

Allegato n. 3 Relazione osservazioni
relative alla procedura di P.A.U.R. dell'intervento

**"Lavori di realizzazione strada di collegamento Tempio - Strada Provinciale per Aglientu -
PIA SS 17-19 "Alta Gallura". Proponente: Comune di Tempio Pausania**

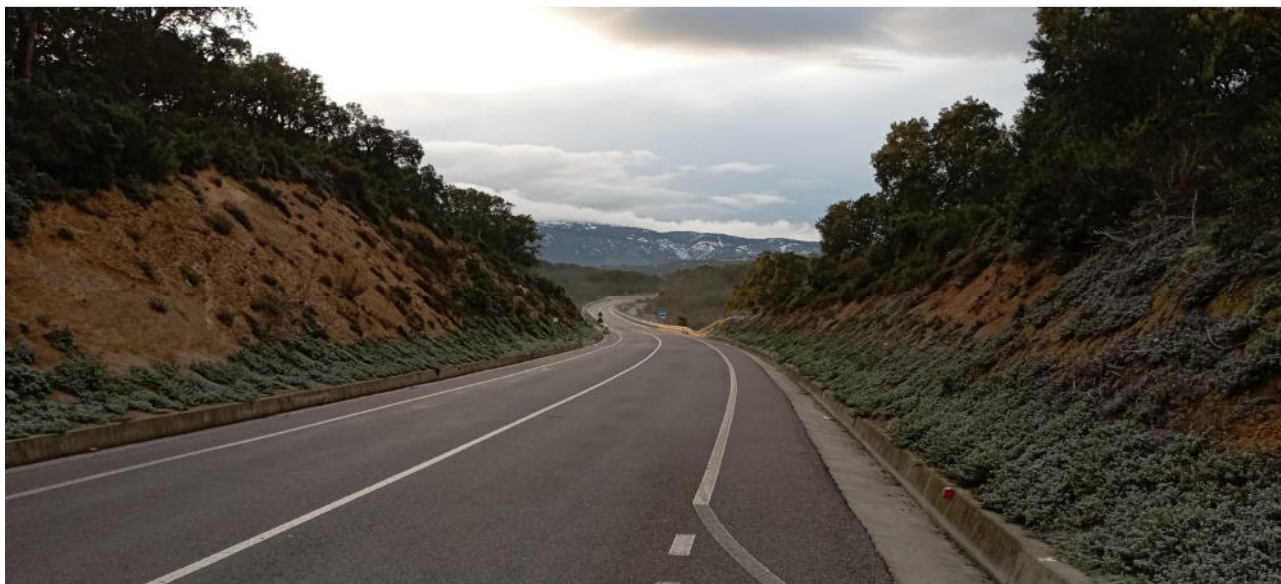
PREMESSA

Prima di tutto giova ricordare che il tratto di strada ora oggetto di P.A.U.R., è parte di un intervento suddiviso in lotti e tratti, per il quale con Deliberazione N. 18/16 DEL26.3.2008 la Giunta Regionale aveva espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale per il progetto "Intervento di realizzazione della strada di collegamento Tempio - Strada Provinciale per Aglientu" proposto dal Comune di Tempio Pausania, a condizione che fossero rispettate, e recepite nel progetto da sottoporre ad autorizzazione, le prescrizioni relative sia alla fase di cantiere che di esercizio.

L'ultimo tratto realizzato e collaudato è il Tratto 1 del lotto 2 e tra le principali prescrizioni relative alla fase di cantiere e NON RISPETTATE riguardano i seguenti punti:

13) gli esemplari arborei ed arbustivi di pregio presenti lungo il tracciato dovranno essere espantati e trapiantati, seguendo accurate tecniche selvicolturali, nelle immediate vicinanze o in luoghi idonei dal punto di vista pedologico; per almeno due anni successivi al trapianto dovranno essere effettuate le necessarie cure colturali, comprese le irrigazioni di soccorso.

Nella realtà gli esemplari arborei presenti lungo il tracciato sono stati espantati e ABBANDONATI e le parti in scavo, come si evince dalla foto sottostante, non sono state adeguatamente interessate da interventi di rinaturalizzazione.



