



# MASTER PLAN PIANO DI SVILUPPO AEROPORTO DI ALGHERO



**GRUPPO DI LAVORO**

Ing. Gianluca Langella  
Ing. Antonio Serra  
Geom. Alessandro Melia  
Geom. Nicola Motzo



Direttore Tecnico  
Ing. Alberto Cecchini

Tavola : <b>SIA_27</b>	Elaborato : RELAZIONI SPECIALISTICHE IN RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE (ID_VIP 4930) ISTRUTTORIA VIA - AEROPORTO DI ALGHERO FERTILIA PUNTO 13 - Analisi delle alternative - Relazione Generale
Scala : -	
Data : <b>Ott. 2021</b>	

PROGETTAZIONE  <u>IL POSTHOLDER PROGETTAZIONE</u> Ing. Gianluca Langella	APPROVAZIONE	VISTO
---	--------------	-------

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	APPROVATO	AUTORIZZATO
1	OTT. 2021	Integrazione per osservazioni			
0	NOV. 2018	Prima emissione			

## ::: Sommario :::

<b>1. Obiettivi di progetto</b>	<b>2</b>
1.1. Interventi principali previsti	2
<b>2. Analisi delle Alternative di progetto</b>	<b>5</b>
2.1. Ipotesi alternativa "zero"	5
2.2. Altre possibili alternative di progetto	5
<b>3. Conclusioni</b>	<b>6</b>

## 1. OBIETTIVI DI PROGETTO

Il presente contributo viene redatto al fine di offrire una valida indicazione di sintesi inerente le motivazioni che hanno portato alla predisposizione del progetto relativo agli interventi strutturali dell'aeroporto di Alghero Fertilia.

L'aeroporto di Alghero ha ottenuto la certificazione aeronautica EASA/ICAO prevista dall'ENAC, necessaria per l'esercizio dei servizi aeroportuali civili.

Inoltre il Masterplan aeroportuale individua e definisce una serie di interventi prioritari che hanno l'obiettivo di potenziare lo scalo per traguardare l'orizzonte temporale del 2030 in previsione dell'evoluzione del traffico aereo del prossimo decennio fino al 2030, anno nel quale si prevede un incremento di transito di passeggeri fino a 2.300.000, partendo dai 1.400.000 del 2004.

Gli obiettivi principali quindi di tale progetto è duplice:

- Ottemperare alle prescrizioni normative aeronautiche
- Adeguare la struttura all'ampliamento dell'offerta di servizi, previsto dallo sviluppo territoriale dell'area e dell'intera Isola.

In particolare si prevede quindi di:

- potenziamento flussi di traffico passeggeri e merci;
- miglioramento del comfort e della sicurezza nell'aerostazione;
- aumento dei servizi commerciali dello scalo;
- diminuzione dei tempi di attesa ai banchi accettazione ed agli imbarchi;
- miglioramento dei flussi veicolari in ingresso e uscita dall'aeroporto;
- aumento degli stalli per la sosta;

Attraverso l'attuazione di questi progetti si prevede una riduzione dell'impatto acustico aeroportuale in generale, una riduzione dell'emissione di inquinanti in atmosfera dovuto ai servizi

di terra in air-side e, più in generale, un miglioramento della qualità della vita all'interno del sedime aeroportuale e nei confronti dei centri abitati esterni (anche se discretamente lontani).

Infine, in senso assoluto si prevede che tale progetto consenta di contribuire significativamente allo sviluppo auspicato del territorio e dell'isola in genere e all'aumento conseguente dei posti di lavoro.

### 1.1. Interventi principali previsti

Relativamente agli obiettivi indicati al paragrafo precedente, gli interventi principali previsti prevedono:

- **ADEGUAMENTO NORMATIVO EASA:**
  - Adeguamento della **Area di sicurezza di fine pista (Runway End Safety Area - RESA)**, definita come area simmetrica rispetto al prolungamento dell'asse pista e adiacente alla fine della striscia di sicurezza, destinata primariamente a ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero atterrare troppo corti o uscire oltre la fine pista in decollo o in atterraggio. – Tale intervento risulta decisivo per l'adeguamento ai requisiti previsti dalla normativa aeronautica
  - Adeguamento della **strada perimetrale attraversamento raccordo Echo**, necessario per rendere agevole il percorso di sicurezza al perimetro del sedime aeroportuale, evitando di dover continuamente attraversare l'area militare dell'aeroporto o in caso di negazione dell'autorizzazione, di dover percorrere a ritroso tutto il perimetro per completare il giro ricognitivo periodico
  - Demolizione casa colonica ed inceneritore, necessari per ottemperare ai precedenti punti e per migliorare la visibilità aeroportuale e dunque la sicurezza del volo e dei servizi di terra
- **ADEGUAMENTO RISPETTO ALLA PROSPETTIVA 2030:**
  - Ampliamento e riconfigurazione viabilità aeroportuale e realizzazione collegamento intermedio Aerostazione, consentirà di rendere i percorsi di accesso

all'aerostazione più semplici e immediati, riducendo i tempi di accesso e i percorsi stradali da effettuare.

- o Riqualfica accessibilità veicolare aree doganali, consentirà una migliore fruizione dell'are adoganale con riduzione dei tempi di attesa e di accesso.
- o Adeguamento impianto trattamento acque reflue, consentirà di adeguare al nuovo numero di utenti equivalenti previsto al 2030, l'impianto esistente e contemporaneamente aumentarne l'efficienza di depurazione con nuove tecnologie, consentendo quindi un miglioramento anche del conseguente impatto ambientale sulle acque depurate.
- o Realizzazione nuova sala arrivi, consentirà una migliore usufruzione dell'aerostazione, riducendo i tempi di attesa all'imbarco e conseguente aumento della sicurezza in aerostazione.
- o Ampliamento e adeguamento dell'area di deposito e smistamento bagagli (BHS) aumentandone adeguatamente allo sviluppo aeroportuale previsto entro il 2030.

Di seguito lo stato attuale e futuro dell'infrastruttura aeroportuale:



CONFIGURAZIONE ATTUALE

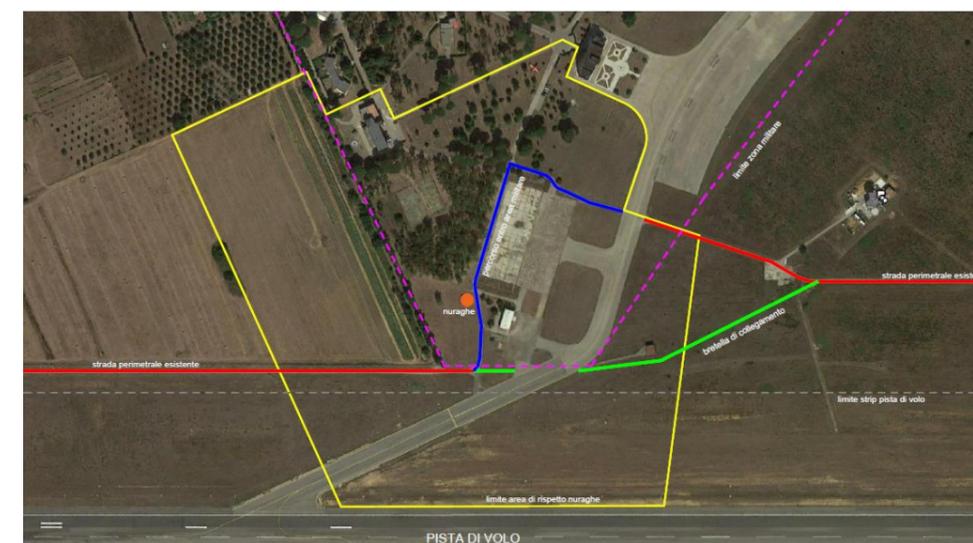


CONFIGURAZIONE AL 2030

Di seguito si riporta un dettaglio maggiore relativo ai singoli interventi previsti:

1. soluzione progettuale per la "realizzazione della strada perimetrale attraversamento raccordo Echo" (Ipotesi di sviluppo a lungo termine 10 – 15 anni / 2026-2030; intervento "7"), che localizzi tale opera al di fuori della "zona di Tutela condizionata" (come anche della "zona di Tutela integrale") del bene paesaggistico tipizzato e individuato dal PPR - "Nuraghe Bianco di Oes" (PPR – BP 1650);

La soluzione progettuale per la "realizzazione della strada perimetrale attraversamento raccordo ECHO " nasce dalla esigenza di collegare le due estremità terminali. Per meglio comprendere la soluzione proposta, nella figura che segue è stato rappresentata l'area di



tutela del bene paesaggistico (perimetro giallo), l'attuale strada perimetrale (linee rosse) e la soluzione in esame (linea verde).

