



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento di Protezione Civile

Struttura di Missione - D.P.C.M. 15 Giugno 2007 O.P.C.M. 19 Marzo 2008



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Assessorato dei Lavori Pubblici

UFFICIO DEL COMMISSARIO DELEGATO
Dott. Guido BERTOLASO

STRUTTURA DI MISSIONE
Dott. Ing. Raniero FABRIZI

REVISIONI

N°	data	redatto	contr.	approv.	Motivo della revisione
0	Marzo 2009	Tanca	Tanca	Trombino	Emissione
1					
2					
3					

RACCORDO STRADALE FUNZIONALE
TRA LA ROTATORIA D'ACCESSO ALL'AEROPORTO
"OLBIA COSTA SMERALDA" E LA S.S. 199

LOTTO 9°- 1° e 2° STRALCIO
DELLA S.S. 199 "SASSARI-OLBIA"

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

PROG. N°

DIS. N°

DATA **Marzo 2009**

SCALA ---

TITOLO :

Vol. 2
Quadro di riferimento programmatico
Relazione tecnica

ALLEGATO
N°

IL PROGETTISTA

A.T.I.:



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

STUDIO ASSOCIATO

Ing. F. COCCO / Ing. P.A. TROMBINO

**RACCORDO STRADALE FUNZIONALE TRA LA ROTATORIA
D'ACCESSO ALL'AEROPORTO "OLBIA COSTA SMERALDA" E
LA S.S. 199
LOTTO 9 1° E 2° STRALCIO DELLA S.S. 199 "SASSARI-OLBIA"**

**STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE
AI SENSI DEL D. LGS. 152/06 COSÌ COME MODIFICATO IN BASE AL D.LGS 4/2008**

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
VOL. 2**

RELAZIONE TECNICA

N° PROGETTO: B279.A.001		N° ALLEGATO:			
0	03/2009	EMISSIONE	TANCA	TANCA	TROMBINO
1					
2					
3					
4					
<i>revisione</i>	<i>data</i>	<i>descrizione</i>	<i>redatto</i>	<i>controllato</i>	<i>approvato</i>

INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. DESCRIZIONE E FINALITÀ DELL'INTERVENTO.....	4
3. STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE VIGENTI.....	5
3.1 ANALISI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI	5
3.1.1 <i>Analisi delle interazioni dei tracciati con la pianificazione urbanistica comunale (PdF)</i>	5
3.2 FATTORI CRITICI E VINCOLI AMBIENTALI.....	6
3.2.1 <i>Piano Paesaggistico Regionale</i>	6
3.2.2 <i>Vincoli archeologici e storici</i>	7
3.2.3 <i>Vincolo idrogeologico (R.D. 3267/23)</i>	7
3.2.4 <i>Sistema vincolistico ai sensi del D. Lgs. 42/04</i>	7
3.2.4.1 Beni Culturali, Art. 10 D. Lgs. 42/04, ex L. 1089/39.....	7
3.2.4.2 Beni Paesaggistici, Art. 136 D. Lgs. 42/04, ex L. 1497/39	7
3.2.4.3 ZPS, Zone di Protezione Speciale	8
3.2.5 <i>Aree Naturali Protette ai sensi della L. 394/91</i>	8
3.3 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE – PIANO STRALCIO DI SETTORE DEL PIANO DI BACINO.....	8
4. VERIFICA DI COERENZA DELL'OPERA CON GLI STRUMENTI URBANISTICI INDIVIDUATI.....	9
4.1 MODIFICAZIONI INTERVENUTE NELLE IPOTESI DI SVILUPPO ASSUNTE A BASE DELLE PIANIFICAZIONI	9
4.2 RUOLO E ATTUALITÀ DELL'INTERVENTO	9
5. INTERVENTI REALIZZATI O IN PROGRAMMA E INTERVENTI COMPLEMENTARI O A SERVIZIO DELL'INTERVENTO PROPOSTO.....	10
6. PREVISIONI TEMPORALI E PRIORITÀ DI REALIZZAZIONE.....	11
7. RAGGUAGLIO PREVISIONALE BASATO SUI PARAMETRI STATISTICI SULL'INCIDENTALITÀ ED EVIDENZA DEI BENEFICI ASSOCIATI ALL'INTERVENTO	12
7.1 STATISTICHE SULL'INCIDENTALITÀ.....	12
7.2 BENEFICI ASSOCIATI ALL'INTERVENTO	12

