



COMUNE DI SELARGIUS
PROVINCIA DI CAGLIARI

AREA A5

Urbanistica - Edilizia – Sportello Unico

**VARIANTE AGLI ATTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE E AT-
TUATIVA PER I LAVORI DI ELIMINAZIONE DELLE INTERSE-
ZIONI A RASO
PRESENTI SULLA S.S. 554 E OPERE CONNESSE**

RAPPORTO PRELIMINARE

Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica
(art. 12 Comma 1 - Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152)

Gruppo di lavoro

Dott. Ing. Pierpaolo Fois

Dott. Ing. Nicola Concas

Geom. Raffaele Cara

INDICE

INTRODUZIONE.....	
QUADRO NORMATIVO.....	
PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (Art 12 del D.Lgs.152/2006).....	
MODELLO PROCEDURALE ASSUNTO.....	
PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE.....	
PIANIFICAZIONE COMUNALE.....	
DESCRIZIONE DELLE VARIANTI IN OGGETTO.....	
ANALISI DELLE VARIANTI NECESSARIE.....	
EFFETTI DELLA VARIANTE.....	
DESCRIZIONE PRESUMIBILI IMPATTI.....	
ANALISI CRITERI DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (Allegato 1 del D.Lgs. 152/2006).....	
CONCLUSIONI.....	

INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce RAPPORTO PRELIMINARE per la verifica di assoggettabilità a VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA ai sensi dell'art.12 comma 1 del D.Lgs. 152/2006.

La parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006, come modificata da ultimo dal D.Lgs. n. 128/2010, introduce l'obbligo di sottoporre alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica determinati piani e programmi.

Ai sensi di quanto stabilito dall'art. 6 del sopraccitato decreto, devono essere sottoposti a VAS, in generale, tutti i piani e i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e, in particolare, quelli che appartengono a specifici settori, tra i quali quello della pianificazione territoriale, e che contengono la definizione del quadro di riferimento per la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti sono sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in base alla normativa vigente.

Nel seguito verrà fornita una dettagliata descrizione dei lavori di eliminazione delle intersezioni a raso presenti sulla S.S. 554 e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dovuti all'attuazione delle necessarie varianti alla pianificazione generale del comune di Selargius.

Il progetto in oggetto riguarda le opere previste per la riqualificazione della Strada Statale n. 554; il tratto in esame possiede uno sviluppo complessivo di circa 14 km e si snoda a partire dal km 1+500 della SS 554 sino alla rotatoria esistente sulla SP 17, attraversando un contesto territoriale già fortemente antropizzato, in cui si alternano aree a destinazione industriale/artigianale, terziario, residenza e isole a conduzione agricola. La fascia di territorio interessata dal progetto attraversa rispettivamente –partendo da ovest – il Comune di Cagliari, Comune di Selargius, Comune di Monserrato, nuovamente il Comune di Selargius, Comune di Quartucciu ed infine il Comune di Quartu Sant'Elena.

Oggetto del presente studio sono quindi le varianti urbanistiche relative all'intero intervento di riqualificazione dell'asse principale comprensivo di allargamenti, complanari e viabilità complementari, che incidono a vario livello sulla pianificazione del territorio di Selargius.

In sede di tavolo tecnico regionale si è dato atto che l'opera principale, strada extra urbana di tipo B in ambito antropizzato e pianificato, sarà oggetto di VIA Nazionale.

QUADRO NORMATIVO

La Direttiva Europea 2001/42/CE ha introdotto la procedura di VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) quale strumento metodologico per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di taluni Piani e Programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

A livello nazionale la Direttiva VAS è stata recepita dal D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006, la cui parte seconda, contenente le procedure in materia di VIA e VAS, è entrata in vigore il 31 luglio 2007.

Il decreto è stato successivamente modificato, prima dal D.Lgs. 4/2008 e poi, recentemente, dal D.Lgs. 128/2010, è entrato in vigore il 26 agosto 2010.

La Regione Sardegna non si è ancora dotata di una Legge Regionale in materia di VAS, pur essendo in corso di predisposizione da parte dell'Assessorato della Difesa dell'Ambiente un Disegno di Legge che regolamenti in maniera organica le procedure in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA), ai sensi della Direttiva 85/337/CEE, e di valutazione ambientale strategica, ai sensi della Direttiva 42/2001/CE, coordinando le indicazioni a livello nazionale con le norme regionali.

Con Legge Regionale n. 9 del 12 giugno 2006, concernente il conferimento di funzioni e compiti agli enti locali, sono state attribuite alla regione le funzioni amministrative non ritenute di livello nazionale relative alla valutazione di piani e programmi di livello regionale o provinciale (art. 48), mentre alle province sono state attribuite quelle relative alla valutazione di piani e programmi di livello comunale e sub-provinciale (art. 49).

Successivamente, con L.R. 3 del 2008 (Finanziaria 2008), sono state attribuite alle Province anche le funzioni amministrative relative alla valutazione di piani e programmi di livello provinciale.

Sempre ai sensi della L.R. 9/2006, spetta alla Regione il compito di indirizzo e definizione di linee guida tecniche sia in materia di valutazione di impatto ambientale che di valutazione ambientale strategica. L'esercizio da parte delle Province delle suddette funzioni amministrative in materia di VAS è divenuto effettivo a partire dalla data del 7 aprile 2008, a seguito della sottoscrizione del protocollo di intesa tra la Regione Sardegna e le Autonomie Locali finalizzato al "concreto e positivo esercizio delle funzioni amministrative di provenienza regionale conferite con Legge Regionale 12 giugno 2006, n. 9, elencate negli allegati alle delibere G.R. n. 24/3 del 28 giugno 2007 e n. 30/25 del 2 agosto 2007".

Pertanto, per quanto riguarda il settore della PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, a decorrere dal 7 aprile 2008, L'AUTORITÀ COMPETENTE in materia di VAS è rappresentata dalla AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE competente per Territorio.

Con DELIBERAZIONE GIUNTA REGIONALE N. 44/51 DEL 14.12.2010, sono state approvate le LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEI PIANI URBANISTICI COMUNALI.

Il Decreto Legislativo n.152 del 2006 indica le tipologie di piani e programmi da sottoporre obbligatoriamente a procedura VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) e quelle da sottoporre a VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ, al fine di accertare la necessità della valutazione ambientale in relazione alla probabilità di effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale (art. 6, commi 2, 3 e 3 bis).

DEVONO essere sottoposti a VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) (Art 11 del D.Lgs.152/2006) i piani e programmi:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV alla parte seconda del Decreto Legislativo n.152 del 2006;
- per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

NON DEVONO essere sottoposti a VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) (Art 4 del D.Lgs.152/2006) sono i seguenti interventi:

- I piani e programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale e di protezione civile;
- I piani e programmi finanziari o di bilancio;
- I piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica;
- I piani di gestione forestale o strumenti equivalenti, riferiti ad un ambito aziendale o sovraziendale di livello locale, redatti secondo i criteri della gestione forestale sostenibile e approvati dalle regioni o dagli organismi dalle stesse individuati.

