



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA_DEC-2011-0000060 del 24/02/2011

VISTO l'art. 7, comma 3 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTI gli articoli 26 e 28 del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 come modificato dal D.lgs del 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni”;

VISTO l'art. 4, comma 5, del D.lgs 29 giugno 2010, n. 128, recante “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90, concernente “Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248” ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., nonché le successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, n. 123;



VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di realizzazione della "Nuova strada tipo B (4 corsie) Sassari - Olbia" da realizzarsi nei comuni di Olbia, Oschiri, Monti, Berchidda, Loiri-Porto San Paolo nella provincia di Olbia-Tempio (OT) e nei comuni di Sassari, Ardara, Codrongianos, Florinas, Ozieri, Plaghe, Tula nella provincia di Sassari (SS), presentata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Commissario delegato per il Grande evento "Presidenza italiana del G8", Presidente Regione Autonoma della Sardegna, con sede in viale Trento 69, 09123 Cagliari (CA), in data 9 luglio 2009;

VISTE le pubblicazioni sui quotidiani "La Nuova Sardegna" e "Il Corriere della Sera" avvenute in data sono avvenute in data 15 agosto 2010;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri - Commissario delegato per il Grande evento "Presidenza italiana del G8", Presidente Regione Autonoma della Sardegna nel corso dell'iter istruttorio;

VISTA l'ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 3663 del 19 marzo 2008 "Ulteriori disposizioni per lo svolgimento dei grandi eventi relativi alla "Presidenza italiana del G8" e al 150° Anniversario dell'unità d'Italia;

VISTE le Ordinanze della Presidenza del Consiglio dei Ministri (OPCM) n.3869 del 23/04/2010 e n.3895 del 20/08/2010 relative all'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nelle province di Sassari ed Olbia-Tempio;

VISTO l'art. 8 dell'OPCM n. 3663 che prevede che il progetto usufruisce delle norme semplificate della procedura di VIA come anche confermato ed integrato dall'OPCM n. 3669 e s.m.i.;





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

PRESO ATTO CHE:

il progetto preliminare presentato prevede il rifacimento, l'ammodernamento e la trasformazione a tipo B per circa 79 km della strada Sassari Olbia, con raddoppio delle carreggiate separate da guard rail.

Il tracciato di progetto si svolge in massima parte in affiancamento al tracciato esistente e soltanto per qualche tratto se ne discosta per esigenze logistiche locali; ad oggi, il collegamento tra Sassari ed Olbia è rappresentato da una strada a carreggiata unica a due corsie (una per ogni senso di marcia), e margini laterali di varia ampiezza, caratterizzata da andamento non sempre lineare ma con numerose tortuosità, velocità di percorrenza piuttosto basse (generalmente 70-80 km/h e, in qualche tratto 90 km/h), con svincoli spesso realizzati con intersezioni a raso;

il progetto preliminare della nuova S.S.-Olbia è stato elaborato sulla base delle indicazioni contenute nello "Studio di Funzionalità e Documento Preliminare all'avvio della progettazione" redatto dal Compartimento ANAS per la Sardegna nel 2004 nel quale è stato individuato il corridoio di interesse per lo sviluppo del Progetto Preliminare e definita la sezione tipo (categoria B - Extraurbana Principale, secondo il D.M. 05/11/2001) che dovrà avere la nuova infrastruttura. Inoltre, sono stati individuati gli svincoli esistenti da ristrutturare e quelli da prevedersi come nuova realizzazione.

Il progetto inoltre è stato suddiviso in tre tronchi dalle caratteristiche, e quindi dalle esigenze di intervento, ben differenti;

ACQUISITO il parere n. 573 positivo con prescrizioni formulato in data 19 novembre 2010, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Commissario delegato per il Grande evento "Presidenza italiana del G8", Presidente Regione Autonoma della Sardegna, che allegato al presente decreto ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere favorevole espresso con nota n. 0025916 della Regione Sardegna del 19 novembre 2010, pervenuta il 29 novembre 2010 che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

②



ACQUISITO l'ulteriore parere della Regione Sardegna espresso con nota n. 758 del 14 gennaio 2011, pervenuta il 17 gennaio 2011 che precisa alcune premesse contenute nel parere n. 25916, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

ACQUISITO il parere espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna, come previsto dall'OPCM n. 3663 e s.m.i. prot. n. 7242 del 15 dicembre 2010 pervenuto in data 15 dicembre 2010, che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

PRESO ATTO CHE il tracciato attraversa i siti Natura 2000 ZPS "Campo Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri" e il SIC "Campo Ozieri e pianure tra Tula e Oschiri" parzialmente sovrapposto alla ZPS omonima e che lambisce il SIC "Monte Limbara" confinante con le aree sopra citate e che il proponente ha effettuato ai sensi del DPR n. 357/97 come modificato dal DPR n. 120/200, la valutazione di incidenza;

PRESO ATTO che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4, di cui si è tenuto conto nel parere allegato;

RITENUTO sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4 alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale del progetto sopraindicato;

DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione della "Nuova strada tipo B (4 corsie) Sassari-Olbia" da realizzarsi nei comuni di Olbia, Oschiri, Monti, Berchidda, Loiri-Porto San Paolo nella provincia di Olbia-Tempio (C.T.P.S.) nei comuni di Sassari, Ardara, Codrongianos,



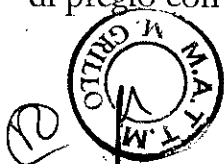


Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Florinas, Ozieri, Plaghe, Tula nella provincia di Sassari (SS), presentato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Commissario delegato per il Grande evento "Presidenza italiana del G8", Presidente Regione Autonoma della Sardegna, con sede in viale Trento 69, 09123 Cagliari (CA), nel rispetto delle condizioni e prescrizioni di seguito riportate, da ottemperare coordinando quanto richiesto dagli Organismi competenti:

A) prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS:

