1	<i>Localizzazione</i>	38
3.12.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	39
3.12.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	39
3.12.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	39
3.12.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	39
3.13	SEGNALAZIONE OB.12	40
3.13.1	<i>Localizzazione</i>	40
3.13.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	41
3.13.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	41
3.13.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	41
3.13.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	41
3.14	SEGNALAZIONE OB.13	42
3.14.1	<i>Localizzazione</i>	42
3.14.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	43
3.14.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	43
3.14.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	43
3.14.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	43
3.15	SEGNALAZIONI OB.14	44
3.15.1	<i>Localizzazione</i>	44
3.15.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	44
3.15.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	45
3.15.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	45
3.15.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	45
3.16	SEGNALAZIONI OB.15	46
3.16.1	<i>Localizzazione</i>	46
3.16.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	47
3.16.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	47
3.16.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	47
3.16.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	47
3.17	SEGNALAZIONI OB.16	48
3.17.1	<i>Localizzazione</i>	48

3.17.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	49
3.17.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	49
3.17.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	49
3.17.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	49
3.18	SEGNALAZIONE OB.17.....	50
3.18.1	<i>Localizzazione</i>	50
3.18.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	51
3.18.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	51
3.18.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	51
3.18.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	51
3.19	SEGNALAZIONE OB.18.....	52
3.19.1	<i>Localizzazione</i>	52
3.19.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	53
3.19.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	53
3.19.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	53
3.19.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	53
3.20	SEGNALAZIONE OB.19.....	54
3.20.1	<i>Localizzazione</i>	54
3.20.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	55
3.20.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	55
3.20.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	55
3.20.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	55
3.21	SEGNALAZIONE OB.20.....	56
3.21.1	<i>Localizzazione</i>	56
3.21.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	57
3.21.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	57
3.21.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	57
3.21.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	57
3.22	SEGNALAZIONE OB.21.....	58
3.22.1	<i>Localizzazione</i>	58
3.22.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	59
3.22.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	59
3.22.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	59
3.22.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	59
3.23	SEGNALAZIONE OB.22.....	60
3.23.1	<i>Localizzazione</i>	60
3.23.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	60
3.23.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	61
3.23.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	61
3.23.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	61
3.24	SEGNALAZIONE OB.23.....	62
3.24.1	<i>Localizzazione</i>	62
3.24.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	63
3.24.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	63
3.24.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	63
3.24.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	63
3.25	SEGNALAZIONE OB.24.....	64
3.25.1	<i>Localizzazione</i>	64
3.25.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	65
3.25.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	65
3.25.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	65
3.25.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	65

Integrazioni Boreas - Ampliamento Parco Eolico di Ulassai e Perdasdefogu nel territorio di Jerzu (NU) - Dicembre 2021

3.26	SEGNALAZIONE OB.25.....	66
3.26.1	<i>Localizzazione</i>	66
3.26.2	<i>Inquadramento vincolistico</i>	67
3.26.3	<i>Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire</i>	67
3.26.4	<i>Principali implicazioni ambientali prevedibili</i>	67
3.26.5	<i>Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili</i>	67

1 INTRODUZIONE

La presente relazione, integrata e aggiornata con le richieste contenute nella nota prot. 9890 del 25/03/2021 del Ministero della Cultura Servizio V, fa parte integrante del progetto definitivo del Parco eolico denominato “BOREAS”, di ampliamento dell’impianto eolico di Ulassai e Perdasdefogu di titolarità della Sardeolica S.r.l., e descrive le caratteristiche tecniche degli interventi previsti lungo il tracciato stradale di collegamento tra lo scalo portuale di Tortoli – Arbatax ed il sito di progetto individuabile tra le località di *Baccu Is Piras* a sud e *Genna su Ludu* a nord, nel territorio di Jerzu. Nello specifico, quanto segue prenderà in esame le segnalazioni della ditta incaricata dei trasporti della componentistica delle macchine eoliche, individuate all’interno di specifico report, allegato all’istanza di VIA del progetto (Elaborato AM-RTC10015).

Il documento, riporterà schematicamente le seguenti informazioni per ciascuna segnalazione:

- localizzazione;
- inquadramento vincolistico;
- caratteristiche delle lavorazioni da eseguire;
- principali implicazioni ambientali prevedibili;
- principali implicazioni paesaggistiche prevedibili (inserite in ossequio alle richieste di chiarimenti e integrazioni contenute nella nota prot. 9890 del 25/03/2021 del Ministero della Cultura Servizio V)

Laddove opportuno, la presente relazione è corredata da documentazione fotografica, schemi grafici e cartografici utili per una corretta interpretazione del documento.

Per le sopraesposte finalità descrittive, quanto segue farà riferimento alla medesima nomenclatura delle segnalazioni indicata dalla ditta di trasporto.

Nel rimandare alle pagine seguenti per una più dettagliata descrizione dei sistemi di trasporto che saranno prevedibilmente impiegati, si evidenzia fin d’ora come la Società Sardeolica, in accordo con il trasportatore, abbia positivamente verificato la fattibilità di utilizzo di tecnologie innovative in grado di limitare a minimo le esigenze di locale adeguamento del percorso di accesso al sito dell’impianto eolico.

2 DESCRIZIONE DEL PERCORSO STRADALE DI ACCESSO AL PARCO EOLICO

L'itinerario seguito dai mezzi speciali di trasporto della componentistica degli aerogeneratori (cfr. Elaborato AM-RTC10015 – Report dei trasporti speciali) avrà una lunghezza indicativa di circa 60 km e si svilupperà prevalentemente lungo la S.S. 125 “Orientale Sarda”, per poi proseguire lungo la SP “ex Strada Militare” in direzione Perdasdefogu e giungere in area di impianto attraverso l'esistente viabilità locale di accesso al parco eolico dal versante meridionale. L'accesso alle postazioni eoliche per il montaggio degli aerogeneratori è previsto dalla S.P. 13 sulla quale si innesteranno le piste asservite alle piazzole di macchina (in prevalenza ricavate attraverso adeguamento di strade esistenti e, limitatamente alla postazione J01, di nuova realizzazione), secondo quanto previsto in progetto.

Il percorso stradale individuato presenta generali caratteristiche di idoneità per le finalità di trasporto delle nuove macchine eoliche, trattandosi di viabilità principale (prevalentemente di livello statale o provinciale) in buone condizioni di efficienza e priva di ostacoli fisici (p.e. sottopassi / cavalcavia) in relazione agli ingombri dei convogli speciali.

Le soluzioni operative previste dal trasportatore dei nuovi aerogeneratori (riferibili dimensionalmente al modello Vestas V162), di seguito più dettagliatamente esaminate, consentiranno inoltre di minimizzare le interferenze con l'unico centro urbano attraversato, riferibile all'abitato di Tortolì, nonché con gli ambienti a maggior grado di naturalità.

