



*Ministero della Transizione Ecologica*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

\* \* \*

**Parere n. 475 del 23 giugno 2023**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>S.S. 131 "Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici. 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. Lotto di completamento.</i></p> <p><b>IDVIP 9627</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>ANAS S.p.A.</b></p>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l’art. 216 “Disposizioni transitorie e di coordinamento”, comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

**VISTO** il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 che, in attuazione dell’art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

**PREMESSO** che:

- la Società Anas S.p.A (di seguito Proponente) con nota prot. 0208318 del 20/03/2023, acquisita al prot. acquisita con prot. MiTE-43620 del 22/03/2023, ha presentato istanza per l'avvio del procedimento di verifica di variante ai sensi dell'art. 169 comma c 4 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii, per quanto applicabile all'art. 216, comma 27 del D.Lgs. 50/2016, per l'intervento - S.S. 131 di "Carlo Felice" Adeguamento e messa in sicurezza della S.S.131 Risoluzione dei nodi critici - 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000 – Lotto di Completamento". Progetto Esecutivo;
- la Divisione con nota prot.n. MASE-50383 in data 31/03/2023, acquisita con prot.n. CTVA-3902 in data 3/04/2023, ha trasmesso la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale allegata per l'avvio della procedura di Verifica Varianti prima citata.

**PRESO ATTO** che relativamente al progetto "S.S. 131 di "Carlo Felice" - Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131":

- con Delibera 21/12/2001, n. 121, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, il CIPE ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che riporta all'allegato 1, nell'ambito dell'infrastruttura «Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna», l'intervento «Adeguamento della SS 131 Cagliari - Sassari» e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Sardegna, tra i «Corridoi stradali» include il «Completamento adeguamento SS 131 Cagliari - Porto Torres»;
- con Delibera 1/08/2014, n. 26 il CIPE ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Avanzamento Programma infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Adeguamento SS 131 Cagliari – Sassari», l'intervento «Svincoli e messa in sicurezza km 146+800 km 209+600»;
- con il Parere n. 1875 del 25/09/2015 la Commissione ha espresso parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto definitivo "Adeguamento e messa in sicurezza della SS 131 "Carlo Felice" dal km 108+300 al km 209+500 - Risoluzione nodi critici - 1° e 2° stralcio" e del relativo Piano di utilizzo delle terre;
- con Delibera CIPE n. 108 del 23/12/2015 è stato approvato il Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 «Carlo Felice», dal km 108+300 al km 209+500. Risoluzione nodi critici. 1° e 2° stralcio. Approvazione progetto definitivo con prescrizioni e raccomandazioni;
- con Determina Direttoriale prot. DVA-DEC-2019-0000056 del 26/02/2019, preso atto del parere della Commissione n. 2933 del 25/01/2019, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Verifica di Attuazione – Fase 1, ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art.185, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii, per il progetto esecutivo "Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 dal km 108+300 al km 209+500 - Risoluzione dei nodi critici - 1° stralcio dal km 158+000 al km 162+700" nel rispetto delle condizioni impartite nel parere CTVA/2933;
- con Determina Direttoriale prot. MATTM\_DEC\_2020-0000387 del 30/10/2020, preso atto del parere della Commissione CTVA/49 del 2/10/2020, è stato approvato l'aggiornamento del Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 relativo al Progetto Esecutivo "Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 dal km 108+300 al km 209+500 Risoluzione dei nodi critici - 1° stralcio dal km 158+000 al km 162+700", in ottemperanza alla Delibera CIPE 108/2015;
- sul progetto esecutivo dello stralcio 2 della S.S. 131, dal km 108+300 al km 158+000, è stata svolta la procedura di verifica di attuazione Fase 1, ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006, conclusasi con il decreto direttoriale prot. MiTE-DEC-2022-11 del 18/01/2022, reso sulla base del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 404 del 30/12/2021, di determinazione della non ottemperanza del progetto alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE n. 108/2015. Con il richiamato decreto del

18/01/2022 è stato altresì richiesto alla Società proponente di trasmettere al Ministero della transizione ecologica l'aggiornamento del progetto con specifico riferimento ai vari aspetti alle aree Natura 2000 interferite direttamente dal tracciato e al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;

- con Determina Direttoriale prot. MiTE- del 30/10/2020, preso atto del parere della Commissione CTVA-203 del 30/12/2020, è stata conclusa la procedura di Verifica di variante, ex articolo 169 del decreto legislativo n. 163/2006 per quanto applicabile all'articolo 216, comma 27 del decreto legislativo 50/2016, ritenendo che *“per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, non sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopraccitato art.169, perché la proposta di Variante relativa a “S.S. 131 di "Carlo Felice" - Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. Progetto Esecutivo”, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore”* in quanto *“gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione dell'impatto ambientale delle varianti presentate ai sensi del comma 5 dell'art. 169 e dell'art. 166”*
- con Determina Direttoriale, preso atto del parere della Commissione CTVA del 01/2023, è stata conclusa la procedura di Verifica di variante, ex articolo 169 del decreto legislativo n. 163/2006 per quanto applicabile all'articolo 216, comma 27 del decreto legislativo 50/2016, ritenendo che *“per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, non sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopraccitato art.169, perché la proposta di Variante relativa a “S.S. 131 di "Carlo Felice" - Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. Progetto Esecutivo”, sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore”* in quanto *“gli elementi presentati non consentono di formulare parere in relazione alla valutazione dell'impatto ambientale delle varianti presentate ai sensi del comma 5 dell'art. 169 e dell'art. 166”*
- ✓ è stata svolta la procedura di verifica di attuazione Fase 1, ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 del progetto esecutivo *“S.S. 131 di "Carlo Felice" - Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. Stralcio funzionale anticipatorio dello svincolo di Paulilatino.”*, conclusa positivamente con decreto direttoriale visto il parere della Commissione del 1/2023
- ✓ è in corso parallelamente la procedura di verifica di attuazione Fase 1, ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 del progetto esecutivo *“S.S. 131 di "Carlo Felice" - Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. – Lotto di completamento”*

#### **RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione relativa a *“S.S. 131 di "Carlo Felice" - Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. – Lotto di completamento”*, così come disposto dalla Divisione con la nota sopraccitata prot. MASE-50383 del 31/03/2023.

#### **Per quanto riguarda l'oggetto delle varianti al progetto esecutivo:**

L'intervento “Lotto di Completamento” si compone di un sistema complesso di interventi localizzati e distribuiti su un territorio molto ampio, di estensione di circa 50 km, dal km 108+300 al km 158+000 mirati al miglioramento e risoluzione delle condizioni di sicurezza di puntuali situazioni sulla SS131 definiti appunto “nodi critici”.

Nell'ambito della procedura ID:7370 di Verifica delle Varianti art. 169 condotta per l'intero intervento “Stralcio 2”, la CTVA con parere n. 203 del 30.12.2020, in mancanza di utili elementi alle necessarie valutazioni, ha identificato come varianti tutte le modifiche introdotte

nel PE rispetto al PD approvato dal CIPE. Gli interventi oggetto di perfezionamento, relativi allo Stralcio 2, sono di seguito elencati in tabella.

<b>OPERA</b>
V01 - Nuovo svincolo di Paulilatino al km 120+000*
V02 - Svincolo Mulargia Macomer km 148+500
V03 - Uscita Archeologica Di "Santa Cristina" al km 114+500
V04 - Adeguamento Svincolo Di Paulilatino al km 119+000
V09 - Adeguamento Svincolo Di Macomer Birori al km 142+500
V10 - Area Archeologica Di "Santa Barbara" al km 144+500
V11 - Adeguamento Svincolo Di Campeda al km 152+000
S01 - Risoluzione Accesso C. N. al km 111+160
S02 - Risoluzione Accesso C. N. al km 115+205
S04 - Risoluzione Accesso al km 123+000
S10 - Risoluzione Accesso C. S. Al km 140+490
S13 - Risoluzione Accessi C. N. E C.S. DAL km 144+760 AL km 145+950
S17 - Risoluzione Accessi C. N. e C. S. DAL km 151+850 AL km 154+950
S18 Risoluzione Accesso CS al km 155+350
S20 - Risoluzione Accessi al km 122+000
S21 - Risoluzione Accessi al km 127+000
*Intervento afferente allo stralcio di Paulilatino di cui all'istanza ANAS CDG-551985 del 05/08/2022, procedibilità dell'istanza comunicata dal MITE con nota prot. 135312 del 31/10/2022

**Tabella 1: Varianti oggetto di verifica**

L'intervento V01 è stato oggetto di uno stralcio autonomo e funzionale denominato CA370, che ha seguito un autonomo iter approvativo e di affidamento; pertanto, detto intervento non è ricompreso nella disamina in quanto è già stato rilevato da ANAS, nella nota trasmessa al MITE prot. CDG-551985 del 05/08/2022, che non costituisce Variante per procedura Art.169.

Le motivazioni che hanno comportato la necessità di apportare modifiche sono così aggregate:

- A. recepimento prescrizioni CIPE (Delibera n.108/2015)
- B. affinamenti propri della progettazione della fase esecutiva, frutto di maggiori approfondimenti condotti sulla base del nuovo rilievo celerimetrico;
- C. modifiche e integrazioni in ottemperanza alle richieste scaturite dall'attività di controllo della sicurezza stradale ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 35/2011;
- D. richieste e pareri degli Enti durante la PE a valle dei risultati delle indagini effettuate.

