



*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 Salvaguardia Ambientale

U.prot exDSA - DEC - 2009 - 0001372 del 21/10/2009

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

**VISTO** l'art. 35 comma 2-ter del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

**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. 9 del DPR 14 maggio 2007, n. 90 che istituisce la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; le successive modifiche di cui all'art. 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, legge 123/2008;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, presentato dall'E.N.A.C., con sede in via di Villa Ricotti 42, 00161 Roma in data 20 luglio 2006;

**VISTE** le pubblicazioni su quotidiani "Sardegna e la Stampa avvenute in data 18 luglio 2006;



**VISTA** la documentazione integrativa successivamente trasmessa dalla stessa E.N.A.C. nel corso dell'iter istruttorio, in particolare riferita alla divisione in due fasi attuative delle opere necessarie per l'allungamento della pista di volo; suddivisione in fasi dovuta alla decisione di svolgere l'evento del G8 in Sardegna, che prevedeva una prima fase con l'allungamento a 2.700 m ed una successiva fase con allungamento a 3.100 m;

**ACQUISITO** il parere n. 191 positivo con prescrizioni formulato in data 15 dicembre 2008, il successivo parere n. 258 positivo con prescrizioni formulato in data 27 marzo 2009, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'E.N.A.C., che allegati al presente decreto ne costituiscono parte integrante;

**CONSIDERATO:** che il progetto era stato individuato tra quelli da realizzare in Gallura, per il "Grande Evento della Presidenza Italiana del G8 - e specificatamente riguardo il prolungamento della pista di volo 24, nuova viabilità di accesso all'aeroporto e opere connesse", dove si è evidenziata l'esigenza di utilizzare l'aeroporto di Olbia per l'evento G8 del 2009, (OPCM 3663/2008 e 3669/2009);

**CONSIDERATO** che, a seguito dell'evento sismico dell'Aquila, si è ritenuto di dover organizzare il G8 in Abruzzo anziché in Sardegna (D.L. 28 aprile 2009 n. 39, OPCM 3756/2009 e OPCM 3772/2009);

**CONSIDERATO** che la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale era stata avanzata prima della emanazione della specifica normativa di riferimento per la definizione delle azioni necessarie per lo svolgimento del G8 e che a seguito dell'emanazione dell'OPCM del 2008, si era ritenuto solo di suddividere l'intero intervento dell'aeroporto di Olbia in due fasi attuative;

**ACQUISITO** il parere favorevole espresso con nota n. 30689 della Regione Sardegna del, 3 dicembre 2008, pervenuta il 10 dicembre 2008, che allegato, costituisce parte integrante di questo provvedimento;





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

**ACQUISITO** il parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. DG/PAAC/34.19.04/1282/2009, del 27 gennaio 2009, pervenuto in data 11 febbraio 2009, che allegato, costituisce parte integrante di questo provvedimento;

**PRESO ATTO CHE** per le zone speciali di conservazione tutelate a livello comunitario localizzate in un raggio di influenza dell'opera risulta che l'aeroporto è limitrofo all'area IBA e al parco naturalistico e paesaggistico del fiume Padrongianus;

**PRESO ATTO CHE** a seguito della pubblicazione è pervenuto un esposto da parte del Gruppo di Intervento Giuridico che forniva indicazioni in merito alla situazione paesaggistica e vincolistica dell'area, di cui il Ministero per i beni e le attività culturali ha tenuto conto nel corso dell'istruttoria;

**PRESO ATTO** che le opere non sono state avviate e che conseguentemente non si applicano le disposizioni dell'art. 17, comma 2, del D.L. n. 39, convertito in legge il 23 aprile 2009;

**RITENUTO** sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, alla formulazione del giudizio di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

**DECRETA**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale relativamente al progetto relativo al piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda, presentato dall'ENAC con sede a in via di Villa Ricotti 42, 00161 Roma, nel rispetto delle condizioni e prescrizioni che di seguito integralmente si riportano;

