

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ED ECONOMICA DEL

“COLLEGAMENTO FERROVIARIO OLBIA AEROPORTO”

(CUP: J31B21002470001)

DETERMINAZIONE CONCLUSIVA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI

Il Responsabile della Direzione Investimenti Area Campania, Sardegna e Adriatica

Il Presidente della Conferenza di Servizi

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 e, in particolare, l'art. 14-*bis*;

VISTO il T.U. in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i. e, in particolare, gli artt. 10 e 12;

VISTO il D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 “*Codice dei beni culturali e del paesaggio*” e s.m.i. e, in particolare, l'art. 146;

VISTO il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. e, in particolare, gli artt. 23 e ss.;

VISTO l'art. 53-*bis* del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 e s.m.i. (DL 77/2021) che, “*al fine di ridurre, in attuazione delle previsioni del PNRR, i tempi di realizzazione degli interventi relativi alle infrastrutture ferroviarie, (...), ivi compresi gli interventi finanziati con risorse diverse da quelle previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea*”, introduce una disciplina acceleratoria e semplificata per l'approvazione dei progetti di infrastrutture ferroviarie;

VISTE le modifiche apportate all'art. 53-*bis* del DL 77/2021 dal decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito con modificazioni dalla L. 21 aprile 2023, n. 41 e s.m.i. (DL 13/2023) e visto, in particolare, l'art. 48, commi 5, 5-*bis*, 5-*ter*, 5-*quater* e 5-*quinqies*;

VISTO che l'intervento in oggetto è cofinanziato con risorse afferenti al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito PNRR);

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





VISTO l'art. 29 del DL 77/2021, come modificato dal DL 13/2023, che al comma 2 prevede che *“la Soprintendenza speciale esercita le funzioni di tutela dei beni culturali e paesaggistici nei casi in cui tali beni siano interessati dagli interventi previsti dal PNRR, adottando il relativo provvedimento finale in sostituzione delle Soprintendenze archeologia, belle arti e paesaggio, avvalendosi di queste ultime per l'attività istruttoria.”*;

VISTO il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito, con modificazioni, nella legge 14 giugno 2019, n. 55 s.m.i., (DL 32/1019) e, in particolare, l'art. 4 comma 1 che prevede l'individuazione, mediante decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale e la contestuale nomina di Commissari straordinari per la realizzazione degli interventi medesimi;

VISTO il D.P.C.M. del 9 maggio – registrato dalla Corte dei Conti in data 17 maggio 2022 e notificato con nota prot. 26026 del 26 luglio 2022 a firma del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - con il quale è stato individuato nell'allegato 1 al medesimo decreto, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del DL 32/2019, tra gli altri, l'intervento del *“Collegamento ferroviario Olbia Aeroporto”*;

VISTO l'art. 2 del sopra citato D.P.C.M., con il quale l'Ing. Roberto Pagone, già Dirigente di RFI S.p.A., è stato nominato Commissario straordinario per l'intervento in epigrafe;

VISTA l'Ordinanza n. 3 dell'8 novembre 2022, con la quale il Commissario ha approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per l'intervento *“Collegamento ferroviario Olbia Aeroporto”*;

VISTA l'Ordinanza n. 4 del 4/2/2023, con la quale il Commissario Straordinario ha autorizzato RFI S.p.A. a dare avvio alla procedura per l'approvazione del progetto in oggetto ai sensi dell'art. 53-*bis* del DL 77/2021;

VISTA la Deliberazione di Giunta Regionale della Regione Autonoma di Sardegna (RAS) n. 5/48 del 29 gennaio 2019, in particolare il capoverso 3.4 *“Varianti agli strumenti urbanistici derivanti da atti diversi”*;



VISTO il Contratto di Programma RFI-MIT 2022-2026, Parte Investimenti, nel quale figura l'intervento "*Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia*", nella "*Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici*", sub-tabella "*A08- Programma aeroporti - Accessibilità su ferro*", alla riga P249, con costo e risorse pari a 183 Mln€ a valere per 170 Mln€ su risorse PNRR;

VISTO l'art. 26, comma 7, del DL 50/2022, convertito con modificazioni dalla L. 91/2022, che istituisce il "*Fondo per l'avvio di opere indifferibili*", per fronteggiare i maggiori costi derivanti dall'aumento del costo dei materiali da costruzione e dell'energia;

VISTO il Decreto del Ministero dell'economia e delle Finanze, n. 187 del 11/08/2023, che, all'art. 1, approva gli allegati 1, 2, 3 e 4 contenenti l'elenco degli interventi per i quali si procede all'assegnazione delle risorse del Fondo per l'avvio delle opere indifferibili: nell'allegato 1 è riportato l'intervento con il codice CUP: J31B21002470001;

VISTA la Disposizione Organizzativa n. 375/AD del 19/12/2022, con la quale la responsabilità della Direzione Investimenti Area Campania, Sardegna e Adriatica di RFI è stata attribuita a Ciro Napoli, che ha assunto l'incarico di Presidente della Conferenza di Servizi indetta per l'approvazione del progetto in argomento (Procura repertorio n. 87111, rilasciata con atto a Rogito del Notaio n. 25292 in data 30/12/2022, registrato all'Agenzia dell'Entrate, Ufficio di Roma 1, in data 30/12/2022 con rep. 39620 serie 1T);

PREMESSO CHE

- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.NE\A0011\P\2023\139 del 3/2/2023, RFI ha trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) il PFTE dell'intervento, per l'espressione del parere di cui all'art. 215 del D.Lgs. n. 50/2016, ai sensi dell'art. 1, comma 7 del DL 32/2019;
- con nota prot. U.0006759 del 29/5/2023, il CSLLPP – *Terza Sezione* ha trasmesso a RFI il parere di competenza assunto nell'Adunanza del 24/5/2023;
- con PEC del 30/1/2023, ai fini di valutare la compatibilità dell'intervento con la normativa in materia di ostacoli e pericoli per la navigazione aerea, RFI S.p.A. ha provveduto ad avviare, sul sito dell'ENAV, la procedura descritta nel Protocollo Tecnico, alla sezione "*Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea*", inviando la documentazione necessaria e attivando, contestualmente, analoga procedura con ENAC.
- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.NE\A0011\P\2023\159 del 10 febbraio 2023, RFI ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)



istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi degli artt. 23 e ss. D.Lgs.152/2006, comprensiva della Valutazione di incidenza (VIncA) di I Livello ai sensi del DPR 357/1997, del Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi del DPR 120/2017 e della richiesta di rilascio della Autorizzazione Paesaggistica di cui all'art. 146 del D. Lgs 42/2004 e s.m.i. così come previsto dall'ex art. 25 comma 2-*quinqes* del D. Lgs 152/2006. L'istanza è stata dichiarata procedibile con nota prot. 28222 del 27/2/2023;

- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA\A0011\P\2023\135 del 16/2/2023, RFI ha convocato la Conferenza di Servizi (CdS) di cui all'art. 14-*bis* della L. 241/1990 e s.m.i., ai sensi del combinato disposto degli artt. 53-*bis*, comma 1 e 48, comma 5 del DL 77/2021;
- in data 27 febbraio 2023, RFI S.p.A ha provveduto, ai sensi dell'art. 14, comma 5, della L. 241/1990 e s.m.i., in conformità a quanto stabilito dall'art. 53-*bis* del DL 77/2021, a comunicare ai soggetti interessati l'avvio del procedimento di conferenza di servizi, del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dalla realizzazione delle opere e di quello volto alla dichiarazione di pubblica utilità delle stesse, mediante avviso pubblicato sul quotidiano a diffusione nazionale "Il Corriere della Sera" e su quello a diffusione locale "l'Unione Sarda";
- gli esiti della pubblicizzazione del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità delle opere sono contenuti nella Relazione istruttoria del 20 aprile 2023, cod RR09 00 E 43 IS AQ.00.0 0 001 A, redatta da Italferr S.p.A., nella quale si dà atto che sono pervenute n. 5 osservazioni da parte dei proprietari o di altri interessati, le quali sono state opportunamente istruite e controdedotte in apposito prospetto allegato alla Relazione di cui sopra;

PREMESSO, INOLTRE, CHE

relativamente agli aspetti della tutela archeologica

- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DIS.NE\A0011\P\2022\457 del 2/11/2022, RFI S.p.A. ha trasmesso alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Sassari e Nuoro (SABAP SS e NU), alla Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (SS PNRR) e alla Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio II Scavi e Tutela del Patrimonio Archeologico, lo studio archeologico ai fini della valutazione di assoggettabilità alla



verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'allora vigente art. 25, comma 3 del D.Lgs. 50/2016 (oggi abrogato dal D.Lgs. 36/2023);

- con nota prot. 1471 del 30/01/2023, la SABAP SS e NU ha disposto l'avvio della verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25, commi 3 e 8 del D.Lgs. 50/2016, in funzione dell'alto rischio archeologico rilevato nei luoghi interessati dal progetto in esame;
- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.NE\A0011\P\2023\339 del 28/3/2023, RFI ha trasmesso alla SABAP SS e NU, alla SS PNRR e alla Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio II Scavi e Tutela del Patrimonio Archeologico, il progetto d'indagine archeologica redatto in conformità a quanto previsto dal par. 6 punti 2 e 3 dell'Allegato 1 alle Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico approvate con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 febbraio 2022;
- con nota prot. 6787 del 9/5/2023 – richiamata nel parere reso in ambito VIA dalla SS-PNRR (prot. 8074-P del 17/5/2023 - la SABAP SS e NU ha ribadito quanto espresso con nota prot. 1471 del 30/01/2023, ha comunicato il proprio parere favorevole “*in attesa degli esiti delle indagini concordate e descritte*” nella nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.NE\A0011\P\2023\339 del 28/3/2023;
- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.SR\A0011\P\2023\110 del 19/7/2023, RFI ha trasmesso la documentazione tecnico-scientifica relativa alle indagini archeologiche non invasive eseguite in conformità con quanto previsto dal paragrafo 6.4.1 dell'Allegato 1 delle nuove Linee Guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico, per l'acquisizione del parere di competenza;
- con nota prot. 11790 del 4/8/2023, la SABAP SS e NU ha comunicato “*si ritiene necessario attivare la procedura di cui all'art. 1, c. 7 e ss. dell'All. I.8 del D.lgs 36/2023 per le aree definite nella VPLA a rischio alto e medio e si comunica sin da ora che, vista la densità di monumenti archeologici nel territorio in esame, all'esito della procedura dovrà essere prevista la sorveglianza archeologica in corso d'opera per i restanti tratti di progetto, [...]*”;
- con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.SAR\A0011\P\2023\25 del 29/05/2023, RFI ha trasmesso alla SABAP SS e NU e alla Soprintendenza Speciale per il PNRR la proposta di accordo ai sensi dell'art. 25, c. 14 del D. Lgs.50/2016.

relativamente agli aspetti della tutela ambientale e paesaggistica:



- RFI, con la sopra menzionata istanza del 10 febbraio 2023 (prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.NE\A0011\P\2023\159) di avvio della VIA, ha chiesto anche il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004 nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, come previsto dall'art. 25-*quinquies* del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., ai sensi del quale *“Il concerto del competente direttore generale del Ministero della cultura comprende l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica”*;
- con nota prot. 28222 del 27/2/2023, il MASE ha dichiarato procedibile l'istanza di VIA, assegnando l'ID 9519;
- con parere n. 152 del 28/4/2023, prot. CTVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005631 del 15/5/2023, la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC ha espresso parere favorevole relativamente alla compatibilità ambientale delle opere, subordinato al rispetto di n. 10 condizioni ambientali;
- con nota prot. 8074 del 17/5/2023, la SS PNRR, esaminato il parere endo-procedimentale favorevole della SABAP SS e NU (prot. 6787 del 9/5/2023), ha espresso *“parere tecnico istruttorio favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale del Progetto di Fattibilità tecnico-economica “Collegamento ferroviario Olbia Aeroporto” (CUP: J31B21002470001), ubicato nel Comune di Olbia (SS) nel rispetto delle seguenti condizioni ambientali dal n. 1 al n. 9 [...]”* senza rilasciare l'autorizzazione paesaggistica. In particolare, la condizione n. 1 del parere sopra richiamato prevede che *“Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai fini dell'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. n. 42 del 2004, deve provvedere a dare adeguato riscontro alle richieste formulate dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro con il parere endoprocedimentale prot. n. 6787 del 09/05/2023, paragrafo Allegato A-BAP — 2. Verifica della documentazione (Allegato n. 3).”*
- conseguentemente, in recepimento della sopra richiamata condizione, il Commissario straordinario, Ing. Roberto Pagone, con Ordinanza n. 5 del 19 giugno 2023, ha dato avvio all'iter volto al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del combinato disposto dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 4, comma 2, del DL 32/2019; il 20/6/2023, con nota prot. 61, il Referente di Progetto di RFI ha trasmesso la documentazione progettuale definita dal DPCM 12 dicembre 2005, alla RAS – Assessorato degli enti locali, finanza e paesaggistica – Direzione Generale della Pianificazione Urbanistica Territoriale e della Vigilanza, alla SS PNRR e per conoscenza



alla SABAP SSS e NU per l'espressione delle determinazioni di competenza in materia paesaggistica;

- con nota prot. 35536 del 25/7/2023, la RAS – Assessorato degli enti locali, finanza e paesaggistica – Direzione Generale della Pianificazione Urbanistica Territoriale e della Vigilanza ha trasmesso alla SS PNRR la relazione tecnico illustrativa prevista dal comma 7 dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, predisposta per gli interventi in oggetto, al fine di acquisire il prescritto parere di cui al comma 8 del medesimo articolo 146;
 - con nota prot. CS. 30\2023 del 6/9/2023, il Commissario straordinario ha sollecitato gli Uffici competenti del MiC (SS PNRR e SABAP SS e NU) a rilasciare i pareri nell'ambito dell'iter per l'autorizzazione paesaggistica;
 - con nota prot. 20298 del 13/9/2023, la SS PNRR, acquisito il parere endo-procedimentale prot. 13402 del 13/9/2023 della SABAP SS e NU, ha espresso parere favorevole al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica per la realizzazione delle opere subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni vincolanti:
 - *“che si limitino a quanto strettamente necessario i tratti di muri a secco da rimuovere e che si mettano in sicurezza le parti restanti, assicurandone o ripristinandone la stabilità nel rispetto delle tecniche tradizionali, operando un consequenziale intervento compensativo tramite la messa in sicurezza e ripristino della stabilità per una eguale porzione di muri a secco, presenti nella medesima area, rispetto a quelli qui rimossi;*
 - *l'individuazione delle porzioni di muri a secco oggetto di intervento compensativo saranno individuati da RFI S.p.A., nella fase del corso d'opera, in accordo con la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente, attuando gli stessi interventi entro la fine dei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario previsto.”*
 - con nota prot. 44607 del 25/9/2023, la RAS – Assessorato degli enti locali, finanza e paesaggistica – Direzione Generale della Pianificazione Urbanistica Territoriale e della Vigilanza ha trasmesso la Determinazione n. 1311, con cui “[...] PRESO ATTO del PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI VINCOLANTI espresso dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con nota prot. N. 0020298-P del 13/09/2023 [...] DETERMINA
- Art. 1. Si autorizza, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e dell'art. 4, comma 2, del DL 32/2019 convertito, con modificazioni, nella L 55/2019, la SOCIETÀ RFI S.P.A. RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE, alla realizzazione dell'intervento “Collegamento ferroviario Olbia - Aeroporto (CUP J31B21002470001)” nel Comune di OLBIA”, così come descritto negli elaborati progettuali messi a disposizione*



dalla SOCIETÀ RFI S.P.A. RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE - Vice Direzione Generale Network Management Infrastrutture Direzione Investimenti Direzione Investimenti Area Campania, Sardegna e Adriatica - Progetti Sardegna nel link indicato nella nota UA RFI-NEMI.DIN.DICSA.SAR\A0011P20230000061 del 20/06/2023, acquisita agli atti di questo Servizio in data 21/06/2023 al prot. 30055;

Art. 2. La presente autorizzazione:

- costituisce atto autonomo e presupposto del permesso di costruire o degli altri titoli legittimanti l'intervento edilizio;

- per effetto dell'art. 51, comma 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale", convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è efficace per un periodo di dieci anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del decennio di efficacia dell'autorizzazione possono essere conclusi entro, e non oltre, l'anno successivo la scadenza del decennio medesimo;

- viene contestualmente trasmessa alle Soprintendenze ed agli enti pubblici territoriali interessati, ai sensi dell'art. 146, comma 11, del D.Lgs. n. 42/2004.