DEVONO infine essere sottoposti a VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (Art 12 del D.Lgs.152/2006):

Art.6 comma 3. (...) i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12.

Art.6 comma 3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro

di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (Art 12 del D.Lgs.152/2006)

La procedura di VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ è svolta secondo le modalità definite dall'art.12 D.Lgs.152/2006.

Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3-bis, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, un RAPPORTO PRELIMINARE comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del decreto.

L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere.

Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.

Salvo quanto diversamente concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I del decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente.

L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, deve essere reso pubblico.

La procedura prevista dall'art. 12 D.Lgs.152/2006 è essenzialmente la seguente:

1. avviso di avvio del procedimento e individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
2. elaborazione di un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma;
3. messa a disposizione del Rapporto Preliminare e avvio della verifica;
4. decisione in merito alla Verifica di assoggettabilità alla VAS;
5. messa a disposizione del pubblico delle conclusioni adottate.

MODELLO PROCEDURALE ASSUNTO

Si è ritenuto di dover assumere come riferimento metodologico-procedurale quello contenuto NELLE LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEI PIANI URBANISTICI COMUNALI, approvate con DELIBERAZIONE GIUNTA REGIONALE N. 44/51 DEL 14.12.2010.

Come già detto, la parte seconda del D.Lgs. 152/2006, e s. m. i. prevede, in generale, che siano sottoposti a verifica di assoggettabilità le modifiche minori ai piani/programmi, così come i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree, nonché in generale i piani e programmi che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti e che, sulla base dei criteri sotto riportati, possono determinare effetti significativi sull'ambiente. Inoltre, alla luce delle indicazioni previste nella norma nazionale, devono essere sottoposti a verifica di assoggettabilità anche gli strumenti attuativi e gli accordi di programma.

In accordo al punto 2.2.1 delle Linee Guida NON sono da sottoporre a procedura di verifica:

- le varianti ai piani urbanistici comunali riconducibili per legge a provvedimenti di autorizzazione per la realizzazione di opere singole, ferma restando l'applicazione della normativa in materia di VIA o, in caso di non applicazione della procedura di VIA, lo specifico esame degli aspetti ambientali in sede di autorizzazione;
- le varianti ai piani urbanistici comunali contenenti modifiche normative e/o dei meccanismi di attuazione delle previsioni insediative, ferma restando l'entità del carico urbanistico;
- le varianti ai piani urbanistici comunali contenenti correzioni di errori cartografici del PUC stesso;
- le varianti ai piani urbanistici comunali che non determinino incrementi del carico urbanistico e non contengano opere soggette alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale o a Valutazione di Incidenza, secondo la vigente normativa;
- i piani attuativi dei piani urbanistici comunali già sottoposti a VAS;
- i piani attuativi relativi a piani urbanistici comunali non sottoposti a VAS, purché tali strumenti attuativi non contengano opere soggette alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale o a Valutazione di Incidenza, secondo la vigente normativa.

Nel caso specifico, la variante agli atti di pianificazione generale necessaria a seguito dei lavori di eliminazione delle intersezioni a raso presenti sulla S.S. 554 ricade pienamente in queste casistiche in quanto, come meglio evidenziato successivamente:

- trattasi di variante al PRG riconducibile per legge a provvedimenti di autorizzazione per la realizzazione di opere singole (ferma restando l'applicazione della normativa

in materia di VIA, nel caso specifico di competenza nazionale in quanto l'opera è fra quelle di cui all'Allegato 2 e 4 del D.Lgs 152/2006;

- tale variante al PRG non prevede incrementi del carico urbanistico oltre a quanto già vigente;
- parte degli interventi sono già previsti nel PUC adottato che, per quanto non approvato definitivamente, è già stato sottoposto a VAS.
- gli strumenti attuativi sui quali si sta operando non incidono sulle aree della rete "Natura 2000" (siti di importanza comunitaria - Sic) e zone di protezione speciale (Zps) e zone speciali di conservazione (Zsc) e pertanto non è soggetto a VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE;

Al fine di consentire tale valutazione da parte dell'autorità competente deve essere redatto un RAPPORTO PRELIMINARE, redatto facendo riferimento ai criteri di cui all'Allegato 1 del D.Lgs. 152/2006, comprendente una descrizione del piano e dei possibili effetti ambientali che potrebbero derivare dalla sua attuazione.

Gli argomenti che verranno approfonditi nel presente RAPPORTO PRELIMINARE pertanto saranno:

1. Caratteristiche delle varianti urbanistiche, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura le varianti stabiliscono un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura le varianti influenzano, piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza delle varianti per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti alle varianti;
- la rilevanza delle varianti per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);

- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE

PIANO O PROGRAMMA	RIFERIMENTO NORMATIVO	STATO DI AVANZAMENTO
Piano Paesaggistico Regionale	L.R. n. 8 del 25.11.2004	Approvato con D.G.R. n. 36/7 del 5.9.2006
Piano di Assetto Idrogeologico	Legge 183/89, art. 17, comma 6, ter - D.L. 180/98	Approvato con D.G.R. n. 17/14 del 26.4.2006
Piano Urbanistico Provinciale / Piano Territoriale di Coordinamento	L.R. n. 45/1989, art. 1, comma 1	Approvato con delibera del Consiglio provinciale n. 18 del 04.05.2006.
Piano Forestale Ambientale Regionale	D.Lgs. 227/2001, art. 3, comma 1	Adottato con D.G.R. n. 3/21 del 24.1.2006
Piano di Gestione dei Rifiuti della Regione Sardegna	D.Lgs. 152/2006, art. 199	Adottato con D.G.R. n. 51/15 del 12.12.2006
Piano di Gestione dei Rifiuti della Provincia di Cagliari	D.Lgs. 152/2006	
Piano di Tutela delle Acque	D.Lgs. 152/99, art. 44 - L.R. 14/2000, art. 2	Approvato con D.G.R. n. 14/16 del 4.4.2006
Piano di prevenzione, conservazione e risanamento della qualità dell'aria ambiente in Sardegna	D.Lgs. n. 351/1999, art. 6	Approvato con D.G.R. n. 55/6 del 29.11.2005
Piano Energetico Ambientale Regionale	D.Lgs. n. 112 del 31 marzo 1998	Adottato con D.G.R. n. 34/13 del 2.8.2006
Piano regionale di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi 2005-2007 - Revisione anno 2007	Legge n. 353 del 21.11.2000	Approvato con D.G.R. n. 25/54 del 3.7.2007
P.O.R. Sardegna "Competitività Regionale e Occupazione" Fondo Sociale Europeo 2007-2013		Approvato con D.G.R. n. 27/3 del 13.6.2007
Programma di Sviluppo Rurale per la Sardegna 2007/2013	Regolamento CE n. 1698/2005, art. 18	Approvato con D.G.R. n. 24/1 del 28.6.2007
Piano dei Trasporti	L.R. n. 21/2005	Adottato con D.G.R. n. 30/44 del 2.8.2007
Piano regionale di bonifica delle aree inquinate	D.Lgs. 152/2006	<i>approvato con D.G.R. del 26.03.98</i>
Piano di gestione del SIC ITB040022 "Stagno di Molentargius e territori limitrofi"	Direttiva "Habitat" e normativa nazionale e regionale di recepimento	Approvato con Decreto dell'Assessore della Difesa dell'Ambiente della Regione Autonoma della Sardegna Decreto n. 102 del 26.11.2008