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



- dovrà essere predisposto, concordato con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviato a codesto ente, uno studio del bilancio dei materiali contenente una classificazione dei materiali di risulta, delle aree di cava, stoccaggio provvisorio e discarica finale dei materiali, l'indicazione della movimentazione dei materiali (entità e modalità) e comprendente il numero, la localizzazione e la tipologia delle cave da utilizzare.
- in merito a il sistema di raccolta, allontanamento, depurazione e scarico delle acque di prima pioggia, dovrà essere effettuato:
  - il dimensionamento degli impianti di trattamento e delle opere di raccolta e allontanamento delle acque di piattaforma per: la galleria in progetto, il nuovo accesso alle aree aeroportuali e alla aerostazione lungo la SS199, la variante della SP Olbia-Loiri in prossimità della testata della pista 06, il tratto di viabilità parallela al confine aeroportuale fino al collegamento con la nuova caserma vigili del fuoco, e per tutte le altre opere elencate nel Quadro di Riferimento Progettuale,
  - il dimensionamento delle opere di allontanamento delle acque di piattaforma, anche a valle degli impianti di trattamento previsti, e il loro inserimento nel corpo idrico recettore finale, verificando che I) nel caso di corpo idrico superficiale le variazioni qualitative e fisiche siano compatibili con le indicazioni normative nazionali e dell'Autorità di Bacino, II) nel caso di rete fognaria, che il suo dimensionamento attuale sia verificato per la portata aggiunta scaricata.
- andrà predisposto, concordato con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviato a codesto ente, apposito Piano di Monitoraggio in corso d'opera ove si specifichino, oltre che il progetto di monitoraggio relativo all'esercizio dell'opera, per tutti gli inquinanti d'interesse, nelle forme, tempi e modalità previsti dalla normativa corrente, anche l'output del modello utilizzato in forma grafica (grigliato), le emissioni totali per i vari scenari e sorgenti, la definizione in modo univoco la localizzazione delle sorgenti considerate, le tecniche di campionamento e misura della qualità dell'aria (come intervalli temporali di monitoraggio,





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

- in merito alle interferenze con la rete idrografica principale/secondaria, naturale/artificiale, si dovrà redigere, concordare con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviare a codesto ente in fase esecutiva, apposita relazione di verifica dei loro impatti e della compatibilità idraulica per tutte le opere, il progetto di tombamento del canale Colcò nonché gli interventi di captazione ed accumulo di risorsa idrica; tale relazione dovrà inoltre contenere la verifica se l'altezza del rilevato allo sbocco della galleria della SS125 sia sufficientemente in sicurezza in relazione alle altezze idriche stimate con il modello idrodinamico bidimensionale proposto e del dimensionamento del by pass idraulico previsto per garantire la continuità della falda superficiale. Il Proponente dovrà fornire una cartografia sulle aree a pericolosità esondazione in scala adeguata come da normativa vigente da cui si evinca l'esatta interferenza con tutte le opere in progetto. Il proponente dovrà verificare che tutte le opere in progetto non interferiscano con aree a pericolosità di esondazione. Inoltre, si dovrà verificare che le distanze considerate tra il corridoio fluviale e il sedime aeroportuale rispettino le indicazioni della normativa vigente. Il Proponente dovrà garantire, in base al principio della "non deterioration" della Direttiva Quadro 2000/60, che lo stato di tutti i corsi d'acqua presenti nell'area dell'intervento non subisca peggioramenti, in virtù della scarsa stabilità vegetazionale ed eco sistemica riscontrata nel SIA.
- dovrà essere predisposto, concordato con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviato a codesto ente, uno studio di approfondimento delle interferenze con la Componente "Suolo, sottosuolo e acque sotterranee" contenente un approfondimento sulle problematiche geotecniche relative agli scavi previsti e alla connessa stabilità delle scarpate, con particolare attenzione per la zona nord-est del progetto che sarà interessata dall'allungamento della pista e dalla galleria artificiale e sulle eventuali interferenze tra le opere in progetto e la falda in fase di esercizio, con particolare attenzione per la variante in galleria della S.S.125.
- dovrà essere predisposto, concordato con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviato a codesto ente, il progetto



completo contenete le specifiche progettuali e tecniche della riqualificazione del Parco Naturalistico e Paesaggistico nel tratto terminale del Fiume Padrogianus.

