



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

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III - Valutazione Impatto Ambientale di Infrastrutture,
Opere Civili ed Impianti Industriali

**Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale**

prot. DSA-2008-0007956 del 19/03/2008

Protocolla N.

Batton N.

Ref. Alleanza

Roma

All'E.N.A.C.
Via di Villa Ricotti, 42
00161 ROMA
n. fax 06441856601

Alla Regione Sardegna
Assessorato della Difesa
dell'Ambiente
Servizio valutazione impatto
ambientale
Via Biasi, 7
09131 CAGLIARI

Al Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

e p.c. Al Presidente della Commissione
Tecnica di verifica dell'impatto
ambientale VIA/VAS
SEDE

Alla Divisione X
SEDE

**OGGETTO: procedura di VIA del P.S.A. dell'aeroporto di Olbia Costa
Smeralda- richiesta di chiarimenti**

Con la presente si comunica che, in seguito alle attività di analisi e valutazione della documentazione dello SIA e delle integrazioni pervenute ed in considerazione di quanto emerso nel corso del Sopralluogo del 20/02/2008 e della successiva riunione effettuata il 07/03/2008 con la Regione Sardegna, la Commissione VIA ha ritenuto necessario richiedere i chiarimenti di seguito elencati.

Quadro di riferimento programmatico:

Lo studio di impatto ambientale deve considerare l'attuale situazione programmatica nella quale si riscontra una mancata chiarezza degli strumenti pianificatori ai quali far riferimento. Si rileva in conseguenza una sostanziale non coerenza dell'intervento in oggetto con Piano Paesaggistico Regionale n. 36/7 del 05/09/2006, con la Variante al Piano di Fabbricazione e con il Piano Urbanistico Comunale.

Nel Programma di Fabbricazione del Comune di Olbia parte delle aree interessate nella prima e seconda fase di sviluppo aeroportuale risultano classificate in zona H di rispetto dell'abitato, in zona H di rispetto paesaggistico, in zona E agricola, in zona H di rispetto cimiteriale e in zona Servizi Pubblici di Quartiere mentre nella Variante al Piano di Fabbricazione, adottata con delibera del Consiglio Comunale del 12/04/2007, le stesse vengono riclassificate in "Zona Servizi Generali per Strutture Aeroportuali" (AA) con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Quanto previsto dalla Variante al PDF, risulta inoltre non concorde con quanto indicato dal Piano Urbanistico Comunale, (adottato il 30 agosto 2004 e tuttora in attesa di approvazione da parte della Regione Sardegna) che prevede, per alcune aree in prossimità del sedime aeroportuale, la realizzazione di un parco fluviale in corrispondenza della foce del Rio Padrongianus, destinandole a Zone di Pregio Naturalistico, Geomorfologico e paesaggistico (pag. 73 del Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA); ed ancora, a pag. 75, si legge "lo stesso strumento urbanistico ha in previsione di istituire un parco costiero e fluviale, in un area limitrofa a quella all'attuale sedime aeroportuale, ma che comunque, non interferisce con lo sviluppo dell'aeroporto stesso".

Relativamente Compatibilità aeronautica, a pag. 81 dello SIA, si legge che l'ampliamento del sedime aeroportuale, connesso con il prolungamento della pista di volo, impone la variazione del perimetro dell'aeroporto in corrispondenza delle due zone di testata pista per effetto della quale si renderebbe necessario imporre diversi ed ulteriori vincoli sull'edificabilità nelle zone circostanti il sedime stesso ed in particolare modo nelle aree che ricadono lungo le direzioni di atterraggio e di decollo.

Da quanto riportato appare opportuno:

- verificare la coerenza dell'intervento con la pianificazione comunale, sia quella vigente che quella in fase di approvazione
- verificare la compatibilità con la Variante al PDF in quanto l'area interessata dal prolungamento della pista è adiacente ad una zona di completamento C mostrando, inoltre, una eccessiva vicinanza del sedime aeroportuale alla fascia di rispetto cimiteriale;

- specificare l'entità e le caratteristiche dei vincoli sull'edificabilità nelle zone circostanti e la loro compatibilità con quanto previsto dalla pianificazione comunale e paesistica.

Quadro di riferimento Ambientale:

Nell'analisi dell'Ambiente Idrico, si riscontra la completa banalizzazione del fiume/corridoio ecologico Padrongianus adiacente al sedime aeroportuale e principale elemento di criticità / valore ambientale.

Si ritiene pertanto necessario:

- predisporre delle analisi/valutazioni su base ecosistemica (valore ecologico, sezioni fitosociologiche, ecc).
- considerare gli eventuali processi di progettazione in corso per quanto riguarda il fiume Padrongianus al fine di predisporre degli studi che integrino quanto già proposto indicando la valutazione dei costi necessari (in termini di Compensazioni riferite allo SIA) alla loro realizzazione ed alla salvaguardia del particolare pregio ambientale dell'area interessata;
- evidenziare l'evoluzione storica dell'asta (mediante una analisi con foto aeree storiche ed attuali), le criticità e le possibili azioni di miglioramento;
- in un'ottica multifunzionale di recupero (riqualificazione e/o rivitalizzazione), tutela e valorizzazione dell'intera asta fluviale, sviluppare uno studio sulle seguenti matrici riferite all'intera asta fluviale (dalle sorgenti alla foce):
 - Rischio idraulico
 - Trasporto solido
 - Deflusso minimo vitale
 - Ecosistema / fitosociologia

Nell'analisi relativa al rischio idraulico sono stati sottovalutati i risvolti post-operam dei caratteri ambientali, per il **deposito carburanti** e la **caserma dei vigili del fuoco** che sono stati posizionati in area di esondazione.

