



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

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

IL SEGRETARIO



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

U.prot CTVA - 2012 - 0002518 del 12/07/2012

Pratica N. ....

Prof. Mittente: .....



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

E.prot DVA - 2012 - 0017172 del 17/07/2012

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



*E/C*

**OGGETTO: Trasmissione Parere n. 988 - del 06 - luglio- 2012 - Verifica di  
assoggettabilità alla VIA art. 20 D.Lgs.152/06 e s.m.i. - S.S. Sassari -  
Olbia Tempio. Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario  
Sassari - Olbia. Lotto 2. Modifiche dello svincolo n. 2 per Ozieri.  
Proponente: Regione Sardegna - Commissario Delegato per  
l'emergenza determinatasi nel settore traffico e della mobilità nelle  
Province di Sassari e Olbia - Tempio**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007,  
per le successive azioni di competenza, della Direzione Generale si trasmette copia  
conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla  
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta  
Plenaria del 06 luglio 2012.

Il Segretario della Commissione  
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:  
Funzionario responsabile:  
CTVA-US-02\_2012-0245.DOC



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

VISTA la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale presentata dalla Regione Sardegna – Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore traffico e della mobilità nelle Province di Sassari e Olbia – Tempio in relazione alla strada statale Sassari – Olbia con nota prot. 687 in data 16.11.2011, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA/29353/2011 del 22.11.2011 concernente il progetto "S.S. Sassari – Olbia Tempio. Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia. Lotto 2. Modifiche dello svincolo n. 2 per Ozieri." da realizzarsi nel Comune di Ozieri (SS);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

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

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO l'articolo 20 del Decreto Legislativo 152/2006 e s.m.i. che dispone: "

1. Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:

a. (...omissis.);

b. inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II che possano produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente;

c. (...omissis..).

[...omissis...]

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including names like 'GAB', 'DEC', '150/07', '112/2011', and various initials such as 'C', 'A', 'B', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z'.

- S
4. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente. [...]
  5. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente (...) l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni.

[...omissis...]

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA ed al conseguente deposito del progetto e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 05.12.2011 sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana n. 283, all'albo pretorio del Comune di Ozieri e sul sito web dell'Autorità Competente e della Regione Sardegna;

**VISTA** la documentazione esaminata trasmessa dal Proponente con nota prot. 687, e assunta dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA) con prot. DVA/29353/2011 del 22.11.2011, che si compone dei seguenti elaborati:

- Documentazione amministrativa:
  - Istanza;
  - Copia dell'avviso in corso di pubblicazione sulla GURI;
  - Copia dell'Ordinanza n. 492/41 del 10.08.2011;
- Elaborati relativi al progetto stradale, così ripartiti:
  - Sezioni tipo;
  - Planimetria e profili Lotto 2;
  - Sezioni trasversali correnti;
  - Svincolo Ozieri;
  - Viabilità esistente statale ss597;
- Studio Preliminare Ambientale, così ripartiti:
  - Elaborati Generali;
  - Inquadramento Territoriale;
  - Progetto;
  - Inquadramento Ambientale;

**VISTE E CONSIDERATE** le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 s.m.i., dai soggetti di seguito elencati

- Provincia di Sassari, parere favorevole prot. 2292 del 17.01.2012, acquisito alla Direzione con prot. DVA/2012/1178 del 18.01.2012
- Comune di Ozieri, parere favorevole prot. 1099 del 17.01.2012, acquisito dalla Direzione con prot. DVA/2012/1369 del 19.01.2012;

5

VISTA la documentazione integrativa volontaria fornita dal Proponente con nota prot. n.39 del 25.01.2012, acquisita agli atti della Commissione con prot. CTVA/2012/301 del 26.01.2012, che si compone dei seguenti elaborati :

- Relazione illustrativa;
- Progetto stradale – sezioni tipo – sezioni tipo ante e post operam strada di collegamento SS N1;
- Corografia generale con indicazione aree SIC;
- Elenco elaborati;

**PRESO ATTO** che con il D.P.C.M. 12 marzo 2010 recante "*Dichiarazione dello stato d'emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia - Tempio, in relazione alla strada statale Sassari - Olbia*" con il quale è stato dichiarato emergenza fino al 31 dicembre 2011 e che tale stato di emergenza, con il D.P.C.M. 4 dicembre 2011, è stato prorogato fino al 31 dicembre 2012;

**CONSIDERATO** che l'O.P.C.M. 23 aprile 2010, n. 3869 e s.m.i. reca "*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*" è stato definito che "*i termini per l'acquisizione della valutazione di impatto ambientale sulle opere e gli interventi sono ridotti della metà. Detti termini hanno carattere essenziale e perentorio in deroga ai termini di cui al titolo III del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.*";

