

NOTA BeAP Prot. 7826 del 28/07/2016 E RISPOSTA AGLI ASPETTI SOLLEVATI NEL CORSO DELLA RIUNIONE DEL 21/07/2016 PRESSO IL MATTM

1. Richiesta informazioni alla Società ENAC

In merito alle singole richieste contenute nella nota si riportano di seguito le relative controdeduzioni:

Richiesta informazioni alla Società ENAC

1. Si chiede alla **Società ENAC** di voler produrre un elaborato grafico che consenta di verificare preliminarmente l'effettivo possibile assetto definitivo delle aree interessate con le suddette opere di reimpianto e di rispetto del continuum e del territorio tutelato.
2. Si chiede alla **Società ENAC** che il progetto viabilistico in esame sia coerente con il Master Plan Aeroportuale in via di redazione definitiva e che lo stesso sia adeguato ad assorbire il relativo incremento di traffico derivante dallo sviluppo.

RISPOSTA: ESPIANTO-REIMPIANTO ULIVI

Al fine di consentire una verifica preliminare del possibile assetto definitivo è stato prodotto un elaborato grafico nel quale vengono individuate chiaramente le aree oggetto di espianto e reimpianto degli alberi di ulivo, il numero di piante interessate e il layout finale. Ad eccezione di alcuni alberi che verranno reimpiantati all'interno delle aree verdi dell'ingresso all'aeroporto, anche ai fini di mantenere un collegamento identitario con la tipologia vegetativa di cui trattasi, tutte le piante saranno posizionate in aree immediatamente adiacenti l'intervento. Per questa attività, che salvaguarderà anche l'aspetto produttivo grazie ad appositi accordi intervenuti con il coltivatore diretto confinante, sono state considerate distanze di impianto di 8x8 m, ovvero coerenti con l'attuale aspetto paesaggistico in quanto viene ad essere ricreata la continuità vegetazionale e l'integrità visiva caratteristica della tessitura territoriale della Nurra, sottoregione all'interno della quale ricade l'intervento medesimo. Il reimpianto interesserà anche circa 5.000 m² contigui, di proprietà del predetto coltivatore, per circa 80 alberi. Inoltre, in accordo con quanto previsto dal regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada gli alberi reimpiantati, saranno posizionati ad una distanza dal confine stradale non inferiore a 6 m.



I dettagli di quanto esposto saranno oggetto di approfondimenti tecnici nel corso della stesura del progetto esecutivo.

Si allegano per maggiore dettaglio la planimetria di progetto riportante la localizzazione delle alberature di ulivo interferite e quelle rilocalizzate in aree e fondi limitrofi [Allegato A] e la planimetria di progetto delle opere di mitigazione di progetto preliminare così come modificata a seguito della necessità di rilocalizzazione degli ulivi espianati anche in aree precedentemente previste a mitigazione ambientale con piantumazione di alberature autoctone. [Allegato B]

RISPOSTA: Progetto Viabilistico

Si conferma la coerenza del progetto viabilistico in esame 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.

Ulteriori considerazioni integrative volontarie

L'infrastruttura land-side dell'aeroporto di Alghero, ed in particolare l'area parcheggi, non è in grado di soddisfare la domanda di stalli indotta dall'attuale traffico aereo, tale carenza viene in parte compensata dalla presenza di soggetti privati esterni al sedime aeroportuale in parte dalla pericolosa sosta sul bordo delle strade provinciali sp22 e sp5m in corrispondenza dell'ingresso allo scalo, che comporta significativi rischi per la sicurezza stradale e l'incolumità degli utenti dello scalo; il progetto di riorganizzazione funzionale ed infrastrutturale dell'area land-side ha dunque l'obiettivo di risolvere la carenza di stalli, sia in riferimento alla domanda attuale che alla domanda futura (scenario trasportistico al 2029), i problemi di sicurezza stradale che tale carenza genera ed infine di rendere lo scalo autonomo ed indipendente da qualsivoglia soluzione o iniziativa, anche privata (esistente o di futura realizzazione), che non faccia parte integrante dei servizi presenti all'interno del sedime aeroportuale.

In tale ottica, come già riportato nella prima nota integrativa allo Studio Preliminare Ambientale, si intende ribadire che la localizzazione di parte del progetto (deviazione strada provinciale sp22, rotatoria e nuovi parcheggi) in aree soggette a vincolo indicate dal piano paesistico regionale quali **"Aree ad utilizzazione**

agro-forestale", si è resa necessaria per risolvere i problemi di accessibilità e fruibilità dell'aeroporto di Alghero e che non è stato possibile localizzare altrimenti tale parte funzionale del progetto, condizione che permette sulla base dell'art.29 delle NTA la deroga al vincolo.

L'analisi delle alternative condotta nello studio preliminare ambientale dimostra infatti che nel corso della progettazione preliminare sono state analizzate altre alternative funzionali al miglioramento dell'accessibilità allo scalo, sia per quanto concerne la divisione, la razionalizzazione e l'ottimizzazione dei flussi per l'accesso al terminal partenze da quelli da/per il terminal arrivi, sia per quanto riguarda il sistema della viabilità di distribuzione interna ai parcheggi breve e lunga sosta ed ai servizi di autonoleggio, taxi, pullman ed autobus; lo studio delle varie alternative ha prodotto la necessità della configurazione finale oggetto della valutazione ambientale presentata quale alternativa più efficace per la massimizzazione dei benefici per l'utenza e per l'efficienza dello scalo e la minimizzazione dei costi realizzativi, nel rispetto dei vincoli presenti all'interno dell'attuale sedime aeroportuale e dei vincoli esistenti nelle aree di espansione esterne al sedime (strada sp22, strada sp5m, presenza di ricettori residenziali, presenza di attività private ad uso pubblico etc etc).

Si richiama infine, ad ulteriore conferma di quanto precedentemente riportato, che il diniego da parte della provincia all'acquisizione di alcuna parte del sedime dalla strada provinciale sp5m ha imposto un serio vincolo di localizzazione che unitamente ai vincoli ed alle necessità funzionali ed operativa sopra richiamate hanno condotto, sulla base di affinamenti successivi, alla localizzazione dell'impianto infrastrutturale di progetto presentato nello studio preliminare ambientale.