[...];

CONSIDERATO CHE

Nell'ambito della Conferenza di Servizi convocata il 16 febbraio 2023, sono pervenuti i sottoelencati pareri o note delle Amministrazioni e degli Enti interessati dal procedimento:

Amministrazioni statali, Regione, Comuni e Consorzi:

- il **Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica** (MASE) ha trasmesso il Decreto n. 377 del 3 agosto 2023, adottato di concerto con il Ministero della Cultura (Decreto MASE-MiC), con cui, acquisiti il parere della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 152 del 28 aprile 2023 e il parere del Ministero della Cultura - Soprintendenza speciale per il PNRR prot. MIC_SS-PNRR-8074 del 17 maggio 2023, ha decretato

Articolo 1

Giudizio di compatibilità ambientale

1. È espresso **giudizio positivo sulla compatibilità ambientale** del progetto di fattibilità tecnico ed economica "Collegamento ferroviario Olbia aeroporto (CUP: J31B21002470001)" parere favorevole circa l'assenza di incidenza negativa e significativa sul sito Natura 2000 a seguito



- della Valutazione di incidenza di livello I (Screening) senza necessità di procedere alla successiva fase di studio, e verificata la conformità del Piano di utilizzo, ai sensi dell'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, nel rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli nn. 2 e 3.
2. Il presente provvedimento non comprende l'autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo n. 42 del 2004, così come previsto all'articolo 25 comma 2-quinquies del decreto legislativo n. 152 del 2006, pertanto la Società proponente dovrà provvedere all'acquisizione del predetto titolo a seguito dell'ottemperanza alla condizione ambientale n. 1 prevista in fase precedente alla progettazione esecutiva indicata nel parere del Ministero della cultura, di cui alla nota della Soprintendenza speciale per il PNRR prot. MIC_SS-PNRR-8074 del 17 maggio 2023.
 3. *Ai sensi dell'articolo 25, comma 5, del decreto legislativo n. 152 del 2006 e dell'articolo 51, comma 2, del decreto legge n. 76 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 120 del 2020, la durata dell'efficacia del presente decreto è di dieci anni, decorrenti dalla data della sua pubblicazione sul portale per le Valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, trascorsi i quali, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione di impatto ambientale dovrà essere reiterata”;*

Articolo 2

Condizioni ambientali della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC

1. *Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 152 del 28 aprile 2023. Il Proponente presenta l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.*
2. *In ordine al Piano di utilizzo, il proponente dovrà trasmettere al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, nei termini previsti dalla legge, l'aggiornamento del Piano di utilizzo, ai sensi dell'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica n. 120/2017, secondo quanto richiesto dalla condizione ambientale n. 9 del citato parere n. 152 del 28 aprile 2023.*

Articolo 3

Condizioni ambientali del Ministero della cultura

1. *Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere del Ministero della cultura di cui alla nota della Soprintendenza speciale per il PNRR prot. MIC_SS-PNRR-8074 del 17 maggio 2023. Il Proponente dovrà presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.*

[...];



- la RAS, **Assessorato degli enti locali, finanze e urbanistica - Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia**, con nota prot. 11636 del 7/3/2023, ha evidenziato che l'intervento è in variante agli strumenti urbanistici del comune di Olbia e ha contestualmente comunicato che *"Ai fini dell'applicazione della previsione dell'articolo 53-bis del decreto legge n. 77/2021 [...] si ritiene che la variante non trovi ostacoli nella normativa e pianificazione sovraordinata. Infatti, le aree in cui è previsto il passaggio del tracciato ferroviario, fatte salve le puntuali determinazioni di ogni Ente chiamato ad esprimersi per gli aspetti propri di competenza, non presentano vincoli di natura sovraordinata e/o caratteristiche urbanistiche, ambientali e paesaggistiche tali da non consentire il passaggio del collegamento ferroviario in progetto [...]".* Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA\A0011\P\2023\731 del 4/8/2023, RFI ha richiesto alla suddetta Direzione della RAS *"di integrare la suddetta nota chiarendo che con la stessa, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 56 del DPR n. 348/1979, si esprime parere favorevole ai fini all'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'intervento e confermando che, in base a quanto stabilito dalla Deliberazione di Giunta Regionale 5/48 del 29 gennaio 2019, ai fini della validità dei provvedimenti assunti in CdS, la DG Pianificazione Urbanistica Territoriale della Vigilanza Edilizia sia l'organo della Regione competente ad esprimersi per i profili urbanistici, nei casi in cui l'approvazione di un progetto della parte della conferenza medesima, comporti variante agli strumenti urbanistici"*. Conseguentemente, con nota prot. 38622 del 10/8/2023, la RAS - Direzione Generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia - ha comunicato *"si conferma il parere positivo rilasciato in merito alla variante urbanistica propedeutica alla realizzazione dell'intervento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 56 del DPR n. 348/1979 in merito all'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'intervento"*;
- il **Ministero della Difesa, MOTRA**, con nota prot. M_D A0AD369 REG2023 0020375 del 23/2/2023, ha comunicato che *"ai sensi di quanto previsto dall'art. 334 del D.Lgs. n. 66/2010, il parere in merito al progetto (...) verrà emesso dal Comando Militare Esercito Sardegna (...) tenendo informato lo scrivente."* Con nota prot. M_D AD06E81 REG2023 0003856 del 21/2/2023, il Comando Militare Esercito "Sardegna" ha richiesto di inviare la documentazione di progetto anche al Comando 3^a Regione Aerea / Comando Scuole A.M. di Bari e al Comando Marittimo Autonomo Ovest di Cagliari per l'emissione dei pareri di competenza. A valle dell'endoprocedimento, con nota prot. M_D AD06E81 REG2023 0008623 del 17/4/2023, il Comando Militare Esercito "Sardegna", ha espresso parere favorevole.



Con nota prot. M_D A0AD369 REG2023 0047476 del 9/5/2023, il MOTRA ha conseguentemente espresso il proprio **NULLA CONTRO** "alla realizzazione dell'intervento, a condizione che nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera, siano rispettati i seguenti vincoli e prescrizioni:

- venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del Decreto Legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate dal competente Reparto Infrastrutture (Ufficio B.C.M. del 10° Reparto Infrastrutture in Napoli) previa istanza della ditta proponente (corredata dei relativi allegati e redatta secondo il modello GEN-BST-001 reperibile unitamente all'elenco delle ditte specializzate BCM abilitate dal Ministero della Difesa al link: http://www.difesa.it/SGD-DNA/Staff/DT/GENIODIFE/Pagine/bonifica_ordigni.aspx). Una copia del Verbale di Costatazione, rilasciato dal predetto Reparto, dovrà essere inviata anche al Comando Militare Territoriale competente;
 - siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV;
 - sia garantito il transito dei mezzi/sistemi d'arma in dotazione alle Forze Armate marcianti in maniera autonoma ovvero caricati sui c.d. "complessi traino" ovvero, in caso di sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri, sia osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990;
 - sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare."
- il **Comune di Olbia - Settore tecnico**, con nota prot. 30546 del 9/3/2023, ha richiesto "A riscontro della richiesta dell'Autorità di Bacino, [cfr. nota prot. 2293 del 3/3/2023, di cui si dirà infra] inerente la dichiarazione di cui all'allegato 2 della Circolare 1/2019 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino con l'inquadramento in una delle tipologie ammissibili nella corrispondente classe di pericolosità, si specifica che nello Studio di compatibilità idraulica del progetto non è stato possibile riscontrare l'individuazione della fattispecie di ammissibilità delle Norme di Attuazione del PAI delle opere previste. Si chiede pertanto di integrare lo studio di compatibilità con queste informazioni. [...]". Con nota prot. RFI-



NEMI.DIN.DICSA.SAR\A0011\P\2023\23 del 29/5/2023, RFI ha inoltrato la documentazione richiesta. Con successiva nota prot. 68319 del 8/6/2023, il settore tecnico del comune di Olbia *“in riferimento alla nota ADIS acquisita al Prot. Gen. N. 20451 del 16/02/2023 ed alla comunicazione di RFI acquisita al Prot. Gen. N. 64130 del 29/05/2023”* ha trasmesso *“l’Allegato 2 della Circolare 1/2019 del Comitato Istituzionale dell’Autorità di Bacino”* nel quale è riportato quanto segue:

“Questa Amministrazione dichiara, dopo le verifiche del caso, che per l’intervento proposto di cui all’oggetto sussiste:

- l’inclusione nelle aree a pericolosità “IDRAULICA” di classe: Hi4

- l’inclusione nelle aree a pericolosità “GEOMORFOLOGICA” di classe: Hg2 -

l’ammissibilità ai sensi dell’art. 27 comma 3 lett. e) g) e dell’art. 28 comma 8 con le prescrizioni e i contenuti del PAI;

- l’inclusione del sito d’intervento nel centro urbano, così come individuato da questa Amministrazione Comunale ai sensi della normativa nazionale o regionale vigente (da non marcare nel caso di intervento esterno al centro edificato).

Si specifica che ad oggi non sussiste la conformità urbanistica e che la stessa potrà essere ottenuta a seguito di adozione della variante allo strumento urbanistico da parte del Consiglio Comunale successivamente all’approvazione del progetto da parte dell’Autorità competente.”. Tuttavia, il Comune di Olbia non ha trasmesso agli atti della CdS la delibera di consiglio comunale;

- **l’Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Regione Sardegna (ADIS)**, con nota prot. 2293 del 3/3/2023, ha richiesto la trasmissione di integrazioni documentali. Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.SAR\A001\P\2023\24 del 29/5/2023, RFI ha riscontrato la suddetta richiesta ed ha contestualmente richiesto la trasmissione della Relazione Idrologica aggiornata e del quadro delle portate da assumere nella progettazione delle opere interferenti con il bacino idrografico nel comune di Olbia. Con nota prot. 5836 del 5/6/2023, l’ADIS ha trasmesso la documentazione richiesta da RFI. Con successiva nota prot. 7571 del 13/7/2023, l’ADIS ha comunicato *“fin da ora un generale positivo parere di condivisione, ai fini del P.A.I., delle finalità del progetto e delle soluzioni tecniche adottate specificando, altresì, che per le valutazioni di competenza della Direzione generale ADIS in termini di approvazione dello SCI a condizione che venga integrata la relazione con una sintesi dei possibili effetti idraulici conseguenti alla realizzazione delle opere di inalveazione/arginature del rio Paule Longa nei riguardi del canale tombato Bandinu che raccoglie i deflussi del rio Paule Longa*



medesimo atteso che, di tali possibili effetti, non si trova riscontro nelle relazioni consegnate. Si chiede inoltre di trasmettere via PEC gli elaborati di interesse, ai fini del P.A.I., firmati digitalmente da un ingegnere esperto nel settore idraulico e da un geologo, ciascuno per quanto di competenza, con evidenza degli estremi di appartenenza ai rispettivi albi professionali, almeno quelli di cui al seguente elenco [...]". Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.SAR\A0011\P\2023\128 del 4/8/2023, RFI ha riscontrato le osservazioni avanzate dall'ADIS e sollecitato la stessa all'emissione del parere definitivo. A valle dei riscontri tecnici forniti da RFI, l'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Regione Sardegna, con nota prot. 9905 del 22/9/2023, ha comunicato "*ai fini della presente conferenza dei servizi e a seguito della ricezione della citata nota integrativa, **si conferma il precedente parere di generale condivisione degli obbiettivi del progetto, dando atto che non si ravvisano motivi ostativi alla prosecuzione del presente iter.***"

Resta inteso che alle indicazioni sopra richiamate occorrerà ottemperare nelle successive fasi della progettazione che dovrà essere sviluppata in piena conformità alle prescrizioni tecniche contenute nelle N. A. del P.A.I. e altra normativa di settore e che lo studio di compatibilità dovrà avere i contenuti previsti dalle Norme di Attuazione (N.A.) del P.A.I. in cui si darà evidenza del rispetto di tutte prescrizioni di cui alle citate N.A. del P.A.I. oltre che delle altre norme di settore (Norme Tecniche per le Costruzioni, R.D. 523/1904, ecc.).";

- il **Consorzio di Bonifica della Gallura**, con nota prot. 872/2023 del 27/3/2023, ha comunicato "*a seguito della disamina della stessa documentazione e in particolare dalla lettura dell'Analisi Multicriteria per il progetto di fattibilità tecnico economica "Collegamento Olbia aeroporto", risulterebbe la proposta progettuale "Alternativa 2" (o la sua Alternativa 4 Senza la Fermata Ospedale), quale soluzione progettuale preferibile rispetto alle 3 soluzioni progettuali sostanzialmente esaminate. Pertanto nel caso in cui la soluzione progettuale "Alternativa 2" risultasse quella definitiva, si comunica che la stessa non interferisce con le infrastrutture irrigue regionali gestite dal Consorzio di Bonifica della Gallura. Si anticipa che tra le n. 3 alternative progettuali rappresentateci, la soluzione "Alternativa 1" contrariamente andrebbe ad interferire con le infrastrutture gestite dal Consorzio e in tal caso dovranno essere risolte, in ossequio a quanto disposto con il Decreto del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 4 aprile 2014, le relative interferenze tra tale soluzione progettuale e le ns. condotte in pressione convoglianti la risorsa irrigua.*" Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.SAR\A0011\P\2023\119 del 1/8/2023, RFI ha comunicato che la soluzione progettuale oggetto della CdS è l'alternativa n. 4. "*Tanto chiarito, si prende,*



pertanto, atto dell'assenza di interferenze tra il progetto in argomento e le infrastrutture gestite da codesto spettabile Ente";

- **l'ENAC S.p.A.**, con nota prot. 71525-P del 5/6/2023, ha trasmesso il proprio parere all'interno della CdS per l'approvazione del progetto. In particolare, ha evidenziato:

1. *Coerenza dell'intervento con la pianificazione aeroportuale*

[...] Si allega pertanto la tavola TAV. 6 PGZ-REV5 – SISTEMI FUNZIONALI E DESTINAZIONI D'USO – ZONING in cui è riportata la perimetrazione del PSA approvato. Dalla stessa risulta che il tracciato della ferrovia interessa anche alcune aree del PSA al momento non annesse al sedime aeroportuale, su cui comunque vale quanto comunicato con la presente. Si rappresenta che ai sensi dell'art. 702 del Codice della Navigazione l'approvazione dei progetti per la parte ricadente sul sedime aeroportuale è di competenza dell'ENAC pertanto sarà necessario sottoporre la progettazione in parola alla competente Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti per il tramite del Gestore Aeroportuale.

2. *Aspetti demaniali*

[...] Al fine dell'uso di tali beni demaniali sarà necessario stipulare un'apposita Convenzione ENAC/RFI/ GEASAR che disciplini tale utilizzo. Si comunica inoltre che prima dell'inizio dei lavori sarà cura di ENAC/GEASAR consegnare provvisoriamente a codesta Società le aree interessate dagli interventi previo apposito verbale da sottoscrivere congiuntamente con congruo anticipo.

3. *Valutazione Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea*

[...] sarà necessario sottoporre l'opera alla procedura "Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea" presso i competenti uffici ENAC (cfr Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea (enac.gov.it)).

Si rappresenta infine che le installazioni pubblicitarie sul sedime demaniale sono soggette a preventiva approvazione da parte dell'ENAC, prerogativa oggi riconosciuta in capo al gestore aeroportuale in qualità di soggetto affidatario della concessione di gestione dell'aeroporto. "

Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.SAR\A0011\P\2023\120 del 1/8/2023, RFI ha riscontrato a quanto richiesto dall'ENAC, e in particolare: con riferimento al punto 1. "si segnala che la suddetta Direzione [cfr. Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti per il tramite del Gestore Aeroportuale] è stata già coinvolta dal gestore aeroportuale con nota prot. 137 del 1/6/2023, per le determinazioni di competenza"; con riferimento al punto 2. "Si prende atto di quanto evidenziato, rappresentando che, come indicato, si provvederà a stipulare con codesto Ente e il gestore aeroportuale la convenzione necessaria all'utilizzo delle aree"; con riferimento al punto 3.



“si rappresenta che la scrivente ha provveduto ad avviare la procedura richiesta (si vedano le istanze presentate sul Portale ENAV in data 26 gennaio 2023...), dandone avviso ad ENAC con PEC del 30 gennaio 2023”.

A valle dei chiarimenti, la società ENAC, sentita ENAV, ha emesso il proprio nulla osta di competenza;

la **GEASAR S.p.A.**, con nota prot. 137 del 1/6/2023, ha trasmesso le proprie determinazioni di competenza, di seguito riportate:

- 1. Si precisa, innanzitutto, che quanto di seguito indicato deve intendersi valido per tutte le aree comprese nel PSA - Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato da ENAC con nota 0064117/DIRGEN/API del 2/10/2006, già trasmesso a RFI e ITALFERR a seguito delle riunioni che hanno preceduto la convocazione della Cds in oggetto; si allega comunque la tavola TAV.6 PGZ-REV5 – SISTEMI FUNZIONALI E DESTINAZIONI D'USO – ZONING in cui è riportata la perimetrazione del PSA approvato. Dalla stessa risulta che il tracciato della ferrovia interessa anche aree del PSA al momento non annesse al sedime aeroportuale;*
- 2. Tutte le aree del PSA interessate dai lavori, in cui non sono presenti opere che “occupano” la quota terreno, quali p.es. quelle sottostanti il viadotto ferroviario, dovranno rimanere nella piena disponibilità del gestore dell'aeroporto, che potrà utilizzarle anche per viabilità e parcheggi;*
- 3. Tutto il tracciato all'interno del PSA dovrà essere realizzato in viadotto sopraelevato con unica eccezione per lo scatolare avente lunghezza pari a ca. 85 m, situato in prossimità del tratto finale per consentire il posizionamento degli scambi ferroviari; su detto scatolare dovranno essere realizzate delle aperture che consentano, per quanto tecnicamente possibile, attraversamenti carrabili;*
- 4. L'area di parcheggio prevista prospiciente il locale tecnico da realizzare all'interno dello scatolare precedentemente indicato dovrà essere strettamente destinata e dimensionata per le sole attività manutentive necessarie;*
- 5. Il posizionamento definitivo dell'opera e le scelte progettuali in genere dovranno minimizzare l'interferenza con le opere esistenti, ivi compresa la pista ciclopedonale in corso di realizzazione da parte del Comune di Olbia in prossimità dell'ubicazione prevista per la stazione ferroviaria. In ogni caso, tutte le cubature, opere e i sottoservizi interferenti dovranno essere riprotetti a cura e spese di RFI/Italferr in altre aree individuate da Enac/Geasar, precisando che potrebbero essere presenti sottoservizi non noti e/o non indicati nei documenti disponibili. È pertanto onere di RFI/Italferr eseguire indagini preliminari e, in ogni caso, provvedere al ripristino di eventuali sottoservizi danneggiati. Anche le torri faro presenti lungo il tracciato dovranno essere riprotette. Il posizionamento definitivo del tratto finale in arrivo alla stazione ferroviaria dovrà, per quanto*



tecnicamente possibile, minimizzare la distanza dal tratto parallelo di viabilità a quattro corsie esistente;

- 6. Il percorso pedonale tra la stazione ferroviaria e il terminal passeggeri dell'aeroporto dovrà essere realizzato utilizzando preferenzialmente il percorso pedonale in corso di realizzazione da parte del Comune di Olbia, opportunamente maggiorato in funzione del traffico previsto e interamente coperto sino alle pensiline esistenti sul fronte terminal;*
- 7. I lavori di costruzione e le attività di conduzione e manutenzione dell'opera devono essere effettuati compatibilmente o comunque minimizzando l'impatto con le attività aeroportuali;*
- 8. In considerazione sia della nuova volumetria, sia della presenza di antenne e altri apparati tecnologici necessari per il funzionamento, nonché dell'impatto che l'opera può generare, sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio, è necessario sottoporre l'opera alla procedura "Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea" presso i competenti uffici ENAC (cfr Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea (enac.gov.it));*
- 9. Si intende che RFI è interamente responsabile della realizzazione, gestione e manutenzione delle opere realizzate e solleva Enac e Geasar da qualsiasi pretesa e/o indennizzo per danni che possono derivare a persone e cose in dipendenza dell'esercizio delle opere*
- 10. RFI dovrà garantire una gestione delle opere con standard di servizio e di pulizia analoghi a quelli in uso nell'aerostazione passeggeri;*
- 11. Il gestore dell'aeroporto sarà l'unico soggetto titolare del diritto di installazione di impianti pubblicitari visibili dall'esterno delle opere realizzate. E' pertanto proibito installare impianti pubblicitari orientati all'esterno delle opere e/o che comunque risultino in vista dall'area aeroportuale;*
- 12. Il gestore aeroportuale avrà diritto ad installare un n. adeguato di monitor di informativa voli a servizio dei passeggeri con i layout in uso nell'aerostazione passeggeri, ivi inclusi eventuali banner pubblicitari;*
- 13. Le aree dell'attuale demanio aeronautico sono inespropriabili sino a quando non ne è pronunciata la sdemanializzazione ex art. 4 comma 1 del D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii. e da ciò ne deriva l'inapplicabilità della procedura di esproprio di dette aree posta in essere da codesta Società. Al fine dell'uso di tali beni demaniali sarà necessario stipulare un'apposita Convenzione ENAC/RFI/GEASAR che regoli tale utilizzo e che preveda anche quanto indicato nel presente parere.*

Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.SAR\A0011\P\2023\122 del 3/8/2023, RFI ha fornito riscontro ai punti 3 e 8, trasmettendo la nota prot. RFI-NEMI.DIN.DICSA.SAR\A0011\P\2023\120 del 1/8/2023, già inviata all'ENAC;



Enti interferiti

- **l'Ente Acque della Sardegna**, con nota prot. 3012 del 28/2/2023, ha comunicato che *"l'intervento in oggetto non interseca opere del Sistema Idrico Multisettoriale Regionale gestite dall'Enas"*;
- la **Società TIM S.p.A.**, con nota prot. 104466/2023 del 17/5/2023, ha comunicato *"[...] Vi confermiamo che questa Società nulla ha da eccepire per l'approvazione dell'intervento, a condizione che venga preservata la continuità del servizio, avendo rilevato diverse interferenze con il tracciato della nuova opera sottoposti. [...] Evidenziamo, in ogni caso, la necessità di mantenere per i propri impianti, razionali ed irrinunciabili condizioni, da considerare sia in fase di organizzazione dei cantieri sia in fase di realizzazione delle opere, che ne garantiscano la funzionalità, l'integrità e la continuità del servizio, con adeguamenti e/o spostamenti provvisori e/o definitivi; a tal fine alleghiamo alla presente il cronoprogramma in cui sono dettagliate le interferenze rilevate e le modalità di risoluzione"*. Ha inoltre comunicato la stima del costo degli interventi di spostamento;
- la **società TERNA S.p.A.**, con nota prot. 54859 del 24/5/2023, ha comunicato *"che nelle aree strettamente interessate dal progetto del collegamento ferroviario Olbia Aeroporto – Alternativa 4 non sono presenti impianti di proprietà Terna Spa interferenti, e pertanto si esprime parere favorevole al progetto di fattibilità tecnica economica [...] per i lavori che dovessero eventualmente svolgersi in vicinanza dei conduttori aerei o dei cavi interrati, dovranno essere rispettate le leggi e le norme vigenti in materia di prevenzione infortuni ed in particolare quanto stabilito dal Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro (D.Lgs. 9 aprile 2008 n.81) – Allegato IX e dal DM 21/03/1988 n.449 e ss.mm.ii. in merito alle distanze orizzontali e verticali nei confronti degli elettrodotti esistenti [...]"*;
- la **società ANAS S.p.A., Struttura Territoriale Sardegna**, con nota prot. 464051 del 14/6/2023, ha espresso parere favorevole all'intervento con le seguenti prescrizioni:
 - *per il tratto stradale in esame sono in corso le operazioni di collaudo tecnico amministrativo, per cui prima dell'inizio dei lavori dovranno essere presi accordi con il Responsabile del Procedimento che, qualora le stesse non si fossero ancora concluse, provvederà a verbalizzare lo stato dei luoghi e a dare le opportune indicazioni;*
 - *i muri di sostegno demoliti dovranno essere ricostruiti con le stesse caratteristiche estetiche di quelli adiacenti;*
 - *la ricostruzione del rilevato sovrastante l'estradosso della galleria e fino al piano di posa della sovrastruttura stradale dovrà essere realizzato con materiali idonei a non generare assestamenti del corpo stradale;*



- *la sovrastruttura stradale dovrà essere realizzata in conformità a quella esistente e secondo i capitolati Anas che su richiesta saranno forniti ai progettisti;*
- *le barriere stradali dovranno essere ripristinate da Ditta certificata e con elementi tali da ottenere le certificazioni previste dalle norme di legge.*
- *gli impianti dell'idraulica di linea per la raccolta delle acque di piattaforma stradale dovranno essere integralmente ripristinati in conformità a quella esistente e secondo i capitolati Anas che su richiesta saranno forniti ai progettisti;*
- *gli impianti di illuminazione stradale dovranno essere integralmente ripristinati in conformità a quella esistente e secondo i capitolati Anas che su richiesta saranno forniti ai progettisti;*
- *l'intervento oggetto del presente parere dovrà ripristinare anche tutta la viabilità complanare presente nell'area di intervento, garantendo la piena fruibilità di accesso a tutte le ditte prospicenti;*
- *Saranno a piena cura ed onere del proponente tutte le attività di realizzazione e gestione delle deviazioni e dei pilotaggi che si renderanno necessari nel corso dei lavori, chiedendo anticipatamente ad Anas l'emissione delle correlate ordinanze di regolazione della circolazione stradale ai sensi del Codice della Strada;*
- *l'attraversamento della S.S. 729 sarà disciplinato mediante convenzione tra Anas e RFI.*
- *Considerata l'urgenza della realizzazione dell'intervento, su richiesta RFI, Anas potrà autorizzare l'inizio dei lavori nelle more della stipula della convenzione citata.*
- *Si segnala infine la presenza di numerosi sottoservizi tra i quali tubazioni idriche e fognarie, oltre che cavidotti di distribuzione dell'energia elettrica in media tensione e cavidotti di reti in fibraottica, nelle strade complanari via Goethe e via Conca Onica. Parte di tali reti sono state realizzate dalla stessa Anas in concomitanza dei lavori di ammodernamento della S.S. 729 per cui si richiede, appena possibile, un incontro con i progettisti per definirne la risoluzione."*

le Seguenti Amministrazioni ed Enti interessati dal procedimento, regolarmente invitati, non hanno presentato pareri nel termine di conclusione della Conferenza di Servizi:

- Provincia di Sassari - Z.O. Olbia Tempio Settore VII – Trasporti – Servizi tecnici nord est;
- Provincia di Sassari - Z.O. Olbia Tempio Settore IX – Sviluppo e Ambiente nord est
- Comune di Olbia - Sindaco
- Comune di Olbia - Settore Pianificazione e Gestione del Territorio
- Enel S.p.A.
- E-distribuzione S.p.A.
- Snam Rete Gas S.p.A.



e pertanto si intende favorevolmente acquisito il loro assenso senza condizioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 14-*bis* comma 4 della L. 241/90 e s.m.i..

PRESO ATTO

delle risultanze della relazione trasmessa dal Referente di Progetto di RFI S.p.A., che riporta il quadro sinottico in forma tabellare con l'esame delle prescrizioni pervenute nell'ambito dell'iter autorizzativo.

Tutto ciò premesso e considerato,

DELIBERA

Art. 1

(Conclusione positiva della Conferenza di Servizi)

Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 14-*bis*, comma 5, della L. 241/1990 dell'art. 53-*bis*, comma 1 e dell'art. 48, comma 5, 5-quater del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, dalla L. 108/2021 e s.m.i.:

- a) è adottata la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi che approva, all'unanimità, il progetto di fattibilità tecnica ed economica del “*Collegamento ferroviario all'Aeroporto di Olbia*”;
- b) la determinazione comprende il provvedimento di VIA, di cui al decreto MASE-MiC n. 377 del 3 agosto 2023, con le prescrizioni ivi riportate;
- c) è perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa tra lo Stato e la Regione in ordine alla localizzazione dell'opera (sulla base della Delibera di Giunta Regionale della RAS n. 5/48 del 29 gennaio 2019 e della nota prot. 11636 del 7/3/2023 della RAS - Assessorato degli enti locali, finanze e urbanistica - Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia, così come integrata dalla nota prot. 38622 del 10/8/2023), con effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, secondo l'elenco degli elaborati progettuali approvati (*Allegato 1*);
- d) la determinazione: *i*) tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative, *ii*) comprende i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, sopra esplicitamente indicati, con le prescrizioni di cui agli



atti depositati in Conferenza di Servizi, da intendersi parte integrante della presente determinazione.

- e) le prescrizioni indicate negli atti depositati in Conferenza di Servizi, ritenute ammissibili da RFI S.p.A. ai sensi dell'art. 48, comma 5-quater del DL 77/2021, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono quelle riportate nell'Allegato 2 "Prescrizioni e raccomandazioni", che forma parte integrante della presente determinazione.

Art. 2

(apposizione vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità)

Ai sensi dell'art. 48, commi 5 e 5 - *quater* del DL 77/2021, la variante urbanistica conseguente alla determinazione conclusiva dalla Conferenza, comporta l'assoggettamento dell'aree interessate dalle opere al vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e determina la dichiarazione di pubblica utilità delle medesime ai sensi degli artt. 12 e ss. del DPR 327/2001.

Art. 3

(Efficacia)

Ai sensi dell'art. 14-quater, comma 5 della L. 241/1990, i termini di efficacia di tutti i pareri, autorizzazioni, concessioni, nulla osta o atti di assenso comunque denominati acquisiti nell'ambito della conferenza di servizi decorrono dalla data della comunicazione della determinazione conclusiva della conferenza.

Art. 4

(formalità - pubblicazioni)

La presente determinazione sarà trasmessa ai soggetti interessati dalla Conferenza di Servizi e sarà pubblicata nelle pagine del sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Osserva Canteri" e di FS Italiane dedicate all'opera unitamente al quadro definitivo delle prescrizioni rese in Conferenza di Servizi alla cui ottemperanza è subordinata l'approvazione del progetto delle opere.

RFI S.p.A. curerà gli adempimenti previsti dall'art. 50 del DPR 753 del 1980 e s.m.i.

Il Presidente della Conferenza di Servizi

Ciro Napoli

Collegamento Olbia aeroporto

ELENCO ELABORATI

Elab. N.	DESCRIZIONE	Scala	CODIFICA																							
			COMMESSA							LOTTO				ENTE			DOC			OPERA				PROG		REV
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21			
78	Tombino stradale tipologico circolare 1000 - IN04 IN16 - Pianta profilo e sezioni	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	B	Z	I	N	0	0	0	0	0	0	0	2	A		
79	Tombino stradale tipologico circolare 1500 - IN05 IN06 - Pianta profilo e sezioni	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	B	Z	I	N	0	0	0	0	0	0	0	3	A		
80	Tombino ferroviario circolare 1500 - IN07 - Pianta profilo e sezioni	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	B	Z	I	N	0	7	0	0	0	0	0	1	A		
81	Impianto sollevamento IN21 Via Siena - Inquadramento Generale, Pianta Prospetto e Sezioni	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	B	Z	I	N	2	1	0	0	0	0	0	1	A		
82	Impianto sollevamento IN23 - pk 1+650 - Inquadramento Generale, Pianta Prospetto e Sezioni	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	B	Z	I	N	2	2	0	0	0	0	0	1	A		
83	Impianto sollevamento IN22 - pk 1+150 - Inquadramento Generale, Pianta Prospetto e Sezioni	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	B	Z	I	N	2	3	0	0	0	0	0	1	A		
D.05.9	FABBRICATI TECNOLOGICI																									
	Elaborati Generali																									
84	Relazione descrittiva delle opere	-	R	R	0	O	1	0	R	1	4	R	H	F	A	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
85	Fabbricato Tecnologico T5 Bivio Micaleddu - Strutture, carpenterie	-	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	F	A	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
86	Fabbricato Tecnologico T5 Bivio Micaleddu - Architetture, pianta e prospetti	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	F	A	0	1	0	0	0	0	0	2	A		
D.05.10	STAZIONI E FERMATE FERROVIARIE																									
87	Planimetria generale di progetto	1:500	R	R	0	O	1	0	R	4	4	P	8	F	V	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
88	Planimetria di progetto quota piano banchina, prospetto longitudinale pensilina ferroviaria e sezine trasversale del fabbricato	1:200	R	R	0	O	1	0	R	4	4	P	9	F	V	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
89	Pianta delle coperture, sezione trasversale e prospetti longitudinali della pensilina ferroviaria e del fabbricato viaggiatori	1:200	R	R	0	O	1	0	R	4	4	P	9	F	V	0	1	0	0	0	0	0	2	A		
90	Planimetria di progetto quota piano terra, prospetto longitudinale e sezione trasversale FT	1:200	R	R	0	O	1	0	R	4	4	P	9	F	V	0	1	0	0	0	0	0	3	A		
91	Relazione tecnico-descrittiva e di predimensionamento delle strutture del fabbricato viaggiatori	-	R	R	0	O	1	0	R	1	4	R	H	F	V	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
92	Fabbricato viaggiatori - Opere civili - Pianta Prospetto Sezioni 1 di 2	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	F	V	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
93	Fabbricato viaggiatori - Opere civili - Pianta Prospetto Sezioni 2 di 2	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	F	V	0	1	0	0	0	0	0	2	A		
D.05.11	SOTTOVIA STRADALI E SOTTOPASSI																									
94	Relazione tecnico - descrittiva	-	R	R	0	O	1	0	R	1	1	R	H	S	L	0	0	0	0	0	0	0	1	B		
	SL01 - Sottovia Via Siena (Bivio Olbia Terranova)																									
95	Pianta prospetto e sezioni	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	Z	S	L	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
	SL02 - Sottovia Via Siena (Bivio Micaleddu)																									
96	Pianta prospetto e sezioni	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	Z	S	L	0	2	0	0	0	0	0	1	A		
	SL03 - Via Massa Carrara																									
97	Pianta prospetto e sezioni	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	Z	S	L	0	3	0	0	0	0	0	1	A		
	SL04 - Sottovia SP24																									
98	Pianta prospetto e sezioni	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	Z	S	L	0	4	0	0	0	0	0	1	A		
D.05.12	GALLERIE ARTIFICIALI																									
99	Relazione tecnico - descrittiva	-	R	R	0	O	1	0	R	1	1	R	H	G	A	0	0	0	0	0	0	0	1	A		
	GA01- Galleria Artificiale da pk 1+169 a pk 1+276																									
100	Pianta, prospetto e sezioni	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	Z	G	A	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
	GA02- Galleria Artificiale da pk 1+490 a pk 1+615																									
101	Pianta, prospetto e sezioni	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	Z	G	A	0	2	0	0	0	0	0	1	A		
102	Fasi realizzative - Tav.1	1:200	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	9	G	A	0	2	0	0	0	0	0	1	A		
103	Fasi realizzative - Tav.2	1:200	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	9	G	A	0	2	0	0	0	0	0	2	A		
D.05.13	VIABILITA' STRADALE																									
	Elaborati Generali																									
104	Relazione tecnico descrittiva e verifiche	-	R	R	0	O	1	0	R	1	3	R	H	N	V	0	0	0	0	0	0	0	1	B		
	NV01 - Variante Via Siena																									
105	Planoprofilo e con dati di tracciamento e sezioni tipo	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	3	L	Z	N	V	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
106	Sezioni correnti - Tav. 1 di 2	1:200	R	R	0	O	1	0	R	1	3	W	9	N	V	0	1	0	0	0	0	0	1	A		
107	Sezioni correnti - Tav. 1 di 2	1:200	R	R	0	O	1	0	R	1	3	W	9	N	V	0	1	0	0	0	0	0	2	A		
	NV02 - Variante Via Massa Carrara																									
108	Planoprofilo e con dati di tracciamento e sezioni tipo	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	3	L	Z	N	V	0	2	0	0	0	0	0	1	A		
109	Sezioni correnti	1:200	R	R	0	O	1	0	R	1	3	W	9	N	V	0	2	0	0	0	0	0	1	A		
	NV03 - Deviazione provvisoria Via Conca Onica																									
110	Planoprofilo e con dati di tracciamento e sezioni tipo	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	3	L	Z	N	V	0	3	0	0	0	0	0	1	A		
111	Sezioni correnti	1:200	R	R	0	O	1	0	R	1	3	W	9	N	V	0	3	0	0	0	0	0	1	A		
112	Planimetria delle fasi - Tav 1 di 2	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	3	P	Z	N	V	0	3	0	0	0	0	0	1	A		
113	Planimetria delle fasi - Tav 2 di 2	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	3	P	Z	N	V	0	3	0	0	0	0	0	2	A		
	NV04 - Variante Viabilità SP24																									
114	Planoprofilo e con dati di tracciamento e sezioni tipo	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	3	L	Z	N	V	0	4	0	0	0	0	0	1	A		
115	Sezioni correnti	1:200	R	R	0	O	1	0	R	1	3	W	9	N	V	0	4	0	0	0	0	0	1	A		
	NV05 - Viabilità di accesso Shelter GSM-R																									
116	Planoprofilo e con dati di tracciamento e sezioni tipo	Varie	R	R	0	O	1	0	R	1	3	L	Z	N	V	0	5	0	0	0	0	0	1	A		
117	Sezioni correnti	1:200	R	R	0	O	1	0	R	1	3	W	9	N	V	0	5	0	0	0	0	0	1	A		
D.05.14	SCATOLARI DI APPROCCIO AI VIADOTTI																									
118	Relazione tecnico - descrittiva	-	R	R	0	O	1	0	R	1	1	R	H	S	L	0	5	0	0	0	0	0	1	B		
119	Pianta prospetto e sezioni	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	1	P	Z	S	L	0	5	0	0	0	0	0	1	A		
D.05.15	OPERE DI SOSTEGNO																									
120	Relazione tecnico - descrittiva	-	R	R	0	O	1	0	R	1	1	R	H	M	U	0	0	0	0	0	0	0	1	B		
D.06	GALLERIE NATURALI																									
	OPERE DI IMBOCCO																									
121	Opere di imbocco - Tipologici	Varie	R	R	0	O	1	0	R	0	7	P	Z	G	N	0	0	0	0	0	0	0	1	A		
	GALLERIE DI LINEA																									
122	Relazione tecnica delle opere in sotterraneo	-	R	R	0	O	1	0	R	0	7	R	H	G	N	0	0	0	0	0	0	0	1	A		
123	Profilo geotecnico	1:10000/1000	R	R	0	O	1	0	R	0	7	F	7	G	N	0	0	0	0	0	0	0	1	A		
124	Sezioni di intradosso	1:50	R	R	0	O	1	0	R	0	7	W	B	G	N	0	0	0	0	0	0	0	1	A		
125	Scavo tradizionale. Sezione di avanzamento - Carpenteria, scavo e consolidamenti	1:50	R	R	0	O	1	0	R	0	7	W	B	G	N	0	0	0	0	0	0	0	2	A		
D.07	VIADOTTI FERROVIARI																									
	Elaborati Generali																									
126	Relazione descrittiva delle opere	-	R	R	0	O	1	0	R	1	4	R	H	V	I	0	0	0	0	0	0	0	1	A		
127	Impalcato sezione mista L=45m Singolo Binario - Tavola d'insieme	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	V	I	0	0	0	0	0	0	0	1	A		
128	Impalcato in c.a.p. L=25 ml Singolo Binario - Tavola d'insieme	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	V	I	0	0	0	0	0	0	0	2	A		
129	Impalcato in c.a.p. L=25 ml Doppio Binario - Tavola d'insieme	varie	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	V	I</											