Il Proponente riporta in forma tabellare gli interventi in funzione di una o più motivazioni sopra menzionate (A, B, C, D)

OPERA	Motivo della variante
V02 - Svincolo Mulargia Macomer km 148+500	A-C
V03 - Uscita Archeologica Di "Santa Cristina" al km 114+500	B
V04 - Adeguamento Svincolo Di Paulilatino al km 119+000	C
V09 - Adeguamento Svincolo Di Macomer Birori al km 142+500	C-D
V10 - Area Archeologica Di "Santa Barbara" al km 144+500	A-B
V11 - Adeguamento Svincolo Di Campeda al km 152+000	A-B
S01 - Risoluzione Accesso C. N. al km 111+160	A
S02 - Risoluzione Accesso C. N. al km 115+205	D
S04 - Risoluzione Accesso al km 123+000	A
S10 - Risoluzione Accesso C. S. Al km 140+490	D
S13 - Risoluzione Accessi C. N. E C.S. DAL km 144+760 AL km 145+950	D
S17 - Risoluzione Accessi C. N. e C. S. DAL km 151+850 AL km 154+950	A-D
S18 Risoluzione Accesso CS al km 155+350	-
S20 - Risoluzione Accessi al km 122+000	A
S21 - Risoluzione Accessi al km 127+000	A

**Tabella 2: Varianti e motivazioni**

Il Proponente sottolinea che alcune modifiche sono state richieste dalla Delibera CIPE n. 108/2015:

- S20 ed S21: la prescrizione CIPE 1.1.8.3 richiede di mettere in sicurezza la SS 131 nelle tratte in esame anche da un punto di vista idraulico; e l'unico intervento possibile in tal senso sull'asset di competenza di ANAS era l'innalzamento dell'asse della SS131 come proposto nel PE;
- S04: la prescrizione CIPE 1.5.2.e ha richiesto una precisa localizzazione della complanare "...con la prosecuzione della complanare rettilinea in progetto, adiacente al margine occidentale della SS 131 proveniente dallo svincolo di Abbasanta - Santulussurgiu, fino all'innesto con la rampa dello svincolo della SS 131 DCN (vecchia SS 131 "ottocentesca") ..."
- S01: la prescrizione CIPE 1.1.8.2 a) richiede di evitare di localizzare la viabilità di ricucitura degli accessi in aree di interferenza dell'affluente del Riu Pizziù;
- V02: la prescrizione CIPE 1.1.1 relativa al nuovo svincolo di Mulargia Macomer, richiede opportune modifiche del layout dello svincolo al fine di minimizzare gli ingombri nelle aree rete Natura 2000.

Per quanto riguarda le altre tipologie, queste modifiche sono accompagnate da richieste esplicite degli Enti espresse nell'ambito del percorso autorizzativo. Il Proponente specifica che in Tabella 2 sono codificate come "S-XX": detti interventi sono denominati di "Risoluzione Accessi" e assolvono al compito di ricucitura delle viabilità di accesso ai fondi privati posti in fregio alla statale, che altrimenti risulterebbero interclusi a seguito della chiusura degli accessi a raso esistenti sulla SS131 (ad eccezione di S20 ed S21 che riguardano anche l'asse della SS131 e le viabilità di servizio direttamente ad essa afferenti). Le caratteristiche funzionali e geometriche di dette viabilità le portano, di fatto, ad essere considerate come strade a destinazione particolare secondo DM 05-11-2001.

Il Proponente riporta che ai sensi dell'Art.169 del D.lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. le modifiche risultano approvabili direttamente dal soggetto aggiudicatore se risultano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

- non assumono rilievo localizzativo, vale a dire quando rimangono confinate all'interno "...del corridoio individuato in sede di approvazione del progetto ai fini urbanistici; in mancanza di diversa individuazione costituiscono corridoio di riferimento a fini urbanistici le zone di rispetto previste dall'articolo 12, comma 2, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni."
- Non comportano sostanziali modifiche rispetto al PD approvato dal CIPE. Nel dettaglio, le modifiche introdotte possono essere ritenute "non sostanziali" se non alterano in maniera significativa l'assetto delle componenti ambientali.
- Non richiedano l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota non superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti. Le varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato; in caso contrario sono approvate dal CIPE.

Il Proponente riporta il confronto economico tra importi del PD e quelli di PE, già proposta nell'originaria istanza di attivazione della procedura ID:7370.

Voci di Quadro economico	QE PDdelluadro economicol PD e quelli di	QE PE	Variazione economica (PE-PD CdP) [ar	Variazione economica (PE-PD CdP) [%]
Lavori + servizi	€ 52.723.556,12	€ 65.690.434,90	€ 12.966.878,78	+24.59%
Somme a disposizione	€ 18.888.698,85	€ 13.499.438,85	-€ 5.389.260,00	-28.53%
Oneri d'investimento	€ 8.020.572,56	€ 9.898.734,22	€ 1.878.161,66	+23.12%
Totale	€ 79.632.828	€ 89.088.607,97	€ 89.088.607,9	+11.87%

**Tabella 3: Confronto economico PD CdP e PE**

Il costo delle opere in variante risulta in eccedenza di € 9.455.780,44, pari all'11.87% dell'importo totale dell'investimento di € 79.632.828, così come previsto nel Contratto di Programma 2016-2020 tra Anas e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il Proponente afferma che , il progetto in argomento ricorre a pieno titolo nella casistica di varianti approvabili dal soggetto aggiudicatore. Il Proponente prende comunque atto di integrare la documentazione per le valutazioni di competenza, come richiesto dal MITE con Decreto n.10 del 17.01.22, indagando più approfonditamente gli aspetti in precedenza affrontati in modo marginale, per quanto concerne il rilievo localizzativo delle opere e la loro impronta ambientale.

Il Proponente per ciascuna delle varianti evidenzia: gli aspetti localizzativi, gli aspetti di modifica sostanziale legati alle ricadute ambientali.

Gli elaborati progettuali relativi all'ambito "Verifica di ottemperanza" e denominati "Tavole di confronto fra PD e PE" (Ell. da T00IA00GENPL03 a PL12), sono stati integrati graficizzando

l'estensione del corridoio urbanistico, per ciascun intervento in variante, con delle linee arancioni tratteggiate

Secondo il Proponente, l'approfondimento condotto per tutte le varianti di PE evidenziate dal MITE nel Decreto n.10 del 17/01/2022, permette di affermare che tutte le modifiche di PE sono planimetricamente contenute nelle fasce di rispetto. L'unica eccezione è rappresentata dalla variante dell'intervento S13 "Risoluzione Accessi C.N. e C.S. dal km 144+760 al km 145+950", condotta su esplicita richiesta dalla competente Soprintendenza, avvenuta con nota prot. 610 del 18.01.2021, in conseguenza dei ritrovamenti archeologici relativi alla Tomba dei Giganti. Detta variante è stata autorizzata con specifica Conferenza di servizi, la cui determinazione motivata di chiusura positiva è stata trasmessa agli Enti chiamati ad esprimersi con nota n.26651 del 18.01.2021.

Inoltre il Proponente afferma che tutti gli interventi in variante comportano interferenze di modesta entità e non alterano per nulla, ovvero in maniera non significativa, l'assetto delle componenti ambientali, non ingenerando impatti significativi sugli ecosistemi e sulle capacità di auto rigenerarsi dell'ambiente interferito. Nello specifico il Proponente specifica: gli interventi che interferiscono direttamente con i siti protetti, sebbene garantiscano generali miglioramenti in termini di sottrazioni di aree rispetto al PD, nel rispetto delle prescrizioni CIPE, sono stati mitigati con opportune misure compensative, già condivise e approvate da ARPAS.

Il Proponente riporta a conclusione che gli interventi:

- non richiedano l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota non superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti;
- non assumono rilievo localizzativo: in generale rispettato per tutte le varianti a meno dell'intervento S13, sottoposto a dedicata procedura di Conferenza di Servizi, la cui determinazione motivata di chiusura positiva è stata trasmessa agli Enti chiamati ad esprimersi con nota n.26651 del 18.01.2021;
- non comportano sostanziali modifiche rispetto al PD approvato dal CIPE. La disamina redatta è supportata dalla redazione dello studio V.Inc.A di livello appropriato condotto per l'intero intervento, evidenzia come tutte le modifiche introdotte possono essere ritenute "non sostanziali" in quanto non alterano in maniera significativa l'assetto delle componenti ambientali.

## **VARIAZIONI PROGETTUALI**

### **Variante - S01 - Risoluzione Accesso - C. N. al km 111+160**

**Tipologia:** Risoluzione accessi. L'intervento ha la finalità di riconnettere alla viabilità esistente il privato interessato in conseguenza della chiusura dell'accesso diretto sulla SS131 codifica SS1 B.

