



# *Il Ministro dell'Ambiente*

## DI CONCERTO CON IL

### MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

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

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 GAB/97/560/DEC in corso di registrazione per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di adeguamento della strada di grande comunicazione S.S. 131 "Carlo Felice" dal Km 23+300 al Km 109+500 da realizzarsi nei Comuni di Sanluri, Sardara, Uras, e Oristano presentata dall' ANAS Compartimento di Cagliari con sede in via Alighieri 48, in data 25 febbraio 1997;

**VISTA** la nota del 14 maggio con cui l'ANAS chiede di sospendere il giudizio sul tratto di strada che si estende dal km 23+300 sino al km 47+000, in quanto il tracciato interessa un area gravata da vincolo militare;

**VISTI** i chiarimenti pervenuti in data 15 e 17 maggio 1997;

**VISTO** il parere formulato in data 27 maggio 1997 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall' ANAS Compartimento di Cagliari;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- l'adeguamento della piattaforma stradale al tipo III modificato, dalle norme CNR con le seguenti caratteristiche: spartitraffico centrale m 2,00; corsie 3,50 m, banchina 1,75 m in rettilineo e m 3,00 in viadotto; il progetto è articolato nei seguenti lotti:

GAB HOW

- dal km 47+000 al km 58+000: il lotto è caratterizzato dal discostamento dell'attuale S.S. 131 in corrispondenza del complesso degli svincoli di Sardara per la presenza continua al margine della strada di strutture residenziali, industriali e del cimitero. Tale variante comporta lo spostamento dell'asse stradale verso valle;
- dal Km 58+000 al Km 65+200: il lotto ha una lunghezza di circa 6,5 km ed il tracciato ricalca sostanzialmente l'andamento della attuale S.S. 131. Il discostamento dall'asse avviene solo in corrispondenza delle curve circolari, di raggio inadeguato per i nuovi parametri progettuali; in questo tratto di strada confluiscono numerose strade di penetrazione agraria (ben 18 innesti, di cui 10 a destra e 8 a sinistra), nel progetto è prevista la realizzazione di uno svincolo a semiquadrifoglio a quadrati opposti al km 62,300 (Mogoro) e di due sovrappassi che consentono l'inversione di marcia;
- dal Km 65+200 al Km 69+500: anche in questo tratto si registrano numerosi innesti con strade di penetrazione agraria (ben 11 innesti, di cui 7 a destra e 4 a sinistra), 2 innesti con strade asfaltate sul lato sinistro e 1 intersezione con piazzale di scambio (Uras centro); nel progetto è prevista la realizzazione di 1 svincolo (semiquadrifoglio) al km 66.900 (Uras Centro); in aggiunta a tale svincolo vengono proposti tre sovrappassi che tendono a conservare la viabilità minore di supporto alla prevalente economia agro-pastorale. Il tracciato ricalca sostanzialmente l'andamento dell'attuale S.S. 131, tranne in corrispondenza delle curve circolari in cui è prevista una variante del tracciato dell'estensione di circa 1.5 km. In tale tratto il nuovo tracciato abbandona completamente l'attuale asse stradale, in modo da permettere la realizzazione delle curve previste con raggi compatibili con la velocità di progetto;
- dal Km 69+500 al Km 109+500: il tronco in oggetto è compreso tra le progressive 69+500, presso Uras, e 109+500 dopo Bauladu, per una lunghezza complessiva di 40.000 metri. Il tronco in oggetto ha inizio nella parte centrale del Campidano, zona decisamente pianeggiante, per cui il tracciato planimetrico scorre con andamento quasi perfettamente rettilineo. L'andamento altimetrico è pressoché orizzontale o con limitatissime pendenze fino allo svincolo per gli abitati di Bauladu e di Milis; tra le opere d'arte principali che si riscontrano in tale tratto si segnala:
  - la circonvallazione di Oristano (dallo svincolo di S. Giusta allo svincolo Zeddiani);
  - l'approfondimento progettuale delle 4 soluzioni studiate (allargamento rilevato, raddoppio rilevato, viadotto, variante est) ha portato a scegliere, anche per i vincoli planoaltimetrici, una soluzione mista tra il raddoppio del rilevato, per buona parte della circonvallazione, e la realizzazione di un viadotto prima dell'attraversamento del Tirso. In particolare si prevede:
    - la costruzione di un nuovo viadotto di luce pari a 1660 m a sinistra dell'attuale viadotto sul Tirso, che verrebbe mantenuto in esercizio come carreggiata monodirezionale;
    - la realizzazione, nell'altro senso di marcia, di un'opera di lunghezza pari a 476 m che scavalca la S.S. 388 e la linea ferroviaria;
    - l'adeguamento dei due svincoli intermedi nella circonvallazione (Fenosu e Oristano-Sili) allo sdoppiamento dell'asse ed agli standards progettuali;
  - la costruzione di nuovi svincoli localizzati a Villanovafornu, Sardara, Mogoro ed Uras, di un nuovo viadotto sul fiume Tirso (a sinistra di quello attuale di lunghezza di circa 1660 m) e di alcuni tratti in variante, rispetto all'attuale tracciato;
  - l'opera è finanziata nell'ambito del Quadro Comunitario di Sostegno (Q.C.S. obiettivo 1);