La Figura 1 illustra l'andamento planimetrico del percorso, ricadente, sotto il profilo amministrativo, nei seguenti comuni: Barisardo, Cardedu, Ilbono, Jerzu, Lanusei, Osini, Perdasdefogu, Tertenia, Tortolì e Ulassai. Peraltro, le segnalazioni del trasportatore per le quali è richiesto un effettivo intervento di adeguamento stradale, avente carattere temporaneo, saranno limitate a situazioni puntuali ricadenti nei territori dei comuni di Barisardo, Jerzu, Perdasdefogu, Tertenia, Tortolì, Ulassai (Tabella 1).

Tabella 1 – Segnalazioni del trasportatore per le quali è richiesto un preventivo intervento di

adeguamento (rif. Elaborato AM-RTC10015)

Segnalazione	Comune	Interventi
OB.1	Tortolì	Nessun intervento
OB.2	Tortolì	Nessun intervento
OB.3	Tortolì	Nessun intervento
OB.4	Tortolì	Livellamento rotonda stradale
OB.5	Tortolì	Allargamento viabilità tramite adeguamento banchina e taglio di vegetazione a bordo strada
OB.6	Tortolì	Eliminazione tratto di spartitraffico per 8 m
OB.7	Tortolì	Nessun intervento
OB.8	Barisardo	Livellamento isola stradale e rimozione cartelli stradali
OB.9	Barisardo	Rimozione cartelli stradali
OB.10	Barisardo	Rimozione cartelli stradali e livellamento rotonda
OB.11	Tertenia	Rimozione cartelli stradali
OB.12	Tertenia	Rimozione cavo aereo
OB.13	Tertenia	Rimozione cavo aereo
OB.14	Tertenia	Rimozione cavo aereo e livellamento area di passaggio
OB.15	Tertenia	Livellamento isola stradale e rimozione cartelli stradali
OB.16	Perdasdefogu	Nessun intervento
OB.17	Ulassai	Allargamento strada di 5 m e rimozione guard rail
OB.18	Ulassai	Creazione accesso al sito
OB.19	Jerzu	Creazione accesso al sito
OB.20	Jerzu	Creazione accesso al sito
OB.21	Jerzu	Creazione zona di inversione di 50 m
OB.22	Jerzu	Creazione accesso al sito
OB.23	Jerzu	Creazione accesso al sito
OB.24	Jerzu	Creazione accesso al sito
OB.25	Ulassai	Creazione accesso al sito

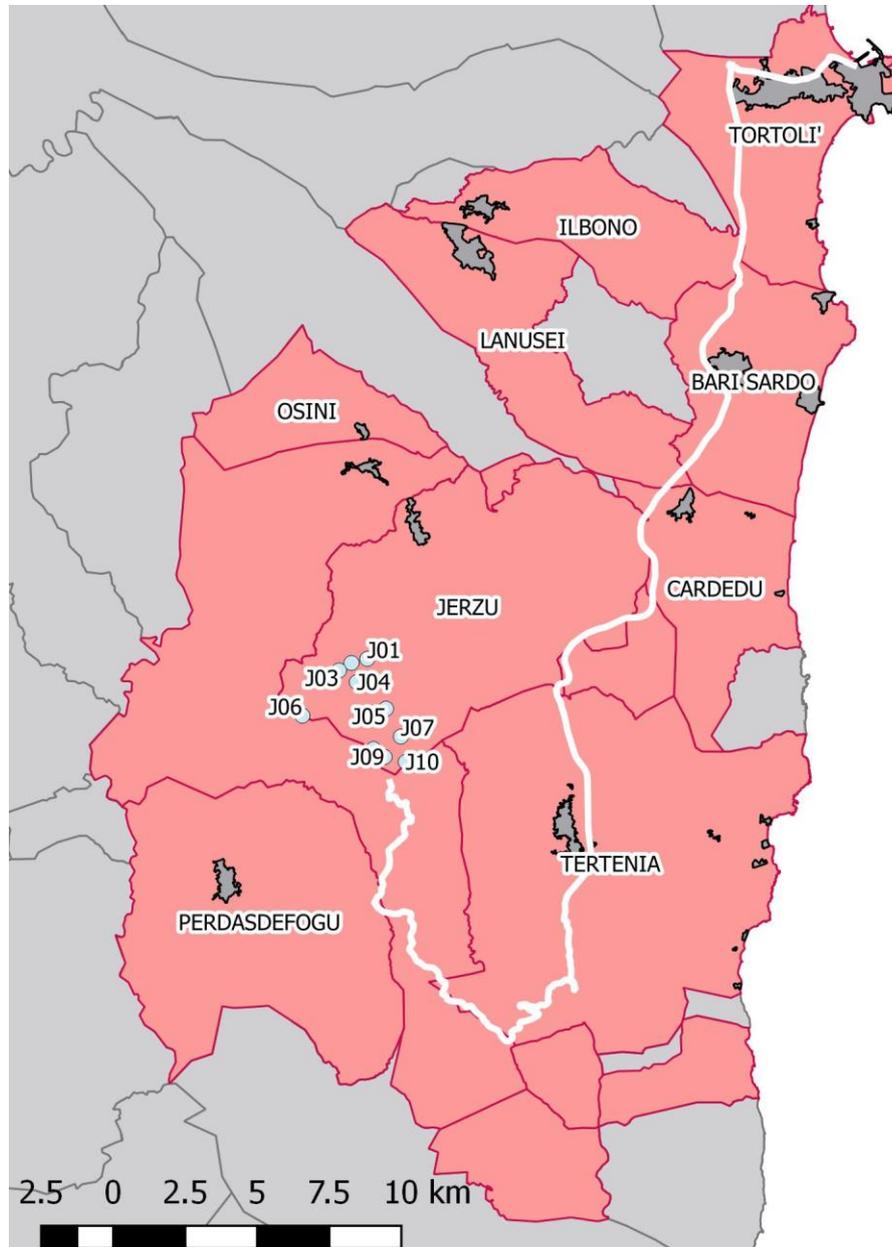


Figura 1 - Tracciato stradale ipotizzato per il trasporto dei componenti degli aerogeneratori dal porto di Tortoli – Arbatax al sito del parco eolico di Ulassai e Perdasdefogu– In rosa le pertinenze amministrative dei comuni interessati dal percorso

3 INTERVENTI DI LOCALE ADEGUAMENTO DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE DI ACCESSO AL PARCO EOLICO DI ULASSAI

3.1 Premessa

Sulla base delle ricognizioni operate da trasportatore specializzato lungo il percorso viario prescelto (Elaborato AM-RTC10015) è emersa la necessità di procedere, in corrispondenza della viabilità di accesso al parco eolico, all'esecuzione di alcuni interventi puntuali finalizzati a favorire il transito dei convogli speciali, secondo le modalità più oltre illustrate.