**PRESO ATTO** che:

- in data 01/07/2009 la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Commissario delegato per il Grande evento "Presidenza italiana del G8", con nota acquisita al prot. n. DSA-2009-17530 del 09/07/2009, ha presentato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di realizzazione della "*Nuova strada tipo B (4 corsie) Sassari - Olbia*" da realizzarsi nella provincia di Olbia-Tempio nei comuni di Olbia, Oschiri, Monti, Berchidda, Loiri-Porto San Paolo e nella provincia di Sassari nei comuni di Sassari, Ardara, Codrongianos, Florinas, Ozieri, Plaghe, Tula;
- con Decreto VIA DEC - VIA n. 60 del 24.02.2011 è stata decretata "*la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione della Nuova strada tipo B (4 corsie) Sassari – Olbia [...] nel rispetto delle condizioni e prescrizioni di seguito riportate, da ottemperare coordinando quanto richiesto dagli Organismi competenti*" tra cui:
  - nell'ambito delle prescrizioni di cui alla lettera A), relative al parere n. 573 del 19.11.2010 della Commissione:
    - la prescrizione n.4 che recita: "*deve essere ottenuto il parere dell'Ente Gestore del Sito di Importanza Comunitaria della Piana di Ozieri denominato Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri (ITB011113) interamente attraversato dalla vecchia e dalla nuova infrastruttura per tutto il tronco I, per il quale è stata redatta la valutazione di incidenza*";
  - nell'ambito delle prescrizioni di cui alla lettera C), relative al parere della Regione Sardegna:
    - la prescrizione n.7 che recita: "*dovrà essere previsto un dettagliato programma di organizzazione delle attività di cantiere e di deposito privilegiando l'utilizzo di aree interstiziali e prive di vincoli e riducendo al minimo le aree di pregio ambientale, con particolare riferimento alle aree ricadenti nel SIC "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri (cod. ITB011113e nella ZPS Campo di Ozieri e pianure tra Tula e Oschiri" (cod. ITB013048). In particolare:*

- dovrà essere sempre garantito l'accesso ai fondi agricoli;
- lo stoccaggio dei materiali potenzialmente inquinanti dovrà avvenire in aree coperte, impermeabilizzate ed isolate idraulicamente dal resto del cantiere;
- gli scarichi idrici dalle strutture ed impianti a supporto della cantierizzazione dovranno essere opportunamente smaltiti presso impianti autorizzati;
- le acque meteoriche derivanti dal dilavamento dovranno essere opportunamente trattate in idonee strutture prima dello scarico e i relativi fanghi avviati ad impianto di smaltimento autorizzati;
- particolare cura dovrà essere prestata nel ripristinare le condizioni preesistenti delle aree destinate a cantiere;
- dovrà essere garantita la restituzione delle aree agli usi originari;

è vietato, in ogni caso, il deposito di materiali di risulta per un periodo superiore alla durata dei lavori prevista nel capitolato d'appalto e comunque è fatto obbligo della completa rimozione dei cumuli di detti materiali prima della fine dei lavori;

- la prescrizione n.8 che recita: "a tutela degli habitat e delle specie dei siti Natura 2000 (SIC "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB011113) e dalla ZPS "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB013048)) devono essere applicate le seguenti misure:

- creazione e manutenzione periodica di sottopassi così come previsto dallo Studio di Impatto Ambientale per anfibi, rettili, mammiferi;
- creazione manutenzione periodica di almeno un ecodotto di grandi dimensioni, strutturato per le esigenze di Tettax Tetrax; da realizzare in maniera tale da non determinare modifiche sostanziali al tracciato previsto in progetto;
- redazione da parte di esperti naturalisti, prima dell'avvio dei lavori, di una specifica relazione che per le aree SIC "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB011113) e ZPS "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB013048):
  - × 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 siti di nidificazione alberi vetusti per rapaci e cicogna);
  - × individui in maniera precisa la presenza di specie di chirotteri nidificanti all'interno degli alberi da abbattere;

di tale verifiche dovrà essere previsto un rapporto semestrale da inserire nel piano di monitoraggio:

- supporto degli stessi professionisti per le attività di monitoraggio, valutazione della efficacia degli interventi di mitigazione proposti, e delle eventuali misure correttive, per almeno cinque anni dopo la realizzazione dell'opera;
- conservazione del sistema idrico e degli ecosistemi umidi (pozze, laghi)

*fiumi, 92D0, 92a0, 3280, 6420) sia dal punto qualitativo sia quantitativo, prevedendo misure di mantenimento, ripristino e eventuale citazione di nuovi habitat umidi. I lavori sulla strada in prossimità di questi habitat dovranno essere svolti lontano dai periodi di nidificazione dell'avifauna acquatica;"*

**PRESO ATTO** che il Proponente con nota prot. 387 del 16.11.2011, trasmessa alla Commissione con nota DVA/2011/31440 del 16.12.2011, comunica che:

- in data 01.03.2011 si è svolta la Conferenza dei Servizi decisoria relativa al Lotto 1, in cui è emersa la richiesta del Comune di Ozieri di spostare lo svincolo di Mesu 'e Rios di un chilometro verso la direzione per Sassari e, inoltre, di inserire lo svincolo per la strada provinciale che conduce a Sant'Antioco di Bisarcio;
- nell'ambito del progetto preliminare per l'appalto integrato, il lotto 1 è stato ridimensionato a favore del lotto 2. Il nuovo lotto 1 termina quindi in corrispondenza dello svincolo per Ardara, mentre nel lotto 2 è stato ricompreso lo svincolo per Ozieri di Sant'Antioco di Bisarcio;
- in data 19.07.2011 si è svolta la Conferenza dei Servizi decisoria relativa al progetto preliminare "avanzato" dei Lotti 2 - 3 - 4 per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità;

**PRESO ATTO** che, a seguito della riunione svoltasi c/o il MATTM e del successivo sopralluogo effettuato dalla Commissione, dal Proponente e dagli enti interessati in data 27.01.2012, con nota prot. DVA/2012/3695 del 16.02.2012 la Direzione ha trasmesso al proponente richiesta ufficiale di integrazioni alla documentazione a cui ha fatto seguito richiesta del Proponente di interruzione dei termini per 15 giorni ai fini del completamento della documentazione richiesta, accolta con nota prot. DVA/2012/7415 del 27.03.2012;

**VISTA** la nota prot. N. 346 del 10.05.2012, in cui "con riferimento alla nota prot. DVA/2012/0003695 del 16.02.2012 [...]" il Proponente trasmette una copia in formato digitale ed in formato cartaceo delle integrazioni richieste, che si compongono di:

- Copia delle Ordinanze n. 245/12 del 05.05.2011 e 492/41 del 10.08.2011;
- Lettere del Comune di Tula e del Comune di Ozieri;
- Esiti del sopralluogo del 27.01.2012;
- Integrazioni allo SIA relativamente a:
  - Elaborati generali, tra cui in particolare Integrazioni specialistiche - Impatti ZPS e SIC;
  - Inquadramento territoriale;
  - Progetto;
  - Inquadramento ambientale;
  - Elaborati generali viabilità L2SV5;
  - Progetto stradale viabilità L2SV5.

