



Risposte alle osservazioni emerse nel corso della riunione del 21 novembre 2019 con il gruppo istruttore MATTM relative alla Ottemperanza delle prescrizioni del Ministro dell'Ambiente nel Decreto n° 1372 del 21 ottobre 2009 relativo alla compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto di Olbia Costa Smeralda.

Riepilogo relazione MATTM riunione del 21/11/2019	Integrazioni volontarie Enac/Geasar																																													
<p><u>(Pag.1)</u> E' prassi che come Referente del G.I., legga ora delle sintesi di considerazioni che ci siamo fatti, sulla documentazione che avete presentato. Suggeriamo di prendere qualche appunto sui quali poi chiarirsi sia oggi o con <b>successive?</b> integrazioni! Il Decreto Ministeriale n° 1372, del 21 Ottobre 2009, di compatibilità ambientale per il PSA dell'aeroporto di Olbia prevede: <u>(Pag.2)</u> - n° 8 prescrizioni da ottemperare al MATTM, n° 16 al Mibact e circa 30 alla Regione Sardegna.</p> <p>Dal 2009 al 2018 c'è stato un incremento di 1,4 milioni di pax (dati Enac), di fatto l'obiettivo del PSA era ed è di potenziare la dotazione di infrastrutture in air-side e land-side!</p> <p>Quando dichiarato all'elenco degli interventi prevede (pag. 2-0) che in parte sono stati <b>realizzati e allora dire quali, sinceramente non è una notizia completa che serve a qualcosa o a qualcuno.</b></p>	<p>Confronto passeggeri previsti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) ed effettivi (dati Enac)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Anno</th> <th>Passeggeri Previsti PSA</th> <th>Passeggeri Effettivi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2007</td><td>1.926.169</td><td>1.741.120</td></tr> <tr><td>2008</td><td>2.022.946</td><td>1.739.619</td></tr> <tr><td>2009</td><td>2.122.052</td><td>1.621.945</td></tr> <tr><td>2010</td><td>2.223.299</td><td>1.591.821</td></tr> <tr><td>2011</td><td>2.326.480</td><td>1.816.950</td></tr> <tr><td>2012</td><td>2.431.365</td><td>1.838.748</td></tr> <tr><td>2013</td><td>2.537.713</td><td>1.978.022</td></tr> <tr><td>2014</td><td>2.645.265</td><td>2.095.828</td></tr> <tr><td>2015</td><td>2.753.749</td><td>2.212.726</td></tr> <tr><td>2016</td><td>2.862.886</td><td>2.518.938</td></tr> <tr><td>2017</td><td>2.972.387</td><td>2.785.263</td></tr> <tr><td>2018</td><td>3.081.962</td><td>2.969.458</td></tr> <tr><td>2019</td><td>3.191.319</td><td></td></tr> <tr><td>2020</td><td>3.300.168</td><td></td></tr> </tbody> </table>	Anno	Passeggeri Previsti PSA	Passeggeri Effettivi	2007	1.926.169	1.741.120	2008	2.022.946	1.739.619	2009	2.122.052	1.621.945	2010	2.223.299	1.591.821	2011	2.326.480	1.816.950	2012	2.431.365	1.838.748	2013	2.537.713	1.978.022	2014	2.645.265	2.095.828	2015	2.753.749	2.212.726	2016	2.862.886	2.518.938	2017	2.972.387	2.785.263	2018	3.081.962	2.969.458	2019	3.191.319		2020	3.300.168	
Anno	Passeggeri Previsti PSA	Passeggeri Effettivi																																												
2007	1.926.169	1.741.120																																												
2008	2.022.946	1.739.619																																												
2009	2.122.052	1.621.945																																												
2010	2.223.299	1.591.821																																												
2011	2.326.480	1.816.950																																												
2012	2.431.365	1.838.748																																												
2013	2.537.713	1.978.022																																												
2014	2.645.265	2.095.828																																												
2015	2.753.749	2.212.726																																												
2016	2.862.886	2.518.938																																												
2017	2.972.387	2.785.263																																												
2018	3.081.962	2.969.458																																												
2019	3.191.319																																													
2020	3.300.168																																													
<b><u>PARERE MIBAC RELATIVO ALL'OTTEMPERANZA DELLE PRESCRIZIONI ASSEGNATE DALLO STESSO MIBAC:</u></b>																																														
Riepilogo relazione MATTM riunione del 21/11/2019	Integrazioni volontarie Enac/Geasar																																													
<p>Il MIBAC poi con la nota del 17.09.19 precisa che (B) e poi con la nota del 07.10.19 ribadisce che (C).</p>	<p>Il parere MIBAC, <b>allegato n° 1</b>, è nella nota n. 31230 del 31.10.19. Alle pag.12-14 è riportato l'elenco delle prescrizioni MIBAC con il relativo parere. Secondo il Ministero l'unica non ottemperata è la n.4 per la quale comunque vengono date le prescrizioni da seguire per l'intervento di cui trattasi a cui Enac si è già attenuta e si atterrà scrupolosamente.</p>																																													