1. le opere in calcestruzzo, quali muri e vasche, debbono, per quanto possibile, essere sostituite con opere di ingegneria naturalistica, con scarpate verdi, terre armate o rinforzate, et coetera. Le opere lasciate in calcestruzzo a faccia vista debbono essere adeguatamente giustificate;
2. il progetto definitivo deve comprendere i riferimenti e le relazioni rispetto agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso e le eventuali disarmonie di previsioni contenute in distinti strumenti programmatori con particolare riguardo a:
 - a) piano di tutela delle acque;
 - b) piano di Assetto Idrogeologico ai sensi dell'art. 27 comma3, lettere e) e g) e dell'art 31 comma 3 lettera i) delle norme di attuazione del PAI;
3. per il tratto relativo al tronco n. 3, lotto n. 6 tra gli svincoli Monti (SV 10) e Monti Telti (SV11), il progetto definitivo dovrà sviluppare compiutamente la soluzione che prevede l'allargamento della piattaforma stradale in affiancamento o sovrapposizione alla sede esistente, per circa 3 km, come richiesto dai comuni di Berchidda di Monti e da altri, in quanto occupa un minore territorio, è meno invasiva, non lascia aree intercluse, ed è in linea con il resto del progetto;
4. deve essere ottenuto il parere dell'Ente Gestore del Sito di Importanza Comunitaria della Piana di Ozieri denominato Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula ed Oschiri (ITB011113), interamente attraversato dalla vecchia e dalla nuova infrastruttura per tutto il tronco 1, per il quale è stata redatta la valutazione di incidenza;
5. deve essere redatto un rilievo delle essenze arboree esistenti, segnalando quelle di pregio con progetto di reimpianto delle unità di grosso fusto espianate;



6. le soluzioni idrauliche del progetto debbono garantire anche il naturale deflusso delle acque meteoriche anche in funzione della diminuzione di superficie permeabile dovuta all'occupazione dei suoli. La progettazione definitiva o esecutiva dovrà contenere e prevedere tutte le norme e i regolamenti vigenti in materia di tutela e di prevenzione dall'inquinamento delle risorse idriche, la caratterizzazione dei bacini idrografici esistenti interessati dall'intervento, lo stato delle acque superficiali e sotterranee, con relative misurazioni dirette di portata e serie storiche, sulla quale osservare gli effetti dell'opera sia in fase di esercizio che di costruzione. Gli elaborati progettuali definitivi o esecutivi dovranno contenere specifici allegati relativi al dimensionamento dei manufatti relativamente ai calcoli idraulici e le grandezze idrologiche valutate per l'analisi effettuata in fase di verifica idraulica. In fase di progettazione definitiva e esecutiva dovranno essere individuati idonei presidi idraulici atti a prevenire la contaminazione dei corpi idrici superficiali e sotterranei in caso di sversamenti accidentali. Le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro immissione nella rete idrica;
7. specificatamente ai colatori intercettati, si chiede che nella progettazione definitiva o esecutiva essi siano descritti più estesamente e con maggiore dettaglio, evidenziando che tali interventi non producano impatti sia sul piano idrologico sia su quello della qualità delle acque, e che le opere siano in linea con le norme che perseguono la tutela e la salvaguardia di tutti i corpi idrici, in ottemperanza alle disposizioni delle vigenti leggi nazionali (D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.); Si dovrà evincere chiaramente che la sistemazione idraulica dell'area deve essere realizzata garantendo il minimo impatto e, per quanto possibile, la conservazione della naturalità;
8. le previsioni dei movimenti di terra, ai sensi dell'art 186 del DLgs 152/2006 e successive modifiche, e in particolare la percentuale di riutilizzo dei materiali escavati, prevista attualmente al 70 %, devono essere supportate da adeguate analisi delle terre da movimentare, e il progetto definitivo deve contenere i risultati della caratterizzazione chimica e chimico fisica delle terre realizzata sui principali analiti, di cui all'allegato 5 al titolo V della parte IV del D.lgs 152 "concentrazione soglia di contaminazione del suolo" finalizzata a dimostrare che le terre non sono inquinate, con particolare riferimento agli sbancamenti





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

previsti. Il progetto definitivo ed esecutivo deve prevederne il riutilizzo integrale di tali terre, sia per i rilevati sia per opere accessorie, sia per la eventuale realizzazione delle terre armate o rinforzate. Il bilancio delle terre deve essere fornito con la quantificazione dei movimenti di terra, l'ubicazione ed il percorso da e per le cave di prestito e le discariche. Il terreno vegetale deve essere rimosso dalle aree di cantiere, opportunamente accumulato e riutilizzato per le opere a verde. Tutte le cave di prestito e di conferimento dei materiali, con particolare riferimento a quelle previste dal SIA in comune di Olbia debbono essere regolarmente autorizzate. A tal riguardo deve essere presentata la relativa documentazione amministrativa;

9. il monitoraggio previsto dal SIA, da effettuare, di concerto con l'ARPA regionale, dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc. Dovrà inoltre essere definita un'apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati;
10. dovrà essere garantito un corretto inserimento paesaggistico delle barriere acustiche e un loro adeguato livello di progettazione da un punto di vista tecnico ed architettonico. Il progetto definitivo ed esecutivo deve anche prevedere, in aggiunta alle barriere fonoassorbenti, l'insediamento di adeguata vegetazione specificatamente inserita allo scopo di limitare la trasmissione dei rumori;
11. dovrà essere realizzato un progetto di mitigazione ambientale tramite interventi di ripristino vegetazionale, da realizzare con la stessa tempistica dell'intervento dello svincolo con oneri a carico del Proponente, inseriti nel quadro economico. Tale progetto dovrà essere realizzato rispettando i seguenti criteri:
 - a) gli interventi di sistemazione a verde dovranno garantire la funzione primaria di migliorare il rapporto tra opera e territorio nel rispetto della configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale e facilitando l'innescò dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento;
 - b) dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescò di dinamismi naturali;