**VISTE E CONSIDERATE** le osservazioni pervenute a seguito del sopralluogo del 27.01.2012 dai soggetti di seguito elencati

- Comune di Ozieri, "precisazioni a seguito del sopralluogo" prot. 2083 del 02.02.2012;

- Comune di Tula, comunicazione in merito a "SIC Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" Prot. n° 435 del 01.02.2012;

**PRESO ATTO** che la Regione Sardegna – Assessorato della Difesa dell'Ambiente – ha trasmesso al MATTM il documento prot. n. 16433 del 5/07/2012, avente come oggetto "Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari-Olbia. Lotto 2. Modifica dello svincolo n. 2 per Ozieri. Osservazioni relative alla Valutazione di Incidenza Procedura ex art. 5 DPR 357/97.", nel quale si esprime parere favorevole con prescrizioni e **PRESO ATTO** che tali prescrizioni sono tutte congruenti con le valutazioni del presente parere;

**PRESO ATTO** che non è stato espresso in forma scritta il parere da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

### In merito alla concezione progettuale del nuovo svincolo:

**PRESO ATTO** che il progetto integrale (principale) della "Sassari – Olbia", di cui è già stata verificata la compatibilità ambientale (DEC- VIA n. 60 del 24.02.2011), è stato sottoposto alla procedura di VIA ad un livello di progettazione preliminare e non definitivo e che, pertanto, la Commissione non ha ritenuto logico richiedere per la variante in oggetto un livello di definizione più elevato del progetto integrale (principale), gli elaborati presentati sono a loro volta "preliminari", pur contenendo alcuni dettagli e informazioni tipiche di un "definitivo", come richiesto dalla Commissione, per gli aspetti più strettamente correlati agli impatti ambientali.

**CONSIDERATO** che:

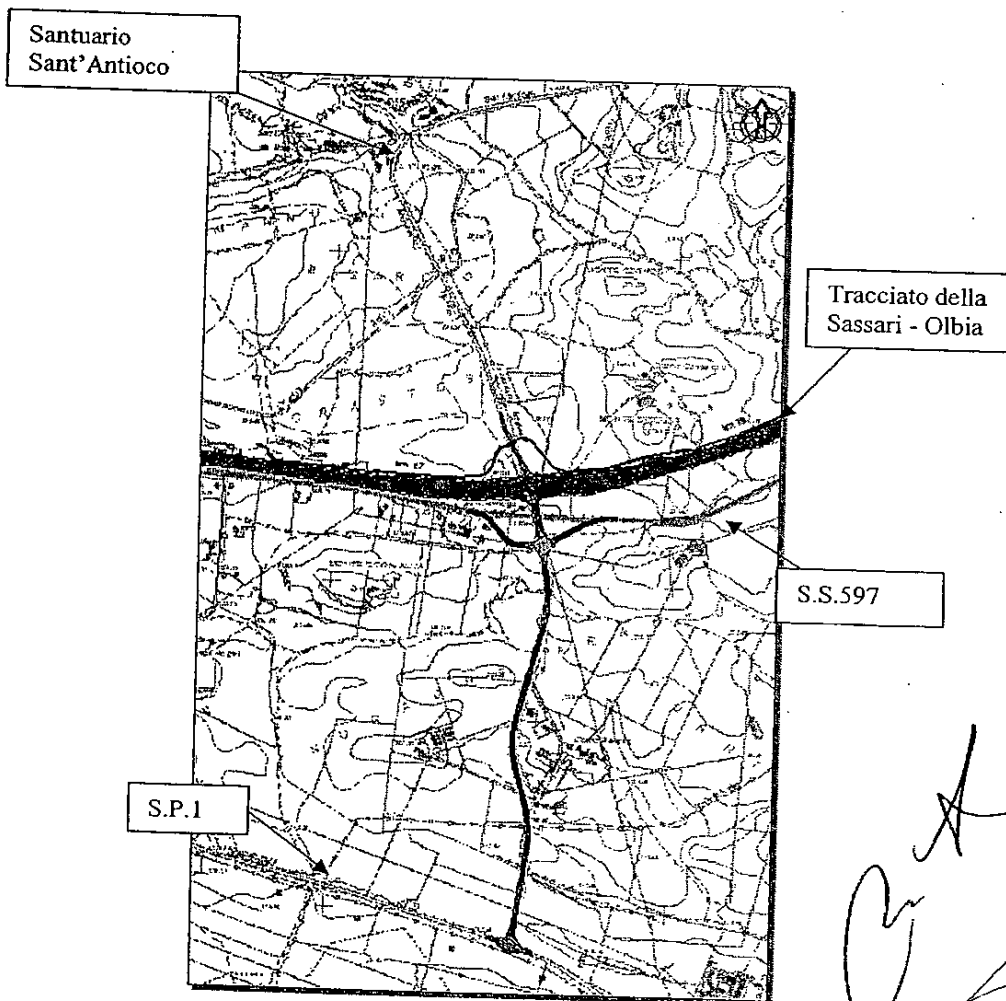
- il progetto ricade nel territorio del Comune di Ozieri (SS) ed è relativo allo spostamento dello svincolo per Ozieri dalla zona Mesu 'e Rios, in corrispondenza con l'attuale svincolo con la SP1, allo svincolo con la SP 67 per S. Antioco di Bisarcio presso la cantoniera Sant'Antiogu lungo la SS 597;
- la modifica ricade nel sito Rete Natura 2000, in particolare nel SIC "Campo Ozieri e pianure tra Tula e Oschiri" (cod. 75ITB011113) e che il proponente ha redatto ai sensi del DPR n. 357/97 e s.m.i la valutazione di incidenza;