<b><u>PARERE ARPAS E SAVI RELATIVO ALLA CONDIVISIONE DELLE PRESCRIZIONI DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE RELATIVO AL PIANO DI UTILIZZO TERRA E ROCCE DA SCAVO, PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE E PIANO DI MONITORAGGIO DELL'AVIFAUNA:</u></b>	
Riepilogo relazione MATTM riunione del 21/11/2019	Integrazioni volontarie Enac/Geasar
L'ARPAS e la Regione con le note di Aprile/Maggio 2019, sul PUT <b>sullo studio dell'avifauna, sul Piano di Monitoraggio</b> si limitano solo all'acquisizione della documentazione trasmessa e a dichiarare che : (D) <a href="#">(Pag.3)</a>	<p>Con <u>nota n.13434 del 15.04.19 l'ARPAS</u> (Azienda Regionale Protezione Ambiente Sardegna) prende atto del Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo (PUT) presentato e dei risultati della caratterizzazione sulle matrici terrose superficiali senza alcuna prescrizione correttiva sugli stessi. Relativamente alla caratterizzazione delle matrici lapidee profonde che verranno interessate dagli scavi, ritiene condivisibile la caratterizzazione in corso d'opera; a tal fine prescrive la trasmissione, con un anticipo di almeno 30 gg, di un cronoprogramma di dettaglio delle attività di scavo, di campionamento e di analisi dei materiali per pianificare i controlli di competenza ARPAS.</p> <p>Con <u>nota del 27.05.19 ARPAS</u> prende atto del piano di monitoraggio (PMA) ritenendone condivisibili i contenuti.</p> <p><b>Inoltre Geasar ha già preso contatti con l'ufficio ARPAS competente (quello di Nuoro) e con il laboratorio da questi incaricato per i campionamenti con i quali è stato condiviso nel dettaglio le modalità di effettuazione dell'attività di verifica di competenza dell'ARPAS già dalla fase di cantierizzazione.</b></p> <p>Con <u>nota n.11297 del 24.05.19 il Servizio valutazioni ambientali (SAVI) della Regione Sardegna</u> comunica di aver acquisito agli atti relativi agli studi sull'avifauna dando atto che contribuiscono alla conoscenza della consistenza avifaunistica dell'area interessata e senza alcuna prescrizione</p>

