



# COMUNE DI NULVI

PROVINCIA DI SASSARI

STRADA PER L'ANGLONA  
"OSILO - NULVI - SEDINI - CASTELDORIA"  
2° STRALCIO (CIRCONVALLAZIONE NULVI)

ELABORATO:  
RAPPORTO PRELIMINARE - VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

AUTORITA' PROPONENTE  
COMUNE DI NULVI  
SETTORE TECNICO MANUTENTIVO

RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
Geom. Giovanni Pintus  
ISTRUTTORE DIRETTIVO  
Dott.ssa Arch. Delia Serra

TECNICO REDATORE  
Dott.ssa Arch. Delia Serra

DATA:  
01.06.2023

## **SOMMARIO**

PREMESSA.....	3
INQUADRAMENTO NORMATIVO .....	5
ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE.....	7
DESCRIZIONE PAESISTICO AMBIENTLE DELL'INTERVENTO.....	10
ELEMENTI DI VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÁ PAESAGGISTICA .....	11
VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÁ PAESISTICO AMBIENTALE .....	15
COMPATIBILITÁ AMBIENTALE DELL'AREA .....	17
CONCLUSIONI.....	18

## **PREMESSA**

Con Delibera della Giunta Regionale n. 34/11 del 11.09.2007 e successiva Determinazione di delega dell'Assessore ai LL.PP. della R.A.S. n. 11.04.2008 venne finanziato, con risorse CIPE 3/06 per l'importo di €. 6.274.506,00 l'intervento di viabilità LLPP/00 "Completamento strada dell'Anglona 3° lotto, Nulvi-Sedini", inserito nel IV atto integrativo dell'A.P.Q. Sviluppo locale e in quanto tale soggetto alla scadenza del 31/12/2009 per l'aggiudicazione dei lavori. Il finanziamento CIPE 3/06 venne ridefinito con Decreto dell'Assessore dei LL.PP. R.A.S. n. 46/2008 per destinare € 1.000.000,00 al completamento della dotazione finanziaria per l'appalto del "Lavori di realizzazione dell'asse viario di collegamento SASSARI- ANGLONA-GALLURA, strada per l'Anglona, Tratto Osilo – Nulvi (1° Stralcio)".

Con Delibera della Giunta Provinciale n. 126 del 30.06.2009 si provvedeva ad approvare il progetto dei lavori di "Completamento strada dell'Anglona, 3° lotto, Nulvi – Sedini" rinominato come "Circonvallazione di Nulvi", predisposto dagli Ingg. Pierangelo Masia e Paolo Ticca, per un importo complessivo di € 5.274.506,00.

Il progetto preliminare viene sottoposto a verifica preventiva dell'interesse archeologica prevista dall'art. 95 del D.lgs. 163/2006 e approvato con delibera della Giunta Provinciale n. 46 del 03.06.2014 per l'importo complessivo di € 5.274.506,00. Il progetto preliminare, unitamente alla delibera di approvazione, viene inviato all'Amministrazione Comunale di Nulvi ai fini dell'adozione della variante semplificata al proprio Piano Urbanistico Comunale prevista dall'art. 10, comma 2, del D.P.R. 327/2001 e s.m.i., che provvedeva con delibera Consiliare n. 15 del 31.07.2014.

La Giunta Regionale con provvedimento n. 10/5 in data 27/02/2018 deliberava di sottoporre i lavori a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale; Per impattare il meno possibile con la realizzazione dell'opera su un area di proprietà comunale adibita a cantiere di rimboschimento i progettisti sono stati incaricati di introdurre una leggera variazione di tracciato che ha reso necessaria una nuova riapprovazione del progetto preliminare dell'opera e altresì l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dalla sua realizzazione attraverso l'adozione di una variante semplificata al P.U.C. di Nulvi ai sensi dell'art. 10, comma 2, del D.P.R. 327/2001 e s.m.i.;

Inoltre, per far fronte agli adeguamenti progettuali e all'aumento dei prezzi per la realizzazione dell'opera, è stato richiesto alla Regione la concessione di un ulteriore finanziamento pari a un importo di € 3.925.494,00. L'Assessorato regionale ai lavori pubblici ha comunicato con Delibera CIPESS 1/2022, integrata con delibera CIPESS 35/2022, che tale somma è compresa all'interno delle risorse assegnate al Ministero delle Infrastrutture e

delle mobilità sostenibili attraverso il Fondo di sviluppo e coesione 2021-2027, unitamente ad un ulteriore importo pari a € 785.098,80;

La Provincia di Sassari con deliberazione dell'Amministratore Straordinario n. 16 del 15.02.2023 ha approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica dei lavori di realizzazione della "Strada per l'Anglona (Osilo – Nulvi – Sedini – Casteldoria) – 2° Stralcio (Circonvallazione di Nulvi)" redatto dagli Ingg. Pierangelo Masia e Paolo Ticca, per l'importo complessivo di € 9.985.098,80, costituito dai seguenti elaborati:

- Tav. A – Relazione illustrativa;
- Tav. B. – Stima sommaria;
- Tav. C – Elenco ditte da espropriare;
- Tav. D – Prime indicazioni per la stesura dei piani di sicurezza;
- Tav.01 – Corografia;
- Tav.02 – Planimetria generale;
- Tav.03 – Sovrapposizione tracciati;
- Tav.04 – Profilo longitudinale;
- Tav.05 – Carte dei vincoli – Piano Urbanistico Comunale;
- Tav.06 – Planimetria catastale;
- Tav. 07 – Sezioni tipo;

In sintesi, l'intervento proposto consiste nella realizzazione del 2° stralcio della strada dell'Anglona "Osilo – Nulvi – Sedini – Casteldoria" (Ciconvallazione Nulvi) proponendo un tracciato stradale che inizia il suo percorso dal 'innesto della Strada Osilo – Nulvi con la bretellina che attualmente la collega alla Strada Statale 127 e termina dopo l'abitato di Nulvi, sulla strada Provinciale n°17 che collega Nulvi con Tergu.

Il tracciato proposto non attraversa le aree produttive del paese ed è rispettoso delle zone interessate da importanti presenze archeologiche, caratterizzate dalla presenza di diversi nuraghi e Domus de Janas.