1. PREMESSA

Il presente Quadro di riferimento programmatico ha per oggetto la verifica di coerenza dell'intervento in progetto con gli strumenti di pianificazione e programmatici ad oggi in vigore; si procederà, pertanto, alla verifica ed analisi puntuale di tutti gli strumenti urbanistici e/o vincoli.

Il Lotto 9 è il collegamento tra la Nuova Strada tipo B (4 corsie) Sassari – Olbia (Lotti da 1 a 8) e la S.S. 125, e riveste quindi particolare importanza per la funzionalità di tutta l'opera.

Il presente Studio di Impatto Ambientale si è reso necessario per completare lo Studio fatto dalla scrivente ATI per la restante parte dell'infrastruttura, in maniera da poter proporre un'infrastruttura completa in grado di collegare la S.S. 131 alla S.S. 125.

2. DESCRIZIONE E FINALITÀ DELL'INTERVENTO

L'adeguamento della S.S. 199 nella tratta compresa tra lo svincolo della S.S.131 D.C.N. e la S.S. 125 si pone come obiettivo principale la risoluzione delle problematiche legate ai notevoli flussi di traffico esistenti e quelli prevedibili in conseguenza del nuovo assetto viabile che si va configurando con la realizzazione della Nuova Sassari Olbia e nel nodo di Olbia in adiacenza all'Aeroporto.

Il progetto punta, inoltre, alla messa in sicurezza dell'asse principale mediante l'eliminazione dei numerosi e pericolosi accessi diretti a raso, alla divisione tra traffico locale in entrata e uscita dalla città ed alla realizzazione di un nuovo indispensabile accesso alle aree aeroportuali conformemente alle previsioni del piano di sviluppo aeroportuale.

Tenendo conto delle nuove classificazioni stradali introdotte dalle recenti norme, la sezione tipo più appropriata a soddisfare le prescrizioni del PRT, e dare un sufficiente livello di servizio, è quella denominata di tipo 'B', per strade di scorrimento "extraurbane principali".

La sezione di tipo 'B' prevede due carreggiate separate, ciascuna costituita da due corsie da 3,75 m con banchina in destra da 1,75 m e banchina in sinistra da 0,50 m, separate da spartitraffico centrale di larghezza minima 2,50 m. I limiti dell'intervallo di velocità di progetto sono 70 km/h - 120 km/h.

3. STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE VIGENTI

3.1 ANALISI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI

Nel presente Studio si è provveduto ad esaminare lo strumento urbanistico in vigore sul territorio comunale di Olbia. Il risultato delle indagini condotte sinora ha portato al quadro di riferimento urbanistico ed acustico del Comune di Olbia interessato dall'adeguamento della infrastruttura in oggetto.

Si può affermare che l'infrastruttura in progetto si sviluppa lungo l'attuale S.S. 199 inserendosi nella periferia della città di Olbia, a volte in prossimità di abitazioni, per le quali si adotteranno, eventualmente, particolari misure di compensazione ambientale quali inerbimenti, asfalti e barriere fonoassorbenti, ecc.

Per quanto riguarda i Piani di Zonizzazione Acustica si rileva la Città di Olbia ne è a tutt'oggi sprovvista.

In questa sede, come meglio illustrato nell'analisi della componente ambientale rumore (Vol. 9), si è pertanto provveduto alla classificazione di tutti i ricettori prossimi all'infrastruttura in progetto ed alla previsione di barriere acustiche poste in fregio alla strada a protezione delle numerose abitazioni e del recettore sensibile (scuola) censito.