PIANIFICAZIONE COMUNALE

PIANO O PROGRAMMA	RIFERIMENTO NORMATIVO	STATO DI AVANZAMENTO
Piano Regolatore Generale del territorio comunale di Selargius		Decreto Presidente Giunta Regionale N. 71 del 13/03/1972 Pubblicato sun BURAS n. 10 in data 20/03/1972, e ss.mm.ii in ultima Del. C.C. N.59 del 30/06/2011 Determ. Dir. Gen. N. 3416/DG del

		22/07/2011 BURAS N. 27 del 22/09/2011
Piano Urbanistico Comunale del territorio di Selargius		Adottato D.C.C. N. 66 / 2011
Piano di zonizzazione acustica del territorio comunale di Selargius		Adottato definitivamente D.C.C.N. 45/2009
Piano Urbano della Mobilità/Traffico	L.R. n. 21/2005	C.C. n. 110 del 25/10/2005 PGU G.C. n. 112 del 01/08/2006 PUT
Piano strategico Comunale Selargius		Approvato con D.C.C.N. 149/2005 e successivamente aggiornato con D.C.C. N. 118/2009
Studio ex art. 8 comma 2 NTA PAI		C.C. 38 del 22/09/2014 e G.M. 177 del 16/12/2014 in itinere

DESCRIZIONE DELLE VARIANTI IN OGGETTO

I lavori di adeguamento della SS 554 hanno come obiettivo il miglioramento della fluidità del traffico e l'aumento della sicurezza stradale, in particolare al livello delle intersezioni con la viabilità secondaria.

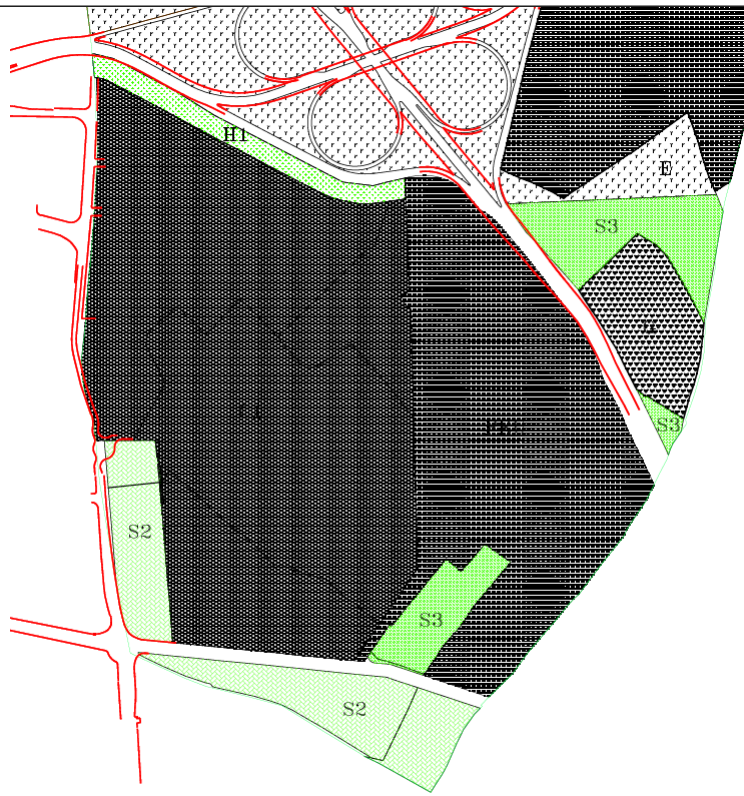
Gli adeguamenti consistono nell'eliminazione delle intersezioni semaforizzate, nell'allargamento di alcuni tratti della strada e nella riqualificazione di alcuni svincoli già esistenti.

Tale ristrutturazione comporta la creazione di alcuni tratti di strade, complanari al tracciato principale, volte a concentrare le immissioni di traffico al livello degli svincoli.

Come già accennato più volte nei precedenti paragrafi, la variante al PRG oggetto del presente Rapporto Ambientale Preliminare è dovuto ai lavori relativi all'adeguamento di una strada statale già esistente, di conseguenza, è già vigente, allo stato ante-operam, un certo livello di impatti (in particolare sulle componenti acustica, atmosfera, paesaggio) direttamente conseguenti all'esistenza della strada in esame.

Dalle analisi effettuate è emerso come per alcune tipologie di impatti, i lavori di ammodernamento possano portare a variazioni positive, ovvero alla diminuzione dell'intensità di alcuni impatti negativi attualmente esistenti.

Di seguito vengono rappresentati a titolo schematico tre grafici con la rappresentazione dell'intervento, ma che date le dimensioni, si è ritenuto opportuno meglio rappresentare le varianti su due distinte tavole che alla presente si allegano e che riportano con la numerazione da 1 a 45 le varianti necessarie.



STRALCIO DELLA SOVRAPPOSIZIONE DELL'INTERVENTO AL PRG (ZONA "SU PLANU")



STRALCIO DELLA SOVRAPPOSIZIONE DELL'INTERVENTO AL PRG (ZONA "IS
CORRIAS")



STRALCIO DELLA SOVRAPPOSIZIONE DELL'INTERVENTO AL PRG
ZONA "CENTRO URBANO"

ANALISI DELLE VARIANTI NECESSARIE

Le varianti apportate alla pianificazione attualmente vigente sono riassunte e quantificate nella seguente tabella, nella quale il codice ID di identificazione univoco corrisponde alla numerazione utilizzata nelle tavole allegate per meglio comprendere sia l'individuazione che l'entità della variante e se la stessa incida sul dato del PRG o sia necessario assestare i piani urbanistici attuativi di dettaglio.