Si richiede pertanto, di:

- riportare nello SIA un'attenta valutazione delle possibilità di posizionamento di tali strutture all'interno del sedime aeroportuale che consenta di ridurre l'interferenza con il sistema fluviale e l'impatto idrogeologico.

Per la valutazione della matrice atmosfera ante e post operam la metodologia utilizzata risulta particolarmente semplificata. Nell'analisi dello stato di fatto risulta scorretto il posizionamento di una sola stazione mobile per 7 giorni e non viene fatto alcun riferimento all'intervallo/i temporale di monitoraggio né alle tecniche utilizzate.

E' opportuno quindi, effettuare:

- una valutazione dei venti prevalenti nel corso di monitoraggio dello stato di fatto;
- una correlazione dei dati (almeno 2 centraline + alcuni campionatori passivi)

- un monitoraggio effettuato con tempistiche a norma di legge (15 – 20 gg in continuo).

Il documento non informa chiaramente e preventivamente sulla metodologia utilizzata per simulare la qualità dell'aria post operam per i diversi scenari progettuali; per questa, vengono utilizzati come dati di riferimento, quelli relativi ai siti remoti di Pattada e Stintino della Zonizzazione proposta dalla Regione Sardegna, motivando tale scelta in quanto fondi.

Si richiede pertanto di:

- motivare la scelta dell'utilizzo dei dati relativi a questi due siti invece di quelli di Olbia contenuti comunque nella medesima zonizzazione.
- utilizzare la zonizzazione di Olbia per aggiornare/correggere lo studio già effettuato
- prevedere le modalità e la tempistica relativi al monitoraggio ante, in itinere e post operam utile a garantire il rispetto continuativo dei limiti minimi di qualità dell'aria.

Nelle conclusioni relative all'analisi della matrice atmosfera, si indicano le misure proposte per la riduzione delle emissioni: indicare come si intende applicare tali misure e quali siano, eventualmente, gli strumenti di controllo per queste (eventuale accordo con gli enti preposti, recepimento di tali misure da parte del predisponendo Piano Regolatore del Comune di Olbia,...).

In riferimento alla modellizzazione acustica non sono chiare alcune ipotesi di base del modello (pag. 102 del quadro progettuale): specificare da quali considerazioni derivi la percentuale di utilizzo delle autovetture, il traffico passeggeri orario stimato, il coefficiente di riempimento del trasporto marittimo.

Per quanto concerne le Compensazioni relative alle diverse matrici, si evidenzia come non vengano organicamente descritte e, quelle proposte, risultino non convincenti. Si richiede che vengano riviste ed integrate tenendo conto che non devono, come dimostrano le poche presentate nello SIA (es. impianto fotovoltaico sfruttando il sistema tariffario in conto energia...) rappresentare una ulteriore forma di investimento per recuperare reddito ma l'interesse alla reale compensazione degli impatti ambientali derivanti dall'intervento.

Per quanto concerne la stabilità idrogeologica, ante e post operam, per i suoli interessati dal tratto della Orientale Sarda n. 125 in galleria, fornire una valutazione indicando in dettaglio il quantitativo di materiale asportato e specificare le caratteristiche della cava (eventuale o altro sito) nella quale verranno depositati gli stessi, prevedendo un'analisi/piano di manutenzione/piano di ripristino.

Relativamente alla matrice idrogeologica e suolo, si richiede di analizzare e valutare gli impatti dell'opera, proponendo delle compensazioni ad hoc (con una valutazione economica dei costi) anche complementari alla pianificazione o progettazione in corso o prevista;

Si suggerisce, inoltre, quale possibile integrazione alle Compensazioni agli Impatti Cumulativi sul Paesaggio e sul Suolo e Sottosuolo, che il progetto preveda un piano di recupero per l'Area dell'Ostello comunale, concordandolo con l'Amministrazione Comunale di Olbia.

Modalità e tempi di consegna:

Si comunica che il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 30 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di codesta Amministrazione, anticipata Via Fax.

Si comunica altresì che qualora tale termine decorra senza esito, saranno date disposizioni alla Commissione VIA per concludere l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti. Il Proponente, prima della scadenza del termine, può inoltrare, qualora necessario, richiesta motivata di proroga, che potrà essere concessa dall'Amministrazione.

I chiarimenti (3 copie in formato cartaceo e qualora disponibili 3 copie in formato elettronico) dovranno essere trasmesse alla DSA (Direzione Salvaguardia Ambientale), Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma.

Si ricorda in merito che l'elaborato in questione è acquisibile sul sito Internet www.dsa.minambiente.it, secondo il percorso *homepage – area libera consultazione – documenti*

Inoltre, copia della documentazione richiesta dovrà essere inoltrata alle altre Amministrazioni competenti per il procedimento di VIA (Ministero per i beni e le attività culturali e Regione Sardegna) nel numero di copie previsto dalla norma in riferimento allo studio di impatto ambientale e i suoi allegati.

Qualora sulla base di valutazioni effettuate successivamente alla presentazione dell'istanza o a seguito delle integrazioni richieste, codesta società ritenesse apportare eventuali modifiche al progetto originariamente presentato, unitamente alla presentazione delle modifiche dovrà essere trasmessa una dichiarazione con il valore aggiornato del costo delle opere e l'attestazione del pagamento dell'eventuale saldo dovuto per il contributo dello 0,5 per mille ai sensi dell'art. 27 della legge 30 aprile 1999 n. 136 e s.m.i.

Questo Ministero si riserva di valutare a seguito dell'esame della documentazione ricevuta l'opportunità di richiedere al proponente la pubblicazione di un avviso al pubblico al fine della consultazione e l'espressione di eventuali osservazioni.

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE III
(Dott. Mariano Grillo)