3.1.1 Analisi delle interazioni dei tracciati con la pianificazione urbanistica comunale (Pdf)

In merito alla pianificazione comunale si è provveduto a redigere una tavola, in scala 1:10.000, prendendo a riferimento lo strumento urbanistico del comune di Olbia (Programma di fabbricazione). Si mette in evidenza che, dallo svincolo a quadrifoglio sino al termine del territorio comunale, il Consiglio Comunale di Olbia ha approvato (Del. C.C. n° 19 del 02.03.2005) la variante al Programma di Fabbricazione con cui si riclassifica il corridoio di 400 m a cavallo della SS 199 da zona omogenea E a zona di rispetto per la

viabilità. Un emendamento alla stessa Del. del C.C., anch'esso approvato, chiede inoltre all'ANAS di limitarsi all'allargamento della sede stradale esistente, specificando che eventuali varianti non dovranno in alcun caso interessare costruzioni esistenti, in particolare il Borgo "Stazione Enas".

In particolare il tratto in esame interessa zone agricole, zone industriali, zone di espansione edilizia (C), zone destinate a servizi (G) e, in minima misura zone di salvaguardia (H).

Tutta la strada si intesta comunque sull'esistente, di cui si prevede un allargamento, minimizzando l'occupazione di nuovi suoli.

3.2 FATTORI CRITICI E VINCOLI AMBIENTALI

Si è proceduto all'esame dei vincoli presenti lungo il tracciato:

1. non si rileva la presenza di nessuna area SIC;
2. il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI 2004) non evidenzia nessuna criticità sul sub-bacino interessato dall'asse viario: il Bacino 4 (Liscia);
3. nel Piano Paesaggistico Regionale una parte della SS 199 ricade all'interno dell'Ambito n° 18, Golfo di Olbia, immediatamente prima dello Svincolo n° 12, Su Canale – Enas, in corrispondenza della Località Madonna della Pace alla progressiva chilometrica 48.000 (sino all'intersezione finale al km 58.500), mentre gli ultimi chilometri ricadono all'interno del limite del Territorio Costiero.

Tutto ciò premesso risulta chiaro che la progettazione dell'intervento non è condizionata da nessuna criticità e vincolo ambientale, in quanto insistente su un'area già fortemente urbanizzata, con forte presenza di attività commerciali ed artigianali.

Per una illustrazione grafica dei vincoli si rimanda alla Carta dei vincoli e delle aree protette, elaborato in cui sono stati indagati tutti i vincoli presenti in legenda, per cui si precisa che laddove i relativi simboli non dovessero comparire negli elaborati grafici si deve intendere che gli stessi vincoli non sono presenti all'interno delle aree indagate.

3.2.1 Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) attraverso l'applicazione delle direttive e dei vincoli costituisce il principale strumento di tutela e valorizzazione del paesaggio.

Il P.P.R. persegue le seguenti finalità:

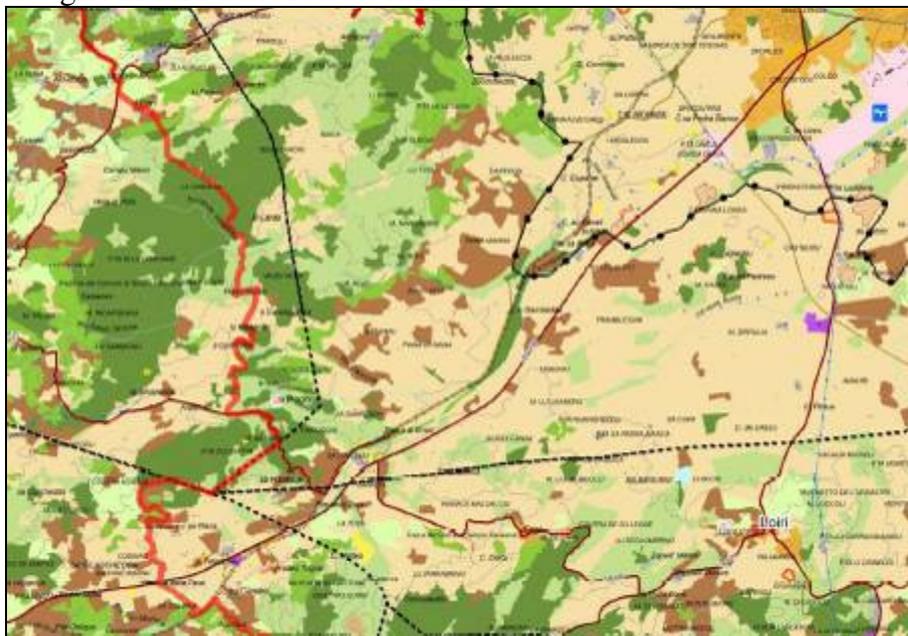
1. preservare, tutelare, valorizzare e tramandare alle generazioni future l'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio sardo;
2. proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale e la relativa biodiversità;
3. assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibile, al fine di conservarne e migliorarne le qualità.