	correttiva relativamente sugli stessi.
Riepilogo relazione MATTM riunione del 21/11/2019	Integrazioni volontarie Enac/Geasar
<p>Bisogna subito prendere atto che ci sono voluti 10 anni per presentare al Ministero, verso fine di Luglio 2019, la richiesta di ottemperanza di 8 prescrizioni, e ad oggi di non avete ancora i Pareri del Mibact e nemmeno quelli della Regione Sardegna, il tutto mentre degli interventi sono stati già eseguiti e i lavori per il prolungamento della pista sono annunciati in avvio a Febbraio 2020 assieme all'ampliamento dell'aerostazione.</p> <p>Delle _____ ci servono ma tutto ciò dimostra anche, che le prescrizioni così poste non sono e non servono a nulla nel merito. Di fatto aver richiesto studi, relazioni, approfondimenti di vari profili ambientali allora _____ i tempi di presentazione e _____ la qualità, è stata e _____ una mera valutazione stocastica e casuale, quella tipica della fenomenologia burocratica! (Pag.4)</p> <p>Dobbiamo oborto collo restare comunque nei ns. compiti assegnati, vado pertanto alla documentazione che avete presentato a fine Luglio, _____ e comunicatoci l'8 agosto e vista il 7 settembre (con le nostre contestuali _____ sui pareri _____ di PARMA, di CIAMPINO e di BOLOGNA).</p> <p>Una documentazione al solito copiosa e di ben 1361 pagine _____ una quantità di fogli ridondanti rispetto alla sufficiente richiesta tecnico scientifica di loro _____ dagli elementi _____ e peculiari delle _____ ambientali prescritte nel parere.</p>	
<b>STUDIO ACUSTICO:</b>	
Riepilogo relazione MATTM riunione del 21/11/2019	Integrazioni volontarie Enac/Geasar
<p>Le campagne di monitoraggio acustico riportate, del 2011 e del 2018, non sembrano avere le stazioni di rilevamento posizionate sulle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento e di allontanamento degli aerei – (E) DM 1999. (Pag.5)</p> <p>Sapete anche voi che la quantità del traffico aereo influenza i livelli della percezione sonora.</p> <p>Se pertanto nel 2011 avevamo circa 1,5 milioni di pax in meno rispetto al 2018 e 1718 mov/anno in meno, i rilievi / i dati al 2011, concorderete anche voi, che ad oggi sono oggettivamente effimeri, superati, inservibili.</p> <p>I fonometri li avete sistemati sul sito 2401 del potabilizzatore distante 1,4 km dal</p>	<p>Si concorda sul fatto che la campagna del 2011 non rappresenta più, a seguito del notevole aumento di traffico, la realtà attuale, la quale è invece meglio rappresentata dalla campagna del 2018. Si è scelto di allegare al progetto anche i risultati del 2011 anche per cercare di dare una panoramica dell'evolversi del fenomeno.</p> <p>Nella scelta del posizionamento delle stazioni di rilevamento per il monitoraggio acustico del 2011 e del 2018 si è applicato al caso specifico le prescrizioni di cui all'art.5 del DM 20/05/1999, in particolare i commi 1 e 3 che recitano:</p> <p><i>1. Le stazioni di monitoraggio devono essere ubicate all'interno delle aree da controllare, situate nell'intorno aeroportuale nella posizione più</i></p>

centro della pista, quello nel sito 2403 al cimitero distante 570 metri e quello 2402 dell'Auchan distante 700 metri.

Lo scrivete voi che questi fonometri hanno rilevato dati di **pressione acustica** maggiormente generata da centri abitati, traffico urbano e stradale e non certo del solo rumore di origine aeronautica.

*(Pag.6)*

Anche sul monitoraggio del 2018 sui siti dei fonometri, vale quanto detto in quello del 2011.

Forse alle pag. 5/6 andrebbero rivisti i diagrammi sull'andamento dei traffici pax, dei movimenti e del Cargo, riportando il dato ufficiale Enac sul traffico 2018.

Ci vorrebbero anche delle spiegazioni anche su quanto si legge nelle pag. 13/14 (*leggere 1-2-3*).

Pare opportuno ricordare le **note** metodologie di misura del rumore aeroportuale del DM 31 Ottobre 1997, il quale prevede tra l'altro che la valutazione del rumore aeroportuale deve:

a) essere eseguita per tre settimane ciascuna delle quali nei periodi: 1° Ottobre/31 gennaio – 1° Febbraio/31 Maggio – 1° Giugno/30 Settembre.