È previsto l'impiego di soluzioni innovative per il trasporto degli elementi di maggiore lunghezza, ossia le pale degli aerogeneratori. Tali soluzioni, in grado di assicurare un appropriato contenimento delle esigenze di nuovi adeguamenti stradali, prevedono l'impiego di mezzi a geometria variabile provvisti del cosiddetto dispositivo di "alza pala". La pala, infatti, adeguatamente incastrata in un apposito mozzo solidale con il mezzo, può essere alzata ed abbassata secondo necessità riducendo di fatto la lunghezza del carico di oltre il 50% (Figura 2).

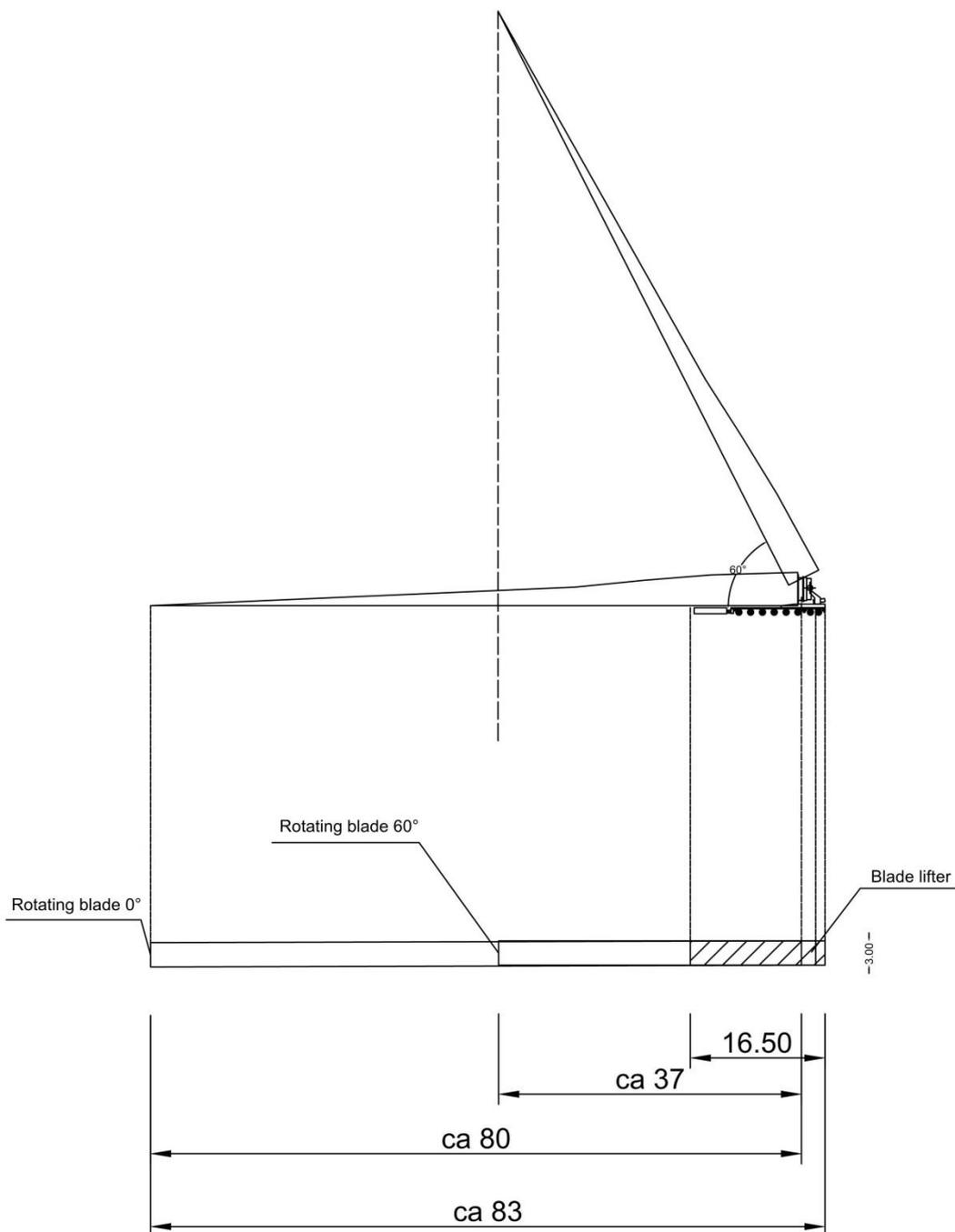


Figura 2 – Principali parametri dimensionali della soluzione di trasporto con “alza pala” riferita alla pala della turbina modello Vestas V162

Tali caratteristiche consentono il superamento di ostacoli laterali, tipicamente aventi altezza dell'ordine di qualche metro.

Il mezzo speciale può essere rimorchiato con una motrice ovvero può autonomamente viaggiare, essendo dotato di motore proprio e comando a distanza per il suo controllo. Il raggio di curvatura

Integrazioni Boreas - Ampliamento Parco Eolico di Ulassai e Perdasdefogu nel territorio di Jerzu (NU) - Dicembre 2021

minima orizzontale superabile è, inoltre, minimizzato dalla possibilità di sterzare indipendentemente ogni coppia di ruote. Di seguito si riportano alcune immagini esplicative delle modalità di funzionamento del sistema.

Integrazioni Boreas - Ampliamento Parco Eolico di Ulassai e Perdasdefogu nel territorio di Jerzu (NU) - Dicembre 2021



Figura 3 – Mezzo con dispositivo “alza pala” a trazione propria in un contesto di strada rurale

Integrazioni Boreas - Ampliamento Parco Eolico di Ulassai e Perdasdefogu nel territorio di Jerzu (NU) - Dicembre 2021



Figura 4 - Mezzo con dispositivo “alza pala” trainato da motrice: in alto su strada rurale e vegetazione arborea a bordo strada; in basso, in corrispondenza di un tornante su viabilità principale

L'adozione di tali soluzioni di trasporto non richiederà interventi invasivi sotto il profilo ambientale.

Come descritto di seguito, infatti, trattasi principalmente di limitate e temporanee operazioni di rimozione di cordoli stradali / aiuole spartitraffico, segnaletica stradale o componenti tecnologiche (p.e. cavi elettrici) costituenti un ostacolo al regolare passaggio dei mezzi speciali in relazione all'ingombro assunto dai veicoli nelle previste condizioni di carico. La locale potatura della vegetazione arborea o arbustiva a bordo strada sarà realizzata, ove possibile, mantenendo intatte le parti basali dei rami al fine di favorire la naturale ripresa delle piante.

Le caratteristiche dei predetti interventi sono di seguito descritte facendo riferimento alla codifica delle segnalazioni contenute nel report elaborato dalla ditta di trasporto (Elaborato AM-RTC10015).

3.2 Segnalazione OB.1

3.2.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tortoli	
Località:	Porto di Arbatax	
Coordinat e Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.559.550	4.420.962

3.2.2 Inquadramento vincolistico

- Territori costieri compresi in una fascia di 300 m dalla linea di battigia (art. 142 D.Lgs

42/2004 ss.mm.ii.);

- Fascia costiera cartografata dal PPR (artt. 8,17,18,19,20 N.T.A. PPR);
- Fascia di rispetto di 300 m dalle zone umide costiere (artt 8,17,18 N.T.A. PPR);
- Aree di attenzione per la presenza di chiroterofauna (buffer 5 km) (D.G.R. 40/11 del 07/08/2015);
- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1.

