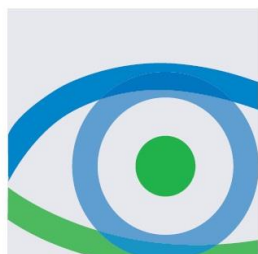


Aeroporto internazionale di Lamezia Terme Piano di sviluppo aeroportuale



Studio di impatto ambientale *Quadro di riferimento programmatico* Relazione generale





Indice

1	FINALITÀ DELLO STUDIO E CONTENUTI	5
1.1	<i>Finalità dello studio</i>	5
2	INQUADRAMENTO PROGETTUALE	6
2.1	<i>Inquadramento generale del progetto</i>	6
2.2	<i>Obiettivi e motivazioni dell'intervento</i>	7
3	INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO	9
3.1	<i>Quadro di riferimento programmatico: metodologia</i>	9
3.2	<i>Le tipologie di rapporti Opera - Piani.....</i>	12
4	IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO	14
5	PIANIFICAZIONE ORDINARIA	16
5.1	<i>Pianificazione generale.....</i>	16
5.1.1	<i>Legge Urbanistica Regionale 19/02</i>	16
5.1.2	<i>Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale</i>	17
5.1.3	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....</i>	22
5.1.4	<i>Piano Strutturale Comunale del Comune di Lamezia Terme.....</i>	25
5.1.5	<i>Il Piano Regolatore Generale del Comune di Lamezia Terme.....</i>	29
5.2	<i>Pianificazione Separata – Settore ambiente.....</i>	32
5.2.1	<i>Quadro di riferimento</i>	32
5.2.2	<i>Piano Tutela Qualità dell'Aria.....</i>	32
5.2.3	<i>Piano Stralcio Assetto Idrogeologico</i>	32
5.2.4	<i>Piano Tutela Acque</i>	35
5.2.5	<i>Piano Gestione Acque.....</i>	36
5.2.6	<i>Legge Regionale 34/09.....</i>	38
5.3	<i>Pianificazione Separata - Settore trasporti.....</i>	39
5.3.1	<i>Quadro di riferimento</i>	39
5.3.2	<i>Piano Generale dei Trasporti e Logistica</i>	40
5.3.3	<i>Piano regionale dei Trasporti.....</i>	44
5.3.4	<i>Linee guida del nuovo Piano Regionale Trasporti.....</i>	47
5.3.5	<i>Settore trasporto Aereo</i>	50
5.4	<i>Pianificazione Separata – Settore Attività estrattiva.....</i>	58
6	LA PROGRAMMAZIONE UNITARIA	60
6.1	<i>Programma Operativo Nazionale 2007-2013 Reti e mobilità</i>	60
6.2	<i>Accordo di Programma Quadro - Sistema delle infrastrutture di trasporto. ..</i>	61
6.3	<i>Programma Operativo Regionale 2007-2013 Reti e mobilità</i>	62
7	VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA.....	65
7.1	<i>Quadro di riferimento</i>	65
7.2	<i>Beni culturali</i>	65
7.3	<i>Beni paesaggistici.....</i>	67

7.3.1	<i>Beni paesaggistici ex art.136 D.lgs 42/2004.....</i>	67
7.3.2	<i>Beni paesaggistici ex art.142 D.lgs 42/2004.....</i>	68
7.4	<i>Aree naturali protette.....</i>	69
7.5	<i>Vincolo idrogeologico</i>	70
8	RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	72
8.1	<i>Coerenze dirette.....</i>	72
8.1.1	<i>Il potenziamento infrastrutturale</i>	72
8.1.2	<i>Sostegno allo sviluppo trasportistico del "Meridione"</i>	73
8.1.3	<i>Rete mobilità Regionale e Nazionale</i>	73
8.2	<i>Coerenze Indirette.....</i>	74
8.3	<i>I rapporti delle conformità</i>	75
8.3.1	<i>I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla pianificazione locale .</i>	75
8.3.2	<i>I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla disciplina di tutela....</i>	75
8.3.3	<i>I rapporti con la disciplina di tutela delle risorse idriche</i>	76

Elenco elaborati grafici

<i>Codice</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.T01	Piano Regolatore Generale: tavola di zonizzazione	1:15.000
QPRM.T02	Piano Strutturale Comunale: Schema di massima del PSC	1:10.000
QPRM.T03	Piano Strutturale Comunale: Carta dei vincoli	1:10.000
QPRM.T04	Carta dei vincoli e delle tutele naturalistiche e paesaggistiche	varie

1 FINALITÀ DELLO STUDIO E CONTENUTI

1.1 Finalità dello studio

Il presente documento è lo Studio di impatto ambientale relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale di Lamezia Terme ed è redatto in attuazione della normativa in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), prevista dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i. in ambito nazionale ed ai sensi della DGR del 04/08/2008 e s.m.i. in ambito regionale, ai fini della verifica di assoggettabilità a VIA del progetto.