**CONSIDERATO** che il progetto, che apporta una variante al progetto complessivo della "Nuova strada tipo B (4 corsie) Sassari - Olbia" (DEC - VIA n. 60 del 24.02.2011), è stato approvato attraverso la Conferenza dei Servizi tenutasi ad Ozieri il 19 luglio 2011, e prevede:

- di dare seguito sia alle richieste espresse dal Comune di Ozieri nel corso della Conferenza dei Servizi sia a conseguenti nuove valutazioni sulla fattibilità tecnica dello svincolo in località Mesu 'e Rios, tramite la sostituzione dello svincolo ubicato nel progetto originale alla progressiva 14+930 in località Mesu 'e Rios, precedentemente approvato, con uno svincolo nuovo, ubicato alla progressiva 17+383 in località Sant'Antioco da Bisarcio;
- la modifica progettuale dello svincolo, dalla classica conformazione a trombetta originariamente prevista (e relativo collegamento con la viabilità locale realizzato attraverso una sostanziale deviazione della attuale S.S. 597 fino all'allacciamento con la S.P.1), alla realizzazione di uno svincolo avente diversa conformazione (n.2 di Ozieri) composto da:
  - un viadotto a 3 campate consecutive di 35 m. di luce libera ciascuna, avente lunghezza complessiva di circa 113 m. da spalla a spalla;
  - una rotonda sottostante il viadotto, per consentire sia lo smistamento del traffico da e per la nuova strada che il passaggio del traffico locale interessato ad attraversare la nuova infrastruttura;



- la deviazione della S.S. 597, in corrispondenza dello svincolo, e la realizzazione di una rotonda a collegare i due rami della deviazione (L2B di 232 m ed L2C di 209 m) aventi ingombro complessivo pari a 9 m., che convergono su una nuova rotonda;
  - la realizzazione di una nuova bretella di collegamento alla S.P. 1, impostata sull'asse dell'attuale strada pavimentata comunale esistente, denominata L2SV5 negli elaborati di progetto, della lunghezza di circa 1190 m., di tipo F1 (extra urbana secondaria) composta da due corsie da 3,50 m e banchina laterale da 1 m per un ingombro complessivo netto di 9 m.;
  - la strada locale L2SV4, della lunghezza di circa 170 m, che ricollega lo svincolo con la S.P. di Sant'Antioco in direzione nord verso il Santuario di Sant'Antioco, e con le due complanari L2SV2 ed L2SV3.
  - l'attraversamento dei Rii Sa Pubusa e Crastos con ponti di idonee dimensioni replicati a valle sulla viabilità esistente;
- di mantenere sostanzialmente invariato il numero degli svincoli totali previsti per l'opera nel suo complesso, in quanto la variante consta unicamente nella traslazione di uno svincolo, senza comportare alcuna modifica al corpo stradale principale sia dal punto di vista planimetrico che altimetrico, nel rispetto della prescrizione dei Beni Culturali di contenere al massimo l'altezza del corpo stradale;



S

**VALUTATO** che la nuova localizzazione proposta rappresenta un positivo piano di razionalizzazione del percorso in quanto:

- posiziona lo svincolo in un'area concordata ed auspicata dagli Enti territoriali direttamente interessati dal tratto stradale;
- non modifica il profilo altimetrico dell'asse stradale principale, già valutato positivamente nel corso delle precedenti istruttorie VIA;
- non modifica significativamente il consumo di suolo dovuto alla realizzazione dell'opera, in quanto l'eliminazione della prevista deviazione della SS 597 connessa allo svincolo di Mesu 'e Rio, compensa il consumo di suolo previsto dall'allargamento e parziale rettifica dell'attuale strada comunale che collega la SS 597 con la SP 1;
- permette di non realizzare lo svincolo previsto nel progetto precedente, che era collocato in una zona umida – quella di Mesu 'e Rios – difficile dal punto di vista idrologico poiché soggetta ad allagamenti stagionali. In tal modo si evita anche di dover costruire la strada secondaria di collegamento, che era progettata a una quota più elevata rispetto al piano campagna, guadagnando benefici paesaggistici e riducendo significativamente i costi di realizzazione;
- dal punto di vista idraulico non interferisce con la circolazione idrica superficiale, come invece avveniva nel caso del posizionamento dello svincolo a Mesu 'e Rios;

**VALUTATO** che la tipologia di svincolo scelta comporta un minore ingombro planimetrico in quanto, grazie alla rotonda sottostante al viadotto, occupa in pianta praticamente la stessa area di sedime del rilevato stradale;

**VALUTATO** inoltre che la posizione del nuovo svincolo, a poco più di un chilometro dal Santuario di Sant'Antioco da Bisarcio, e il contemporaneo riassetto stradale, con la realizzazione delle nuove rotonde e interconnessioni collegate alla realizzazione dello svincolo stesso, potrebbe facilitarne l'accesso e di conseguenza incrementare i flussi turistici e la potenzialità attrattiva del Santuario;