- va predisposto, concordato con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali ed inviato a codesto ente, un Piano di Monitoraggio dell'avifauna contenete l'individuazione dei punti di misura, le metodologie che si intendono adottare e le frequenze delle rilevazioni.
- va realizzata una nuova campagna di misure relative alla caratterizzazione del clima acustico del rumore aeroportuale, che riveda gli scenari delle curve isofoniche (LVA) per le due soluzioni (pista a 2446 m e pista a 2998 m), verifichi l'effettivo numero di ricettori presenti (sia prossimi all'area aeroportuale, alla viabilità interessata attuale e futura), e comprenda, come richiesto dall'Allegato "D" del D.M 16 marzo 1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico":
  - le condizioni meteorologiche, velocità e direzione del vento;
  - tempo di riferimento e di osservazione;
  - catena di misura completa e certificato di verifica della taratura;
  - classi di destinazioni d'uso alla quale appartiene il luogo di misura.Essa dovrà inoltre contenere:
  - una tabella in cui si riportano i ricettori considerati nello studio, numerati e distinti per destinazione d'uso;
  - una tabella dei dati di input inseriti nel modello di simulazione SoudPLAN per lo studio delle sorgenti stradali, contenete, per ogni direttrice stradale e per gli scenari attuale e futuro, i movimenti veicolari suddivisi in traffico diurno e notturno, le percentuali di veicoli pesanti e le velocità medie di percorrenza;
  - la tipologia e consistenza delle barriere di tipo vegetale citate, nonché l'individuazione dei ricettori da schermare.
- sarà necessario completare il Monitoraggio Ante Operam (MAO) e realizzare i Monitoraggi in Corso d'Opera (MCO) e Post Opera (MPO) secondo le indicazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale ed inviarne le evidenze periodicamente a codesto Ente.





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

**b) del Ministero per i beni e le attività culturali:**

1. l'intero svolgimento dei lavori di scavo (di qualsiasi entità siano, compresi gli scotichi iniziali dei cantieri e delle strade di cantiere da aprirsi ex novo o modificarsi e con particolare riguardo all'area compresa nella fascia di 20 metri dal perimetro esterno del sito attribuito all'età romana e individuato nella tavola LX15 come "sito archeologico da preservare" e nelle tavole 28 e 29 con circoletto color ocra all'angolo occidentale tra l'attuale aerostazione e le piste esistenti) dovrà essere seguito costantemente da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso università o ditte archeologiche specializzate esterne al Ministero per i beni e le attività culturali, le quali prestazioni saranno a carico della Società ENAC), al fine di identificare e salvaguardare reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso di scavi e opere connesse alla costruzione degli interventi previsti. L'attività di tali consulenti della Società ENAC sarà svolta sotto la direzione tecnico-scientifica della Soprintendenza per i beni archeologici della Sardegna.
2. Se durante i lavori dovessero essere ritrovati resti antichi o manufatti, anche di apparente non interesse, gli stessi lavori dovranno essere immediatamente sospesi e se ne dovrà dare immediata comunicazione al Direttore Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore e alla Soprintendenza per i beni archeologici della Sardegna, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti.
3. La Società ENAC dovrà dare esplicite e formali istruzioni alla Direzione Lavori e alle Ditte impegnate nei lavori affinché sia garantito il più scrupoloso rispetto di quanto disposto dal D. Lgs. 42/2004 s.m.i. in caso di rinvenimenti di tipo archeologico, anche dubbi, con particolare riguardo alla immediata segnalazione al Direttore Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore e alla Soprintendenza per i beni archeologici della Sardegna ed alla sospensione dei lavori sino al sopralluogo da parte di un funzionario del medesimo Ufficio, con cui la



Direzione Lavori dovrà concordare tempi e modalità operative connesse alle specifiche competenze.