Secondo quanto previsto dal DPCM 27.12.1988 ciascuno dei tre quadri di riferimento in cui è articolato lo Studio di impatto ambientale è rivolto ad indagare uno specifico aspetto dell'opera in valutazione e dei rapporti che questa intrattiene e determina con il contesto ambientale e territoriale.

Sinteticamente, ai sensi dell'articolo 3 del citato decreto, il Quadro programmatico è rivolto a documentare i rapporti esistenti tra l'opera in progetto e gli atti di pianificazione e programmazione.

2 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

2.1 Inquadramento generale del progetto

L'aeroporto di Lamezia Terme (Figura 2-1) è situato in una piana tra il torrente Cantagalli ed il fiume Amato, a poca distanza dalla costa Tirrenica. Dista 12 km da Lamezia Terme, 2 Km dalla stazione di Sant'Eufemia, 40 km da Catanzaro e 75 km da Cosenza.

Il territorio circostante è costituito da aree agricole prevalentemente inedificate, con la presenza di alcuni agglomerati industriali.

Lo scalo gode di un ottimo sistema di accessibilità essendo situato in prossimità dell'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria da cui si accede direttamente in aeroporto attraverso uno svincolo dedicato, e di un importante nodo ferroviario a pochi chilometri di distanza, nel quale transitano treni che attraversano e collegano le due sponde della Calabria dal Tirreno allo Ionio ed i treni che effettuano il servizio sulla linea ferroviaria Reggio Calabria - Napoli.

L'aeroporto è accessibile anche dalla SS18 Tirrena inferiore, dalla Strada dei Due Mari proveniente dalla costa ionica e dalla strada provinciale 108, proveniente dal centro di Lamezia Terme.



Figura 2-1 Inquadramento territoriale Aeroporto Internazionale Lamezia Terme (fonte: Piano Aeroporti)

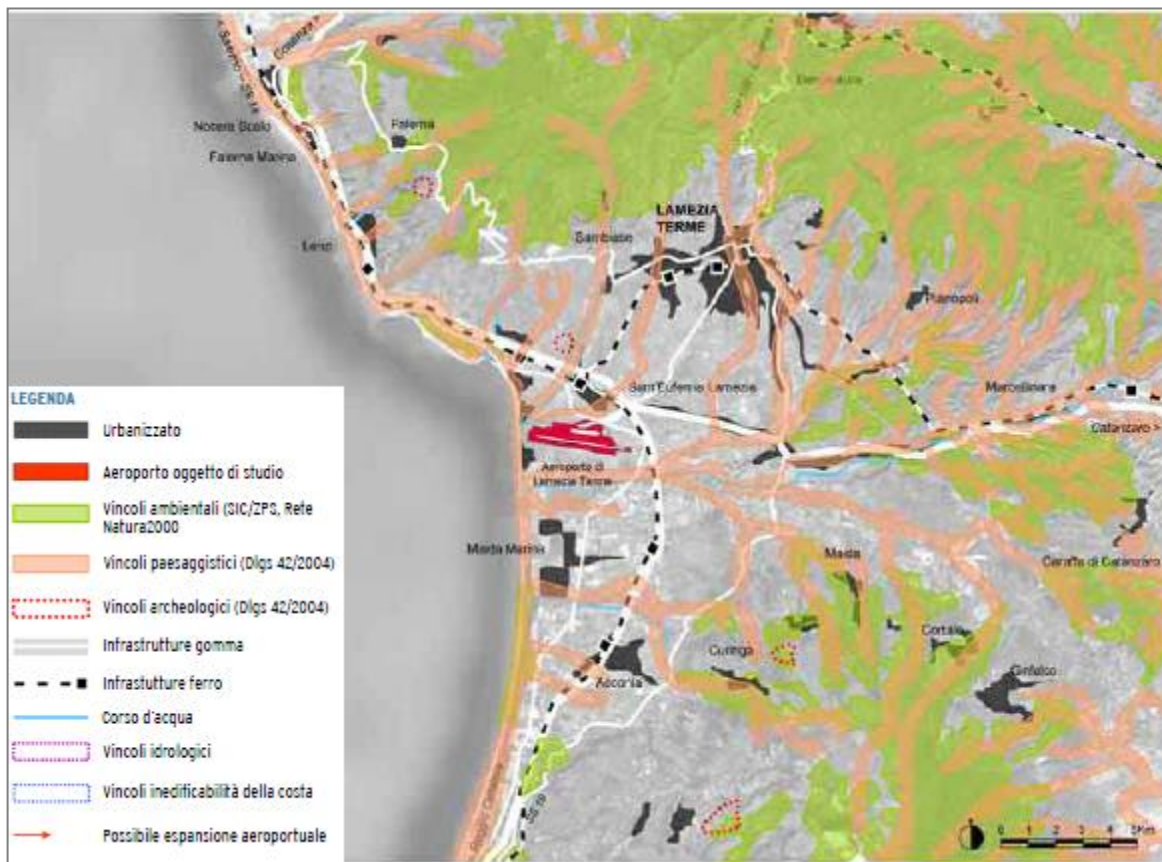


Figura 2-2 limiti e vincoli (fonte ENAC Piano Aeroporti)

I limiti fisici allo sviluppo dello scalo sono rappresentati ad ovest dalla presenza del mar Tirreno, a nord dal torrente Cantagalli, mentre nelle zone ad est e sud dell'aeroporto insistono aree libere disponibili per futuri ampliamenti del sedime aeroportuale. Le zone limitrofe all'aeroporto sono inoltre soggette a vincolo paesistico, mentre l'area a nord, a confine con il torrente Cantagalli è stata classificata come zone ad alto rischio esondazione.