GB  
MV



# *Al Ministro dell' Ambiente*

**osservato che:**

- il Piano generale dei trasporti (PGT) classifica la S.S. 131 come arteria di comunicazione che rientra tra gli obiettivi di potenziamento dei 6 corridoi plurimodali principali, nella fattispecie corridoio Sardegna-Continente;
- l'aggiornamento del 1990 del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), classifica la rete stradale Sarda in tre categorie di strade: la rete fondamentale, la rete regionale di primo livello, la rete regionale di secondo livello, ponendo fra gli obiettivi il miglioramento del livello di servizio, della sicurezza e della fruibilità in generale. La S.S. 131 appartiene alla rete fondamentale o autostradale;
- il successivo aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti (1995) individua la S.S.131 come il collegamento principale fra i centri urbani, con l'obiettivo di creare un sistema di rete di città, ove il ruolo dei centri maggiori sarebbe quello di costituire l'aggancio alle reti urbane nazionali ed europee;
- le analisi del traffico hanno evidenziato che i maggiori flussi di traffico sull'attuale arteria si registrano in corrispondenza dei centri urbani più importanti. Nell'area di Cagliari ad esempio, nell'orario 7,30-9,30 si registrano verso la città flussi pari a 4200 v/h (leggeri) e 871 v/h (pesanti);
- i lavori di adeguamento e ammodernamento della S.S. 131 Carlo Felice sono rivolti principalmente al perseguimento:
  - del miglioramento della sicurezza e del comfort di viaggio;
  - del potenziamento dell'accessibilità dei sistemi urbani;
  - della diminuzione dei tempi di viaggio;
  - dell'aumento della velocità commerciale;

**valutato che:**

- la gran parte del tratto stradale insiste su terreni miocenici arenacei e marnosi, caratterizzati dalla presenza di suoli di buona qualità, ed interessa di conseguenza aree occupate da colture di tipo estensivo e talvolta vitivinicolo ed ortivo, anche di pieno campo. In alcuni tratti si riscontra la presenza di alberi di alto fusto;
- il corridoio stradale è situato quasi completamente nell'area del Campidano il cui clima è generalmente semi-arido ed a elevato deficit idrico estivo. Il periodo invernale, non particolarmente rigido, raramente supera i due mesi. La temperatura media annua è di 15/16 °C, con escursione termica contenuta tra il giorno e la notte;
- il quadro anemologico è determinato da venti che soffiano prevalentemente da nord e nord-ovest (maestrale); non si registra mai calma di vento, con la predominanza dei venti che spirano con velocità superiore ai 12 nodi. Per quanto concerne le caratteristiche generali dell'atmosfera, la situazione può considerarsi normale, con buone capacità dispersive;
- per quanto riguarda gli aspetti idrologici, molti sono i corsi d'acqua che intersecano il tracciato stradale. Non risulta tuttavia dal 1918, sulla scorta dell'analisi svolta, nel 1992, per il C.N.R. Gruppo Nazionale Difesa Catastrofi Idrogeologiche, per conto del Ministero della Protezione Civile, dalla Geostudi snc, che eventi di particolare portata abbiano demolito o reso inutilizzabili manufatti posti lungo il tracciato della S.S. 131. Conseguentemente si può dedurre che le portate verificatesi nel corso degli eventi estremi avutisi nell'arco di tempo in oggetto sono congrue con le sezioni libere relative ai manufatti posti negli attraversamenti esistenti;
- si rilevano lungo il percorso alcune presenze archeologiche di un certo rilievo lungo il tracciato fra cui un ponte romano di rilievo monumentale (nel tratto dal km 69+500 al km 109+500) che