Collegamento Olbia aeroporto

ELENCO ELABORATI

Elab. N.	DESCRIZIONE	Scala	CODIFICA																											
			COMMESSA							LOTTO				ENTE				DOC				OPERA				PROG				21
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20								
145	Pianta impalcato, Pianta travi, Prospetto e sezioni trasversali - tav. 3 di 4	1:200 1:100	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	V	I	0	3	0	0	0	0	3	A							
146	Pianta impalcato, Pianta travi, Prospetto e sezioni trasversali - tav. 4 di 4	1:200 1:100	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	V	I	0	3	0	0	0	0	4	A							
VI04 - Viadotto di stazione																														
147	Planimetria di inquadramento viadotto	1:500	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	8	V	I	0	4	0	0	0	0	1	A							
148	Pianta impalcato, Pianta travi, Prospetto e sezioni trasversali - tav. 1 di 2	1:200 1:100	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	V	I	0	4	0	0	0	0	1	A							
149	Pianta impalcato, Pianta travi, Prospetto e sezioni trasversali - tav. 2 di 2	1:200 1:100	R	R	0	O	1	0	R	1	4	P	Z	V	I	0	4	0	0	0	0	2	A							
D.08 LUCE E FORZA MOTRICE																														
150	Relazione Tecnica Generale	-	R	R	0	O	1	0	R	1	8	R	O	L	F	0	0	0	0	0	0	1	B							
151	Schema generale alimentazioni elettriche	-	R	R	0	O	1	0	R	1	8	D	X	L	F	0	0	0	0	0	0	1	A							
152	Impianti LFM - Posto Tecnologico PP/ACC Bivio Micaleddu	-	R	R	0	O	1	0	R	1	8	P	Z	L	F	0	2	0	0	0	0	1	A							
153	Impianti LFM - Stazione di Olbia Aeroporto	-	R	R	0	O	1	0	R	1	8	P	8	L	F	0	1	0	0	0	0	1	A							
D.9 IMPIANTI DI SEGNALAMENTO																														
154	Relazione tecnica impianti di segnalamento - Supervisione (ACCM-ERTMS-SCCM)	-	R	R	0	O	1	0	R	6	7	R	O	I	S	0	0	0	0	0	0	1	A							
155	Profilo Schematico Funzionale IS	-	R	R	0	O	1	0	R	6	7	D	X	I	S	0	0	0	0	0	0	1	A							
D.10 IMPIANTI DI TELECOMUNICAZIONI																														
156	Normative di Riferimento Impianti di Telecomunicazioni	-	R	R	0	O	1	0	R	1	8	R	P	T	C	0	0	0	0	0	0	1	A							
157	Relazione Generale Impianti di Telecomunicazioni	-	R	R	0	O	1	0	R	1	8	R	G	T	C	0	0	0	0	0	0	1	A							
158	Struttura Schematica Sottosistemi di Telecomunicazioni	-	R	R	0	O	1	0	R	1	8	D	X	T	C	0	0	0	0	0	0	1	A							
D.11 IMPIANTI INDUSTRIALI																														
159	IMPIANTI MECCANICI, SAFETY E SECURITY	-	R	R	0	O	1	0	R	1	7	R	G	I	T	0	0	0	0	0	0	1	B							
D.12 STUDIO ACUSTICO E VIBRAZIONALE																														
160	Corografia Generale	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	C	5	I	M	0	0	0	4	0	0	1	A							
161	Relazione Acustica Generale	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	I	M	0	0	0	4	0	0	1	A							
162	Livelli Acustici in facciata Ante Operam e Post Operam	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	T	T	I	M	0	0	0	4	0	0	1	A							
163	Schede di censimento dei ricettori	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	S	H	I	M	0	0	0	4	0	0	1	A							
164	Planimetria localizzazione dei ricettori censiti (1/2)	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	P	6	I	M	0	0	0	4	0	0	1	A							
165	Planimetria localizzazione dei ricettori censiti (2/2)	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	P	6	I	M	0	0	0	4	0	0	2	A							
166	Mappe acustiche diurne e notturne stato attuale - post operam	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	I	M	0	0	0	4	0	0	1	A							
167	Report Indagini Acustiche	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	H	I	M	0	0	0	4	0	0	1	A							
168	STUDIO VIBRAZIONALE - Relazione Generale	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	I	M	0	0	0	4	0	0	2	A							
169	Report Indagini Vibrazionali	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	H	I	M	0	0	0	4	0	0	2	A							
D.13 SICUREZZA, MANUTENZIONE ED INTEROPERABILITA'																														
D.13.1 SICUREZZA LINEA, GALLERIE E FERMATE																														
170	Relazione di sicurezza della tratta	-	R	R	0	O	1	0	R	1	7	R	G	S	C	0	0	0	4	0	0	1	A							
171	Schematico galleria con segnaletica di emergenza	-	R	R	0	O	1	0	R	1	7	D	X	S	C	0	0	0	3	0	0	1	A							
D.13.2 MANUTENZIONE																														
172	Relazione di Manutenzione	-	R	R	0	O	1	0	R	0	4	R	G	E	S	0	0	0	5	0	0	1	A							
D.13.3 INTEROPERABILITA'																														
173	Relazione di analisi preliminare rispetto alle STI	-	R	R	0	O	1	0	R	2	4	R	G	M	D	0	0	0	0	0	0	1	B							
D.14 AMBIENTE																														
174	Analisi della Pianificazione Urbanistica e dei Vincoli Ambientali	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	I	M	0	0	0	0	0	0	1	A							
D.14.1 PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE																														
175	Relazione generale	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	M	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
176	Planimetrie localizzazione punti di monitoraggio	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	M	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
D.14.2 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE																														
177	Relazione generale	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	S	A	0	0	0	1	0	0	1	A							
178	Sintesi non tecnica	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	S	A	0	0	0	2	0	0	1	A							
179	Uso programmato del suolo	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	S	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
180	Carta delle aree protette	1:25.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
181	Carta dei vincoli e delle tutele	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	S	A	0	0	0	0	0	0	2	A							
182	Carta degli habitat secondo il Corine Biotopes	1:25.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	3	S	A	0	0	0	0	0	0	2	A							
183	Carta della vegetazione rilevata	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	S	A	0	0	0	0	0	0	3	A							
184	Carta della Rete ecologica locale	Varie	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	X	S	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
185	Carta dell'uso del suolo e del patrimonio agroalimentare	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	S	A	0	0	0	0	0	0	4	A							
186	Analisi delle risorse naturali: suolo, vegetazione, biodiversità	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	S	A	0	0	0	0	0	0	5	A							
187	Carta della struttura del paesaggio e visualità	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	S	A	0	0	0	0	0	0	6	A							
188	Carta di sintesi delle misure di tutela del territorio	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	S	A	0	0	0	0	0	0	7	A							
189	Carta di sintesi degli aspetti ambientali	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	S	A	0	0	0	0	0	0	8	A							
D.14.3 PAESAGGISTICA																														
190	Relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12.12.2005	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	I	M	0	0	0	2	0	0	1	A							
191	Report fotografico e fotosimulazioni	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	D	X	I	M	0	0	0	2	0	0	1	A							
192	Carta dei vincoli e delle tutele	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	I	M	0	0	0	2	0	0	1	A							
193	Carta della struttura del paesaggio e visualità	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	I	M	0	0	0	2	0	0	2	A							
194	Carta di sintesi degli aspetti paesaggistici	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	I	M	0	0	0	2	0	0	3	A							
D.14.4 OPERE A VERDE																														
195	Relazione tecnico descrittiva delle Opere a Verde	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	I	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
196	Planimetria di localizzazione delle Opere a verde	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	P	5	I	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
D.14.5 VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE																														
197	Relazione di screening	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	I	M	0	0	0	3	0	0	1	A							
198	Format proponente	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	H	I	M	0	0	0	3	0	0	1	A							
D.15 GESTIONE MATERIALI RISULTA E SITI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO																														
D.15.1 GESTIONE DELLE TERRE E MATERIALE DI RISULTA																														
199	Relazione generale - Piano di Gestione dei Materiali di Resulta	-	R	R	0	O	1	0	R	6	9	R	G	T	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
200	Relazione generale - Piano di Utilizzo dei materiali di scavo	-	R	R	0	O	1	0	R	6	9	R	G	T	A	0	0	0	0	0	0	2	A							
201	Schede Tecniche dei siti di produzione - Piano di Utilizzo	-	R	R	0	O	1	0	R	6	9	S	H	T	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
202	Schede Tecniche dei siti di Deposito Intermedio - Piano di Utilizzo	-	R	R	0	O	1	0	R	6	9	S	H	T	A	0	0	0	0	0	0	2	A							
D.15.2 SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO																														
203	Siti di Approvvigionamento e smaltimento - Relazione Generale	-	R	R	0	O	1	0	R	6	9	R	H	C	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
204	Corografia siti di approvvigionamento e smaltimento	1:100.000	R	R	0	O	1	0	R	6	9	C	Z	C	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
D.15.3 SITI CONTAMINATI																														
205	Relazione generale	-	R	R	0	O	1	0	R	6	9	R	G	S	B	0	0	0	0	0	0	1	A							
206	Planimetria siti contaminati/pot. Contaminati con aree di intervento e aree di cantiere 1/3	1:10000	R	R	0	O	1	0	R	6	9	P	6	S	B	0	0	0	0	0	0	1	A							
207	Planimetria siti contaminati/pot. Contaminati con aree di intervento e aree di cantiere 2/3	1:10000	R	R	0	O	1	0	R	6	9	P	6	S	B	0	0	0	0	0	0	2	A							
208	Planimetria siti contaminati/pot. Contaminati con aree di intervento e aree di cantiere 3/3	1:10000	R	R	0	O	1	0	R	6	9	P	6	S	B	0	0	0	0	0	0	3	A							
209	Planimetria localizzazione aree produttive Tav. 1 di 3	1:10000	R	R	0	O	1	0	R	6	9	P	6	S	B	0	0	0	0	0	0	4	A							
210	Planimetria localizzazione aree produttive Tav. 2 di 3	1:10000	R	R	0	O	1	0	R	6	9	P	6	S	B	0	0	0	0	0	0	5	A							
211	Planimetria localizzazione aree produttive Tav. 3 di 3	1:10000	R	R	0	O	1	0	R	6	9	P	6	S	B	0	0	0	0	0	0	6	A							
D.16 CANTIERIZZAZIONE																														
212	Corografia di inquadramento della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto materiali	1:10.000	R	R	0	O	1	0	R	5	3	C	5	C	A	0	0	0	0	0	0	1	A							
213	Planimetria delle aree di cantiere e della relativa viabilità di accesso - Tav.1	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	5	3	P	6	C	A															

Collegamento Olbia aeroporto

ELENCO ELABORATI

Elab. N.	DESCRIZIONE	Scala	CODIFICA																					
			COMMESSA			LOTTO			F		ENTE		DOC		OPERA					PROG		REV		
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
218	Progetto ambientale della cantierizzazione - Relazione generale	-	R	R	0	O	1	0	R	6	9	R	G	C	A	0	0	0	0	0	0	0	1	A
219	Planimetria localizzazione interventi di mitigazione - tav.n/X	1:5.000	R	R	0	O	1	0	R	6	9	P	5	C	A	0	0	0	0	0	0	0	1	A
220	Tipologico barriera antirumore/antipolvere di cantiere	-	R	R	0	O	1	0	R	6	9	P	Z	C	A	0	0	0	0	0	0	0	1	A
D.18	SOTTOSERVIZI INTERFERENTI																							
	CENSIMENTO SOTTOSERVIZI																							
221	Dossier Censimento Sottoservizi	-	R	R	0	O	1	0	R	5	3	S	H	S	I	0	0	0	0	0	0	0	1	A
222	Planimetria censimento sottoservizi - Tav. 1 di 2	1:2000	R	R	0	O	1	0	R	5	3	P	6	S	I	0	0	0	0	0	0	0	1	A
223	Planimetria censimento sottoservizi - Tav. 2 di 2	1:2000	R	R	0	O	1	0	R	5	3	P	6	S	I	0	0	0	0	0	0	0	2	A
D.19	SICUREZZA D.lgs 81/2008																							
224	Prime indicazioni per il Piano di Sicurezza e Coordinamento	-	R	R	0	O	1	0	R	7	2	P	U	S	Z	0	0	0	4	0	0	0	1	B
D.20	ESPROPRI																							
225	Piano particellare Comune di Olbia - Tav. 1 di 3	1:2000	R	R	0	O	1	0	R	4	3	B	D	A	Q	0	0	0	0	0	0	0	1	A
226	Piano particellare Comune di Olbia - Tav. 2 di 3	1:2000	R	R	0	O	1	0	R	4	3	B	D	A	Q	0	0	0	0	0	0	0	2	A
227	Piano particellare Comune di Olbia - Tav. 3 di 3	1:2000	R	R	0	O	1	0	R	4	3	B	D	A	Q	0	0	0	0	0	0	0	3	A
228	Elenco Ditte	-	R	R	0	O	1	0	R	4	3	E	D	A	Q	0	0	0	0	0	0	0	1	A
229	Costo delle Espropriazioni	-	R	R	0	O	1	0	R	4	3	E	P	A	Q	0	0	0	0	0	0	0	1	A
230	Relazione Giustificativa	-	R	R	0	O	1	0	R	4	3	R	G	A	Q	0	0	0	0	0	0	0	1	A
D.21	ARCHEOLOGIA																							
231	Studio Archeologico. Relazione Generale	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	G	A	H	0	0	0	1	0	0	0	1	A
232	Studio Archeologico. Attività di survey. Relazione	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	R	H	A	H	0	0	0	1	0	0	0	2	A
233	Studio Archeologico. Schede delle presenze archeologiche e dei vincoli	-	R	R	0	O	1	0	R	2	2	S	H	A	H	0	0	0	1	0	0	0	1	A
234	Studio Archeologico. Carta delle presenze archeologiche e dei vincoli	1:10.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	4	A	H	0	0	0	1	0	0	0	1	A
235	Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo. Tav.1/2	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	0	1	A
236	Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo. Tav.2/3	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	0	2	A
237	Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo. Tav.2/3	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	0	3	A
238	Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli. Tav.1/3	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	0	4	A
239	Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli. Tav.2/3	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	0	5	A
240	Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli. Tav.3/3	1:2.000	R	R	0	O	1	0	R	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	0	6	A

Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia.

Prescrizioni di Conferenza di Servizi:

Prescrizioni da ottemperare prima delle procedure di affidamento (PFTE a base gara):

1. Comando Militare Esercito Sardegna con parere n°8624 del 17/04/2023:

Questo Comando, acquisito il parere favorevole dagli organi tecnici, esprime parere favorevole di Forza Armata alla realizzazione dell'opera in oggetto.

2. Soprintendenza Speciale PNRR con parere n°2495 del 21/02/2023:

A RFI S.p.A. si deve evidenziare che in considerazione del fatto che il progetto di cui trattasi è proposto all'approvazione in sede di Conferenza di Servizi, come anche è finanziato con risorse riconducibili al PNRR ed attinente alla tutela di beni culturali e paesaggistici territorialmente attribuiti alla competenza di un unico Ufficio periferico del Ministero della cultura (v. Soprintendenze ABAP di Sassari), il parere di questa Amministrazione della cultura deve essere espresso dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro (anche con riguardo alla verifica preliminare dell'interesse archeologico di cui all'art. 25 del D.Lgs. n. 50 del 2016, di cui alle comunicazioni della stessa Soprintendenza prot. n. 1471 del 30/01/2023 — Allegato n. 2 — e n. 2495 del 20/02/2023 — Allegato n. 3), ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 29 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, in merito alle competenze attribuite invece a questa Soprintendenza speciale per il PNRR.

Di contro, considerato che codesta RFI S.p.A. nella medesima nota del 16/02/2023 ha comunicato di aver presentato il 10/02/2023 al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica istanza di VIA di competenza statale, ai sensi dell'articolo 23 del D.Lgs. n. 152 del 2006 (procedura MASE-VA: ID VIP 9519), si deve dichiarare che nell'ambito del conseguente procedimento di VIA l'Ufficio di questa Amministrazione competente alla determinazione del concerto previsto dall'articolo 25 del predetto decreto legislativo è, invece, questa Soprintendenza speciale per il PNRR, ai sensi dell'eguale articolo 29 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77. Alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro si chiede di tenere costantemente e direttamente informata questa Soprintendenza speciale per il PNRR in merito a tutti gli atti che vorrà emettere nell'ambito del procedimento di approvazione del progetto di cui trattasi, non esclusa la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del D.Lgs.n. 50 del 2016.

3. Soprintendenza Speciale PNRR con parere n°2948 del 02/03/2023:

Istruzioni per valutazioni a Soprintendenze, procedibilità MIC

4. ADIS con parere n° 2293 del 03/03/2023:

Da un esame della documentazione trasmessa si evidenziano i seguenti punti di approfondimento:

- Le simulazioni idrauliche del Rio Paule Longa vengono effettuate esclusivamente con modello bidimensionale, che pare essere utilizzato anche per il calcolo dei franchi idraulici. Si specifica che così come previsto dall'art. 24 comma 3 lett. a) delle N.A. del P.A.I. in relazione agli interventi di attraversamento dei corsi d'acqua, alle opere in alveo e alle arginature, analizza la compatibilità idraulica di tali interventi a seguito

di modellazione idraulica monodimensionale in moto permanente considerando le portate idrologiche nelle sezioni di interesse per i diversi tempi di ritorno.