2.2 Obiettivi e motivazioni dell'intervento

Attualmente lo scalo ha un bacino di traffico che comprende le provincie di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valenzia. Per le destinazioni offerte il bacino si dilata anche alle zone sud della Campania e a parte della Lucania, oltre che alle zone settentrionali della provincia di Reggio Calabria.

In rapporto all'ampiezza del bacino però non corrisponde una adeguata connessione tra le reti del trasporto locale e un'integrazione efficiente tra le diverse modalità, condizioni che scoraggiano l'utenza meno prossima allo scalo.

Allo stesso modo, per quanto riguarda il cargo, non è stata ancora colta la grande potenzialità in termini di traffico offerta da una possibile relazione intermodale con il porto contenitori di Gioia Tauro, il maggiore del Mediterraneo per questo tipo di movimentazioni.

In relazione quindi al grande bacino di utenza ed alla crescita della domanda di trasporto aereo il progetto mira ad eliminare i punti di debolezza dell'aeroporto, con interventi sia in relazione alla lunghezza della pista (per consentire la piena operatività degli aeromobili wide-body utilizzati per le rotte a lungo raggio, e attualmente già operativi nello scalo di Lamezia, eliminando le attuali limitazioni di peso al decollo) che delle infrastrutture aeroportuali, affinché possano essere rese fruibili per il livello di operatività richiesto.

La strategia di sviluppo della società di gestione S.A.CAL¹. si basa sulle seguenti linee guida:

- continuazione di attività di marketing proattivo per lo sviluppo del traffico;
- adeguamento dell'infrastruttura aeroportuale, con la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri, per sostenere i tassi di crescita prevista e garantire la qualità del servizio;
- incremento delle attività commerciali e dei servizi ai passeggeri;
- sviluppo nel lungo termine del settore cargo attraverso interazione con Gioia Tauro e creazione di nuove infrastrutture.

¹ S.A.CAL. S.p.A., Società Aeroportuale Calabrese a cui è affidata la gestione dello scalo lametino dal 1990

3 INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

3.1 Quadro di riferimento programmatico: metodologia

La metodologia di lavoro assunta ai fini della delimitazione dell'ambito di lavoro si è fondata sulle tre seguenti attività (cfr. Figura 3-1):

1. delimitazione dell'ambito tematico di lavoro, avente ad oggetto la individuazione delle categorie di temi rispetto ai quali indagare i rapporti con la pianificazione e programmazione;
2. delimitazione dell'ambito documentale di lavoro, avente ad oggetto la scelta degli strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono il "quadro pianificatorio di riferimento";
3. delimitazione dell'ambito operativo di lavoro, riguardante la individuazione di quei rapporti Opera – Atti di pianificazione/programmazione da indagare all'interno del presente Quadro programmatico e di quelli affrontati nei restanti quadri dello SIA.