3.2.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione si riferisce all'uscita dal compendio portuale di Arbatax. Si tratta di un'estesa area pavimentata e sgombra da ostacoli dove non è richiesta alcuna lavorazione specifica se non il rispetto di alcune raccomandazioni: si necessita di una carreggiata con una larghezza di 4,5 metri nella parte rettilinea della strada e di 6,0 metri nelle curve. I cavi, flettenti, ecc. devono superare i 6,0 m di altezza e inoltre sarà necessario uno spazio senza ostacoli, per consentire il sollevamento della lama, in prossimità dei tornanti.

3.2.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Per quanto precede non si segnala alcun potenziale effetto ambientale.

3.2.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.3 Segnalazione OB.2

3.3.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tortoli	
Località:	Porto di Arbatax	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.559.474	4.420.995

3.3.2 Inquadramento vincolistico

- Territori costieri compresi in una fascia di 300 m dalla linea di battigia (art. 142 D.Lgs 42/2004 ss.mm.ii.);
- Fascia costiera cartografata dal PPR (artt. 8,17,18,19,20 N.T.A. PPR);

- Fascia di rispetto di 300 m dalle zone umide costiere (artt 8,17,18 N.T.A. PPR);
- Aree di notevole interesse faunistico (artt. 17,18,38,39,40 N.T.A. PPR);
- Aree di attenzione per la presenza di chiroterofauna (buffer 5 km) (D.G.R. 40/11 del 07/08/2015);
- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1.

3.3.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione si riferisce alla fase di uscita dal porto di Arbatax. Trattandosi di una strada di adeguata larghezza e sgombra da ostacoli non è richiesta alcuna lavorazione specifica.

3.3.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Per quanto precede non si segnala alcun potenziale effetto ambientale.

3.3.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.4 Segnalazione OB.3

3.4.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tortoli	
Località:	Baccasara	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.557.721	4.420.471

3.4.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia costiera cartografata dal PPR (artt. 8,17,18,19,20 N.T.A. PPR);
- Fascia di rispetto di 300 m dalle zone umide costiere (artt 8,17,18 N.T.A. PPR);

- Aree di attenzione per la presenza di chiroterofauna (buffer 5 km) (D.G.R. 40/11 del 07/08/2015);
- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1.

3.4.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

La segnalazione si riferisce alla fase di uscita dalla rotonda del compendio del porto di Arbatax, trattandosi di una strada di adeguata larghezza e sgombra da ostacoli non è richiesta alcuna lavorazione specifica.

3.4.4 Principali implicazioni ambientali prevedibili

Per quanto precede non si segnala alcun potenziale effetto ambientale.

3.4.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.5 Segnalazione OB.4

3.5.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tortoli	
Località:	Pirischedda	
Coordinat e Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.557.362	4.420.434

3.5.2 *Inquadramento vincolistico*

- Fascia costiera cartografata dal PPR (artt. 8,17,18,19,20 N.T.A. PPR);
- Zone umide costiere (artt. 8,17,18 N.T.A. PPR);
- Aree di attenzione per la presenza di chiroterofauna (buffer 5 km) (D.G.R. 40/11 del 07/08/2015);
- Area a pericolosità da frana perimetrate dal PAI – classe Hg1.

3.5.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

All'uscita dal porto di Arbatax, il transito dei convogli speciali impone l'esigenza di realizzare i seguenti interventi di carattere temporaneo in corrispondenza di una rotatoria:

- demolizione della cordonata stradale e di una parte della relativa pavimentazione in calcestruzzo della rotatoria.

Poiché il livellamento stradale risulterà necessario per l'intera fase di trasporto della componentistica delle macchine eoliche presso il sito di progetto, nel transitorio (allorquando le esigenze di trasporto non lo richiederanno) si provvederà a ristabilire l'ingombro della rotatoria attraverso l'impiego di elementi amovibili in plastica, correntemente impiegati nei cantieri stradali, nonché al posizionamento provvisorio della segnaletica rimossa.

Al termine delle fasi di trasporto si provvederà al completo ripristino del manufatto stradale ed al riposizionamento definitivo della segnaletica verticale.

3.5.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Valutati il minimo ingombro delle opere, la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore) e le caratteristiche ambientali dell'area di intervento, contraddistinta da ambiti completamente trasformati e privi di elementi di naturalità, non si segnala alcun potenziale effetto ambientale significativo.

3.5.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.6 Segnalazione OB.5

3.6.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tortoli	
Località:	Is Murdegus – Terra Semida	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.555.572	4.420.798

3.6.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia costiera cartografata dal PPR (artt. 8,17,18,19,20 N.T.A. PPR);
- Aree di attenzione per la presenza di chiroterofauna (buffer 5 km) (D.G.R. 40/11 del 07/08/2015);
- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1.

3.6.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

In corrispondenza dello svincolo tra la S.S. 125 ed il proseguimento della via Baccasara, tra le località di *Is Murdegus – Terra Semida*, l'intervento identificato dal trasportatore come OB.5 è funzionale alla corretta immissione dei mezzi (ossia con adeguato angolo di entrata) nella rampa in discesa che immette nel predetto svincolo stradale. Tale esigenza richiederà il taglio della vegetazione a bordo strada come indicato nella foto esplicativa, al fine di assicurare il transito dei convogli e, l'adeguamento dello slargo come riportato nella foto.

3.6.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

L'unico aspetto ambientale degno di nota è riferibile all'interferenza con la componente vegetale, essendo prevista l'asportazione della vegetazione. Si tratta in gran parte di canne comuni (*Arundo donax*) nonché di vegetazione erbacea nitrofila, tipica dei luoghi fortemente antropizzati e degradati.

Sulla base di tali osservazioni, e valutati il minimo ingombro delle opere, la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore), insieme alle caratteristiche ambientali dell'area di intervento, contraddistinta da ambiti completamente trasformati e privi di elementi di naturalità, non si segnala alcun potenziale effetto ambientale significativo.

3.6.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Il taglio della vegetazione a bordo strada sarà realizzato evitando, ove possibile, la rimozione delle piante, privilegiando le operazioni di potatura ed avendo cura di mantenere intatte le parti basali dei rami al fine di favorire la naturale ripresa delle piante.

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.7 Segnalazione OB.6

3.7.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tortolì	
Località:	<i>Is Murdegus – Terra Semida</i>	
Coordinat e Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.555.365	4.420.889

3.7.2 *Inquadramento vincolistico*

- Fascia costiera cartografata dal PPR (artt. 8,17,18,19,20 N.T.A. PPR);
- Aree di attenzione per la presenza di chiroterofauna (buffer 5 km) (D.G.R. 40/11 del 07/08/2015);
- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1.