4. Considerato che i tempi previsti per la realizzazione delle opere vengono diluiti in un arco temporale pluriennale la Società ENAC dovrà predisporre in accordo con il Direttore Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore e la Soprintendenza per i beni archeologici della Sardegna un cronoprogramma delle indagini e accertamenti archeologici preventivi da realizzarsi con maggiore attenzione al fine di programmarle con largo anticipo rispetto all'inizio delle opere. Il cronoprogramma dovrà essere concordato e quindi approvato dalla medesima Soprintendenza
5. Gli scavi archeologici esplorativi non dovranno effettuarsi durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche, che potrebbero causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.
6. Ai fini della valutazione del rischio archeologico, degli accertamenti preliminari e dell'assistenza in corso d'opera, tutte le opere accessorie, anche provvisorie (cave, aree di deposito temporaneo di materiali, nuova viabilità e viabilità accessoria di cantiere, zone di cantiere e quanto altro richiesto) che comportino scavi o scortichi, anche solo preparatori, dovranno essere sottoposte alle stesse procedure di abbattimento del rischio di ritrovamenti archeologici imprevisti definite per il tracciato dell'opera principale.
7. La Società ENAC dovrà predisporre con il progetto esecutivo degli interventi un cronoprogramma e un disciplinare di manutenzione e pulizia dell'area a verde e dei resti archeologici presenti nel "sito archeologico da preservare" di cui alla prescrizione n. 1. Tale cronoprogramma e disciplinare dovrà essere presentato al Direttore Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore e alla Soprintendenza per i beni archeologici della Sardegna per la sua approvazione. La Società ENAC è ritenuta responsabile dell'attuazione di tutte le misure di conservazione necessarie per il sito in oggetto e della possibilità di consentirne, nel tempo, l'accesso al personale o a incaricati del Ministero per i beni e le attività culturali. Il "Capitolato tecnico per la progettazione,







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

- realizzazione e gestione delle aree verdi" (emissione: giugno 2007) sarà di conseguenza adeguato a quanto sopra prescritto.
8. Alla Società ENAC si richiede di prevedere che nel Quadro Economico del Progetto Definitivo ed Esecutivo siano accantonate delle somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti.
  9. Il materiale di risulta proveniente dalla realizzazione della nuova aerostazione, del prolungamento della pista e della nuova variante provvisoria e definitiva in galleria della SS 125, compresi quelli di cantiere, non strettamente necessario per il reinterro e la risagomatura degli scavi medesimi, dovrà essere tempestivamente allontanato a deposito autorizzato.
  10. La morfologia dei luoghi utilizzati per le aree di cantiere dovrà essere ricondotta al suo aspetto originario contestualmente alla conclusione dei singoli cantieri. Ogni opera di sistemazione che si dovesse rendere necessaria sarà realizzata con tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica.
  11. Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto delle piante recuperate dai siti di cantiere previste nel Progetto Definitivo ed Esecutivo dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con il procedere dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto. Il "Capitolato tecnico per la progettazione, realizzazione e gestione delle aree verdi" (emissione: giugno 2007) sarà di conseguenza adeguato a quanto sopra prescritto.
  12. La Società ENAC dovrà presentare per l'approvazione prima della sua realizzazione il progetto esecutivo del tracciato definitivo della SS 125 alla Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e



Parte contemporanee e alle due Soprintendenze di settore competenti. Il suddetto progetto, sia per il tratto in galleria sotto la pista di volo che per i necessari raccordi altimetrici, dovrà garantire la piena compatibilità paesaggistica dell'opera con i valori esistenti nel territorio percorso, anche attraverso l'adozione di soluzioni architettoniche di particolare qualità estetica.