La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

### **Motivazione**

Riscontro alla prescrizione 1.1.8.2 a) della Delibera CIPE n.108/2015 che cita: *"in relazione alla viabilità di accesso al sito di deposito al km 111, deve essere prodotta adeguata documentazione attestante le lavorazioni da eseguire, lo stato attuale e quello di progetto e le verifiche idrauliche dell'affluente minore del rio Riu Pizziu in prossimità dell'attraversamento della SS 131 al fine di evidenziare le interferenze tra le aree di esondazione del rio e la strada di accesso all'area di deposito e predisporre idonei accorgimenti per la sicurezza degli operatori. In riferimento al sito di deposito è necessario valutare eventuali effetti dell'attività/ opere da realizzare sul deflusso delle acque, garantire il rispetto delle prescrizioni e distanze previste nel regio decreto 523/1904 e che tali attività non possano esser causa di fenomeni di dissesto in presenza di eventi di piena del Riu Pizziu;"*



## Modifica progettuale

Il progetto definitivo prevede l'uso della viabilità esistente per risolvere la chiusura dell'accesso diretto alla SS131 codificato come "SS1B"

Il progetto esecutivo prevede la chiusura dell'accesso sulla carreggiata nord e la realizzazione di una viabilità di interpoderale, in affiancamento alla sede della S.S. 131, che si innesta sulla limitrofa viabilità comunale, coincidente con il vecchio tracciato della Via Nazionale S.S. 131 di Carlo Felice nel tratto Bauladu – Paulilatino

Al fine di risolvere l'interferenza, il progetto esecutivo ha previsto di non utilizzare la cava ivi collocata al km 111 per il conferimento del materiale, in quanto gli ulteriori siti di conferimento identificati nel PUT sono risultati sufficienti a garantire il pieno soddisfacimento dei fabbisogni; pertanto, il collegamento sottopassante la statale e interferente con l'area di esondazione dell'affluente del Riu Pizziu non aveva più ragion d'essere. Permane però la necessità di garantire il collegamento della singola proprietà ivi presente con la viabilità ordinaria: l'obiettivo è stato raggiunto con la realizzazione di una nuova viabilità a destinazione particolare dedicata a detta pertinenza, caratterizzata da una piattaforma stradale di larghezza complessiva pari a 4 m, in fregio all'asse della SS131, che non comporta interferenze né con il Riu Pizziu, né con il suo affluente minore.



Figura 1 – PD CIPE in rosso PE in verde

## Analisi ambientali

Il Proponente riporta che per quanto concerne gli aspetti ambientali la relazione di V.Inc.A. (El. T00IA00GENRE06) evidenzia la non sussistenza di effetti in termini di sottrazioni e compromissioni di habitat. La soluzione di PE promossa risulta migliorativa da un punto di vista ambientale non interferendo direttamente con il reticolo idrografico evidenziato dalla prescrizione del CIPE.

La viabilità in progetto risulta classificabile da DM 05-11-2001 come “a destinazione particolare” e pertanto non rientra tra gli interventi da assoggettare ad autorizzazione ambientale ministeriale.

La componente rumore risulta non sostanziale, in quanto la viabilità asservisce una sola abitazione privata, con un traffico atteso limitato all'ingresso/egresso dalla stessa. La componente atmosfera è definita dal Proponente come “ininfluente in relazione al traffico atteso”.

### **Variante – S02 - Risoluzione Accesso - C. N. al km 115+205**

**Tipologia:** Risoluzione Accessi. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

#### **Motivazione**

La motivazione riguarda la nota del comune di Paulilatino prot. ANAS n.179303 del 29.03.2019 e nota Sig. Urru prot. 660 30 del 5.02.2019 riscontrate dalla nota ANAS prot. nella cartella riscontrata con nota ANAS prot. 195393 del 4.04.2019

#### **Modifica progettuale**

Nel PD la risoluzione accessi prevedeva adeguamento e utilizzo di viabilità esistente di competenza comunale mentre nel PE la risoluzione accessi tramite realizzazione di attraversamento idraulico ad uso del privato.

L'opera in progetto è semplicemente un ridimensionamento sostanziale di quanto già previsto dal PD, limitando la sua estensione al solo attraversamento del corso fluviale. Sono state condotte tutte le necessarie verifiche di compatibilità idraulica riportate nella documentazione di progetto (El. T00ID00IDRRE02, T00ID03IDRDI01-DI02). Non si riscontrano pertanto interferenze con ulteriori vincoli. Per quanto concerne gli aspetti ambientali la relazione di V.Inc.A. (El. T00IA00GENRE06) evidenzia la non sussistenza di effetti in termini di sottrazioni e compromissioni di habitat.



**Figura 2: PD CIPE in rosso PE in verde**

#### **Analisi ambientali**

Il Proponente riporta che per componenti rumore ed atmosfera non ci sono variazioni rilevanti.

### **Variante – S04 - Risoluzione Accesso - C. N. al km 123**

**Tipologia:** Risoluzione Accessi. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

#### **Motivazione**

Riscontro alla prescrizione 1.5.2.e della Delibera CIPE n.108/2015 che cita: «per evitare le serie di interferenze tra l'adeguamento della strada secondaria adiacente al complesso archeologico del nuraghe Losa e la funzionalità della struttura di servizio, e per escludere eventuali rischi derivanti dalla presenza del probabile pozzo sacro nuragico (Putzu 'e Losa), si richiede la sostituzione dell'intervento previsto con la prosecuzione della complanare rettilinea in progetto, adiacente al margine occidentale della SS 131 proveniente dallo svincolo di Abbasanta - Santulussurgiu, fino all'innesto con la rampa dello svincolo della SS 131 DCN (vecchia SS 131 "ottocentesca")»

### **Modifica progettuale**

Risoluzione accessi tramite la realizzazione di un tratto di complanare.

Non sussistono interferenze con nuovi vincoli. Per quanto concerne gli aspetti ambientali la relazione di V.Inc.A. (El. T00IA00GENRE06) evidenzia la non sussistenza di effetti in termini di sottrazioni e compromissioni di habitat.



**Figura 3: PD CIPE in rosso PE in verde**

### **Analisi ambientali**

La variante in questione garantisce il collegamento con un ridotto numero di proprietà private e pertinenze collocate in fregio alla statale. Il traffico atteso è di modesta entità. Inoltre, la variante si colloca in fregio alla SS131, caratterizzata da traffico intenso e a ben più elevate velocità di percorrenza.

### **Variante - S10 - Risoluzione Accesso - C. S. Al km 140+490**

**Tipologia:** Risoluzione accessi. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

## Motivazione

Vicinanza con traliccio (<15 m) segnalata da Terna "201211\_TERNA\_nota riscontro del 11/12/2020.

## Modifica progettuale

La viabilità in progetto risulta classificabile da DM 05-11-2001 come "a destinazione particolare" e pertanto non rientra tra gli interventi da assoggettare ad autorizzazione ambientale ministeriale.



Figura 4 – PD CIPE in rosso PE in verde

## Analisi ambientali

La componente rumore risulta non sostanziale, in quanto la viabilità serve una sola abitazione privata, con un traffico atteso limitato all'ingresso/egresso dalla stessa. La componente atmosfera è considerata dal Proponente "ininfluente in relazione al traffico atteso".

### **Variante - S13 - Risoluzione Accessi C. N. E C.S. DAL km 144+760 AL km 145+950**

**Tipologia:** Risoluzione accessi. La variante si colloca al di fuori delle fasce di rispetto di progetto. Rappresenta pertanto una variante localizzativa.

## Motivazione

Riscontro alla prescrizione 1.5.1 della Delibera CIPE: hanno avuto luogo indagini archeologiche preventive condotte dal personale tecnico scientifico della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per le provincie di Sassari e Nuoro grazie alle quale è stata rinvenuta una tomba di giganti, precedentemente non conosciuta, direttamente interferente con il tratto terminale del tracciato previsto in sede di progettazione definitiva (si veda parere MIBACT n. 610-P del 18/01/2021). Pertanto, è stata proposta una variante che garantisca il collegamento della nuova infrastruttura in progetto con la viabilità ordinaria ed al contempo la non interferenza con il ritrovamento archeologico.

## Modifica progettuale

La soluzione è stata preventivamente condivisa con il MIBACT, ottenendo nulla osta alla sua realizzazione (parere MIBACT n. 610-P del 18/01/2021). In quanto variante al progetto definitivo

approvato, ANAS ha promosso la procedura di Conferenza dei Servizi la cui determinazione motivata di chiusura positiva è stata trasmessa agli Enti chiamati ad esprimersi con nota n.26651 del 18.01.2021.

