



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 2345 del 24/03/2017

Progetto	<b>VERIFICA DI ASSOGETTABILITÀ</b> <i>Aeroporto di Alghero –Ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale, realizzazione nuova sala arrivi e razionalizzazione collegamento intermedio</i>  ID_VIP 3299
Proponente	<b>ENAC</b>

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left and bottom.

### **La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**VISTA** l'istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., presentata dall'ENAC (Proponente) con nota prot. 20144 del 26/02/2016 acquisita con prot. DVA-2016-5707 del 01/03/2016 relativa al Progetto "Aeroporto di Alghero- Ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale, realizzazione nuova sala arrivi e razionalizzazione collegamento intermedio".

**VISTA** la nota della Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali (DVA), prot. 0006547 del 09/03/2016 acquisita dalla Commissione Tecnica per le Valutazioni di Impatto Ambientali (CTVA) con prot. 0000876 dell'10/03/2016, con la quale si comunica che sono state completate positivamente le verifiche preliminari di competenza di merito alla procedibilità dell'Istanza di Verifica di Assoggettabilità in questione.

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'avviso relativo all'avvio del procedimento e dell'avvenuto deposito della documentazione tecnica, ai fini della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni è stata effettuata dal Proponente in data 08.03.2016 sul portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.;

**PRESO ATTO** che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D.Lgs.n.152/2006, oltre alla documentazione presentata da ENAC, anche le osservazioni espresse ai sensi dell'art.20, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e s.m.i. di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n.91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art.12, comma 2;

**VISTO** il DM 308 del 24/12/2015 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione di competenza ambientale e statale”;

**VISTO** il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che abroga interamente l’art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell’art. 49 del D.L. n. I del 24 gennaio 2012, recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell’utilizzazione delle terre e rocce da scavo”, convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

**VISTO** il D.L. 25 gennaio 2012 n. 2, convertito con modificazioni in Legge 24 marzo 2012 n. 28 “Misure straordinarie ed urgenti in materia ambientale” e successivamente modificato dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98 “Conversione, con modificazioni, del D.L. 21 giugno 2013 n. 69 Disposizioni urgenti per il rilancio dell’economia”;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale”, così come integrato e modificato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 ed in particolare l’articolo 20, che dispone:

1. “Il proponente trasmette all’autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:  
[... omissis ...]
5. L’autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all’allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull’ambiente [...];
6. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull’ambiente (...) l’autorità competente dispone l’esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni;

**VISTA** la documentazione del Progetto Preliminare trasmessa dal Proponente con nota prot. 20144 del 26/02/2016 la quale risulta comprensiva degli elaborati grafici, relazioni, studio preliminare di impatto ambientale necessari e sufficienti all’avvio dell’istruttoria di verifica di assoggettabilità a VIA;

**PRESO ATTO** delle integrazioni trasmesse dal Proponente con Nota di Prot.00099712-D- del 29.09.2016 ed acquisita al prot.n.DVA/24485 del 07/10/2017 e successivamente trasmesse con nota prot.DVA/24753 del 11/10/2017, acquisita con prot.3530/CTVA in data 19/10/2017 che si compone, in particolare, degli elaborati::

- Relazione Analisi e previsioni di traffico;
- Integrazioni planimetrie censimento-riposizionamento piante di ulivo con breve relazione illustrativa;
- Breve sintesi sulla gestione delle Terre da scavo;

**PRESO ATTO** della nota della Regione Autonoma della Sardegna di prot. 22442 del 22/11/2016 e acquisita dalla DVA con prot. 0028297 del 22/11/2016 con la quale la Regione precisa che, pur ritenendo che ..gli interventi in oggetto non siano in grado di causare notevoli ripercussioni sull’ambiente...INDICA della prescrizioni relativamente a misure da adottare per la riduzione dei consumi energetici e alla realizzazione di nuovi parcheggi e della viabilità dia accesso all’aeroporto.