L'intera infrastruttura in progetto ricade all'interno dell'Ambito di Paesaggio censito con il n° 18 e denominato Golfo di Olbia.

L'art. 20 delle Norme di attuazione del PPR recita *“non è comunque ammessa la realizzazione di nuove strade extraurbane di dimensioni superiori alle due corsie, fatte salve quelle di preminente interesse statale e regionale, per le quali sia in corso la procedura di valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell'Ambiente, autorizzate dalla Giunta Regionale”*. L'opera in progetto è di evidente preminente

interesse regionale; ne consegue quindi che il PPR non dovrebbe escludere la realizzazione della nuova arteria.

Il PPR sarà comunque alla base delle valutazioni del presente Studio di Impatto Ambientale. Sarà allegata al SIA la carta in scala 1:25.000 del Piano Paesaggistico Regionale con l'inserimento del tracciato di progetto; la scelta della scala è dettata dal livello di dettaglio in cui è stato redatto il PPR.



3.2.2 Vincoli archeologici e storici

Nella fase preliminare è stato avviato il processo conoscitivo del patrimonio archeologico del territorio mediante lo studio delle fonti bibliografiche, d'archivio, cartografiche e aereo fotogrammetriche.

Le risultanze di tali indagini sono opportunamente illustrate nella apposita relazione archeologica, facente parte integrante del più ampio Studio dei lotti da 1 a 8 (Vol. 10 – Quadro di riferimento Ambientale: Paesaggio), al quale si rimanda per una più completa trattazione.

3.2.3 Vincolo idrogeologico (R.D. 3267/23)

Dall'analisi delle carte relative alle aree soggette a vincolo idrogeologico non si rileva nessuna criticità.

3.2.4 Sistema vincolistico ai sensi del D. Lgs. 42/04

3.2.4.1 Beni Culturali, Art. 10 D. Lgs. 42/04, ex L. 1089/39

Non si evidenzia la presenza di beni culturali in prossimità del tracciato in progetto.

3.2.4.2 Beni Paesaggistici, Art. 136 D. Lgs. 42/04, ex L. 1497/39

I beni paesaggistici di cui alla ex. L. 1497/39 non insistono su nessuna delle aree interessate dal presente progetto.

3.2.4.3 ZPS, Zone di Protezione Speciale

Non si evidenzia la presenza di ZPS in prossimità del tracciato in progetto.

3.2.5 Aree Naturali Protette ai sensi della L. 394/91

Non si rileva la presenza di Parchi Nazionali ai sensi della L. 394/91 in corrispondenza o prossimità del tracciato, così come si evince dagli elaborati grafici di dettaglio facenti parte integrante del presente progetto preliminare.

3.3 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE – PIANO STRALCIO DI SETTORE DEL PIANO DI BACINO

Il Piano di Tutela delle Acque individua le Unità Idrografiche Omogenee (U.I.O.) al fine di:

1. tener conto delle complesse relazioni tra le varie pressioni insistenti sul territorio e i rispettivi corpi idrici (superficiali e sotterranei);
2. tener conto delle complesse relazioni eventualmente esistenti tra i vari corpi idrici (interconnessioni, pozzi, sorgenti, ingressione marina, affluenze etc.);
3. tener conto dell'ampio campo di influenza di ogni specifica misura che può avere ricadute su molteplici obiettivi pur essendo determinata, in prima battuta, da un'unica specifica esigenza ambientale;
4. estendere la descrizione territoriale e la relativa analisi delle pressioni da attività antropica oltre i confini del singolo bacino idrografico, comprendendo quindi più bacini idrografici ed i rispettivi tratti marino-costieri, andando così a costituire sistemi territoriali:
 - omogenei per caratteristiche geomorfologiche o idrografiche/idrologiche o per tipologia delle pressioni da attività antropica;
 - interrelati naturalmente (acquiferi significativamente afferenti su più bacini);
 - interrelati artificialmente (interconnessioni tra invasi artificiali, schemi acquedottistici e/o irrigui e/o schemi fognario depurativi a cavallo degli spartiacque, etc.).

A tal fine si è suddiviso l'intero territorio regionale in Unità Idrografiche Omogenee (U.I.O.) ognuna costituita da uno o più bacini idrografici limitrofi la cui denominazione è quella del bacino principale.

L'unico bacino interessato dalle opere oggetto della presente relazione è quello del Padrongianu, i cui corsi d'acqua non interessano le opere in progetto.

4. VERIFICA DI COERENZA DELL'OPERA CON GLI STRUMENTI URBANISTICI INDIVIDUATI

4.1 MODIFICAZIONI INTERVENUTE NELLE IPOTESI DI SVILUPPO ASSUNTE A BASE DELLE PIANIFICAZIONI

Non si rilevano considerevoli modificazioni agli strumenti urbanistici conseguenti alla realizzazione della nuova infrastruttura, soprattutto in considerazione del fatto che il progetto in esame prevede l'allargamento in sede della strada esistente.

4.2 RUOLO E ATTUALITÀ DELL'INTERVENTO

L'intervento oggetto del presente Studio è fortemente voluto dalle comunità locali interessate e costituisce elemento fondamentale per la completa funzionalità della Nuova Sassari Olbia e per la S.S.131 DCN (Abbasanta-Nuoro-Olbia), di cui costituisce il completamento e il collegamento con la Città di Olbia e con l'Aeroporto di Olbia – Costa Smeralda.

L'intervento in progetto si propone di riqualificare l'attuale infrastruttura come strada extraurbana principale, con due carreggiate per senso di marcia separate da spartitraffico centrale (in conformità alle norme geometriche e funzionali di cui al D.M. 5.11.2001) con intervallo di velocità di progetto compreso tra i 70 e i 120 km/h, coerentemente con le caratteristiche della SS-Olbia e della S.S. 131 DCN.

5. INTERVENTI REALIZZATI O IN PROGRAMMA E INTERVENTI COMPLEMENTARI O A SERVIZIO DELL'INTERVENTO PROPOSTO

Tra gli interventi in programma strettamente complementari e fondamentali per conferire funzionalità al progetto principale della Nuova SS-Olbia (suddiviso in 8 Lotti) è da citare la bretella di collegamento tra la S.S. 131, all'altezza di Codrongianos (denominata Lotto 0), che con il presente progetto, che costituisce il punto di attacco della nuova SS-Olbia (denominato appunto Lotto 9), attribuisce la necessaria continuità all'intero collegamento SS-Olbia.

Allo stato attuale esiste un progetto preliminare, recentemente revisionato, per il nuovo allaccio alla S.S. 131, in località Campu Lazzaru, che, con una bretella a quattro corsie di circa 2 km, completerà il collegamento Sassari – Olbia.

In un'ottica più ampia è necessario citare, da un lato, il collegamento Olbia – Palau e, dall'altro, il completamento della Sassari – Alghero di cui ad oggi è stato realizzato un primo lotto, appaltato un secondo ed in fase di progettazione il terzo che completerà il collegamento con l'aeroporto di Fertilia.

6. PREVISIONI TEMPORALI E PRIORITÀ DI REALIZZAZIONE

La nuova Sassari – Olbia costituisce ad oggi una delle priorità del Piano Regionale dei Trasporti e, a tal fine, la Regione Autonoma della Sardegna ne ha chiesto l’inserimento tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale.