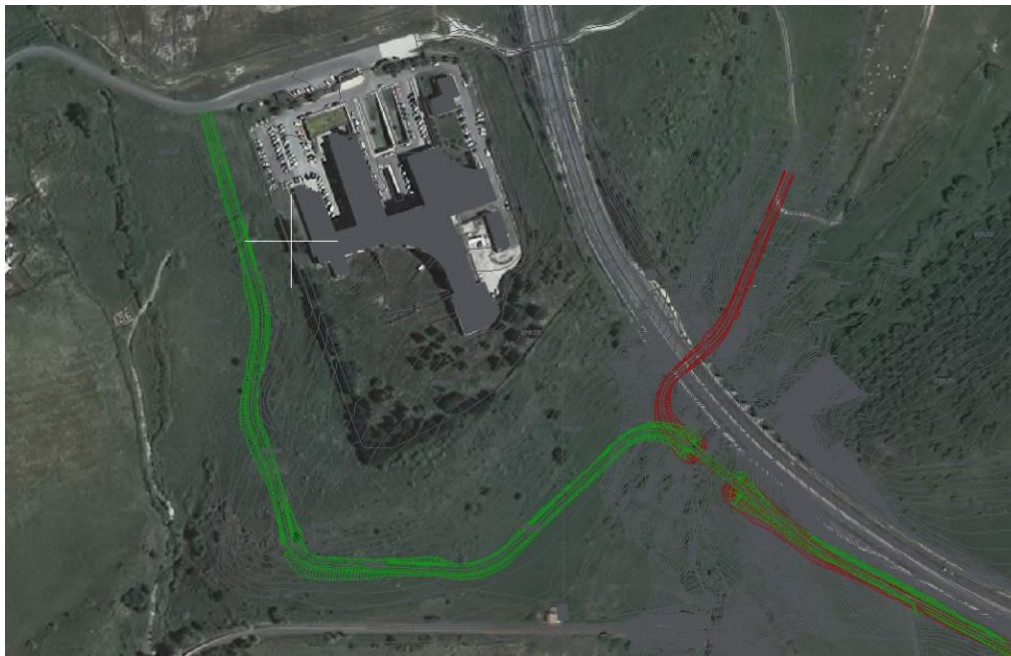


Figura 5 – PD CIPE in rosso PE in verde

### **Analisi ambientali**

La variante in questione garantisce il collegamento con un ridotto numero di proprietà private e pertinenze collocate in fregio alla statale. Il traffico atteso è di modesta entità ed è limitato all'ingresso/egresso alle proprietà private.

### **Variante - S17 - Risoluzione Accessi C. N. e C. S. DAL km 151+850 AL km 154+950**

**Tipologia:** Risoluzione accessi. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

### **Motivazione**

Per il tratto terminale: riscontro alla prescrizione 1.5.1 della Delibera CIPE, hanno avuto luogo indagini archeologiche preventive condotte dal personale tecnico scientifico della Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per le provincie di Sassari e Nuoro grazie alle quale è stata evidenziata la presenza di un tratto di viabilità romana della lunghezza di circa 250 m e di una struttura di difficile interpretazione e inquadramento cronologico, direttamente interferente con il tratto terminale del tracciato previsto in sede di progettazione definitiva (si veda parere MIBACT n. 610-P del 18/01/2021). Pertanto, la viabilità è stata localmente allontanata il più possibile da queste emergenze, affiancandola alla SP17 e riuscendo in tal modo a garantire la non interferenza con le presenze archeologiche rinvenute. Nel dettaglio, la variante è caratterizzata da uno scostamento massimo di circa 5 metri verso la provinciale esistente, per uno sviluppo lineare di circa 100 metri

Per il Tratto iniziale: nel corso della fase progettuali, in ottemperanza alla prescrizione 1.1.8 della delibera CIPE n.108/2015, sono stati approfonditi gli studi idraulici, realizzando modelli di dettaglio del corpo fluviale posto in corrispondenza dello svincolo di Campeda: gli esiti dello studio hanno richiesto

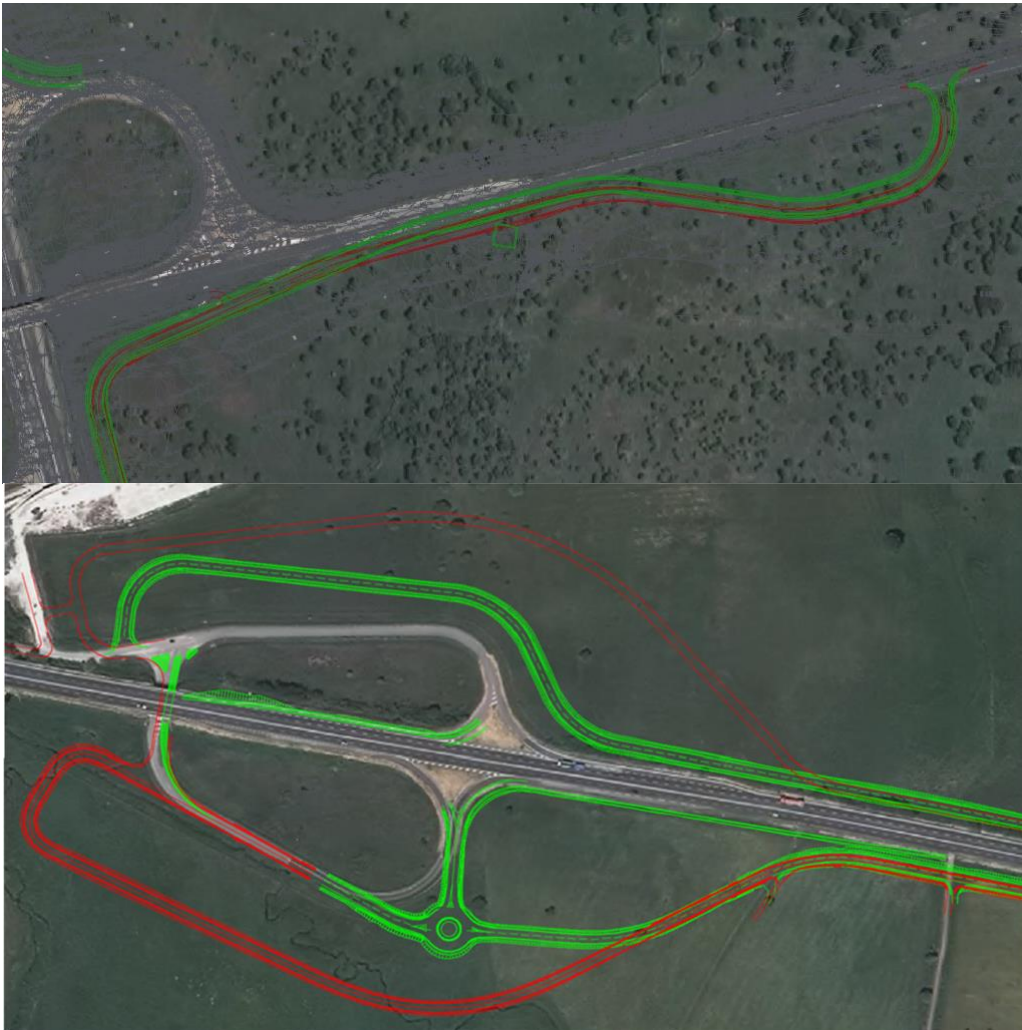
una modifica del tratto iniziale dell'intervento della complanare nord, così da limitare l'impatto sul reticolo idrografico. Sulla base di detto studio e in ottemperanza alle prescrizioni nate in seno alle attività di verifica di sicurezza secondo il D.Lgs. 35/11, è stata progettata una rotatoria di diametro pari a 30 m al fine di relazionare correttamente i flussi veicolari provenienti dalle corsie di ingresso/uscita dalla S.S.131 dir. Nord (Svincolo Di Campeda) e dalla complanare nord. Quest'ultima è stata avvicinata allo svincolo ottenendo il duplice beneficio di migliorare la sicurezza intrinseca dell'intersezione, passando da un innesto banalizzato ad un'intersezione a rotatoria, e di ridurre notevolmente le aree impegnate dall'intervento, in particolare le aree intercluse, in ottemperanza alle prescrizioni 1.2.5.a della delibera CIPE n.108/2015.

Sempre in corrispondenza dello svincolo di Campeda, al fine di riscontrare le istanze presentate dagli espropriati, nella fattispecie RFI, è stata apportata una rettifica della complanare sud. Tale perfezionamento ha ottenuto il duplice beneficio di garantire il riscontro dell'esigenza sopra esposta e di ridurre notevolmente le aree impegnate dall'intervento, in particolare le aree intercluse, in ottemperanza alla prescrizione 1.2.5.a della delibera CIPE n.108/2015.

### **Modifica progettuale**

Non sussistono interferenze con nuovi vincoli. Il perfezionamento del "sistema svincolo" di Campeda (V11+S17) adottata nel PE, ottemperando alla prescrizione 1.2.5.a della delibera CIPE n.108/2015, garantisce nel complesso una sensibile riduzione delle aree intercluse in corrispondenza delle superfici direttamente interessate dalle aree vincolate.

In ottemperanza ai pareri pervenuti nell'ambito delle procedure di Verifica di Variante [ID:7370] e di Verifica di Attuazione [ID:6200], è stata prodotta una relazione di V.Inc.A. di livello appropriato (El. T00IA00GENRE06) che ha affrontato approfonditamente la tematica delle incidenze ambientali e la sottrazione di habitat prioritari; nel dettaglio, per il presente intervento detta sottrazione è stata analizzata, censita e quantificata, prevedendo adeguate misure di mitigazione di compensazione dirette a favorire ampliamento, valorizzazione e conservazione dell'habitat prioritario e di conseguenza anche lo status di conservazione della specie; gli esiti di detto studio sono stati condivisi con ARPAS, ottenendo nulla osta dalla stessa con nota Prot. n. 45062/2022 del 12/12/2022.



