

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 :
SIA_29

Scala :
-

Data :
Ott. 2021

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
Relazione integrazioni e chiarimenti richieste dal MIBACT in relazione al Master Plan al 2030 Aeroporto di Alghero in data 19/02/2020

PROGETTAZIONE

IL POSTHOLDER PROGETTAZIONE
Ing. Gianluca Langella

APPROVAZIONE

VISTO

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

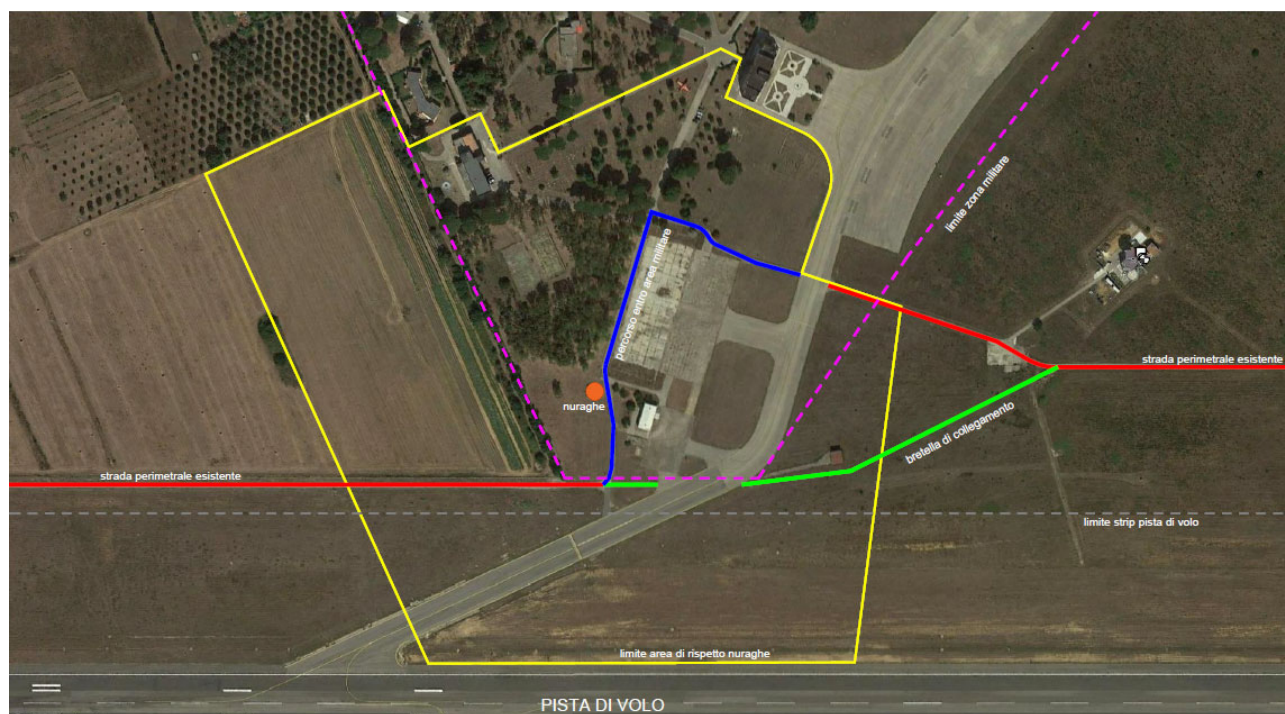
Relazione integrazioni e chiarimenti richieste dal MIBACT in relazione al Master Plan al 2030 Aeroporto di Alghero in data 19/02/2020

Prot. MIBACT_DG-ABAP_SERV V|18/02/2020|0006407-P| [34.43.01/6.10.1/2019]

Si fa seguito a quanto richiesto per specificare quanto segue:

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 stata 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