La categoria della strada si uniforma a quella del tratto già in esercizio nel primo stralcio della Osilo– Nulvi; l'infrastruttura avrà pertanto le caratteristiche di una strada extraurbana locale di categoria F1, e il tracciato ricalca, in larga parte, una strada di penetrazione rurale esistente e rispetta i pochi insediamenti a preminente destinazione agricola;

Con nota prot. 8388 del 20.02.2023 (protocollo Ente n. 1142 del 21.02.2023) , la Provincia di Sassari, ha chiesto a questo Ente di provvedere all'adeguamento del Piano Urbanistico Comunale, con l'inserimento della citata infrastruttura nello strumento urbanistico generale.

In ossequio alla richiesta formulata dalla provincia di Sassari è stata redatta la proposta di variante non sostanziale, attivando le procedure per l'approvazione della variante Urbanistica al PUC vigente, secondo quanto previsto dall'Art. 20 della L.R. Sardegna n. 45/1989, al fine di prevedere l'inserimento della nuova viabilità nello strumento urbanistico generale ed apporre il necessario vincolo preordinato all'esproprio di cui all'art.10 del DPR 327/2011. Conseguentemente sono stati redati gli elaborati costituenti la variante e composta dai seguenti elaborati:

- TAV.VU00 – Relazione di accompagnamento;
- TAV.VU01 – Relazione Variante Urbanistica;
- TAV.VU02 – Infrastrutture in Ambito Comunale – stato attuale;
- TAV.VU03 – Zone Agricole su base Aerofotogrammetrica – stato attuale;
- TAV.VU04 – Zone Agricole su base Catastale – stato attuale;
- TAV.VU05 – Infrastrutture in Ambito Comunale – stato di progetto;
- TAV.VU06 – Zone Agricole su base Aerofotogrammetrica – stato di progetto;
- TAV.VU07 – Zone Agricole su base Catastale – stato di progetto;
- TAV.VU08 – Nuova Zonizzazione area stradale – stato di progetto;

La Regione Sardegna con Deliberazione della Giunta n. 11/59 del 23.03.2023, avente per oggetto "Procedimento per il rilascio del provvedimento unico regionale in materia ambientale (PAUR), di cui alla L.R. n. 2/2021 e alla Delib.G.R. n. 11/75 del 24.3.2021" si è espressa positivamente sulla compatibilità ambientale del progetto denominato "Strada per l'Anglona "Osilo – Nulvi – Sedini – Casteldoria" 2° Stralcio (Circonvallazione di Nulvi)" rilasciando contestualmente il provvedimento unico regionale in materia ambientale (PAUR), contenente l'Autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146, del D.Lgs. n. 42/2004, e s.m.i.;

## **INQUADRAMENTO NORMATIVO**

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è uno strumento per la promozione di politiche di sviluppo sostenibile, essa si delinea come un processo sistematico che si affianca al processo di definizione di un piano o di un programma che possono avere ricadute e impatti significativi sull'ambiente, sul territorio e sul patrimonio paesaggistico e culturale. L'obiettivo che si propone è quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e del paesaggio e contribuire all'integrazione dei piani e programmi, assicurando che essi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Ai sensi delle vigenti disposizioni di legge gli strumenti urbanistici, sia generali che attuativi, e le loro varianti, sono considerati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, pertanto da sottoporre a verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica. Il presente documento costituisce dunque il Rapporto Preliminare Ambientale, redatto ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 152/2006 s.m.i. e in conformità all'allegato I alla parte II del D.lgs. 152/2006, in combinato disposto con le linee guida della regione Sardegna, per l'avvio del procedimento per la verifica di assoggettabilità alla VAS della variante al PUC.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla Direttiva Europea 2001/42/CE che ha esteso il sistema della valutazione ambientale, in precedenza previsto dalla normativa sulla valutazione di impatto ambientale per i soli progetti, ai piani e programmi.

A livello nazionale la direttiva comunitaria è stata recepita attraverso il D.lgs. 152/2006 e le ss.mm.ii., contenuta in particolare nella Parte Secondo, rubricata "Procedure per la VIA, la VAS e l'IPPC".

La Regione Sardegna con la L.R. n. 9/2006 ha definito i ruoli della Regione e delle Province in materia di valutazione ambientale strategica.

Viene conferito alla Regione:

- Il ruolo di autorità competente per la VAS per tutti i piani e programmi di livello regionale;
- Predisposizione di direttive nell'ambito previsto dalle normative statali;
- Formulazione di linee guida di indirizzo tecnico-amministrativo in materia di valutazione ambientale;

mentre alle Province viene conferito:

- Ruolo di autorità competente per la VAS per tutti i piani e programmi di livello provinciale e comunale;

Nell'attesa che la Regione Sardegna si doti di una legge organica in materia di valutazione ambientale, sono state emanate dalla Giunta Regionale una serie di direttive inerenti indicazioni per le procedure a livello regionale della valutazione di impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica, in ultimo quelle allegate alla Deliberazione n. 34/33 del 07.08.2012.

Ai sensi delle vigenti disposizioni di legge sopra richiamate e in particolare ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 152/2006, la variante al PUC rientra tra i piani da sottoporre a verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica.

La verifica di assoggettabilità è la procedura di verifica attivata allo scopo di valutare se il progetto oggetto del presente rapporto preliminare ambientale, possa avere effetti

significativi sull'ambiente e se, tenuto conto del diverso livello di sensibilità delle aree interessate, debba essere sottoposto alla procedura di valutazione ambientale strategica. Le fasi procedurali per la verifica di assoggettabilità alla VAS sono regolamentate dall'art. 12 del D.Lgs 152/2006 s.m.i. e dall'allegato C alla Deliberazione della Giunta Regionale n. 34/33 del 07.08.2012.

L'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il rapporto preliminare ambientale per acquisirne il parere.

L'Autorità Competente, visto il rapporto preliminare ambientale, tenuto conto dei contributi, delle valutazioni e delle osservazioni pervenute, e sulla base degli elementi di cui all'allegato I della PARTE II del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., verifica se l'infrastruttura in argomento possa avere effetti significativi sull'ambiente ed emette il provvedimento finale di assoggettabilità o meno alla VAS della variante al PUC.

