



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 35/27 DEL 24.6.2008

Oggetto: Procedura di verifica ai sensi dell'art. 31 della L.R. 18.1.1999 n. 1 e s.m.i. e della Delib.G.R. 15.2.2005 n. 5/11 e s.m.i. relativa al progetto "Lavori di costruzione della nuova S.S. 125 "Olbia – Santa Teresa" (Primo lotto Olbia – Svincolo San Giovanni)". Proponente: Assessorato regionale dei Lavori Pubblici.

L'Assessore della Difesa dell'Ambiente riferisce che l'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici ha presentato, in data 12.10.2007 (Reg. Ver. 61/V/07), l'istanza di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale relativa all'intervento "Lavori di costruzione della nuova S.S. 125 "Olbia – Santa Teresa" (Primo lotto Olbia – Svincolo San Giovanni)". Il progetto è ascrivibile alla categoria di cui al punto 7, lettera i), nell'Allegato A1 della deliberazione della Giunta regionale n. 5/11 del 15.2.2005, "Strade extraurbane secondarie".

Le opere proposte, il cui costo previsto è pari a € 47.546.394, finanziati con fondi POR 2000 – 2006, e con fondi ex Delibera CIPE n. 20/2004, costituiscono la revisione del progetto dell'infrastruttura, originariamente prevista a 4 corsie e inserita nell'elenco delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo, per le quali risulta acquisito, sul progetto preliminare, il parere positivo con prescrizioni della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente (11.5.2004) e della Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (3.2.2004).

La Giunta regionale, con la deliberazione n. 14/1 del 31 marzo 2005, non ha ritenuto condivisibile la proposta progettuale dell'ANAS in quanto la realizzazione di una infrastruttura stradale a quattro corsie, non adeguatamente giustificata da idonei studi sulla domanda di mobilità, avrebbe potuto comportare un importante e ingiustificato consumo del territorio in un'area particolarmente sensibile sia dal punto di vista paesaggistico che ambientale.

Coerentemente al deliberato della Giunta regionale, l'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici, avendo rilevato che il Consorzio industriale del Nord-Est Sardegna aveva commissionato all'Università di Cagliari lo studio del traffico nell'area territoriale di Olbia, ha chiesto e ottenuto che detto studio riguardasse specificatamente anche l'asse viario in questione.



Sulla base dello sviluppo degli studi sopraccitati, la Giunta regionale ha, quindi, stabilito (Delib.G.R. n. 40/24 del 9.10.2007) che nell'ambito dei lavori di costruzione della "Nuova S.S. 125 "Olbia – Santa Teresa: 1° e 2° lotto" venisse realizzata una strada a due corsie, sviluppata nello stesso tracciato del progetto preliminare per il quale risultano già acquisiti i pareri anzidetti della Commissione speciale VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e della Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

L'Assessore fa presente che, in base alla normativa in materia di valutazione di impatto ambientale, l'opera in questione, essendo riconducibile alla tipologia "strade extraurbane secondarie" è stata sottoposta alla procedura di screening di competenza regionale.

L'intervento proposto, della lunghezza di circa 8 Km, si diparte, mediante una rotatoria denominata "Svincolo Olbia", dal collegamento con la attuale S.S. 125 e l'agglomerato urbano di Olbia, e termina alla progressiva 8063.00 presso la Rotatoria San Giovanni. È inoltre prevista la realizzazione di un'ulteriore rotatoria nella attuale SS. 125 in corrispondenza dello svincolo per Golfo Aranci, prima che inizi l'intervento sulla infrastruttura stradale. La strada, secondo la classificazione di cui al Decreto Ministeriale del 5 Novembre 2001, è di tipo C1, con due corsie da 3,75 metri e banchina da 1,50 metri per una larghezza complessiva di 10,50 metri. Le opere d'arte più importanti sono costituite da 3 gallerie (374,77+664,51+420 = 1459,28 metri complessivi) e 3 viadotti (180+100+660 = 940 metri complessivi). Il progetto preliminare presentato unitamente all'istanza di verifica prevedeva 5 viadotti che lo stesso proponente, sulla base delle indicazioni del Servizio SAVI, ha ridotto di numero prevedendone tre nel progetto definitivo.

La realizzazione dell'opera comporta il ricorso a cave di prestito per 37.000 m³ di materiali e scavi in esubero per circa 250.00 m³.