3.7.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

Superata la rampa discendente che immette allo svincolo tra la strada comunale Baccasara e la S.S. 125, il tracciato indicato dal trasportatore prevede il proseguimento sulla rampa ascendente di immissione nella Strada Statale, in direzione contromano rispetto al senso di marcia convenzionale. Tale soluzione si rende obbligata in quanto le caratteristiche geometriche del percorso ordinario di innesto alla Statale non sono idonee al transito dei mezzi speciali; ciò con particolare riferimento all'altezza insufficiente del cavalcavia.

L'osservazione identificata dal trasportatore come OB.6 richiede l'adeguamento del cordolo spartitraffico e della relativa area delimitata facendola arretrare di 8 m come segnalato in rosso nell'immagine.

3.7.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Valutati il minimo ingombro delle opere, la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore), insieme alle caratteristiche ambientali dell'area di intervento, non si segnala alcun potenziale effetto ambientale significativo.

3.7.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Il taglio della vegetazione a bordo strada sarà realizzato evitando, ove possibile, la rimozione delle piante, privilegiando le operazioni di potatura ed avendo cura di mantenere intatte le parti basali dei rami al fine di favorire la naturale ripresa delle piante.

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.8 Segnalazione OB.7

3.8.1 Localizzazione

<p>Ripresa aerea</p>		
<p>Foto da terra</p>		
<p>Comune:</p>	<p>Tortoli</p>	
<p>Località:</p>	<p><i>Is Murdegus – Terra Semida</i></p>	
<p>Coordinat e</p>	<p>GB Est</p>	<p>GB Nord</p>
<p>Gauss Boaga</p>	<p>1.555.309</p>	<p>4.420.805</p>

3.8.2 *Inquadramento vincolistico*

- Fascia di tutela di 150 m dei corsi d'acqua cartografati dal P.P.R. (artt. 8,17,18,19,20 N.T.A. PPR);
- Fascia costiera cartografata dal PPR (artt. 8,17,18,19,20 N.T.A. PPR);
- Area a pericolosità da frana perimetrate dal PAI – classe Hg1.

3.8.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione si riferisce alla fase di ingresso all'area di traffico nella SS 125, trattandosi di una strada di adeguata larghezza e sgombra da ostacoli non è richiesta alcuna lavorazione specifica.

3.8.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Non si segnala alcun potenziale effetto ambientale significativo.

3.8.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.9 Segnalazione OB.8

3.9.1 Localizzazione

<p>Ripresa aerea</p>		
<p>Foto da terra</p>		
<p>Comune:</p>	<p>Barisardo</p>	
<p>Località:</p>	<p><i>Perda Lidas</i></p>	
<p>Coordinate Gauss Boaga</p>	<p>GB Est</p>	<p>GB Nord</p>
	<p>1.555.393</p>	<p>4.413.102</p>

3.9.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia di rispetto di 150 m dai corsi d'acqua cartografati dal PPR (artt. 8,17,18 N.T.A.)

PPR);

3.9.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

In corrispondenza dell'uscita dei mezzi dalla S.S. 125 e dell'entrata nella strada comunale Sa Mardona sarà necessario rendere parzialmente carrabile un'isola spartitraffico al fine di conferire dimensioni adeguate alla carreggiata ed al raggio di curvatura dell'innesto stradale per le predette finalità di trasporto.

Con tali finalità si procederà:

- alla rimozione della segnaletica verticale (n°2 cartello);
- alla demolizione della cordonata stradale, al livellamento del terreno;
- al posizionamento provvisorio della segnaletica verticale asportata e delle necessarie segnalazioni di cantiere.

Al termine delle fasi di trasporto si procederà al completo ripristino del manufatto stradale.

3.9.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Valutati il minimo ingombro delle opere, la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore), non si segnala alcun potenziale effetto ambientale significativo.

3.9.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Valutati il minimo ingombro delle opere, la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore) e le caratteristiche ambientali del sito di intervento, contraddistinto da ambiti completamente trasformati e privi di elementi di naturalità, non si segnala alcun potenziale effetto paesaggistico significativo.

3.10 Segnalazione OB.9

3.10.1 Localizzazione

<p>Ripresa aerea</p>		
<p>Foto da terra</p>		
<p>Comune:</p>	<p>Barisardo</p>	
<p>Località:</p>	<p>Perda Lidas</p>	
<p>Coordinate Gauss Boaga</p>	<p>GB Est</p>	<p>GB Nord</p>
	<p>1.555.306</p>	<p>4.413.102</p>

3.10.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia di rispetto di 150 m dai corsi d'acqua cartografati dal PPR (artt. 8,17,18 N.T.A. PPR);

3.10.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

In corrispondenza dell'entrata nella strada comunale Sa Mardona si renderà necessario rimuovere alcuni cartelli stradali verticali.

Con tali finalità si procederà:

- alla rimozione della segnaletica verticale (n°3 cartello);
- al posizionamento provvisorio della segnaletica verticale asportata e delle necessarie segnalazioni di cantiere.

3.10.4 Principali implicazioni ambientali prevedibili

Valutato che trattasi di opere di minima entità e durata temporale (esauribili nell'arco di poche ore), non si segnala alcun potenziale effetto ambientale significativo.

3.10.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Per le medesime considerazioni riportate al punto precedente, non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.11 Segnalazione OB.10

3.11.1 Localizzazione

<p>Ripresa aerea</p>		
<p>Foto da terra</p>		
<p>Comune:</p>	<p>Barisardo</p>	
<p>Località:</p>	<p>Perda Lidas</p>	
<p>Coordinate Gauss Boaga</p>	<p>GB Est</p>	<p>GB Nord</p>
	<p>1.555.308</p>	<p>4.413.107</p>

3.11.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia di rispetto di 150 m dai corsi d'acqua cartografati dal PPR (artt. 8,17,18 N.T.A.)

PPR);

3.11.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

All'uscita della rotonda per l'immissione nella strada comunale Sa Mardona, il transito dei convogli speciali impone l'esigenza di realizzare i seguenti interventi di carattere temporaneo:

- rimozione di segnaletica verticale (n. 1 cartello);
- demolizione della cordonata stradale e della relativa pavimentazione in calcestruzzo della rotatoria al fine di permettere ai mezzi di proseguire in una traiettoria rettilinea.

Poiché il livellamento stradale risulterà necessario per l'intera fase di trasporto della componentistica delle macchine eoliche presso il sito di progetto, nel transitorio (allorquando le esigenze di trasporto non lo richiederanno) si provvederà a ristabilire l'ingombro della rotatoria attraverso l'impiego di elementi amovibili in plastica, correntemente impiegati nei cantieri stradali, nonché al posizionamento provvisorio della segnaletica rimossa.

Al termine delle fasi di trasporto si provvederà al completo ripristino del manufatto stradale ed al riposizionamento definitivo della segnaletica verticale.

3.11.4 Principali implicazioni ambientali prevedibili

Valutati la modesta entità delle opere e la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore), non si segnala alcun potenziale effetto ambientale significativo.