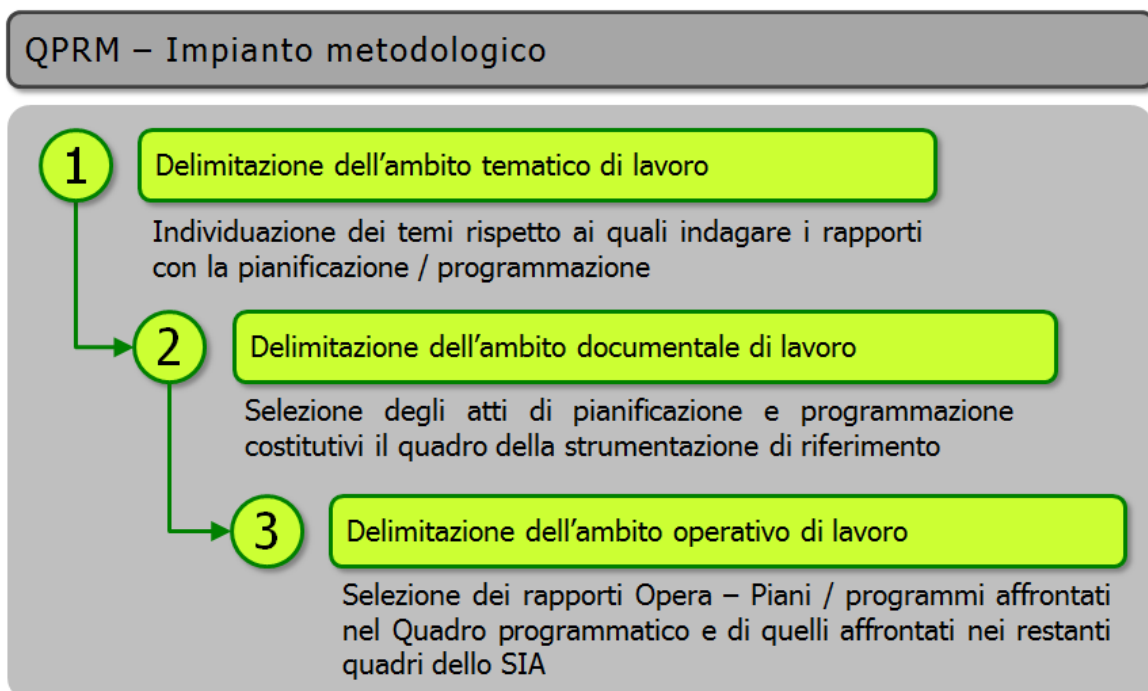


Figura 3-1 Attività per la delimitazione dell'ambito di lavoro

"Delimitazione dell'ambito tematico di lavoro"

Entrando nel merito della prima delle tre succitate attività, questa trova riscontro in quanto disposto dall'articolo 3 del DPCM 27.12.1988, il quale individua le finalità attribuite al Quadro programmatico nel «fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l'opera

progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale»², precisando nel seguito che gli atti ai quali occorre riferirsi sono «quelli nei quali è inquadrabile il progetto stesso»³. Tale attività è difatti diretta a specificare quali siano, in relazione alle caratteristiche dell'opera in progetto e segnatamente gli elementi progettuali derivanti dalla sua lettura ambientale, gli ambiti tematici rispetto ai quali si sviluppano quelle relazioni tra opera progettata ed atti pianificatori e programmatori rispetto alle quali il quadro in esame debba fornire gli elementi conoscitivi.

“Delimitazione dell'ambito documentale di lavoro”

Tale attività si sostanzia nella selezione dell'insieme della strumentazione afferente agli ambiti tematici pertinenti agli elementi progettuali identificati attraverso la lettura ambientale dell'opera in progetto.

Come premesso, detta attività è rivolta alla definizione di quello che nel presente SIA è stato denominato “quadro pianificatorio di riferimento”, locuzione assunta per identificare quel complesso di strumenti che, con riferimento ai suddetti ambiti tematici, risultano rilevanti ai fini della rappresentazione delle relazioni opera progettata – atti di pianificazione / programmazione.

Le operazioni condotte ai fini della definizione del “quadro pianificatorio di riferimento” sono state le seguenti:

1. ricostruzione dello stato della pianificazione così come derivante dalle specifiche disposizioni legislative;
2. verifica della traduzione in prassi del complesso degli atti di pianificazione previsti dalle disposizioni legislative, da parte degli organi competenti;
3. selezione dell'insieme dei documenti pianificatori rilevanti ai fini della definizione dei rapporti Opera – Piani.

I criteri assunti ai fini della selezione sono stati i seguenti:

1. pertinenza dell'ambito tematico e spaziale regolamentato dal Piano rispetto a quello interessato dall'opera in esame;
2. vigenza e rispondenza delle scelte pianificatorie rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

In merito al primo criterio, questo trova fondamento nel DPCM 27.12.1988 ai sensi del quale il Quadro di riferimento programmatico deve comprendere «la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore ed ordinari, nei quali è inquadrabile il progetto stesso»⁴.

Sulla scorta di detto criterio, gli strumenti pianificatori aventi ad oggetto ambiti tematici che non rientrano all'interno di quelli conseguenti alla scomposizione dell'opera in progetto in elementi

² DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 1

³ DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 2 lett. a)

⁴ DPCM 27.12.1988 art. 3 “Quadro di Riferimento Programmatico” co. 2 lett. a)

progettuali, non sono stati considerati di interesse e, come tali, esclusi dal “quadro pianificatorio di riferimento”.

Anche il secondo criterio di selezione promanata dal dettato del DPCM 27.12.1988 che difatti, con riferimento alla descrizione dei rapporti di coerenza, prescrive che vengano evidenziate «le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni»⁵.

La ratio di tale norma risiede nel fatto che detti rapporti, per essere realmente rappresentativi dei nessi di coerenza intercorrenti tra l’opera in esame e gli obiettivi contenuti nella strumentazione pianificatoria, debbono necessariamente fare riferimento non solo a quanto riportato in detti strumenti, ma anche al complesso dei sistemi valoriali, dei modelli di sviluppo e delle finalità di cui sono attualmente portatori gli Enti territoriali. In altri termini, la norma in questione, individuando come necessaria la contestualizzazione del contenuto programmatico dei Piani rispetto all’attualità, prospetta la questione della loro rispondenza agli orientamenti espressi dagli organi di governo i quali, essendo assemblee elettive, possono essere ritenuti a loro volta rappresentativi delle istanze e delle volontà delle diverse collettività territoriali.