## **ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE**

### **Inquadramento territoriale**

Il Comune di Nulvi sorge nella parte centro-occidentale del territorio provinciale, sull'altopiano dell'Anglona, nell'entroterra sardo, tra i comuni di Tergu, Sedini, Laerru, Martis, Chiamonti, Ploaghe e Osilo. È servito dalla strada statale n. 127 Settentrionale Sarda, il cui tracciato ne attraversa il territorio e dalla S.P. dell'Anglona che collega Nulvi a Sassari. Il collegamento con la rete di traffico aereo, per i voli nazionali e internazionali, è assicurato dall'aeroporto di Alghero distante meno di 60 km; per le linee intercontinentali dirette si utilizza l'aerostazione di Roma/Fiumicino. Il porto di Porto Torres, per i movimenti merci e passeggeri di maggiori dimensioni, dista 38 km, mentre quello di Olbia dista 88 km.

Centro collinare, di origine preistorica; basa la sua economia sulla tradizionale attività agricola e su una discreta produzione industriale.

Il territorio presenta un profilo geometrico irregolare, con variazioni altimetriche accentuate, che vanno da un minimo di 168 a un massimo di 628 metri sul livello del mare. L'abitato, interessato da forte espansione edilizia, si estende, tra vigneti, pascoli e campi di grano, in dolce declivio ai piedi dell'altopiano calcareo di San Lorenzo.

### **Cenni storici**

Il toponimo, attestato dal 1341, si presenta, nella dizione locale come "Nùivvi". Il suo etimo è ancora oggi poco chiaro, di probabile origine protosarda. Le sue origini risalgono all'età preistorica, come dimostrano numerosi resti di epoca nuragica rinvenuti sul suo territorio.

Subì la dominazione romana, periodo durante il quale ricoprì il ruolo di centro di un castrum. Nell'XI secolo divenne parte della curatoria dell'Anglona, nel Giudicato di Logudoro. Dopo la morte di Adelasia Torres, sopraggiunta nel 1255, entrò a far parte dei possedimenti dei Doria e, in seguito, degli Arborea e degli Aragonesi. Nel corso del XIII secolo passò ai feudatari Pimentel, principi dell'Anglona. Sul finire dell'Ottocento venne istituita una scuola di agricoltura, rimasta in funzione per un decennio. Tra le vestigia di maggior pregio meritano di essere citate: la parrocchiale settecentesca della Vergine Assunta, caratterizzata dal bel campanile ottagonale e, al suo interno, da un pulpito in legno, due leoni in marmo di stile gotico e vari dipinti e sculture; la chiesa barocca del Rosario; la chiesa di Santa Tecla; la chiesa di San Bonaventura, cui erano annessi i conventi ora abbandonati; l'oratorio di San Filippo; il santuario della Madonna, sito sul monte Alma da cui si gode di un'ampia veduta sulla zona circostante; le sepolture ipogeiche del tipo a domus de janas sul monte Orria; numerosi nuraghi, tra cui quelli di Alvu, quadrilobato in trachite e calcare, di Orcu e Irru.

#### **Localizzazione e analisi dello stato dei luoghi**

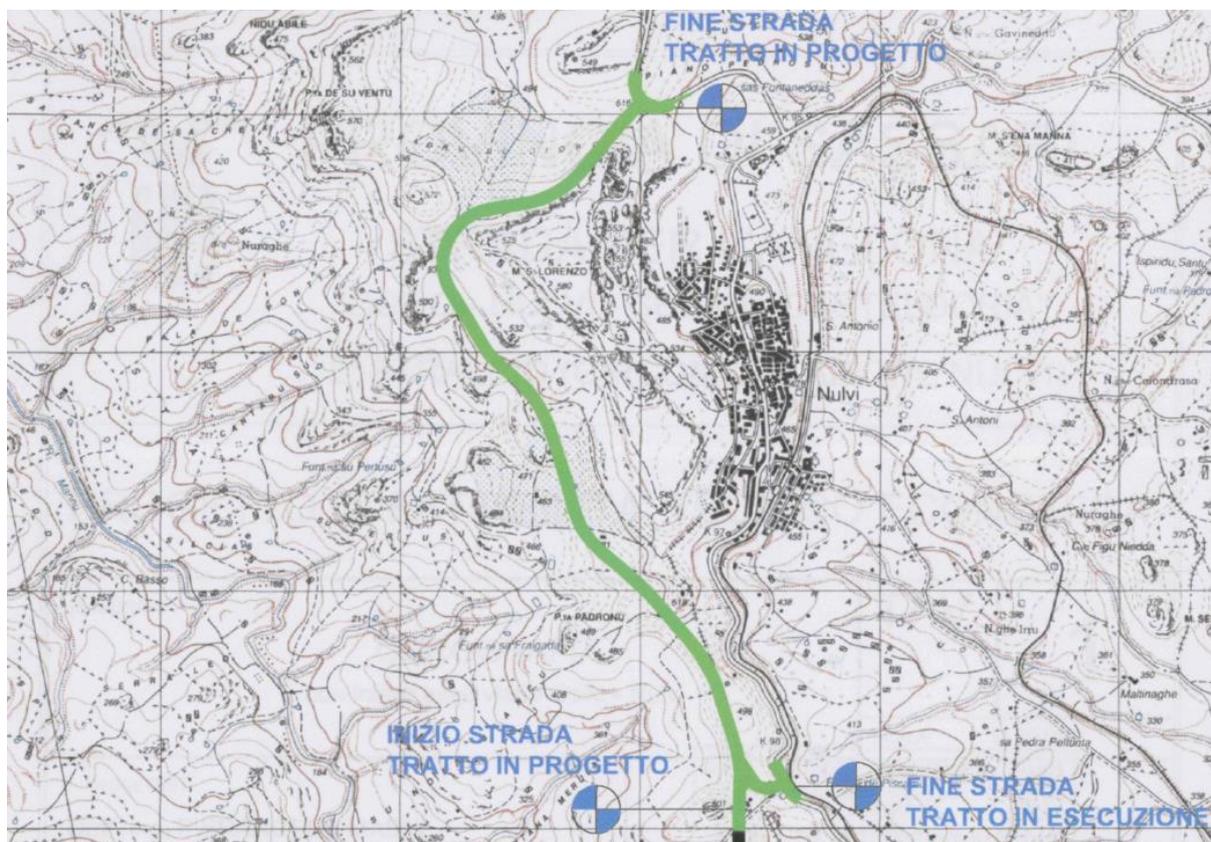
Il tracciato si sviluppa a partire da una quota attuale del terreno di 466,08 m s.l.m. fino ad una quota di 513,77 m s.l.m., in una successione di rilevati e trincee. È localizzato lungo le "creste" dal M. Sos Paris – M. San Lorenzo – M. Iscoba. Nell'area non sono presenti vere e proprie aste fluviali ma solchi di ruscellamento concentrati.