3.11.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Per le medesime considerazioni riportate al punto precedente, non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.12 Segnalazione OB.11

3.12.1 Localizzazione

<p>Ripresa aerea</p>		
<p>Foto da terra</p>		
<p>Comune:</p>	<p>Tertenia</p>	
<p>Località:</p>	<p><i>Marragi</i></p>	
<p>Coordinate Gauss Boaga</p>	<p>GB Est</p>	<p>GB Nord</p>
	<p>1.549.608</p>	<p>4.392.104</p>

3.12.2 Inquadramento vincolistico

- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1;

3.12.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

La segnalazione OB.11 si riferisce all'eliminazione della cartellonistica di cantiere (n° 2 cartelli) e non (n° 2 cartelli) presente in prossimità dell'area di svolta.

Si provvederà al posizionamento provvisorio della segnaletica verticale asportata e delle necessarie segnalazioni di cantiere.

Al termine delle fasi di trasporto si provvederà al completo ripristino del manufatto stradale ed al riposizionamento definitivo della segnaletica verticale

3.12.4 Principali implicazioni ambientali prevedibili

Valutati il minimo ingombro delle opere, la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore) e le caratteristiche ambientali dell'area di intervento, contraddistinta da ambiti completamente trasformati e privi di elementi di naturalità, non si segnala alcun potenziale effetto ambientale significativo.

3.12.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Non si rinvencono significative implicazioni dal punto di vista paesaggistico a seguito della realizzazione dell'intervento.

3.13 Segnalazione OB.12

3.13.1 Localizzazione

<p>Ripresa aerea</p>		
<p>Foto da terra</p>		
<p>Comune:</p>	<p>Tertenia</p>	
<p>Località:</p>	<p><i>Marragi</i></p>	
<p>Coordinate Gauss Boaga</p>	<p>GB Est 1.549.606</p>	<p>GB Nord 4.392.063</p>

3.13.2 *Inquadramento vincolistico*

- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1;

3.13.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione OB.12 si riferisce all'intervento che prevede la messa in sicurezza di cavi aerei che attraversano la carreggiata.

3.13.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Non si prevede alcun potenziale effetto ambientale significativo, valutata la minima entità degli interventi richiesti.

3.13.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.14 Segnalazione OB.13

3.14.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tertenia	
Località:	<i>Marragi</i>	
Coordinat e Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.549.514	4.391.113

3.14.2 *Inquadramento vincolistico*

- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1.

3.14.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione OB.12 si riferisce all'intervento che prevede la messa in sicurezza di cavi aerei che attraversano la carreggiata.

3.14.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Non si prevede alcun potenziale effetto ambientale significativo, valutata la minima entità degli interventi richiesti.

3.14.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.15 Segnalazioni OB.14

3.15.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tertenia	
Località:	<i>Monte Flixi</i>	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.549.906	4.388.622

3.15.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia di rispetto di 150m dai corsi d'acqua (art. 142 D.Lgs 42/2004 ss.mm.ii.);

- Aree Seminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR);
- Area a pericolosità idraulica perimetrata dal PAI – classe Hi1;
- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1.

3.15.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

Nel tratto in uscita dalla SS125 e in ingresso alla Strada Militare ai piedi della propaggine orientale del monte Filixi, il transito dei convogli speciali impone l'esigenza di realizzare i seguenti interventi di carattere temporaneo in corrispondenza di un'isola laterale alla strada:

- rimozione di segnaletica verticale;
- demolizione della cordonata stradale e livellazione della relativa pavimentazione in terra dell'isola.

Si provvederà al riposizionamento provvisorio della segnaletica verticale.

Al termine delle fasi di trasporto si provvederà al completo ripristino del manufatto stradale ed al riposizionamento definitivo della segnaletica verticale.

3.15.4 .Principali implicazioni ambientali prevedibili

Per quanto espresso sopra non si segnala alcun effetto ambientale potenzialmente significativo.

3.15.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Valutati il minimo ingombro delle opere, la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore) e le caratteristiche ambientali del sito di intervento, contraddistinto da ambiti completamente trasformati e privi di elementi di naturalità, non si segnala alcun potenziale effetto paesaggistico significativo.

3.16 Segnalazioni OB.15

3.16.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Tertenia	
Località:	<i>Monte Flixi</i>	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.549.877	4.388.639

3.16.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia di rispetto di 150m dai corsi d'acqua (art. 142 D.Lgs 42/2004 ss.mm.ii.);
- Aree Seminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR);
- Area a pericolosità idraulica perimetrata dal PAI – classe Hi1;
- Area a pericolosità da frana perimetrata dal PAI – classe Hg1.

3.16.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

Nel tratto in ingresso alla ex Strada Militare ai piedi della propaggine orientale del monte Filixi, il transito dei convogli speciali impone l'esigenza di realizzare i seguenti interventi di carattere temporaneo in corrispondenza di un'isola spartitraffico:

- rimozione di segnaletica verticale (n. 1 cartello);
- demolizione della cordonata stradale e livellazione della relativa pavimentazione in terra dell'isola.

Si provvederà al riposizionamento provvisorio della segnaletica verticale.

Al termine delle fasi di trasporto si provvederà al completo ripristino del manufatto stradale ed al riposizionamento definitivo della segnaletica verticale.

3.16.4 Principali implicazioni ambientali prevedibili

Per quanto espresso nei punti precedenti non si segnala alcun effetto ambientale potenzialmente significativo.

3.16.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Valutati il minimo ingombro delle opere, la minima durata temporale delle lavorazioni (esauribili nell'arco di poche ore) e le caratteristiche ambientali del sito di intervento, contraddistinto da ambiti completamente trasformati e privi di elementi di naturalità, non si segnala alcun potenziale effetto paesaggistico significativo.

3.17 Segnalazioni OB.16

3.17.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Perdasdefogu	
Località:	Serra Is Arangius	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.543.273	4.391.359

3.17.2 *Inquadramento vincolistico*

- Aree Naturali e Subnaturali (artt. 22,23,24 N.T.A. PPR).

3.17.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione OB.16 si riferisce al punto di immissione dei convogli, dalla SP “ex Strada Militare” nel tratto di strada sterrata in località *Serra Is Arangius* che conduce, accedendo da sud, al sito del parco eolico di Ulassai e Perdasdefogu.

Il report del trasportatore segnala l’opportunità che per la suddetta viabilità siano rispettati i requisiti richiesti per il fondo stradale indicati dal costruttore degli aerogeneratori.

Trattandosi di una viabilità utilizzata per le medesime finalità di trasporto anche nell’ambito della costruzione del progetto di ampliamento del parco eolico denominato Maistu, le condizioni del fondo stradale risultano già idonee alle finalità richieste dal trasportatore potendosi prevedere, laddove necessario, solo eventuali interventi di manutenzione ordinaria per ripristinare buche o avvallamenti.

3.17.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Per quanto espresso nei punti precedenti non si segnala alcun effetto paesaggistico potenzialmente significativo.