- c) dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;
 - d) l'intervento di mitigazione dovrà interessare anche le aree agricole che resteranno intercluse, o in ogni caso, le aree non più utilmente riconducibili alle attività agricole, le quali dovranno essere utilizzate per la realizzazione di interventi di mitigazione necessari al miglioramento dell'inserimento ambientale dell'opera;
 - e) deve essere presentato il progetto di irrigazione con particolare riferimento alle scarpate verdi;
 - f) il progetto di mitigazione dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi" almeno quinquennale che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione ed un monitoraggio quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori;
12. il progetto definitivo o esecutivo, oltre quella presentata nel SIA, deve contenere le fotosimulazioni delle scarpate e delle aree sistemate a verde;
13. tutti gli oneri derivanti dalle prescrizioni devono essere previsti nel capitolato del progetto posto a base di gara come oneri a carico dell'impresa;

B) prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali:

1. **OMOGENEITA'**. Preso atto che l'intervento è suddiviso nel suo -insieme- in otto lotti, è assolutamente prioritario che venga garantita la più completa e totale omogeneità (geometrica; di tipologia e manufatti; di materiali e tecniche costruttive; di mitigazioni e barriere; etc.) fra i diversi lotti, anche se appaltati ad imprese diverse ed, eventualmente, realizzati non contemporaneamente.
2. **SEZIONE TIPO**. Nelle sezioni-tipo (cfr. tavole denominate sezione-tipo in variante e sezioni-tipo in affiancamento-adeguamento strade esistenti) la larghezza totale dovrà essere non superiore a 24,50 m (onnicomprensiva, incluso gli arginelli) nel caso di piattaforma stradale in rilevato e non superiore a

12





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

24,00 m nei tratti in trincea o a raso (compreso le cunette). Parallelamente, sarà necessario compattare e ridurre tutte le occupazioni di suolo laterali, necessarie per la viabilità locale, sia esistente che non, necessaria a dare continuità ai frontisti ed ai collegamenti connessi.

3. **INTERVENTI DI MITIGAZIONE.** Al fine di minimizzare l'impatto della nuova opera ed attribuire all'infrastruttura nel suo insieme una colorazione sobria e più aderente alla tonalità prevalente del paesaggio circostante, si ritiene necessario vengano adottati gli accorgimenti che seguono:

- a) i sicurvia, con i relativi sostegni e tutte le opere accessorie metalliche, dovranno essere realizzati in acciaio cort-ten;
- b) gli strati superficiali della pavimentazione dovranno avere una colorazione leggermente tendente al color ossido, ottenuta con l'impiego di ossidi o altri prodotti che consentano di rendere la superficie stradale (con le caratteristiche drenanti e fonoassorbenti già previste in progetto, e la cui piattaforma raggiunge dimensioni complessive rilevanti), cromaticamente compatibile con il paesaggio circostante;
- c) i calcestruzzi delle opere di nuova realizzazione (opere d'arte, cavalcavia, spalle, impalcati, pile, zanelle, cunette in cemento armato, parti visibili dei calcaferrovia, etc.) con qualunque tecnica realizzati dovranno essere additivati - nell'impasto, quindi escludendo coloriture di superficie - con l'impiego di ossidi o altri prodotti che, determinando una sobria coloritura congruente con quelle ai punti a) e b), contribuiscano ad un ottimale inserimento paesaggistico, come sopra indicato;
- d) le eventuali opere d'arte esistenti e che dovessero mantenersi in esercizio andranno trattate coerentemente - in superficie - per renderle cromaticamente congruenti con le opere ed i livelli di finitura di cui ai punti precedenti;
- e) per le previste barriere fonoassorbenti, si prescrive una tipologia con sostegni e supporti in acciaio cor-ten ed elementi lineari in cotto a prevalente sviluppo orizzontale.

4. **RIPRISTINO RECINZIONI.** Le recinzioni esistenti, in muretti a secco, se interferite, dovranno essere integralmente ricostruite con la medesima tecnica costruttiva - ed impiegando il materiale di recupero - nella nuova posizione in



fregio alla nuova infrastruttura (principale o di servizio).

5. **ALTEZZA RILEVATI E SCAVI.** Per tutto lo sviluppo dell'infrastruttura, è necessario venga minimizzata l'altezza dei rilevati e degli scavi, compatibilmente con le esigenze di ordine idraulico e con quelle (cavalcavia, sottopassi, etc.) derivanti dalla necessità di connettersi con il territorio circostante.
6. **UTILIZZO PIATTAFORMA ESISTENTE.** È necessario che gli interventi privilegino l'utilizzo della piattaforma già esistente, conservando il più possibile l'andamento altimetrico dell'attuale sede.
7. **OPERE D'ARTE.** Ferme restanti le prescrizioni di cui al pt. 3, per le opere d'arte di nuova realizzazione dovranno essere individuate e definite le opere accessorie delle stesse, quali pluviali, discendenti e quanto altro, per garantire in forma architettonica corretta e compatibile il convogliamento delle acque di piattaforma, nonché quant'altro necessario ad ogni ulteriore impiantistica.
I suddetti provvedimenti dovranno essere tutti opportunamente studiati e progettati, in modo tale che, evitando tubazioni o condotte casualmente a vista, costituiscano elementi non meramente aggiunti al progetto strutturale. Andranno quindi resi -attraverso apposita progettazione- esteticamente e funzionalmente compatibili.
Per le opere d'arte eseguite in ampliamento e affiancamento di quelle esistenti e che si prevede di continuare ad utilizzare, dovranno adottarsi soluzioni tali da garantire una continuità formale tra l'opera preesistente e la nuova opera.
8. **CAVALCAVIA.** Si ritiene necessario che i cavalcavia di nuova realizzazione per inversione di marcia o per collegamenti alla viabilità minore, vengano numericamente ridotti e siano oggetto di particolare valutazione ed attenzione, in quanto fortemente impattanti sul piano paesaggistico. Ove siano strettamente necessari e non sia possibile adottare soluzioni sottopassanti il corpo stradale, tali opere dovranno avere ubicazioni definite dalle specifiche e puntuali configurazioni orografico-territoriali e dovranno essere integrate da opere a verde per un ottimale inserimento nel contesto (cfr. il successivo pt.13).
9. **AREE PAVIMENTATE RESIDUALI.** Le superfici pavimentate residuali, oggetto di precedente occupazione ed utilizzo e non più in uso al termine dell'intervento, dovranno essere adeguatamente ripristinate con terreno vegetale, piantumazioni- ed opere di presidio idraulico, ai fini della loro più completa