## Inquadramento Territoriale

Scheda I – Ripresa aerea – (Google Earth)



Scheda II – I.G.M. TAV. 460 SEZ. IV



Foglio 15 e Foglio 24 – Catasto del Comune di Nulvi



### **Geomorfologia e uso del suolo**

Il tracciato stradale oggetto di variante ha una lunghezza pari a 3,987 km, di 466,08 m s.l.m. fino ad una quota di 513,77 m s.l.m..

### **Fauna e Flora**

L'area non riveste caratteri di peculiarità ambientale e non sono rilevabili elementi di disturbo per fauna e flora.

### **Sistemi naturalistici, sistemi insediativi storici e percorsi panoramici**

Il tracciato proposto non attraversa le aree produttive del paese ed è rispettoso delle zone interessate da importanti presenze archeologiche, caratterizzate dalla presenza di diversi Nuraghi e Domus de Janas.

## **DESCRIZIONE PAESISTICO AMBIENTALE DELL'INTERVENTO**

### **Stato dei luoghi**

L'area in cui è stato inserito il nuovo tracciato ricalca in parte una strada rurale preesistente e attraversa terreni agricoli dei quali sarà necessaria l'espropriazione. Nella parte finale e iniziale interessa due appezzamenti attualmente destinati a cantiere di rimboschimento a

cura dell'Ente Foreste.

### **Caratteristiche progettuali dell'intervento**

L'intervento prevede alla realizzazione della Circonvallazione di Nulvi facente parte del 2° Osilo – Nulvi e pertanto al compimento della Strada per L'Anglona.

Per la realizzazione della Circonvallazione non sono previste opere d'arte di particolare rilevanza. Per il convogliamento delle acque superficiali e di provenienza meteorica sono state previste una serie di condotte in tubolari di cemento con testate rivestite in calcestruzzo; per il loro dimensionamento si è fatto riferimento alla Carta Idrogeologica del territorio interessato dalla strada in oggetto. Tali manufatti hanno dimensioni che garantiscono anche l'attraversamento della fauna selvatica di piccola e media taglia, per i quali sono stati previsti una serie di ulteriori attraversamenti dedicati.

Si prevedono, inoltre diversi cavalcafossi in corrispondenza degli accessi e la messa in opera di terre rinforzate in un piccolo tratto di rilevato al fine di contenere l'eccessivo ingombro della scarpata in un tratto di particolare pendenza.

Gli interventi previsti per la realizzazione del tracciato stradale sono:

- Scavi di sbancamento e rilevati stradali;
- A causa del terreno argilloso si prevede una sovrastruttura costituita da vari strati realizzata mediante massicciate, fondazioni stradali e stese di conglomerati bituminosi (Toutvenant bitumato + Binder + usura);
- Tubolari e calcestruzzi per opere idrauliche;
- Opere di contenimento delle terre, rinforzate attraverso l'utilizzo di geostuoie e gabbioni in pietrame;
- Scavi per la formazione di banchine laterali, per la formazione di cunette alla francese e cavalcafossi di attraversamento per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche compreso lo scavo per la posa in opera delle opere d'arte;
- Sistemazioni degli accessi privati su suolo pubblico e delle intersezioni stradali;

Posa in opera e installazione delle recinzioni, della segnaletica stradale e delle barriere di sicurezza;

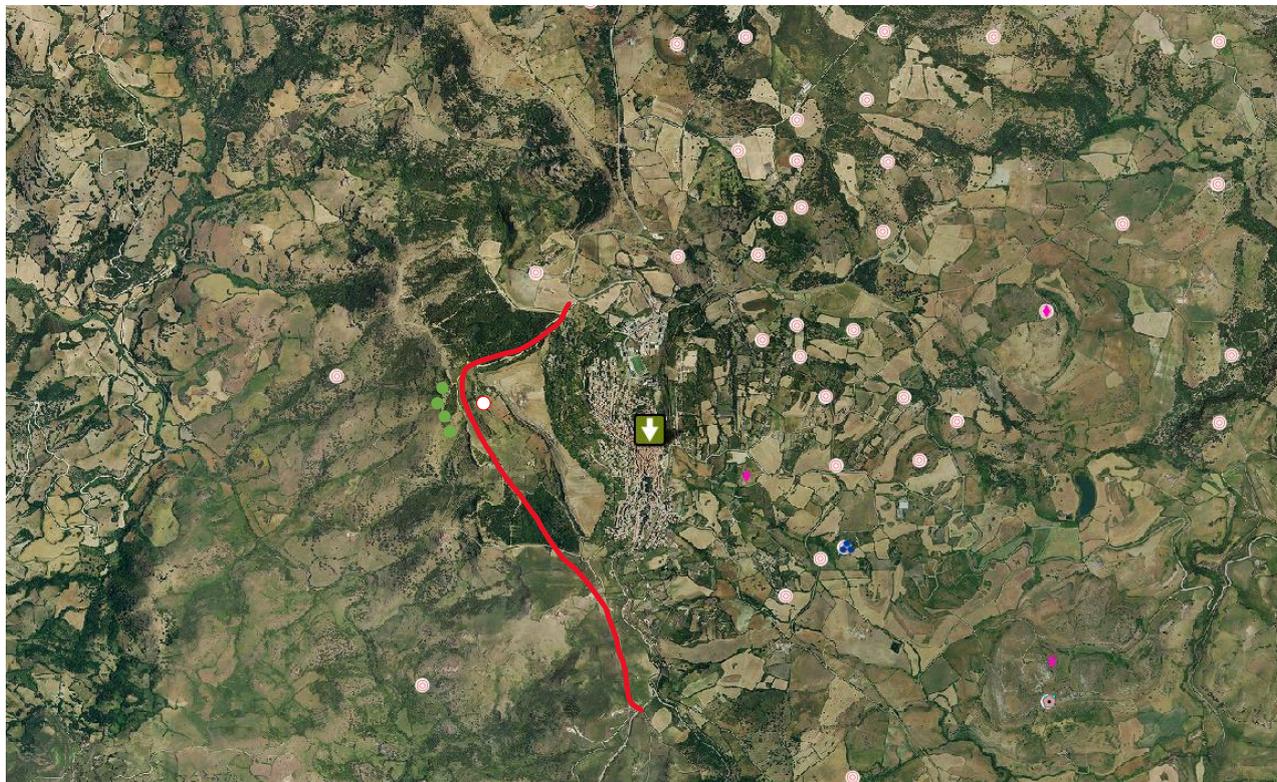
### **ELEMENTI DI VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

