



*Comune di Alghero*

Settore Pianificazione e Valorizzazione  
Territoriale e Ambientale



*Comune di Sassari*

Settore edilizia privata, attività produttive,  
pianificazione territoriale e paesaggio  
*Servizio pianificazione generale e PAI*

**PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE  
AEROPORTO DI ALGHERO-FERTILIA  
“Riviera del Corallo”**

Ai sensi Codice della Navigazione art. 707

---

**RAPPORTO PRELIMINARE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS**

*- art. 12 del D.Lgs. 152/06 e s. m.e. i. –*

---

**PROGETTISTA:**

Arch. Elena Carta

**Comune di Alghero**

**DIRIGENTE :**

Arch. Giuliano Cosseddu

**RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:**

Ing. Elisabetta Spiga

**Comune di Sassari**

**DIRIGENTE :**

Ing. Giovanni Agatau

**RESPONSABILE DI SETTORE:**

Arch. Amelia Careddu

## SOMMARIO

<b>1 INTRODUZIONE</b> .....	<b>2</b>
<b>2 La VAS e la verifica di assoggettabilita'</b> .....	<b>4</b>
<b>3 Descrizione del PRA</b> .....	<b>6</b>
<b>4 Criteri per la verifica di assoggettabilita' del Piano di rischio aeroportuale (Allegato I del D.Lgs 152/2006)</b> .....	<b>9</b>
<b>5 Sintesi delle Motivazioni di non assoggettabilita'</b> .....	<b>10</b>

## 1 INTRODUZIONE

### Scopo del documento

Il **piano di rischio aeroportuale (PRA)** è uno strumento urbanistico finalizzato alla tutela delle aree prossime agli aeroporti interessate dalle traiettorie dei velivoli in fase di decollo e di atterraggio.

Le fasi di decollo e atterraggio sono statisticamente maggiormente a rischio di incidente aereo e i danni che ne derivano possono interessare aree antropizzate vicine all'aeroporto, specialmente nei casi di prossimità ai centri abitati.

I contenuti e le caratteristiche del Piano di Rischio Aeroportuale sono indicati nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e nella Circolare APT-33 del 30/08/2010, emessi dall'ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC).

Il Decreto legislativo n. 96 del 9 maggio 2005, come corretto ed integrato con il Decreto Legislativo 15 marzo 2006 n°151, ha modificato la parte aeronautica del *Codice della Navigazione Aerea* (C.N.A), introducendo la valutazione del rischio derivante dalle attività aeronautiche (art. 715).

Con questi decreti sono state introdotte nuove previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni limitrofi agli aeroporti. In particolare, al quinto comma *dell'articolo 707*, il Legislatore ha introdotto una previsione normativa completamente nuova costituita dai **piani di rischio**, strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica.

Il Piano costituisce il primo tentativo di adozione di uno strumento atto a coordinare le indicazioni e prescrizioni ENAC con le previsioni urbanistiche.

Obiettivo dei Piani di Rischio è rafforzare i livelli di tutela delle attività aeroportuali nelle aree limitrofe agli aeroporti, nonché salvaguardare l'incolumità pubblica contenendo il rischio di danni alle persone e alle cose in caso di incidente.

Il PRA indica, nell'ambito delle aree ad esso assoggettate, la disciplina di insediamento e ammissibilità delle nuove funzioni territoriali con particolare riguardo alle attività che comportano elevata permanenza di persone ed a quelle non compatibili in quanto potenzialmente amplificatorie delle conseguenze di incidenti e possibile causa di incendio, esplosione e danno ambientale.

Il presente documento si propone quale Piano di rischio per l'Aeroporto di Alghero-Fertilia, le cui zone di tutela indicate nel Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti (RCEA), obbligatorio riferimento normativo, ricadono all'interno del Comune di Alghero ed un'esigua estensione all'interno del Comune di Sassari.

### Riferimenti normativi

La Direttiva 2001/42/CE introduce la procedura di **Valutazione Ambientale Strategica** (VAS) quale processo finalizzato a garantire l'integrazione della variabile ambientale nei processi di pianificazione attraverso l'interazione tra la pianificazione e la valutazione, durante tutto il processo di impostazione e redazione di un piano o di un programma.

A livello nazionale la Direttiva VAS è stata recepita dal D. Lgs. 152 del 3 aprile 2006, la cui parte seconda, contenente le procedure in materia di VIA e VAS, è entrata in vigore il 31 luglio 2007. Il decreto è stato successivamente modificato, prima dal D. Lgs. 4/2008 e recentemente dal D. Lgs. 128/2010, entrato in vigore il 26 agosto 2010. Con DPGR n. 66 del 28/04/2005 "Ridefinizione dei Servizi delle Direzioni generali della

Presidenza della Regione e degli Assessorati, loro denominazione, compiti e dipendenza funzionale”, la competenza in materia di VAS è stata assegnata al Servizio Sostenibilità Ambientale e Valutazione Impatti (SAVI) dell’Assessorato della Difesa dell’Ambiente.

La Giunta Regionale, con Deliberazione n. 38/32 del 02/08/2005, ha attribuito al predetto Servizio funzioni di coordinamento per l’espletamento della valutazione ambientale strategica di piani e programmi.

La Regione Sardegna ha recepito la Direttiva 42/2001/CE per la regolamentazione delle procedure di valutazione d’impatto ambientale (VIA) ai sensi della Direttiva 85/337/CEE. Inoltre, la Regione Sardegna con Deliberazione 24/23 del 23 aprile 2008, ha definito specifiche procedure in materia di Valutazione Ambientale Strategica da adottare nell’ambito dei processi di pianificazione di livello regionale. Con Legge Regionale n. 9 del 12 giugno 2006, concernente il conferimento di funzioni e compiti agli enti locali, sono state attribuite alla regione le funzioni amministrative non ritenute di livello nazionale relative alla valutazione di piani e programmi di livello regionale o provinciale (art. 48), mentre alle province sono state attribuite quelle relative alla valutazione di piani e programmi di livello comunale e sub-provinciale (art. 49). Successivamente, con L.R. 3 del 2008 (Finanziaria 2008), sono state attribuite alle Province anche le funzioni amministrative relative alla valutazione di piani e programmi di livello provinciale. Sempre ai sensi della L.R. 9/2006, spetta alla Regione il compito di indirizzo e definizione di linee guida tecniche sia in materia di valutazione di impatto ambientale che di valutazione ambientale strategica. L’esercizio da parte delle Province delle suddette funzioni amministrative in materia di VAS è divenuto effettivo a partire dalla data del 7 aprile 2008, a seguito della sottoscrizione del protocollo di intesa tra la Regione Sardegna e le Autonomie Locali finalizzato al “concreto e positivo esercizio delle funzioni amministrative di provenienza regionale conferite con Legge Regionale 12 giugno 2006, n. 9, elencate negli allegati alle delibere G.R. n. 24/3 del 28 giugno 2007 e n. 30/25 del 2 agosto 2007”. Pertanto, per quanto riguarda i Piani Urbanistici Comunali, a decorrere dal 7 aprile 2008, l’Autorità Competente in materia di VAS è rappresentata dall’Amministrazione Provinciale competente per territorio, fermo restando che, come previsto dal Protocollo di Intesa, è attivo un tavolo istituzionale per la verifica delle modalità e dei tempi per lo svolgimento da parte delle Amministrazioni Provinciali delle competenze attribuite.

## **2 La VAS e la verifica di assoggettabilità**

Ai sensi dell’art. 6 del D. Lgs. 152/2006 e s. m. i., devono essere sottoposti a VAS, in generale, tutti i piani e i programmi che possono avere effetti significativi sull’ambiente e, in particolare, quelli che appartengono a specifici settori, tra i quali è incluso quello della pianificazione territoriale, e contengono la definizione del quadro di riferimento per la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti sono sottoposti a VIA in base alla normativa vigente. Sono sottoposti a VAS, inoltre, i piani per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come ZPS e SIC, si ritiene necessaria una valutazione di incidenza ai sensi dell’art. 5 del D.P.R. 357/1997 come modificato dall’art.6 del D.P.R 120/2003.

**La valutazione ambientale strategica (VAS) dei piani e programmi deve essere intesa come un processo che accompagna l’elaborazione e l’adozione di un piano/programma al fine di garantire l’integrazione della componente ambientale.**

La VAS prevede che sin dalle prime fasi dell’elaborazione di un piano o di un programma debbano essere tenuti in considerazione gli effetti che il piano/programma stesso, una volta attuato, potrà determinare sull’ambiente. Il processo di VAS comprende l’elaborazione di un rapporto ambientale, lo svolgimento di

consultazioni, la valutazione del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione e il monitoraggio.

In particolare, la parte seconda del D.Lgs. 152/2006, e s. m. i. prevede, in generale, che siano sottoposti a verifica di assoggettabilità le modifiche minori ai piani/programmi, così come i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree, nonché in generale piani e programmi che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti e che, sulla base dei criteri sotto riportati, possono determinare effetti significativi sull'ambiente,. Inoltre, alla luce delle indicazioni previste nella norma nazionale, devono essere sottoposti a verifica di assoggettabilità anche gli strumenti attuativi e gli accordi di programma.

**Non sono da sottoporre a procedura di verifica:**

- le varianti ai piani urbanistici comunali riconducibili per legge a provvedimenti di autorizzazione per la realizzazione di opere singole, ferma restando l'eventuale applicazione della normativa in materia di VIA o, in caso di non applicazione della procedura di VIA, lo specifico esame degli aspetti ambientali in sede di autorizzazione;
- le varianti ai piani urbanistici comunali contenenti modifiche normative e/o dei meccanismi di attuazione delle previsioni insediative, ferma restando l'entità del carico urbanistico;
- le varianti ai piani urbanistici comunali contenenti correzioni di errori cartografici del PUC stesso;
- le varianti ai piani urbanistici comunali che non determinino incrementi del carico urbanistico e non contengano opere soggette alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale o a Valutazione di Incidenza, secondo la vigente normativa;
- i piani attuativi dei piani urbanistici comunali già sottoposti a VAS;
- i piani attuativi relativi a piani urbanistici comunali non sottoposti a VAS, purché tali strumenti attuativi non contengano opere soggette alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale o a Valutazione di Incidenza, secondo la vigente normativa.

Al fine di consentire tale valutazione da parte dell'autorità competente deve essere redatto un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano e dei possibili effetti ambientali che potrebbero derivare dalla sua attuazione. Il rapporto preliminare deve essere redatto facendo riferimento ai criteri di cui all'Allegato 1 del D.Lgs. 152/2006, e s. m. i. di seguito riportati.

***La fase di screening – verifica di assoggettabilità (art.12 DLgs.152/06)***

La *verifica di assoggettabilità*, procedura propria della fase di *screening*, è finalizzata a valutare la eventuale necessità di applicare la VAS ai piani e ai programmi di cui all'art. 6 comma 3 del Decreto, secondo le modalità definite dall'art.12. 4

Durante la prima fase l'*Autorità Procedente* elabora il *Rapporto Preliminare* costituito dalle informazioni e dai dati necessari per verificare i potenziali effetti che potrebbero determinarsi sull'ambiente dall'attuazione di piani e programmi (sulla base dei criteri *dell'allegato I al Decreto*).

Il Rapporto Preliminare deve contenere l'elenco *dei soggetti competenti in materia ambientale (SCMA)* interessati alla valutazione degli effetti che gli interventi potrebbero determinare sull'ambiente, e la procedura da utilizzare durante la fase di consultazione (tempi e modalità di consultazioni).

Il Rapporto Preliminare deve essere inviato ai soggetti competenti in materia ambientale i quali, entro trenta giorni dal ricevimento, inviano il proprio parere all'Autorità Competente e a quella Procedente.

L'Autorità Competente valuta, sulla base degli elementi di cui all'Allegato I e tenuto conto delle osservazioni pervenute, se il Piano o Programma possa avere impatti negativi significativi sull'ambiente, in tal caso, se siano possibili soluzioni alternative a quelle proposte.

Successivamente emette e rende pubblico un provvedimento di verifica, assoggettandolo o escludendolo dai successivi obblighi della procedura di VAS.

Il presente Rapporto Preliminare di verifica di Assoggettabilità a VAS è, quindi, redatto in ottemperanza all'art. 12 del Decreto e secondo i criteri dettati dall'Allegato I del medesimo.

### ***Fasi e soggetti Coinvolti nella Verifica di Assoggettabilità a VAS***

Nel caso specifico, l'approvazione del PRA in esame compete all'Amministrazione Comunale (consiglio comunale) previa acquisizione del parere di competenza da parte di ENAC, mentre le competenze in materia di VAS sono in capo alla provincia.

Poiché il progetto di aggiornamento del Piano di rischio aeroportuale è stato redatto dall'Amministrazione Comunale, l'*autorità Proponente* è riconducibile all'*Amministrazione Comunale*.

Considerate le caratteristiche del progetto di aggiornamento del Piano di rischio aeroportuale si ritiene, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, opportuno coinvolgere i seguenti Soggetti competenti in materia ambientale (SCMA):

- ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - Direzione Operatività Roma
- ENAC - Direzione Pianificazione e Progetti;
- So.Ge.A.Al. S.p.A. Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero;
- REGIONE SARDEGNA- Dipartimento Territorio e Ambiente - Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio;--
- Consorzio Industriale Provinciale di Sassari;
- Provincia di Sassari - Settore I - Tecnico - Servizio Pianificazione Ambiente e Territorio
- Direzione ASL Sassari - Dipartimento di Prevenzione - Ufficio Igiene Epidemiologia e Sanità;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Sassari e Nuoro.

La consultazione dei SCMA individuati avverrà, come previsto all'art. 12, comma 2 del Decreto, attraverso l'invio del presente Rapporto Preliminare e relativi allegati. I SCMA dovranno trasmettere eventuali contributi entro il termine di trenta giorni dalla ricezione della documentazione.

L'Autorità Competente, tenuto conto dei contributi dei SCMA, emetterà il Provvedimento di Verifica, escludendo o assoggettando il presente studio di aggiornamento del Piano di rischio aeroportuale dagli ulteriori adempimenti previsti per la procedura di VAS di cui al D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

## **3 Descrizione del PRA**

A seguito della valutazione urbanistica complessiva delle zone di rischio A, B, C e D interessate dal piano di rischio è emerso che sia l'edificazione esistente che quella prevista dalle norme di pianificazione dei Comuni sono ottemperanti alle disposizioni del Regolamento ENAC.

Di seguito si espone zona per zona il regime delle aree e l'evoluzione delle stesse correlato

alle norme di uso del territorio, fermo restando che per tutte le zone il Regolamento ENAC indica le attività che vanno evitati nelle zone A, B, C:



Fig.1 Planimetria con indicate le ZONE DI RISCHIO

*“Nelle zone di tutela A, B e C sono vietati, a titolo esemplificativo e non esaustivo:*

- a) insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva;*
- b) costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;*
- c) attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale o comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti produttivi che possono comportare la presenza di un elevato affollamento, ubicati lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto.*
- d) Nel caso di insediamenti, costruzioni e attività esistenti, è comunque consentita la realizzazione in ampliamento di locali pertinenziali purché non comportino aumento di carico antropico e purché la superficie totale della costruzione come risultante dall'ampliamento rientri nei limiti dimensionali indicati nel presente Regolamento per ciascuna zona.*

*Nelle aree di tutela "A" e "B" per le infrastrutture viarie, deve essere valutata l'ammissibilità per la realizzazione di nuove opere che possono comportare congestioni di traffico e quindi significativo aumento del carico antropico (quali ad esempio caselli autostradali).*

*Al fine di evitare concentrazioni del carico antropico, le attività commerciali, individuate ex art. 4 del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 114 e ss.mm.ii., insediabili all'interno delle zone di tutela del piano di rischio dovranno rispettare le seguenti indicazioni:*

- a) zona di tutela A e B: è ammesso esclusivamente l'insediamento di esercizi di vicinato con superficie di vendita non superiore a 250 metri quadrati;*
- b) zona di tutela C: sono ammessi oltre agli esercizi di vicinato di cui al precedente punto a) l'insediamento di medie strutture di livello locale con superficie di vendita da 251 fino a 600 metri quadrati;*
- c) zona di tutela D: sono ammessi oltre agli esercizi di vicinato di cui al precedente punto a) e di livello locale di cui al precedente punto b) l'insediamento di medie strutture di vendita con superficie di vendita compresa tra 251 e 2.500 metri quadrati.*

*È ammesso, eccezionalmente, nella zona di tutela D, l'insediamento di grandi strutture di vendita con superficie di vendita superiore ai 2.500 metri quadrati, purché siano costituite da plurimi edifici divisi tra loro, separati da vie, piazze pedonali, veicolari da cui si accede separatamente alle singole unità senza la presenza di ingressi principali unitari, ossia edifici autonomi e fisicamente separati, organizzati intorno a molteplici ed articolati percorsi."*

Queste ultime attività non sono di fatto presenti e non saranno previste nelle zone in oggetto dai piani urbanistici vigenti.

#### **4 Criteri per la verifica di assoggettabilità del Piano di rischio aeroportuale (Allegato I del D.Lgs 152/2006)**

In fase di Verifica di assoggettabilità è necessario valutare la pertinenza dei criteri di cui all'allegato I del D.Lgs 152/2006 rispetto ai contenuti e previsioni del Piano di rischio aeroportuale, in modo tale da approfondire gli aspetti utili alla valutazione della eventuale esistenza e significatività dei possibili impatti determinati dal Piano medesimo sull'ambiente.

Di seguito si riporta la tabella di sintesi dei criteri di cui all'Allegato I del D.Lgs 152/2006 recante "Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12" per stabilire la non incidenza del progetto e della sua impertinenza per ciascun criterio circa questioni ambientali.

<b>Punto/comma 1 All. I D.lgs. 152/06. Criterio</b>	<b>PERTINENTE</b>
1. Il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività	Si
2. Il piano o il programma influenza altri piani o programmi	Si
3. La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile	No
4. Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma	No
5. La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente	No
<b>Punto/comma 2 All. I D.lgs. 152/06. Criterio</b>	
6. Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	No
7. Carattere cumulativo degli impatti	No
8. Natura transfrontaliera degli impatti	No
9. Rischi per la salute umana e per l'ambiente	No
10. Entità ed estensione nello spazio degli impatti	No
11. Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata	No
12. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	No

In riferimento ai criteri si evidenzia come il Piano di rischio aeroportuale abbia un'incidenza ininfluenza sulle previsioni degli strumenti urbanistici (PRG e PCVB) del Comune di Alghero e sulle previsioni del PUC del Comune di Sassari, poiché è limitativo dell'applicazione delle previsioni normative in riferimento alla capacità edificatoria, al consumo di suolo nonché alla riconversione del patrimonio esistente verso alcune destinazioni d'uso edilizie; da ciò ne consegue e discende la sua coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti senza incidere su questioni ambientali.

Non sono apprezzabili gli impatti di cui al comma 2 dell'Allegato I del D.Lgs 152/2006, ovvero dal sei al dodici della tabella sopra indicata, poiché il piano stesso, coerentemente con gli strumenti urbanistici, determina un alleggerimento della pressione urbanistica sul territorio, finalizzata alla tutela della salute pubblica in caso di rischio aeroportuale, implicando pertanto esclusivamente impatti positivi relativamente agli aspetti ambientali connessi.

## **5 Sintesi delle Motivazioni di non assoggettabilità**

Si ritiene che il Piano di rischio aeroportuale, in riferimento all'art. 6 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., per le sue peculiari caratteristiche e finalità, **non è equiparabile ad alcuna tipologia di piani o programmi di settore che "possano avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale"**.

Inoltre, in riferimento al comma 2 lettera a) dell'art. 6 dello stesso D.Lgs, si evidenzia che il PRA non può essere considerato un piano dei trasporti in quanto non ha la funzione di disciplinare la tipologia, l'entità e le rotte del traffico aereo in esercizio dello scalo aeroportuale.

Il PRA, difatti costituisce un obbligatorio adeguamento a norme sovraordinate, in recepimento di indicazioni della normativa speciale nazionale per la navigazione aerea e non prevede incrementi di carico urbanistico rispetto a quelli già apprezzabili previsti dalla strumentazione urbanistica vigente nell'area interessata dal PRA, ne rende necessario il reperimento di ulteriori standard urbanistici.

In riferimento al Dlgs n. 152/2006 e ss.mm.ii. che prevede che la valutazione ambientale contenga informazioni "sui possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori" (allegato I della Direttiva 2001/42/CE) si evidenzia che il PRA, costituendo limitazioni alle possibilità di trasformazione del territorio rispetto alle già ridotte previsioni dei vigenti strumenti urbanistici, limita i possibili impatti delle attuali previsioni del PRG e PCVB del Comune di Alghero e del PUC del Comune di Sassari sulle componenti ambientali sopracitate e sui loro effetti sul territorio (traffico, consumo di territorio, produzione di rifiuti, inquinamento acustico, atmosferico e luminoso) e non ha alcun impatto sul patrimonio edilizio, monumentale, paesaggistico e ambientale.

I contenuti del PRA costituiscono un vincolo alla pianificazione comunale nelle zone di tutela del Piano medesimo, nelle quali viene ulteriormente limitata la possibilità di incrementare il carico urbanistico.

Per quanto sopra menzionato, appare dunque evidente che la proposta di aggiornamento del PRA non debba essere assoggettato alla procedura di V.A.S. di cui agli art. 13 e successivi del D.lgs 152/2006.