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

mimetizzazione e di una agevole rinaturalizzazione dei siti:

10. **AREE DI CANTIERE.** Prima del momento realizzativo, dovranno essere individuati ed assentiti i siti da destinare ad area di cantierizzazione, e ad eventuale viabilità di servizio, evitando qualunque collocazione in corrispondenza di siti sensibili.

Gli interventi di monitoraggio previsti nel progetto preliminare, e in particolare nel SIA, andranno effettuati con le previste cadenze e dovranno essere oggetto di verifica ante operam, in corso d'opera e post operam, nonché oggetto di relazione finale.

11. **DISCARICHE E CAVE.** Dovranno essere individuati e assentiti, prima del momento realizzativo, i siti di discarica e di estrazione dei materiali, in coerenza con gli strumenti urbanistici e di tutela ambientale vigenti. Si raccomanda di evitare l'apertura di nuovi siti di approvvigionamento materiali e di utilizzare, preventivamente, i materiali di scarto delle diverse cave attive sul territorio, qualora i relativi materiali fossero idonei. Per quanto attiene i materiali di risulta, si auspica il conferimento degli stessi sulle diverse discariche di inerti (Cave dimesse) presenti nel territorio, che in tal modo potranno essere, nel prosieguo, più facilmente rinaturalizzate.

12. **RISORGIVE.** A seguito di verifiche effettuate in loco, è emersa la necessità di individuare e tutelare tutte le aree interessate da "risorgive", evitando di interessare le stesse con qualsiasi tipo di intervento, anche transitorio e/o temporaneo. Si manifesta apprezzamento, al riguardo, per l'avvenuto spostamento dell'area di cantiere n. 3 (lotto 3, c/o Rio Porcarzus, 100 mt prima del rio Mannu, affluente de lago Coghinas) dalle vicinanze della esistente "risorgiva", che si presenta caratterizzata da una singolare esedra rustica in conci di muratura (cfr. SIA vol. 13-planimetria cantierizzazione, tav. 3).

13. **MITIGAZIONE A VERDE.** Per le opere di mitigazione a verde delle scarpate, si conferma la proposta contenuta nel SIA di inerbire con essenze autoctone (prevalentemente mirto, corbezzolo, lentischio, etc.) gli interventi riferiti ai primi sei lotti e -nei lotti successivi- con piantumazioni coerenti con quanto diffusamente preesistente (olivi, oleandri, etc.) nonché con barriere frangivento della stessa tipologia di quelle attuali (olivo cipressino ed eucalipti).

Gli eventuali interventi di eliminazione -da ridurre a valori minimali- di



alberature esistenti, in particolare se di significativa importanza (sugheri, etc.), dovranno essere preventivamente verificati ed assentiti dalle strutture competenti (Forestale ed Ufficio Tutela del Paesaggio). Andrà, inoltre, presa in attenta considerazione la possibilità di espianto e reimpianto delle singole alberature di maggior pregio nelle immediate vicinanze del sito di origine ed all'interno delle opere di rinaturalizzazione previste per l'immediato intorno del nuovo asse stradale.

Per i tratti con previsioni di gabbionate, nei casi di zone soggette a sistemazione idraulica, dovrà essere facilitato, sulle gabbionate medesime, l'attecchimento di essenze del luogo, attraverso anche l'inserimento di talee.

In corrispondenza dei due importanti edifici di culto sopraelevati (Nostra Signora di Castro e Sant'Antioco di Bisarcio), la piattaforma della nuova viabilità (lotti 2 e 3) andrà prevista con il minimo ingombro altimetrico, introducendo, inoltre, filari di alberature, onde tutelare e valorizzare la visuale libera dai due siti, al fine di minimizzare l'impatto visivo della nuova opera.

Si prescrivono, inoltre, alcune variazioni e/o miglioramenti riferiti ad alcuni tratti con siti di particolare orografia a valenza ambientale. In particolare:

14. **OPERA D'ARTE SUL RIO S. MICHELE.** In corrispondenza del "Rio S. Michele" (lotto 7) si ritiene necessario venga chiesto ai concorrenti, in sede di progettazione definitiva, una soluzione progettuale che da un lato minimizzi l'impatto dell'opera attraverso il massimo affiancamento (ed eventuale sovrapposizione all'infrastruttura attuale, come già previsto nel tratto immediatamente successivo, in loc. Chiralza) e dall'altro proponga una qualificata soluzione architettonica per l'opera principale di scavalco. Tale opera, di valenza e rilevanza strutturale (ponte ad arco o altro) non ordinaria, dovrà essere ben inseribile nel contesto paesaggistico e potrà rappresentare l'intervento tecnologicamente più rappresentativo dell'intero intervento.
15. **CRITICITA AL LOTTO 6 - TRONCO 3.** In corrispondenza del lotto 6, la strada esistente (al Km 39 della SS 199) incide fra un costone granitico sul lato nord, praticamente sul filo stradale, e su un breve pianoro con importanti sugherete e retrostante alto costone granitico sagomato, con pinnacolo, sul lato sud. Ritenuta non ammissibile la prima stesura progettuale in progetto preliminare, che prevedeva l'inserimento sul lato sud con realizzazione di