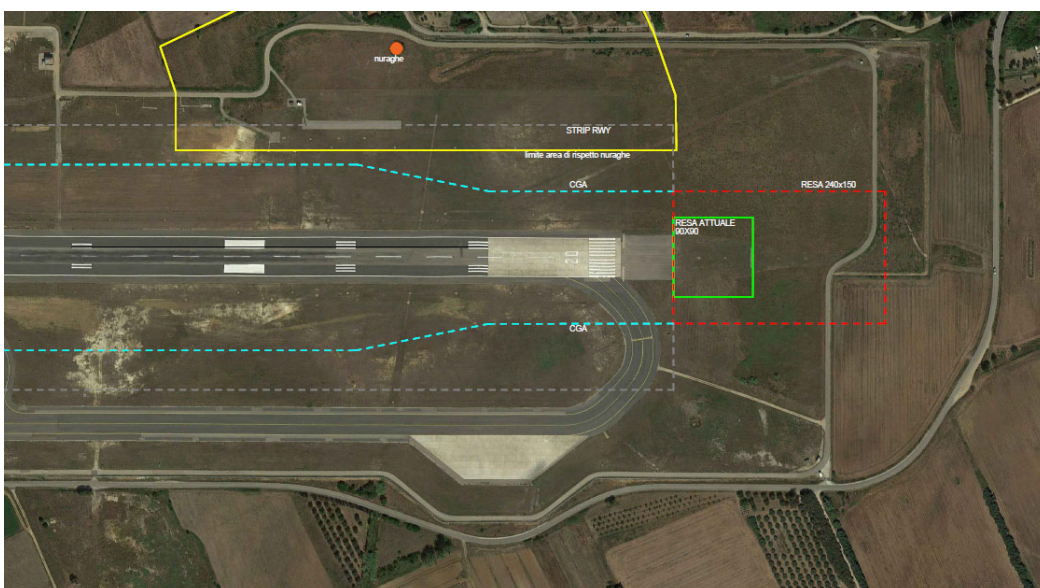
l'eventuale presenza di reperti nell'area interessata di concerto con la Soprintendenza.

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;

Le 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



RESA pista 02

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 trasferimento 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 mq 230.

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.

4. di illustrare con adeguati elaborati e relazione le “attività di servizio” previste nell’area che si intende mettere a disposizione con la demolizione della “casa colonica” (*Ipotesi di sviluppo a lungo termine 10 – 15 anni / 2026-2030*; intervento “8”);

Considerata la previsione di lungo periodo al momento non risultano elaborati di dettaglio concernenti l’utilizzo dell’area. la necessità dell’abbattimento deriva dalla esigenza di ampliare le aree contermini del servizio manutenzione e del deposito carburante in virtù della possibilità di allocare un secondo gestore dell’impianto carburante.

5. di verificare la conformità degli interventi previsti nel P.S.A. con la disciplina urbanistica e paesaggistica definita dal Comune di Alghero con il “*Programma di conservazione e valorizzazione dei beni paesaggisti della Bonifica di Alghero (PCVB)*” – Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 25/03/2019 - variante al P.R.G. in ottemperanza alla DGR n. 14/46 del 23/03/2016 e Determinazione della Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale della vigilanza edilizia della Regione Autonoma della Sardegna n. 800, prot. n. 26583 del 15/07/2019;

Inquadramento paesaggistico

L’area oggetto dell’intervento, secondo il PPR, fa parte dell’Ambito Paesaggistico n°13: Alghero. L’Ambito di Alghero si sviluppa sui tre cardini dell’organizzazione del territorio, ovvero il paesaggio naturale, agrario ed insediativo, che rappresentano il fondamento strutturale su cui si basa la sua stessa identificazione.

La diversità dei paesaggi si sviluppa su grandi centralità insediative e ambientali che si attestano come capisaldi dell’organizzazione del territorio: la centralità insediativa di Alghero, il complesso ambientale di Capocaccia, Porto Ferro e del Lago di Baratz ed il paesaggio della Bonifica, rappresentano i vertici di una caratterizzazione territoriale e paesaggistica in cui i luoghi di prevalente naturalità sfumano verso luoghi dove la dimensione urbana è dominante. In particolare gli interventi in PSA si inquadrano originariamente nell’area