*(Pag.7)*

b) di \_\_\_\_\_ le operazioni dei voli nell'intero orario del giorno, si **dovrà** calcolare se LVA (livello di pressione) e l'evento sonoro SEL associato al singolo movimento

c) definire inoltre il ritardo di misura, se **assistito** o non, dello \_\_\_\_\_, con le caratteristiche dei fonometri, i criteri di scelta delle postazioni specie nelle zone residenziali dove i microfoni devono essere **posti** fuori e dentro i singoli edifici.

*(Nota: in blu 2° frase di pag 8 che sembra qui richiamata)*

**Infine un chiarimento sui fonometri ol-db Fusion, modelli Cube e Duo che dichiarate di aver utilizzato per il monitoraggio**

*vicina alle proiezioni al suolo delle rotte avvicinamento e di allontanamento dei velivoli.*

...

3. *La scelta del luogo deve essere preceduta da una analisi del livello di rumore di origine aeronautica e del livello residuo per la corretta individuazione del singolo evento. La stazione di monitoraggio e' correttamente ubicata se la differenza tra il valore LAFmax dell'evento ed il livello sonoro equivalente del rumore residuo, calcolato nei 10 minuti di massimo rumore, è superiore a 20 dB."*

In considerazione di ciò le stazioni di rilevamento sono state posizionate all'interno delle aree da controllare (aree urbanizzate) nella posizione più vicina alla proiezione a terra di decolli/atterraggi. In pratica, si è dovuto scegliere il miglior compromesso tra:

- Rispetto delle prescrizioni del D.M.;
- Identificazione dell'area da controllare;
- Sicurezza della postazione.

Dai risultati dei monitoraggi la condizione di cui al precedente comma 3 risulta verificata per le postazioni 2403 del Cimitero e 2405 della Testata 23 come risulta dai grafici contenuti nella relazione al Capitolo 6 del monitoraggio 2018 nelle figure 25 e 26.

La postazione 2402 c/o l'Auchan, pur non rispettando il comma 3 citato, è sembrata comunque importante da rilevare anche nel 2018 essendo adiacente all'area urbana più vicina all'aeroporto, per verificare l'effettiva estensione della fascia A e per monitorare il rumore ambientale.

Come richiesto si è provveduto ad aggiornare la relazione del 2018, **allegato 2**, con i dati di traffico ufficiali Enac dei

<p>acustico del 2018 non è pertanto validante! In altre parole <b>da quanto</b> si legge a pag. 23 (<i>4-leggere</i>), non aiuta a capire, anche più esplicita pare la vs considerazione conclusiva a pag 24 (<i>4-leggere</i>).</p> <p>Non è dato inoltre conoscere la documentazione afferente la caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale, approvata dalla commissione il 22/07/2013, con le relative curve di isolivello, i confini delle zone A – B – C ed i dati sulle traiettorie delle rotte sulle testate 5/23. <a href="#">(Pag.8)</a></p>	<p>pax, movimenti e Cargo.</p> <p>Considerata l'altissima stagionalità dell'aeroporto di Olbia, è sembrato opportuno concentrare le campagne di rilevamento e analisi nel periodo di maggior traffico che, con tutta evidenza, costituisce la condizione nettamente più gravosa anche dal punto di vista del rumore.</p> <p>I valori dell'indice LVA per ogni punto di misura sono riportati alle pagine 10, 11 e 12 della Relazione 2018 e sono stati calcolati considerando i valori di SEL degli eventi che sono stati correlati alle operazioni di volo contenuti nell'Allegato 3 della Relazione 2018.</p> <p>Il sistema di monitoraggio acustico non assistito utilizzato nel corso della campagna è costituito da 3 postazioni di misura equipaggiate con fonometro 01DB DUO e 01DB CUBE e microfonica GRAS, oltre che dal software SARA già in uso con i sistemi di monitoraggio acustico di numerosi scali italiani.</p> <p>Tutte le postazioni sono dotate di certificato ACCREDIA di taratura valido nel periodo della campagna di misura ed allegato alla Relazione tecnica della campagna 2018, <b>allegato 2</b>.</p> <p>La Commissione Aeroportuale istituita ai sensi dell'art. 4 del DM del 31.10.1997 ha approvato lo "Studio di Compatibilità Acustico Ambientale" Rev 1 del luglio 2013, con le relative curve di isolivello, i confini delle zone A – B – C ed i dati sulle traiettorie delle rotte sulle testate 5/23. Si allega alla presente, <b>l'allegato 3 "verbale della riunione della Commissione Aeroportuale del 22/07/2013"</b> e <b>l'allegato 4 "Studio di Compatibilità Acustico Ambientale"</b>.</p>
<b><u>BILANCIO DEI MATERIALI</u></b>	
Riepilogo relazione MATTM riunione del	Integrazioni volontarie Enac/Geasar