16) 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

Come si evince dalla foto sottostante le sedi stradali in esubero del vecchio tracciato NON SONO ASSOLUTAMENTE STATE RINATURALIZZATE:



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;

Nessun opera di tal genere è stata mai realizzata.

18) tutte le opere d'arte dovranno essere mitigate attraverso la posa in opera di muratura in **pietrame locale**, la realizzazione di rilevati opportunamente inerbiti e piantumati, la demolizione di tratti stradali esistenti e il ripristino del manto in terra stabilizzata, la demolizione dei guardrail;

Come si evince dalla foto sottostante, in luogo del pietrame locale sono stati utilizzati muri prefabbricati rivestiti in generico pietrame di importazione:



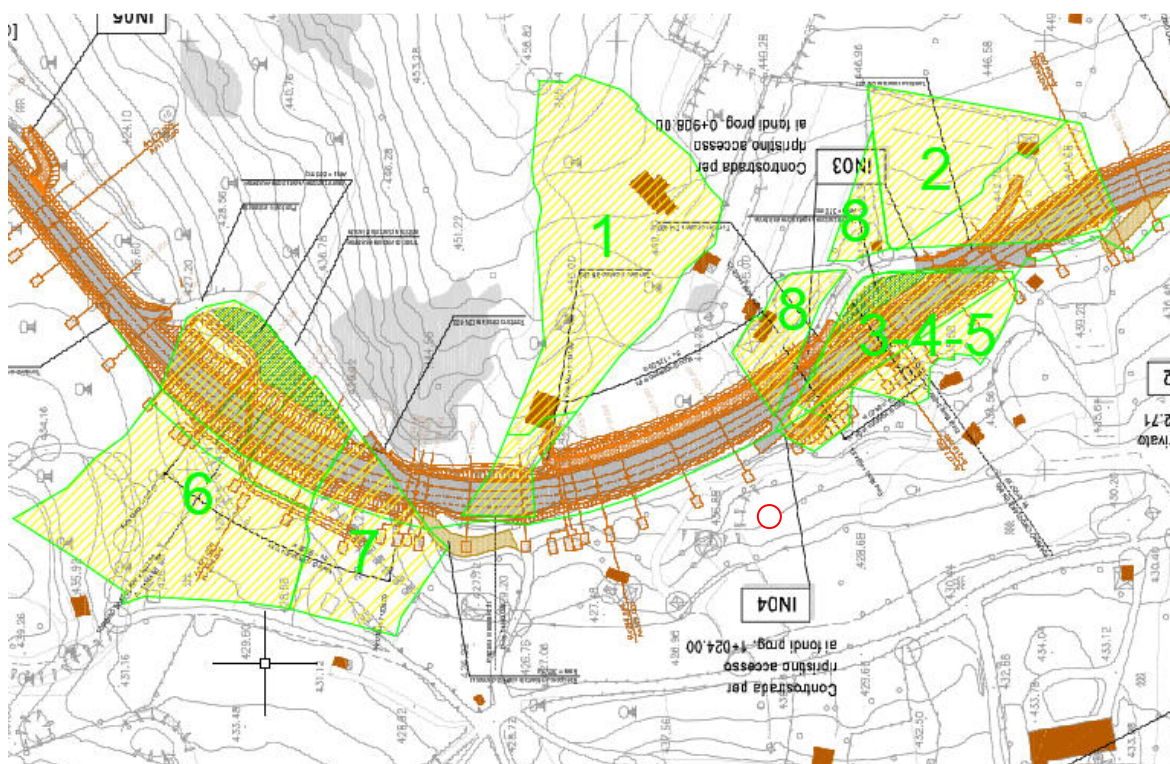
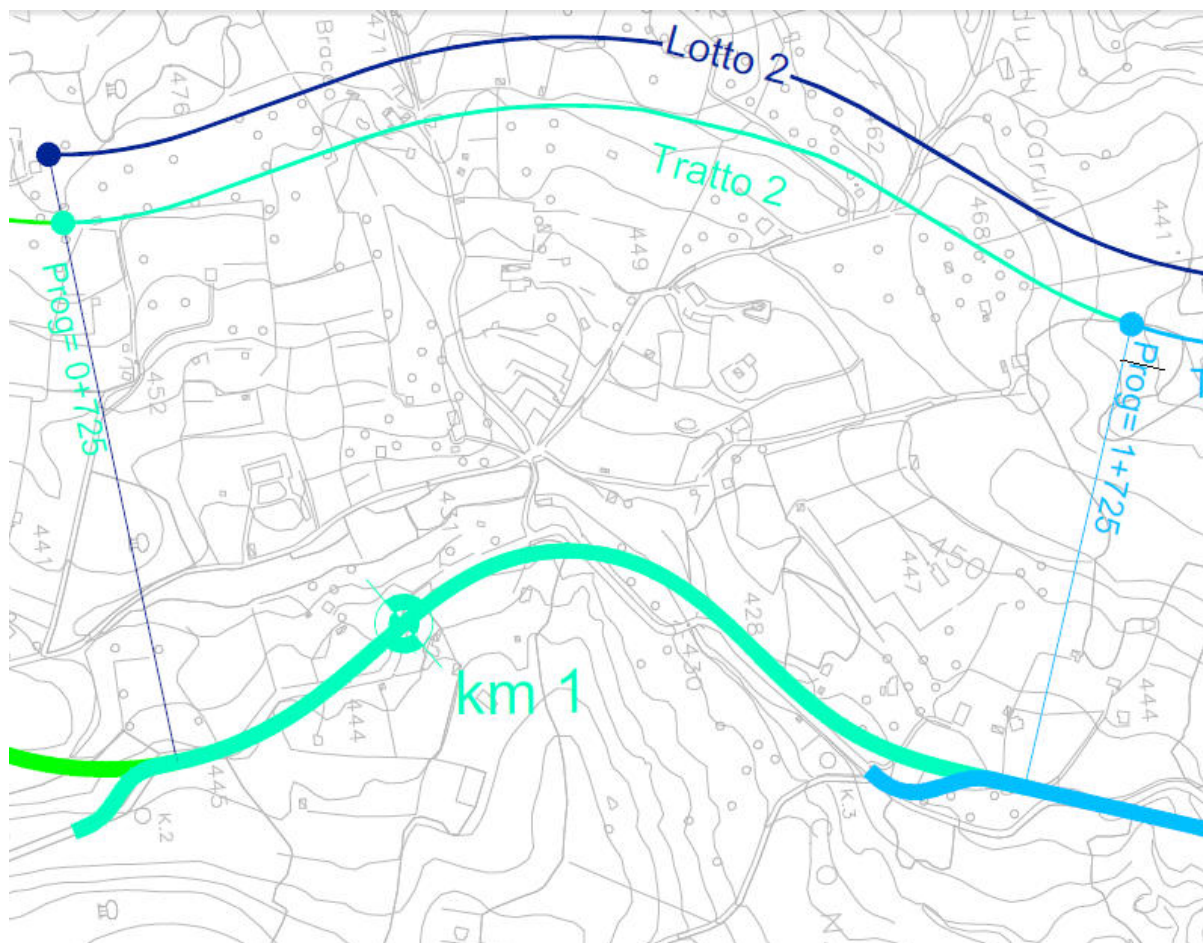
In conclusione i danni ambientali derivanti dalla realizzazione del tratto di strada precedente non sono stati sanati a tutt'oggi, nonostante le prescrizioni della Giunta regionale.