ID	DESCRIZIONE	Superf. Mq.	Varia PRG
1	Varia da S2 a viabilità	386	SI
2	Interessa la realizzazione in zona C1 di espansione residenziale dove in parte è già pianificato come viabilità. E' necessario assestare il piano di lottizzazione per la riduzione di verde pubblico che diventa viabilità	148	NO
3	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	1.810	SI
4	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	410	SI
5	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	1.655	SI
6	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	2.758	SI

7	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	848	SI
8	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	1.828	SI
9	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	947	SI
10	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	1.616	SI
11	Interessa la realizzazione di viabilità nel P.R.U. di Su Planu con una riduzione di verde pubblico. E' necessario assestare il piano attuativo	1.008	NO
12	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	5.801	SI
13	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	1.643	SI
14	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	1.631	SI
15	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	49	SI
16	Varia da S3 a viabilità	122	SI
ID	DESCRIZIONE	Superf. Mq.	Varia PRG
17	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	135	SI
18	Area ricompresa in P.R.U. IS CORRIAS. Non varia il PRG ma è necessario assestamento al PRU con riduzione dei servizi	1.649	NO
19	Area ricompresa in P.R.U. IS CORRIAS. Non varia il PRG ma è necessario assestamento al PRU con riduzione dei servizi	2.218	NO
20	Un tratto di zona Agricola diventa viabilità	23.349	SI
21	Area ricompresa in P.R.U. IS CORRIAS. Non varia il PRG ma è necessario assestamento al PRU con riduzione dei servizi, modifica ai lotti e parcheggi ed in parte già previsto per viabilità	7.406	NO
22	Area ricompresa in P.R.U. IS CORRIAS. Non varia il PRG ma è necessario assestamento al PRU con riduzione dei servizi e lotti	382	NO
23	Area ricompresa in P.R.U. IS CORRIAS. Non varia il PRG ma è necessario assestamento al PRU con riduzione dei servizi e lotti ed in parte è già destinato a viabilità	6.111	NO
24	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	536	SI
25	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	863	SI
26	Varia da H1 di rispetto a viabilità	1.002	SI

27	Interessa la realizzazione di viabilità nel PRU di SU TREMINI con una riduzione di standard da assestare con il piano attuativo	1.504	NO
28	Varia da H1 di rispetto a viabilità	1.074	SI
28bis	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	550	SI
29	Varia da D2* a viabilità	408	SI
30	Varia da H1 di rispetto a viabilità	340	SI
31	Varia da H1 di rispetto a viabilità	1.705	SI
32	Varia da D2* a viabilità	165	SI
33	Varia da H1 di rispetto a viabilità	462	SI
34	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	880	SI
ID	DESCRIZIONE	Superf. Mq.	Varia PRG
35	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	527	SI
36	Per effetto del disassamento /allargamento della SS 554 un tratto di zona Agricola diventa viabilità	3.258	SI
37	Varia da H1 di rispetto a viabilità	1.006	SI
38	Varia da H1 di rispetto a viabilità	905	SI
39	Varia da H1 di rispetto a viabilità	1.333	SI
39 bis	Varia da lotti industriali a viabilità. Necessita assestamento strumento attuativo)	84	NO
40	Varia da D2 a viabilità	136	SI
41	Varia da H2 di rispetto a viabilità	6.715	SI
42	Varia da H1 di rispetto a viabilità	3.255	SI
43	Varia da D a viabilità necessario assestamento strumento attuativo	481	NO
44	Varia da H1 di rispetto a viabilità	88	SI
45	Varia da Zona Agricola a viabilità	3.140	SI
46	Varia da S di D a viabilità necessario assestamento strumento attuativo	622	NO

E' evidente che le varianti necessarie non comportino varianti al carico urbanistico, tuttavia per avere una migliore lettura è stata predisposta ed inserita una tabella di riepilogo di verifica di tutte le superficie per l'intero territorio comunale con evidenziata, per singola zona urbanistica, la variazione percentuale apportata rispetto alla situazione vigente.

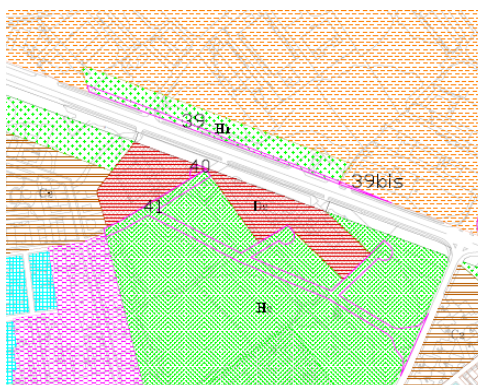
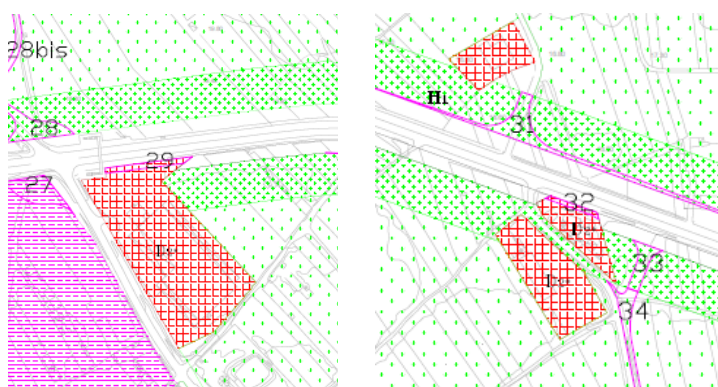
DESTINAZ	da	variazione	a	percentuale
A	250.623	-	250.623	0,000%
B1	380.673	-	380.673	0,000%
B2	266.310	-	266.310	0,000%
B2*	1.637	-	1.637	0,000%
B3	55.726	-	55.726	0,000%
DESTINAZ	da	variazione	a	percentuale
B4	39.326	-	39.326	0,000%
C1	431.565	-	431.565	0,000%
C1*	14.659	-	14.659	0,000%
C1**	37.317	-	37.317	0,000%
C2	613.779	-	613.779	0,000%
C2*	263.615	-	263.615	0,000%
PRU	1.243.670	-	1.243.670	0,000%
S1	71.251	-	71.251	0,000%
S2	142.624	- 386	142.238	-0,271%
S3	626.034	- 122	625.912	-0,019%
S4	1.835	-	1.835	0,000%
G	150.188	-	150.188	0,000%
G1	200.149	-	200.149	0,000%
H1	350.733	- 11.170	339.563	-3,185%
H2	105.728	- 6.715	99.013	-6,351%
Viabilità	837.340	73.336	910.676	8,758%
D1	671.864	-	671.864	0,000%
D2	13.058	- 136	12.922	-1,042%
D2*	24.641	- 573	24.068	-2,325%
E	19.900.962	- 54.234	19.846.728	-0,273%
TOTALE	26.695.307	-	26.695.307	

Dalla precedente tabella è ben evidente come le superfici destinate all'insediabilità (vedi zone A-B-C-G-PRU) abbiano un saldo nullo in quanto o non sono state intaccate dall'opera ovvero dovranno essere assestate nei piani di dettaglio, mentre per esempio le zone D hanno addirittura un limitato saldo negativo. La variante inoltre non comporterà modifiche alle norme d'attuazione che incrementino la densità edilizia e pertanto la presente variante è a tutti gli effetti invariante rispetto agli abitanti insediabili ed al carico urbanistico.