21/11/2019	
<p>Lo studio sul bilancio/classificazione dei materiali di risulta, cioè il PUT, è stato redatto ai sensi del DPR 120/2017 con ampi riferimenti alla normativa, ma un po' carente sui contenuti della stima.</p> <p>Si doveva pertanto precisare meglio in merito alle caratterizzazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>sul perché non è stata eseguita sull'intera area interessata dagli scavi</li> <li>sulla profondità di scavo e dei prelievi</li> <li>sui parametri analitici per i quali si verificano superamenti e per quali <b>motivazioni</b></li> </ol> <p><a href="#">(Pag.9)</a></p> <p>Opportuno è inoltre un chiarimento sulle ubicazione dei siti di produzione delle terre <b>assieme</b> agli eventuali depositi intermedi con i tempi presunti di attesa nell'utilizzo.</p>	<p>Alle pagine 22 e 23 del PUT (Elaborato di progetto RE13) sono indicati i criteri che hanno portato alla scelta di punti di campionamento e vengono riepilogati i risultati analitici riscontrati; di seguito l'estratto di interesse:</p> <p><i>“In conseguenza della estensione si è stabilito di effettuare 27 pozzetti di campionamento, il numero è scaturito dalle previsioni della tabella di cui all'allegato 4. Infatti per superfici oltre 10.000 mq sono previsti 7 campionamenti di base e un campionamento aggiuntivo ogni 5.000 mq. Nel nostro caso avremo i 7 di base dei primi 10.000 mq e ulteriori 16 che derivano dai 90.000 mq di estensione per complessivi 23 campionamenti che sono stati estesi a 27 per una migliore copertura dell'area da indagare. La distribuzione dei campioni è stata studiata in modo da essere rappresentativa di tutta l'area oggetto di intervento. Le metodiche di campionamento sono quelle descritte nell'allegato 2, sono stati effettuati dei pozzetti dai quali sono stati ricavati i campioni secondo le metodiche indicate.</i></p> <p><i>In allegato a questo studio sono riportati i rapporti di prova riferiti a ciascuno dei 27 campioni analizzati, dai quali si rileva che i valori di CSC dei materiali oggetto di indagine ricadono tutti all'interno della colonna B dell'allegato 4, colonna B che è quella di competenza per il sito oggetto di indagine. Oltre al prelievo dei campioni l'indagine è servita anche ad avere una rappresentatività del materiale presente nel sito di intervento. Dalla verifica condotta si è ricavato che nella maggior parte dell'area indagata il materiale presente è rappresentato terreno naturale costituito da sabbioni arcocici e materiale di riporto. Tutto il materiale indagato è ascrivibile alle terre e rocce da scavo così come definite dall'art. 2 del DPR 120/2017 così come dimostra anche dalla analisi effettuate.”</i> (nota: gli</p>