**In merito al rapporto tra il nuovo svincolo e l'area protetta (SIC):**

**CONSIDERATO** che l'intera variante in analisi insiste sull'area SIC "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri" (cod. ITB011113) e sull'area ZPS "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri" (cod. ITB013048), intercettandola in corrispondenza della cantoniera di S. Antioco da Bisarcio in piena pianura irrigua, e che pertanto il Proponente ha provveduto a realizzare e integrare lo Studio di Incidenza;



5  
PRESO ATTO che non ci sono Parchi Nazionali ai sensi della L. 394/91 in corrispondenza o in prossimità del tracciato;

### In merito alla cantierizzazione:

PRESO ATTO che nella documentazione presentata dal Proponente non è previsto un elaborato specifico in merito alla cantierizzazione dell'intero progetto – svincolo e opere secondaria – ma che le modalità di cantierizzazione sono distribuite nei diversi elaborati presentati;

PRESO ATTO che, in merito alla realizzazione della prevista viabilità accessoria L2SV5, è presente l'elaborato "Relazione piano di gestione delle materie" (cod. elaborato DPCA03P1002EG00GENFS02\_B);

CONSIDERATO che dai diversi elaborati (tra cui cod. elaborato DPCA03P1002EG00GENRE01\_C e cod. elaborato DPCA03P1002PS00TRAPL02\_A) si evince che la variante, anziché mantenere la proposta di un unico cantiere (area cantiere 2, S= 26.000 m<sup>2</sup>), prevede la realizzazione di 4 sottocantieri (L2-01, L2-02, L2-03, L2-04 per un totale di 21.500 m<sup>2</sup> di superficie coinvolti) della durata di 900 giorni, dove l'organizzazione ed il dimensionamento di ogni cantiere sono basati sulla specificità delle opere da realizzare;

VALUTATI positivamente gli accorgimenti previsti dal Proponente in merito alla riduzione degli impatti di cantiere, tra cui:

- raccolta differenziata dei rifiuti prodotti;
- realizzazione di un impianto di depurazione delle acque di scarico;
- bagnatura sistematica delle piste e delle aree di cantiere lavaggio delle gomme degli automezzi per evitare l'impatto dovuto alla generazione/dispersione di polveri, ed altri accorgimenti utili alla riduzione dell'impatto indotto in atmosfera;
- utilizzo ove possibile di macchinari a bassa emissione sonora e limitazione del periodo di funzionamento continuo e contemporaneo dei macchinari maggiormente rumorosi, ed altri accorgimenti utili alla riduzione dell'impatto acustico;

VALUTATO positivamente quanto previsto dal Proponente per la protezione della *Gallina prataiola*, e cioè un monitoraggio continuo a cura di esperti biologi e naturalisti – cantiere per cantiere – per verificare con la tecnica dei "punti di ascolto" la presenza di siti di nidificazione nelle vicinanze, controllandoli in particolare durante le fasi di riproduzione di *Tetrax tetrax* per prendere gli opportuni provvedimenti;

VALUTATO positivamente il bilancio delle terre e rocce da scavo, presentato in merito alla viabilità accessoria L2SV5, che prevede di massimizzare il riutilizzo/trattamento in sito del materiale di risulta derivante dalla costruzione dell'opera, avendo anche identificato le cave, le discariche normali e speciali ubicate nelle aree più prossime del tracciato;

### In merito agli altri impatti ambientali:

#### ↳ impatto acustico

CONSIDERATO che dallo studio acustico realizzato per l'opera nel suo complesso nella zona in esame non sono state individuate criticità, né sono stati previste pertanto misure di mitigazione;

CONSIDERATO che il Proponente, per il nuovo progetto oggetto di variante, ha provveduto a individuare nuovi ricettori per l'area (elaborato DPCA03P1002EG00GENRE04\_A.doc) e che dalla bozza di classificazione acustica proposta (DPCA03P1002IA00AMBCT14\_A) si evince che il nuovo svincolo e la

100 15

nuova bretella di collegamento alla S.P. 1 rientrano interamente all'interno della Classe III – Aree di tipo misto;

**PRESO ATTO** che lo stesso Comune di Ozieri nella nota prot. 2083 del 02.02.2012 in merito alla nuova bretella di collegamento tra l'attuale S.P.1 all'altezza di Chilivani e la Sassari - Olbia dichiara che "[...] la discreta distanza dei fabbricati esistenti dall'arteria secondaria in progetto, esclude la necessità di realizzazione di strutture fonoassorbenti al fine del contenimento acustico, che di contro risultano sconsigliate in quanto superflue e peggiorative per quanto riguarda l'impatto visivo dell'opera in questione";

**VALUTATO** pertanto che sia corretto considerare l'impatto acustico generato dalla nuova opera, ad eccezioni della fase di cantiere, dipendente prevalentemente dai flussi di traffico e che, non essendo identificati nello stato di fatto superamenti dei limiti normativi nella zona oggetto di variante, né previsti per il futuro, non sia necessaria la predisposizione di barriere antirumore;

### **impatto atmosferico**

**CONSIDERATO** che la localizzazione dello svincolo è stata identificata concordemente con i tecnici comunali del Comune di Ozieri, con i quali è stata verificata l'assenza di recettori sensibili agli impatti generati dall'esercizio della nuova opera;

**VALUTATO** pertanto che l'impatto sulla componente atmosfera generato dalla nuova opera sia, ad eccezioni della fase di cantiere, dipendente unicamente dai flussi di traffico e dalle modalità di andamento dello stesso, si **RITIENE** positiva la proposta di limitare la velocità di transito dei veicoli;