- I franchi idraulici devono essere determinati conformemente all'art. 21 comma 2 delle N.A. del P.A.I. nella loro versione più aggiornata (deliberazione C.I. n.19 del 27 dicembre 2022).
- I calcoli dei franchi idraulici in corrispondenza degli attraversamenti (sia quelli di nuova realizzazione che quelli esistenti oggetto di adeguamento) devono essere effettuati nella sezione di monte e di valle in prossimità dell'attraversamento e nelle due sezioni interne (Inside BR US e Inside BR DS).
- nel caso di sistemazioni dei corsi d'acqua deve essere calcolato il franco idraulico longitudinale conformemente all'art. 21 comma 2bis delle N.A. del P.A.I.
- I coefficienti di deflusso e conseguentemente le portate paiono, ad un primo esame preliminare, sottostimati ed in ogni caso occorre procedere ad una fase di confronto delle medesime portate con quelle definite dal Comune di Olbia nello studio di variante al PAI dell'intero territorio avviato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 18 del 11.02.2022 ed attualmente in fase di istruttoria presso questa direzione generale che, con nota prot ADIS 2012 del 24.02.2023, ha condiviso la relazione idrologica e il quadro delle portate.
- Occorre produrre una planimetria generale che inquadri tutte le opere interferenti con i corsi d'acqua, incluse le opere esistenti oggetto di adeguamento e le eventuali opere provvisoria;
- Dovranno essere prodotti idonei elaborati grafici riferiti sia alle sezioni dei diversi corsi d'acqua interessati da interventi di sistemazione sia a quelle dei ponti ferroviari in scala opportuna con indicati i livelli dei livelli idrici per la piena duecentennale ed i relativi franchi idraulici;
- Occorre allegare profili, sezioni e tabelle relative alle simulazioni di HEC-RAS;
- Per gli attraversamenti di tipo tombino, si chiede di chiarire se questi rispettino la definizione e le caratteristiche tipologiche e tecniche definite al paragrafo C5.1.2 della Circolare 21 gennaio 2019, n. 7 C.S.LL.PP. Nel caso in cui tali attraversamenti ricadano in tale fattispecie, si segnala che la Norma vigente non prevede la redazione dello studio di compatibilità idraulica di cui all'art. 24 delle N.A. del P.A.I.;
- Qualora il fenomeno del trasporto solido sia valutato significativo, è necessario che tale fenomeno venga opportunamente considerato nelle simulazioni idrauliche e nel calcolo del franco idraulico;
- In relazione agli interventi proposti dal progetto in argomento relativi alle sistemazioni d'alveo e alle nuove arginature, occorre che i medesimi siano valutati tenendo in conto le ipotesi di opere di mitigazione del rischio della città di Olbia in fase di definizione da parte di Opere Infrastrutture Sardegna quale Commissario delegato emergenza alluvione 2013.

5. ADIS con parere n° 5836 del 05/06/2023:

Si riscontra la nota richiamata in epigrafe, acquisita al protocollo della scrivente Direzione generale ADIS al n. 5655 del 30.5.2023, con la quale codesta Società ha fatto richiesta della Relazione idrologica aggiornata (codice elaborato: II110P-ST-A-IDR-R-1-C3) di cui alla nota del

comune di Olbia, prot. AOO.c_g015.20/02 /2023.0021295 (prot. ADIS n. 1775 del 20.2.2023), redatta nell'ambito del procedimento di Adozione dell'aggiornamento dello studio di assetto idrogeologico (parte idraulica e parte frane) ai sensi dell'art. 8, comma 2 e dell'art. 37, comma 3, lett. B) delle Norme di Attuazione (N.A.) del P.A.I. (Deliberazione del Consiglio Comunale di Olbia n. 18 dell'11.2.2022). Tale relazione aggiornata, allegata alla presente, e il relativo quadro delle portate possono essere assunte quale riferimento per il dimensionamento delle opere interferenti con il reticolo idrografico che interessa il territorio comunale di Olbia.

6. ADIS con parere n° 7571 del 13/07/2023:

Esame:

- Si comunica fin da ora un generale positivo parere di condivisione, ai fini del P.A.I., delle finalità del progetto e delle soluzioni tecniche adottate specificando, altresì, che per le valutazioni di competenza della Direzione generale ADIS in termini di approvazione dello SCI a condizione che venga integrata la relazione con una sintesi dei possibili effetti idraulici conseguenti alla realizzazione delle opere di inalveazione/arginature del rio Paule Longa nei riguardi del canale tombato Bandinu che raccoglie i deflussi del rio Paule Longa medesimo atteso che, di tali possibili effetti, non si trova riscontro nelle relazioni consegnate.”
- In merito al mancato rispetto, nelle opere di attraversamento fluviale, del franco idraulico di cui alle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC2018), nelle contro-osservazioni, si dichiara: “I franchi idraulici sono stati determinati in accordo con le delibere vigenti al momento della redazione del progetto, essi potranno essere aggiornati in coerenza con la Delibera citata da Codesta Amministrazione nella successiva fase di redazione del progetto di fattibilità tecnico – economica arricchito. Si anticipa che tale aggiornamento conferma il rispetto dei franchi minimi prescritti e quindi non comporta modifiche alle opere in progetto”. Si prende atto di quanto dichiarato e si comunica che il mancato rispetto della normativa vigente non consente, nella presente fase, l'approvazione dello studio di compatibilità idraulica (SCI) e si rimanda alle successive fasi della progettazione l'approvazione dello SCI medesimo, anche sulla base di semplificazioni normative che potranno intervenire.”
- Modellazione in moto permanente/monodimensionale con portate costanti, consegna del relativo output completo e valutazione degli effetti sul canale Bandinu.
- Trasmissione della dichiarazione del comune di Olbia, di cui all'allegato 2 della Circolare n. 1/2019 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino, che inquadri le opere in una delle tipologie ammissibili nella competente classe di pericolosità PAI e ne attesti la conformità allo strumento urbanistico.”

Nelle fasi successive della progettazione lo studio di compatibilità idraulica dovrà sviluppare i seguenti aspetti:

- verifiche delle nuove opere di attraversamento, ai sensi dell'art. 21 delle N.A. del P.A.I. e delle NTC 2018, con particolare riferimento ai franchi idraulici minimi di legge;
- verifiche delle nuove opere inalveazione/arginature, ai sensi dell'art. 21 delle N.A. del P.A.I. in termini di franchi idraulici disponibili, verifiche di stabilità, tenuta idraulica, filtrazione/sifonamento, ecc.;

- rappresentazione, nelle planimetrie di progetto di interesse ai fini del P.A.I., dell'asse dei corsi d'acqua in cui sono previste opere e dei relativi cigli spondali;
- predisposizione delle planimetrie di progetto di interesse ai fini del P.A.I. relative ai sottoservizi esistenti che saranno oggetto di intervento (rimozione, sostituzione, spostamento) che interferiscono con il reticolo idrografico di riferimento ai fini del P.A.I. e alle nuove reti di sottoservizi indicando, negli elaborati descrittivi e grafici, le modalità realizzative per superare le interferenze e relativi estremi normativi di ammissibilità P.A.I.;
- trasmissione, esclusivamente via PEC, pena il rigetto dell'istanza, via PEC, degli elaborati di interesse ai fini del P.A.I., firmati digitalmente da un ingegnere esperto nel settore idraulico e da un geologo, ciascuno per quanto di competenza, con evidenza degli estremi di appartenenza ai rispettivi albi professionali.

7. Regione Autonoma Sardegna - Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica con parere n°11636 del 07/03/2023

Ai fini dell'applicazione della previsione dell'articolo 53-bis del decreto legge n. 77/2021 secondo cui la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi "perfezionerà ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e la Regione Autonoma della Sardegna, in ordine alla localizzazione dell'opera, (e) avrà effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti", si ritiene che la variante non trovi ostacoli nella normativa e pianificazione sovraordinata.

Infatti, le aree in cui è previsto il passaggio del tracciato ferroviario, fatte salve le puntuali determinazioni di ogni Ente chiamato ad esprimersi per gli aspetti propri di competenza, non presentano vincoli di natura sovraordinata e/o caratteristiche urbanistiche, ambientali e paesaggistiche tali da non consentire il passaggio del collegamento ferroviario in progetto.

Il tracciato ferroviario, da riportare negli strumenti urbanistici non essendo un'infrastruttura attualmente prevista, potrà permanere nelle zone urbanistiche già individuate. Il Comune dovrà valutare l'eventuale necessità di riperimetrare le sottozone D attraversate dal tracciato e le conseguenze sulla pianificazione attuativa.

Si ricorda che dovrà essere istituita la fascia di rispetto prevista dall'articolo 49 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753/1980.

L'area interessata dalla nuova stazione ferroviaria, invece, dovrà ricadere nella zona G per "Servizi generali – Aeroporto".

In relazione ai vincoli paesaggistici e al PPR, il tracciato ricade interamente entro il Bene Paesaggistico d'insieme "Fascia costiera", e interessa, a partire dalla chilometrica 0+000, la componente ambientale "Aree agroforestali – Colture erbacee specializzate" (per circa 1.425 metri), la componente insediativa "Espansioni recenti" (per circa 600 metri), le componenti ambientali "Aree agroforestali – Colture erbacee specializzate" (per circa 840 metri), "Aree naturali – Vegetazione a macchia e in aree umide" (per circa 170 metri, la cui consistenza appare, comunque, poco significativa) e "Aree agroforestali – Colture erbacee specializzate" (per circa 110 metri) e, infine, la componente insediativa "Aree delle infrastrutture – Aeroporto" (per circa 200 metri). L'articolo 20, comma 2, punto 3b, delle NTA PPR, in merito al bene paesaggistico "fascia costiera" consente la realizzazione di "infrastrutture puntuali o di rete, purché previste nei piani settoriali, preventivamente adeguati al PPR" e l'articolo 21, comma 4, in merito alle componenti ambientali consente la realizzazione degli "interventi pubblici del sistema delle

infrastrutture di cui all'articolo 102 ricompresi nei rispettivi piani di settore, non altrimenti localizzabili".

In relazione al PAI, le opere in progetto appaiono riconducibili alle previsioni dell'articolo 27 "Disciplina delle aree di pericolosità idraulica molto elevata (Hi4)", comma 3, lettera g), che, anche nelle zone di massima pericolosità idraulica (Hi4), consente "le nuove infrastrutture a rete o puntuali previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e dichiarate essenziali e non altrimenti localizzabili", nonché dell'articolo 31 "Disciplina delle aree di pericolosità molto elevata da frana (Hg4)", comma 3, lettera i), che, anche nelle zone di massima pericolosità da frana (Hg4), consente "le nuove realizzazioni di infrastrutture riferibili a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili (...) a condizione che non esistano alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, che tali interventi siano coerenti con i piani di protezione civile, e che ove necessario siano realizzate preventivamente o contestualmente opere di mitigazione dei rischi specifici".

In relazione ad altri vincoli di interesse, si segnala che il tracciato ricade, per circa 350 metri del suo sviluppo, entro la fascia di rispetto cimiteriale di cui all'articolo 338 del TU Leggi Sanitarie; l'opera, risulta comunque riconducibile alle previsioni del comma 5 del citato articolo 338.

8. Regione Autonoma Sardegna - Assessorato Degli Enti Locali, Finanze E Urbanistica con parere n° 38626 del 10/08/2023

In riferimento alla nota RFI-NEMI.DIN.DICSA\A0011\P\2023\0000731 del 04.08.2023 (acquisita al prot. RAS DG Urbanistica n. 37849 del 07.08.2023) di richiesta chiarimenti in merito al precedente parere prot. n. 11636 del 07.03.2023 espresso dalla Direzione Generale dell'Urbanistica nell'ambito della Conferenza di Servizi decisoria per l'intervento in oggetto, si conferma il parere positivo rilasciato in merito alla variante urbanistica propedeutica alla realizzazione dell'intervento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 56 del DPR n. 348/1979 in merito all'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'intervento.

In riferimento alla seconda parte della richiesta di chiarimenti, si precisa che la competenza di questa Direzione è rinvenibile nel Decreto dell'Assessore degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica della Regione Autonoma della Sardegna n. 7, prot. 2872, del 19.05.2020 recante "Razionalizzazione dell'Assetto organizzativo della Direzione Generale della Pianificazione Urbanistica Territoriale della Vigilanza Edilizia".

9. Comune di Olbia -Settore Tecnico con parere n° 30546 del 09/03/2023

A riscontro della richiesta dell'Autorità di Bacino, acquisita al prot. Gen. N. 27922 in data 06/03/2022, inerente la dichiarazione di cui all'allegato 2 della Circolare 1/2019 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino con l'inquadramento in una delle tipologie ammissibili nella corrispondente classe di pericolosità, si specifica che nello Studio di compatibilità idraulica del progetto non è stato possibile riscontrare l'individuazione della fattispecie di ammissibilità delle Norme di Attuazione del PAI delle opere previste.

Si chiede pertanto di integrare lo studio di compatibilità con queste informazioni.

10. Comune di Olbia -Settore Tecnico con parere n° 68319 del 08/06/2023

In riferimento alla nota ADIS acquisita al Prot. Gen. N. 20451 del 16/02/2023 ed alla comunicazione di RFI acquisita al Prot. Gen. N. 64130 del 29/05/2023 si trasmette l'Allegato 2 della Circolare 1/2019 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino.

Dichiarazione da allegare allo studio di compatibilità idraulica di cui all' art. 24 delle N.A. del P.A.I.. La presente dichiarazione, a corredo della richiesta di parere da parte dell'Autorità Idraulica competente sullo STUDIO DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA concernente il Progetto di fattibilità tecnica ed economica del 'Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia' da realizzare nel territorio comunale di Olbia - committente R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana Questa Amministrazione dichiara, dopo le verifiche del caso, che per l'intervento proposto di cui all'oggetto sussiste:

- l'inclusione nelle aree a pericolosità "IDRAULICA" di classe:Hi4
- l'inclusione nelle aree a pericolosità "GEOMORFOLOGICA " di classe:Hg2
- l'ammissibilità ai sensi dell'art. 27 comma 3 lett. e) g) e dell'art. 28 comma 8 con le prescrizioni e i contenuti del PAI
- l'inclusione del sito d'intervento nel centro urbano, così come individuato da questa Amministrazione Comunale ai sensi della normativa nazionale o regionale vigente (da non marcare nel caso di intervento esterno al centro edificato). Il sito d'intervento, interno al centro edificato, altresì (spuntare solo se pertinente).

Si specifica che ad oggi non sussiste la conformità urbanistica e che la stessa potrà essere ottenuta a seguito di adozione della variante allo strumento urbanistico da parte del Consiglio Comunale successivamente all'approvazione del progetto da parte dell'Autorità competente.

11. Consorzio di Bonifica della Gallura con parere n°872 del 27/03/2023

Con la presente, in riferimento alla nota in oggetto e alla documentazione ad essa allegata, acquista con ns. prot. n. 383/2023 del 16.02.2023, a seguito della disamina della stessa documentazione e in particolare dalla lettura dell'Analisi Multicriteria per il progetto di fattibilità tecnico economica "Collegamento Olbia aeroporto", risulterebbe la proposta progettuale "Alternativa 2" (o la sua Alternativa 4 Senza la Fermata Ospedale), quale soluzione progettuale preferibile rispetto alle 3 soluzioni progettuali sostanzialmente esaminate.

Pertanto nel caso in cui la soluzione progettuale "Alternativa 2" risultasse quella definitiva, si comunica che la stessa non interferisce con le infrastrutture irrigue regionali gestite dal Consorzio di Bonifica della Gallura.

Si anticipa che tra le n. 3 alternative progettuali rappresentateci, la soluzione "Alternativa 1" contrariamente andrebbe ad interferire con le infrastrutture gestite dal Consorzio e in tal caso dovranno essere risolte, in ossequio a quanto disposto con il Decreto del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 4 aprile 2014, le relative interferenze tra tale soluzione progettuale e le ns. condotte in pressione convoglianti la risorsa irrigua.

12. Comando Scuole A.M./3^ Regione Aerea con parere n°17043 del 13/04/2023

'In esito a quanto comunicato da codesta Società con il foglio in riferimento, concernente il procedimento autorizzativo in epigrafe, verificato che l'intervento proposto non interferirebbe con le installazioni di questa Forza Armata né con le limitazioni al diritto di proprietà e d'impresa imposte sulle aree circostanti, si esprime il parere favorevole dello scrivente Comando territoriale dell'A.M. alla sua realizzazione, ai sensi dell'art. 334, comma 1, del D.lgs. 15 marzo 2010, n. 66.

13. ENAC con parere n° 71525 del 05/06/2023:

Coerenza dell'intervento con la pianificazione aeroportuale.

Si rappresenta prima di ogni altra considerazione, che l'aeroporto di Olbia, è dotato di un Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) vigente rispetto al quale riferire gli interventi proposti; pertanto le nuove localizzazioni interne al PSA (ivi comprese quelle in aree al momento esterne all'attuale Demanio Aeroportuale) vanno ricondotte alla regolazione tecnica di settore di competenza di questo Ente. Si allega pertanto la tavola TAV. 6 PGZ-REV5 – SISTEMI FUNZIONALI E DESTINAZIONI D'USO – ZONING in cui è riportata la perimetrazione del PSA approvato. Dalla stessa risulta che il tracciato della ferrovia interessa anche alcune aree del PSA al momento non annesse al sedime aeroportuale, su cui comunque vale quanto comunicato con la presente.

Si rappresenta che ai sensi dell'art. 702 del Codice della Navigazione l'approvazione dei progetti per la parte ricadente sul sedime aeroportuale è di competenza dell'ENAC pertanto sarà necessario sottoporre la progettazione in parola alla competente Direzione Sviluppo e Approvazione Progetti per il tramite del Gestore Aeroportuale.

Allegato Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) - AV. 6 PGZ-REV5 – SISTEMI FUNZIONALI E DESTINAZIONI D'USO – ZONING

Valutazione Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea

In considerazione sia della nuova volumetria sia della presenza di antenne e altri apparati tecnologici necessari per il funzionamento e dell'impatto che l'opera può generare, sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio, sarà necessario sottoporre l'opera alla procedura "Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea" presso i competenti uffici ENAC (cfr Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea (enac.gov.it)).

14. GEASAR con parere n° 137 del 01/06/2023:

Si precisa, innanzitutto, che quanto di seguito indicato deve intendersi valido per tutte le aree comprese nel PSA - Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato da ENAC con nota 0064117/DIRGEN/API del 2/10/2006, già trasmesso a RFI e ITALFERR a seguito delle riunioni che hanno preceduto la convocazione della Cds in oggetto; si allega comunque la tavola TAV.6 PGZ-REV5 – SISTEMI FUNZIONALI E DESTINAZIONI D'USO – ZONING in cui è riportata la perimetrazione del PSA approvato. Dalla stessa risulta che il tracciato della ferrovia interessa anche aree del PSA al momento non annesse al sedime aeroportuale.

Tutte le aree del PSA interessate dai lavori, in cui non sono presenti opere che "occupano" la quota terreno, quali p.es. quelle sottostanti il viadotto ferroviario, dovranno rimanere nella piena disponibilità del gestore dell'aeroporto che potrà utilizzarle anche per viabilità e parcheggi.

Tutto il tracciato all'interno del PSA dovrà essere realizzato in viadotto sopraelevato con unica eccezione per lo scatolare avente lunghezza pari a ca. 85 m, situato in prossimità del tratto finale per consentire il posizionamento degli scambi ferroviari; su detto scatolare dovranno essere realizzate delle aperture che consentano, per quanto tecnicamente possibile attraversamenti carrabili.

L'area di parcheggio prevista prospiciente il locale tecnico da realizzare all'interno dello scatolare precedentemente indicato dovrà essere strettamente destinata e dimensionata per le sole attività manutentive necessarie.

In considerazione sia della nuova volumetria, sia della presenza di antenne e altri apparati tecnologici necessari per il funzionamento, nonché dell'impatto che l'opera può generare, sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio, è necessario sottoporre l'opera alla procedura

“Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea” presso i competenti uffici ENAC (cfr Ostacoli e pericoli per la navigazione aerea (enac.gov.it)).