Come è possibile vedere tutti gli operatori, in particolar modo gli addetti ai servizi di sicurezza delle operazioni aeromobili e prevenzione atti illeciti ( addetti safety, manutenzioni, infrastrutture, pattugliamento security ecc. ) per svolgere la loro attività sono costretti ad utilizzare il percorso in Blu ricadente all'interno dell'area militare (area tratteggiata in viola): tale passaggio oltre ad avere un forte vincolo autorizzativo ( da parte dell'aeronautica militare ) comporta il transito dei mezzi a ridosso del bene paesaggistico da tutelare.

Pertanto, al fine di evitare l'interessamento dell'area militare e considerato anche il vincolo sulle altezze dei mezzi che la percorrono rispetto al piano di transizione della pista di volo – l'unica soluzione è quella di progetto ovvero rappresentata in verde in figura. Tale soluzione, per quanto interessi in maniera parziale l'area di tutela, consentirà comunque di allontanare il traffico veicolare dal nuraghe (Punto arancione) tutelando in questo modo il bene paesaggistico interessato. In ogni caso, prima dell'esecuzione dell'intervento in progetto, saranno effettuata una adeguata verifica archeologica al fine di accertare l'eventuale presenza di reperti nell'area interessata di concerto con la Soprintendenza.

**2. soluzione progettuale per l'“ampliamento RESA” (Ipotesi di sviluppo a lungo termine 10 – 15 anni / 2026-2030; intervento “9”), che verifichi la possibilità di distanziare il più possibile tale area dalla “zona di Tutela condizionata” dei beni paesaggistici tipizzati e individuati dal PPR - “Nuraghe Martincando” (PPR - BP 1526) e “Complesso nuragico Casa Sea” (PPR - BP 1527); ovvero di dichiarare che la soluzione progettuale proposta con il SIA non comporta (allo stato attuale e in futuro) alcun tipo di intervento (infrastrutturale o edilizio) all'interno delle relative zone di tutela “integrale” e “condizionata”, come anche il relativo esproprio;**

La aree RESA ovvero Runway End Safety Area secondo quanto indicato dalle normative aeroportuali( EASA- ICAO) sono aree di sicurezza ben definite geometricamente e che per loro definizione sono localizzate alla fine della pista di volo. Come possibile vedere in figura, le due aree – evidenziate con il tratteggio rosso - sono ben distanziate dalle aree di tutela dei beni paesaggistici e non comportano interventi all'interno delle rispettive aree di tutela.

RESA – pista 20 e RESA – pista 20



3. relativamente alla “casa colonica” da demolire (*Ipotesi di sviluppo a lungo termine 10 – 15 anni / 2026-2030; intervento “8”*), la presentazione dei seguenti chiarimenti e documentazione:

- proprietà attuale e storica del fabbricato (nel caso in cui non fosse possibile indicare la proprietà, si chiede di specificarne l'attuale possessore e/o detentore);
- visura catastale; estratto catastale di mappa; planimetria catastale;
- documentazione fotografica (interna e esterna) – con planimetria indicante i punti di ripresa;
- documentazione storica (progetto, atti comunque attinenti, documentazione fotografica) della costruzione del fabbricato;

Il bene in esame risulta di proprietà dell'ENAC che in forza dell'atto di concessione .... lo ha consegnato, come tutti gli immobili ricompresi all'interno del sedime aeroportuale, a SOGEAAL.

In particolare nella documentazione facente parte degli atti di traferimento dei beni ( annesso III del 2001) il bene viene così definito:

“Nella parte retrostante il complesso “Esso Italiana” a nord del sedime, si estende un manufatto realizzato in muratura ( exn° 44 Di P.G./A.M. “ Alloggio Ufficiali ) identificato al n° 19 della planimetria generale allegata, attualmente non utilizzato, avente una superficie coperta di circa 230 m<sup>2</sup>.

L'intero corpo di fabbrica presenta un pessimo stato di conservazione e di manutenzione.”