### **impatto sull'ambiente idrico**

**CONSIDERATO** che ad oggi la viabilità esistente non prevede vasche per lo sversamento accidentale e per il trattamento delle acque di prima pioggia;

**VALUTATO** che le vasche per lo sversamento accidentale e per il trattamento delle acque di prima pioggia previste nel progetto preliminare rappresentano ad oggi "la miglior tecnologia disponibile (BAT)";

### **impatto visivo**

**CONSIDERATO** che la realizzazione dello svincolo non a raso comporta il distacco tra la nuova opera e il tracciato già esistente e che, pertanto, è causa di un maggior impatto visivo;

**VALUTATO** che l'impatto è invece minore per le strade secondarie che si dipartono dallo svincolo, che sono tutte a raso, diversamente da quella che doveva essere realizzata nella "zona umida" di Mesu 'e Rios

**VALUTATO** inoltre che le tipologie costruttive previste per lo svincolo, per le loro caratteristiche intrinseche, e le stesse misure di mitigazione (quali il rinverdimento delle scarpate e il sostegno dei nuovi rilevati con tecniche di ingegneria naturalistica) contribuiscono a minimizzare l'impatto delle opere di nuova realizzazione;

### **In merito alla Valutazione di Incidenza – elaborato Pk 2166 Sassari Olbia Proposta di Parere\_preCdC:**

**PRESO ATTO** che, nella Valutazione di Incidenza, il Proponente dichiara che, in merito alla componente

8

"Habitat" (ai sensi della Dir. 43/92/CEE), "la cartografia fornita dalla RAS non evidenzia la presenza di habitat di interesse comunitario nell'area di intervento, salvo una sottile striscia di habitat 6220 (percorsi substeppici di graminacee e piante annue di Thero-Brachypodietea), della larghezza massima di circa 30 m, lungo l'attuale tracciato della S.S. 597, ad ovest dello Svincolo in variante. Pertanto, sulla base delle conoscenze disponibili, non si configurano impatti su questa componente";

**PRESO ATTO** che è stata accertata la presenza della Gallina Prataiola e di altre specie di interesse comunitario in prossimità dell'area in cui è localizzato lo svincolo, ma anche nei pressi della bretella di collegamento con la SP 1 e della Nuova strada secondaria (L2SV4) di collegamento con la S.P. di Sant'Antioco;

**VALUTATO** che i fattori principali di pressione per le specie presenti sono costituiti da:

- disturbo nei periodi riproduttivi (fase di cantiere e fase di esercizio, in particolare dovuto al traffico veicolare);
- frammentazione / alterazione degli habitat;
- rischio di collisione tra veicoli ed esemplari;

e che pertanto si ritiene fondamentale:

- programmare le operazioni di cantiere in periodi lontani da quelli riproduttivi, in cui eventualmente realizzare le solo lavorazioni meno "invasive";
- favorire, tramite opere di ingegneria naturalistica quali tunnel etc., il superamento della barriera che l'infrastruttura produce sulla continuità dell'habitat delle singole specie;
- studiare soluzioni di utilizzo della nuova infrastruttura che possano ridurre il rischio di impatto, ad esempio limitazione della velocità;

**PRESO ATTO** che nella Valutazione di Incidenza il Proponente dichiara che:

- il giudizio di compatibilità con finalità di conservazione del SIC/ZPS per la specie "Gallina Prataiola" è: "compatibile in mancanza di alternative; indispensabile adottare misure di mitigazione e/o compensazione";
- il giudizio di compatibilità con finalità di conservazione del SIC/ZPS per le specie "Cicogna Bianca", "Albanella minore" e "Occhione" è "probabilità di impatto scarsa, con modeste o nulle incidenze sul contesto del SIC/ZPS";
- il giudizio di compatibilità con finalità di conservazione del SIC/ZPS per la specie "Pernice Sarda" e per i "Passeriformi" è: "probabilità di impatto trascurabile";

**VALUTATO** che per tutte le specie sopra indicate, ed anche per i rapaci quali l'Aquila Reale e il Falco di Palude, la problematica del disturbo antropico in fase di riproduzione è un fattore comune e che, pertanto, si rende necessario monitorare l'andamento dei lavori durante il periodo riproduttivo;

**CONSIDERATO** che la realizzazione dello svincolo necessita in fase di esercizio di un opportuno sistema di illuminazione nel periodo crepuscolare e notturno;

**VALUTATO** che gli impatti generati da tale impianto non sono prevedibili, ma comportano una probabile variazione dell'assetto ambientale esistente, generando disturbi che potrebbero inficiare l'idoneità dell'area circostante alla presenza di alcune specie faunistiche (quali ad esempio l'Occhione) e che pertanto nell'ambito del monitoraggio è da prevedersi anche l'analisi di questa possibile fonte di disturbo;

**VALUTATO** infine che gli impatti dovuti alla realizzazione dello svincolo nella posizione proposta sono complessivamente di portata inferiore rispetto a quelli connessi all'infrastruttura principale (ad es. la frammentazione degli Habitat è dovuto principalmente all'infrastruttura principale, ed in misura minore alle opere connesse allo svincolo);

**PRESO ATTO** che la Valutazione di Incidenza conclude che: " [...] la realizzazione dell'intervento in progetto in variante rispetto alla soluzione originaria, in mancanza di soluzioni alternative, è compatibile con le finalità di conservazione della Zona di Protezione Speciale, anche in relazione agli obiettivi

4

Letto

200

2

4/5

S

evidenziati dal Piano d'Azione regionale per la Gallina prataiola (impedire la perdita di habitat), ma è indispensabile adottare le misure di mitigazione e compensazione individuate.”;