13. La Società ENAC dovrà presentare per l'approvazione il progetto esecutivo del nuovo tracciato provvisorio di "spostamento" della SS 125 completo di tutte le opere di mitigazione paesaggistica necessarie al Direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore.
14. La Società ENAC dovrà presentare per l'approvazione il progetto esecutivo della nuova viabilità di accesso all'aeroporto, ove si dovrà porre massima cura alla qualità progettuale degli interventi di mitigazione paesaggistica realizzati con opere a verde, delle "opere d'arte" (comprese le pavimentazioni e il trattamento delle superfici), del disegno e fattura delle recinzioni e delle barriere fonoassorbenti, del sistema di illuminazione, delle mitigazioni e configurazioni formali in corrispondenza dei piccoli bacini idraulici già individuati, come anche dell'assetto formale delle rotatorie nell'ambito del sedime aeroportuale. Il suddetto progetto esecutivo sarà oggetto di verifica di ottemperanza da parte del Direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore per gli interventi previsti per l'organizzazione del "Grande evento nazionale G8" a La Maddalena e, per le restanti opere, delle Soprintendenze di settore e della Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea.
15. In corso d'opera il Direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore per gli interventi previsti per l'organizzazione del "Grande evento nazionale G8" a La Maddalena e, per quanto altro di competenza, le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi del progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra il Proponente avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio





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

di tutti i lavori al Direttore Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore e alle due Soprintendenze di settore.

16. Tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate dal proponente con la redazione del Progetto Esecutivo e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte del Direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna pro tempore per gli interventi già previsti per l'organizzazione del "Grande evento nazionale G8" a La Maddalena e, per le restanti opere, delle Soprintendenze di settore e della Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee.

### **c) della Regione Sardegna:**

- A1. La società ENAC dovrà attuare un piano di recupero del Parco Fluviale del Rio Padrongianus, così come previsto nel computo metrico allegato allo Studio di Impatto Ambientale per un importo pari a circa 176.000 €. Il Piano di recupero dovrà essere concordato con l'Amministrazione Comunale di Olbia e l'Amministrazione Provinciale di Olbia-Tempio e sottoposto ad autorizzazione;
- A2. La società ENAC dovrà attuare un piano di risanamento dell'area dell'Ostello Comunale, mediante interventi di risanamento idraulico e di bonifica dell'area e recupero dei manufatti. Tale piano dovrà inoltre prevedere le eventuali opere di mitigazione acustica e visiva da effettuarsi lungo la strada di accesso alla zona aeroportuale dalla S.S. 199. Il Piano di risanamento dovrà essere concordato con l'Amministrazione Comunale di Olbia e sottoposto ad autorizzazione;
- A3. In fase di cantiere si dovranno attuare tutti gli accorgimenti, prescrizioni e modalità operative sulle macchine motrici ed operatrici tendenti a minimizzare qualsiasi componente emissiva in atmosfera; a tal proposito i mezzi di cantiere dovranno essere provvisti di sistemi di abbattimento del particolato a valle del motore; i mezzi di cantiere destinati al trasporto di materiali di risulta dalle demolizioni, terre da scavo ed inerti in genere, dovranno essere coperti con teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e resistenza allo strappo, e dovranno tenere velocità ridotta



sulle piste di esercizio; al fine di evitare la produzione di polveri di sollevamento dei cingoli o delle ruote si dovrà provvedere a bagnare in maniera opportuna le aree di transito dei mezzi; al fine di evitare spandimenti accidentali di lubrificanti o combustibili che potrebbero produrre contaminazione dei suoli, si dovrà provvedere alla manutenzione ed al rifornimento dei mezzi in aree opportunamente attrezzate. Prima dell'inizio dei lavori dovrà inoltre essere prodotto un opportuno studio di cantierizzazione, in conformità a quanto disposto dall'art. 186 - parte IV del D.Lgs 152/2006, di tutte le opere previste (ampliamento del sedime aeroportuale, modifica del tracciato stradale, demolizione di edifici esistenti) che tenga nel dovuto conto: della qualità e della quantità dei materiali di smaltimento prodotti (es. scavi, demolizioni), dei siti di approvvigionamento e smaltimento dei materiali, delle prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative.