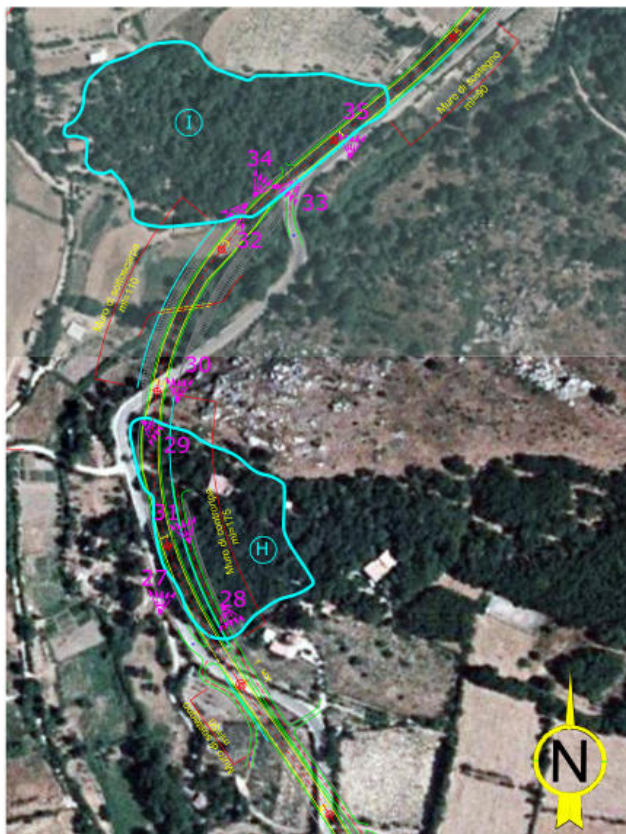
I timori che la medesima situazione si ripeta in occasione della realizzazione del tratto di strada oggetto delle presenti osservazioni, sono del tutto fondati e spingono i sottoscritti a contestare con forza il progetto al fine del suo totale accantonamento, unica soluzione possibile per evitare ulteriori scempi ambientali in un'area di grande valenza paesaggistica, storica, sede dei più antichi vigneti tempiesi e ricadute socio economiche derivanti dal consumo del suolo a svantaggio degli agricoltori locali.

ANALISI DEL PROGETTO

Dopo attenta e accurata analisi del progetto in argomento, presentato a codesto Assessorato ai fini della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si riportano di seguito le osservazioni sul tratto 2 del lotto 2 utili per un miglioramento del progetto atto a garantire una maggior tutela dell'incolumità dei fruitori di tale tratto di strada e una maggior tutela degli interessi della collettività locale, in piena coerenza con le politiche di partecipazione degli attori locali.

Di seguito si riportano gli estratti del progetto relativi ai terreni dei proponenti, utili ai fini della comprensione dei punti principali oggetto delle presenti osservazioni