**Figura 6 – PD CIPE in rosso PE in verde: tratto terminale intervento in corrispondenza dell’innesto con S.P.17, tratto iniziale dell’intervento in corrispondenza dello svincolo di Campeda**

### **Analisi ambientali**

La variante in questione garantisce il collegamento con un ridotto numero di proprietà private e pertinenze collocate in fregio alla statale. Il traffico atteso è di modesta entità ed è limitato all’ingresso/egresso alle proprietà private.

### **Variante - S18 Risoluzione Accesso CS al km 155+350**

**Tipologia:** Risoluzione accessi. Non si configura come una variante.

### **Motivazione**

Non vi è alcuna modifica, la complanare di nuova realizzazione rimane tal quale. Nella corografia del PD CIPE era indicata con tracciolino azzurro la viabilità già esistente e fruibile per la quale non sono previsti interventi né nel PD CIPE, né nel PE.

## Modifica progettuale

Non si configura come una variante in quanto non vi è alcuna modifica rispetto al PD approvato dal CIPE.

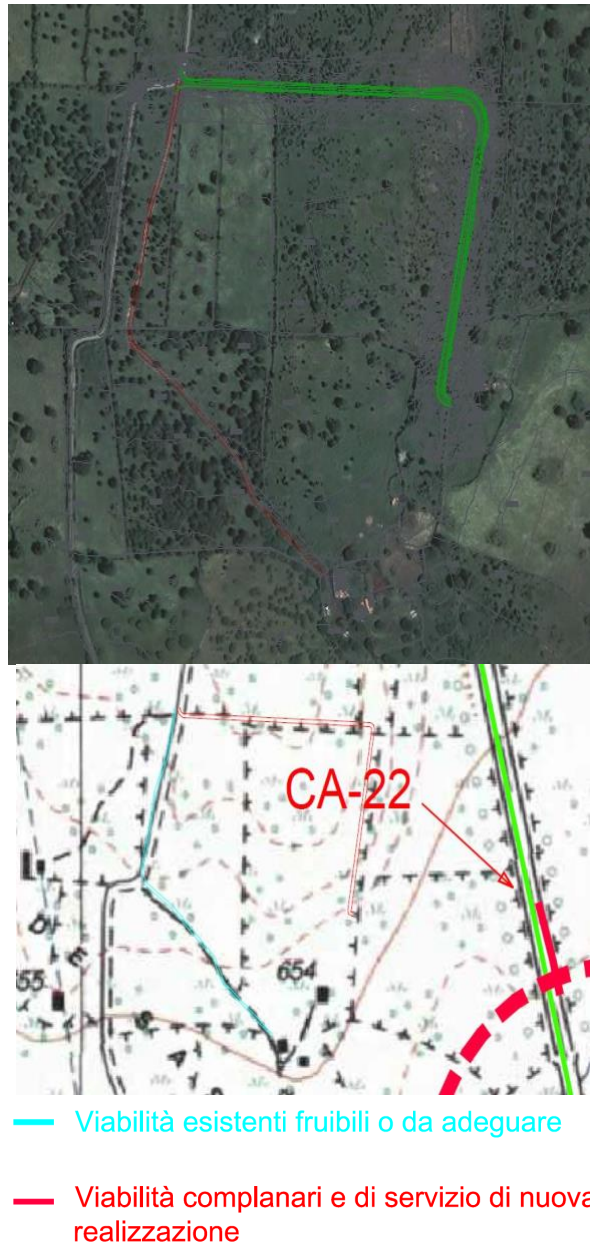


Figura 7 – PD CIPE in rosso PE in verde

### Variante - S20 - Risoluzione Accessi al km 122+000

**Tipologia:** Risoluzione accessi. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.



## **Motivazione**

Riscontro alla prescrizione 1.1.8.3 della Delibera CIPE n.108/2015 che cita: *“si segnala in generale la necessità di verificare la congruenza delle opere di attraversamento con quanto previsto dalla Circolare del 2 febbraio 2009, n.617 C.S.LL.PP. Particolare attenzione deve essere posta nei confronti della interferenza alla progressiva km 122+025 dove 4 ponti sono presenti in un tratto d'alveo dello sviluppo inferiore a 100 m, e dove viene mantenuto inalterato l'attuale ponte sulla SS 131, che rischia il sormonto della sede stradale per la piena di progetto. Pare del tutto necessario rivedere la soluzione adottata senza dover attendere un eventuale adeguamento dell'opera di attraversamento della linea ferroviaria Cagliari - Terranova - Golfo Aranci e una ricalibrazione del tratto d'alveo interessato dagli attraversamenti. Analoga situazione si riscontra alla progressiva km 122+358. Qui sono tre i ponti racchiusi in una distanza lungo l'alveo di circa 50 m e l'attuale ponte sulla SS 131, mantenuto inalterato, è addirittura sormontato dalle acque di piena. Anche alla progressiva km 127+625, un guado e due attraversamenti in circa 60 m, l'attuale ponte sulla SS 131 risulta sormontato nella situazione di progetto. È parere delle Sezioni del C.S.LL.PP. che, al di là della ovvia necessità di osservare quanto previsto dalle vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni nei nuovi attraversamenti in progetto, siano da eliminare le evidenti criticità precedentemente segnalate;”*

In riscontro a detta prescrizione sono state condotte le verifiche idrauliche dei corpi idrici attraversati dalla S.S.131 (Riu Pizzù e Riu Mannu), che hanno richiesto, per il loro soddisfacimento, una localizzata modifica altimetrica della statale e delle due complanari per l'adeguamento delle opere di attraversamento idraulico al km 122+025 e al km 122+358; considerate le future previsioni di ANAS S.p.A. di promuovere un generale potenziamento della S.S.131 a Tipo B del DM 05-11-2001, la necessità di intervenire altimetricamente sull'asse statale ha permesso di anticipare il potenziamento a Tipo B del tratto in esame. Nel dettaglio, l'intervento ha interessato la statale dal km 121+650 al km 122+700, per un tratto di circa 1.180 m.

Inoltre, al fine di riscontrare la prescrizione 1.2.6.a della Delibera CIPE n.108/2015, il Proponente ha previsto l'utilizzo di speciali pavimentazioni drenanti fonoassorbenti per lo strato di usura del tratto di SS131 oggetto di riqualifica, in quanto le caratteristiche della viabilità in termini di funzionalità, geometrie e volumi di traffico leggeri e pesanti ne permettono un efficiente utilizzo.

## **Modifica progettuale**

Nel PD era previsto: complanare in sx dal 120+500 a 123+000, complanare in dx dal 121+400 a 122+300 eliminazione accesso privato alla SS131 denominato PL SS-1.

Nel PE è previsto: chiusura accesso diretto alla SS131 denominato CA-22 al km 155+360, contestuale realizzazione di n.2 viabilità di ricucitura alle proprietà esistenti e riqualifica altimetrica e adeguamento della sezione trasversale della SS131.



**Figura 8 – PD CIPE in rosso PE in verde**

### **Analisi ambientali**

Per gli attraversamenti de corpi idrici interferiti sono state condotte le necessarie verifiche di compatibilità idraulica in ottemperanza alla già menzionata prescrizione CIPE. Vincoli interferiti definiti dal: D.Lgs. 42/04 - Art. 142 - c.1.c - Fiumi, torrenti e corsi d'acqua, iscritti RD 1775/1933, e fascia di 150 m da sponde e argini.

Non sussistono interferenze con nuovi vincoli. Per quanto concerne gli aspetti ambientali la relazione di V.Inc.A. (El. T00IA00GENRE06) evidenzia la non sussistenza di effetti in termini di sottrazioni e compromissioni di habitat.

La soluzione promossa dal PE adempie pienamente all'obiettivo prescritto dal CIPE, grazie a locali modifiche altimetriche della statale e delle viabilità locali in affiancamento, con contestuale rifacimento ex novo degli attraversamenti idraulici

L'intervento ha carattere puramente di risoluzione delle criticità idrauliche evidenziate dalla delibera CIPE, e nella sua variante mantiene di fatto inalterata la funzionalità e la localizzazione dell'infrastruttura principale e delle viabilità locali in affiancamento, non incorrendo in alcuna modifica dei volumi di traffico e delle relative velocità di percorrenza già previsti nella precedente fase progettuale. Il Proponente afferma che l'adozione di un manto di usura in conglomerato bituminoso fonoassorbente in corrispondenza del tratto in riqualifica della S.S.131 permette un generale miglioramento delle condizioni di pressione sonora dell'area.