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

galleria artificiale e sovrappasso e con conseguente alterazione del pregevole stato del luogo, è stata richiesta altra e diversa soluzione progettuale anzitutto riferita al tracciato. Ulteriori due successive soluzioni hanno previsto l'allargamento lato nord in un caso e, in un altro, la conservazione in sede della carreggiata sud in direzione Olbia con la creazione, in variante, dell'altra carreggiata in direzione Sassari. Entrambe le nuove soluzioni andranno opportunamente verificate nel dettaglio in rapporto all'orografia dei luoghi, pur apparendo -ad un primo esame- preferibile l'ultima, che consente non solo la piena conservazione del vasto sughereto, con i retrostanti pinnacoli granitici, ma anche la conservazione del costone lato nord. Fra l'altro, le due nuove soluzioni comportano, entrambe, il vantaggio di consentire l'eliminazione di una galleria artificiale (l = 291 m; al successivo km 4,760 di progetto), con conseguente vantaggio per l'ambiente circostante. L'intera variante interessa un tratto di complessivi 6100 m.

16. **OPERE DI MANUTENZIONE.** Ad integrazione di quanto prescritto al pt.1 (uniformità dell'intervento nel suo insieme), è indispensabile che venga esplicitamente previsto che l'Ente Gestore si impegni a che tutte le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che dovessero risultare necessarie nel tempo rispettino e conservino a pieno le tipologie, i materiali ed i cromatismi sopraindicati, ad evitare ogni inaccettabile effetto di disomogeneità e discontinuità, sia visiva che funzionale.
17. **CARTELLONISTICA E SEGNALETICA.** Per quanto attiene la cartellonistica, nel riferire l'avviso contrario dello scrivente Ufficio a qualsiasi installazione pubblicitaria in fregio o nelle vicinanze della nuova infrastruttura, si attribuisce invece grande importanza alla cartellonistica finalizzata alle indicazioni di interesse stradale, monumentale e turistico. Tale cartellonistica andrà appositamente ed unitariamente progettata nel dettaglio e dovrà corrispondere anch'essa - fatti salvi i riferimenti normativi, a tutte le prescrizioni riferite ai materiali, alle tecniche etc. contenute nel precedente pt. 3.
18. **EMERGENZE STORICO-ARCHITETTONICHE ED AMBIENTALI.** L'infrastruttura attraversa, e in qualche modo valorizza, come indicato in premesse, alcune emergenze storico-monumentali-ambientali che caratterizzano quel territorio, dal Logudoro alla Gallura.



Si ritiene che le principali emergenze vadano appositamente segnalate, valorizzate ed inserite in un "percorso turistico unitario"; che faccia riferimento anche al "nuovo nome: che opportunamente potrà essere attribuito alla nuova infrastruttura, in sostituzione dell'attuale e poco caratterizzata denominazione.

In tal modo, la nuova infrastruttura potrà rappresentare non solo un modo per raggiungere con rapidità e sicurezza la propria destinazione, ma anche un modo per poter viaggiare in maniera più consapevole e lenta, fra architettura ambiente e territorio, lanciando uno sguardo oltre i soliti luoghi comuni. In altre parole, è un'occasione per tutelare (anzi valorizzare) paesaggio e monumenti, garantendo lo sviluppo.

In particolare, va evidenziata l'importanza ed il significato di un insieme di emergenze, fra loro eterogenee, che potranno costituire un "percorso" in grado di valorizzare aree interne, ampliando i confini di chi vuole comprendere i luoghi e vuole perlustrarli con la propria testa, il proprio cuore e le proprie gambe. Tale "percorso" andrà anche posto in opportuna relazione (anche funzionale) con la piccola ma significativa linea ferroviaria RFI, Chilivani - Olbia.

In successione, il "percorso" prevede l'accessibilità, in direzione Olbia, a:

- Area archeologica "Funtana 'e Pedru" (lotto 1);
- Chiesa di S. Antioco di Bisarcio (lotto 2);
- Risorgiva c/o Rio Porcarzus (lotto 3);
- Chiesa di Nostra Signora di Castro (lotto 3);
- Area palustre c/o Rio Mannu (lotto 4);
- Area con sughereti e formazioni granitiche con pinnacoli (lotto 6);
- Area Archeologica di Concanu Calvu (lotto 6);
- imboccatura alla "via del Vermentino" (lotti 5, 6 e 7);
- Area "Su Trambuccone" (lotto 8);
- Castel Pedreso (lotto 8);

ed è, inoltre, caratterizzato da alcuni punti di belvedere, come quelli verso il lago Coghinas ed il monte Limbara. Per tali emergenze, collegate dal "percorso turistico unitario" sopradetto (da valorizzare e specificare con metodi tradizionali e/o mezzi innovativi) andranno previsti interventi di tutela e valorizzazione, che dovranno essere oggetto di interventi, con -se necessario-

10





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

appalti (anche di verifica preventiva) separati.

19. **VIABILTA' SECONDARIA.** Non essendo stata presa in considerazione - nello specifico del progetto preliminare- la viabilità secondaria, fatta eccezione per il solo tracciato qualitativo planimetrico, tale pur importante argomento viene stralciato dal nulla osta attuale, fermo restando che andrà preso in attenta considerazione nelle ulteriori fasi di progetto.

Si anticipa sin d'ora, però, che - nell'ambito della ragionevolezza e tenendo anzitutto conto del fatto che, per lunghi tratti viene conservato un insieme di infrastrutture esistenti- tutte le prescrizioni di metodo sopra riportate andranno "riversate", ovunque possibile, anche sulla viabilità secondaria.

20. **STAZIONI DI SERVIZIO.** le eventuali "stazioni di servizio" sull'infrastruttura non appaiono inserite nel progetto: qualora dovessero essere realizzate, esse dovranno corrispondere a tutte le indicazioni di carattere generale sopraindicate, non dovranno essere collocate nei punti "sensibili" e non dovranno incidere in alcun modo sulle emergenze architettoniche di cui al pt. 18 né sulla godibilità e visibilità dai punti di vista sopraelevati indicati nel medesimo pt. 18. In ogni caso, per tali strutture, si richiede una progettazione di qualità, coerente con la qualità dell'infrastruttura e proporzionata alla natura ed al contesto della singola collocazione, evitando l'utilizzo di soluzioni tipizzate o prefabbricate.