Ciò detto, in luogo di operare detta verifica a valle della descrizione dei rapporti di coerenza, si è ritenuto più efficace compiere a monte la selezione di quegli strumenti che si ritiene siano privi del requisito della rispondenza con gli attuali orientamenti degli organi di governo.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto concerne il requisito della vigenza, ossia della mancata conclusione dell’iter approvativo i cui effetti si riflettono sia sul piano della rappresentatività dello strumento pianificatorio, che rispetto a quello della coerenza dei suoi contenuti. Appare difatti evidente come l’assenza della legittimazione da parte delle assemblee elettive comporti l’impossibilità di ritenere i Piani che ne sono privi effettivamente rappresentativi delle istanze e degli obiettivi condivisi, dei quali sono portatori le collettività territoriali, e capaci di governare i processi di trasformazione del territorio. La mancanza di efficacia, difatti, rende qualsiasi previsione contenuta in detti Piani del tutto priva di effetti concreti e quindi, come tale, irrilevante.

“Delimitazione dell’ambito operativo di lavoro”

In merito all’ultima delle tre attività, questa ha riguardato gli strumenti di pianificazione rientranti all’interno del “quadro pianificatorio di riferimento” ed ha avuto ad oggetto l’individuazione del Quadro di riferimento dello SIA nel quale più propriamente condurre la trattazione.

Le ragioni di tale attività, che a prima vista può apparire in contrasto con le disposizioni del DPCM 27.12.1988, nascono dal riconoscimento delle diverse tipologie all’interno dei quali è possibile articolare gli strumenti di pianificazione a seconda del criterio di classificazione utilizzato.

⁵ DPCM 27.12.1988 art. 3 “Quadro di Riferimento Programmatico” co. 2 lett. b) punto 1

In tal senso una prima fondamentale distinzione attiene alle modalità di formazione, in ragione della quale la pianificazione può essere distinta in "ordinaria"⁶, da un lato, e "unitaria"⁷, dall'altro. La pianificazione ordinaria, a sua volta può essere articolata in "generale"⁸ e "separata"⁹ la quale a sua volta può essere distinta, in ragione delle finalità di governo, in pianificazione "a prevalente contenuto operativo" e "a prevalente contenuto vincolistico"¹⁰.

Tale complessità di tipologie di pianificazione origina quindi un altrettanto complesso insieme di rapporti Opera – Piani, i quali, anticipando quanto illustrato nel successivo paragrafo, sono in primo luogo distinguibili in "rapporti di coerenza", qualora riferiti agli obiettivi, ed in "rapporti di conformità", nel caso in cui abbiano ad oggetto la rispondenza con l'apparato normativo.

Muovendo da tale classificazione dei rapporti Opera – Piani, appare evidente come la trattazione dei rapporti di conformità riguardanti aspetti direttamente connessi a fenomeni potenzialmente determinati dalle azioni di progetto, come ad esempio l'inquinamento atmosferico o quello acustico, oppure il rischio idraulico, possa trovare più pertinente trattazione all'interno di quelle parti dello Studio di impatto ambientale nelle quali detti fenomeni sono indagati.

In altre parole si ritiene che svolgere la trattazione di detta tipologia di strumenti pianificatori all'interno di Quadro programmatico, ossia in modo avulso dall'esame dei termini in cui l'opera in progetto concorre alla determinazione di quei fenomeni la cui regolamentazione è oggetto di tali Piani, non arrechi alcun beneficio alla comprensione sia del rapporto Opera – Piani, sia del fenomeno al quale questo si riferisce.

In ragione di tali considerazioni si è quindi scelto di condurre la trattazione dei Piani a valenza ambientale all'interno dei capitoli del Quadro ambientale relativi alle componenti ambientali alla cui regolamentazione tali Piani sono riferiti.

3.2 Le tipologie di rapporti Opera - Piani

Le tipologie di rapporti Opera – Piani ai quali si è fatto riferimento sono le seguenti:

- "Rapporti di coerenza", aventi attinenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori;
- "Rapporti di conformità", aventi attinenza con l'apparato normativo dei Piani e del regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina ambientale.

⁶ La pianificazione ordinaria si incardina nell'apparato legislativo che origina dalla Legge Urbanistica Nazionale (L 1150/42) e nelle legislazioni regionali

⁷ La programmazione unitaria è quella tipologia di programmazione attraverso la quale si sviluppa la politica regionale di coesione a valere sui fondi comunitari e nazionali

⁸ Pianificazione relativa al il governo del territorio nei tre sistemi in cui questo si articola (ambientale, insediativo-funzionale e relazionale).

⁹ Pianificazione avente ad oggetto il governo di alcuni ambiti tematici specifici del territorio

¹⁰ Con tale termine di prassi si identifica la pianificazione ambientale, ossia quella finalizzata alla tutela dei beni ambientali e del patrimonio culturale.

Per quanto concerne la metodologia assunta ai fini della trattazione dei rapporti di coerenza, la lettura ed analisi degli strumenti di pianificazione è stata finalizzata alla sistematizzazione delle possibili tematiche di coerenza, distinguendo tra due sostanziali categorie:

- “Coerenze dirette”, termine con il quale sono state identificate quei rapporti di coerenza derivanti dall’esplicita previsione dell’opera, intesa come intervento e/o soluzione progettuale, negli strumenti pianificatori indagati;
- “Coerenze indirette”, ossia quei rapporti di coerenze che si determinano allorquando l’opera in progetto concorre, per l’appunto indirettamente, al perseguimento di diversificati obiettivi pianificatori.