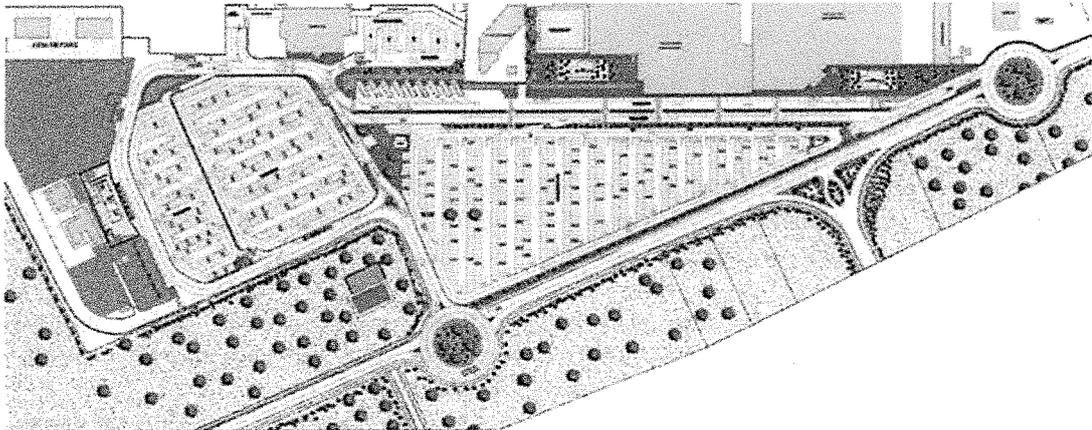
**PRESO ATTO** del parere del MiBACT – Direzione Generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio trasmessa con nota di prot. 18514 del 21/11/2016 ed acquisita alla DVA con prot. 0003909 del 21/11/2016 il quale, pur ritenendo ....di non dover chiedere al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la pronuncia negativa in merito alla esclusione dell’assoggettabilità alla procedura di VIA dei progetti....INDICA nel numero di venti le prescrizioni da attenersi nella realizzazione degli interventi previsti in Progetto.

**PRESO ATTO** del sopralluogo eseguito dal Gruppo Istruttore all’Aeroporto di Alghero Fertilia il giorno 16 di marzo del 2017 nel quale si è potuto constatare la necessità della variante alla strada provinciale proposta, soprattutto per garantire una totale e completa sicurezza tra l’arrivo, il parcheggio e l’ingresso all’aerostazione;

**CONSIDERATO** che gli interventi previsti riguardano essenzialmente la zona Land-side, e specificatamente:

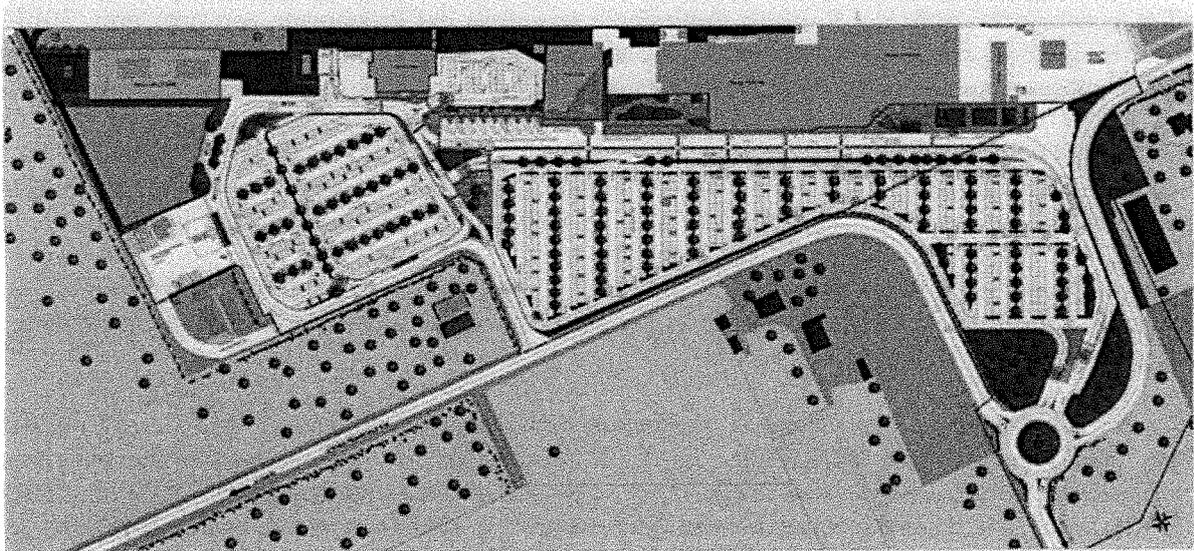
- un collegamento interno con la sala arrivi e delle riorganizzazioni funzionali all'interno dell'edificio adibito ad aerostazione;
- la riconfigurazione della viabilità di accesso all'aerostazione con la deviazione della strada provinciale SP44, la realizzazione di una rotonda e di nuovi parcheggi a raso con il previsto espianto e ricollocazione di alberi di ulivo.