21. È necessario il completamento della verifica preventiva dell'interesse archeologico, secondo il dettato e la metodologia di cui all' art. 95/163, con l'effettuazione dei sopralluoghi nelle aree finora non esaminate autopicamente, nonché la successiva trasmissione delle risultanze del lavoro alla competente Soprintendenza Archeologica, che valuterà, sempre da dettato e metodologia di cui all'art. 95/163, se sia necessario effettuare scavi archeologici preventivi e, in relazione al loro esito, quali opzioni percorrere tra quelle previste sul piano normativo e metodologico dall'art. 96 del medesimo Decreto Leg.vo.

22. La prescrizione di cui al punto 21 si applica anche al lotto 0 (zero), nel 2008 non sottoposto a verifica dell'interesse archeologico, ma non si applica al Lotto 9, poiché le aree coinvolte dalle opere in esso previste sono già ben note in dettaglio alla Soprintendenza Archeologica e non sono interessate da siti archeologici.



23. Il progetto definitivo dovrà tenere conto dell'esito delle verifiche di cui al punto 21.
24. poiché un'amplessissima casistica pregressa ha ben evidenziato che nella Sardegna settentrionale non sono infrequenti i casi di siti archeologici, anche molto rilevanti, del tutto invisibili sul terreno e con strumenti di indagine alternativi allo scavo (foto interpretazioni, georadar e simili), è indispensabile che tutti gli scavi necessari alla realizzazione dell'intero progetto, ivi compresi i lotti 0 e 9, siano sorvegliati in corso d'opera da archeologi qualificati.
25. per quanto riguarda il tratto di strada in corrispondenza del Nuraghe Funtana 'e Pedru-Comune di Ploaghe, (Lotto 1) la cui importanza e prossimità alle opere da realizzare fu già segnalata nel parere reso dal Direttore Regionale con nota n. 156/RIS del 27.09.2008:
- a) si prescrive l'assoluta intangibilità del mappale 114 Foglio 35 poiché sottoposto a vincolo archeologico con **DM 12.10.1970;**
 - b) nel segnalare che il tracciato di progetto coinvolge una parte del villaggio circostante il nuraghe Funtana Pedru posta a sud dell'attuale strada Olbia-Sassari, non sottoposta a tutela dal citato D.M. del 12.10.1970 ma ben evidenziata in quanto criticità nel lavoro sopra richiamato di verifica preventiva del rischio archeologico redatto nel 2008, potrebbe rivelarsi con molta probabilità necessario studiare, in accordo con la Soprintendenza competente, soluzioni tecniche atte alla salvaguardia del bene, poiché si può fin d'ora prevedere come molto realistico che un'indagine di scavo conoscitiva, da effettuarsi come da dettato e metodologia di cui all'art. 96/163, porrebbe in luce beni immobili di interesse archeologico da tutelare.
26. Le opere di mitigazione dovranno essere perseguite anche attraverso:
- a) l'utilizzo di rivestimenti in pietra di piccole opere in cemento armato e per i muri di sostegno di scarpate in modo che si conformino visivamente ai muri in pietra a secco delle recinzioni circostanti;
 - b) il trattamento dei calcestruzzi con colorazione che attenuino l'effetto dei grigi sul paesaggio;





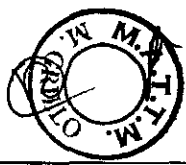
*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- c) la progettazione delle opere, quali cavalcavia e sovrappassi, che, tenga conto della particolarità del paesaggio con soluzioni estetiche studiate appositamente;
- d) dovrà essere posto in essere un accurato restauro ambientale dopo il completamento delle opere infrastrutturali.

C) prescrizioni della Regione Sardegna:

1. dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazione così come proposti nello studio di impatto ambientale, in particolare:

- uso di asfalti drenanti fonoassorbenti e di barriere al rumore per il contenimento delle propagazioni sonore;
- inerbimento e stabilizzazione delle scarpate con piantumazione di arbusti. In particolare dovrà essere predisposto e sviluppato per tutte le aree che verranno interessate dall'intervento (vecchio tracciato stradale dismesso, aree intercluse negli svincoli, aree di cantiere, aree di deposito temporaneo, scarpate, spalle, viadotti, etc) uno specifico "Progetto delle opere di rinverdimento", corredato di elaborati grafici descrittivi. Il progetto, che dovrà essere curato da un esperto in botanica, che affiancherà la D.L. durante l'esecuzione delle opere, dovrà precisare la scelta delle specie da impiantare nei vari tratti, tenendo conto in particolare delle caratteristiche del substrato, del contesto vegetazionale locale, del potenziale ruolo ecologico dei rinverdimenti, nonché definire le modalità e i tempi di esecuzione delle cure colturali necessarie. Nell'ambito del progetto dovrà essere prestata particolare cura al ripristino delle fallanze ed alla verifica di attecchimento da eseguirsi per un periodo non inferiore a tre anni;
- idonei sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia per tutto il Tronco 1, per parte del Tronco 2 (sino al termine dell'acquifero del Coghinas) e per la parte terminale del Tronco 3 (acquifero del Padrongianos), consistenti in una vasca di sedimentazione e una di disoleatura, dimensionate sulla base dei contributi idraulici dei due tratti di piattaforma drenati prima e dopo il presidio, ubicato sempre in posizione di minimo altimetrico, con la duplice funzione di trattamento e contenimento degli eventuali sversamenti accidentali;