È ben evidente inoltre come la variante impegni limitate porzioni di territorio, più specificatamente 73.336 mq sui 26.695.307 mq totali, ossia il 0,275%.

Se analizziamo ancora più nel dettaglio, di questi 73.336 mq:

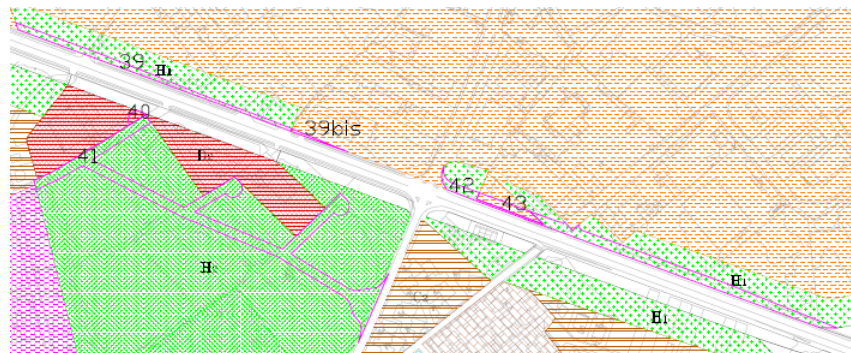
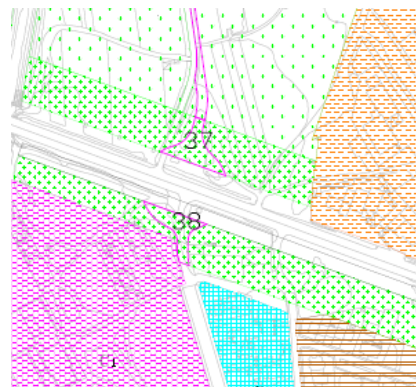
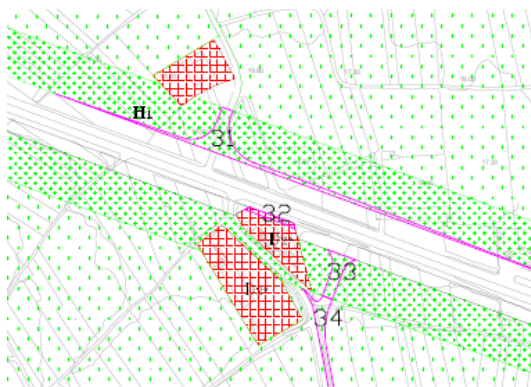
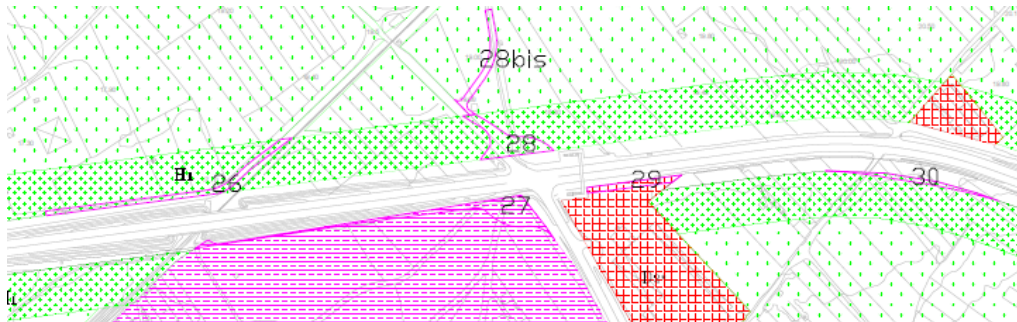
- 709 mq sono relativi ad aree già destinate in vario modo ad aree per insediamenti industriali. Vedi ID 29-32-40 (D2+D2*);



- 396 mq sono relativi ad aree per attrezzature di interesse comune (S2). Vedi ID 1;



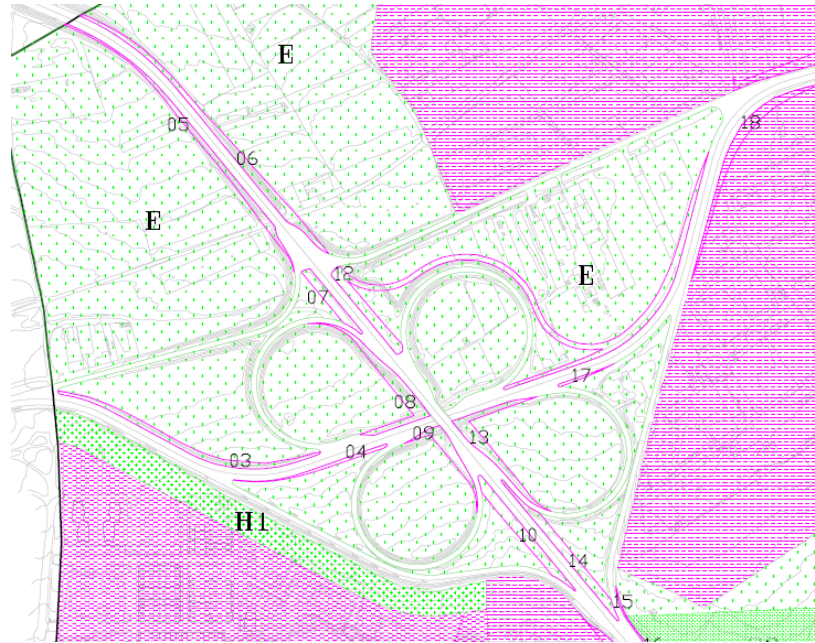
- 17.885 mq sono relativi ad aree già destinate all'ampliamento della carreggiata stradale (H1+H2). Vedi ID 26-28-30-31-33-37-38-39-41-42-44.



Il sacrificio di territorio lo ritroviamo unicamente nella trasformazione di 54.234 mq di area agricola in viabilità, con una riduzione percentuale del 0,273%.