#### **Elementi di valore paesaggistico presenti e vincoli**

Il nuovo tracciato è stato progettato nel rispetto dei manufatti storici presenti attorno all'area, degli insediamenti produttivi e delle aree destinate a cantieri di rimboschimento a cura dell'Ente Foreste.

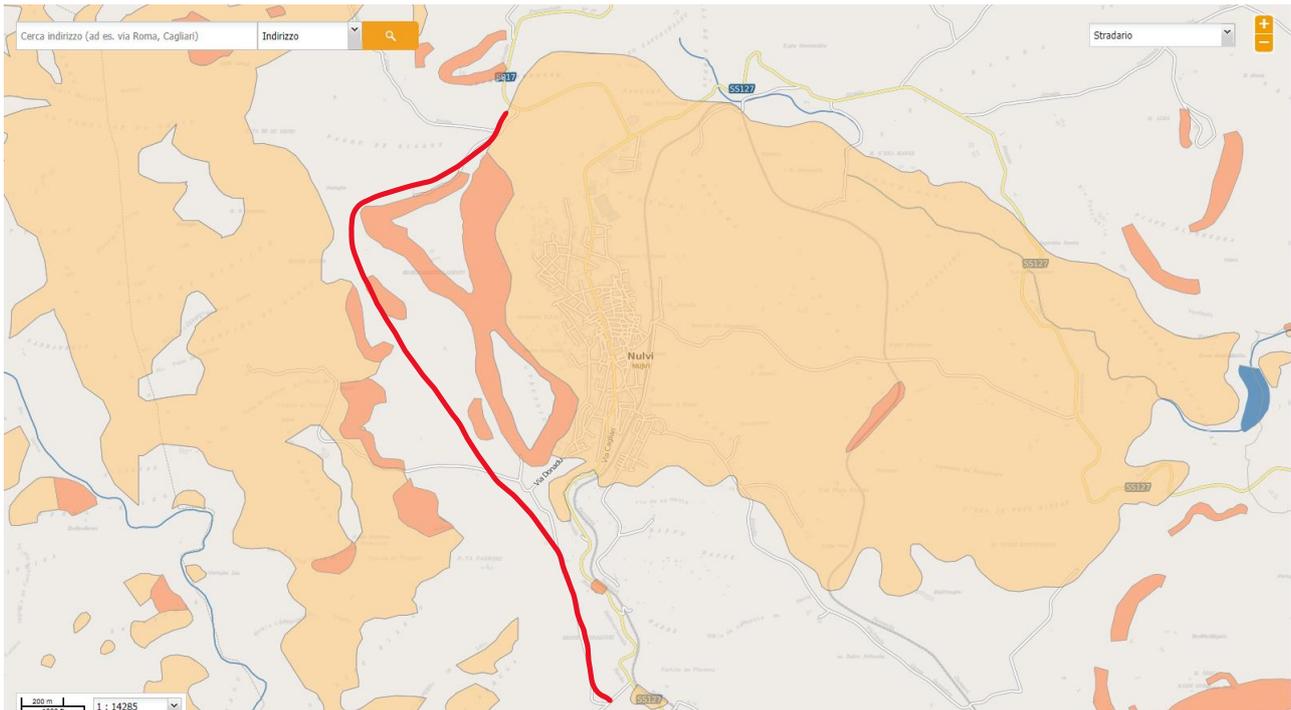
Dallo stralcio della carta tecnica non sono rilevabili particolari vincoli di natura paesaggistica.