Le aree dell’attuale demanio aeronautico sono inespropriabili sino a quando non ne è pronunciata la sdemanializzazione ex art. 4 comma 1 del D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii. e da ciò ne deriva l’inapplicabilità della procedura di esproprio di dette aree posta in essere da codesta.

15. MASE con parere n° 0005631 del 15/05/2023:

Aspetti idraulici.

In relazione al rischio idraulico dell’area, il Proponente dovrà:

- a) adeguare il progetto agli interventi previsti nell’area dal Comune di Olbia e dalla Società Opere e Infrastrutture della Sardegna,
- b) adeguate le modellazioni e le conseguenti scelte progettuali a quanto previsto nelle NTA del PAI nella loro versione più aggiornata in relazione agli attraversamenti dei corsi d’acqua, alle opere in alveo ed alle arginature,
- c) incrementare la trasparenza idraulica degli interventi previsti in rilevato prediligendo opere in viadotto o rilevati resi trasparenti idraulicamente attraverso tubazioni e scatolari.

Con specifico riferimento agli aspetti idraulici di cui sopra, il Proponente dovrà acquisire il parere degli enti coinvolti prima dell’avvio della verifica di ottemperanza.

Dovranno inoltre:

- d) essere garantite condizioni di sicurezza durante la permanenza dei cantieri mobili, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un ostacolo significativo al regolare deflusso delle acque;
- e) essere prevista un’adeguata protezione delle opere da potenziali fenomeni erosivi e/o allagamenti;
- f) essere garantito che le attività e gli interventi non peggiorino le condizioni di funzionalità idraulica né compromettano eventuali futuri interventi di sistemazione idraulica e/o mitigazione del rischio;
- g) essere adottate le cautele e le precauzioni finalizzate a non incrementare la pericolosità idraulica, né localmente, né nei territori a valle o a monte;
- h) essere limitata l’impermeabilizzazione superficiale del suolo impiegando tipologie costruttive e materiali tali da controllare la ritenzione temporanea delle acque;
- i) gli scavi dovranno essere tempestivamente richiusi e ripristinati a regola d’arte.

Ambiente Idrico – Biodiversità

Gli interventi di sistemazione idraulica previsti devono garantire la conservazione della funzionalità ecologica del corridoio fluviale e la connettività tra il tratto a monte e quello a valle della interferenza con il tracciato ferroviario.

Per questo motivo gli interventi devono essere correlati direttamente a specifiche situazioni di pericolosità idraulica, riducendo al minimo gli interventi di risagomatura e artificializzazione dell’alveo, nonché di asportazione delle formazioni vegetali acquatiche e riparie, così come dei singoli individui arborei di dimensioni significative.

Per la realizzazione di eventuali interventi di risagomatura, deve essere verificata la possibilità di utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica, ovvero di utilizzo di materiale vegetale vivo allo

scopo di accelerare i processi di rinaturalizzazione delle aree artificializzate, anche al fine di ridurre il rischio di ingressione in tali aree di specie alloctone a comportamento invasivo. Deve essere evitata, in ogni caso, la creazione di interruzioni del continuum dovuta a realizzazione di salti o traverse e occorrerà prevederne la rimozione nei tratti interessati dai cantieri o da sistemazioni idrauliche. Nel caso in cui fossero necessarie per motivi idraulici, dovrà essere preferita la realizzazione di rampe in pietrame.

Opere a verde

Tutte le aree interessate da viabilità dismessa (quale, ad esempio, il tratto di via Siena parallelo alla linea storica) devono essere oggetto di interventi di ripristino a verde, con asportazione totale del manto stradale e dell'intera opera in rilevato, e la ricostituzione di una copertura naturale (erbacea, arbustiva ed arborea) che permetta la riconnessione con il territorio circostante.

16. MIC con parere n° 8074 del 17/05/2023:

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai fini dell'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. n. 42 del 2004, deve provvedere a dare adeguato riscontro alle richieste formulate dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro con il parere endoprocedimentale prot. n. 6787 del 09/05/2023, paragrafo Allegato A-BAP - 2. Verifica della documentazione (Allegato n. 3).

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza speciale per il PNRR

Ufficio del MiC coinvolto: Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai fini del completamento della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 25 del D.Lgs. n. 50 del 2016, deve provvedere a dare adeguato riscontro alle richieste formulate dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro con il parere endoprocedimentale prot. n. 6787 del 09/05/2023, paragrafo Allegato A-BA - 2. Parere endoprocedimentale (Allegato n. 3), dando seguito a quanto indicato dalla U.O. DGABAP-Servizio 11 della Soprintendenza speciale per il PNRR con il contributo istruttorio prot. n. 7414 del 10/05/2023 (Allegato n. 4), per la parte generale relativa all'Accordo di cui a) comma 14 dell'art. 25 del D.Lgs. n. 50 del 2016, sulla base delle indicazioni fornite con la Circolare n. 24 del 15/05/2023 della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio / Soprintendenza speciale per il PNRR;

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

17. MIC con parere n° 6787 del 09/05/2023:

VERIFICA DELLA DOCUMENTAZIONE

Al fine della verifica della compatibilità paesaggistica e per le valutazioni di competenza di questo Ufficio, per quanto attiene alla tutela dei beni architettonici e dei beni paesaggistici, si

rileva che la documentazione prodotta per il presente progetto di fattibilità tecnico economica è adeguata per completezza e contenuti degli elaborati alla fase progettuale in esame e le scelte progettuali appaiono basate su attenta analisi dei caratteri del luogo. Gli elaborati progettuali consentono di apprezzare nel complesso un basso grado di incidenza sull'ambito paesaggistico, già interessato da infrastrutture di varie categorie e privo, per larga parte del tracciato, di caratteri di pregio. Si ritiene tuttavia utile indicare alcuni approfondimenti cui procedere nello sviluppo progettuale, limitatamente ad alcuni tratti che potrebbero presentare maggiori criticità. In particolare si rileva quanto segue, anche in funzione dello sviluppo delle fasi progettuali successive e del necessario maggiore approfondimento:

La Relazione paesaggistica prodotta appare conforme per contenuti al D.P.C.M. 12.12.2005 ed è sufficientemente approfondita per quanto riguarda la situazione vincolistica e gli aspetti paesaggistici generali e per gli impatti considerati per il complesso dell'intervento. Sarà necessaria una successiva valutazione nel dettaglio dei caratteri del paesaggio per ciascun tratto del tracciato ferroviario, considerata anche la difformità tra le varie porzioni del territorio attraversate, in particolare per quanto riguarda l'area che sarà attraversata dalla parte terminale verso l'aeroporto da realizzare in viadotto. Deve essere inoltre approfondita l'analisi della porzione di scavalco con viadotto del Rio Paule Longa: per tale corso d'acqua deve essere verificata la classificazione e la eventuale sussistenza di forma di tutela, deve essere fornita descrizione con esame accurato della vegetazione ripariale anche in relazione ai previsti interventi di implementazione con nuovo impianto di specie vegetali e deve essere prodotta idonea documentazione fotografica. Si dovrà inoltre verificare ed eventualmente documentare l'eventuale presenza di muri a secco nelle aree direttamente interessate dall'intervento. Dovrà inoltre essere approfondita la verifica della percepibilità del viadotto da eventuali punti panoramici nel centro urbano e dai promontori costieri.

La documentazione fotografica relativa al contesto paesaggistico dovrà essere completata nella prossima fase progettuale con riprese fotografiche del Rio Paule Longa e della vegetazione ripariale e con riprese dei manufatti per i quali è prevista la demolizione. Dovranno inoltre essere implementate le simulazioni fotografiche con rappresentazione ravvicinate di vari tratti del tracciato ferroviario in rilevato e in viadotto e in particolare del tratto di attraversamento del Rio Paule Longa da cui possa risultare evidente l'incidenza delle strutture sul corso d'acqua e sulla vegetazione, del fabbricato tecnologico presso il bivio Micaleddu e della Stazione passeggeri, di ciascun tratto del viadotto terminale verso l'aeroporto.

18. MIC con parere n° 1471 del 30/01/2023:

Con riferimento alla relazione in oggetto, inviata con nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.NE\A0011\P\2022\0000457 del 02.11.2022 (ns. prot. n. 14542 del 03.11.2022), visti i relativi elaborati progettuali, dopo attenta analisi si prescrive, oltre all'assistenza archeologica per l'intero tratto in oggetto, l'attivazione della procedura prevista dall'articolo 25, commi 3 e 8 del del D.Lgs. 50/2016. In funzione dell'alto rischio archeologico l'esecuzione di ulteriori accertamenti finalizzati ad escludere la presenza di interferenze archeologiche complesse attraverso una prima esecuzione di sistemi diagnostici non invasivi e, a seguito delle risultanze, saggi stratigrafici puntuali sulle eventuali anomalie riscontrate.

A tal fine Si rimandano al perfezionamento dell'accordo previsto dal comma 14 del medesimo art. 25 le specifiche delle indagini indirette da eseguirsi nel tratto in oggetto, finalizzate alla

predisposizione della “relazione archeologica definitiva” di cui al citato comma 9 dell’art. 25, indispensabile per una corretta tutela dei beni archeologici e, quindi, per l’espressione del parere di competenza nell’ambito della procedura in oggetto, coerentemente con il dettato normativo vigente.

19. MIC con parere n° 2495 del 20/02/2023:

Con riferimento alla vostra nota prot. n. RFI-NEMI.DIN.DICASA.NE\A0011\P\2023\0000111 del 30.01.2023 (ns. prot. n. 1512 del 31.01.2023), inviata poco dopo l’incontro relativo all’esecuzione di ulteriori indagini archeologiche previste dal comma 8 dell’art. 25 del D.lgs. 50/2016, si sottolinea che l’autorizzazione a procedere è subordinata all’esecuzione di dette analisi e pertanto il nulla osta all’avvio della procedura di V.I.A. sarà concesso solo dopo tali indagini.

20. MIC con parere n° 11790 del 04/08/2023:

Con riferimento alla trasmissione in oggetto, esaminata la documentazione inviata, si comunica quanto di seguito esposto.

Le indagini non invasive sono state effettuate in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella nota prot. 1471-P del 30.1.2023 di questo Ufficio con tecniche di rilevamento mediante indagini aeree, con sensori Lidar – RGB – Multispettrale – Termico trasportati da drone. Le modalità e gli esiti sono contenuti nella relazione elaborato RR1100R38RGAH0003001A.

Le anomalie individuate sono ritenute in parte pertinenti allo sfruttamento agricolo del territorio e in un caso ad un percorso viario moderno dismesso (ID 3 – 4 – 5). Una delle anomalie sembra confermare la presenza dei resti del Nuraghe Sa Tupia (ID 31), ad alto rischio. Inoltre, in prossimità delle aree di dispersione di frammenti archeologici individuate nel corso delle ricognizioni per la VPIA, si sono evidenziate due anomalie (ID 6 – 7) di non chiara identificazione, ipoteticamente ricondotte a fenomeni geologici, ma vicine ai resti visibili in superficie, definite a rischio medio.

Per quanto riguarda le restanti aree, il livello di rischio emerso nella VPIA e ritenuto basso deve comunque essere valutato medio nei frequenti casi di inaccessibilità delle aree o di non visibilità del piano di campagna.

Le indagini non invasive sono state effettuate in ottemperanza alle prescrizioni contenute nella nota prot. 1471-P del 30.1.2023 di questo Ufficio con tecniche di rilevamento mediante indagini aeree, con sensori Lidar – RGB – Multispettrale – Termico trasportati da drone. Le modalità e gli esiti sono contenuti nella relazione elaborato RR1100R38RGAH0003001A. Le anomalie individuate sono ritenute in parte pertinenti allo sfruttamento agricolo del territorio e in un caso ad un percorso viario moderno dismesso (ID 3 – 4 – 5). Una delle anomalie sembra confermare la presenza dei resti del Nuraghe Sa Tupia (ID 31), ad alto rischio. Inoltre, in prossimità delle aree di dispersione di frammenti archeologici individuate nel corso delle ricognizioni per la VPIA, si sono evidenziate due anomalie (ID 6 – 7) di non chiara identificazione, ipoteticamente ricondotte a fenomeni geologici, ma vicine ai resti visibili in superficie, definite a rischio medio. Per quanto riguarda le restanti aree, il livello di rischio emerso nella VPIA e ritenuto basso deve comunque essere valutato medio nei frequenti casi di inaccessibilità delle aree o di non visibilità del piano di campagna.

Le indagini di VPIA sono state condotte in modo esaustivo dal dott. Giancarlo Pastura e dalla dott.ssa Antonella Unali, entrambi in possesso dei requisiti di legge e sono comprensive del

Template Gis previsto dal DPCM del 14 febbraio 2022 (G. U. - Serie Generale n. 88 del 14 aprile 2022), recante le “Linee Guida per la procedura di verifica dell’interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati”.

Si fa presente che il progetto rimane soggetto alla disciplina di cui al nuovo art. 41 comma 4 del D.Lgs 36/2023, Allegato I.8, che, come precisato dalla circolare n. 32 del 12.07.2023 della Direzione Generale ABAP – Soprintendenza Speciale per il PNRR, si applica anche ai procedimenti pendenti alla data di entrata in vigore del nuovo Codice dei Contratti pubblici. Pertanto, si ritiene necessario attivare la procedura di cui all’art. 1, c. 7 e ss. dell’All. I.8 del D.lgs 36/2023 per le aree definite nella VPIA a rischio alto e medio e si comunica sin da ora che, vista la densità di monumenti archeologici nel territorio in esame, all'esito della procedura dovrà essere prevista la sorveglianza archeologica in corso d’opera per i restanti tratti di progetto, ivi comprese le opere necessarie alla cantierizzazione, come previsto dal punto 6.6.1 delle Linee Guida.

Il Piano delle indagini archeologiche dovrà essere redatto secondo le specifiche previste dal paragrafo 6 punti 2 e 3 dell’Allegato 1 delle Linee Guida e dovrà essere trasmesso a questo Ufficio per l'approvazione.

Vista la Circolare n. 24, prot. 17443-P del 15/05/2023 della Direzione Generale, Archeologia Belle Arti e Paesaggio – Servizio II, finalizzata a fornire gli opportuni chiarimenti in ordine all’applicazione delle modifiche apportate alla procedura di verifica dell’interesse archeologico (VPIA) dal D.L. del 24 febbraio 2023 n. 13, recante “Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PBC), nonché per l’attuazione delle politiche di coesione agricola comune”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale – Serie Generale n. 47 del 24/02/2023 e in vigore dal 25 febbraio 2023, successivamente convertito con modificazioni dalla Legge del 21 aprile 2023, n. 41, sarà stipulato apposito accordo tra le parti al fine di sviluppare un rapporto di leale collaborazione per rendere compatibile la verifica preventiva dell’interesse archeologico con l’esigenza di realizzare l’opera in progetto, nel rispetto degli obiettivi PNRR e delle linee guida di cui al DPCM 14.02.2022.

21. GEASAR con parere n° 137 del 01/06/2023:

I lavori di costruzione e le attività di conduzione e manutenzione dell’opera devono essere effettuati compatibilmente o comunque minimizzando l’impatto con le attività aeroportuali.

Si intende che RFI è interamente responsabile della realizzazione, gestione e manutenzione delle opere realizzate e solleva Enac e Geasar da qualsiasi pretesa e/o indennizzo per danni che possono derivare a persone e cose in dipendenza dell’esercizio delle opere.

RFI dovrà garantire una gestione delle opere con standard di servizio e di pulizia analoghi a quelli in uso nell’aerostazione passeggeri.

Il gestore dell’aeroporto sarà l’unico soggetto titolare del diritto di installazione di impianti pubblicitari visibili dall’esterno delle opere realizzate. E’ pertanto proibito installare impianti pubblicitari orientati all’esterno delle opere e/o che comunque risultino in vista dall’area aeroportuale.

Il gestore aeroportuale avrà diritto ad installare un n. adeguato di monitor di informativa voli a servizio dei passeggeri con i layout in uso nell’aerostazione passeggeri, ivi inclusi eventuali banner pubblicitari.

Prescrizioni da ottemperare nella fase del progetto esecutivo a carico del soggetto aggiudicatore/impresa appaltatrice:

1. MOTRA - Ministero della Difesa con parere n°47476 del 09/05/2023

Esprime nulla contro alla realizzazione dell'intervento, a condizione che nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera, siano rispettati i seguenti vincoli e prescrizioni:

- venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art. 22 del Decreto Legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate dal competente Reparto Infrastrutture (Ufficio B.C.M. del 10° Reparto Infrastrutture in Napoli) previa istanza della ditta proponente (corredata dei relativi allegati e redatta secondo il modello GEN-BST-001 reperibile unitamente all'elenco delle ditte specializzate BCM abilitate dal Ministero della Difesa al link: http://www.difesa.it/SGD-DNA/Staff/DT/GENIODIFE/Pagine/bonifica_ordigni.aspx). Una copia del Verbale di Costatazione, rilasciato dal predetto Reparto, dovrà essere inviata anche al Comando Militare Territoriale competente;
- siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato Maggiore della Difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60 KV;
- sia garantito il transito dei mezzi/sistemi d'arma in dotazione alle Forze Armate marcianti in maniera autonoma ovvero caricati sui c.d. "complessi traino" ovvero, in caso di sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri, sia osservato quanto disposto dal Decreto Ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990;
- sia osservato il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.

Ove nelle successive fasi di progettazione ed esecuzione vengano apportate varianti che possano interferire con i beni di questa Amministrazione Difesa, il proponente dovrà sottoporre le varianti progettuali individuate allo scrivente e al Comando Militare Territoriale competente per tutte le incombenze di legge.

Il presente parere ha validità di cinque anni dalla data di emissione, entro i quali devono essere avviati i lavori. Superato il predetto termine, il proponente dovrà interessare questa Amministrazione Difesa per l'eventuale emissione di una proroga di validità.

Il presente documento è redatto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 334 del Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n. 66, della Legge 24 novembre 2000, n. 340 e del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383.

2. TIM con parere n° 104466 del 15/05/2023:

Con riferimento alla Vostra lettera prot. RFI-NEMI.DINDICSA\A0011\P\2 023\0000135 del 16/02/2023 relativa alla convocazione della conferenza di servizi di pari oggetto, Vi confermiamo che questa Società nulla ha da eccepire per l'approvazione dell'intervento, a condizione che venga preservata la continuità del servizio, avendo rilevato diverse interferenze con il tracciato della nuova opera sottoposti.