34



35



32



33



29



30



31



27



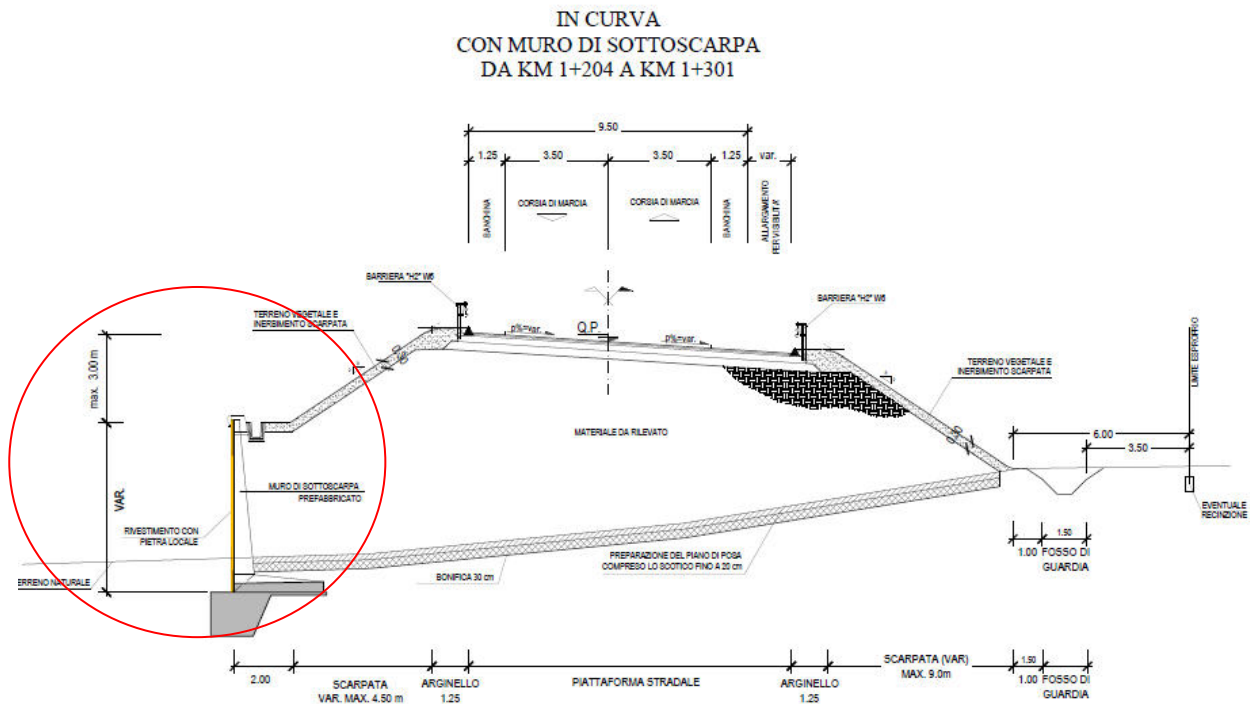
28

 <div>COMUNE DI TEMPIO PAUSANIA</div>		 <div>STUDIO GALLI INGEGNERIA Ing. Angelo Briaghi</div>	<div>Lavori di realizzazione strada di collegamento: Tempio - strada provinciale per Igliarus - PIA SS 17-19 "Alta Gallura"</div> <div>RP RELAZIONE PIASSAGGIATA AI SENSI DEL D.P.C.M. 12/12/2000 CARATTERIZZAZIONE ARDE BOSSATE TMV 5/12</div>	<table><tr><th>DATA</th></tr><tr><td>MARZO 2022</td></tr></table>	DATA	MARZO 2022	<table><tr><th>SCALA</th></tr><tr><td></td></tr></table>	SCALA		<table><tr><th colspan="6">CODICE ELABORATO</th><th>Rev.</th></tr><tr><td>PD</td><td>RP</td><td>AM</td><td>VA</td><td>07</td><td>A</td><td>A</td></tr></table>	CODICE ELABORATO						Rev.	PD	RP	AM	VA	07	A	A
DATA																								
MARZO 2022																								
SCALA																								
CODICE ELABORATO						Rev.																		
PD	RP	AM	VA	07	A	A																		

OSSERVAZIONI

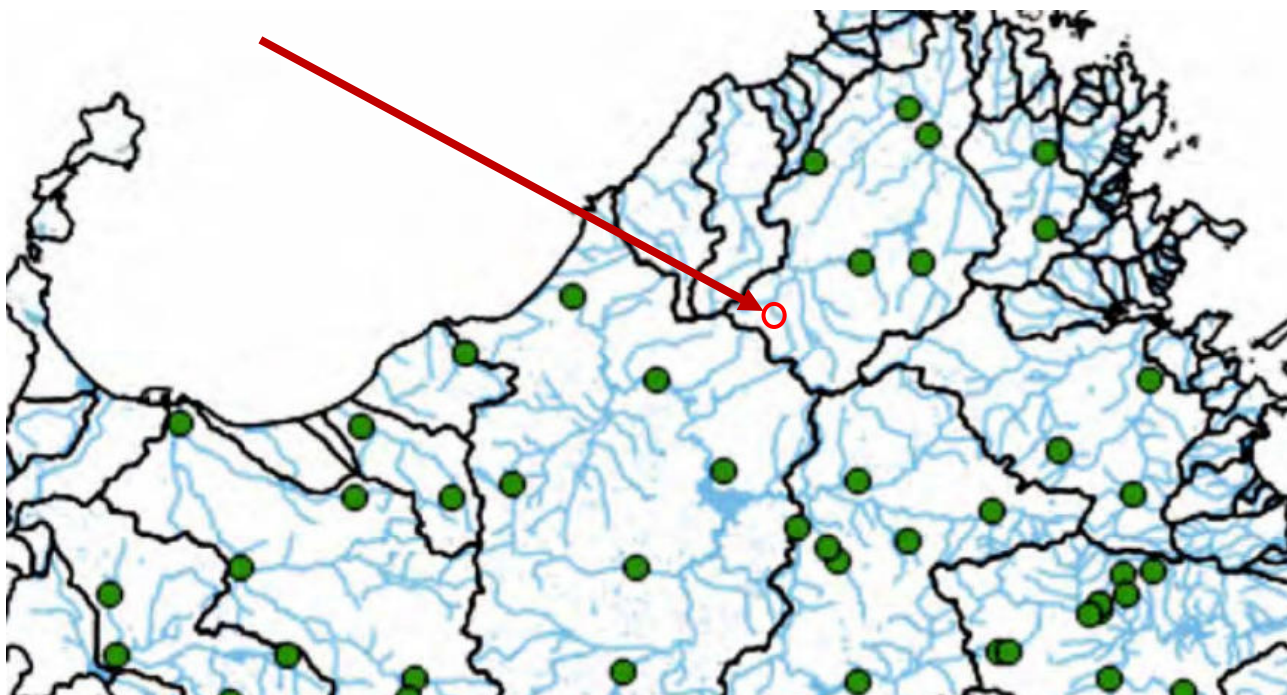
PROPOSTA N. 1: SOLUZIONE ZERO DI TUTELA ASSOLUTA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