La rotonda interna, posta a sud, presentava troppi rami e quindi era a rischio congestione.



Assetti finale

La configurazione finale presentata parte dalla soluzione precedente e ne risolve due aspetti principali.



Le differenze principali sono:

1. lo spostamento della rotonda dalla SP44 alla SP5m con la conseguente realizzazione di una nuova bretella di collegamento;
2. la realizzazione di una circolazione antioraria che lambisce tutto il sedime "land side", che determina una migliore fruibilità di tutte le aree (terminal passeggeri, aree di sosta dei bus, parcheggi auto, aree remote);
3. la creazione di una nuova area di sosta posta di fronte all'ingresso del terminal passeggeri;

**RITENUTO** che tali interventi debbano considerarsi opere minori da realizzarsi in quanto dichiarate dal Proponente necessarie, sia ad una maggiore sicurezza degli accessi viari che a dei parcheggi di servizio all'aerostazione, opere minori pertanto, di cui al D.Lgs. n°4/2008, art 20, allegato IV, punto 7- Progetti

ID\_VIP 3299 Aeroporto di Alghero (Ss), ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale, realizzazione nuova sala arrivi, e realizzazione collegamento intermedio

Infrastrutture- comma p) – AEROPORTI – e da repertoriare tra le SINGOLE OPERE DA ESEGUIRE NEGLI AEROPORTI NON INSERITI IN PIANI GIA' APPROVATI e di conseguenza da realizzarsi previo le sole autorizzazioni ai sensi della Circolare n°1408 del 23/02/1996, punti D-E.

**Per quanto riguarda i riferimenti programmatici**

Il Quadro di Riferimento Programmatico riportato dal Proponente contiene l'analisi della caratteristiche degli Atti di programmazione Regionale, Provinciale e Comunale e delle relazioni tra questi ultimi ed i rapporti di coerenza con gli interventi in Progetto

**PRESO ATTO** che sono stati analizzati i seguenti atti di pianificazione/programmazione

- Piano Paesaggistico Regionale della Sardegna –PPR
- Piano Urbanistico Provinciale –PUP
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Sassari – PTC
- Piano Regolatore Generale di Alghero – PRG
- Piano Stralcio per L'assetto Idrogeologico – PAI
- Piano di tutela delle acque
- Piano stralcio di bacino Regionale per l'utilizzo delle risorse idriche
- Piano di prevenzione, conservazione e risanamento della qualità dell'aria
- Piano Regionale dei Trasporti – PRT
- Accordo di programma quadro di mobilità

**PRESO ATTO** che il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) è stato approvato dalla Giunta Regionale della Regione Sardegna nel settembre del 2006 nel quale è previsto che la zona interna al sedime aeroportuale compresa l'area oggetto degli interventi richiesti NON ricada neppure parzialmente in aree protette e/o sottoposta a vincoli di cui alla Legge n° 97 del 06.03.2013 e al DMA del 30.03.2015 sulle Linee Guida ...per la verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale dei progetti di competenza delle regioni....previsto dal DL 24.06.2014, n.91e convertito con la L. n.116 del 11.08.2014.

**PRESO ATTO** che nella pianificazione della Provincia di Sassari si sottolinea come la modalità aerea, riveste un ruolo di primo piano in modo particolare nella Sardegna, dal momento che i collegamenti aerei diventano essenziali ai fini del superamento delle limitazioni imposte dall'insularità e nello stesso tempo ai fini della valorizzazione delle opportunità derivanti dalla posizione geografica rispetto al contesto europeo e mediterraneo.

A vantaggio di ciò interviene anche l'ampliamento del target di utenza che si rivolge a questo vettore ormai diventato un sistema di trasporto di massa e che diventa un ulteriore fattore di crescita socio economica e territoriale.

Conseguentemente, per una Regione come la Sardegna, il trasporto aereo non può essere considerato una prerogativa di pochi ma un servizio di base indispensabile a garantire un collegamento rapido che coinvolga tutta la società.