Codice dei beni culturali e del paesaggio D.Lgs. 42/2004



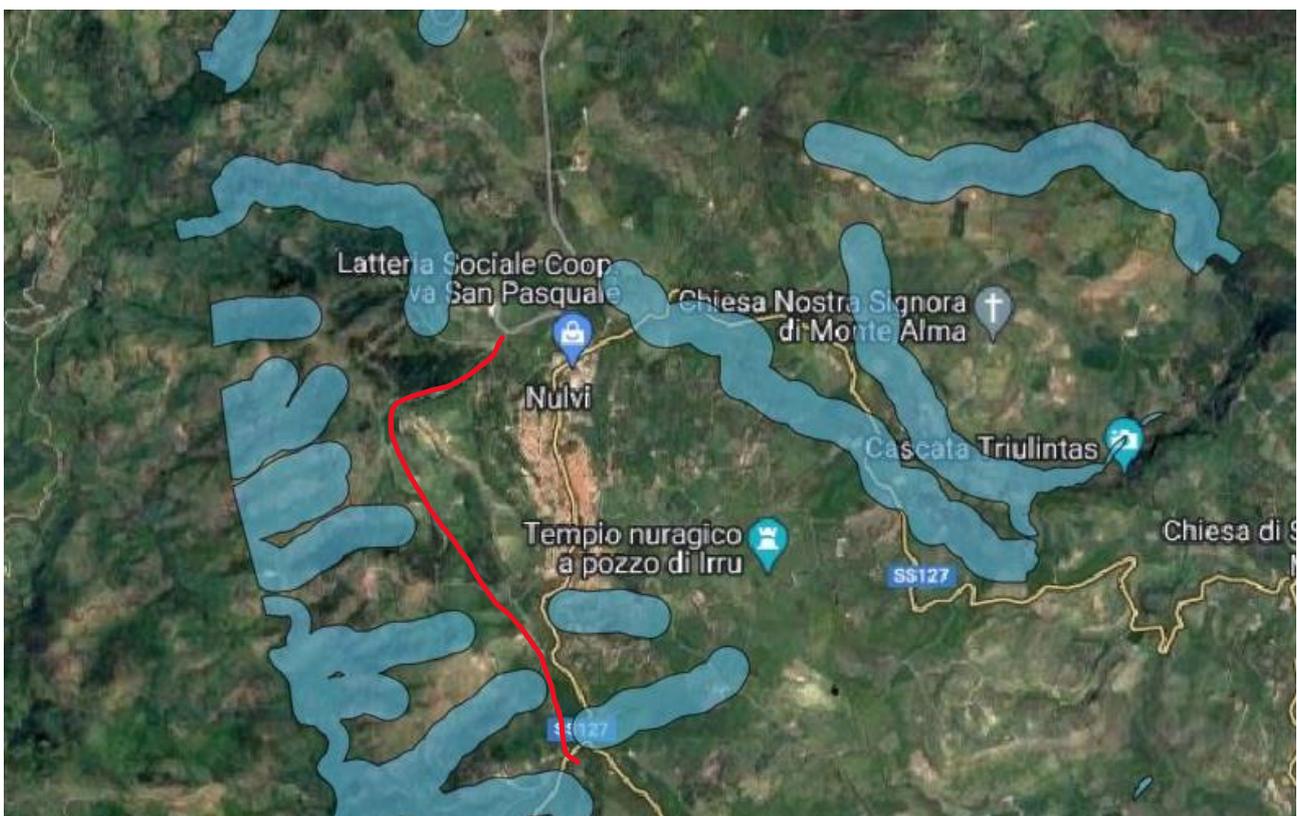
Una parte del tracciato ricade all'interno delle zone interessate dal vincolo ex artt. 136 e 142, si tratta di territori coperti da foreste e da boschi sottoposti a vincolo di rimboschimento e aree archeologiche limitrofe quali Monte Acciso Fiore, alcuni Nuraghi e una Domus de Janas sul costone calcareo di Monte San Lorenzo.

Piano di assetto idrogeologico P.A.I



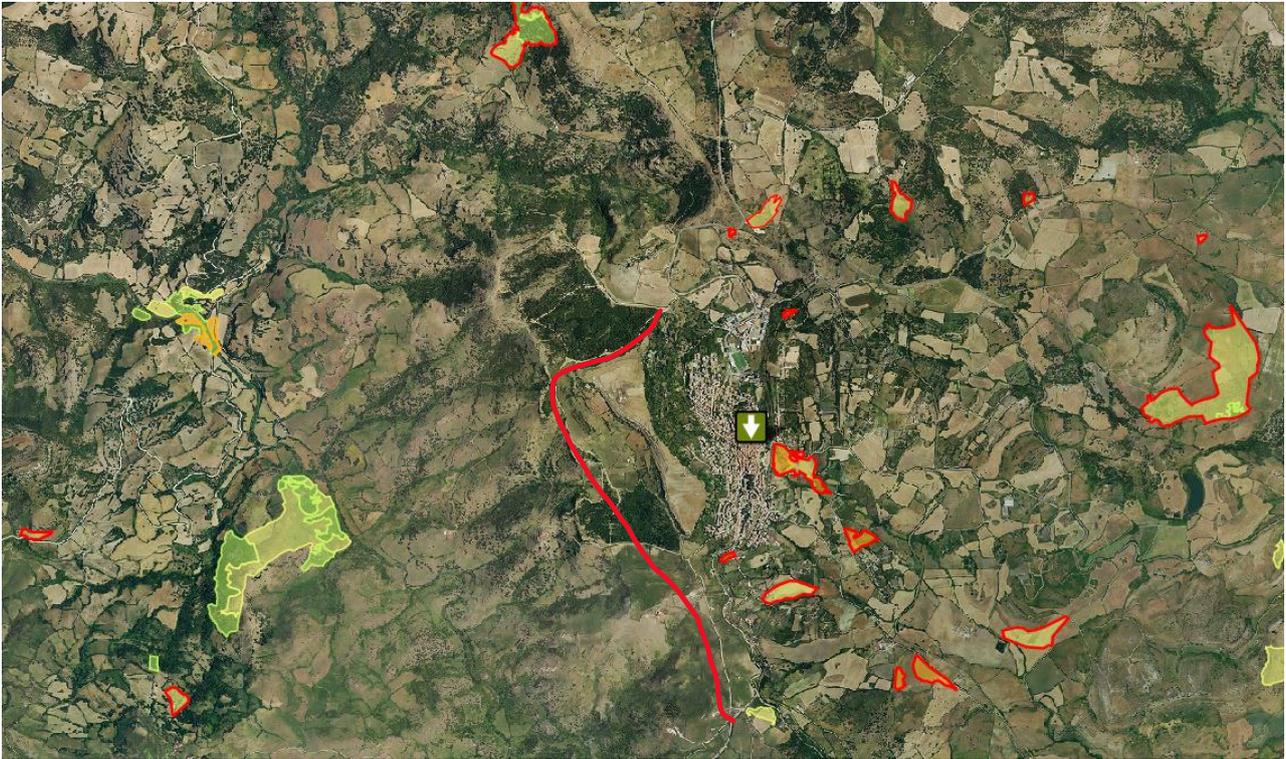
La parte terminale del tracciato, in prossimità dello svincolo per l'innesto sulla S.P. 17, ricade su area PAI grado di pericolosità Hg2. Lo Studio di compatibilità geologica e geotecnica, di cui all'art. 25 delle N.T.A. del PAI, inerente all'intervento ha ottenuto parere favorevole.