### **Variante - S21 - Risoluzione Accessi al km 127+000**

**Tipologia:** Risoluzione accessi. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

### **Motivazione**

Riscontro alla prescrizione 1.1.8.3 della Delibera CIPE n.108/2015 che cita: *“si segnala in generale la necessità di verificare la congruenza delle opere di attraversamento con quanto previsto dalla Circolare del 2 febbraio 2009, n.617 C.S.LL.PP. Particolare attenzione deve essere posta nei confronti della interferenza alla progressiva km 122+025 dove 4 ponti sono presenti in un tratto d'alveo dello sviluppo inferiore a 100 m, e dove viene mantenuto inalterato l'attuale ponte sulla SS 131, che rischia il sormonto della sede stradale per la piena di progetto. Pare del tutto necessario rivedere la soluzione adottata senza dover attendere un eventuale adeguamento dell'opera di attraversamento della linea ferroviaria Cagliari - Terranova - Golfo Aranci e una ricalibrazione del tratto d'alveo interessato dagli attraversamenti. Analoga situazione si riscontra alla progressiva km 122+358. Qui sono tre i ponti racchiusi in una distanza lungo l'alveo di circa 50 m e l'attuale ponte sulla SS 131, mantenuto inalterato, è addirittura sormontato dalle acque di piena. Anche alla progressiva km 127+625, un guado e due attraversamenti in circa 60 m, l'attuale ponte sulla SS 131 risulta sormontato nella situazione di progetto. È parere delle Sezioni del C.S.LL.PP. che, al di là della ovvia necessità di osservare quanto previsto dalle vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni nei nuovi attraversamenti in progetto, siano da eliminare le evidenti criticità precedentemente segnalate”*.

In riscontro a detta prescrizione sono state condotte le verifiche idrauliche del corpo idrico attraversato dalla S.S.131 (Riu Bonorchis), che hanno richiesto, per il loro soddisfacimento, una localizzata modifica altimetrica della statale e delle complanari per l'adeguamento delle opere di attraversamento idraulico al km 127+625; considerate le future previsioni di ANAS S.p.A. di promuovere un generale potenziamento della S.S.131 a Tipo B del DM 05-11-2001, la necessità di intervenire altimetricamente sull'asse statale ha permesso di anticipare il potenziamento a Tipo B del tratto in esame. Nel dettaglio, l'intervento ha interessato la statale per un tratto di circa 480 m. Inoltre, al fine di riscontrare la prescrizione 1.2.6.a della Delibera CIPE n.108/2015, il Proponente ha previsto l'utilizzo di speciali pavimentazioni drenanti fonoassorbenti per lo strato di usura del tratto di SS131 oggetto di riqualifica, in quanto le caratteristiche della viabilità in termini di funzionalità, geometrie e volumi di traffico leggeri e pesanti ne permettono un efficiente utilizzo.

### **Modifica progettuale**

Il PD prevedeva: chiusura accesso denominato CA-2 su carreggiata Sud al km 126+765 con contestuale realizzazione di n.1 viabilità locale di ricucitura alle proprietà esistenti in fregio alla carreggiata Sud della statale. Adeguamento corsie ingresso/uscita Sv Norbello al km 128+000. Il PE prevede in modo analogo la chiusura accesso denominato CA-2 su carreggiata Sud al km 126+765, con contestuale realizzazione di n.1 viabilità locale di ricucitura alle proprietà esistenti in fregio alla carreggiata Sud della statale, l'adeguamento corsie ingresso/uscita Sv Norbello al km 128+000 e la riqualificazione altimetrica e adeguamento della sezione trasversale della SS131, con conseguente necessità di ripristinare la viabilità locale posta in fregio alla carreggiata Nord della statale.



**Figura 9 – PD CIPE in rosso PE in verde**

### **Analisi ambientali**

Per gli attraversamenti de corpi idrici interferiti sono state condotte le necessarie verifiche di compatibilità idraulica in ottemperanza alla già menzionata prescrizione CIPE. Vincoli interferiti definiti dal: D.Lgs. 42/04 - Art. 142 - c.1.c - Fiumi, torrenti e corsi d'acqua, iscritti RD 1775/1933, e fascia di 150 m da sponde e argini. Non sussistono interferenze con nuovi vincoli. Per quanto concerne gli aspetti ambientali la relazione di V.Inc.A. (El. T00IA00GENRE06) evidenzia la non sussistenza di effetti in termini di sottrazioni e compromissioni di habitat.

L'intervento ha carattere puramente di risoluzione delle criticità idrauliche evidenziate dalla delibera CIPE, e nella sua variante mantiene di fatto inalterata la funzionalità e la localizzazione dell'infrastruttura principale e delle viabilità locali in affiancamento, non incorrendo in alcuna modifica dei volumi di traffico e delle relative velocità di percorrenza già previsti nella precedente fase progettuale. L'adozione di un manto di usura in conglomerato bituminoso fonoassorbente in

corrispondenza del tratto in riqualifica della S.S.131 permette un generale miglioramento delle condizioni di pressione sonora dell'area. Il traffico resta invariato.

### **Variante - V02 - Svincolo Mulargia Macomer km 148+500**

**Tipologia:** Nuovo svincolo. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

### **Motivazione**

Riscontro alla prescrizione 1.1.1. della Delibera CIPE n.108/2015 che cita:

1.1.1. Svincolo di Mulargia - Macomer:

1.1.1. a) elaborare una proposta alternativa per quanto riguarda lo svincolo. Tale proposta dovrà scaturire oltre che da considerazioni di carattere prettamente trasportistico anche da analisi di carattere ambientale che tengano in debita considerazione le interferenze tra le opere in progetto e le aree della Rete Natura 2000 e con gli habitat e le specie prioritarie ivi presenti. Per quanto concerne le interferenze con gli habitat si segnala la necessità che il Proponente basi le sue valutazioni sulla carta degli habitat e non su quella dell'uso del suolo;

1.1.1. b) la proposta alternativa per lo svincolo di Mulargia – Macomer dovrà essere trasmessa prima dell'inizio dei lavori con il medesimo livello di dettaglio del Progetto Esecutivo, congiuntamente al Progetto Esecutivo della attuale soluzione inserita in Progetto Definitivo, aggiornando e fornendo parallelamente tutti gli elaborati in cui abbia rilevanza e/o influenza, diretta o indiretta, così da consentire la valutazione ambientale comparativa e l'indicazione finale.

Per una completa descrizione delle varianti apportate e dell'annesso iter approvativo si rimanda all'approfondita disamina riportata al cap. 2.5.11 dell'El. T00IA00GENRE04 "Relazione di ottemperanza", nonché al suo allegato El. T00IA00GENRE05 "Allegato 1: Tavola Sinottica di Ottemperanza" per quanto concerne il riscontro alla prescrizione 1.1.1 della delibera CIPE succitata. Inoltre, l'analisi comparativa delle n.3 alternative si rimanda alla dedicata relazione El. T00IA00GENRE07.

### **Modifica progettuale**

Realizzazione di un nuovo svincolo a semiquadrifoglio con cappi su quadranti opposti, tra Mulargia e la S.S. 129-bis (eliminazione dell'intersezione a raso).

ID VIP 9627- S.S. 131 "Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici. 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. Lotto di completamento. Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006

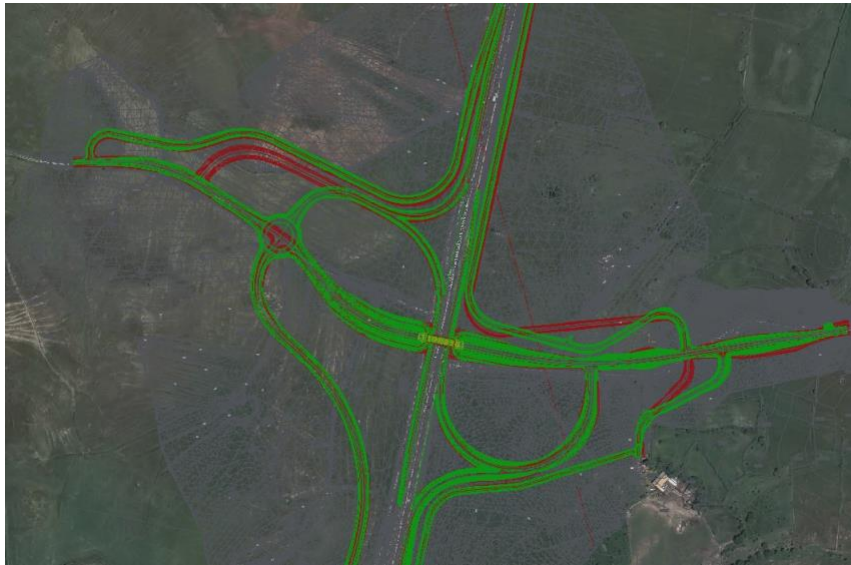


Figura 10 – PD CIPE in rosso , PE presentato in VA con parere negativo CTVIA in verde