Le azioni di miglioramento riguardano pertanto, come sostenuto dal Proponente, l'ottimizzazione dei servizi interni alle aerostazioni l'incremento del livello di comfort dei passeggeri. Un asse d'azione sostenuto dal PRT interessa il collegamento tra i tre principali aeroporti dell'isola: Cagliari, Alghero e Olbia e il grado di accessibilità degli stessi dal resto del territorio.

In sintesi gli interventi connessi alla realizzazione del corridoio plurimodale sardo continentale che coinvolgono il territorio provinciale comprendono:

- l'adeguamento dello scalo aereo di Alghero-Fertilia;
- l'adeguamento infrastrutturale e degli impianti per l'aeroporto di Alghero-Fertilia
- la creazione di avio superfici a Chilivani e a Truncu Reale;
- la creazione di un eliporto nell'Isola dell'Asinara.

**PRESO ATTO** che il Piano Regolatore del Comune di Alghero, alla Sottozona G8 –AREROPORTUALE Si trova la zonizzata dell'area oggetto degli interventi viari e dei parcheggi dove la norma urbanistica all'art 37 recita "Nella zona G sono consentite soltanto opere e attrezzature compatte con le esigenze funzionali

ID\_VIP 3299 Aeroporto di Alghero (Ss), ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale, realizzazione nuova sala arrivi, e realizzazione collegamento intermedio

dell'aeroporto, le quali possono essere realizzate in conformità alle leggi e regolamenti speciali per le zone aeroportuali”.

Nella zona devono essere destinati idonee aree per parcheggio temporaneo e prolungato, dimensionate sulla scala del movimento dei passeggeri e delle merci.

**PRESO ATTO** che il Proponente anche nella Documentazione Integrativa dichiara che per la realizzazione della nuova viabilità di accesso alla aerostazione e dei nuovi parcheggi a raso, è necessario interessare un'area dove esistono circa 272 alberi di ulivo con il conseguente obbligato espianto di circa n. 187 per essere poi reimpiantati parte sul terreno del proprietario gli alberi e parte in un terreno confinante.

**CONSIDERATO** che tali operazioni di espianto sono vietate ai sensi del Decreto Luogotenenziale del 27.07.1945 n° 475 e ss.mm.ii, che le possibili deroghe potranno essere solamente rilasciate dall'Ente Provincia di Sassari, a sensi della LR n° 9 del 12.06.2006, procedura che pertanto deve essere oggetto di ulteriore prioritaria verifica (vedi quadro prescrittivo);

**PRESO ATTO** che gli interventi previsti sono ricompresi all'interno del piano di sviluppo aeroportuale in fase di valutazione da parte degli uffici ENAC competenti. Infatti, con l'istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., prot. 20144 del 26/02/2016 l'ENAC specifica che *“Tali interventi sono necessari per assicurare adeguati livelli di servizio al passeggero e l'accessibilità all'infrastruttura aeroportuale. Si rappresenta che a breve l'ENAC presenterà l'istanza per la VIA sul Master Plan dell'aeroporto di Alghero”*;

#### **Per quanti riguarda il riferimento progettuale**

**CONSIDERATO** che gli interventi previsti nello specifico riguardano:

L'intervento di ampliamento e riconfigurazione della viabilità aeroportuale e dei parcheggi prevede la deviazione della strada provinciale SP44, la realizzazione di una rotatoria di diametro 55 metri che sostituirà l'attuale incrocio a T, la razionalizzazione di parcheggi e viabilità di distribuzione interna esistente nonché l'ampliamento delle aree a parcheggio nell'area interclusa che si verrà a creare a seguito della deviazione della strada provinciale e della realizzazione della nuova rotatoria.

La gran parte degli interventi riguarderanno il sedime aeroportuale esistente in area land-side come la realizzazione della nuova rotatoria e l'ampliamento dei parcheggi riguarderà che sono in un'area esterna all'attuale perimetro del sedime aeroportuale attualmente occupata da incolto e parzialmente da giovani essenze di olea europea.

I principali parametri dimensionali relativi al progetto preliminare della nuova viabilità e parcheggi:

- Area parcheggi attuale 56.000 mq capacità ricettiva 1.365 posti;
- 34.000 mq aggiuntivi per parcheggi e nuova viabilità capacità ricettiva 1.859 posti (+40%);
- 24.000 mq già acquisiti e 10.000 mq da acquisire.