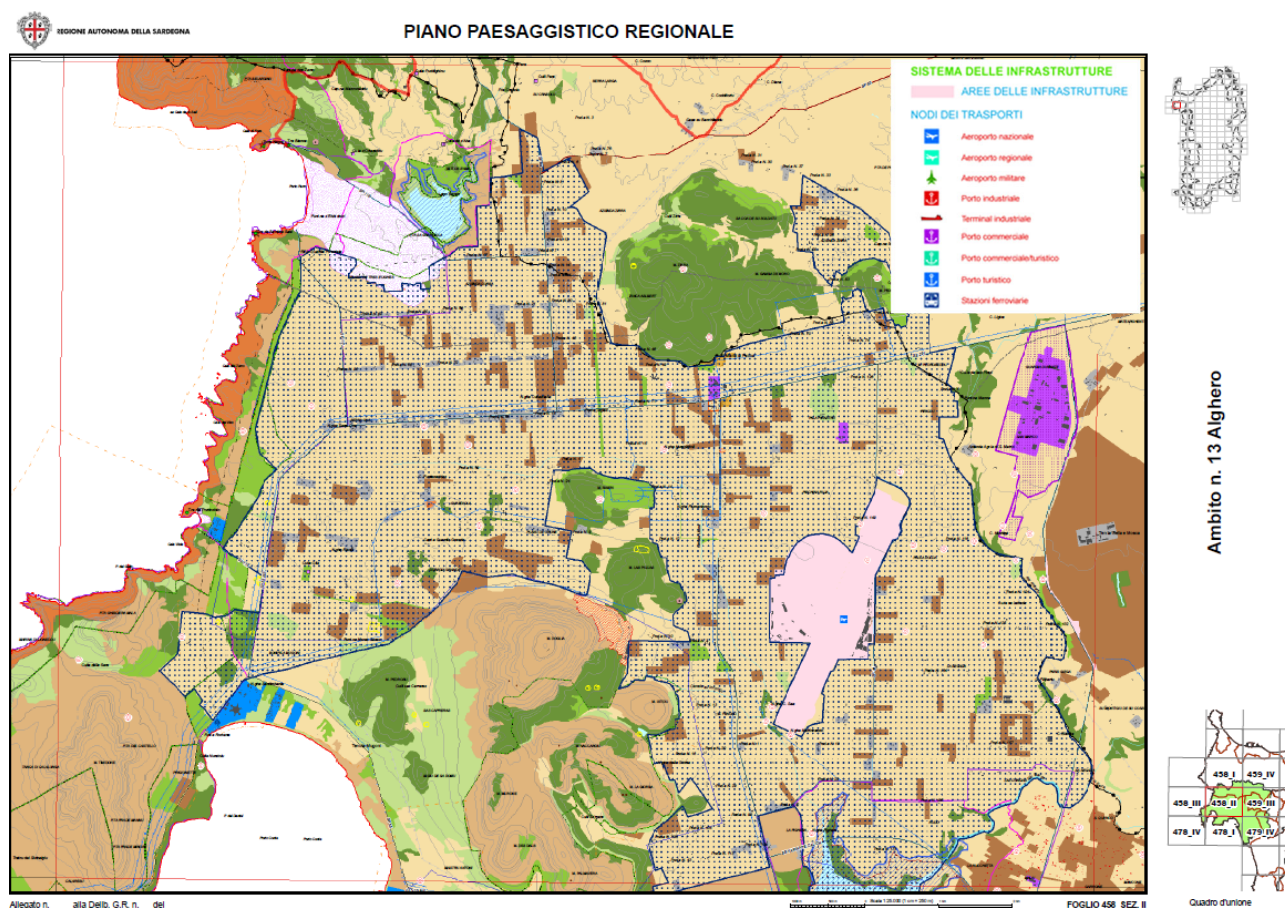
del Sistema delle bonifiche di Alghero-Fertilia, laddove il processo di bonifica fu avviato negli anni '30 dall'ente ferrarese di colonizzazione.

Con Delib.G.R. n. 26/33 del 6.7.2010 la Regione Sardegna ha apportato una correzione della perimetrazione delle aree di bonifica relative al "sistema delle bonifiche di Alghero - Fertilia".

L'analisi condotta, in linea generale, ha portato una conferma dei limiti già tracciati dall'attuale PPR. Tuttavia, in alcuni casi sono emerse delle discrepanze laddove la precedente perimetrazione comprendeva aree nelle quali non sono presenti gli elementi caratterizzanti l'area di bonifica.

Il sedime aeroportuale è stato pertanto inserito nel "Sistema delle infrastrutture" che per definizione all'art.101 delle norme di attuazione del PPR, comprende i nodi dei trasporti (porti, aeroporti e stazioni ferroviarie), la rete della viabilità (strade e ferrovie), il ciclo dei rifiuti (discariche, impianti di trattamento e incenerimento), il ciclo delle acque (depuratori, condotte idriche e fognarie), il ciclo dell'energia elettrica (centrali, stazioni e linee elettriche) gli impianti eolici e i bacini artificiali.

La nuova delimitazione è stata successivamente riportata su base catastale (Tav.6), e con la stessa simbologia è stata riportata sulla cartografia del PPR.



Quanto sopra è stato recepito anche nel recente aggiornamento del "Programma di Conservazione e Valorizzazione dei Beni Paesaggistici della Bonifica di Alghero (PCVB)" - variante al P.R.G. del comune di Alghero di cui alla Delibera di C.C. n. 48 del 30.07.2020.