- A4. Dovrà essere prevista una campagna di monitoraggio acustico da concordare con l'ARPAS Sardegna, con l'Amministrazione comunale di Olbia e con la Commissione Acustica Aeroportuale, che preveda l'utilizzo di almeno n.2 postazioni fisse. Si dovrà in particolare accertare che la curva LVA pari a 65 dB(A) dovuta a tutte le attività presenti nell'aeroporto non includa edifici residenziali. Qualora non dovessero essere verificate le condizioni imposte dalla normativa vigente, dovranno essere attuate adeguate misure di contenimento delle emissioni sonore, intervenendo sulle singole sorgenti emissive, sulle vie di propagazione o direttamente sui ricettori. La documentazione relativa alla suddetta campagna di rilevamento del clima acustico ed alle eventuali misure previste per la riduzione del rumore ambientale dovrà essere trasmessa all'ARPAS.
- A5. In relazione al monitoraggio acustico, dovrà essere prevista una revisione della zonizzazione acustica aeroportuale (zone A, B, C) contenente l'individuazione delle eventuali abitazioni, del numero di abitanti e delle strutture terziarie ricadenti nelle suddette zone, e che tenga conto delle



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

previsioni di espansione del redigendo nuovo Piano Urbanistico Comunale nel breve, medio e lungo termine.

- A6. Prima del completamento dei lavori della prima fase attuativa di sviluppo (2007-2011) dovrà essere concordata con l'ARPAS Sardegna una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che:
- A6.1 riguardi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM 10 e/o PM2,5), benzene e ozono;
- A6.2 interessi almeno due siti nei dintorni dell'aeroporto: uno in prossimità degli ambienti abitativi ed uno in prossimità del parco fluviale del Padrongianus;
- A6.3 ottenga serie di dati, in ciascun sito di misura, che rispettino gli obiettivi di qualità (incertezza, raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura) fissati, per le misure indicative, nell'Allegato X al D.M. 60/2 e nell'Allegato VII al D.Lgs 183/04.
- A7. Il sistema di illuminazione del sedime aeroportuale e di tutte le altre strutture di servizio ad esso connesse dovrà rispettare, laddove non vengano meno le condizioni di sicurezza e protezione, i criteri previsti dalla normativa vigente in materia nonché dalle "Linee Guida per la riduzione dell'inquinamento luminoso e relativo consumo energetico", approvate dalla Giunta della Regione Sardegna con Deliberazione n. 60/23 del 5 Novembre 2008.
- A8. Considerata la vicinanza dell'area sensibile identificabile con il sistema fluviale del Rio Padrongianus, si prescrive un piano di monitoraggio dell'ambiente idrico superficiale (es. sistema di scarico delle acque dopo trattamento) e dell'avifauna, il cui programma dovrà essere preventivamente concordato con l'ARPAS e con il Servizio della Sostenibilità ambientale e Valutazione Impatti (SAVI) dell'Assessorato Regionale della Difesa dell'Ambiente con obbligo di comunicare i risultati ai servizi competenti.
- A9. Vengano attivati ulteriori sistemi antibirdstrike per ridurre quanto più possibile i rischi di collisioni fra aeromobili e avifauna secondo le modalità previste negli interventi di mitigazione riportati nello Studio di Impatto Ambientale.