Dal punto di vista ambientale ci troviamo in un'area pianeggiante, a +22 mt s.l.m., a vocazione prevalentemente agricola.

La modifica dei flussi veicolari nello scenario di progetto interesserà le due principali arterie di accesso all'aeroporto che attualmente attraversano aree agricole e interessano pochi e sparsi ricettori isolati.

La riconfigurazione della viabilità aeroportuale è un intervento preminente, strategico e fondamentale per quanto concerne il tema della sicurezza stradale.

Il Proponente precisa come oggi esista un incrocio a raso molto pericoloso, con l'attraversamento della strada provinciale SP44 per chi proviene dalla strada provinciale SP5m, prima di poter accedere allo scalo.

**PRESO ATTO** che l'intervento è volto a risolvere questa criticità, deviando la SP44 che si innesterà così alla SP5m con una rotatoria posta più lontano dall'attuale accesso all'aeroporto con lo scopo di veicolare e distribuire al meglio i flussi provenienti dalle due direzioni, con un ramo della rotatoria che permetterà di incanalarsi direttamente verso i primi parcheggi, mentre i flussi passanti potranno proseguire senza incroci diretti e pericolosi il proprio percorso oltre l'ingresso dell'aeroporto.

**PRESO ATTO** che il Proponente dichiara come l'ampliamento e la riorganizzazione funzionale del terminal

gli interventi previsti mirino ad ottimizzare gli spazi interni per separare e razionalizzare al meglio i flussi degli arrivi e delle partenze, aumentare le aree per i servizi ai viaggiatori ed ai loro accompagnatori (servizi commerciali).

E che tale ampliamento è utile sia a migliorare l'accessibilità e la fruibilità attuale sia per garantire corretti ed adeguati standard di qualità nello scenario di espansione futura della domanda.

**PRESO ATTO** che l'ENAC conferma la coerenza del progetto viabilistico in questione con il Master Plan Aeroportuale di cui costituisce uno degli elementi fondamentali per lo sviluppo dell'aeroporto.

Per quanto attiene in particolare la viabilità si conferma che la stessa è stata progettata per accogliere gli incrementi di traffico derivanti dal suo sviluppo.

L'analisi dei flussi veicolari sottolinea come l'attuale rete viaria di accesso al sedime sia in grado di sostenere gli incrementi dei flussi di traffico attraverso la realizzazione di una rotatoria di svincolo che, inserita sull'asse di collegamento Sp5m tra l'aeroporto e la strada provinciale Sp22, con le caratteristiche geometriche e funzionali previste, diametro pari a 53 metri e due anelli di larghezza pari a 4,5 metri, verifica la capacità in ingresso dai rami pari a circa 900 veicoli/h.

Il dimensionamento della rotatoria è dunque in grado di sostenere i flussi di traffico previsti da un minimo di 500 veicoli/h, come previsto dal piano regionale dei trasporti del 2006, ad un massimo di 900 veicoli/h, come stimato nelle proiezioni dei flussi di traffico riferite allo scenario temporale di lungo periodo previsto dal Master-Plan al 2029;

#### *Per quanto riguarda i riferimenti ambientali*

**CONSIDERATO E VALUTATO** che il Proponente dichiara che nella predisposizione degli studi specialistici sulle due componenti, acustica e qualità dell'aria, fondamentali sono i rilievi di traffico veicolare effettuati sulle due strade di accesso allo scalo aeroportuale, la SP44 e la SP5m, considerate le direttrici principali del traffico locale destinato all'aeroporto.

E che i rilievi sono stati effettuati per poter conoscere il TGM (Traffico giornaliero medio) suddiviso poi anche ulteriormente per fasce orarie, necessario non solo per effettuare delle analisi sull'attuale, stabilendo ad esempio per quanto concerne l'atmosfera, le concentrazioni degli inquinanti, oppure ancora per il rumore, verificare il rispetto dei limiti normativi, ma anche per porre le basi di considerazioni relative agli impatti che si potranno verificare in seguito al futuro ampliamento dello scalo.

#### *RUMORE*

**PRESO ATTO** che l'inquinamento acustico ante e post operam monitorato dal Proponente è solamente relativo al traffico veicoli nella valutazione degli impatti delle infrastrutture stradali SP5 ed SP44, dei parcheggi dell'Aeroporto di Alghero e della viabilità interna all'aeroporto ad essi connessa nella situazione attuale e nello scenario di progetto. Lo scenario di progetto considera il numero di passeggeri previsto per l'anno 2029 pari a circa 2,600,000 rispetto ai 1,600,000 del 2014. L'effetto di tale incremento e del maggior numero di posti disponibili nel parcheggio dell'Aeroporto sono stati valutati dal Proponente al fine di migliorare la "realisticità delle simulazioni acustiche effettuate".