PPR – FIUMI TORRENTI E CORSI D'ACQUA



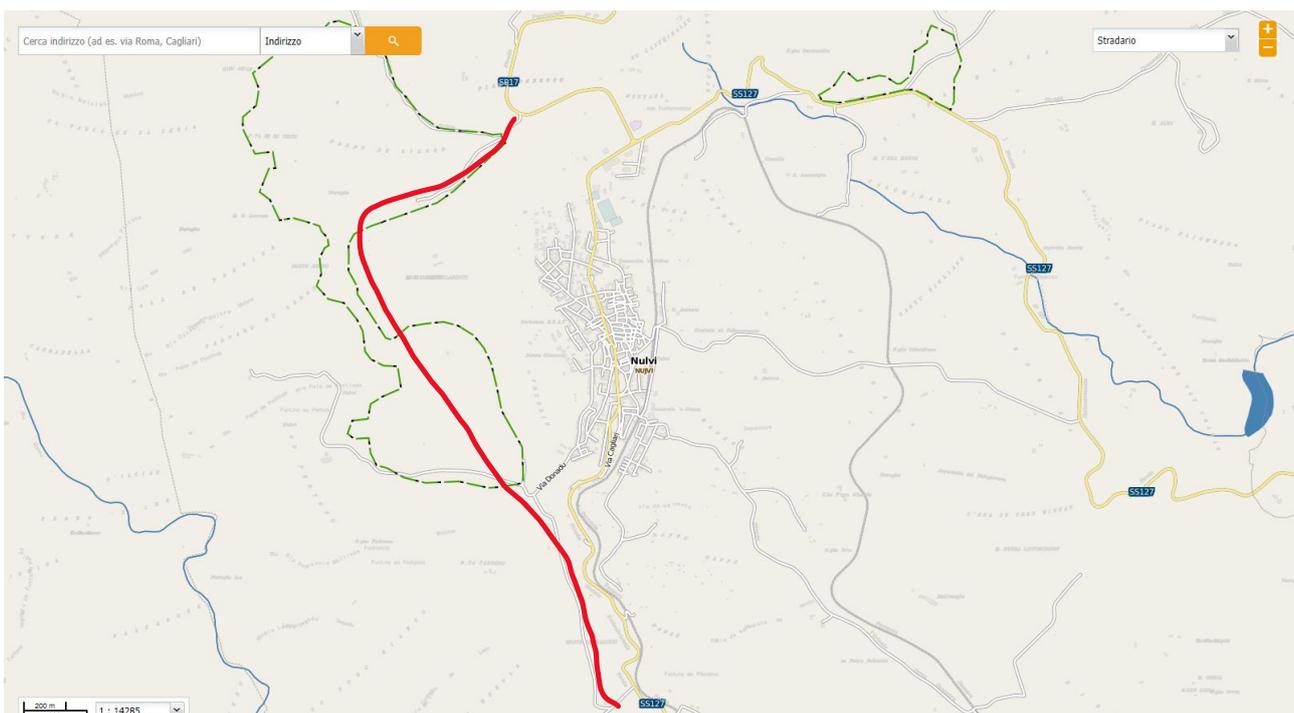
Il raffronto con la cartografia evidenzia che l'intervento in progetto non interferirà direttamente con alcun elemento idrico di tutela, ma andrà ad interferire marginalmente con la fascia di tutela del Riu Sa Menta (134 m) e del Riu Cantaru de Lacu (142 m).

### Aree percorse dal fuoco



Non vi sono zone percorse da incendio nelle aree nelle quali è presente il tracciato.

### PPR – Aree gestione speciale ente foreste



Il tracciato ricade, in parte, all'interno degli impianti boschivi artificiali - aree agro-forestali individuate dal PPR;

#### Vincoli Ambientali

Non sussistono vincoli relativi a:

- Aree marine protette;
- Parchi nazionali;
- Zone SIC, zone ZPS, Aree importanti per l'avifauna;

#### **Stato attuale del bene paesaggistico e impatti**

La realizzazione dell'opera non crea gravi compromissioni all'area sotto il profilo paesaggistico, in quanto il nuovo tracciato riprende i tracciati delle strade rurali già esistenti.

Gli elementi introdotti dall'intervento andranno ad espandere e migliorare l'area già occupata da strutture a carattere stradale.

#### **Gli elementi di mitigazione e di compensazione in coerenza con gli obiettivi di compatibilità paesaggistica**

Al fine di rendere sostenibile lo sviluppo dell'area con le peculiarità ambientali del territorio sono stati previsti alcuni accorgimenti, di carattere normativo e progettuale e di studio geologico-geotecnico, volti a mitigare gli impatti. Si è infatti, ove possibile, utilizzato strutture di protezione della sede stradale con interventi di ingegneria naturalistica quali rinverdimento con idrosemina di specie macroterme e specie arbustive, azioni di espanto - reimpianto delle specie ovvero compensazione ambientale con nuove piantumazioni di specie autoctone, identificazione di area di reimpianto, creazioni di corridoi ambientali con tubolari/scatolari che consentono gli spostamenti della fauna, l'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica, quali terre rinforzate e gabbionate, opere di ripristino della viabilità secondaria nei tratti di intersezione e di ricostruzione dei muri a secco.

#### **VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESISTICO AMBIENTALE**

Da tale studio l'area in esame è risultata compatibile ed è coerente con il PUC vigente. L'intervento si integra in modo positivo nel paesaggio, non si pone in contrasto con gli elementi esistenti e non altera le dominanti paesaggistiche. Infine, l'intervento ha forme e dimensioni rapportate alla sua funzione, non è sovradimensionato e neppure troppo evidente.