3.17.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell’intervento..

3.18 Segnalazione OB.17

3.18.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Ulassai	
Località:	<i>Martinargiu</i>	
Coordinat e Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.543.453	4.395.327

3.18.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia di rispetto di 150 m dai corsi d'acqua cartografati dal PPR (artt. 8,17,18 N.T.A. PPR);
- AreeSeminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR);
- Vincolo Idrogeologico ex RD 3267/23.

3.18.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

L'osservazione OB.17 si riferisce all'immissione della viabilità locale sterrata, con accesso da sud sulla SP "ex Strada Militare", sulla SP13 "Perdasdefogu-Jerzu".

Al fine di consentire la manovra di svolta dei convogli il trasportatore segnala l'opportunità di procedere all'allargamento della carreggiata di 5 m, nel tratto interno alla curva (come indicato in figura) con contestuale temporanea rimozione del *guard rail*.

In tale punto, peraltro, il terreno presenta una conformazione regolare e gli interventi previsti, di livellamento e riporto di materiale arido, saranno estremamente limitati. La superficie impegnata è valutabile in poche decine di metri quadri.

3.18.4 Principali implicazioni ambientali prevedibili

Gli effetti ambientali attesi saranno alquanto contenuti, trattandosi di interventi circoscritti e di modesta entità, su superfici contraddistinte da vegetazione arbustiva a basso grado di sviluppo.

Al fine di consentire un ottimale ripristino dei luoghi, i lavori saranno condotti secondo le seguenti modalità:

- Rimozione del suolo e suo accantonamento in loco ai fini del successivo riutilizzo per le operazioni di ripristino;
- Livellamento del terreno;
- Stesa di materiale arido di cava.

Alla conclusione delle attività di trasporto si procederà:

- alla rimozione degli inerti;
- alla stesa del terreno vegetale precedentemente accantonato al fine di consentire la rapida ripresa della vegetazione.

3.18.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Per le modalità di realizzazione dell'intervento riportate al punto precedente, non si segnalano effetti di interferenze di rilievo dal punto di vista paesaggistico conseguenti alla realizzazione dell'intervento.

3.19 Segnalazione OB.18

3.19.1 Localizzazione

<p>Ripresa aerea</p>		
<p>Foto da terra</p>		
<p>Comune:</p>	<p>Ulassai</p>	
<p>Località:</p>	<p><i>Accesso alla postazione J10</i></p>	
<p>Coordinate Gauss Boaga</p>	<p>GB Est 1.543.470</p>	<p>GB Nord 4.395.915</p>

3.19.2 Inquadramento vincolistico

- Fascia di rispetto di 150m dai corsi d'acqua (art. 142 D.Lgs 42/2004 ss.mm.ii.);
- AreeSeminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR);

3.19.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

La segnalazione OB.18 si riferisce all'ingresso, dalla SP 13, nella esistente viabilità di accesso alla postazione J10 del Parco eolico in progetto. Detta viabilità presenta attualmente una carreggiata di circa 5 metri e si sviluppa senza bruschi cambi di direzione per una lunghezza di circa 900 m fino all'area prevista per l'installazione della turbina. Il nuovo progetto stradale non prevede significative modifiche al tracciato esistente, risultando quest'ultimo sostanzialmente idoneo al trasporto della nuova turbina a meno di limitati e puntuali interventi di adeguamento o manutenzione sull'attuale viabilità.

Per la descrizione puntuale degli interventi si rimanda alla Relazione tecnica del progetto definitivo.

3.19.4 Principali implicazioni ambientali prevedibili

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.19.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.20 Segnalazione OB.19

3.20.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Jerzu	
Località:	<i>Accesso alla postazione J09</i>	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.543.078	4.396.598

3.20.2 *Inquadramento vincolistico*

- Vincolo Idrogeologico ex RD 3267/23.
- Aree Naturali e Subnaturali (artt. 22,23,24 N.T.A. PPR).

3.20.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione del trasportatore si riferisce alla sistemazione dell'accesso al percorso viario che collegherà la postazione della turbina J09, lungo circa 400 m e prevalentemente attestato sul tracciato di un esistente stradello (260 m circa). La restante porzione del percorso (130 m circa) è prevista *ex novo*, entro un'area caratterizzata da copertura arbustiva bassa a cisto.

Per la descrizione puntuale degli interventi si rimanda alla Relazione tecnica del progetto definitivo.

3.20.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

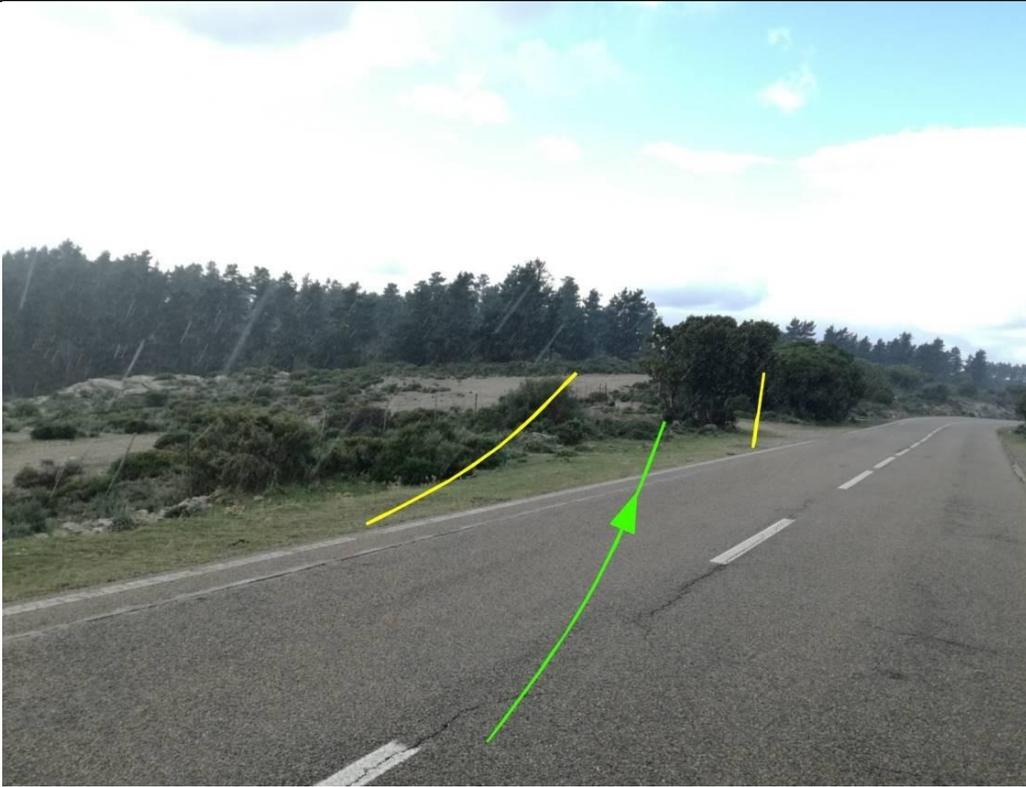
Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.20.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.21 Segnalazione OB.20

3.21.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Jerzu	
Località:	<i>Accesso alla postazione J04 – J03 – J02</i>	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.542.622	4.399.534

3.21.2 *Inquadramento vincolistico*

- Vincolo Idrogeologico ex RD 3267/23.
- Aree Seminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR).