#### *ATMOSFERA*

**PRESO ATTO** che le misure effettuate dal Proponente sulle emissioni in atmosfera con un monitoraggio bisettimanale sono relative al solo traffico veicolare originato da misure dirette effettuate con campagne di indagine bisettimanale sul traffico veicolare il quale, sempre secondo il Proponente, ha assunto negli anni una rilevanza sempre crescente, "sia per i danni rilevabili nelle città, che più in generale per gli effetti prodotti negli ambienti ove vi è presenza della componente biotica".

L'impatto atmosferico dovuto al traffico si origina da due classi fondamentali di sostanze inquinanti: gli inquinanti primari, quantitativamente più rilevanti, prodotti direttamente dai motori a combustione interna ed emessi attraverso lo scarico e gli inquinanti secondari che si formano attraverso complessi processi fisico-chimici che si realizzano nell'atmosfera (che sostanzialmente portano alla formazione dello "smog fotochimico").

#### *GESTIONE DELLE TERRE*

**PRESO ATTO** che il Proponente sostiene come siano previste delle demolizioni di sovrastrutture esistenti e degli scavi necessari alla realizzazione delle opere stradali e dei parcheggi e che il reimpiego del materiale asportato/scavato in parte sarà riutilizzato e in parte sarà trasportato in cave autorizzate. Nella

*g*

documentazione Integrativa vengono precisate le quantità di terre lavorate con le tabelle che di seguito si riportano

DEMOLIZIONE STRUTTURE CLS		
DEMOLIZIONI vari articoli (*) – vedi art. VP42	TOTALE DEMOLIZIONI	1.889,09
<b>DI CUI</b>		
RIUTILIZZO PER FRANTUMATO	TOTALE RIUTILIZZO	1.510,12
A DISCARICA (Cod. C.E.R. 17/01/2007)	TOTALE DISCARICA	378,97

Nella tabella seguente si distinguono gli inerti prodotti dal cantiere in scavi.

Tab. 2 - Riepilogo dei materiali di scavo prodotti in cantiere (in sito)		
CODICE	DESCRIZIONE	TOTALE (mc)
[1]	scavo a sezione aperta	12.177,02
[2]	scavo a sezione chiusa	6.426,01
	<b>TOT.</b>	<b>18.603,03</b>

Nella tabella seguente si distinguono gli inerti riutilizzati in sito ed in eventuali altri siti.

CODICE	DESCRIZIONE	TOTALE (mc)
[1]	Riutilizzo materiale di scavo	9.180,31
	<b>TOT.</b>	<b>9.180,31</b>

**VALUTATO** che non si prevede il completo riutilizzo in sito e/o in altro sito autorizzato bensì il trasporto del materiale di risulta alle discariche autorizzate per un volume complessivo pari a 9.422,72 mc.

**VALUTATO** che il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo deve essere redatto ai sensi del D.M.n.161/2012 e s.m.i. e presentato per la sua successiva approvazione ai sensi dell'art.5 del citato DM.

#### **SUOLO E SOTTOSUOLO**

**PRESO ATTO** che l'utilizzo del suolo è senz'altro, tra le risorse naturali, quella che in misura maggiore viene interessata dalle opere di progetto, nella realizzazione del parcheggio e della nuova viabilità connessa allo scalo che andrà ad occupare una porzione di territorio a prevalente utilizzo agroforestale, e più precisamente allo stato attuale, in parte destinato a colture specializzate (olivi), ed in parte incolto. Per quanto riguarda l'ambito degli olivi, dovrà essere richiesta una autorizzazione in deroga per il loro espianto e, nel caso in esame, trattandosi inoltre di un parcheggio di dimensioni apprezzabili, sarà necessario prevedere un sistema di raccolta e sedimentazione delle acque di prima pioggia provenienti dai piazzali, che permetta successivamente di convogliarle nella rete che le recapiti al depuratore e quindi da lì, di disperderle nel ricettore finale.