Evidenziamo, in ogni caso, la necessità di mantenere per i propri impianti, razionali ed irrinunciabili condizioni, da considerare sia in fase di organizzazione dei cantieri sia in fase di realizzazione delle opere, che ne garantiscano la funzionalità, l'integrità e la continuità del servizio, con adeguamenti e/o spostamenti provvisori e/o definitivi; a tal fine alleghiamo alla presente il cronoprogramma in cui sono dettagliate le interferenze rilevate e le modalità di risoluzione. Resta inteso che gli oneri derivanti a questa Società per gli eventuali lavori di spostamento e/o adeguamento degli impianti di TLC, correlati alla realizzazione delle opere in oggetto, saranno addebitati all'Ente che ne ha motivato la necessità nel rispetto delle normative vigenti; saranno redatti, dopo l'eventuale determinazione congiunta e puntuale degli interventi da effettuare, gli opportuni preventivi che, quando accettati, costituiranno il caposaldo di questa Società.

Il costo degli interventi di spostamento relativo ad impianti TIM , è stato stimato complessivamente in 352.350 Euro.

Rileviamo fin d'ora, che l'opera in oggetto è assoggettata alla disciplina del codice degli appalti pubblici (d.lgs. n. 50/2016), il quale fa ricadere gli oneri anzidetti nella previsione dell'art. 27 della medesima normativa, ai sensi e per gli effetti del quale "Gli enti gestori di reti ...) destinate al pubblico servizio devono rispettare il programma di risoluzione delle interferenze (...), sempre che il soggetto aggiudicatore si impegni a mettere a disposizione in via anticipata le risorse occorrenti".

Al fine di garantire, inoltre, gli eventuali futuri collegamenti cui questa Società deve far fronte ai sensi del D. Lgs. n° 259/03 (codice delle comunicazioni elettroniche) chiediamo che siano realizzate e rese disponibili le necessarie infrastrutture per le quali sin da ora dichiariamo la nostra disponibilità a fornire tutte le indicazioni tecniche.

Ricordiamo che l'art. 86 del D. Lgs. 259/03 infatti così recita: "... le infrastrutture di reti pubbliche di comunicazioni, di cui agli articoli 87 e 88 del succitato D. Lgs. 259/03, sono assimilate ad ogni effetto alle opere di urbanizzazione primaria di cui agli articoli 16, comma 7, del D. Pres. Rep. 6-6-01 n° 380...".

Cronoprogramma Allegato

3. ANAS con parere n° 0464051 del 14/06/2023:

Si esprime parere favorevole all'intervento con le seguenti prescrizioni:

- per il tratto stradale in esame sono in corso le operazioni di collaudo tecnico amministrativo, per cui prima dell'inizio dei lavori dovranno essere presi accordi con il Responsabile del Procedimento che, qualora le stesse non si fossero ancora concluse, provvederà a verbalizzare lo stato dei luoghi e a dare le opportune indicazioni;
- Saranno a piena cura ed onere del proponente tutte le attività di realizzazione e gestione delle deviazioni e dei pilotaggi che si renderanno necessari nel corso dei lavori, chiedendo anticipatamente ad Anas l'emissione delle correlate ordinanze di regolazione della circolazione stradale ai sensi del Codice della Strada;
- l'attraversamento della S.S. 729 sarà disciplinato mediante convenzione tra Anas e RFI. Considerata l'urgenza della realizzazione dell'intervento, su richiesta RFI, Anas potrà autorizzare l'inizio dei lavori nelle more della stipula della convenzione citata.
- i muri di sostegno demoliti dovranno essere ricostruiti con le stesse caratteristiche estetiche di quelli adiacenti;

- la ricostruzione del rilevato sovrastante l'estradosso della galleria e fino al piano di posa della sovrastruttura stradale dovrà essere realizzato con materiali idonei a non generare assestamenti del corpo stradale;
- la sovrastruttura stradale dovrà essere realizzata in conformità a quella esistente e secondo i capitolati Anas che su richiesta saranno forniti ai progettisti;
- le barriere stradali dovranno essere ripristinate da Ditta certificata e con elementi tali da ottenere le certificazioni previste dalle norme di legge.
- gli impianti dell'idraulica di linea per la raccolta delle acque di piattaforma stradale dovranno essere integralmente ripristinati in conformità a quella esistente e secondo i capitolati Anas che su richiesta saranno forniti ai progettisti;
- gli impianti di illuminazione stradale dovranno essere integralmente ripristinati in conformità a quella esistente e secondo i capitolati Anas che su richiesta saranno forniti ai progettisti;
- l'intervento oggetto del presente parere dovrà ripristinare anche tutta la viabilità complanare presente nell'area di intervento, garantendo la piena fruibilità di accesso a tutte le ditte prospicenti;

Si segnala infine la presenza di numerosi sottoservizi tra i quali tubazioni idriche e fognarie, oltre che cavidotti di distribuzione dell'energia elettrica in media tensione e cavidotti di reti in fibraottica, nelle strade complanari via Goethe e via Conca Onica. Parte di tali reti sono state realizzate dalla stessa Anas in concomitanza dei lavori di ammodernamento della S.S. 729 per cui si richiede, appena possibile, un incontro con i progettisti per definirne la risoluzione.

4. ENAC con parere n° 0071525 del 05/06/2023:

Aspetti demaniali.

Le aree aeroportuali all'interno del sedime, appartenenti al "Demanio Aeronautico Civile" in gestione a questo Ente, per la loro attuale condizione giuridica appartengono alla categoria di bene demaniale accidentale (o eventuale), che le rende per definizione incommerciabili. Tale condizione ne sottintende l'inespropriabilità sino a quando non ne è pronunciata la sdemanializzazione ex art. 4 comma 1 del D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii. e da tale condizione giuridica ne discende l'inapplicabilità della procedura di esproprio posta in essere da codesta Società.

Al fine dell'uso di tali beni demaniali sarà necessario stipulare un'apposita Convenzione ENAC/RFI/ GEASAR che disciplini tale utilizzo.

Si comunica inoltre che prima dell'inizio dei lavori sarà cura di ENAC/GEASAR consegnare provvisoriamente a codesta Società le aree interessate dagli interventi previo apposito verbale da sottoscrivere congiuntamente con congruo anticipo.

5. GEASAR con parere n° 137 del 01/06/2023:

Il posizionamento definitivo dell'opera e le scelte progettuali in genere dovranno minimizzare l'interferenza con le opere esistenti, ivi compresa la pista ciclopedonale in corso di realizzazione da parte del Comune di Olbia in prossimità dell'ubicazione prevista per la stazione ferroviaria. In ogni caso, tutte le cubature, opere e i sottoservizi interferenti dovranno essere riprotetti a cura e spese di RFI/Italferr in altre aree individuate da Enac/Geasar, precisando che potrebbero essere presenti sottoservizi non noti e/o non indicati nei documenti disponibili. È pertanto onere di RFI/Italferr eseguire indagini preliminari e, in ogni caso, provvedere al ripristino di eventuali sottoservizi danneggiati. Anche le torri faro presenti lungo il tracciato dovranno essere

riprotette. Il posizionamento definitivo del tratto finale in arrivo alla stazione ferroviaria dovrà, per quanto tecnicamente possibile, minimizzare la distanza dal tratto parallelo di viabilità a quattro corsie esistente.

Il percorso pedonale tra la stazione ferroviaria e il terminal passeggeri dell'aeroporto dovrà essere realizzato utilizzando preferenzialmente il percorso pedonale in corso di realizzazione da parte del Comune di Olbia, opportunamente maggiorato in funzione del traffico previsto e interamente coperto sino alle pensiline esistenti sul fronte terminal.

I lavori di costruzione e le attività di conduzione e manutenzione dell'opera devono essere effettuati compatibilmente o comunque minimizzando l'impatto con le attività aeroportuali.

Si intende che RFI è interamente responsabile della realizzazione, gestione e manutenzione delle opere realizzate e solleva Enac e Geasar da qualsiasi pretesa e/o indennizzo per danni che possono derivare a persone e cose in dipendenza dell'esercizio delle opere.

RFI dovrà garantire una gestione delle opere con standard di servizio e di pulizia analoghi a quelli in uso nell'aerostazione passeggeri.

Il gestore dell'aeroporto sarà l'unico soggetto titolare del diritto di installazione di impianti pubblicitari visibili dall'esterno delle opere realizzate. È pertanto proibito installare impianti pubblicitari orientati all'esterno delle opere e/o che comunque risultino in vista dall'area aeroportuale.

Il gestore aeroportuale avrà diritto ad installare un n. adeguato di monitor di informativa voli a servizio dei passeggeri con i layout in uso nell'aerostazione passeggeri, ivi inclusi eventuali banner pubblicitari.

6. MASE con parere n° 0005631 del 15/05/2023:

Aspetti Progettuali e gestionali.

- a) Il progetto esecutivo e il piano di cantierizzazione dovranno recepire tutte le mitigazioni e le prescrizioni del presente parere.
- b) I Capitolati di appalto del progetto esecutivo dovranno integrare tutte le misure di mitigazione ambientale e le modalità operative previste nel progetto oggetto del presente parere, nonché tutte quelle scaturite dalle condizioni del presente parere; dovranno essere previsti gli oneri, a carico dell'appaltatore, per far fronte a tutte le cautele, prescrizioni e accorgimenti necessari per rispettare le condizioni ambientali del territorio interessato dall'opera.
- c) Si dovrà ottimizzare la collocazione ed il dimensionamento dei cantieri, al fine di ridurre il consumo di suolo privilegiando il riutilizzo di aree già interessate da interventi antropici.
- d) Durante le fasi di cantiere e di esercizio, deve essere adottato un Sistema di Gestione Ambientale secondo i criteri della norma ISO 14001:2015 o del Regolamento EMAS (CE) 1221/2009 e ss.mm.ii. e dovrà essere soggetto alle azioni di auditing interno ed esterno previste. Devono essere previste in particolare procedure operative relative a:
 - modalità di utilizzo e manutenzione dei mezzi di cantiere, finalizzate ad evitare l'introduzione e la diffusione di piante alloctone a comportamento invasivo nelle aree soggette a movimento terra;
 - gestione dei potenziali impatti derivanti da sversamenti accidentali di sostanze inquinanti da mezzi d'opera o da depositi di materiali.

- e) Dovranno essere definite con esattezza le sostanze che si prevede di utilizzare per la perforazione dei pali ed eventualmente per l'esecuzione della galleria, specificando le caratteristiche chimiche e chimico-fisiche degli stessi. In ogni caso dovranno essere utilizzati fluidi di lubrificazione non inquinanti e degradabili e fluidi di perforazione biodegradabili, allo scopo di evitare contaminazione delle falde. Le schede di sicurezza di dette sostanze dovranno essere trasmesse ad ARPA Sardegna per una valutazione ed approvazione.
- f) In considerazione dello stato qualitativo dei corpi idrici e della permeabilità dei terreni, in fase di realizzazione ed esercizio non si dovranno impiegare diserbanti nella conduzione dei cantieri e sulle massicciate ferroviarie oggetto dell'intervento.
Le suddette misure tecniche e gestionali dovranno essere rese vincolanti per l'Appaltatore e inserite nello SGA.
- g) Il Piano di Controllo e Misurazioni Ambientali previsto dal Sistema di Gestione Ambientale deve essere coordinato con il Progetto di Monitoraggio Ambientale.

Aspetti idraulici.

In relazione al rischio idraulico dell'area, il Proponente dovrà:

- j) adeguare il progetto agli interventi previsti nell'area dal Comune di Olbia e dalla Società Opere e Infrastrutture della Sardegna,
- k) adeguate le modellazioni e le conseguenti scelte progettuali a quanto previsto nelle NTA del PAI nella loro versione più aggiornata in relazione agli attraversamenti dei corsi d'acqua, alle opere in alveo ed alle arginature,
- l) incrementare la trasparenza idraulica degli interventi previsti in rilevato prediligendo opere in viadotto o rilevati resi trasparenti idraulicamente attraverso tubazioni e scatolari.

Con specifico riferimento agli aspetti idraulici di cui sopra, il Proponente dovrà acquisire il parere degli enti coinvolti prima dell'avvio della verifica di ottemperanza.

Dovranno inoltre:

- m) essere garantite condizioni di sicurezza durante la permanenza dei cantieri mobili, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un ostacolo significativo al regolare deflusso delle acque;
- n) essere prevista un'adeguata protezione delle opere da potenziali fenomeni erosivi e/o allagamenti;
- o) essere garantito che le attività e gli interventi non peggiorino le condizioni di funzionalità idraulica né compromettano eventuali futuri interventi di sistemazione idraulica e/o mitigazione del rischio;
- p) essere adottate le cautele e le precauzioni finalizzate a non incrementare la pericolosità idraulica, né localmente, né nei territori a valle o a monte;
- q) essere limitata l'impermeabilizzazione superficiale del suolo impiegando tipologie costruttive e materiali tali da controllare la ritenzione temporanea delle acque;
- r) gli scavi dovranno essere tempestivamente richiusi e ripristinati a regola d'arte.

Progetto di Monitoraggio Ambientale

Acque superficiali

I monitoraggi devono essere integrati dal rilievo dell'Indice di Funzionalità Fluviale IFF, che deve essere effettuato per l'intero sviluppo dell'asta monitorata (Rio Paule Longa) a partire da 500

m a monte del punto ASU.01 fino a 500 m a valle del punto ASU.04. Tale rilievo deve essere condotto in AO e in PO, allo scopo di verificare alterazioni e modifiche della funzionalità del corridoio fluviale. Il campionamento e le analisi dovranno essere condotti tramite laboratori accreditati ai sensi della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018.

Rumore

Modalità, localizzazione dei punti di misura, durata e periodi di rilievo delle misure dovranno essere sottoposti alla valutazione di ARPA Sardegna, tenendo conto in particolare dei recettori in corrispondenza dei quali durante la fase di realizzazione potrebbero verificarsi superamenti temporanei dei limiti normativi.

Vibrazioni

Il Progetto di monitoraggio delle vibrazioni dovrà essere redatto secondo quanto previsto dalla norma UNI 9614:2017 (Appendici A4 "Vibrazioni prodotte da attività di cantiere" e A2 "Vibrazioni prodotte da traffico ferroviario"). L'articolazione temporale e la frequenza dei rilievi dovrà essere connessa al programma di dettaglio delle attività di cantiere e concordata con ARPA Sardegna, prevedendo rilievi soprattutto in concomitanza delle attività ritenute maggiormente impattanti, durante le quali dovranno essere previste anche misure con più ripetizioni durante le lavorazioni significative sotto l'aspetto vibrazionale. Il Proponente, con l'obbligo di concordare preventivamente le modalità con ARPA Sardegna, dovrà individuare, in aggiunta ai punti di monitoraggio individuati nel PMA, punti aggiuntivi prospicienti gli edifici a ridosso dei cantieri e laddove possibile, richiedere la disponibilità da parte dei proprietari delle residenze private per monitorare in continuo le vibrazioni all'interno degli edifici. Il monitoraggio, in termini di numero e ubicazione dei punti di monitoraggio dovrà essere condiviso con ARPA Sardegna e dovrà riguardare le vibrazioni immesse negli edifici dalle attività di cantiere ed interessare le zone limitrofe i cantieri ed il fronte di avanzamento lavori. Per ogni punto di monitoraggio (ricettore) le misure dovranno essere svolte sia ad un piano basso, sia ad un piano alto dell'edificio con la finalità, qualora siano superati i limiti previsti dalla norma, di individuare le attività più idonee da porre in essere per il contenimento degli impatti individuati ricercando in accordo con ARPA Sardegna le apposite soluzioni, quali ad esempio:

- Preventiva comunicazione agli abitanti durante l'impiego di attrezzature ad elevato impatto o attività ad elevato carico emissivo vibrazionale;
- Adozione di accortezze operative quali l'ottimizzazione dei tempi di lavorazione;
- Impiego di attrezzature o tecniche caratterizzate da minime emissioni di vibrazioni.

Inoltre, durante il corso delle lavorazioni dovranno essere eseguiti dei successivi rilievi a campione per verificarne l'efficacia delle misure di mitigazione adottate in fase preventiva all'interno degli edifici.

Al termine dell'attività di monitoraggio dovrà essere predisposta una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di vibrazioni rilevati, la valutazione rispetto alle soglie assunte a tutela dei recettori, le eventuali situazioni di disturbo da vibrazioni segnalate e le misure adottate per la loro risoluzione. La relazione dovrà essere validata da ARPA Sardegna."

Restituzione dei dati

I risultati dei monitoraggi ambientali ante operam, in corso d'opera e post-operam previsti dal PMA dovranno essere raccolti in rapporti periodici oltre che condivisi attraverso il Sistema

informativo che sarà reso disponibile. Tali rapporti dovranno essere trasmessi al MASE e all'ARPA Sardegna con periodicità semestrale.

Qualora i monitoraggi dovessero evidenziare peggioramenti ambientali, potenzialmente riconducibili all'opera in esame, dovranno essere individuate idonee misure mitigative, da concordare con ARPA Sardegna.

Suolo sottosuolo – siti potenzialmente contaminati

Con riferimento alle aree potenzialmente contaminate, è necessario verificare ed aggiornare lo studio condotto circa le eventuali interferenze e le modalità di interazione della progettazione con le matrici ambientali contaminate e potenzialmente contaminate ed eventualmente, ai sensi dell'art. 242-ter del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., il Proponente dovrà:

- definire con precisione le eventuali interazioni delle attività di cantiere con i siti individuati e dettagliare le modalità di interazione con le matrici potenzialmente contaminate;
- prevedere modalità e tecniche che “non pregiudichino né interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area”;
- attivare la procedura prevista per la caratterizzazione e la gestione dei terreni movimentati, nel rispetto di quanto indicato dal comma 4 dell'art. 242-ter del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i..

Biodiversità

I passaggi per la fauna che saranno realizzati in corrispondenza dei rilevati RI01 e RI02 dovranno possedere caratteristiche che li rendano idonei a favorire l'attraversamento dell'infrastruttura lineare da parte della piccola e media fauna terrestre.

Dovranno quindi, ad esempio, avere una base orizzontale per permettere un'ampia superficie di passaggio, con fondo in terreno naturale (terra, sabbia e humus) e leggermente concavo per evitare il ristagno di acqua.

Posto che le recinzioni dell'opera di linea possono costituire un ostacolo totale alla mobilità della fauna selvatica devono essere previsti accorgimenti finalizzati ad indirizzare in modo efficace gli animali verso il passaggio. Ad esempio, dovrà essere prevista un'adeguata sistemazione vegetale arbustiva ed arborea all'ingresso per indirizzare il passaggio delle specie animali nel tunnel.

Mitigazioni

Negli interventi di Opere a verde deve essere introdotta una maggiore varietà di specie per quanto riguarda la componente arbustiva, in particolare nelle tipologie di intervento definite come Macchia arbustiva, facendo comunque sempre riferimento alla vegetazione potenziale del territorio (macchia mediterranea). Inoltre, nella Macchia arbustiva e nella Fascia igrofila deve essere incrementata la densità degli individui da impiantare.

Le attività di gestione dei cumuli di suolo vegetale previsti nella Relazione Opere a verde devono essere integrate, attraverso una specifica prescrizione nei confronti dell'Appaltatore, prevedendo attività di controllo della eventuale presenza di specie alloctone invasive di rilevanza unionale, nazionale e regionale.

Nel caso in cui si rilevi la presenza di tali specie, dovrà essere effettuato un intervento di rimozione.

Ambiente Idrico – Biodiversità

Gli interventi di sistemazione idraulica previsti devono garantire la conservazione della funzionalità ecologica del corridoio fluviale e la connettività tra il tratto a monte e quello a valle della interferenza con il tracciato ferroviario.

Per questo motivo gli interventi devono essere correlati direttamente a specifiche situazioni di pericolosità idraulica, riducendo al minimo gli interventi di risagomatura e artificializzazione dell'alveo, nonché di asportazione delle formazioni vegetali acquatiche e riparie, così come dei singoli individui arborei di dimensioni significative.

Per la realizzazione di eventuali interventi di risagomatura, deve essere verificata la possibilità di utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica, ovvero di utilizzo di materiale vegetale vivo allo scopo di accelerare i processi di rinaturalizzazione delle aree artificializzate, anche al fine di ridurre il rischio di ingressione in tali aree di specie alloctone a comportamento invasivo.

Deve essere evitata, in ogni caso, la creazione di interruzioni del continuum dovuta a realizzazione di salti o traverse e occorrerà prevederne la rimozione nei tratti interessati dai cantieri o da sistemazioni idrauliche. Nel caso in cui fossero necessarie per motivi idraulici, dovrà essere preferita la realizzazione di rampe in pietrame.

Vibrazioni

Dovranno essere definite le misure tecniche e gestionali da adottare nelle aree di cantiere al fine di mitigare possibili disturbi associati alle vibrazioni nei ricettori ubicati in prossimità delle suddette aree.

Le suddette misure tecniche e gestionali dovranno essere rese vincolanti per l'Appaltatore e dovranno essere inserite nel SGA.

PUT

Prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà presentare l'aggiornamento del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT). Il PUT rielaborato dovrà includere anche quanto segue:

- il Proponente quantifichi il volume dei materiali provenienti dalle perforazioni profonde e/o dalle attività di scavo con fanghi e li gestisca cautelativamente come rifiuti o in alternativa caratterizzi i materiali in corso d'opera al fine di valutare la conformità ai requisiti di cui all'art. 4 del DPR 120/2017;
- nelle successive fasi progettuali dovranno essere effettuati, per i siti di deposito intermedio e finale, gli approfondimenti previsti nell'allegato 5 del DPR 120/2017; in tali siti non potranno essere stoccati altri materiali oltre alle terre e rocce da scavo.
- il Proponente individui, nelle successive fasi progettuali, siti di deposito finale in un raggio di 50 Km dagli interventi provvisti delle necessarie autorizzazioni fornendo i relativi atti autorizzativi. Si evidenzia che la variazione dei siti di destinazione costituisce, ai sensi dell'art. 15 comma 2, lettera b) del DPR 120/2017 modifica sostanziale al PUT ed è sottoposta alle condizioni di cui all'art. 15 comma 6.
- Dovrà essere effettuata la classificazione in termini litologici dei sottoprodotti di risulta al fine di prevedere e massimizzare le quantità di materiali riutilizzabili.

Il PUT dovrà essere concordato con l'ARPA Sardegna e trasmesso al MASE per la sua approvazione prima dell'inizio dei lavori."

Opere a verde

Tutte le aree interessate da viabilità dismessa (quale, ad esempio, il tratto di via Siena parallelo alla linea storica) devono essere oggetto di interventi di ripristino a verde, con asportazione totale del manto stradale e dell'intera opera in rilevato, e la ricostituzione di una copertura naturale (erbacea, arbustiva ed arborea) che permetta la riconnessione con il territorio circostante.

7. MIC con parere n° 8074 del 17/05/2023:

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con almeno 30 (trenta) giorni di preavviso, deve comunicare la data di inizio, di interruzione e di ripresa dei lavori - comprese le attività di predisposizione delle aree di cantiere e anche qualora gli stessi siano attivati per lotti successivi - alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente, inviando contestualmente il cronoprogramma delle attività » comprese quelle di impianto dei cantieri -, affinché la medesima Soprintendenza possa programmare adeguatamente, per quanto di competenza, tutte le attività di controllo e la direzione scientifica delle indagini archeologiche effettuate.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 3. Fase precedente la cantierizzazione

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., in fase di esercizio, ha l'obbligo:

- per tutti gli interventi di mitigazione realizzati su indicazione della presente procedura - sia di tipo edile che vegetazionale - al loro mantenimento in perfetto stato di conservazione al fine di non costituire essi stessi un elemento di degrado delle qualità paesaggistiche dei luoghi interessati;
- per gli interventi di specifica mitigazione vegetazionale, all'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze entro un anno dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui prima saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo nuovo obbligo di verifica annuale, prevedendo comunque le necessarie cure colturali per un periodo non inferiore a cinque anni.

Ambito di applicazione: Aspetti gestionali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST-OPERAM - 7. Fase di esercizio

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

8. MIC con parere n° 20298 del 13/09/2023:

Che si limitino a quanto strettamente necessario i tratti di muri a secco da rimuovere e che si mettano in sicurezza le parti restanti, assicurandone o ripristinandone la stabilità nel rispetto delle tecniche tradizionali, operando un conseguenziale intervento compensativo tramite la messa in sicurezza e ripristino della stabilità per una eguale porzione di muri a secco, presenti nella medesima area, rispetto a quelli qui rimossi.

L'individuazione delle porzioni di muri a secco oggetto di intervento compensativo saranno individuati da RFI S.p.A., nella fase del corso d'opera, in accordo con la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente, attuando gli stessi interventi entro la fine dei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario previsto.

Prescrizioni da ottemperare nella fase realizzativa a carico del soggetto aggiudicatario/impresa appaltatrice:

1. *MASE con parere n° 0005631 del 15/05/2023:*

Aspetti Progettuali e gestionali.

- a) Il progetto esecutivo e il piano di cantierizzazione dovranno recepire tutte le mitigazioni e le prescrizioni del presente parere.
- b) I Capitolati di appalto del progetto esecutivo dovranno integrare tutte le misure di mitigazione ambientale e le modalità operative previste nel progetto oggetto del presente parere, nonché tutte quelle scaturite dalle condizioni del presente parere; dovranno essere previsti gli oneri, a carico dell'appaltatore, per far fronte a tutte le cautele, prescrizioni e accorgimenti necessari per rispettare le condizioni ambientali del territorio interessato dall'opera.
- c) Si dovrà ottimizzare la collocazione ed il dimensionamento dei cantieri, al fine di ridurre il consumo di suolo privilegiando il riutilizzo di aree già interessate da interventi antropici.
- d) Durante le fasi di cantiere e di esercizio, deve essere adottato un Sistema di Gestione Ambientale secondo i criteri della norma ISO 14001:2015 o del Regolamento EMAS (CE) 1221/2009 e ss.mm.ii. e dovrà essere soggetto alle azioni di auditing interno ed esterno previste. Devono essere previste in particolare procedure operative relative a:
 - modalità di utilizzo e manutenzione dei mezzi di cantiere, finalizzate ad evitare l'introduzione e la diffusione di piante alloctone a comportamento invasivo nelle aree soggette a movimento terra;
 - gestione dei potenziali impatti derivanti da sversamenti accidentali di sostanze inquinanti da mezzi d'opera o da depositi di materiali.
- e) Dovranno essere definite con esattezza le sostanze che si prevede di utilizzare per la perforazione dei pali ed eventualmente per l'esecuzione della galleria, specificando le caratteristiche chimiche e chimico-fisiche degli stessi. In ogni caso dovranno essere utilizzati fluidi di lubrificazione non inquinanti e degradabili e fluidi di perforazione biodegradabili, allo scopo di evitare contaminazione delle falde. Le schede di sicurezza di dette sostanze dovranno essere trasmesse ad ARPA Sardegna per una valutazione ed approvazione.
- f) In considerazione dello stato qualitativo dei corpi idrici e della permeabilità dei terreni, in fase di realizzazione ed esercizio non si dovranno impiegare diserbanti nella conduzione dei cantieri e sulle massicciate ferroviarie oggetto dell'intervento.
Le suddette misure tecniche e gestionali dovranno essere rese vincolanti per l'Appaltatore e inserite nello SGA.
- g) Il Piano di Controllo e Misurazioni Ambientali previsto dal Sistema di Gestione Ambientale deve essere coordinato con il Progetto di Monitoraggio Ambientale.

Aspetti idraulici.

In relazione al rischio idraulico dell'area, il Proponente dovrà:

- a) adeguare il progetto agli interventi previsti nell'area dal Comune di Olbia e dalla Società Opere e Infrastrutture della Sardegna,
- b) adeguare le modellazioni e le conseguenti scelte progettuali a quanto previsto nelle NTA del PAI nella loro versione più aggiornata in relazione agli attraversamenti dei corsi d'acqua, alle opere in alveo ed alle arginature,

- c) incrementare la trasparenza idraulica degli interventi previsti in rilevato prediligendo opere in viadotto o rilevati resi trasparenti idraulicamente attraverso tubazioni e scatolari.

Con specifico riferimento agli aspetti idraulici di cui sopra, il Proponente dovrà acquisire il parere degli enti coinvolti prima dell'avvio della verifica di ottemperanza.

Dovranno inoltre:

- d) essere garantite condizioni di sicurezza durante la permanenza dei cantieri mobili, in modo che i lavori si svolgano senza creare, neppure temporaneamente, un ostacolo significativo al regolare deflusso delle acque;
- e) essere prevista un'adeguata protezione delle opere da potenziali fenomeni erosivi e/o allagamenti;
- f) essere garantito che le attività e gli interventi non peggiorino le condizioni di funzionalità idraulica né compromettano eventuali futuri interventi di sistemazione idraulica e/o mitigazione del rischio;
- g) essere adottate le cautele e le precauzioni finalizzate a non incrementare la pericolosità idraulica, né localmente, né nei territori a valle o a monte;
- h) essere limitata l'impermeabilizzazione superficiale del suolo impiegando tipologie costruttive e materiali tali da controllare la ritenzione temporanea delle acque;
- i) gli scavi dovranno essere tempestivamente richiusi e ripristinati a regola d'arte.

Mitigazioni

Negli interventi di Opere a verde deve essere introdotta una maggiore varietà di specie per quanto riguarda la componente arbustiva, in particolare nelle tipologie di intervento definite come Macchia arbustiva, facendo comunque sempre riferimento alla vegetazione potenziale del territorio (macchia mediterranea). Inoltre, nella Macchia arbustiva e nella Fascia igrofila deve essere incrementata la densità degli individui da impiantare.

Le attività di gestione dei cumuli di suolo vegetale previsti nella Relazione Opere a verde devono essere integrate, attraverso una specifica prescrizione nei confronti dell'Appaltatore, prevedendo attività di controllo della eventuale presenza di specie alloctone invasive di rilevanza unionale, nazionale e regionale.

Nel caso in cui si rilevi la presenza di tali specie, dovrà essere effettuato un intervento di rimozione.

2. MIC con parere n° 8074 del 17/05/2023:

All'effettuazione in corso d'opera della sorveglianza archeologica per l'intera tratta ferroviaria in progetto.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con almeno 30 (trenta) giorni di preavviso, deve comunicare la data di inizio, di interruzione e di ripresa dei lavori - comprese le attività di predisposizione delle aree di cantiere e anche qualora gli stessi siano attivati per lotti successivi - alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente, inviando contestualmente il

cronoprogramma delle attività » comprese quelle di impianto dei cantieri -, affinché la medesima Soprintendenza possa programmare adeguatamente, per quanto di competenza, tutte le attività di controllo e la direzione scientifica delle indagini archeologiche effettuate.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE-OPERAM - 3. Fase precedente la cantierizzazione

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

In corso d'opera la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente può proporre alla Soprintendenza speciale per il PNRR di impartire al Proponente ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA - 4. Fase di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza speciale per il PNRR

Ufficio del MiC coinvolto: Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro;

Si prescrive a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.:

- ai sensi dell'articolo 90, Scoperte fortuite, del D.Lgs. n. 42 del 2004, che se durante l'attività previste per la realizzazione del progetto di cui trattasi - comprese le attività di allestimento dei cantieri, ovvero delle relative opere connesse - dovessero essere casualmente ritrovati resti, relitti o manufatti di qualsiasi natura e di rilevanza archeologica, anche di dubbio interesse, sia immediatamente sospesa la specifica attività in atto e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente (Area funzionale: Patrimonio archeologico), la quale, se ne ravvisa la necessità, fornirà le specifiche indicazioni per la verifica di quanto trovato e l'eventuale conservazione, richiedendo l'esecuzione di sondaggi preventivi ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. n. 42 del 2004, rimanendo a carico del proponente la redazione e realizzazione di un conseguente progetto dettagliato delle indagini da condurre, da sottoporre alla preventiva approvazione della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente. Inoltre, si evidenzia fin da adesso che il rinvenimento fortuito di materiali o strutture archeologiche potrebbe determinare la richiesta da parte della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente di predisporre varianti al progetto e l'avvio di indagini necessarie a verificare il carattere e l'estensione dei contesti portati alla luce, senza alcun onere per il Ministero della cultura. In ogni caso, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. deve ottemperare a tutto quanto previsto, oltre dal suddetto art. 90, anche quanto indicato dagli articoli 28, 88, 90, 91 e 175 del D.Lgs. n. 42 del 2004 e dagli artt. 822, 823 e 826 del Codice civile e 733 del Codice penale, con riguardo alla sospensione dei lavori, alla comunicazione tempestiva alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente, con la conseguente conservazione temporanea delle emergenze rinvenute;
- di rendere edotto il Direttore dei Lavori e le Ditte incaricate dei lavori di quanto già in carico alla suddetta Società relativamente agli obblighi derivanti dalle disposizioni stabilite dagli articoli richiamati alla lett. a) della presente condizione ambientale, come anche dagli articoli 161, 169 e 175, comma 1, lett. b), del D.Lgs. n. 42 del 2004 in materia di tutela del patrimonio

archeologico, con particolare riguardo sempre alla tempestiva comunicazione in caso di relative scoperte fortuite - anche dubbie - alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente e alla contestuale sospensione dei lavori con mantenimento dello stato di fatto al fine di consentire le verifiche tecniche di legge da parte del medesimo competente Ufficio periferico di questo Ministero.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per rinvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA-4. Fase di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

In corso d'opera Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. deve provvedere a che:

- i siti di interesse archeologico eventualmente individuati durante la realizzazione del progetto di cui trattasi - comprese le opere di allestimento dei cantieri e di quelle connesse - siano esplorati esaustivamente con metodologia stratigrafica, per quanto possibile in estensione, essendo edotta la medesima Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che qualora non fosse possibile e compatibile la tutela degli stessi siti in altra sede, la loro conservazione in loco può comportare una variante alle opere previste;
- qualsiasi opera di scavo (compreso il relativo scotico superficiale), di movimento terra o di sondaggio nel sottosuolo, che possa compromettere anche una possibile stratigrafia di interesse archeologico, eventualmente introdotta in variante in corso d'opera rispetto a quanto illustrato negli elaborati progettuali presentati con la procedura VIA o con il Progetto Esecutivo, sia soggetta alle prescritte autorizzazioni di competenza del Ministero della cultura;
- il materiale di risulta proveniente dai movimenti di terra superficiali e/o dagli scavi effettuati e non strettamente necessario per il reinterro e la risagomatura dei medesimi, deve essere tempestivamente allontanato a deposito o discarica autorizzata;
- le opere di mitigazione vegetazionale previste nel progetto presentato in sede di VIA e nel conseguente Progetto Esecutivo, siano realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi;
- la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio territorialmente competente sia costantemente aggiornata sull'andamento dei lavori e su eventuali circostanze impreviste che dovessero insorgere - in particolar modo per quanto attiene alla tutela dei beni culturali -, rimanendo riservata al medesimo Ufficio del MiC la possibilità di verificare in qualsiasi momento che le opere siano eseguite conformemente alla documentazione di progetto approvata e a regola d'arte.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA - 4. Fase di cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

Per le aree di cantiere, di deposito temporaneo e di stoccaggio dei materiali, come anche per le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione delle opere, nonché per ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, deve essere effettuato, in continuità con il termine dei relativi lavori, il recupero e il ripristino morfologico e tipologico dei siti impegnati dalle stesse opere e dai cantieri.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA - 5. Fase di rimozione e smantellamento del cantiere

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., entro sei mesi dal termine della realizzazione del progetto deve consegnare alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro una relazione, corredata da adeguati elaborati fotografici, con la quale darà conto del recepimento di tutte le condizioni ambientali indicate nel presente parere tecnico istruttorio dal numero 1) al numero 7).

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali e Paesaggio

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST-OPERAM - 6. Fase precedente la messa in esercizio

Verifica di ottemperanza: Ministero della cultura - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

3. *GEASAR con parere n° 137 del 01/06/2023*

I lavori di costruzione e le attività di conduzione e manutenzione dell'opera devono essere effettuati compatibilmente o comunque minimizzando l'impatto con le attività aeroportuali.

Raccomandazioni da ottemperare in fase realizzativa:

1. *TERNA con parere n° 54895 del 24/05/2023:*

Con riferimento alla convocazione in oggetto del 16 febbraio (ns prot. TERNA/A2023-18895) la scrivente Società, anche in nome e per conto della Capogruppo Terna S.p.A., proprietaria della Rete Elettrica di Trasmissione Nazionale e concessionaria del pubblico servizio di trasmissione e dispacciamento dell'energia elettrica, comunica che nelle aree strettamente interessate dal progetto del collegamento ferroviario Olbia Aeroporto – Alternativa 4 non sono presenti impianti di proprietà Terna Spa interferenti, e pertanto si esprime parere favorevole al progetto di fattibilità tecnica economica.

Ricordiamo che i nostri conduttori sono da ritenersi costantemente in tensione e che l'avvicinarsi ad essi a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (artt.83 e 117 del D.Lgs. 9 aprile 2008 n.81) ed alle norme CEI EN 50110 e CEI 11-48, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali, mezzi mobili, costituisce pericolo mortale.

Pertanto, per i lavori che dovessero eventualmente svolgersi in vicinanza dei conduttori aerei o dei cavi interrati, dovranno essere rispettate le leggi e le norme vigenti in materia di prevenzione infortuni ed in particolare quanto stabilito dal Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro (D.Lgs. 9 aprile 2008 n.81) – Allegato IX e dal DM 21/03/1988 n.449 e ss.mm.ii. in merito alle distanze orizzontali e verticali nei confronti degli elettrodotti esistenti.