CRITICITA' PROGETTUALI RILEVATE



La soluzione progettuale che prevede la realizzazione del muro di sottoscarpa, come evidente dalla lettura della sezione progettuale (immagine soprastante), comporta i seguenti svantaggi:

- **L'eccessivo quantitativo di materiale di rilevato implica l'utilizzo di una cava di prestito**(come previsto in relazione) e conseguente un impatto ambientale su altri siti. Come noto, la strada interessa un'area di elevato valore paesaggistico. Di conseguenza la creazione delle cave di prestito necessarie per l'apporto del materiale per la costituzione del rilevato stradale, non potrà che generare un danno ambientale con costi di ripristino delle cave stesse assolutamente evitabili.
- **Il franamento o lo scivolamento della scarpata stradale in caso di piogge intense e alluvioni.** La sede stradale è limitrofa ad un corso d'acqua, come evidente nell'immagine sottostante. Infatti l'utilizzo di tratti stradali su rilevato comporta il rischio di franamento dello stesso in presenza di forti piogge, soprattutto se le operazioni di costipamento del terreno in rilevato non sono eseguite a regola d'arte.



e in caso di alluvione la classica soluzione del rilevato col muro di sottoscarpa rischia di originare lo scenario della foto sottostante, con il crollo del muro e il franamento di strada e rilevato:

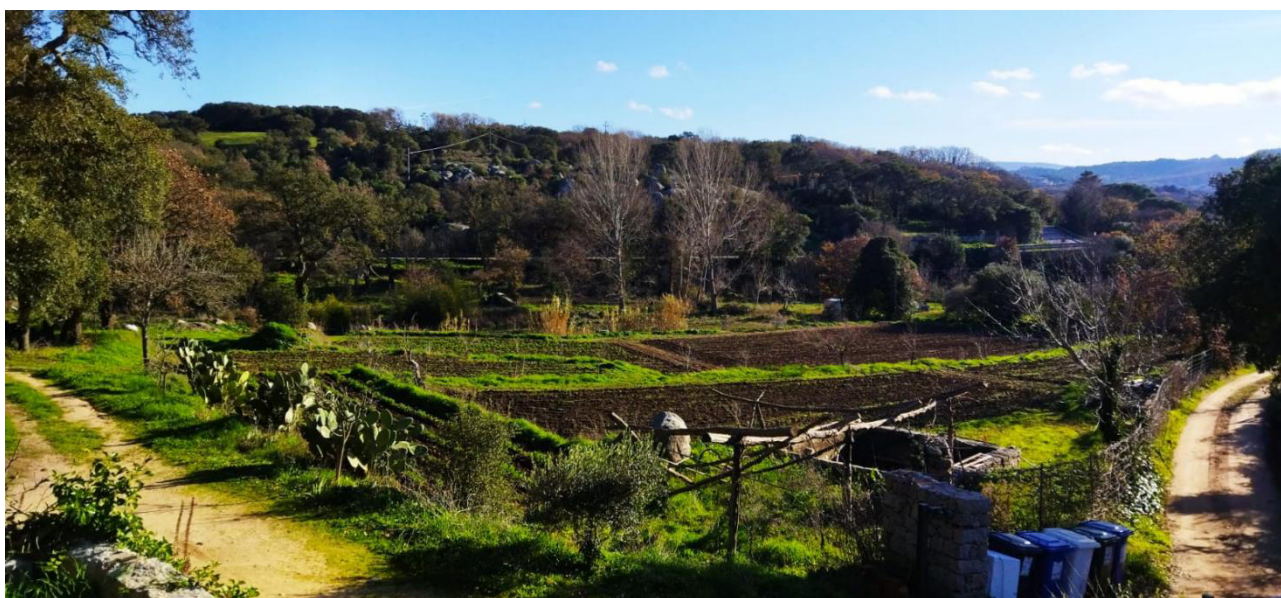


(Foto esemplificativa di un evento di frana)

- **La necessità di una costante manutenzione della scarpata e del muro di sottoscarpa,** implica un onere maggiore rispetto a soluzioni alternative come quelle del viadotto. La maggiore manutenzione stradale implica un costante e puntuale monitoraggio finalizzato a prevenire gli incidenti e i dissesti. Di conseguenza, la scelta della scarpata e del muro di sottoscarpa comporta un aggravio delle spese di manutenzione e una maggiore responsabilità dell'ente gestore della strada in caso di dissesti dovuti a un mancato intervento.

- **L'eccessivo consumo del suolo a svantaggio degli usi agricoli.** La scelta di un rilevato seppure limitato da un muro di sottoscarpa, comporta un allargamento del sedime stradale che comprende, oltre alla dimensione della carreggiata, anche la dimensione del rilevato seppur contenuta dal muro stesso. Di conseguenza, l'ingombro dell'area stradale diventa eccessivo rispetto alla sola parte utilizzata come vera e propria sede stradale. Il tutto si ripercuote negativamente sui terreni sottostanti, oggi utilizzati a fini ortofrutticoli, ma che a causa della costruzione del rilevato, verranno immancabilmente intaccati e danneggiati. La scelta di un viadotto permetterebbe non solo di limitare l'invasione dei terreni circostanti, ma di lasciare la continuità dei terreni coltivati a destra ed a sinistra della carreggiata stradale.

A seguito di diverse criticità progettuali rilevate, si evince che il progetto non deve essere realizzato. Le conseguenze sull'ambiente, derivanti da tali criticità sarebbero nefaste per l'incolumità dei fruitori della strada stessa in occasione di piogge copiose e per l'ambiente e il territorio antropizzato. I rilevati da realizzare creerebbero dighe innaturali e rischi di esondazioni su terreni e case circostanti.



La tutela e la salvaguardia del territorio e del paesaggio naturale a favore della sostenibilità ambientale e del sostrato socio economico potrà ottenersi solo NON eseguendo il progetto in esame. Esso infatti attraverso scavi, sbancamenti, rilevati non potrà che incidere sul territorio negativamente e provocarne una trasformazione irreversibile. Gravi sarebbero i danni arrecati alla flora e alla fauna circostante.

Gli imprenditori locali agricoli e turistici, rappresentati dai sottoscritti, sarebbero irrimediabilmente danneggiati da un punto di vista economico a causa del dimezzamento dei terreni coltivabili, o addirittura l'annullamento dei terreni stessi, oltre che il deturpamento del paesaggio naturale.

Nel dettaglio i danni irrimediabili saranno arrecati:

- agli edifici, lambiti dal nuovo tracciato con conseguenti problemi di accesso interdetto durante le fasi di cantiere, inquinamento acustico sia durante il cantiere che in fase di esercizio della strada

- ai terreni con conseguente impossibilità di coltivazione degli stessi e allagamento in caso di piogge a causa delle dighe costituite dai rilevati costruiti
- alla flora circostante, di naturale bellezza costituita da lecci e sughere, abbattuta per far posto ai rilevati e scavi previsti e mai più ripristinata come già accaduto per il tratto di strada precedente di cui alla premessa.