#### **SISTEMA ACQUE REFLUE**

**PRESO ATTO** che le lavorazioni previste in Progetto nelle aree destinate a parcheggi non prevedono scavi profondi, non si profilano particolari interferenze dal punto di vista delle opere idrauliche ed inoltre la falda principale è stata intercettata con soggiacenza non inferiore a 30 metri.

Rispetto a quanto previsto allo stato attuale e nella fase di esercizio, la documentazione presenta dal Proponente sottolinea come le acque provenienti dai piazzali, saranno gestite e quindi convogliate tramite un impianto di collettamento al depuratore, il quale una volta restituito alle acque in entrata i corretti parametri di qualità, permetterà che le stesse in uscita possano essere così immesse nel corpo idrico finale, il Canale

Urune.

**CONSIDERATO** che il Proponente dichiara che:

- non verrà assolutamente modificato il reticolo idrografico locale.
- In fase d'esercizio sia le acque di prima pioggia che quelle relative ad una pulizia degli stalli, saranno quindi smaltite senza impedimenti con l'immissione nella rete appena descritta, con impatto irrilevante sia in merito al rischio di inquinamento delle acque sia in riferimento alla permeabilità dei suoli. Parimenti si può affermare che questo accada sia durante la fase di costruzione dell'opera che di dismissione delle aree e delle piste di cantiere.
- Sulla base del fatto che l'area non subirà modifiche sostanziali e l'intervento di progetto non genererà nessun tipo di impatto sulle acque superficiali e sotterranee e quindi si può affermare come non si rilevino sostanziali interferenze dell'opera con la componente in oggetto.

**VALUTATO** che il Progetto considera solamente i possibili impatti acustici ed atmosferici ante e post - operam relativamente agli interventi previsti, e soprattutto agli interventi in land side e relativi alla nuova viabilità e ai nuovi parcheggi e nessun monitoraggio relativo alle attività degli aeromobili e agli inquinamenti cumulativi in aeroporto è stato eseguito.

**VALUTATO** come il Proponente sostiene che gli interventi previsti corrispondano ad un necessario adeguamento infrastrutturale per lo scalo di Alghero-Fertilia proprio in ordine ad una migliore funzionalità ma soprattutto ad una sicurezza conseguente alla dotazione e dimensionamento di più adeguati servizi alla operatività complessiva dell'aeroporto

**VALUTATO** che come anticipato dall'ENAC con l'istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., (nota prot. 20144 del 26/02/2016) sarà trasmesso al MATTM entro il 2017 per la relativa Valutazione d'Impatto Ambientale il Piano di sviluppo aeroportuale

**TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,**

**ESPRIME**

Parere Favorevole all'Esclusione dal Procedimento VIA ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto *...aeroporto di Alghero, Ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale, realizzazione nuova sala arrivi e razionalizzazione collegamento intermedio...* in quanto gli interventi previsti NON determinano effetti negativi apprezzabili sull'ambiente e sono da considerare singole opere minori di cui al D.lgs 4/2008 ,art 20-allegati IV e da realizzarsi con le autorizzazioni di cui alla Circolare n. 1408 del 23 febbraio 1996, **a condizione che si ottemperi alle prescrizioni della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del MiBACT e della Regione Sardegna ed a condizione che si ottemperi alle ulteriori seguenti prescrizioni:**

1- L'espianto e il reimpianto degli alberi di ulivo dovrà essere autorizzato dall'amministrazione competente ai sensi della LR n. 9 del 12 giugno 2006 , art 35, comma 1, lettera b).

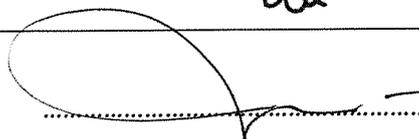
**La prescrizione sarà verificata dalla Regione Sardegna;**