risulterebbe vicino alla strada laterale e alla variante dello svincolo Tramatzia-Solarussa, e alcune preesistenze archeologiche, soprattutto una tomba megalitica localizzata a pochi metri dall'infrastruttura, situata nell'immediata adiacenza dello svincolo e del raccordo per Uras nel tratto compreso tra Km 65+200 e il km 69+500:

- trattandosi di ammodernamento di una infrastruttura esistente, determinati fattori ambientali non vengono coinvolti in maniera significativa dalle nuove soluzioni progettuali ed in particolare:
  - il regime delle acque non viene modificato ed esso è sufficientemente stabile e regimentato per cui da un punto di vista idrologico non si prevedono impatti;
  - i terreni attraversati sono geologicamente consolidati e solo per ciò che riguarda il prelievo da cava e i movimenti di terra si possono prevedere impatti;
- per quanto riguarda l'inquinamento da traffico viste le condizioni meteorologiche, non si verificheranno elevati livelli di inquinamento atmosferico. In alcuni casi, visto che il tracciato si discosta dalle poche abitazioni attualmente lambite dall'attuale S.S. 131, in ragione della maggiore fluidità del flusso veicolare, gli impatti miglioreranno;
- per quanto riguarda il rumore provocato dal flusso veicolare, peraltro attualmente attestato su valori moderati, la situazione post-operam non potrà che migliorare, in quanto nei pochi siti in cui sono presenti insediamenti residenziali (Serrenti, Sardara e Oristano), i progetti per la nuova infrastruttura prevedono varianti di tracciato, per cui la strada si discosta dalle abitazioni presenti, allontanando la fonte del rumore e dell'inquinamento. Gli impatti acustici di un certo rilievo, sono mitigati ed attenuati mediante l'impiego di barriere antirumore di tipo artificiale o naturale a seconda dei casi, già previste nel progetto;
- gli impatti più rilevanti sono quelli legati all'escavazione ed ai movimenti di terra: in tutto il tronco è stata stimata una necessità di circa mc 5.700.000, poichè la maggior parte dei materiali di risulta non è compatibile per la costruzione dei rilevati in progetto (infatti solo il 20% di tali materiali potrà essere utilizzato); il materiale inutilizzato, costituito da terra di bonifica (tipo humus), potrà essere impiegato, per gli usi agricoli nei terreni adiacenti al tracciato. Si potrà, ridurre così il numero di spostamenti di mezzi pesanti per il trasporto a discarica;
- per la terra necessaria alla costruzione dei manufatti sono state individuate un certo numero di cave di prestito, disponibili entro una distanza massima di 20/25 km;
- impatti si verificheranno sull'uso attuale del suolo, sia lungo tutto il tracciato, per la sottrazione di circa 100 ha di terreno, sia in corrispondenza delle aree intercluse dagli svincoli o dalle varianti;
- in alcuni tratti la strada si svilupperà a danno di aree arborate o dove sono comunque ubicati alberi di alto fusto;
- alcuni disagi potranno verificarsi per le poche attività commerciali e artigianali che attualmente sono ubicate nella fascia di adeguamento della sezione stradale;
- non sono infine dovutamente studiate nello studio d'impatto ambientale le misure di contenimento dei possibili impatti connessi allo sversamento accidentale di sostanze inquinanti in relazione alla prevedibile gravità delle conseguenze di rischio ambientale e sanitario;
- le carenze riscontrate nello studio d'impatto ambientale riguardano:
  - la valutazione delle caratteristiche pedologiche dei suoli sacrificati che, in un'area quale il Campidano, rappresentano uno degli elementi di maggior pregio ambientale;
  - la sicurezza dagli sversamenti accidentali di sostanze tossiche;
  - l'individuazione delle preesistenze archeologiche e la loro salvaguardia;
  - la pianificazione dei movimenti terra;



# *Il Ministro dell'Ambiente*

- la sicurezza stradale;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**ATTESO** che la Regione Autonoma della Sardegna con nota del 23 maggio, pervenuta in data 3 giugno 1997, ha espresso parere favorevole per la realizzazione dei lavori di ammodernamento della S.S. 131;

**VISTI** i pareri del Ministero dei beni culturali e ambientali del 20 maggio 1997 e del 4 giugno 1997, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

per quanto attiene il tratto compreso tra lo svincolo di Uras e Tramatzà:

- adottare tutte quelle opere compensative atte ad armonizzare l'infrastruttura viaria con le caratteristiche del sito archeologico su cui andrà ad insistere, da verificare con opportuni progetti esecutivi in corso d'opera;
- prevedere mediante progetto esecutivo, da verificare in corso d'opera, che le opere di sostegno dello svincolo non siano costituite da una massa continua ma che prevedano la possibilità di poter mettere in diretta comunicazione tutte le zone del sito nuragico;
- tutti gli interventi, inerenti le predette prescrizioni, dovranno essere effettuati previa approvazione e sotto il costante e diretto controllo delle Soprintendenze competenti;
- dovranno essere raccordate con il rilevato tutte le spalle dei ponti e le stesse dovranno essere trattate con opportuna piantumazione di essenze arboree autoctone, e ciò in particolare per il viadotto sul fiume Tirso;

per gli altri tratti:

- nel tratto in sdoppiamento, subito dopo il viadotto sul Tirso, nello spazio libero fra le due strade dovranno essere messe a dimora opportune barriere di verde;
- lungo i bordi del tracciato stradale dovranno essere conservate tutte le maestose essenze vegetali quali pini, cipressi, eucaliptus ecc. che caratterizzano in maniera positiva l'intera strada;
- su tutto il tracciato dovrà essere intrapreso un programma che veda come momento qualificante la messa a dimora di essenze vegetali, alle opportune distanze, lungo i bordi della strada;
- tutti gli interventi, compresi quelli delle rielaborazioni progettuali, inerenti le prescrizioni dovranno essere effettuati sotto il costante e diretto controllo delle Soprintendenze competenti;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

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

SB  
naw

## ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla S.S. 131 "Carlo Felice" da realizzarsi nei Comuni di Sanluri, Sardara, Uras e Oristano, presentato dall'ANAS Compartimento di Cagliari a condizione che:

si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) devono essere eliminati o ridotti di sezione i tratti di complanare in esubero rispetto alle necessità di servizio all'utenza locale o quelli in cui possa essere utilizzata la viabilità secondaria esistente;
- b) al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza, dato il prevedibile aumento di rischi d'incidenti in conseguenza dell'aumento della velocità media di percorrenza, il progetto esecutivo deve essere adeguato attraverso la previsione di elementi in grado di aumentare la sicurezza, tra cui la previsione di piazzole di sosta almeno ogni 500 m, opportunamente inserite nell'ambiente circostante;
- c) per quanto riguarda gli svincoli, considerata la sensibilità di alcuni dei siti coinvolti, la più generale esigenza di tutela dei suoli agricoli nonché l'esiguità dei flussi di traffico tra loro incidenti, si invita a verificare e documentare i criteri di dimensionamento e selezione della tipologia progettuale di ogni intersezione, approfondendo la possibilità di ricorrere a soluzioni tipologiche più compatte e meno ingombranti (es. diamante, rotatorie con direttrice principale in trincea ecc.);
- d) deve essere redatto un programma delle attività di cantiere relative ai movimenti delle terre con il fine di ottimizzare il bilancio delle stesse;
- e) deve essere dismessa e rinaturalizzata l'attuale sede stradale, che in seguito alla costruzione della nuova strada risulterà in esubero, fatta salva la percorribilità locale, nei tratti compresi tra i km:
  - 98+500 e 99+500 in corrispondenza dello svincolo Zeddiani;
  - 93+500 e 94+000 in corrispondenza dello svincolo Oristano-Sili;
  - 65+200 e 69+500 in corrispondenza dello svincolo di Uras;
  - 47+000 e 58+500 in corrispondenza dello svincolo Sardara;
  - 69+500 (progressiva 00);
- f) devono essere bonificate al termine dei lavori le aree di cantiere;
- g) deve essere predisposto un piano per il monitoraggio del rumore prodotto dal traffico, al fine di verificare la qualità ed efficacia degli accorgimenti di mitigazione del disturbo acustico messi in atto, nel rispetto dei limiti posti dalla normativa vigente (DPCM 1 marzo 1991, legge 447/95 e successivi regolamenti);
- h) devono essere adottati sistemi fissi di contenimento (vasche di raccolta, diaframmi impermeabili, trincee drenanti) necessari alla prevenzione di sversamenti incidentali di inquinanti (ed alle operazioni di bonifica conseguenti) connessi alla circolazione dei veicoli in fase di esercizio. Gli interventi di bonifica devono essere previsti in un apposito "manuale operativo";
- i) negli interventi di rivegetazione deve essere fatto uso esclusivo di specie autoctone arbustive, suffruticose ed arboree dei più idonei stadi delle serie dinamiche potenziali di riferimento e ne deve essere prodotto l'elenco verificando e stimolando la reale disponibilità vivaistica;