- A10. Il progetto per l'ampliamento dell'aerostazione e servizi connessi venga effettuato utilizzando criteri di sviluppo sostenibile, con particolare attenzione per il risparmio energetico e per l'utilizzo di sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili (quale il solare fotovoltaico), ed utilizzando materiali e tecniche costruttive che permettano una riduzione dei consumi, in particolar modo per i servizi di climatizzazione e riscaldamento ambientale.
- A11. Le sorgenti di rumore a terra, quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori d'aria, etc, dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie disponibili per minimizzare le emissioni acustiche in conformità al DM 01.01.04.
- A12. E' necessario che, prima dell'esecuzione dei lavori, sia prevista una calendarizzazione degli interventi, in particolare quelli limitrofi alle aree fluviali/umide, al fine di limitare i disturbi all'avifauna nidificante nei periodi compresi tra fine marzo - primi di luglio.
- A13. Preventivamente all'operazione di demolizione dell'attuale area di deposito carburanti e rifornimento, secondo modalità da concordare con l'ARPAS Sardegna, dovrà essere caratterizzato uno strato significativo della superficie interessata al fine di verificarne lo stato di compromissione e le eventuali successive modalità di bonifica.
- A14. Successivamente ai lavori di sbancamento della collina di "Sa Marinedda" siano previsti degli interventi di ingegneria naturalistica, che, tenendo conto dei principi elencati dal punto B3 al punto B9 sottoriportati, siano finalizzati al raccordo fra la perimetrazione della nuova pista di volo e il fronte di sbancamento, conferendo allo stesso un'adeguata condizione di stabilità e ed un profilo morfologico tali da consentire un più armonico reinserimento paesaggistico.
- A15. Il redigendo Piano Urbanistico Comunale del Comune di Olbia dovrà tenere in opportuna considerazione le interferenze dell'opera sulla zonizzazione urbanistica, ed in particolare:
- A15.1 dell'inserimento di un vincolo di inedificabilità su quelle aree urbanistiche (es. aree di espansione C1.63 e C1.64) per le quali risulti un livello di valutazione del rumore aeroportuale LVA > 65 dB(A);





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

A15.2 dell'inserimento di ulteriori vincoli sull'edificabilità da imporre nelle zone circostanti il sedime aeroportuale, ed in particolar modo nelle aree che ricadono lungo le direzioni di atterraggio e di decollo, in base alle raccomandazioni ICAO di compatibilità aeronautica e al Codice della Navigazione del 1942 e s.m.i., per quanto attiene gli ostacoli alla navigazione aerea;

A15.3 di soluzioni mitigative o compensative alla parziale interferenza dell'ampliamento della pista sulla fascia di rispetto cimiteriale;

**A16.** Le opere connesse alle future modifiche della Strada Statale n. 199 (es. connessione a trombetta) essendo interconnesse con tutta la riqualificazione della Sassari - Olbia dovranno essere ricomprese nella Valutazione di Impatto Ambientale di livello statale relativa alla 4 corsie Sassari-Olbia.

Inoltre, per quanto riguarda la variante al Piano di Sviluppo Aeroportuale, costituita dal "*Prolungamento pista di volo 24, nuova viabilità di accesso all'aeroporto e opere connesse* valgono le ulteriori seguenti prescrizioni:

**B1.** Per quanto riguarda le interferenze con la vegetazione, si prescrive che tutti gli alberi ad alto fusto e tutte le essenze di pregio esistenti dovranno essere conservate, consentendone l'abbattimento solo in casi di specifiche ed accertate necessità di carattere funzionale, ed in tal caso, compensando la perdita delle stesse con la piantumazione, eventualmente delocalizzata, di altre similari.

**B2.** Lo studio di cantierizzazione di cui alla precedente lettera A3 dovrà essere esteso anche ai lavori di demolizione e smaltimento del vecchio sedime stradale della S.S. 125, nonché della demolizione e smaltimento, una volta entrato in esercizio il tunnel sottopista, della viabilità perimetrale e del raccordo della pista di volo, realizzati per l'intervento intermedio di allungamento pista a 2700 m.