3.21.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione si riferisce alla configurazione dell'accesso alla pista di collegamento delle nuove postazioni eoliche J02, J03 e J04, sviluppata in massima parte su tracciati viari esistenti, alcuni ricavati su fasce frangi-fuoco, correnti in parziale parallelismo con la SP 13 tra le località di *Serra Longa* e *Genna su Ludu*.

Per la descrizione puntuale degli interventi si rimanda alla Relazione tecnica del progetto definitivo.

3.21.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.21.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.22 Segnalazione OB.21

3.22.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Jerzu	
Località:	Genna su Ludu	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.542.409	4.400.581

3.22.2 *Inquadramento vincolistico*

- Vincolo Idrogeologico ex RD 3267/23;
- Aree naturali e seminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR).

3.22.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione del trasportatore OB.21 si riferisce all'esigenza di predisporre un'area di manovra temporanea della larghezza pari a circa 50 m atta a consentire l'inversione di marcia dei convogli speciali ai fini del successivo ingresso alla viabilità di collegamento delle postazioni J01, J05, J07 e J08.

L'intervento prevede l'occupazione di aree contermini al nastro stradale, già oggetto di manomissione antropica e con conformazione regolare. Gli interventi previsti, di livellamento e riporto di materiale arido, saranno pertanto limitati. La superficie complessivamente impegnata, ricondotta da un'area circolare di diametro 50 m, è valutabile in circa 2.000 m² comprensivi della sede stradale attuale.

3.22.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Gli effetti ambientali attesi saranno contenuti, trattandosi di interventi circoscritti e di modesta entità, su superfici contraddistinte da basso grado di naturalità.

Al fine di consentire un ottimale ripristino dei luoghi, i lavori saranno condotti secondo le seguenti modalità:

- Rimozione del suolo e suo accantonamento in loco ai fini del successivo riutilizzo per le operazioni di ripristino;
- Livellamento del terreno;
- Stesa di materiale arido di cava.

Alla conclusione delle attività di trasporto si procederà:

- alla rimozione degli inerti;
- alla stesa del terreno vegetale precedentemente accantonato al fine di consentire la rapida ripresa della vegetazione.

3.22.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Non si rinvennero significative implicazioni dal punto di vista paesaggistico a seguito della realizzazione dell'intervento

3.23 Segnalazione OB.22

3.23.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Jerzu	
Località:	Accesso alla postazione J01	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.542.409	4.400.367

3.23.2 Inquadramento vincolistico

- Vincolo Idrogeologico ex RD 3267/23;

- Aree naturali e seminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR);
- Aree boscate - D.lgs 227/2001 (art. 142 D.Lgs 42/2004 ss.mm.ii.).

3.23.3 Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire

La segnalazione si riferisce alla predisposizione dell'accesso alla postazione J01 per la cui descrizione puntuale si rimanda interamente alla Relazione tecnica allegata al progetto definitivo.

3.23.4 Principali implicazioni ambientali prevedibili

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.23.5 Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili

Per le medesime considerazioni riportate al punto precedente, non si rinvencono significative implicazioni dal punto di vista paesaggistico a seguito della realizzazione dell'intervento.

3.24 Segnalazione OB.23

3.24.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Jerzu	
Località:	<i>Accesso alla postazione J05</i>	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.542.987	4.398.527

3.24.2 *Inquadramento vincolistico*

- Vincolo Idrogeologico ex RD 3267/23;
- Aree naturali e Seminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR)

3.24.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione del trasportatore si riferisce alla configurazione dell'innesto con la viabilità di collegamento dell'aerogeneratore J05. Detta viabilità da adeguare, avente lunghezza pari a circa 500 m, prevede l'innesto sulla SP13, a circa 1 km a sud dell'accesso alla viabilità del cluster di aerogeneratori J02-J03-J04.

Per la descrizione puntuale degli interventi si rimanda interamente alla Relazione tecnica allegata al progetto definitivo.

3.24.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

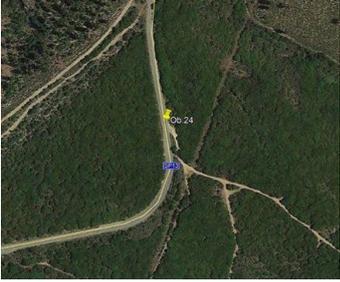
Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.24.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.25 Segnalazione OB.24

3.25.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Jerzu	
Località:	<i>Accesso alla postazione J07</i>	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.542.995	4.397.813

3.25.2 *Inquadramento vincolistico*

- Vincolo Idrogeologico ex RD 3267/23;
- Aree Naturali e Seminaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR)

3.25.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione del trasportatore si riferisce alla configurazione dell'accesso alla nuova pista di collegamento della postazione eolica J07. Detta pista si svilupperà per circa 1 km lungo un esistente stradello diramantesi dalla SP13 nei pressi della località *Covargiu*.

Per la descrizione puntuale degli interventi si rimanda interamente alla Relazione tecnica allegata al progetto definitivo.

3.25.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.25.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.26 Segnalazione OB.25

3.26.1 Localizzazione

Ripresa aerea		
Foto da terra		
Comune:	Ulassai	
Località:	Accesso alla postazione J06	
Coordinate Gauss Boaga	GB Est	GB Nord
	1.541.189	4.397.380

3.26.2 *Inquadramento vincolistico*

- Aree Naturali e subnaturali (artt. 25,26,27 N.T.A. PPR);
- Fascia di rispetto di 150 m dai corsi d'acqua cartografati dal PPR (artt. 8,17,18 N.T.A. PPR);
- Aree boscate - D.lgs 227/2001 (art. 142 D.Lgs 42/2004 ss.mm.ii.).

3.26.3 *Caratteristiche delle lavorazioni da eseguire*

La segnalazione del trasportatore si riferisce all'innesto sulla SP 13 del collegamento stradale alla postazione eolica J08. Il percorso ricavato su uno stradello esistente, della lunghezza indicativa di 570 metri, attraverserà un'area a cisteto con copertura formata da cespugli sparsi.

Per la descrizione puntuale degli interventi si rimanda interamente alla Relazione tecnica allegata al progetto definitivo.

3.26.4 *Principali implicazioni ambientali prevedibili*

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.

3.26.5 *Principali implicazioni paesaggistiche prevedibili*

Trattandosi di una segnalazione riferita alla viabilità di servizio del progetto BOREAS, si rimanda alle considerazioni e analisi contenuti nel Progetto definitivo e negli elaborati dello Studio di impatto ambientale.