Tale saldo negativo, sempre per quanto concerne l'area agricola, è destinato a ridursi ulteriormente se valutiamo che, per esempio:

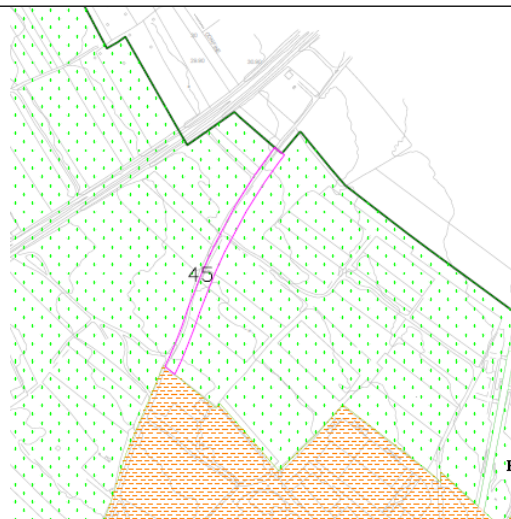
- la superficie relativa agli ID 3-4-5-6-7-8-9-10-12-13-14-15-17, complessivamente pari a 21.131 mq, è tutta concentrata negli allargamenti/disassamenti nei pressi dello svincolo a quadrifoglio già esistente tra la SS.554 e la SS.131dir.



- buona parte della superficie relativa all'ID 20 pari a 23.349 mq, attualmente zona E, è già prevista come viabilità nel PUC adottato (già sottoposto a VAS), mentre la restante porzione costituisce allargamento della piattaforma stradale.

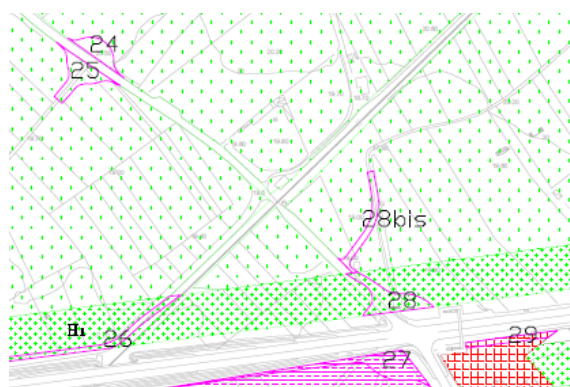


- la superficie relativa all'ID 45 pari a 3.140 mq, attualmente zona E, è totalmente prevista in zona D nel PUC adottato (già sottoposto a VAS).



Se sommiamo tutte le superfici sopraindicate arriviamo ad un complessivo di 47.620 mq.

I restanti 6.614 mq, ID 24-25-28bis-34-35-36 trovano riscontro nell'ampliamento degli svincoli e nei necessari interventi di ricucitura delle viabilità che verranno interrotte a causa del fatto che verranno chiusi gli accessi alla viabilità principale.



Si deve però mettere in evidenza come si tratti di aree agricole di bassa qualità, prevalentemente incolte e trascurate, per la maggior parte contigue a viabilità esistenti, il cui sacrificio è ben compensato dai seguenti fattori estremamente positivi quali:

- l'incremento della qualità dell'aria dovuto alla riduzione di emissioni per la riduzione complessiva dei tempi di percorrenza a seguito del miglioramento del livello di servizio della viabilità;

- incremento della qualità dell'aria dovuto alla eliminazione, solo nel territorio di Selargius, di 3 intersezioni semaforiche e quindi delle emissioni durante i momenti di sosta ai semafori e nelle accelerazioni di ripartenza da fermo;
- miglioramento del clima acustico della fascia d'attraversamento dovuto alla nuova pavimentazione stradale avente di tipo "semiaperto" con caratteristiche drenanti e di assorbimento acustico nonché all'installazione delle barriere di protezione acustica.

EFFETTI DELLA VARIANTE

Gli effetti delle Varianti sono stati esaminati sulla base dei seguenti impatti:

- a) Impatto Atmosfera;
- b) Acque superficiali;
- c) Acque sotterranee;
- d) Suolo e sottosuolo;
- e) Vegetazione, Flora;
- f) Fauna;
- g) Ecosistemi;
- h) Rumore;
- i) Vibrazioni;
- l) Paesaggio;

a) Impatto Atmosfera

Descrizione degli elementi d'impatto: Significativi benefici dal punto di vista della qualità dell'aria ambiente, rispetto alla situazione attuale e all'evoluzione del traffico prevista.

Impatto: Miglioramento della situazione attuale

b) Acque superficiali

Descrizione degli elementi d'impatto:

Fase di cantiere: impatto trascurabile anche grazie agli accorgimenti che verranno adottati per evitare qualsiasi interferenza con le acque superficiali e possibili interferenze con il reticolo idrografico minore;

Fase di esercizio: la prevista realizzazione di un meccanismo di separazione e trattamento delle acque di prima pioggia comporta un miglioramento dello stato di qualità dei corpi idrici ricettori.

Impatto: Miglioramento della situazione attuale

c) Acque sotterranee

Descrizione degli elementi d'impatto:

Fase di cantiere: Impatto trascurabile se messi in opera presidi in grado di evitare sversamenti eventuali di sostanze inquinanti (oli, idrocarburi, ecc.) sulle superfici di scavo in

Fase di esercizio: Impatto trascurabile.

Impatto: Trascurabile e mitigabile

d) Suolo e sottosuolo

Descrizione degli elementi d'impatto:

Ridotta percentuale di utilizzo del suolo e impatti trascurabili

Impatto: Trascurabile e mitigabile

e) Vegetazione, Flora

Descrizione degli elementi d'impatto:

Impatto trascurabile relativamente alla perdita diretta di habitat e di specie floristiche, anche in relazione agli accorgimenti che verranno adottati in fase di cantiere ed esercizio

Impatto: Trascurabile e mitigabile

f) Fauna

Descrizione degli elementi d'impatto:

La realizzazione del progetto non comporta perdita di habitat e la situazione già esistente non viene modificata. La fluidificazione del traffico potrebbe essere un fattore di miglioramento in quanto contribuisce a rendere il rumore del traffico più monotono e non dovrebbe quindi recare variazioni negative nello stato attuale di percezione della presenza della strada da parte dell'avifauna presente

Impatto: Nulla

g) Ecosistemi

Descrizione degli elementi d'impatto:

I lavori di ammodernamento possono costituire una occasione per migliorare la situazione esistente rinforzando la dotazione a verde dell'asse stradale

Impatto: Miglioramento della situazione attuale

h) Rumore

Descrizione degli elementi d'impatto:

Gli interventi previsti sono migliorativi rispetto alla situazione esistente.

Miglioramento della situazione attuale

i) Vibrazioni

Descrizione degli elementi d'impatto:

Mitigabile in fase di cantiere e trascurabile in fase di esercizio

Impatto: Trascurabile e mitigabile

l) Paesaggio

Descrizione degli elementi d'impatto:

La realizzazione dell'impianto non comporta una variazione della connotazione paesaggistica di fondo della zona

Impatto: Basso e mitigabile

DESCRIZIONE PRESUMIBILI IMPATTI

Sulla base degli elementi e delle considerazioni riportate si può concludere che la realizzazione del progetto porterà ad una significativa riduzione degli impatti sull'ambiente rispetto alla situazione allo stato attuale.