	<p>allegati 2 e 4 citati nel testo sono quelli del DPR 120/2017)</p> <p>Relativamente alla profondità di scavo e dei prelievi sono stati effettuati dei pozzetti della profondità media di circa 60/70 cm dai quali sono stati ricavati i campioni secondo le metodiche indicate.</p> <p>Riguardo i siti di produzione delle terre, degli eventuali depositi intermedi e relativi tempi presunti di attesa per l'utilizzo si precisa che il layout di cantiere prevede il posizionamento del frantoio nei pressi dell'area di scavo (vedi PUT pag.28 fig.13) il materiale depezzato sarà reimpiegato direttamente per i riempimenti previsti in progetto. Non sono previsti punti di deposito esterni al cantiere.</p>
<b><u>FIUME PADRONGIANUS</u></b>	
<p>Riepilogo relazione MATTM riunione del 21/11/2019</p>	<p>Integrazioni volontarie Enac/Geasar</p>
<p>Dovete spiegare il perché, il richiesto progetto sul parco fluviale del fiume Padrongianus voi dichiarate che "non ha attinenza" con l'intervento della pista! Cioè, sostenete che rispetto alla ..... prescrizione , che il tratto finale del fiume non interferisce con l'aeroporto.</p>	<p>Si tratta di un progetto di riqualificazione del Parco Padrongianus, che si intende affrontare con un progetto e un appalto specifico, che mal si adattava ad essere inserito nell'ambito del progetto pista.</p> <p>Inoltre da qualche anno, dopo il commissariamento della Provincia di Olbia-Tempio, il Parco è stato chiuso ed è ancora in corso il passaggio della gestione dello stesso dalla Provincia al Comune di Olbia (che ha approvato il progetto di cui trattasi).</p> <p>Pur avendo già preso contatti sul tema con il Comune, in particolare con il Dirigente del Settore ambiente, Ing. Antonello Zanda, per ora non è stato possibile concordare soluzioni progettuali condivise, anche perché devono ancora essere definiti più in dettaglio i programmi del Comune sul Parco.</p>
<b><u>PIANO MONITORAGGIO AVIFAUNA</u></b>	
<p>Riepilogo relazione MATTM riunione del 21/11/2019</p>	<p>Integrazioni volontarie Enac/Geasar</p>

<p>Questo Piano doveva essere predisposto, concordato con la Regione, la quale però comunica di aver solo acquisito gli atti, senza esprimere parere! <i>(Pag.10)</i> Noi ne prendiamo atto non fosse altro che la Regione ha a suo conto l'ottemperanza delle prescrizione da lei stessa poste.</p>	<p>Con <u>nota n.11297 del 24.05.19</u> il Servizio valutazioni ambientali (SAVI) della <u>Regione Sardegna</u> comunica di aver acquisito agli atti relativi agli studi sull'avifauna dando atto che contribuiscono alla conoscenza della consistenza avifaunistica dell'area interessata e senza alcuna prescrizione correttiva relativamente sugli stessi.</p>
<p><b><u>INTERFERENZE IDROGRAFICHE</u></b></p>	
<p>Riepilogo relazione MATTM riunione del 21/11/2019</p>	<p>Integrazioni volontarie Enac/Geasar</p>
<p>La Relazione idrologica è ben impostata, i dati sulle precipitazioni però, anche considerate le sopraggiunte modificazioni climatiche, andrebbero aggiunti quelli degli ultimi anni, in quanto non bastano quelli del metodo VA.PI (Valutazione della Piena in Sardegna) in quanto, come sappiamo, sono un tantino datati! Nella relazione di compatibilità, riportata in figura 4 (F1), come l'area dell'aeroporto risulti essere inondabile da piene con le portate di colmo in eventi cinquantennali. <i>(Pag.11)</i> Di conseguenza a ciò, diventerebbe pregiudiziale all'autorizzazione del previsto prolungamento della pista, una declassificazione del PAI (Piano di Assetto Idrogeologico) del rischio dell'area rilasciata dall'autorità di bacino competente territorialmente. Per quanto riguarda la falda superficiale, durante i saggi geotecnici la falda è spesso trovata a 2/2,5 metri, da quanto poi deducibile a pag 22 risulterebbe opportuno se non indispensabile un monitoraggio più costante nel tempo, di fatto scrivete: <i>“Questa condizione fa sì che la falda più superficiale sia estremamente sensibile agli apporti pluviometrici e quindi abbia un comportamento condizionato dalla stagionalità, emergendo spesso e caratterizzando aree acquitrinose nella stagione invernale e ribassandosi rispetto al piano di campagna in quella estiva per</i></p>	<p>L'aggiornamento delle serie storiche pluviometriche del VAPI è stato condotto dal Comune di Olbia nella Variante PAI sviluppata a seguito della eccezionale alluvione Cleopatra del novembre 2013. Dalla Relazione Idrologica del citato studio, <b>allegato n° 5 alla presente</b>, approvata dagli Enti Idraulici competenti, risulta che i parametri VAPI sono conformi e rappresentativi; le curve di possibilità pluviometrica aggiornate non risultano più cautelative di quelle del VAPI. In proposito pare doveroso segnalare che il progetto ha acquisito tutti i pareri idraulici ed idrologici di competenza, in particolare: Autorità di Bacino (Determinaz. N.16 Prot. 1464 del 15/02/2019), <b>allegato n° 6</b>, Regione LLPP Servizio Territoriale Opere Idrauliche di Sassari, Determinazione n° 400 Prot.8479 del 14/03/2019, <b>allegato n° 7</b>, Comune di Olbia parere favorevole in data 30/01/2019, <b>allegato n° 8</b>.  Nel corso della videoconferenza si è fatto riferimento al seguente passaggio:  <i>“Questa condizione fa sì che la falda più superficiale sia estremamente sensibile agli apporti pluviometrici e quindi abbia un comportamento condizionato dalla stagionalità, emergendo spesso e</i></p>