Il Servizio Governo del Territorio e Tutela paesaggistica per la Provincia di Olbia-Tempio, con nota prot. n. 603/OT del 14.4.2008, ha segnalato criticità legate all'impatto visivo determinato da sbancamenti e tratti in viadotto dopo la progressiva 2296.00, rilevando la necessità che siano esplicitate in sede di autorizzazione paesaggistica le soluzioni adottate al fine di limitare l'impatto sul paesaggio.

L'Assessore continua riferendo che il Servizio Sostenibilità Ambientale, Valutazione Impatti e Sistemi Informativi Ambientali (SAVI), a conclusione dell'istruttoria, preso atto delle prescrizioni rese dalla Commissione Speciale VIA, considerata la nota del Servizio Governo del Territorio e Tutela paesaggistica per la Provincia di Olbia-Tempio, e tenuto conto che l'esame degli elaborati del progetto definitivo, trasmessi successivamente alla suddetta nota, ha consentito di verificare



che l'eliminazione di due viadotti e il ridimensionamento delle trincee, previsti nel preliminare, ha permesso di limitare gli impatti sul contesto, propone di non sottoporre alla procedura di VIA l'intervento in oggetto, a condizione che siano rispettate le prescrizioni di seguito riportate, le quali dovranno essere recepite nel progetto da sottoporre a autorizzazione:

1. con riferimento alle aree di cantiere e logistica;
 - a. dovranno essere ubicate in zone prive o con scarsa vegetazione, individuate puntualmente su cartografia in scala adeguata;
 - b. dovranno essere contenuti al minimo indispensabile gli spazi destinati alle aree per lo stoccaggio temporaneo del materiale movimentato e alle piste di stretta pertinenza dei cantieri;
 - c. immediatamente al termine dei lavori i cantieri dovranno essere smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e l'eliminazione dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in situ.;
 - d. dovrà essere ripristinato l'originario assetto vegetazionale e la funzionalità pedo-agronomica delle aree interessate da lavori;
2. in fase di cantiere dovrà essere garantita e accertata:
 - a. la periodica revisione e la perfetta funzionalità di tutte le macchine ed apparecchiature di cantiere, in modo da minimizzare i rischi per gli operatori, le emissioni anomale di gas e la produzione di vibrazioni e rumori, anche mediante l'adozione di misure gestionali che obblighino i conducenti allo spegnimento dei mezzi durante il non utilizzo;
 - b. il rapido intervento per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali interessanti acqua e suolo;
 - c. lo smaltimento, in conformità alle leggi vigenti in materia, dei materiali inquinati e di tutti i rifiuti prodotti durante l'esecuzione delle attività e opere;
3. eventuali esemplari arborei ed arbustivi di pregio presenti lungo il tracciato dovranno essere espantati e trapiantati, seguendo accurate tecniche silvocolturali, nelle immediate vicinanze o in luoghi idonei dal punto di vista pedologico; per almeno due anni successivi al trapianto degli esemplari dovranno essere effettuate le necessarie cure colturali, comprese le irrigazioni di soccorso;
4. preliminarmente alla realizzazione dell'opera il terreno vegetale dovrà essere asportato avendo cura di selezionare e stoccare separatamente gli orizzonti superficiali ricchi di humus (primi 40