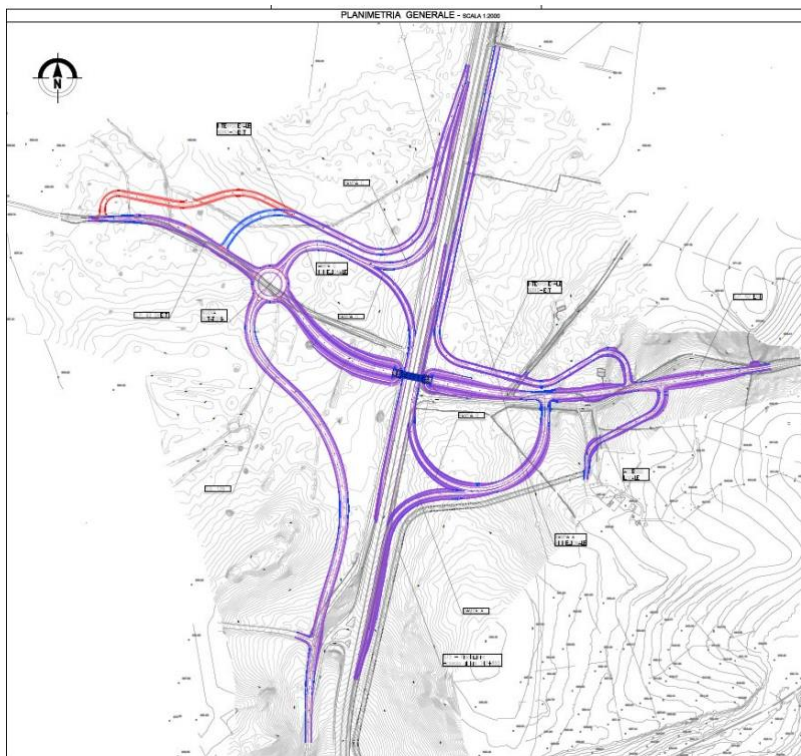


Figura 11 – PE parere negativo CTVIA in rosso – PE alternativa finale proposta in blu

### Analisi ambientali

Non sussistono interferenze con nuovi vincoli. Il perfezionamento della configurazione dello svincolo adottata nel PE, in ottemperanza alla prescrizione 1.2.5.a della delibera CIPE n.108/2015, garantisce nel complesso una sensibile riduzione delle aree intercluse in corrispondenza delle superfici direttamente interessate dalle aree vincolate (Rete Natura 2000), pari al 14.38%, corrispondente ad

una diminuzione di impegno di suolo pari a circa 12.400 m<sup>2</sup>. Detta analisi è meglio rappresentata nell'elaborato T00IA00GENRE07. L'unico minimale incremento delle aree intercluse interessa principalmente il quadrante SUD EST, in aree non perimetrate come Aree Rete Natura 2000.

In ottemperanza alla prescrizione 1.2.6.m della delibera CIPE n.108/2015 sono stati inseriti n.8 attraversamenti faunistici collocati a quota più alta, e dotati all'imboccatura di appositi inviti costituiti da palizzate e piantumazioni arbustive. In ottemperanza alla prescrizione 1.1.1 della delibera CIPE n.108/2015 e dei pareri pervenuti nell'ambito delle procedure di Verifica di Variante [ID:7370] e di Verifica di Attuazione [ID:6200], è stata prodotta una relazione di V.Inc.A. di livello appropriato (El. T00IA00GENRE06) che ha affrontato approfonditamente la tematica delle incidenze ambientali e la sottrazione di habitat prioritari; nel dettaglio, per il presente intervento detta sottrazione è stata analizzata, censita e quantificata, prevedendo adeguate misure di mitigazione dirette a favorire ampliamento, valorizzazione e conservazione dell'habitat prioritario e di conseguenza anche lo status di conservazione della specie; gli esiti di detto studio sono stati condivisi con ARPAS, ottenendo nulla osta dalla stessa con nota Prot. n. 45062/2022 del 12/12/2022.

Il Proponente riporta che la variante è stata progettata in ottemperanza alle specifiche prescrizioni della delibera CIPE, con l'obiettivo primario di garantire una riduzione della sottrazione di aree, in particolar modo all'interno delle superfici direttamente interessate dalle aree vincolate (Rete Natura 2000).

La variante non modifica la funzionalità dello svincolo ed il volume di traffico atteso e già previsto nel progetto definitivo approvato dal CIPE, nonché dalla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale - VIA e VAS, n. 1875 del 25/09/2015. In generale si ha comunque un miglioramento generale della pressione sonora delle aree limitrofe stante la maggior compattezza dello svincolo di PE.

La variante non modifica la funzionalità dello svincolo ed il volume di traffico atteso e già previsto nel progetto definitivo approvato dal CIPE. Inoltre, le viabilità locali che cingono l'intervento garantiscono il collegamento con un ridotto numero di proprietà private e pertinenze collocate in fregio alla statale; pertanto, su di esse il traffico atteso è di modesta entità e limitato all'ingresso/egresso alle proprietà private.

### **Variante - V03 - Uscita Archeologica Di "Santa Cristina" al km 114+500**

**Tipologia:** Adeguamento corsie specializzate di ingresso e uscita dalla S.S.131. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente in quanto non comporta alcun aumento degli ingombri, né una differente localizzazione dell'intervento. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa

### **Motivazione**

L'intervento mantiene le medesime geometrie e ingombri preisti nel PD approvato dal CIPE. L'unica modifica apportata è rappresentata dall'accorgimento di carattere strutturale in corrispondenza del piede scarpa della corsia di ingresso direzione Sassari, dove, gli approfondimenti topografici, propri della presente fase progettuale, hanno evidenziato la presenza di un fosso di raccolta delle acque in CLS. Al fine di garantire il mantenimento in essere di detta struttura ed al contempo la continuità di esercizio della viabilità locale ivi presente, è stato previsto l'inserimento di un muro di sottoscarpa

### **Modifica progettuale**

Non vi è alcuna variante rispetto al PD CIPE, solo ottimizzazioni conseguenti ad approfondimenti progettuali di PE.



Figura 12 – PD CIPE in rosso PE in verde

### **Analisi ambientali**

Non sussistono interferenze con nuovi vincoli.

### **Variante - V04 - Adeguamento Svincolo Di Paulilatino al km 119+000**

**Tipologia:** Adeguamento svincolo. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

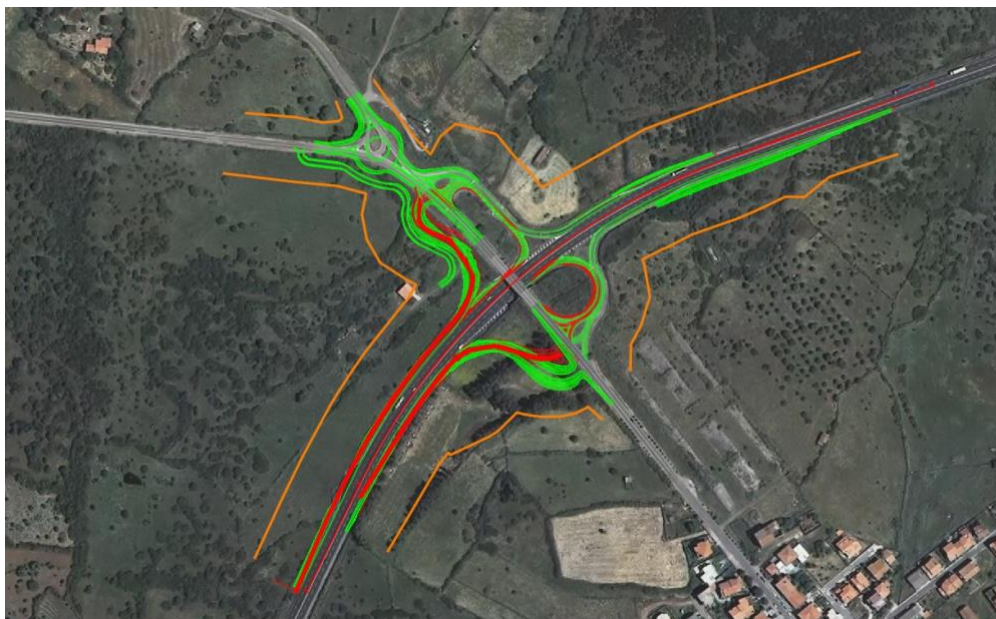
### **Motivazione**

A valle dei controlli di sicurezza D.lgs. 35/2011, è stato richiesto di impedire manovre di attraversamento della S.P.11 da parte dei veicoli provenienti dalla rampa C, pertanto l'intervento è stato integrato con un parterre invalicabile in asse alla provinciale, continuo sino all'innesto con la nuova rotonda in progetto posta a Nord di diametro pari a 40 m, alla quale si demanda la funzione di gestire in sicurezza tutti i flussi veicolari afferenti da e per tutte le direzioni. In conseguenza a detto intervento, si è delocalizzato l'Accesso privato ivi presente, conformemente con le distanze del N.C.d.S. (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285). Inoltre, a Sud della S.S.131, è stato delocalizzato l'attestamento alla S.P.11 della rampa in ingresso alla statale direzione Sassari al fine di garantirne il disassamento rispetto all'accesso della rampa A. Infine, le verifiche di visibilità effettuate, hanno richiesto un maggiore arretramento dell'ostacolo, rispetto al PD, in corrispondenza dell'innesto della rampa A sulla S.P.11.

### **Modifica progettuale**

Messa in sicurezza dell'intero svincolo, con adeguamento e parziale delocalizzazione delle rampe dello Svincolo di Paulilatino Sud al km 119+000. Riqualfica e messa in sicurezza della viabilità locale.