## **Analisi delle componenti ambientali interessate**

### Suolo e sottosuolo

Effetti da valutare: perdita più o meno significativa di suolo;

Tipo di impatto del progetto: la natura delle opere da realizzarsi nel complesso non identifica una perdita significativa di nuovi terreni e/o aree;

### Aria – Atmosfera

Effetti da valutare: contributo all'inquinamento ed alle emissioni;

Tipo di impatto del progetto: gli impatti significativi sull'atmosfera si riferiscono solo al periodo della durata dei lavori e del cantiere, dovuti al possibile sollevamento di polveri ed emissioni limitate di gas di scarico da sorgenti mobili quali mezzi ed automezzi da utilizzare per le esecuzioni e la conduzione dei lavori e per le operazioni di demolizione. Al contempo potrà risultare presente anche un certo grado di rumore dovuto alle operazioni di movimentazione dei macchinari di trasporto. Il periodo lavorativo del cantiere verrà dettato dal cronoprogramma in fase di progettazione esecutiva, ed i limiti di soglia dato dai parametri imposti dalla normativa in materia di sicurezza e di impatto acustico (in relazione ai mezzi da cantiere da impiegare), verranno analizzati anche dal Piano di Sicurezza e di Coordinamento. Si possono valutare delle minimizzazioni dei contributi "inquinanti" e del disturbo acustico dell'ambiente in tale fase di progettazione;

### Flora e vegetazione

Effetti da valutare: eliminazione, danneggiamento e perdita del patrimonio vegetale e naturalistico;

Tipo di impatto del progetto: in relazione alla tipologia delle opere programmate, si ritiene che le stesse opere non comportino danneggiamenti ed eliminazioni della flora e della vegetazione di pregio e/o ben radicata. Qualora fosse necessario l'abbattimento di piante, questo deve intendersi effettuato in modo selettivo e comunque soggetto al controllo ed alla valutazione ed all'autorizzazione preventiva dell'Autorità competente;

### Fauna acquatica – terrestre – volatile

Effetti da valutare: eliminazione e perdita del patrimonio faunistico;

Tipo di impatto del progetto: le lavorazioni non condizionano le attività riproduttive delle specie anche perché non risultano essere presenti particolari specie di fauna terrestre e volativi sostanziali e migratori nell'area;

### Salute umana

Effetti da valutare: danni al benessere fisico, mentale e sociale;

Tipo di impatto del progetto: sono da escludersi conseguenze dirette ed indirette per la salute umana. Tuttavia, dato che nell'immediato intorno delle aree interessate sono presenti alcuni edifici di tipo produttivo, in sede di redazione del Piano di Sicurezza e di Coordinamento potranno valutarsi gli eventuali rischi, comunque circoscritti nell'area di cantiere, e le relative misure di mitigazione relative perlopiù alla emissione di polveri dovute alle lavorazioni di cantiere.

Ambiente antropico – patrimonio e paesaggio storico - artistico

Effetti da valutare: danni al patrimonio storico-artistico-culturale;

Tipo di impatto del progetto: pur essendo presenti componenti di patrimonio artistico, storico o culturale nell'area, in seguito ad analisi eseguite su tutta l'area di pertinenza del piano viario, è stata rilasciata dalla Soprintendenza per i beni archeologici per le Province di Nuoro e Sassari con nota prot. n. 10351 del 18.10.2012 l'autorizzazione all'esecuzione dell'intervento, ai sensi e per gli effetti D.lgs. 42/04 e s.m.i.;

Assetto geologico – idrogeologico

Effetti da valutare: alterazione dell'assetto idrogeologico delle aree di pertinenza;

Tipo di impatto del progetto: la realizzazione delle opere programmate non altera la stabilità dell'area, non modifica il livello di pericolo e il livello di vulnerabilità degli elementi a rischio;

Tenuto conto di tutti gli aspetti programmatici, progettuali e valutativi, vista la coerenza formale col Piano Paesaggistico Regionale, vista la ricerca della coerenza col vincolo Paesaggistico, si può sostenere che i lavori previsti si possano armonizzare col paesaggio esistente, senza provocare particolari effetti negativi.

Si riporta di seguito la matrice d'impatto.

Matrice d'Impatto

Attività	Fase di Cantiere	Fase d'Esercizio
Impatto	Basso	Basso

**COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'AREA**

Gli effetti sulle componenti del paesaggio e dell'ambiente non possono considerarsi significativamente impattanti. Per quanto concerne la verifica ambientale e idrologica, non si registrano nell'area a carico degli acquiferi superficiali, la presenza di pozzi e sorgenti destinati ad uso potabile che possano vedere compromessa la qualità delle acque da eventuali fenomeni di inquinamento.

## **CONCLUSIONI**

Questa relazione costituisce il Rapporto Preliminare previsto dall'art. 12 del D.lgs. 4/2008 ed è sviluppata in modo tale da fornire, all'Autorità Competente, gli elementi di valutazione necessari per esprimere il giudizio. Alla luce di quanto esposto si ritiene che la modifica inserita nella variante urbanistica al vigente PUC del Comune di Nulvi, finalizzata alla realizzazione dell'opera "Strada per l'Anglona (Osilo – Nulvi – Sedini – Casteldoria) – 2° Stralcio (Circonvallazione di Nulvi)", non hanno impatti significativi sull'ambiente, sul territorio e sul patrimonio culturale, archeologico e paesaggistico del territorio di Nulvi. L'intervento, per le sue caratteristiche tipologiche e di impatto ambientale, risulta conforme agli strumenti di tutela.

Il risultato della valutazione degli effetti indotti dall'attuazione della Variante urbanistica in esame, derivante dalla realizzazione dell'opera pubblica, è quello di una influenza trascurabile e marginale sul sistema territoriale fisico, trattandosi di un intervento inserito praticamente all'interno di una viabilità in parte esistente, potenziandone la sicurezza, con un ridotto, ma essenziale, consumo del territorio.

Pertanto, l'approvazione della variante al PUC non avrà impatti significativi sull'ambiente e conseguentemente si ritiene che non debba essere sottoposta alla procedura di VAS.

In definitiva si può affermare che l'intervento previsto si inserisce in modo armonioso nel territorio, sia sotto il profilo della maggiore salvaguardia del soprassuolo boschivo che dal punto di vista della riduzione dei movimenti di terra previsti, tenuto conto del contesto su cui ricade; perciò, con il presente Rapporto Preliminare si propone l'esclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della variante in esame in considerazione di quanto esposto in precedenza e:

- del ridotto consumo di territorio su aree già compromesse (strada esistente e terreni agricoli);
- della minima entità della variante e del contesto già infrastrutturato (strada esistente) e degli effetti trascurabili sull'ambiente;