- cm) e quelli più profondi (oltre 40 cm di profondità), ai fini di un suo riutilizzo per i successivi ripristini ambientali;
5. qualora si preveda un periodo di stoccaggio superiore a un anno del terreno vegetale asportato, sui cumuli dovranno essere realizzate idonee semine protettive con miscugli di specie erbacee ad elevato potere aggrappante, allo scopo di limitare le riduzioni della fertilità, il dilavamento e la dispersione di polveri;
 6. tutte le modalità di riutilizzo dei materiali provenienti dagli escavi (riutilizzo per i rilevati, ricollocazione in cave ecc.), dovranno essere espressamente previsti nel progetto definitivo da porre a base di gara per l'appalto integrato; a questo proposito i materiali non riutilizzati in situ per i rilevati dovranno essere prioritariamente riutilizzati per il recupero ambientale delle cave di prelievo dei materiali da impiegare per la realizzazione delle opere o di cave dismesse presenti nell'area d'intervento, attraverso la predisposizione di un progetto di riutilizzo, elaborato secondo quanto previsto dall'art. 186 del D.Lgs. n. 4/2008;
 7. le scarpe in scavo dovranno essere progettate con una pendenza tale da garantire, oltre la stabilità del fronte, anche il facile attecchimento del rinverdimento; il riutilizzo, per il ricoprimento delle scarpe in scavo e in rilevato, dei materiali derivanti dagli escavi, sostenuti dal geotessile, deve essere subordinato alla idoneità rispetto all'attecchimento del materiale vegetale;
 8. dovrà essere mitigato l'impatto visivo delle scarpate e dei rilevati stradali attraverso la piantumazione e l'inerbimento con specie erbacee e arbustive autoctone, da realizzarsi con tecniche antiruscellamento, stabilizzanti ed antierosive; inoltre, si dovrà procedere alla schermatura visiva dei muri di contenimento stradale, effettuandone il rivestimento con pietra locale per uno spessore minimo di 30 cm.;
 9. dovranno essere rinaturalizzate eventuali sedi stradali in esubero conseguenti alle varianti del tracciato, attraverso la rimozione della pavimentazione stradale, i necessari rimodellamenti morfologici di raccordo con le aree circostanti, il ricoprimento con terreno vegetale di adeguato spessore atto a favorire lo sviluppo della vegetazione;
 10. all'atto della realizzazione delle gallerie, opere sotterranee e scavi profondi in genere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari onde evitare sostanziale modificazione dei regimi e delle modalità del deflusso delle acque sotterranee, anche attraverso il posizionamento di tubi di drenaggio nei punti maggiormente soggetti al passaggio delle acque;



11. durante la realizzazione del tracciato, in prossimità dei tratti caratterizzati da substrati litologici più permeabili, per porosità o fratturazione, dovranno essere adottate tutte le specifiche misure di sicurezza e cautele al fine di evitare il rilascio di sostanze potenzialmente inquinanti;
12. dovranno essere preservati elementi morfologici singolari del paesaggio riconoscibili come beni ambientali a carattere abiotico, in particolare nelle rocce granitiche (tafoni, tor, inselberg e simili), intercettati in prossimità del tracciato della strada;
13. per quanto concerne le interferenze dell'opera in progetto con il reticolo idrografico superficiale:
 - a. posto che, tra le opere accessorie, è prevista la realizzazione di gabbionate per un tratto di circa 250 metri, qualora non sia possibile prevederne l'esclusione (affluente de Sa Ena e Is Illis nella zona tra le progressive 2100 e 2500), dovranno essere definiti puntualmente gli interventi di rinverdimento, coerenti con le caratteristiche ecosistemiche e vegetazionali dell'ambito fluviale-ripariale;
 - b. dovrà essere assicurato il deflusso idrico superficiale dei corpi idrici naturali o di canalizzazioni artificiali intercettate dal tracciato stradale; inoltre, in fase di esercizio, dovrà essere curata la manutenzione dei sistemi di canalizzazione idraulica, affinché gli stessi siano costantemente tenuti in perfetta efficienza durante la fase di esercizio dell'opera;
14. in merito agli impatti dovuti al rumore:
 - a. dovrà essere verificata l'efficacia delle barriere antirumore previste e/o la necessità di inserirne di nuove attraverso la realizzazione di una campagna di monitoraggio, effettuata ai sensi della normativa vigente, che evidenzii il rispetto dei limiti di legge in corrispondenza dei recettori sensibili individuati;
 - b. dovrà essere curato l'inserimento architettonico delle stesse barriere antirumore, nei punti in cui è prevista la loro installazione;
 - c. dovrà essere valutata l'eventualità dell'utilizzo di una pavimentazione di tipo fonoassorbente nei tratti in cui il tracciato dell'infrastruttura stradale in progetto è prossimo a recettori sensibili;
15. tutti gli interventi di ingegneria naturalistica, inerbimenti e piantagioni dovranno essere realizzati con specie autoctone coerenti con il contesto vegetazionale locale; in tal senso il reperimento delle specie pioniere e basso-arbustive potrà essere effettuato anche con l'utilizzo di esemplari rimossi dalle aree oggetto dei lavori e il successivo trapianto nelle aree oggetto di recupero e rinaturalizzazione;