**Figura 13 – PD CIPE in rosso PE in verde**

### **Analisi ambientali**

La variante non modifica la funzionalità dello svincolo ed il volume di traffico atteso e già previsto nel progetto definitivo approvato dal CIPE, nonché dalla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale - VIA e VAS, n. 1875 del 25/09/2015. In generale, i perfezionamenti non comportano un aggravio delle condizioni di pressione acustica nei confronti dei ricettori presenti nell'area di intervento, in quanto non si ha un avvicinamento della fonte del rumore a detti ricettori.

Per la componente atmosfera il Proponente riporta considerazioni analoghe alla componente rumore.

### **Variante - V09 - Adeguamento Svincolo Di Macomer Birori al km 142+500**

**Tipologia:** Adeguamento svincolo. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

### **Motivazione**

I maggiori approfondimenti condotti sulla base del nuovo rilievo celerimetrico, hanno richiesto nella fase progettuale dei generali accorgimenti plano-altimetrici finalizzati a garantire il corretto deflusso delle acque e la salvaguardia dei muretti a secco presenti, nonché l'adeguamento altimetrico dei tratti di S.S.129 e di S.P.57 in approccio alla nuova rotatoria in progetto. Ulteriore accorgimento geometrico è stato intrapreso per la rampa in ingresso alla statale in direzione Sassari, dove la presenza del fosso idraulico esistente, ha richiesto l'arretramento della stessa verso est al fine di garantire il corretto franco idraulico dello scatolare ivi collocato.

In ottemperanza alle richieste della verifica di sicurezza D.lgs. 35/2011 condotte in fase esecutiva e a valle delle analisi promosse sui flussi di traffico afferenti alla rotatoria in progetto, è stato possibile eliminare la rampa 1 (svolta dedicata in destra da SP57 a SS129) e la rampa 2 (svolta dedicata in destra in direzione SP57), aumentando la sicurezza generale dell'intersezione e l'immediatezza di lettura da parte dell'utenza.

La soprintendenza ha richiesto con parere prot. n.610 del 18.01.2021 una nuova sagomatura della scarpata nord della rotonda al fine di garantire un maggior distanziamento dal Nuraghe Nuscadore posto in testa scarpata.

### **Modifica progettuale**

Adeguamento rampe di ingresso uscita dalla statale direzione Sassari e potenziamento intersezione esistente sulla S.S.129



**Figura 14 – PD CIPE in rosso PE in verde**

### **Analisi ambientali**

Non sussistono interferenze con nuovi vincoli. Per quanto concerne gli aspetti ambientali la relazione di V.Inc.A. (El. T00IA00GENRE06) evidenzia la non sussistenza di effetti in termini di sottrazioni e compromissioni di habitat. La variante non modifica la funzionalità dello svincolo ed il volume di traffico atteso e già previsto nel progetto definitivo approvato dal CIPE, nonché dalla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale - VIA e VAS, n. 1875 del 25/09/2015. In generale, i perfezionamenti non comportano un aggravio delle condizioni di pressione acustica nei confronti dei ricettori presenti nell'area di intervento, in quanto non si ha un avvicinamento della fonte del rumore a detti ricettori. Così come per il punto precedente, la variante non modifica la funzionalità dello svincolo ed il volume di traffico atteso e già previsto nel progetto definitivo approvato dal CIPE

### **Variante - V10 - Area Archeologica Di "Santa Barbara" al km 144+500**

**Tipologia:** Adeguamento svincolo. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

#### **Motivazione**

La soluzione progettuale proposta in fase esecutiva presenta minimi scostamenti rispetto alla precedente fase progettuale. Dal punto di vista planimetrico, l'ottimizzazione delle viabilità soggette a traffico motorizzato riguarda il solo l'asse Est che perimetra l'area di sosta Est, il cui tracciamento è stato leggermente adeguato in modo da garantire la salvaguardia del muretto a secco presente sulla sommità della scarpata dell'attuale area di sosta. Sempre in termini planimetrici, il percorso pedonale lato ovest è stato attentamente geometrizzato con l'obiettivo di ridurre le aree intercluse e le superfici di esproprio, garantendo al contempo l'ottimale collegamento con il sottopasso esistente. Dal punto di vista altimetrico, sulla base del rilievo celerimetrico di dettaglio, sono state aggiornate le quote dell'Area di Parcheggio Est destinata alla sosta degli autobus, al fine di garantire sia il corretto smaltimento delle acque meteoriche, sia il collegamento con il percorso pedonale di connessione con l'area di sosta Ovest.

#### **Modifica progettuale**

Adeguamento delle corsie di ingresso/uscita dalla S.S.131 e pavimentazione piazzale lato est (direzione Sassari), realizzazione di una nuova area di sosta e annesse corsie di ingresso/uscita dalla statale lato ovest (direzione Cagliari) e nuovo collegamento ciclo-pedonale tra i due lati della statale, recuperando il sottopasso esistente.



**Figura 15 – PD CIPE in rosso PE in verde**

#### **Analisi ambientali**

Non sussistono interferenze con nuovi vincoli. La variante garantisce una generale riduzione delle arre impegnate dall'opera rispetto al PD CIPE in un'area Sistema Regionale dei Parchi, delle Riserve e dei Monumenti Naturali L.R. 31/89.

Per quanto concerne gli aspetti ambientali la relazione di V.Inc.A. (El. T00IA00GENRE06) evidenzia la non sussistenza di effetti in termini di sottrazioni e compromissioni di habitat.

La variante non modifica la funzionalità dello svincolo ed il volume di traffico atteso e già previsto nel progetto definitivo approvato dal CIPE, nonché dalla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale - VIA e VAS, n. 1875 del 25/09/2015. In generale, non si ha evidenza della presenza di ricettori sensibili nei pressi dell'area di intervento.

### **Variante - V11 - Adeguamento Svincolo Di Campeda al km 152+000**

**Tipologia:** Adeguamento svincolo. La variante si colloca all'interno delle fasce di rispetto del progetto definitivo e della viabilità esistente. Pertanto, non assume carattere di variante localizzativa.

#### **Motivazione**

Rispetto alla configurazione del progetto definitivo, al fine di non interferire con il reticolo idrografico esistente, in accordo con gli esisti dei controlli sicurezza secondo D.lgs. 35/20211, l'innesto banalizzato della viabilità in progetto denominata "S17 - Risoluzione accessi C.N. dal km 151+850 al km 154+950" con il ramo di svincolo della carreggiata nord (direzione Sassari) è stato sostituito con un'intersezione a rotatoria di diametro pari a 30 m.

#### **Modifica progettuale**

Adeguamento delle corsie specializzate di ingresso e uscita dalla S.S.131e intersezione a rotatoria a collegamento con l'intervento S17



**Figura 16 – PD CIPE in rosso PE in verde**

#### **Analisi ambientali**

Non sussistono interferenze con nuovi vincoli. Il perfezionamento del "sistema svincolo" di Campeda (V11+S17) adottata nel PE, ottemperando alla prescrizione 1.2.5.a della delibera CIPE n.108/2015, garantisce nel complesso una sensibile riduzione delle aree intercluse in corrispondenza delle superfici direttamente interessate dalle aree vincolate.

In ottemperanza ai precedenti pareri, è stata prodotta una relazione di V.Inc.A. di livello appropriato (El. T00IA00GENRE06) che ha affrontato approfonditamente la tematica delle incidenze ambientali anche in riferimento agli habitat prioritari; nel dettaglio, per il presente intervento detta sottrazione è stata analizzata, censita e quantificata, prevedendo adeguate misure di mitigazione dirette a favorire ampliamento, valorizzazione e conservazione dell'habitat prioritario e di conseguenza anche lo status di conservazione della specie; gli esiti di detto studio sono stati condivisi con ARPAS, ottenendo nulla osta dalla stessa con nota Prot. n. 45062/2022 del 12/12/2022. La V.Inc.A. è analizzata in dettaglio nella procedura di Verifica dell'attuazione in corso parallelamente [ID\_6200]

La variante non modifica la funzionalità dello svincolo ed il volume di traffico atteso e già previsto nel progetto definitivo approvato dal CIPE, nonché dalla Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale - VIA e VAS, n. 1875 del 25/09/2015. In generale, non si ha evidenza della presenza di ricettori sensibili nei pressi dell'area di intervento.

**ESAMINATA E VALUTATA** tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della verifica di varianti

**RILEVATO** che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016, relativa a "S.S. 131 "Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici. 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. Lotto di completamento";
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo;
- come si evince dalla sintesi degli esiti dell'analisi ambientale condotta dal Proponente, relativa alle due fasi di costruzione e di esercizio, le modifiche localizzative e non localizzative relative alle varianti proposte è risultato non comportano sostanziali modifiche in termini di impatti rispetto al progetto precedentemente approvato;
- restano ferme tutte le prescrizioni ancora da ottemperare.

### **la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

### **ESPRIME PARERE**

**ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006**

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, del richiamato art.169, perché le proposte di Variante relative a S.S. 131 "Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131. Risoluzione dei nodi critici. 2° stralcio dal km 108+300 al km 158+000. Lotto di completamento, siano approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

**Il Presidente della Commissione**

**Cons. Massimiliano Atelli**