Nei tempi più recenti la stessa infrastruttura è stata inserita tra le opere necessarie e funzionali allo svolgimento della prossima riunione del vertice G8, da tenersi nell’isola di La Maddalena nel settembre 2009.

A tal fine l’opera in oggetto è fondamentale per garantire il collegamento tra i due principali nodi trasportistici del Nord Sardegna costituiti dai due aeroporti di Olbia ed Alghero, rientrando quindi a pieno titolo tra gli interventi ritenuti strategici per garantire lo svolgimento del Vertice.

Data la prossimità temporale del citato Vertice si può ipotizzare un avvio alle procedure di assegnazione dei lavori nei modi e nei tempi più celeri possibili, seguendo quindi modalità particolari di aggiudicazione e presumibilmente prevedendo sin d’ora lavorazioni distribuite su un triplo turno di lavoro (24 ore su 24) e contestuali su tutta la strada in progetto (circa 75 km).

Per quanto le suddette condizioni consentiranno tempi di realizzazione minimi teoricamente contenuti entro l’anno, difficilmente sarà possibile raggiungere tale obiettivo, anche se questa fattispecie di appalto consentirà risultati altrimenti irraggiungibili nei tempi prefissati.

In tale ottica si può ipotizzare la priorità del lotto 9 in quanto facilita, da solo, il collegamento all’Aeroporto ed alla Città di Olbia oltre che della Nuova SS-Olbia, ancora da realizzare, anche della citata S.S. 131 DCN (Abbasanta-Nuoro-Olbia) recentemente completata con la tratta San Teodoro – Olbia.

7. RAGGUAGLIO PREVISIONALE BASATO SUI PARAMETRI STATISTICI SULL'INCIDENTALITÀ ED EVIDENZA DEI BENEFICI ASSOCIATI ALL'INTERVENTO

7.1 STATISTICHE SULL'INCIDENTALITÀ

Per quanto sia difficile stimare quanto la realizzazione del raccordo in oggetto riduca la possibilità di incidenti è ampiamente documentato dai dati di letteratura, che un corretto andamento planoaltimetrico associato all'eliminazione delle intersezioni a raso ed alla presenza di uno spartitraffico centrale riduca drasticamente la gravità degli incidenti riducendo in particolare quelli con conseguenze mortali.

Non è al momento disponibile una statistica che dia una precisa indicazione sul numero degli incidenti e sulla percentuale di quelli mortali.

7.2 BENEFICI ASSOCIATI ALL'INTERVENTO

La rispondenza del raccordo in oggetto e della nuova SS-Olbia alle più volte citate norme geometriche, da rispettare nella progettazione stradale, fornisce notevoli garanzie di sicurezza nell'esercizio dell'intera infrastruttura derivanti dalla scelta di un opportuno andamento planoaltimetrico strettamente connesso alla visibilità ed alla velocità di progetto individuata per i diversi tratti.

In sintesi ad ogni raggio di curva planimetrico corrisponde una precisa velocità di percorrenza "di sicurezza" (che garantisce di arrestare il veicolo nello spazio necessario). Oltre ai raggi si valutano altri parametri come la larghezza della banchina, che modifica la distanza di visuale, e la pendenza longitudinale, che influenza la distanza di arresto.

Tutti questi aspetti contribuiscono notevolmente all'incremento della sicurezza di esercizio dell'opera in oggetto, specie se rapportata alla pessima geometria che contraddistingue

l'attuale strada resa, come detto, ancora più pericolosa dalla presenza di frequenti intersezioni a raso.

I citati aspetti costituiscono quindi un considerevole beneficio che, nel tempo, sarà tradotto nella presumibile riduzione di incidenti in genere ed in particolare di quelli con conseguenze mortali.

L'altro indiscutibile beneficio sarà rappresentato dal positivo impatto economico e sociale derivante dalla riduzione dei tempi di percorrenza che, di fatto, faciliterà i collegamenti dei piccoli centri insistenti sulla SS-Olbia evitando e/o limitando la formazione di code in ingresso alla Città o all'Aeroporto.