**In merito alle mitigazioni – elaborato DPCA03P1002EG00GENRE01\_C.doc:**

**RITENUTO** che le misure di mitigazione riguarderanno principalmente il mantenimento dell'unitarietà degli habitat, riducendo i fenomeni di frammentazione degli stessi, dall'altro la tutela del periodo riproduttivo, in particolar modo per le specie a maggior valore conservazionistico;

**CONSIDERATO** che il disturbo nel periodo riproduttivo rappresenta uno dei fattori di impatto fondamentali nei confronti delle specie presenti nell'area, **SI CONCORDA** con la scelta di eseguire nello stesso le lavorazioni a minor disturbo possibile o eventualmente di provvedere ad una sospensione delle attività stesse;

**CONSIDERATO** che è prevista l'esecuzione di una campagna ad opera di esperti naturalisti e biologi, in periodo antecedente all'inizio delle lavorazioni, che rilevi l'eventuale presenza di siti di nidificazione delle specie a più alto valore conservazionistico, e che, qualora gli stessi siano individuati, prima di intraprendere le lavorazioni saranno programmate opportune attività concordate con gli esperti di settore;

**VALUTATO** che non è possibile definire a priori un preciso crono programma inerente l'attuazione delle misure di mitigazione proposte per le fasi di cantiere (es. interruzione delle lavorazioni) e, pertanto, **RITENUTO** necessario un monitoraggio in corso d'opera che valuti il disturbo in relazione alle specie da conservare;

**RITENUTA** valida la proposta di programmare le attività in accordo con le indicazioni fornite da naturalisti/biologi esperti, ai fini di limitare il disturbo alle diverse specie presenti nell'area;

**PRESO ATTO** che nella fase di cantiere saranno previsti tutti gli accorgimenti finalizzati al contenimento delle immissioni di rumore e gas di scarico nell'ambiente, anche grazie alla scelta di macchine adeguate e regolarmente sottoposte a manutenzione;

**CONSIDERATO** che per la tutela delle specie vegetali è prevista l'esecuzione di una campagna eseguita da esperti in periodo antecedente, durante e dopo le fasi di lavorazione, al fine di stimare i valori degli indicatori di stato individuati per le specie presenti e valutare così le variazioni indotte dalla realizzazione dell'opera ;

**VALUTATO** che sono previste azioni di conservazioni *in situ* o *ex situ* di specie vegetali e di impianti arboreo/arbustivi di valore storico, per fronteggiare eventuali situazioni che si verifichino nel corso delle analisi e delle campagne *post operam* e che necessitino interventi per la salvaguardia delle specie vegetali;

**CONSIDERATO** che il progetto presenta un andamento planimetrico il più possibile aderente al terreno attuale, e che l'ingombro del rilevato in corrispondenza dello svincolo è sostanzialmente identico a quello previsto nella versione precedentemente approvata con DEC VIA n. 60/2011, in accordo con l'obiettivo di contenere il frazionamento dei suoli;

**CONSIDERATO** che il progetto stesso dello svincolo, per la sua conformazione, contribuisce di per sé a contenere l'effetto barriera associato alle nuove opere e conferisce una buona permeabilità all'opera stessa; come afferma il Proponente;

**RITENUTO** che i sottopassi ed i sovrappassi, che dovranno essere vegetati, dovranno avere una distribuzione omogenea ed essere oggetto di costante manutenzione e gestione, in special modo nelle aree SIC e ZPS;

**VALUTATA** positivamente la proposta di determinare il limite massimo di velocità di percorrenza della bretella in funzione delle indicazioni degli specialisti biologi e naturalisti, ai fini di ridurre il rischio di collisione di animali con autoveicoli e minimizzare l'immissione sonora associata al maggiore volume di traffico che, presumibilmente, sarà generato dalla nuova opera;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

**VALUTATO** che la proposta di estendere l'area di monitoraggio ambientale all'intera bretella, con la finalità di valutare costantemente le dinamiche evolutive delle specie da proteggere, sia valida se corredata da un'opportuna pianificazione finalizzata ad un intervento repentino che fronteggi eventuali situazioni di aumento del degrado;

**In merito al Monitoraggio Ambientale – elaborato DPCA03P1002EG00GENRE01\_C.doc:**

**PRESO ATTO** che il Proponente dichiara che "il progetto preliminare del lotto2 prevede un puntuale piano di monitoraggio ambiente le cui risorse economiche utili per la sua attuazione sono quantificate all'interno dei lavori, per le fasi ante operam ed in corso d'opera, mentre le risorse utili per il monitoraggio post operam sono tra le somme a disposizione dell'amministrazione";

**PRESO ATTO** che il Proponente prevede per tutti i possibili ambiti soggetti ad un impatto, un monitoraggio costante di 5/10 del sito post operam, volto a controllare gli effetti a medio termine delle lavorazioni e verificare la buona ripresa delle specie a seguito dello stress indotto;

**PRESO ATTO** inoltre che lo stesso Proponente dichiara la coerenza tra il PMA proposto e quello allegato al SIA del progetto dell'intera infrastruttura;

**CONSIDERATO** che le aree di monitoraggio proposte sono state riviste in funzione della revisione del progetto;

**VALUTATO** che l'area oggetto dello svincolo proposto è sede di monitoraggi su tutte le componenti ambientali, ovvero acque superficiali, acque sotterranee, suoli, atmosfera e clima, flora e fauna, rumore e vibrazioni e – in particolare – che in merito alle componenti flora e fauna l'areale di monitoraggio previsto è sufficientemente esteso da essere idoneo a valutare nel tempo l'impatto dell'opera sulla presenza della gallina prataiola;

**VALUTATO** che in particolare per rumore e vibrazioni sono stati individuati nuovi ricettori sia per l'asse stradale che per la nuova bretella di connessione alla SP.1, così come indicato dalla cartografia presentata dal Proponente;

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

**NON RITIENE**

che la modifica oggetto del presente procedimento comporti un aggravio delle già identificate specifiche criticità ambientali in relazione al precedente progetto ma che, anzi, ne costituisca una razionale ottimizzazione e, pertanto, **ESPRIME PARERE FAVOREVOLE** all'esclusione dalla VIA del progetto "S.S. Sassari – Olbia Tempio. Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari – Olbia. Lotto 2. Modifiche dello svincolo n. 2 per Ozieri", fatto salvo la validità di tutte le prescrizioni previste nel Decreto autorizzatorio dell'opera integrale, DEC - VIA n. 60 del 24.02.2011.



Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

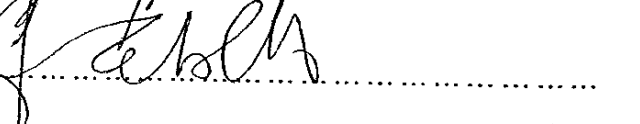
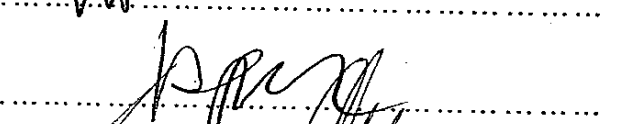
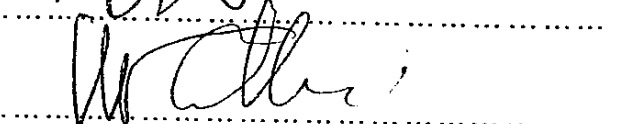
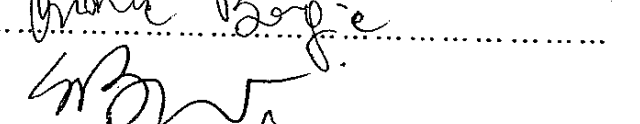
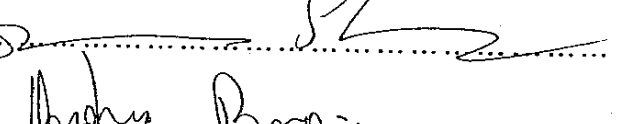
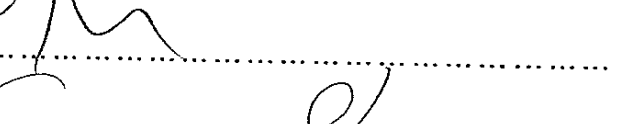
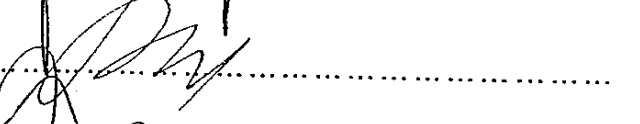
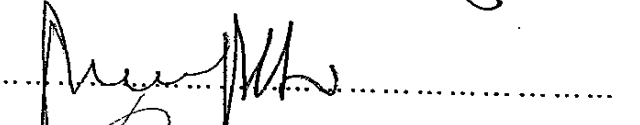
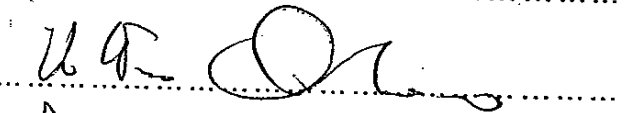
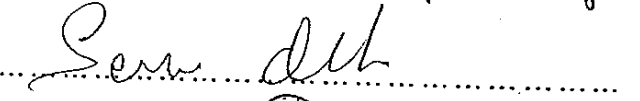
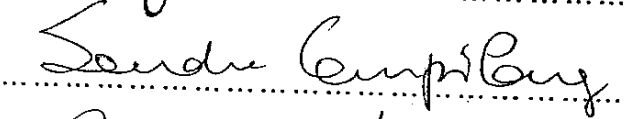
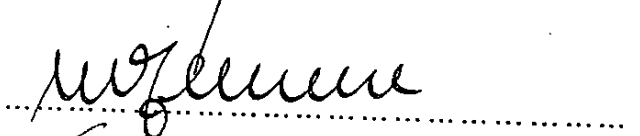
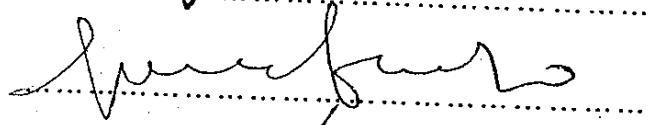
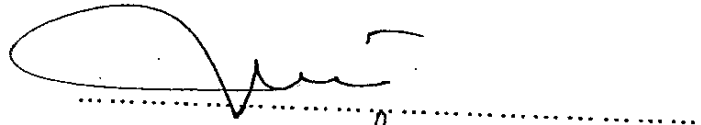
Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

*Carlo Collivignarelli*

Dott. Siro Corezzi

*Siro Corezzi*

Dott. Federico Crescenzi

*Federico Crescenzi*

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

*Barbara Santa De Donno*

Cons. Marco De Giorgi

*Marco De Giorgi*

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

*Francesco Di Mino*

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

*Graziano Falappa*

Arch. Antonio Gatto

*Antonio Gatto*

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

*Antonio Grimaldi*

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

*Andrea Lazzari*

Arch. Sergio Lembo

*Sergio Lembo*

Arch. Salvatore Lo Nardo

*Salvatore Lo Nardo*

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Millicella

Ing. Arturo Luca Montanelli

Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Avv. Luigi Pelaggi

Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

Rappresentante Regionale  
Dott.ssa Franca Leuzzi