- incremento delle opere di attraversamento, laddove necessario, per consentire il regolare deflusso delle acque superficiali intersecate o per contenere l'effetto barriera per le specie animali;
2. al fine di massimizzare il riutilizzo delle terre e rocce da scavo dovrà essere elaborato, ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., uno specifico progetto operativo di utilizzo/smaltimento dei materiali in esubero derivanti dalle operazioni di scavo previste;
 3. per la formazione di rilevati e sottofondi stradali (per i quantitativi eccedenti la disponibilità di terre e rocce da scavo), dovranno essere utilizzati in via prioritaria gli sfridi di lavorazione del granito e del marmo delle cave presenti in zona, autorizzate dall'Assessorato dell'Industria ai termini della legge regionale n. 30/89 ed in regola con le norme ambientali. In tal senso dovrà essere elaborato un apposito studio che contenga il diagramma dei volumi e la localizzazione su apposita cartografia delle cave di approvvigionamento del materiale;
in fase di esecuzione dovrà essere effettuato il monitoraggio dei materiali approvvigionati in cantiere e la verifica del reale utilizzo degli sfridi delle cave;
 4. al fine di limitare lo smaltimento in discarica, laddove possibile, dovranno essere riutilizzati in conformità alle norme vigenti, previo trattamento, i materiali derivanti dalla demolizione delle opere in calcestruzzo, muratura e sovrastrutture in conglomerato bituminoso, presenti all'interno del cantiere;
 5. qualora, invece, sia necessario l'approvvigionamento di inerti da cave di prestito, queste dovranno essere individuate su planimetria, previa verifica di idonea autorizzazione dall'Assessorato dell'Industria ai termini della legge regionale n. 30/89 ed in regola con le norme ambientali. Dovrà essere, comunque, evitata l'apertura di nuove cave;
 6. le barriere antirumore previste dovranno essere, ove fattibile, dotate di impianti fotovoltaici per la produzione di energia necessaria per l'illuminazione stradale, la segnaletica, ecc. (ai sensi del D.M. 01.04.2004);
 7. dovrà essere previsto un dettagliato programma di organizzazione delle attività di cantiere e di deposito privilegiando l'utilizzo di aree interstiziali e prive di vincoli e riducendo al minimo le aree di pregio ambientale, con particolare riferimento alle aree ricadenti nel SIC "Campo di Ozieri e pianure comprese tra

12





*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

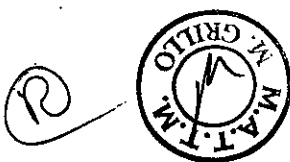
"Tula e Oschiri" (cod. ITB011113) e nella ZPS "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB013048). In particolare:

- dovrà essere sempre garantito l'accesso ai fondi agricoli;
- lo stoccaggio dei materiali potenzialmente inquinanti dovrà avvenire in aree coperte, impermeabilizzate ed isolate idraulicamente dal resto del cantiere;
- gli scarichi idrici dalle strutture ed impianti a supporto della cantierizzazione dovranno essere opportunamente smaltiti presso impianti autorizzati;
- le acque meteoriche derivanti dal dilavamento dovranno essere opportunamente trattate in idonee strutture prima dello scarico e i relativi fanghi avviati ad impianto di smaltimento autorizzati;
- particolare cura dovrà essere prestata nel ripristinare le condizioni preesistenti delle aree destinate a cantiere;
- dovrà essere garantita la restituzione delle aree agli usi originari;

è vietato, in ogni caso, il deposito di materiali di risulta per un periodo superiore alla durata dei lavori prevista nel capitolato d'appalto e comunque è fatto obbligo della completa rimozione dei cumuli di detti materiali prima della fine dei lavori;

8. a tutela degli habitat e delle specie dei siti Natura 2000 (SIC "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB011113) e dalla ZPS "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB013048)) devono essere applicate le seguenti misure:

- creazione e manutenzione periodica di sottopassi così come previsto dallo Studio di Impatto Ambientale per anfibi, rettili, mammiferi;
- creazione e manutenzione periodica di almeno un ecodotto di grandi dimensioni, strutturato per le esigenze di Tetrax Tetrax; da realizzare in maniera tale da non determinare modifiche sostanziali al tracciato previsto in progetto;
- redazione da parte di esperti naturalisti, prima dell'avvio dei lavori, di una specifica relazione che per le aree SIC "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB011113) e ZPS "Campo di Ozieri e pianure comprese tra Tula e Oschiri" (cod. ITB013048):



- pianifichi i lavori in relazione al periodo di nidificazione dell'avifauna costituita da: Gallina prataiola, Occhione, Albanella minore, Pernice sarda, Cicogna bianca, Astore sardo, Aquila reale e Falco di palude, e individui in maniera specifica i siti di nidificazione (alberi vetusti per rapaci e cicogna);
- individui in maniera precisa la presenza di specie di chiroteri nidificanti all'interno degli alberi da abbattere;

di tale verifiche dovrà essere previsto un rapporto semestrale da inserire nel piano di monitoraggio:

- supporto degli stessi professionisti per le attività di monitoraggio, valutazione della efficacia degli interventi di mitigazione proposti, e delle eventuali misure correttive, per almeno cinque anni dopo la realizzazione dell'opera;
- conservazione del sistema idrico e degli ecosistemi umidi (pozze, laghi, fiumi, 92D0, 92a0, 3280, 6420) sia dal punto qualitativo sia quantitativo, prevedendo misure di mantenimento, ripristino e eventuale creazione di nuovi habitat umidi. I lavori sulla strada in prossimità di questi habitat dovranno essere svolti lontano dai periodi di nidificazione dell'avifauna acquatica;

9. al fine di mitigare gli impatti su suolo e vegetazione:

- il tracciato dovrà essere definito in modo da minimizzare l'eliminazione di vegetazione e di copertura boschiva; sia le piste temporanee di cantiere che gli stradelli di accesso ai manufatti, dovranno essere aperti in aree prive o con scarsa vegetazione, escludendo il taglio di individui arborei adulti, se non nei casi strettamente indispensabili, e comunque da concordare con il Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale del Corpo Forestale e V.A. competente per territorio;
- su indicazione del Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale del Corpo Forestale e V.A. competente per territorio, prima dell'avvio dei lavori, dovranno essere individuati gli esemplari arborei meritevoli di conservazione presenti lungo il tracciato stradale, che dovranno essere espantati e reimpiantati nelle immediate adiacenze, al di fuori delle aree di





Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- pertinenza delle opere, o in eventuali tratti dismessi, garantendo per almeno cinque anni le cure agronomiche necessarie per l'attecchimento;
- tutti gli interventi di ingegneria naturalistica, inerbimenti e piantagioni dovranno essere realizzati con specie autoctone coerenti con il contesto vegetazionale locale; in tal senso il materiale vegetale di propagazione (semi, talee, piantine) dovrà essere preferibilmente reperito in loco, anche utilizzando gli esemplari dei quali si è resa necessaria l'asportazione nel corso dei lavori;
10. con riferimento alla realizzazione degli attraversamenti di corsi d'acqua:
- dovrà essere adottata ogni precauzione ed ogni tecnica disponibile per impedire, o minimizzare, la dispersione nell'alveo di polveri, detriti, altri materiali o sostanze, che possano provocare fenomeni di inquinamento, o intorbidimento delle acque;
 - tutte le lavorazioni sui corsi d'acqua dovranno essere pianificate e realizzate nei periodi di magra, garantendo comunque il naturale deflusso delle acque verso i tratti di valle;
 - le opere di attraversamento non dovranno impedire lo scorrimento naturale delle acque di deflusso superficiali e in subalveo, sia in condizioni di piena sia nei periodi di magra;
11. per i viadotti e le opere d'arte di nuova realizzazione dovrà essere elaborato uno specifico studio estetico-architettonico dei manufatti finalizzato ad ottimizzare l'inserimento delle opere nel contesto paesaggistico-ambientale e a mitigare l'effetto intrusivo delle strutture (muri, pile, impalcati, ecc.); privilegiando l'uso di materiali naturali locali per i rivestimenti e valutando l'ipotesi di un trattamento cromatico delle superfici degli impalcati e delle pile dei viadotti;
12. dovrà essere integrato il piano di monitoraggio ambientale del progetto preliminare, in modo da prevedere, sia ante operam che durante l'esecuzione dei lavori e per il primo periodo di esercizio:
- campagne di rilevamento dell'impatto acustico;
 - campagne di rilevamento della qualità dell'aria nei punti più critici individuati dallo SIA;



- campagne di rilevamento della qualità dell'acqua nei punti più critici individuati dallo SIA;

si richiede di concordare con l'ARPAS le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette. Le verifiche saranno finalizzate, inoltre, a valutare l'efficacia degli interventi di mitigazione degli impatti attuati con la realizzazione dell'intervento;

13. dovranno essere redatti opportuni studi sulla compatibilità idrogeologica delle opere ai sensi degli artt. 24 e 25 delle Norme di attuazione del PAI;
14. in merito alle integrazioni progettuali trasmesse dall'Assessore dei Lavori Pubblici, soggetto attuatore vicario del Commissario Delegato (OPCM n.3895 del 20.08.2010), con nota del 09/11/2010 prot. n. 0025, si ritiene che la nuova proposta che prevede il raddoppio in allargamento al lato nord dell'attuale strada esistente, in alternativa al tracciato in variante, sia preferibile dal punto di vista ambientale.

In sede di progettazione definitiva si dovrà tuttavia fornire una risposta alle esigenze di tutela delle emergenze rocciose, costituite da pinnacoli granitici, prevedendo eventualmente anche il loro riposizionamento da concordare con il Ministero dei Beni Culturali - Direzione Generale della Sardegna per i Beni Culturali e Paesaggistici;

15. per quanto riguarda il tracciato del "lotto 9", si rimanda integralmente alle prescrizioni contenute nel decreto di pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.1372 del 21/10/2009, concernente il "Progetto di piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda";

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà come indicato di seguito:

- tutte le prescrizioni dovranno essere recepite nel corso della progettazione definitiva e il progetto definitivo comprensivo degli approfondimenti relativi alle zone ZPS e SIC dovrà essere trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali, alla Regione Sardegna ed alle altre Amministrazioni interessate;

10





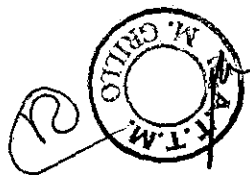
*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Commissario delegato per il Grande evento "Presidenza italiana del G8", Presidente Regione Autonoma della Sardegna, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'ANAS Direzione Centrale autostrade e trafori, alla Provincia di Olbia, alla Provincia di Sassari, ai comuni di Olbia, Sassari; Ardana, Monti, Ozieri, Oschiri, Ploaghe, Tula, Berchidda, Loiri Porto San Paolo, Florinas, Codrongianos ed alla Regione Sardegna, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Il presente provvedimento ha una durata di 5 anni come previsto al comma 6 art. 26 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii..

La proponente Presidenza del Consiglio dei Ministri - Commissario delegato per il Grande evento "Presidenza italiana del G8", Presidente Regione Autonoma della Sardegna provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, ai sensi dell'art. 27 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 come modificato dal D.lgs 29 giugno 2010, n. 128, notiziandone il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero per i beni e le attività culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 14-ter, comma 10, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii..

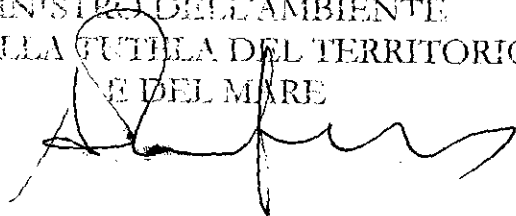
Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della "Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A. e V.A.S.", della Regione Sardegna e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.



Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione dell'estratto del provvedimento sulla Gazzetta Ufficiale o dalla notifica dell'atto.

Roma li

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE



IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