Gli eventuali benefici arrecati alla popolazione dalla costruzione del tratto stradale in argomento non potranno compensare i danni di carattere ambientale e socio economico.

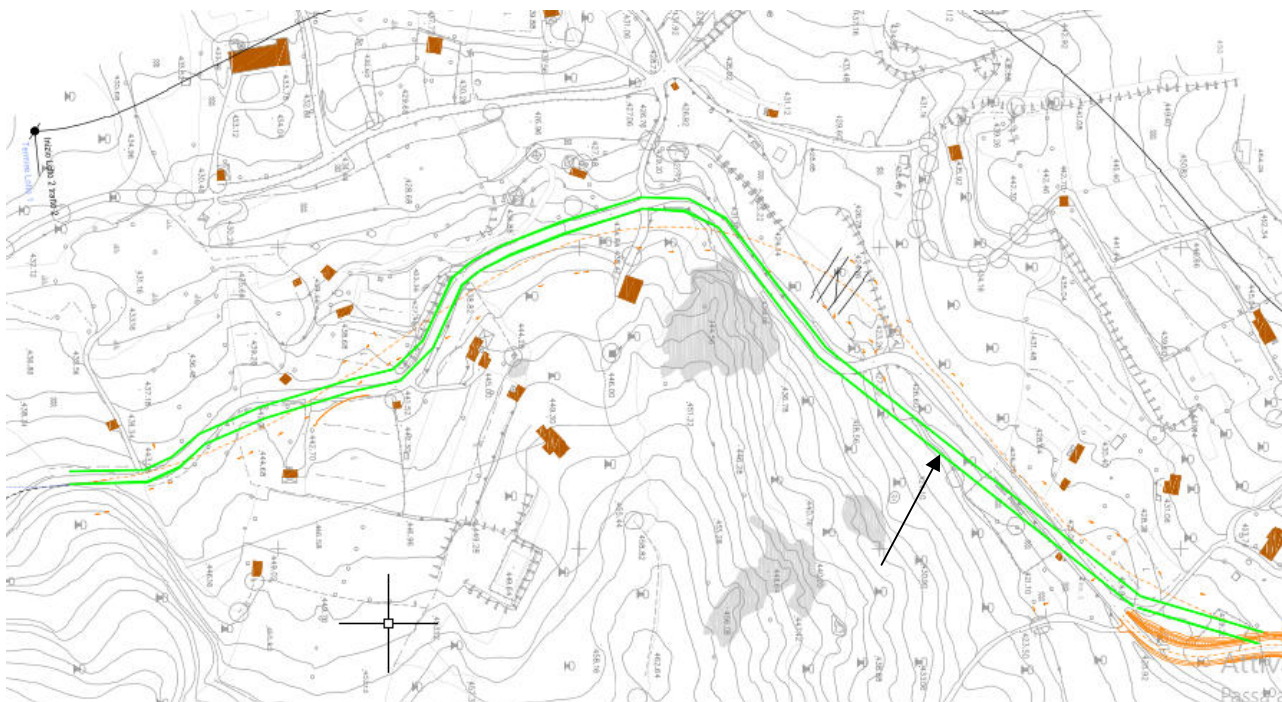
La soluzione zero, il non intervento, comporterà un risparmio di costi per la collettività sarda pari a ben € 4,863,000.00.

PROPOSTA N. 2: SOLUZIONE CONSERVATIVA

Una possibile soluzione potrebbe essere la revisione di un tracciato alternativo che non attraversi gli attuali campi coltivati e che adegui le curve, laddove possibile, con piccoli sbancamenti. Una tale soluzione comporterà un minore costo dell'opera ma soprattutto la possibilità per le future generazioni di godere di un territorio naturale. La sostenibilità ambientale sarebbe rispettata.

Si propone di non alterare il tracciato per il tratto 2, non alterare le quote stradali e soprattutto non realizzare le grandi opere d'arte previste con muri di sostegno, di sottoscarpa, scavi e rilevati.

Tale obiettivo potrà essere raggiunto con piccoli sbancamenti con un tracciato simile a quello sottostante:



Si precisa che la variazione di cui alla freccia interessa i terreni non coltivati di cui alla foto sottostante:

