



COMUNE DI ELMAS
PROVINCIA DI CAGLIARI

Via del Pino Solitario - 09030 Elmas (CA)
Tel. 070/21921 Fax 070/243105
C.F. 92027670923 - P.I. 02379700921

Il Sindaco



Prot. 9107/12

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali Elmas, 18/07/2012

RACCOMANDATA R.R.

E.prot DVA-2012-0017904 del 24/07/2012

 Spett.le

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

Viale Cristoforo Colombo, 44

00147 ROMA

Spett.le

Ente Nazionale Aviazione Civile

Viale del Castro Pretorio, 118

00185 ROMA

Spett.le

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Via San Michele, 22

00153 ROMA

Spett.le

Regione Autonoma della Sardegna

Assessorato alla Difesa dell'Ambiente

Via Roma, 80

09123 CAGLIARI

Spett.le

Soprintendenza per i beni architettonici, paesaggistici, storici, artistici ed etnoantropologici
per le Province di Cagliari e Oristano

Piazza Indipendenza, 7

09124 CAGLIARI





COMUNE DI ELMAS
PROVINCIA DI CAGLIARI

Via del Pino Solitario - 09030 Elmas (CA)

Tel. 070/21921 Fax 070/243105

C.F. 92027670923 - P.I. 02379700921

Spett.le

Soprintendenza per i beni archeologici per le Province di Cagliari e Oristano

Piazza Indipendenza, 7

09124 CAGLIARI

Spett.le

Provincia di Cagliari

Viale Ciusa

09100 CAGLIARI

Spett.le

Comune di Cagliari

Via Roma

09100 CAGLIARI

Spett.le

European Commission Environment DGB

1049, Brussels

Belgium

Spett.le

Commissione Europea

c/o Palazzo delle Stelline

Corso Magenta, 59

20123 (MI)

Spett.le

Commissione Europea

Via IV Novembre, 149

00187 (RM)



OGGETTO: STAZIONE AEROPORTUALE DI CAGLIARI-ELMAS - PROCEDURA (IN ITINERE) DI VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE - AVVISO AL PUBBLICO EX ART. 24 COMMI 1 E 2, D.LGS. N. 152 DEL 3.4.2006 E SS.MM.II. (OGGETTO DI PUBBLICAZIONE SUL QUOTIDIANO "LA NUOVA SARDEGNA" IN DATA 24.5.2012), AVENTE AD OGGETTO LA "RICHIESTA DI PRONUNCIA DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE" CONCERNENTE IL PROGETTO DEFINITIVO DEL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE DELL'AEROSTAZIONE DI CAGLIARI-ELMAS - ELABORATI INTEGRATIVI INERENTI ALLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DELLE MEDESIME PREVISIONI PROGETTUALI (OGGETTO DI DEPOSITO INTEGRATIVO DI CUI AL SUDETTO AVVISO PUBBLICO DEL 24.5.2012) - OSSERVAZIONI EX ART. 24, COMMA 4, D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II

Il sottoscritto firmatario, nella sua qualità di Sindaco *pro-tempore* del Comune di Elmas, domiciliato per la carica presso la sede comunale in Elmas, Via del Pino Solitario (C.F. 92027670923 e P.I. 02379700921), con riferimento ai contenuti degli elaborati progettuali indicati in oggetto, espone quanto segue.

* * *

Preliminarmente allo svolgimento di considerazioni attinenti al merito delle ipotesi progettuali specificamente declinate negli elaborati di PSA, in relazione alle quali la scrivente Amministrazione comunale ha già espresso esaustive riserve di legittimità con proprio atto prot. n. 12423/11 del 7.10.2011 (i cui contenuti si intendono integralmente richiamati a parte integrante del presente elaborato di osservazioni), l'odierna esponente non può esimersi dal rilevare come l'effettiva disponibilità di sedime aeroportuale, oggetto di gestione diretta a cura di SO.G.AER., sia più che triplicata nel corso degli ultimi tre anni (da circa 65 Ha originari agli attuali 284 Ha) a seguito della dismissione dei beni del demanio militare disposta con decreto del 14.2.2008 (oggetto di pubblicazione sulla GU n. 106 del 7.5.2008).



E' altresì noto che nel dicembre 2009 tra la SO.G.AER., il Ministero della Difesa ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato sottoscritto uno specifico Accordo Tecnico sulla base del quale è stata disposta la cessione della quasi totalità degli immobili demaniali a servizio della Base Aeronautica del Distaccamento Aeroportuale di Elmas. In altri termini, con tale accordo la quasi totalità dei beni (terreni e manufatti) in proprietà del Demanio Militare è passata nella disponibilità del Demanio Civile (ovverosia in piena e diretta disponibilità di SO.G.AER. nella sua qualità di Ente gestore aeroportuale).

Ad esito al suddetto processo di dismissione patrimoniale, l'ampiezza del sedime aeroportuale a disposizione del gestore SO.G.AER. - così come sopra già anticipato - è più che triplicata rispetto alla configurazione originaria della medesima aerostazione (peraltro risalente solo al 2008), ed ammonta, ad oggi, a circa 284 Ha complessivi.

Già solo in considerazione di quanto appena esposto, deve ritenersi che il dilagante progetto espansionistico del sedime aeroportuale (previsto anche e soprattutto a discapito del territorio comunale dell'odierno Ente esponente) risulta essere del tutto privo di qualsiasi fondamento logico, oltre che economico e giuridico.

Unicamente preordinato all'acquisizione (onerosa) di nuovi spazi esterni all'aerostazione (principalmente coincidenti con il compendio, posto immediatamente a nord dell'attuale sedime aeroportuale, denominato di "S. Caterina"), il progetto SO.G.AER. omette platealmente di considerare che la razionale utilizzazione delle aree già attualmente disponibili, oltre che pienamente soddisfattiva delle esigenze dell'utenza aeroportuale, potrebbe evitare l'esborso di ingenti risorse pubbliche necessarie all'acquisizione di nuovi spazi di sedime, aggiuntivi a quelli attualmente disponibili e già molto ampi.

Ma non solo. Appare ancor più grave il fatto che tali ipotesi di sviluppo alternative (attuabili mediate l'utilizzazione e la razionalizzazione degli spazi di sedime interni alla stazione aeroportuale) non siano state in alcun modo prese in considerazione da parte degli estensori del PSA, per i quali, evidentemente, l'acquisizione di ulteriori porzioni



territoriali (esterne all'attuale sedime aeroportuale) costituisce assoluta priorità da perseguire "costi quel che costi", ovvero sia anche a costo di compromettere, come si andrà tra breve a dimostrare, sia l'integrità di beni di accertata valenza archeologica ed architettonica, sia, per altro verso, la preservazione di *habitat* e specie ornitologiche che la stessa Comunità Europea, con proprie Direttive, ha ritenuto essere meritevoli di tutela prioritaria.

* * *

Ciò premesso, con specifico riferimento alle previsioni di sviluppo della stazione aeroportuale cagliaritana previste negli elaborati di PSA *in itinere*, l'odierna Amministrazione esponente non può esimersi dall'evidenziare, in primo luogo, la carenza, nei medesimi elaborati, di un presupposto fondamentale, la cui ricorrenza - di converso, e in modo del tutto erroneo - è stata assunta in termini di elemento corroborante le medesime previsioni di PSA.

Ci si riferisce, in particolare, all'asserita (quanto del tutto assente) conformità urbanistica degli interventi dedotti in PSA, specie nelle parti in cui il Piano di Sviluppo Aeroportuale assume che *"In generale l'insieme dei contenuti dei piani e delle norme analizzate (inerenti agli strumenti della pianificazione urbanistica, n.d.r.) prospetta una generale coerenza fra gli interventi oggetto del PSA e la pianificazione territoriale"* (cfr. PSA, Relazione tecnica e descrittiva, pag. 54), argomentando (peraltro del tutto erroneamente) che *"tutti gli atti e gli strumenti pianificatori"* riporterebbero *"al loro interno lo sviluppo dell'aeroporto cagliaritano come elemento fortemente caratterizzante della crescita socio-economica e trasportistica dell'intera isola; esso si inquadra perfettamente nelle linee di sviluppo programmatico di ogni atto amministrativo senza che emergano incongruenze e/o disarmonie rispetto agli interventi previsti in tali atti"* (cfr. PSA, Relazione tecnica e descrittiva, pag. 54).

In tale ottica, secondo la prospettazione di SO.G.AER., l'analisi delle previsioni degli strumenti della pianificazione urbanistica (*in primis* il PUC, in quanto strumento di maggior dettaglio previsionale di scala territoriale), avrebbe rivelato la conformità



urbanistica degli interventi complessivamente dedotti nel PSA.

Tale asserzione, però, è del tutto infondata e scaturisce da un sostanziale quanto macroscopico travisamento della disciplina urbanistica attualmente vigente a valere sulle porzioni territoriali direttamente interessate dagli interventi di espansione aeroportuale in previsione (per lo più coincidenti, come dianzi evidenziato, con i terreni compresi nel compendio denominato di S. Caterina, ubicato in prospicienza, sul fronte nord, all'attuale sedime aeroportuale).

Per altro verso, ed in evidente contraddittorietà, nella medesima Relazione si assume che la localizzazione e l'organizzazione spaziale delle opere in previsione sia *"strettamente connessa anche alle modifiche della destinazione urbanistica delle aree contigue all'aerostazione ed alla loro parziale acquisizione"*, trattandosi - secondo la ricostruzione di SO.G.AER e di E.N.A.C. - di un processo di condivisione delle scelte di *governance* territoriale *"che è stato avviato sia con il Comune di Elmas, sia con gli altri attori interessati, ma che in questa fase non ha ancora prodotto decisioni da cui partire per un piano dell'organizzazione spaziale delle aree contigue; un piano che, nel caso specifico, dovrà prevedibilmente attuarsi attraverso un accordo di programma tra i diversi attori interessati allo scenario sopra delineato"* (cfr. PSA, Relazione tecnica e descrittiva, pag. 54).

A fronte delle asserzioni che precedono, occorre evidenziare come le previsioni di sviluppo contenute nel PSA si pongano - a ben vedere - in netto, assoluto ed irrimediabile contrasto con il regime urbanistico che il vigente PUC (definitivamente approvato "a stralcio" per il compendio di zona omogenea G1-10/G1-11 con deliberazione C. C. n. 4 del 9.3.2012, pubblicata sul BURAS del 19.4.2012, parte III, n. 17) imprime agli ambiti territoriali, contermini all'attuale sedime della stazione aeroportuale, direttamente interessati dalle previsioni di sviluppo dedotte nel PSA.

Ben lontana dal costituire operazione di interesse per la scrivente Amministrazione comunale di Elmas, l'espansione aeroportuale verso l'abitato di Elmas (così come configurata negli elaborati progettuali di PSA *in itinere*) prefigura un ipotetico



COMUNE DI ELMAS
PROVINCIA DI CAGLIARI

Via del Pino Solitario - 09030 Elmas (CA)
Tel. 070/21921 Fax 070/243105
C.F. 92027670923 - P.I. 02379700921

scenario di sviluppo urbanistico che, contrariamente a quanto è stato asserito nella succitata Relazione descrittiva di PSA, se da un lato non trova riscontro alcuno nelle previsioni degli strumenti di *governance* territoriale di livello territoriale e locale (vigente PUC), dall'altro lato non potrà essere oggetto del consenso di Enti (Regione Sardegna e Provincia di Cagliari) che, in relazione al compendio ubicato a nord dell'attuale sedime aeroportuale, hanno già compiutamente espresso, secondo le rispettive competenze, indirizzi di sviluppo incompatibili con il disegno espansionistico perseguito da SO.G.AER.

Quanto appena considerato rende evidente, per altro verso, come gli interventi di mitigazione ambientale declinati nelle previsioni di PSA (nella parte in cui si prevede che: *"Quale ulteriore intervento di mitigazione - cfr. pag. 11 della Relazione descrittiva - è previsto, in accordo con l'Amministrazione comunale di Elmas, anche la realizzazione di una zona a verde da adibire a parco urbano attrezzato per intrattenimento, svago e ristoro, da ubicare all'esterno al sedime aeroportuale, in modo da creare un filtro tampone tra le infrastrutture di volo e le aree residenziali dell'abitato di Elmas"*), asseritamente concordati con la scrivente Amministrazione, siano, di fatto, frutto di ipotetiche ed improbabili opzioni di assetto urbanistico unilateralmente dettate da SO.G.AER., la cui concreta realizzazione - non essendo le medesime mai state canonizzate in un atto di condivisione ufficiale con il Comune di Elmas - può essere sin d'ora chiaramente esclusa.

* * *

Per altro verso, non può non rilevarsi un ulteriore vizio di contraddittorietà nelle previsioni di PSA, ove, la "promessa" della coerenza tra gli interventi proposti e l'obiettivo strategico (peraltro declinato anche dal PPR) di assicurare un'adeguata tutela del contesto paesaggistico di riferimento, risulta essere tradita dalle medesime previsioni progettuali declinate negli elaborati di PSA.

In tal senso, se da un lato SO.G.AER. afferma che *"gli ambiti circostanti con valenza paesaggistica quali: la laguna di Santa Gilla e l'area archeologica di Santa*



COMUNE DI ELMAS
PROVINCIA DI CAGLIARI

Via del Pino Solitario - 09030 Elmas (CA)
Tel. 070/21921 Fax 070/243105
C.F. 92027670923 - P.I. 02379700921

Caterina non vengono interessati, neanche visivamente, dalla nuova realizzazione né viene modificata l'integrità del paesaggio per quanto concerne i caratteri distintivi di tali ambiti naturali e storici", dall'altro lato, e contestualmente, deve rilevarsi che a valere sul medesimo compendio di "S. Caterina" la stessa SO.G.AER. prevede di realizzare, in dispregio dei "buoni propositi" altrove decantati, "circa 6,3 Ha di piazzali, interamente localizzati entro le aree di S. Caterina", specificando, contestualmente, che i medesimi "piazzali verranno destinati alla aviazione generale" (cfr. PSA, Relazione tecnica e descrittiva, pag. 142).

In realtà, la prevista operazione di cementificazione a tappeto di una considerevole parte del compendio S. Caterina (circa 6,3 Ha di piazzali), lungi dall'assicurare un'adeguata tutela e valorizzazione del paesaggio, determinerà un inevitabile svilimento dei valori storico-architettonici propri al noto complesso edilizio (di carattere religioso), nonché una seria ed irreversibile compromissione delle aree, anch'esse oggetto di specifica tutela di assoluta ed incondizionata inedificabilità, presenti nell'immediato intorno.

Basti considerare che in occasione dello svolgimento della cd. procedura di copianificazione di cui all'art. 49 delle NTA di PPR (preliminare alla definitiva approvazione "a stralcio" del vigente PUC), la competente Soprintendenza (che legge per opportuna conoscenza) ha accertato che nell'immediato intorno del complesso architettonico di "S. Caterina" sussistono beni e caratteri di valenza archeologica ed architettonica tali da necessitare la previsione - in effetti determinata nel vigente PUC - di specifici vincoli di tutela, dai quali, molto semplicemente, conseguono previsioni di inedificabilità assoluta dei sedimi direttamente interessati dalle stesse previsioni di vincolo.

In frontale dispregio di tali previsioni, ENAC e SO.G.AER. non hanno però mancato di prevedere - giustappunto mediante l'espansione dell'attuale sedime aeroportuale sul fronte nord - la cementificazione di una parte tutt'altro che irrisoria dei



sedimi che la competente Soprintendenza ha considerato meritevoli di tutela integrale ed incondizionata, e ciò, lo si ribadisce, mediante l'apposizione, a valere su tali porzioni territoriali, di un vincolo di edificabilità assoluta, efficace e vincolante *erga omnes*.

In tal senso, basterà una fugace analisi di una delle numerose tavole progettuali annesse allo Studio (integrativo) di incidenza (il cui deposito è stato notiziato mediante la pubblicazione dell'avviso pubblico indicato in oggetto) per comprendere come, e quanto pesantemente, i beni archeologici di cui trattasi risulteranno incisi dalla nuova configurazione del piazzale aeronautico in previsione a valere sul compendio di "S. Caterina".

Di tale incidenza, però, gli elaborati di PSA non fanno alcun cenno, trascurandone completamente la sussistenza.

Ciò senza considerare il fatto che risulterà di ben difficile coniugazione - in termini di tutela archeologica e paesaggistica, oltre che di effettiva pubblica fruizione - il previsto apprestamento di "*parco urbano attrezzato per intrattenimento, svago e ristoro (...)*" con funzioni di "*filtro tampone tra le infrastrutture di volo e le aree residenziali dell'abitato di Elmas*", atteso che è del tutto irrealistico ipotizzare che la cittadinanza masese possa fruire di un parco direttamente contermino ad aree da destinarsi alle manovre di volo, attesi gli evidenti quanto considerevoli impatti acustici ed atmosferici previsti.

In altri termini, mediante lo scenario prospettato negli elaborati progettuali di PSA, SO.G.AER. pretende di offrire alla cittadinanza locale un utopistico spazio a verde urbano per l'intrattenimento, lo svago ed il ristoro che però, al contempo, risulterebbe deputato ad assolvere la funzione "tampone" dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico generati dai numerosi velivoli di aviazione generale che potranno essere ospitati a seguito dell'occupazione del compendio di "S. Caterina".

In realtà, l'unico effetto che la comunità masese avrebbe a subire a seguito della ulteriore espansione della stazione aeroportuale verso il (già prossimo) centro abitato, sarebbe ben diverso dalle possibilità di svago, intrattenimento e ristoro prospettate da



SO.G.AER.. E' chiaramente prevedibile, infatti, come un vertiginoso incremento degli aeromobili di aviazione generale in un contesto assai prossimo alle aree abitate possa unicamente aggravare le già precarie condizioni di salubrità ambientale allo stato riscontrabili nella zona.

Premesso che, in assenza di studi specialistici, nulla garantisce che un velivolo di aviazione generale possa effettivamente generare un impatto acustico minore rispetto a quello prodotto dagli aeromobili di aviazione commerciale, è invece certo che, lungi dal *"garantire la mitigazione degli impatti verso l'abitato di Elmas"*, il notevole incremento del traffico aereo derivante dall'ulteriore espansione della stazione aeroportuale verso il centro cittadino non potrà essere in alcun modo *"tamponato"* dalla presenza di un improbabile parco di intrattenimento e ristoro ubicato in posizione adiacente all'aeroporto.

Per altro e concorrente verso, non può non rilevarsi come gli *"studi"* presentati da SO.G.AER. si limitino ad affermare, senza nulla aggiungere o specificare, che *"Tali piazzali - ovverosia la serie di piazzali in previsione sulle aree di "S. Caterina" - verranno destinati all'aviazione generale che, in termini di utilizzo e generazione di rumore, è maggiormente in grado di garantire la mitigazione degli impatti verso l'abitato di Elmas"* (cfr. PSA - Studio di Incidenza oggetto di integrazione documentale - Relazione per la valutazione di incidenza, pag. 58).

In pratica, quindi, la valutazione di incidenza dell'impatto complessivamente generato a seguito dell'entrata in esercizio dei nuovi piazzali è limitata alla mera (ed invero insoddisfacente) considerazione secondo la quale l'impatto acustico ed atmosferico determinato dovrebbe essere, presumibilmente, inferiore a quello che verrebbe generato a seguito della destinazione dei medesimi piazzali al servizio dei velivoli di aviazione commerciale. Tutto qui.

In altri termini, l'analisi di incidenza condotta da ENAC e SOGAER negli studi di cui trattasi si riduce a tale banale considerazione, senza minimamente peritarsi di



valutare la consistenza quali-quantitativa degli impatti concreti sull'abitato di Elmas (ovvero sui beni e caratteri a valenza paesistico-ambientale ed architettonica presenti in sito).

Ulteriormente, una diversa ed altrettanto macroscopica carenza istruttoria si rinviene laddove gli elaborati di PSA omettono di effettuare, in dispregio dei più elementari canoni valutativi dell'impatto ambientale di piani ed interventi, qualsiasi considerazione della incidenza delle operazioni di cantiere necessarie all'approntamento delle nuove opere infrastrutturali in ampliamento dell'attuale sedime aeroportuale.

A questo proposito si rileva che l'esclusione, nello studio di incidenza, di tutta una serie di impatti potenziali (es. vibrazioni, rumore, salute pubblica, dispersione polveri) si fonda su semplici affermazioni senza alcun supporto analitico.

A titolo esemplificativo, per quanto concerne la dispersione delle polveri è opportuno predisporre una appropriata cartografia che indichi le aree di diffusione delle polveri ed i ricettori, tenendo conto delle caratteristiche del materiale e del ciclo di lavoro, della ventosità, precipitazioni, umidità dell'aria e dell'atmosfera, direzione e velocità del vento.

Questa carenza è estremamente grave, considerato che gli habitat ivi presenti potrebbero subire impatti con effetti permanenti. Come è noto infatti la polvere si deposita sulle foglie e forma un velo che, essendo di colore chiaro rifrange la luce che solo in parte arriva al parenchima clorofilliano, con riduzione della produzione di clorofilla. Quando la polvere è eccessiva arriva ad intasare gli stomi (organi destinati agli scambi gassosi tra pianta e ambiente esterno), posti nella pagina inferiore della foglia, tanto che intasandoli o disidratandoli, limitandone la funzione. Nella peggiore delle ipotesi la pianta non potendo più sottrarre all'aria anidride carbonica (per la fotosintesi) e ossigeno (per respirare), finisce il suo ciclo con una morte prematura. Nel periodo della fioritura la polvere va a posarsi sugli stimmi (dell'apparato di riproduzione femminile) ne riduce o annulla la viscosità tanto da impedire ai granuli pollinici (dell'apparato



riproduttore maschile) di potervi aderire, riducendo o annullando la capacità della pianta di produrre frutti e di conseguenza semi.

Sotto un ulteriore e concorrente profilo, né ENAC, né SOGAER, in relazione alle medesime opere in previsione in prospicenza all'abitato comunale hanno preso in considerazione (e conseguentemente valutato) la c.d. opzione "zero", quasi come se le esigenze connesse alla prevista implementazione delle infrastrutture aeroportuali ad esclusivo servizio dell'aviazione privata debbano comunque prevalere, in modo peraltro incondizionato, anche a discapito di interessi di primaria valenza pubblicistica (*sub specie* di tutela archeologica ed ecosistemica di *habitat* e specie animali di interesse comunitario).

* * *

Con specifico riferimento al tema dell'impatto paesistico ed ambientale degli interventi complessivamente dedotti nel PSA *in itinere*, la scrivente Amministrazione avverte il dovere istituzionale di rilevare che dalla prevista espansione aeroportuale non potrà che scaturire un'unica ed inevitabile conseguenza, consistente nell'ulteriore detrazione di *habitat* idonei alla conservazione di specie ornitologiche (quali, ad esempio, quella del "*Porphyrio porphyrio*") espressamente inserite sia nell'Allegato I della Direttiva 79/409/CEE, sia nell'Allegato II della Convenzione di Berna, ovvero sia di specie ornitologiche necessitanti degli elevatissimi *standards* di tutela ecosistemica che l'ulteriore implementazione dei servizi aeroportuali rischia seriamente di compromettere.

Emblematica della semplicistica ed illegittima concezione per la quale l'intero contesto paesaggistico presente nell'intorno dell'aeroporto dovrebbe assolvere una mera funzione servente la stessa infrastruttura aeroportuale è la considerazione - espressamente contenuta nell'aggiornamento al Quadro di riferimento progettuale oggetto delle ultime integrazioni - con la quale il PSA, nel rilevare che "*Il contesto paesaggistico di riferimento è di tipo insediativo puntuale a servizio di infrastrutture di trasporto aereo di notevole importanza*", conclude asserendo che "*Gli ambiti naturali e storici, già citati*



in precedenza, non vengono influenzati sotto il profilo delle peculiari rarità in quanto, come detto, marginali all'intervento in oggetto. L'opera in progetto non genera effetti di degrado in quanto non interessa direttamente ambiti paesaggistici con caratteri naturali e/o culturali" (cfr., rispettivamente, PSA - Quadro di riferimento progettuale - Relazione generale integrazioni, pag. 20 e pag. 21).

Si è già detto, in precedenza, della impattante incidenza delle previsioni di sviluppo aeroportuale sui caratteri a valenza archeologica presenti nell'immediato intorno del complesso monastico di S. Caterina, non essendo quindi necessario ribadire che a dispetto di quanto inopinatamente asserito dagli estensori del PSA, l'eventuale attuazione delle previsioni di sviluppo insediativo declinate negli elaborati progettuali di PSA sarebbe causa di irrimediabile deturpazione di beni archeologici ai quali, di converso, il vigente PUC di Elmas assegna specifiche previsioni di salvaguardia *in toto* coerenti alle sovraordinate prescrizioni emanate dalla competente Soprintendenza in sede di svolgimento della suddetta procedura di co-pianificazione di cui all'art. 49 del PPR.

Oltre a ciò, le previsioni di PSA *in itinere*, in caso di effettiva attuazione, non mancherebbero di costituire elemento detrattore della valenza paesistica, ecosistemica ed ambientale del sito a valere sul quale avrebbero diretta ed immediata incidenza, ovverosia delle specifiche porzioni territoriali (e correlati *habitat*) compresi nel perimetro del SIC "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla" posto nelle immediate vicinanze dell'attuale sedime aeroportuale.

Molto semplicisticamente, negli elaborati di PSA la valutazione di incidenza delle infrastrutture aeroportuali (oggetto di ampliamento) sui caratteri paesistico-ambientali presenti *in loco* in ragione della sussistenza del suddetto SIC si riduce, molto banalmente, alla mera (e viepiù indimostrata) constatazione della insussistenza di eventuali criticità di sorta, e ciò, lo si ribadisce, sulla base dell'unica asserzione secondo la quale "l'ambito paesaggistico di intervento, per le sue caratteristiche di insediamento infrastrutturale di servizio



alle attività connesse con il trasporto aereo, è in grado di accogliere le modificazioni prodotte dalla nuova opera senza diminuzione dei caratteri che contraddistinguono l'ambito stesso e senza degrado della sua qualità complessiva. Le stesse considerazioni si applicano agli ambiti paesaggistici naturali e storici, ubicati al contorno "dell'Area delle Infrastrutture" su cui insiste l'opera in quanto, la stessa, non genera effetti di modificazione di tali ambiti. L'ambito paesaggistico di intervento non presenta condizioni di vulnerabilità e/o fragilità nei confronti dell'intervento in progetto a causa delle peculiarità proprie dell'area (elevata antropizzazione, sua destinazione d'uso, ecc.) e delle caratteristiche costruttive della nuova opera che ricalcano il modello che caratterizza l'intero settore air side dell'aeroporto di Cagliari Elmas. Relativamente agli ambiti paesaggistici naturali e storici citati, questi non subiscono alterazioni, anche temporanee, o distruzione dei caratteri connotativi propri" (cfr. PSA - Quadro di riferimento progettuale - Relazione generale integrazioni, pag. 23).

Quasi come se, per ENAC e SO.G.AER., le esigenze di tutela strettamente connesse alla gestione di un SIC siano da considerarsi *in toto* recessive al confronto con le esigenze degli utenti di aviazione generale connesse alla disponibilità di un nuovo e più ampio piazzale per la sosta dei propri velivoli privati.

Tale semplicistico atteggiamento, ovviamente, non ha mancato di generare plurime illegittimità dovute ad altrettante numerose omissioni e carenze istruttorie. Si consideri, a titolo esemplificativo, che in dispregio dei più elementari canoni di salvaguardia paesistico-ambientale imposti dalla Comunità Europea, le previsioni di PSA si limitano a dare atto della assoluta insussistenza di qualsivoglia interferenza tra le medesime previsioni progettuali di espansione e le esigenze di conservazione di *habitat* necessari alla conservazione di specie (quali quella del c.d. "pollo sultano") alle quali disposizioni di rango nazionale e comunitario riservano una disciplina chiaramente improntata ai più elevati livelli di salvaguardia e preservazione.

Si consideri, ulteriormente, che **negli elaborati di PSA in commento si arriva addirittura a sostenere che "Per quanto attiene la presenza di ambienti idonei a specie**



di interesse conservazionistico quale ad esempio l'habitat del Porphyrio porphyrio si esclude ogni possibile interferenza con essi. In particolare nell'intervento 1.5 (la cui attuazione necessita della preventiva acquisizione dei terreni compresi nel compendio di S. Caterina, n.d.r.) che ricade nell'area indicata come potenzialmente idonea alla presenza del pollo sultano e di altre specie tipiche di tali ambienti non si prevede la realizzazione di opere in grado di interferire con tali ambienti".

Quanto precede dimostra che il PSA ha ignorato le prescrizioni contenute nella determinazione n. 17741/734 del 3 agosto 2011 con la quale l'Assessorato Difesa Ambiente della Regione Autonoma della Sardegna ha espresso, ai sensi dell'art.6 del DPR 120/03, il giudizio positivo di valutazione di incidenza all'attuazione del Piano Urbanistico Comunale del Comune di Elmas con tre prescrizioni.