4 IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

Secondo la metodologia di lavoro adottata nel presente studio, il criterio attraverso il quale giungere alla costruzione del contesto pianificatorio di riferimento risiede nella pertinenza dell'ambito tematico regolamentato dagli strumenti presi in considerazione rispetto all'opera in esame e, conseguentemente, agli obiettivi del presente quadro di riferimento.

In ragione di tale criterio ed in considerazione dei contenuti dei Piani il "quadro pianificatorio di riferimento", oggetto della trattazione di cui ai successivi paragrafi, risulta composto come mostrato nelle tabelle che seguono:

Pianificazione Ordinaria generale

<i>Livello</i>	<i>Strumento</i>
Regionale	Legge Urbanistica 19/02 "Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge urbanistica della Calabria"
	Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Catanzaro
Comunale	Piano Strutturale Comunale e Regolamento Edilizio Urbanistico di Lamezia Terme
	Piano regolatore generale

Pianificazione ordinaria separata - Settore Ambiente

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>
Paesaggio	Legge Regionale 40/09 "Attività estrattiva ne territorio della Regione Calabria"
	Piano Regionale Attività Estrattive
Acque	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico
	Piano Tutela Acque
	Piano Gestione Acque
Aria	Piano Tutela Qualità dell'Aria Regione Calabria
	Legge Regionale 34/09 "Norme in materia inquinamento acustico per la tutela dell'ambiente della Regione Calabria"

Pianificazione ordinaria separata - Settore Trasporti

<i>Livello</i>	<i>Strumento</i>
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica
Regionale	Paino regionale dei trasporti
	Linee guida del nuovo Piano Regionale Trasporti
Trasporto	Piano Nazionale Aeroporti (ENAC)
Aereo	Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale (ENAC)

Programmazione unitaria

<i>Livello</i>	<i>Strumento</i>
Nazionale	PON 2007 -2013 Reti e mobilità
Regionale	POR FESR 2007- 2013 Reti e Mobilità
	Accordo di Programma Quadro – Sistema delle infrastrutture di trasporto

Tabella 4-1 Il Quadro pianificatorio di riferimento

5 PIANIFICAZIONE ORDINARIA

5.1 Pianificazione generale

La pianificazione generale comprende gli strumenti aventi per finalità il governo del territorio, colto nella sua totalità e complessità. Appartengono a questa categoria i piani territoriali di area vasta di livello regionale e provinciale, e quelli urbanistici locali.

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Legge Urbanistica Regionale 19/2002 – “Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge Urbanistica della Calabria”	
	Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale	Adottato dal Consiglio Regionale con DCR n. 300 del 22 Aprile 2013
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	Adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 5 del 20 febbraio 2012
Comunale	Piano Strutturale Comunale	Adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 541 del 18 dicembre 2012
	Piano Regolatore	D.P.G.R. 201 del 31.03.1998

5.1.1 Legge Urbanistica Regionale 19/02

La Legge Urbanistica Regionale n. 19 del 2002 reca come titolo “Norme per la tutela, governo ed uso del territorio”. Essa rappresenta dunque una Legge tesa al governo del territorio (missione tradizionale dell’urbanistica) ma va a considerare anche altre finalità: l’analisi e la mitigazione dei rischi ambientali, la tutela e la valorizzazione del paesaggio e lo sviluppo delle aree agricole, attraverso strumenti “di governo” di cui il territorio dovrà dotarsi.

La legge si presenta con una struttura complessa, articolata in 11 Titoli per un totale di 74 articoli. I Titoli I e II dettano alcuni importanti principi generali, mentre il Titolo IV definisce ed illustra gli strumenti di pianificazione ai diversi livelli, regionale, provinciale e comunale.

La Legge stabilisce un nuovo ruolo per la Regione, le cui azioni, secondo i nuovi dettami, sono ispirate ai principi di autonomia e sussidiarietà: ogni ente o comunità locale è responsabile delle scelte e decisioni che riguardano il proprio territorio, tenuto conto del fatto che là dove un determinato livello di governo non può efficacemente raggiungere gli obiettivi proposti, e questi sono raggiungibili in modo più soddisfacente dal livello di governo sovraordinato, è a quest’ultimo che spetta la responsabilità e la competenza di azione.

La pianificazione territoriale e urbanistica è tesa a conseguire gli obiettivi di:

- Sviluppo ordinato del territorio, dei tessuti urbani e del sistema produttivo;
- preservare il territorio e le sue componenti da trasformazioni irreversibili, e mantenere i connotati conferiti da vicende storico-culturali;
- miglioramento della qualità della vita e della salubrità degli insediamenti abitativi;
- ridurre e mitigare l'impatto degli insediamenti sui sistemi naturali e ambientali;
- promuovere la salvaguardia, il miglioramento e la valorizzazione delle qualità ambientali, architettoniche, culturali e sociali del territorio urbano.