16. allo scopo di garantire le maggiori probabilità di attecchimento, tutte le attività di piantagione, semina e trapianto dovranno essere realizzate nei tempi e nei modi più coerenti con i caratteri autoecologici delle specie vegetali, con particolare riferimento ai periodi autunno-invernali per quelle arboree/arbustive e ai periodi primaverile-estivo per le erbacee;
17. durante l'esecuzione degli interventi relativi alla rinaturalizzazione, la Direzione Lavori dovrà essere supportata da personale esperto in discipline botaniche e tecniche vivaistiche, al fine di verificare la coerenza ecologica e la corretta esecuzione pratica delle opere a verde, in accordo con il Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale del Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale competente per territorio;
18. dovrà essere predisposto un adeguamento del programma dei lavori di rinaturalizzazione e di manutenzione delle opere a verde; per almeno due anni dall'impianto del materiale vegetale vivo, e comunque sino al completo affrancamento delle piantine e delle erbe introdotte artificialmente, si dovrà provvedere alle necessarie cure colturali, alle irrigazioni periodiche e di soccorso e, qualora si riscontrasse uno scarso attecchimento, agli interventi di infittimento delle superfici inerbite e di risarcimento delle fallanze tra le specie arboree e arbustive;
19. dovranno essere predisposte, in punti idonei, frequenti e significativi, opere per consentire l'attraversamento del corpo stradale da parte della fauna selvatica locale (es. sottopassi scatolari, tubolari di adeguato diametro, ecc.), così da preservare la necessaria continuità territoriale;
20. al fine di ottimizzare l'inserimento paesaggistico dei viadotti, il progetto definitivo da porre a base di gara per l'appalto integrato dovrà essere corredato da uno studio specifico della linea architettonica dell'opera d'arte, che consenta di mitigare gli impatti sul paesaggio connessi alla realizzazione dell'opera;
21. le opere di mitigazione oggetto di prescrizione dovranno essere recepite e contabilizzate negli elaborati progettuali descrittivi e tecnico-economici del progetto definitivo da porre a base di gara per l'appalto integrato o, comunque, nel Capitolato di Gara. Prima dell'approvazione del progetto da sottoporre ad autorizzazione, e comunque prima dell'inizio dei lavori, gli elaborati più significativi attestanti il recepimento delle suddette prescrizioni, e in particolare delle prescrizioni di cui ai punti 1a, 6, 13a, 14 e 20, dovranno essere trasmessi al Servizio SAVI e all'ARPAS. Inoltre, dovrà essere trasmesso il Computo Metrico Estimativo aggiornato con l'indicazione dei costi sostenuti per l'attuazione delle prescrizioni.



Tutto ciò premesso, l'Assessore della Difesa dell'Ambiente, constatato che il Direttore Generale ha espresso il parere favorevole di legittimità, propone alla Giunta regionale di far propria la proposta del Servizio Sostenibilità Ambientale e Valutazione Impatti.

La Giunta regionale, condividendo quanto rappresentato e proposto dall'Assessore della Difesa dell'Ambiente

DELIBERA

- di non sottoporre all'ulteriore procedura di VIA il progetto relativo all'intervento "Lavori di costruzione della nuova S.S. 125 "Olbia – Santa Teresa" (Primo lotto Olbia – Svincolo San Giovanni)" presentato dall'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici, a condizione che siano rispettate, e recepite nel progetto da sottoporre ad autorizzazione, le prescrizioni descritte in premessa. Sull'osservanza delle prescrizioni anzidette dovranno vigilare, per quanto di competenza, il Servizio Viabilità e Infrastrutture di trasporto dell'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici, il Servizio Territoriale dell'Ispettorato Ripartimentale del CFVA dell'Assessorato regionale della Difesa dell'Ambiente e l'ARPAS;
- di stabilire che, fermo restando l'obbligo di acquisire gli altri eventuali pareri e autorizzazioni previsti dalle norme vigenti, i lavori relativi all'intervento in oggetto, la cui data di inizio dovrà essere comunicata al Servizio S.A.V.I., dovranno essere avviati entro tre anni dall'adozione della presente deliberazione, pena l'attivazione di nuova procedura di screening.

Il Servizio SAVI provvederà alla comunicazione della presente deliberazione ai soggetti interessati al procedimento, a tutte le Amministrazioni competenti, e alla pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma della Sardegna (B.U.R.A.S.).

Il Direttore Generale

Fulvio Dettori

Il Presidente

Renato Soru