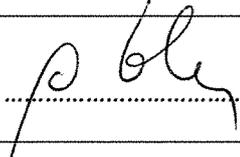
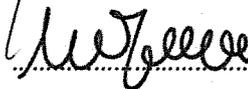
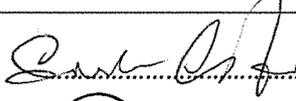
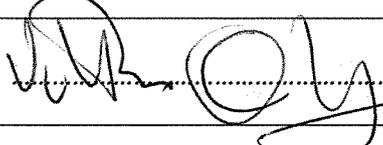
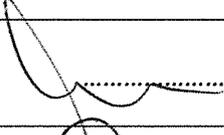
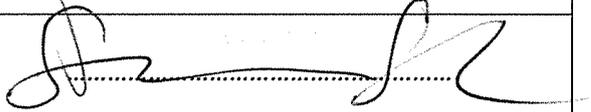
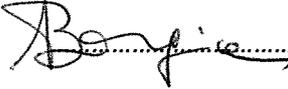
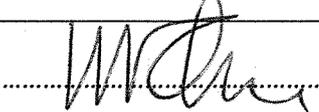
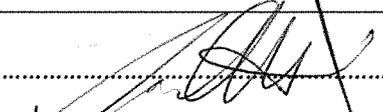
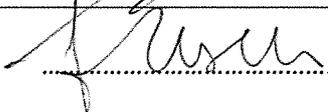
2- In fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio dei lavori presentare, ai fini dell'approvazione, il Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo (PUT) redatto ai sensi del DM 161/2012;

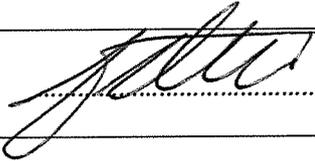
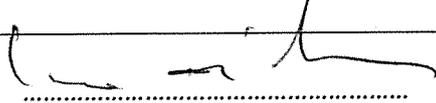
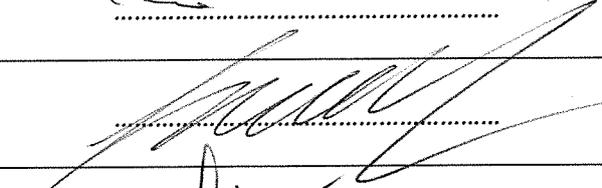
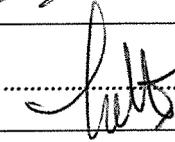
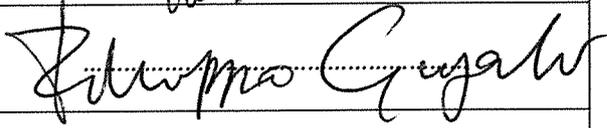
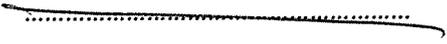
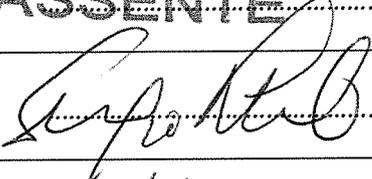
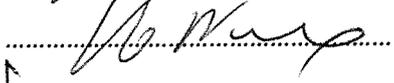
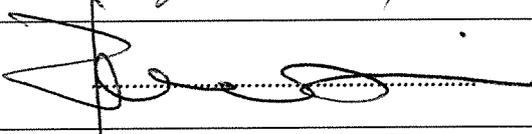
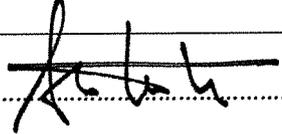
**La prescrizione sarà verificata dal MATTM**

Ing. Guido Monteforte Specchi

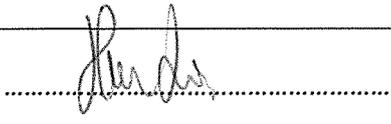
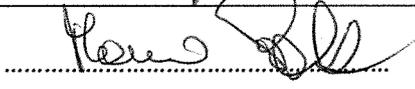
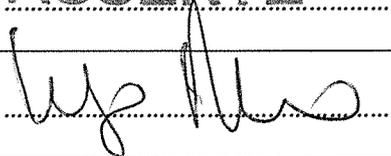
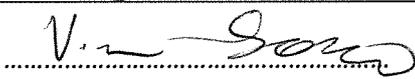
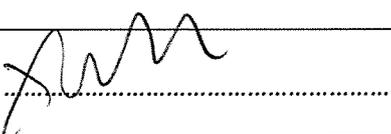
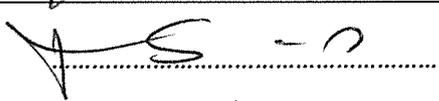
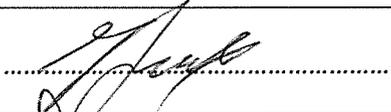
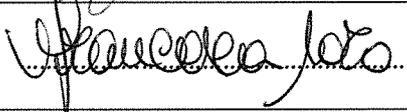
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	



Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE.....
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE.....
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE.....
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE.....

