



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 26/20 DEL 6.5.2008

---

**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 "S.S. 128 Centrale Sarda – Progetto definitivo per appalto integrato della variante funzionale Senorbì – Suelli". Proponente: Assessorato regionale dei Lavori Pubblici.

L'Assessore della Difesa dell'Ambiente riferisce che l'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici ha presentato, in data 19.7.2007 (Reg. Ver. 42/V/07), l'istanza di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale relativa all'intervento "S.S. 128 Centrale Sarda – Progetto definitivo per appalto integrato della variante funzionale Senorbì - Suelli". Il progetto è ascrivibile alla categoria di cui al punto 7, lettera i), dell'allegato A1 della deliberazione della Giunta regionale n. 5/11 del 15.2.2005 "Strade extraurbane secondarie".

Le opere in progetto, relative alla variante funzionale Senorbì – Suelli della S.S. 128, usufruiscono di un finanziamento a valere sui fondi della Delibera CIPE 17/2003, per un importo complessivo di euro 21.658.000.

L'intervento ha origine alla progressiva di progetto 16341, agganciandosi all'attuale S.S. 128 tramite una rotatoria da realizzare a sud dell'abitato di Senorbì, e termina alla progressiva 25806, reinnestandosi all'attuale S.S. 128, tramite rotatoria, a sud dell'intersezione con la Provinciale di Gesico. È prevista la realizzazione di cinque rotatorie in corrispondenza degli svincoli per Senorbì, Ortacesus, Guamaggiore, Selegas – Suelli, Gesico, di due viadotti, il primo, esteso dal km 20+680 al km 20+855, avente una lunghezza complessiva di circa 175 metri, il secondo a partire dal km 23+718 al km 23+823 avente una lunghezza complessiva di circa 105 metri. Saranno realizzati, inoltre, circa 6,9 km di strade secondarie, di larghezza complessiva pari a 4 metri, atte a garantire la viabilità interpoderale.



La sezione trasversale tipo della infrastruttura in progetto consiste in due corsie da 3,75 metri, banchina da 1,50 metri (tipologia C1 ai sensi del D.M. del 5.11.2001); la velocità di progetto è pari a 60 - 100 km/h con pendenza longitudinale massima pari al 7 per cento.

Il Servizio Governo del Territorio e Tutela Paesaggistica della Provincia di Cagliari, con nota del 20.3.2008, non ha segnalato criticità ai fini dell'assoggettamento alla valutazione di impatto ambientale, rilevando la necessità, sotto il profilo paesaggistico, di adeguati interventi di mitigazione e rinverdimento delle scarpate, e di un accurato studio dell'architettura delle opere d'arte.

In merito all'iter della pratica, l'Assessore fa presente che il Servizio Sostenibilità Ambientale e Valutazione Impatti (SAVI), a conclusione dell'istruttoria, preso atto della nota del Servizio Governo del Territorio e Tutela Paesaggistica della Provincia di Cagliari, 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 ad autorizzazione:

1. le aree di cantiere e logistica dovranno essere ubicate in zone prive o con scarsa vegetazione; 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. Dovrà essere ripristinato l'originario assetto vegetazionale e la funzionalità pedo-agronomica delle aree interessate da lavori;
2. 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;
3. 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 inquinanti e di tutti i rifiuti prodotti durante l'esecuzione delle attività e opere;



4. al fine di ottimizzare il consumo dei materiali di cava, nonché minimizzare i trasporti per la movimentazione dello stesso da e per il cantiere, nella fase di progettazione esecutiva, e a seguito del necessario approfondimento del numero dei punti di indagine lungo il tracciato, e della più precisa individuazione delle facies presenti, dovrà essere valutata la fattibilità tecnica di riutilizzo, almeno parziale, dei terreni risultanti dagli scavi, previo eventuale trattamento (per esempio con addizione di calce/cemento). Se tale lavorazione dovesse risultare tecnicamente possibile la stessa dovrà essere espressamente inserita nei computi e nel capitolato; in caso contrario, ritenendo comunque superabili le oggettive difficoltà legate al controllo della corretta esecuzione dei lavori, l'eventuale non fattibilità tecnica dovrà essere adeguatamente giustificata in relazione alla non idoneità del materiale;
5. tutte le modalità di riutilizzo dei materiali provenienti dagli escavi (riutilizzo per i rilevati, ricollocazione in cave ecc.), ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006, dovranno essere espressamente previsti nel progetto esecutivo; i materiali non conformi ai sensi del suddetto articolo dovranno essere smaltiti secondo le leggi vigenti in materia;
6. 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, delle frazioni limo argillose risultanti dagli scavi, sostenute dal geotessile tridimensionale, deve essere subordinato alla idoneità rispetto all'attecchimento del materiale vegetale;
7. eventuali esemplari arborei ed arbustivi di pregio presenti lungo il tracciato dovranno essere espianati 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;
8. 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;
9. 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;



10. 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;
11. dovranno essere rinaturalizzate le 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;
12. 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;
13. 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;
14. 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;
15. 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;
16. 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 e dei tombinamenti, affinché gli stessi siano costantemente tenuti in perfetta efficienza durante la fase di esercizio dell'opera;

17. 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;
18. preliminarmente alla stesura del progetto esecutivo, al fine di ottimizzare l'inserimento paesaggistico dei viadotti, dovrà essere predisposto uno studio specifico della linea architettonica dell'opera d'arte, in conformità a quanto richiesto dal Servizio Governo del Territorio e Tutela Paesaggistica di Cagliari;
19. nei tratti in cui il tracciato interseca i corsi d'acqua tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 e delle NTA del PPR dovranno essere individuate soluzioni tecnico-progettuali per minimizzare l'interferenza dell'opera col corso d'acqua, preferendo quelle che incrementano la distanza dal rio e limitano l'altezza del rilevato, e dovranno essere definiti interventi di rinverdimento delle scarpate dei rilevati prospicienti il corso d'acqua coerenti con le caratteristiche ecosistemiche e vegetazionali dell'ambito fluviale-ripariale, anche al fine di garantire una funzione di filtro per solidi sospesi e inquinanti di origine diffusa;
20. le opere di mitigazione oggetto di prescrizione dovranno essere recepite e contabilizzate negli elaborati progettuali descrittivi e tecnico-economici, e nel capitolato di gara relativo all'appalto integrato. 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 dovranno essere trasmessi al Servizio SAVI e all'ARPAS.

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 proposto e rappresentato dall'Assessore della Difesa dell'Ambiente

**DELIBERA**



- di non sottoporre all'ulteriore procedura di VIA il progetto relativo all'intervento "S.S. 128 Centrale Sarda – Progetto definitivo per appalto integrato della variante funzionale Senorbì – Suelli", 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, che dovranno fare parte integrante del Bando di gara relativo all'appalto integrato. 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, anche in materia di controllo ambientale, 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