In particolare, per quanto riguarda l'atmosfera i risultati delle analisi condotte mostrano come il miglioramento del parco macchina combinato all'intervento di adeguamento della S.S.554, con il conseguente miglioramento della fluidità traffico possa produrre significativi benefici dal punto di vista della qualità dell'aria.

Infatti, i parametri di modellizzazione inseriti, pur conducendo a risultati certamente prudenziali, in quanto le reali concentrazioni di inquinanti potrebbero risultare inferiori a quelle simulate, mostrano un miglioramento delle condizioni di qualità dell'aria previste per il 2020 (entrata in esercizio dell'opera) e 2045 (ipotesi realistica di termine della vita utile dell'intervento di riqualificazione attualmente in progetto).

Realizzando la riqualificazione in progetto, con l'eliminazione degli incroci semaforizzati e la conseguente migliorata fluidità di marcia lungo tutta la S.S. 554, si otterrebbero, quindi, indubbi miglioramenti della qualità dell'aria ambiente, dovuti all'eliminazione di fasi della circolazione ad elevata emissione specifica (fase di sosta e di accelerazione) che non saranno inficiati dall'incremento dei volumi di traffico. Rispetto alle condizioni attuali, l'intervento in progetto può quindi produrre significativi benefici qualitativi sull'aria ambiente.

Per quanto riguarda la qualità delle acque superficiali e sotterranee, l'attesa realizzazione di un meccanismo di separazione e trattamento delle acque di prima pioggia non potrà che contribuire al miglioramento dello stato di qualità dei corpi idrici ricettori rispetto alla situazione attuale, non essendo oggi presente alcun dispositivo di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento dell'attuale S.S.554

Per ciò che riguarda invece la fase di cantiere, dovranno essere messi in opera presidi in grado di evitare potenziali sversamenti di sostanze inquinanti (oli, idrocarburi, ecc.) sulle superfici di scavo, che dovranno in ogni caso essere rese impermeabili, una volta raggiunta la quota di progetto, attraverso la preparazione del sottofondo mediante costipamento e la posa anticipata del pacchetto stradale, fatta eccezione per il manto di finitura. L'approntamento inoltre di un sistema di raccolta delle acque superficiali anche in fase provvisoria ne eviterà il ristagno e l'eventuale infiltrazione nel terreno.

Infine, nelle lavorazioni necessarie per la esecuzione dei pali di fondazione (che verranno eseguiti, per il sostegno del foro, utilizzando apposite colonne di rivestimento), a diretto contatto con le acque di falda, dovranno essere utilizzati additivi per i calcestruzzi opportunamente certificati secondo le norme ambientali vigenti e in ogni caso tali da non rilasciare inquinanti che possano pregiudicare la qualità delle acque.

Relativamente all'uso del suolo e vegetazione, nel caso oggetto del presente studio, trattandosi della riqualificazione di una strada esistente, le asportazioni della copertura del

suolo sono localizzate lungo l'attuale S.S.554 e riguardano nella maggiore parte dei casi le fasce di rispetto dell'attuale strada: aree già cementificate o in disuso in ragione della loro vicinanza alla sede stradale e comunque non caratterizzate da vegetazione pregiata.

Le asportazioni di vegetazione dovute ai lavori di adeguamento della S.S.554 sono spesso localizzate in corrispondenza degli svincoli che vengono allargati e riguardano singoli elementi arborei cresciuti spontaneamente, appartenenti ad arredo privati o ad aiuole stradali. In tutti i casi, si trattano di asportazioni che si possono dire puntuali che non compromettono la sopravvivenza di habitat specifici o la continuità di reti ecologiche.

L'impatto sulla vegetazione ha, quindi, conseguenze non tanto sulla naturalità quanto sull'aspetto paesaggistico e la dotazione a verde del tracciato.

Le opere di arredo a verde previste nel quadro della progettazione dei lavori di adeguamento dovrebbero fornire una dotazione arborea in grado di compensare in termini qualitativi e quantitativi le perdite puntuali dovute all'allargamento della strada.

Per quanto riguarda la fauna, la situazione già esistente non viene modificata. La fluidificazione del traffico potrebbe comunque essere un fattore di miglioramento, in quanto contribuisce a rendere il rumore del traffico più monotono e non dovrebbe quindi recare variazioni negative nello stato attuale di percezione della presenza della strada da parte dell'avifauna presente nell'area dello Stagno di Quartu, che rappresenta l'elemento naturalistico di maggiore rilievo nelle vicinanze dell'area di intervento.

Relativamente agli impatti sugli ecosistemi, il progetto della tangenziale di Cagliari si colloca interamente nell'ecosistema urbano, in una fascia di confine tra aree agricole degradate di tipo intensivo e aree urbanizzate con vegetazione, inesistente o di scarso pregio. Il progetto non interferisce con ecosistemi di valore.

Dal punto di vista della rete ecologica, allo stato attuale la S.S.554 si configura come una vera e propria barriera infrastrutturale, in quanto cinge la fascia dell'abitato di Cagliari, segnando un confine tra le aree urbanizzate e le zone agricole. Questa strutturazione contribuisce a rinforzare l'isolamento degli ambiti degli stagni localizzati al livello del mare rispetto alle aree agricole (buffer zone) e le aree naturali dei monti sovrastanti il Campidano. I previsti lavori di ammodernamento costituiranno una occasione per migliorare la situazione esistente rinforzando la dotazione a verde dell'asse stradale, allo scopo di ridurre la frammentazione attualmente esistente e la realizzazione di corridoi di collegamento.

Relativamente alla componente rumore, dai rilievi fonometrici effettuati, è emerso che allo stato attuale i ricettori prospicienti la SS 554, soprattutto nel tratto della che va dal territorio di Cagliari allo svincolo con la SS125, sono interessati da livelli di rumore sensibilmente superiori a quelli consentiti (70 dBA nel periodo diurno e 60 dBA nel periodo notturno). La riqualificazione della strada è stata progettata per ottenere una maggiore fluidificazione del traffico e prevede l'utilizzo di asfalto drenante e fonoassorbente: questi due elementi portano ad un miglioramento rispetto allo stato ante operam anche dal pun-

to di vista acustico. Gli interventi in progetto comportano inoltre anche l'adeguamento della struttura agli standard di qualità previsti dalla normativa ambientale vigente, prevedono la realizzazione di barriere acustiche, attualmente non presenti, a tutela dei recettori sensibili individuati lungo il percorso e della residenza, che è stata costruita in anni recenti proprio a ridosso dell'infrastruttura stradale. In fase di cantiere, oltre ad una corretta suddivisione per fasi dei lavori e gestione delle aree di cantiere, qualora dovessero essere superati i limiti stabiliti dalla normativa, si potranno mettere in atto idonee misure di mitigazione (quali barriere temporanee) oppure si dovrà fare ricorso all'autorizzazione in deroga per le attività temporanee di cui al DPCM 1 marzo 1991 art. 1 comma 4.