Una delle quali in particolare ha prescritto che le "aree caratterizzate dalla presenza di fasce e aree naturali residue e di habitat e specie di interesse comunitario, così come individuate nella cartografia allegata allo studio di incidenza, necessitano di essere preservate da qualsiasi intervento o attività potenzialmente impattante". A tal fine ha stabilito l'obbligo della introduzione di una fascia di salvaguardia tendenzialmente di 100 metri di estensione.

Ignorando le suddette prescrizioni e, ancor più grave, l'elaborato cartografico degli habitat allegato agli studi di incidenza, al quale si riferisce la suddetta delibera della RAS, il PSA prevede l'esecuzione di interventi direttamente ed a ridosso degli habitat di specie di interesse comunitario.

Per dimostrare l'insussistenza di impatti sugli habitat, il PSA allega elaborati cartografici nei quali risultano omessi alcuni areali rappresentativi di habitat del pollo sultano (Porphyrio Porphyrio) alla cui salvaguardia sono finalizzate le prescrizioni della summenzionata delibera adottata dalla Regione Sardegna.



COMUNE DI ELMAS

PROVINCIA DI CAGLIARI

Via del Pino Solitario - 09030 Elmas (CA)

Tel. 070/21921 Fax 070/243105

C.F. 92027670923 - P.I. 02379700921

Anche per tali erronee valutazioni, lo studio di incidenza in esame, ha escluso che la realizzazione degli interventi in progetto possano generare interferenze con i popolamenti floristici e faunistici della rete Natura 2000.

In altri termini, nonostante gli estensori del PSA riconoscano l'obiettivo incidenza delle previsioni progettuali in programma sullo specifico *habitat* del *Porphyrio porphyrio*, in evidente contraddizione con tale premessa i medesimi soggetti arrivano a negare che la realizzazione dei nuovi piazzali (ovverosia la copertura con asfalto dell'attuale *habitat* del *Porphyrio porphyrio*) sia tale da "interferire con tali ambienti".

Per ENAC e SO.G.AER., insomma, la cementificazione di un *habitat* naturale di tutela di specie faunistiche preservate dalla Comunità Europea avrebbe un'incidenza a tal punto trascurabile da non compromettere né la conservazione del medesimo *habitat*, né, parimenti, la preservazione degli esemplari ornitici ivi insediati.

Tale conclusione, immediatamente illogica sotto ogni profilo, risulta vieppiù aggravata dal fatto che proprio in considerazione della asserita esclusione di qualsivoglia elemento di interferenza tra le opere in previsione e l'attuale conformazione naturale dei luoghi, ENAC e SO.G.AER. hanno letteralmente escluso la necessità di porre in essere, in relazione agli interventi di cui trattasi, qualsiasi "misura di mitigazione" (cfr. PSA - Studio di Incidenza oggetto di integrazione documentale - Relazione per la valutazione di incidenza, pag. 88).

A ben vedere, la vera motivazione che ha indotto gli estensori del PSA in oggetto ad escludere che le previsioni espansionistiche di Piano possano incidere sugli *habitat* presenti nel SIC "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla" è immediatamente evidente: il riconoscimento di tale incidenza, infatti, avrebbe precluso (come in effetti dovrebbe concretamente precludere) la realizzazione degli interventi dedotti nel PSA che hanno effettiva incidenza sugli *habitat* oggetto di tutela.

Si consideri, infatti, che ai sensi e per gli effetti del disposto di cui all'art. 5, comma 10, DPR 8.9.1997, n. 357 ("Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa



COMUNE DI ELMAS
PROVINCIA DI CAGLIARI

Via del Pino Solitario - 09030 Elmas (CA)

Tel. 070/21921 Fax 070/243105

C.F. 92027670923 - P.I. 02379700921

alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"), "Qualora nei siti (oggetto di valutazione di incidenza, n.d.r.) ricadano tipi di habitat naturali e specie prioritari, il piano o l'intervento di cui sia stata valutata l'incidenza negativa sul sito di importanza comunitaria, può essere realizzato soltanto con riferimento ad esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o ad esigenze di primaria importanza per l'ambiente, ovvero, previo parere della Commissione europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico".

Posto che l'ampliamento dei piazzali di cui trattasi a valere sul fronte nord dell'attuale sedime aeroportuale non soddisfa alcuna esigenza connessa alla salute dell'uomo, ovvero alla sicurezza pubblica, ovvero esigenze ambientali o di rilevante interesse pubblico (essendo infatti preordinato alla mera ed esclusiva implementazione delle infrastrutture aeroportuali ad esclusivo servizio dell'aviazione privata) tali da giustificare comunque la necessità degli interventi medesimi, va da sé che il riconoscimento della sussistenza di una "incidenza negativa" degli interventi in previsione sugli habitat del suddetto SIC, avrebbe comportato, quale irrimediabile conseguenza, l'impossibilità di realizzare le opere in oggetto.