L'**art. 5** identifica i sistemi della Pianificazione Territoriale Urbanistica, fra i quali il **Sistema Relazionale**, costituito dalle reti di viabilità stradale e ferroviaria, dalle reti di distribuzione energetica, dalle comunicazioni, dai porti, aeroporti, interporti e centri di scambio intermodale.

All'**art. 6** sono indicate le modalità di intervento su tali Sistemi, attraverso azioni tipologiche di *conservazione* (al fine di mantenere, ripristinare o restaurare i connotati costitutivi dei sistemi interessati), di *trasformazione* (ossia l'adeguamento dei sistemi, ovvero di parti o componenti, mediante l'introduzione di nuove soluzioni funzionali e di forma, purché compatibili con i loro connotati costitutivi e di uso) e di nuovo impianto (con il fine di prevedere ampliamenti e/o nuove parti dei sistemi interessati).

Al Titolo IV della Legge, "*Strumenti e contenuti della Pianificazione*", è definita l'organizzazione degli strumenti di Pianificazione, specificando per ciascuno la propria funzione ed il ruolo strategico, il campo di applicazione e la competenza normativa.

5.1.2 Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale

Il Quadro Territoriale Paesaggistico della Regione Calabria è pubblicato il 15 giugno 2013 sul Supplemento Straordinario n. 4 (Vol. I e II) del 15 giugno 2013 al BURC n. 11 del 1 giugno 2013 e adottato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 300 del 22 Aprile 2013.

Tale strumento, previsto dall'art. 25 della Legge Urbanistica Regionale 19/02, si propone di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

- rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio", finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale "risparmio di territorio";
- considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo;
- considerare il governo del territorio e del paesaggio come un "unicum", in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socio-economiche,

ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio "di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica" all'interno del QTRP;

- considerare prioritaria la politica di salvaguardia dai rischi territoriali attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla mitigazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.

Il QTPR si compone dei seguenti elaborati:

- "a" – Indici e Manifesto degli Indirizzi;
- "b" – Rapporto ambientale;
- "c" – Esiti Conferenza di Pianificazione;
- TOMO 1 – Quadro Conoscitivo;
- TOMO 2 – Visione Strategica;
- TOMO 3 – Atlanti degli ATPR;
- TOMO 4 – Disposizioni Normative.

Il **Manifesto degli indirizzi** introduce il concetto secondo il quale la pianificazione territoriale ha inevitabilmente ricadute, in termini di effetti, impatto e trasformazioni sul paesaggio, causandone tutela o degrado e che la progettazione paesaggistica a sua volta ha incidenza sulle caratteristiche di un determinato territorio e dei processi che ne hanno definito le forme, riguardo soprattutto ai fattori naturali, storico-culturali e alle attitudini ad abitarlo, evidenziando la stretta e profonda interrelazione territorio/paesaggio.

In tal senso la considerazione del governo del paesaggio nel progetto di pianificazione da una parte favorisce la ricostruzione delle relazioni tradizionalmente esistenti tra società e territorio, dall'altra rafforza il sentimento di appartenenza e di radicamento, facilitando la conservazione delle singolarità dei luoghi e delle diversità territoriali in generale.

Il **Quadro Conoscitivo (QC)** rappresenta l'insieme organico delle conoscenze riferite al territorio e al paesaggio, su cui si fondano le previsioni e le valutazioni del piano.

La redazione del QC è stata effettuata in modo da essere progressivamente aggiornabile secondo procedure definite preventivamente. La base informativa sono i dati riportati nei diversi quadri conoscitivi del QTRP 2009, che comprendevano indicazioni sull'assetto del territorio, dell'ambiente e del paesaggio, sul sistema delle tutele, sulla difesa del suolo e sulla previsione dei rischi.

La **Visione Strategica** del QTRP nel definire una immagine di futuro del territorio calabrese, in coerenza anche con le politiche d'intervento e tenendo conto anche delle previsioni programmatiche regionale, individua le seguenti componenti territoriali specifiche:

1. la Montagna,
2. la Costa,
3. i fiumi e le fiumare,
4. i Centri urbani,

5. lo spazio rurale le aree agricole di pregio e la campagna di prossimità,
6. i Beni culturali,
7. il Sistema produttivo,
8. le infrastrutture, le reti e l'accessibilità.

Tali componenti rappresentano le risorse su cui la Regione deve far leva per la costruzione di un nuovo modello di sviluppo basato, fondamentalmente, sulla valorizzazione del patrimonio storico-culturale, naturalistico-ambientale ed insediativo del territorio regionale.

Per il raggiungimento di tale finalità il QTRP prevede l'implementazione di specifici **Programmi Strategici**. Tali programmi rappresentano un sistema integrato di Azioni finalizzate al raggiungimento delle politiche di intervento prioritarie definite dallo Scenario Strategico Regionale, in coerenza con quanto previsto dalla LR 19/09, dalle Linee guida, dai Documenti di Programmazione regionale e dalla Pianificazione di settore.