valori spesso superiori anche a 7-8 metri”  
Di fatto bisogna garantire che la falda non interessi manufatti che potrebbero essere soggetti a galleggiamento come ad esempio i canali rivestiti.

[\(Pag.12\)](#)

Anche le parziali occupazioni delle aree golenali del Padrongianus, devono avere l’approvazione dell’Autorità competente, così come per il canale Colcò che sottopassa il \_\_\_\_\_ (lungo 630 m, non praticabile), se no altrimenti bisognerebbe prevedere un canale che aggiri la pista di volo.

*caratterizzando aree acquitrinose nella stagione invernale e ribassandosi rispetto al piano di campagna in quella estiva per valori spesso superiori anche a 7-8 metri”*

estratto da un paragrafo dello Studio di Compatibilità Idraulica (Elaborato di progetto RE10) che ne descrive l’ambito idrogeologico alla macroscale del settore di Olbia (paragrafo 3.3.9 *Idrogeologia*). Per quanto riguarda la Pista esistente ed il settore interessato al suo prolungamento, la soggiacenza della falda viene descritta nel successivo paragrafo, 4.1 *Rilevo fori Piezometro e Carotaggio*, dove, nel merito, i piezometri presenti nella Pista esistente individuano una soggiacenza da -2,20 metri a -2,80 metri, mentre nel settore interessato al Prolungamento Pista e Taxy -2,50 metri, rilievo peraltro possibile solo nel Punto A12. Occorre altresì precisare che tutto il settore “Prolungamento Pista e Taxy” verrà interessato dalla realizzazione di un rilevato, che, nello specifico del punto indagine “A12”, presenta uno spessore di +4,60 metri rispetto all’attuale piano campagna).

I canali rivestiti posti nel nuovo rilevato di progetto (che è diversi metri al di sopra dell’attuale piano campagna), non sono interferenti con l’escursione della falda, così come il canale nord.

L’unico canale potenzialmente interferente con la falda, ma anche con l’innalzamento della marea, è il canale sud, esterno e al piede del nuovo rilevato: l’opera è stata appositamente realizzata in terra nel tratto terminale prima di confluire nel fiume Padrongianus, in modo che venga riempita e non subisca eventuali effetti di galleggiamento.