La mancata attestazione letterale, negli elaborati di PSA, di una "incidenza negativa" delle opere di cui trattasi sugli habitat *ex lege* tutelati, non appare però sufficiente ad escludere che una tale "incidenza negativa" possa concretamente sussistere, e ciò già solo in considerazione del fatto - oggettivo nella sua evidenza - per il quale se è vero che le opere di ampliamento avranno ad insistere su un habitat "potenzialmente idoneo alla presenza del pollo sultano" (così come indicato negli stessi elaborati di PSA), allora è altrettanto certo che il suddetto habitat non potrà che essere negativamente inciso da un'opera che, in buona sostanza, si concretizza nella cementificazione di un'area (giustappunto proprio quella che per ammissione dello stesso PSA è "idonea alla presenza del pollo sultano") al fine di ivi realizzare una nuova piazzola per la sosta degli aerei.



COMUNE DI ELMAS
PROVINCIA DI CAGLIARI

Via del Pino Solitario - 09030 Elmas (CA)
Tel. 070/21921 Fax 070/243105
C.F. 92027670923 - P.I. 02379700921

Sotto un ulteriore profilo, neppure l'asserita considerazione (peraltro del tutto indimostrata) rilevabile negli elaborati di PSA, secondo la quale plurime rilevazioni effettuate nel sito di cui trattasi avrebbero portato ad escludere la presenza della specie del "pollo sultano" varrebbe ad escludere l'applicabilità, al caso di specie, della succitata disposizione di cui all'art. 5, comma 10, DPR 8.9.1997, n. 357 (emanata in diretta attuazione della sovraordinata disciplina posta dall'art. 6 della c.d. Direttiva Habitat), e ciò in quanto la normativa in commento prevede espressamente che l'apprezzamento della "incidenza negativa" di piani ed interventi debba essere effettuato non già solo in relazione a "specie prioritarie", ma anche, e parimenti, in relazione agli "habitat naturali" presenti in sito la cui preservazione è strettamente strumentale, giustappunto, alla salvaguardia delle stesse specie faunistiche "prioritarie".

Davvero non si vede, insomma, come il PSA possa giungere ad attribuire "incidenza zero" ad un intervento di tale portata, e che, per stessa ammissione degli estensori del PSA, incide su un sito (il sopramenzionato SIC) espressamente tutelato da cogenti disposizioni normative di rango nazionale, emanate, a loro volta, in attuazione di sovraordinate Direttive comunitarie.

Anche per tale ultima considerazione, le previsioni di sviluppo declinate negli elaborati di PSA con specifico e puntuale riferimento al compendio di "S. Caterina" si presentano illegittime ed inattuabili sotto ogni profilo.

* * *

Per altro verso, il disegno espansionistico delineato da SO.G.AER. appare viepiù ingiustificato e pretestuoso ove si consideri che una gestione effettivamente razionale degli spazi compresi nell'attuale sedime aeroportuale sortirebbe l'effetto di garantire, a vantaggio dell'utenza di categoria "AG" (aviazione generale), un'offerta di dotazioni infrastrutturali specificamente dedicate, già consentita dalla attuale configurazione dell'aerostazione.

Per esplicita ammissione di SO.G.AER., infatti, "Nel periodo transitorio (ovvero nelle



more dell'acquisizione delle aree di "S. Caterina" - ndr), per consentire la gestione delle punte di traffico (dei soli velivoli di aviazione generale - ndr), l'Aeronautica Militare ha dato l'assenso all'utilizzo del piazzale aeromobili militare che verrà, pertanto, adeguato alla normativa vigente in termini di segnaletica orizzontale, verticale e AVL" (cfr. PSA - Studio di Incidenza oggetto di integrazione documentale - Relazione per la valutazione di incidenza, pag. 59)

Orbene, quanto precede costituisce la prova lampante dalla quale è possibile evincere come SO.G.AER. disponga, già sin d'ora, di spazi sufficientemente idonei a garantire l'offerta di infrastrutture aeroportuali in vista del soddisfacimento di eventuali incrementi di traffico di velivoli "AG", non necessitano, per l'effetto, di acquisire "ad ogni costo" le (ulteriori e diverse) aree poste sul fronte nord, verso l'abitato di Elmas, dell'attuale sedime aeroportuale.

Anche tale tipologia di valutazioni alternative però, unitamente alla suddetta "opzione zero", è stata seccamente scartata sia da ENAC che da SO.G.AER, senza che alcuna valutazione di convenienza e/o opportunità effettiva sia stata in tal senso neanche ipotizzata.

* * *

Ciò posto, in considerazione della incidenza urbanistico-territoriale e paesaggistico-ambientale delle previsioni progettuali dedotte nel PSA, il sottoscritto scrivente, nella sua qualità *ut supra*,

CHIEDE

che Codesto Spettabile Ministero voglia assumere tutti i provvedimenti necessari e/o opportuni al fine di ricondurre a legittimità le previsioni progettuali complessivamente dedotte negli elaborati di PSA di cui trattasi, rendendo parere di non compatibilità ambientale degli interventi proposti.

Distinti saluti



Il Sindaco

Valter Piscedda

Valter Piscedda