La scrivente non è in possesso di documentazione storica che attesti con esattezza il periodo di costruzione del fabbricato. Si può presumere, stanti le analogie tipologiche con altri fabbricati presenti in zona, che l'ex casa colonica possa risalire al periodo della prima bonifica della Nurra ante guerra (1933 e seguenti) ad opera dell'ENTE FERRARESE di Colonizzazione. Come richiesto si allega una planimetria con le foto e i punti di ripresa all'esterno del fabbricato. Come è possibile vedere dalle fotografie, per motivi di sicurezza, da diversi anni sono state inibiti tutti gli accessi e pertanto non è possibile effettuare fotografie degli interni.

## 2. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI PROGETTO

Da quanto si evince e dai risultati dello studio di impatto relativo agli interventi progettuali previsti, si deduce che:

- Gli interventi di adeguamento strutturale sono necessari all'adeguamento normativo dello scalo e non possono essere derogati o modificati
- Gli interventi di progetto volti ad ottemperare al piano di sviluppo aeroportuale al 2030,

non prevede un sostanziale nuovo utilizzo del suolo, non prevede la generazione di nuovi impatti ambientali non previsti dall'esercizio precedente e consente di ottenere un miglioramento sostanziale dell'usufruzione dell'infrastruttura, migliorando di fatto i servizi aeroportuali

### 2.1. Ipotesi alternativa “zero”

Relativamente alla possibile “alternativa zero”, quella di NON effettuare gli interventi previsti da progetto, si ritiene tale ipotesi NON attuabile, se non a costo di rendere impossibile il proseguo dell'attività di servizi aeroportuali civili per l'aeroporto di Alghero Fertilia, infatti la condizione definita dagli interventi è necessaria per ottemperare alla normativa aeronautica.

Peraltro anche la mancata attuazione degli interventi di tipo “economico”, di adeguamento dell'infrastruttura per prevedere un traffico aereo maggiore come previsto al 2030, non consentirebbero uno sviluppo economico del territorio, condizione necessaria anche per la regione Sardegna, che renderebbe necessario individuare altro territorio dove progettare un nuovo scalo nella Sardegna dell'Ovest, di fatto aumentando non solo il consumo del suolo, ma anche altri impatti rispetto all'attuale, pertanto rendendone impossibile l'attuazione.

### 2.2. Altre possibili alternative di progetto

Gli interventi previsti, NON incidono significativamente né sul consumo del suolo né sugli altri aspetti ambientali presi in considerazione, come si deduce facilmente dai documenti di SIA predisposti, anzi, producendo un beneficio in termini di:

- Qualità dell'aria dovuta alle emissioni da traffico, sia interno che esterno al sedime aeroportuale. Infatti il traffico interno verrebbe a migliorare per effetto delle nuove piste perimetrali che riducono di almeno 500km /giorno il percorso di controlli di sicurezza aeroportuale e per effetto della nuova viabilità fuori dall'aerostazione che consentirebbe un miglior accesso all'aerostazione con parcheggi più comodi per gli utenti
- Rumore per i servizi di terra, proprio in funzione di una nuova funzionalità dell'aerostazione che ridurrebbe i percorsi di “taxi” per gli aeromobili e di traiettorie dei veicoli interni all'aerostazione.

- Depurazione delle acque, in quanto l'adeguamento del depuratore consentirà di migliorare notevolmente la qualità delle acque in uscita dallo stesso, riducendo l'impatto verso i corpi ricettori.

### 3. CONCLUSIONI

Da tutto quanto detto e dall'analisi degli impatti ambientali dovuti alla realizzazione dei progetti previsti per l'aeroporto di Alghero Fertilia, si deduce una sostanziale necessità di intervenire sia per proseguire l'attività secondo le autorizzazioni aeronautiche, che per adeguare la struttura alla previsione di crescita economica dell'area Ovest della Sardegna e quindi contribuire allo sviluppo dell'isola intera.

D'altra parte, il limitatissimo contributo dei progetti all'impatto ambientale, sia in fase di cantiere che di futuro esercizio, anzi consentendo come visto, alla loro parziale riduzione in termini assoluti per alcune componenti, consente di indicare come gli interventi previsti **costituiscono la migliore soluzione possibile.**