Inoltre, per quanto riguarda gli interventi di ingegneria naturalistica e rinaturalizzazione del fronte collinare "Sa Marinedda", del vecchio sedime stradale della S.S. 125, nonché della viabilità perimetrale e del raccordo della pista di volo, realizzati per l'intervento intermedio di allungamento pista a 2700 m, si prescrive che:



- B3.** Prima della scelta delle specie da impiegare per gli interventi di recupero ambientale, sia erbacee che arbustive/arboree, è necessario che siano eseguiti dei rilievi specifici relativi a :
- a) fascia di vegetazione in cui è inserito il versante che si determinerà a seguito dello sbancamento;
  - b) flora spontanea che si presenta nei pressi dell'intervento;
  - c) principali associazioni vegetali presenti nelle aree limitrofe (indagine fitosociologica);
  - d) nuove condizioni di substrato e di esposizione luminosa che si determineranno a seguito dello sbancamento.
- B4.** Il recupero morfologico dovrà prevedere il raccordo del profilo del terreno dell'area di sbancamento con le aree contermini, conferendo al sito una adeguata condizione di stabilità tale da consentire un più armonico reinserimento paesaggistico. La stessa configurazione finale dovrà essere funzionale e adeguata a garantire il corretto drenaggio delle acque superficiali verso i compluvi naturali limitrofi all'area.
- B5.** Al fine di completare l'arricchimento del letto di semina in sostanza organica ed elementi nutritivi, dovranno essere utilizzati esclusivamente fertilizzanti organici e compost conformi ai dettami della L. 748/84 e successive modifiche e integrazioni.
- B6.** Al fine di aumentare il grado di riqualificazione ambientale e di biodiversità vegetale, in fase di recupero si dovranno evitare le piantumazioni di specie arboree, arbustive od erbacee monospecifiche o la netta prevalenza di una delle specie impiegate; è invece da favorire l'uso di più specie autoctone, arboree, arbustive ed erbacee. La disposizione delle specie vegetali dovrà essere mista, alternata ed irregolare, il più possibile coerente con le associazioni vegetali potenziali del sito.
- B7.** Per almeno due anni dall'impianto del materiale vegetale vivo, e comunque sino al completo affrancamento delle piantine e delle erbe introdotte artificialmente, si dovrà provvedere alle necessarie cure colturali, alle irrigazioni periodiche e di soccorso e, qualora si riscontrasse uno scarso attecchimento, agli interventi di infittimento delle superfici inerbite e di risarcimento delle fallanze tra le specie arboree e arbustive.





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

- B8. Perimetralmente all'area oggetto degli interventi di inerbimento e piantagione, dovrà essere realizzata una idonea recinzione per la salvaguardia delle opere dalle attività di pascolamento.
- B9. Le attività di inerbimento e piantagione del sito dovranno essere dirette da personale esperto in materie agronomiche e forestali ed effettuate in accordo con il Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale del Corpo Forestale e V.A..
- B10. Per le acque meteoriche raccolte dalle superfici pavimentate della pista e area di sedime aeroportuale, siano previsti gli stessi interventi di trattamento descritti nello Studio di Impatto Ambientale (impianto di trattamento con sedimentatore - vasca di acque di prima pioggia e disoleatore) evitando pertanto lo scarico delle stesse direttamente sul rio Padrongianus.

Le prescrizioni elencate alla lettera a) saranno sottoposte alla verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, quelle di cui alla lettera b) e lettera c) saranno demandate alla competenza rispettivamente del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Sardegna.

Il presente provvedimento sarà comunicato all'ENAC, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture ed alla Regione Sardegna, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Il proponente trasmetterà al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

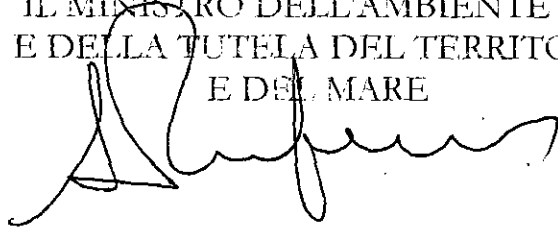


Il presente decreto è reso disponibile, unitamente ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., della Regione Sardegna e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla pubblicazione dell'avviso in Gazzetta Ufficiale.

Roma li

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



IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