Relativamente alla componente vibrazioni, si ritiene che l'esercizio della SS 554 non generi cambiamenti significativi.

Dal punto di vista del paesaggio, complessivamente, rispetto allo stato attuale, i previsti lavori di ammodernamento possono costituire una occasione di miglioramento della situazione esistente, rinforzando la dotazione a verde dell'asse stradale, sia con finalità paesaggistiche che ecologiche, riqualificando in parte proprio la zona di transizione tra il confine delle aree urbane poste a sud del tracciato viario e le aree marginali agricole poste a nord.

Relativamente al rischio archeologico, dalle analisi condotte si evince una discreta presenza archeologica nell'area interessata dall'allargamento e dalla creazione di svincoli lungo il tracciato della S.S. 554. si ritiene opportuno affiancare alle ditte che effettueranno lo scotico nei diversi lotti la presenza di un archeologo, mentre per le aree contigue a zone archeologiche accertate, si consiglia la messa in cantiere di indagini stratigrafiche preventive e precedenti anche l'inizio dello scortecciamento.

Da quanto descritto si ritiene che le proposte di variante urbanistica finalizzate all'adeguamento della SS. 554 in esame, considerata l'entità delle modifiche introdotte, non presentano elementi di strategicità tali da rendere necessaria una procedura di VAS. Ciò in considerazione del fatto che le varianti oggetto del presente rapporto preliminare interessano le opere accessorie e marginalmente l'opera principale, la quale come detto sarà oggetto di VIA a livello nazionale e in tale processo potranno essere valutati gli specifici impatti.

ANALISI CRITERI DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ (Allegato 1 del D.Lgs. 152/2006)

CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI DA CONSIDERARE NELLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI DI CUI ALL'ART. 12 DEL D.LGS. 152/2006	CRITERI DI VERIFICA
CARATTERISTICHE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA, TENENDO CONTO IN PARTICOLARE, DEI SEGUENTI ELEMENTI:	
<i>In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;</i>	Le modifiche previste al piano generale dovute alla realizzazione degli interventi in argomento votati al miglioramento dei livelli di servizio di una strada esistente non incidono significativamente su scelte future essendo le stesse già effettuate con la realizzazione del tronco stradale
<i>In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;</i>	Le modifiche non influenzano piani sovraordinati, influenzano marginalmente altri piani attuativi sottordinati,.
<i>La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;</i>	Le varianti dettate per esigenze meramente operative permetteranno l'attuazione dei rispettivi ambiti di trasformazione nel rispetto delle norme vigenti in materia di sviluppo sostenibile.
<i>Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;</i>	Per la tipologia delle varianti non si ritiene siano presenti problematiche ambientali tali da richiedere l'assoggettabilità a VAS.
<i>La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).</i>	Le varianti per la tipologia delle modifiche a cui sono finalizzate risultano poco rilevanti ai fini della normativa del settore ambientale.
CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE, TENENDO CONTO IN PARTICOLARE, DEI SEGUENTI ELEMENTI:	
<i>Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli</i>	non si ravvisano impatti significativi

<i>impatti;</i>	
<i>Carattere cumulativo degli impatti;</i>	non è previsto alcun carattere cumulativo degli impatti
<i>Natura transfrontaliera degli impatti;</i>	le varianti si riferiscono prevalentemente ad ambiti attuativi di rilevanza comunale.
<i>Rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);</i>	non si ravvisano rischi per la salute umana, né per l'ambiente.
<i>Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);</i>	le varianti interessano principalmente la popolazione residente nelle località interessate.
<i>Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:</i> - <i>delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,</i> - <i>del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;</i>	Per quanto riguarda il Comune di Selargius, le aree ricadono nell'ambito 1 costiero così come individuato dal PPR. Le aree interessate sono per la maggior parte già utilizzate in modo incongruo a fini produttivi e marginalmente residenziali. È fuori di dubbio che l'opera generale comporterà una riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico.
<i>Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.</i>	Non sono previsti impatti su paesaggi o aree ritenuti protetti.

CONCLUSIONI

Prima di concludere occorre tener conto che la scelta Regionale di adeguare l'attuale SS 554 produce degli effetti ambientali positivi se si considera che la precedente pianificazione infrastrutturale (Decreto dell'assessore agli Enti locali n° 265/U del 04 novembre 1992) prevedeva la prosecuzione della SS 554 a partire dallo svincolo di Ganny (Quartu SE, Maracalagonis e Quartucciu) per poi attraversare tutto l'agro a partire da Maracalagonis, Quartucciu, Settimo San Pietro, Selargius, Monserrato e Sestu, con un enorme consumo di territorio agricolo di particolare pregio.

Inoltre dalle tabelle prodotte si può osservare come la maggior parte delle varianti interessate ricadono nelle fasce di rispetto stradale H che per previsione normativa svolgono la funzione di tutelare la strada principale sia sotto il profilo della sicurezza della circolazione stradale D.lgs 285/1992 e sia per consentire nel tempo i necessari adeguamenti funzionali alla sopravvenute necessità.

Alla luce di quanto esposto, ritenuto che le modifiche inserite nelle varianti urbanistiche, in Selargius, finalizzate alla realizzazione dell'opera "**eliminazione delle intersezioni a raso presenti sulla S.S. 554 e opere connesse**", non hanno impatti significativi sull'ambiente e/o sul patrimonio culturale, del territorio di Selargius. Pertanto l'Autorità Proponente, ritiene di proporre all'Amministrazione provinciale di Cagliari, quale Autorità Competente l'emanazione del provvedimento di esclusione delle varianti proposte dalla procedura di V.A.S., di cui agli artt. 13 a 18 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Infatti le varianti delle opere accessorie riguardano opere pubbliche puntuali, non soggette a VIA, per le quali le linee guida regionali ne prevedono l'esclusione.

A rafforzare tale scelta occorre richiamare il fatto che il Comune di Selargius ha adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 66/2011 il Piano Urbanistico Comunale in adeguamento al PPR ed al PAI. Nell'adeguamento della pianificazione comunale il progetto di adeguamento della SS 554 è già stato inserito sulla base dell'accordo di programma del 2008. Il Piano Urbanistico Comunale è stato sottoposto a procedura di valutazione ambientale strategica e si è in attesa del rilascio del parere motivato sul rapporto ambientale e sulla sintesi non tecnica, mancando solo il prescritto parere dell'Autorità di Distretto Idrografico di prossimo rilascio. Quindi tutto il piano e l'opera pubblica di che trattasi è stata sottoposta alla verifica di tutti gli enti competenti in materia ambientale i quali sulla specifica opera non hanno rilevato criticità tali da richiederne una rimodulazione.