GB HRW



# Il Ministro dell'Ambiente

- j) gli interventi di rivegetazione e riambientazione in genere, non devono riguardare solo le scarpate in rilevato e trincea e le aree di pertinenza stradale, ma devono comprendere anche altre aree (aree di cantiere, aree dismesse, aree intercluse, aree a particolare vocazione ecc) da destinare ad interventi di compensazione, necessariamente collegati con la strada; per gli interventi di cui sopra vanno presentate sezioni tipo di intervento con indicazioni relative al terreno vegetale, specie da impiegare e tecniche di ingegneria naturalistica adottate;
- k) data l'eccedenza di terreno agrario derivante dagli scotici (circa 1200 m<sup>3</sup> in esubero) e la preziosità di tale materiale, altrove in genere carente come qualità o completamente assente, si deve:
- redigere una carta della capacità d'uso secondo la classificazione USDA, corredata da schede di analisi dei suoli in numero rappresentativo;
  - stimare le quantità dei suoli appartenenti alle varie classi;
  - redigere un piano per lo scotico, stoccaggio, conservazione e reutilizzo degli stessi;
  - pianificare la destinazione e il riutilizzo, escludendo la messa a discarica e prevedendo se del caso l'accumulo di lunga durata;
- l) i terreni con verificate carenze di natura fisico-chimica od organica vanno sottoposti ad ammendamento prima del loro reutilizzo per la copertura delle scarpate; in base alle schede di analisi di progetto vanno individuati gli opportuni ammendanti per il miglioramento delle caratteristiche fisico idrologiche, chimiche ed organiche; vanno stanziati somme a corpo per tale operazione di miglioramento dei suoli che dovrà essere riverificata in sede esecutiva in base alle reali caratteristiche dei suoli materialmente disponibili;
- m) ove possibile vanno recuperate, durante le operazioni di scotico gli arbusti, con particolare riferimento a quelli di macchia, per essere messi a vivaio transitorio e ripiantati sulle scarpate;
- n) sulle scarpate in rilevato va effettuato un riporto di terreno vegetale ammendato. E' consigliabile la tirata unica, senza berme, per evitare geometrismi e risolvendo i problemi di ruscellamento con tecniche di ingegneria naturalistica (interventi stabilizzanti ed antierosivi); Nella stagione più idonea successiva ai riporti di terreno vanno effettuati gli interventi di semina e piantagione, con sesto di impianto, disposizione e differenziazione delle specie, atti ad innescare la ricostituzione nel tempo di una formazione vegetale tendente a quella potenziale naturale (anche se non presente allo stato attuale);
- o) per le scarpate in trincea valgono le prescrizioni di cui sopra ed inoltre:
- ove possibile le scarpate in scavo debbono essere realizzate con pendenza non superiore ai 35°, e con cambio di pendenza in testa di scarpa (anche quando la litologia consentirebbe pendenze maggiori) in modo da poter effettuare riporti di terreno vegetale, che sono premessa indispensabile per la rivegetazione;
  - qualora vincoli al contorno o problemi di esproprio non consentano l'abbattimento della pendenza, essa non dovrà comunque superare i 45° e in tal caso le superfici dovranno essere ricoperte con rivestimenti sostenuti che consentano il riporto stabile di terreno vegetale ammendato, condizione indispensabile per la rivegetazione efficace delle scarpate stesse;
- p) i consolidamenti spondali e gli interventi in alveo legati ad opere di attraversamento o di recapito vanno realizzati ove tecnicamente possibile con opere di ingegneria naturalistica, fatti salvi i parametri idraulici;
- q) vanno realizzate opere di compensazione mediante interventi di rivegetazione, o in alternativa, opere per la fruizione di aree ricavate da ex aree di cantiere o da altre superfici di esproprio in terreni di basso valore o di particolare vocazione;


- r) a lato strada vanno realizzate siepi con specie arbustive autoctone per la loro importante funzione ecotonale nei confronti della fauna e l'effetto paesaggistico;
- s) vanno tutelati i pini secolari della vecchia "Carlo Felice", ricavando ove possibile l'ampliamento della strada dal lato opposto, vanno inoltre tutelati gli esemplari d'alto fusto di sughera eventualmente ricadenti negli ampliamenti e ripristinati, i biotopi fluviali e le aree a pascolo arborato e sughera, quali emergenze naturalistiche da riproporre negli interventi di compensazione;
- t) considerata l'importanza internazionale della Sardegna dal punto di vista della biodiversità e la necessità di garantire una maggiore continuità ecologica rispetto a quanto previsto dal progetto pervenuto, il progetto esecutivo da presentare per le verifiche di ottemperanza dovrà prevedere a distanze reciproche non superiori a 3 chilometri, soluzioni di permeabilità ecosistemica (tra cui anche sottopassi scatolari), che consentano gli spostamenti per la piccola fauna;
- u) devono essere ottemperate le prescrizioni del Ministero per i beni culturali ed ambientali ove non ricomprese in quelle sopraindicate;
- v) il progetto esecutivo adeguato secondo le prescrizioni del presente decreto nonché il piano di monitoraggio devono essere inviati al Ministero ambiente, Servizio Valutazione per l'Impatto Ambientale, per le verifiche di ottemperanza, prima dell'avvio dei lavori;

#### DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento di Cagliari, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici Direzione Generale Coordinamento Territoriale, al Ministero dei lavori pubblici Ufficio di gabinetto, al Ministero per i beni culturali ed ambientali Ufficio Centrale beni paesaggistici, al Ministero per i beni culturali ed ambientali Ufficio di gabinetto e alla Regione Sardegna, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li     = 1 A GO. 1997

  
**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**

  
**IL MINISTRO PER I BENI  
 CULTURALI ED AMBIENTALI**