Nello specifico, i Programmi individuati dal QTRP sono:

1. Calabria un Paesaggio Parco da valorizzare,
2. Territori Sostenibili,
3. le Reti materiali e Immateriali per lo sviluppo della regione,
4. Calabria in Sicurezza.

Nell'ambito della Visione Strategica, inoltre, il QTRP prevede il Progetto Strategico per il Paesaggio della Calabria: la Rete Polivalente. A tale progetto viene assegnato l'importante ruolo di traguardare le strategie programmatiche definite all'interno dei cinque Programmi strategici assumendo, come base del futuro assetto del territorio regionale il concetto di rete, all'interno del quale assume evidenza non tanto e non solo il ruolo dei singoli elementi dei sistemi quanto la loro capacità di relazionarsi con altri elementi. Il concetto di rete permea in maniera fondamentale tanto il sistema insediativo (reti di città), quanto quello naturalistico ambientale (rete ecologica), quanto, ovviamente quello relazionale (reti infrastrutturali) ecc.

La Rete Polivalente si struttura, a sua volta, nelle seguenti Reti:

- rete ecologica regionale,
- rete storico-culturale,
- rete fruitiva-percettiva,
- rete della mobilità,
- rete della sicurezza.

In relazione alla rete della mobilità, e in particolare per quanto riguarda il Sistema di trasporto aereo l'aeroporto di Lamezia Terme è indicato, viste le sue caratteristiche impiantistiche, le capacità e il bacino di utenza che interessa, come nodo principale di Rete, che collega la Regione con numerose località nazionali e internazionali.

L'intero sistema aeroportuale calabrese si basa essenzialmente su tale scalo, vista l'attuale scarsa potenzialità espressa dall'aeroporto di Reggio Calabria e Crotone.

Nell'insieme comunque l'entità dell'offerta, pur presentando tassi di crescita negli ultimi anni, risulta modesta nel panorama del trasporto aereo nazionale e internazionale. Pur disponendo di 3 aeroporti e di una posizione privilegiata nel bacino del Mediterraneo, la Calabria è collegata regolarmente solo con alcune città italiane ed europee, con pochi voli giornalieri. Solo di recente si stanno sperimentando collegamenti alternativi e sono in aumento i voli charter internazionali nella stagione estiva.

Le potenzialità di crescita dei tre scali calabresi sono significative anche se, in una logica di bacino, la relativa vicinanza può apparire un elemento di ostacolo. Tali potenzialità non sono pienamente espresse a causa della mancanza di una strategia regionale di valorizzazione delle specializzazioni degli aeroporti e di cooperazione e integrazione tra gli stessi scali.

Gli Interventi in atto e previsti sul sistema aeroportuale calabrese, ed in particolare relativamente all'aeroporto lametino, sono indicati in maniera sintetica nell'ambito dei diversi strumenti di pianificazione/programmazione:

Strumento	Intervento
Piano Regionale dei Trasporti (2003)	Interventi di riqualifica della pista di volo dell'aeroporto di Lamezia, riconfigurazione del piazzale di sosta, adeguamento impianti, nonché ammodernamento e implementazione dei sistemi ATC (Controllo del Traffico Aereo)
Accordo di Programma Quadro (APQ) "Sistema delle infrastrutture di trasporto. Testo coordinato e integrato"	Riqualifica della pista di volo Riconfigurazione del piazzale sosta Adeguamento impianti Impianti di smistamento e controllo di sicurezza 100% bagagli da stiva Ampliamento aerostazione passeggeri Ammodernamento ed implementazione sistemi "ATC" (prog. ENAV) Prolungamento pista di volo testata 28 ed opere complementari 1° lotto
Programma Operativo Regione Calabria - FESR 2007-2013	Riqualificazione e potenziamento delle aerostazioni passeggeri. Riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture e dei servizi "land side" (piste, aree parcheggio per gli aeromobili, etc.) e "air side" (sistemi di controllo e assistenza alle fasi di decollo e atterraggio, etc.) per il traffico passeggeri.

L'Atlante degli Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali, Azioni e Strategie per la Salvaguardia e la Valorizzazione del Paesaggio Calabrese è redatto in coerenza con la Convenzione Europea del Paesaggio e con il "Codice dei Beni Culturali e Paesaggistici".

Il territorio calabrese viene preso in esame con un progressivo "affinamento" di scala: dalla macroscala costituita dalle componenti paesaggistico-territoriali (costa, collina-montagna, fiumare), alla scala intermedia costituita dagli **ATPR** (16) sino alla microscala in cui all'interno di ogni ATPR sono individuate le *Unità Paesaggistiche Territoriali* (39 **UPTR**) di ampiezza e caratteristiche tali da rendere la percezione di un sistema territoriale capace di attrarre, generare e valorizzare risorse di diversa natura.

L'Atlante si compone, quindi, di 16 capitoli monografici, relativi agli APTR individuati nel territorio calabrese, e quello in cui ricade l'opera in oggetto è il numero 14: APTR **Istmo Catanzarese**.

L'Atlante è inteso come uno strumento di conoscenza e contemporaneamente di progetto del nuovo QTRP, individua una parte di lettura e analisi e una parte progettuale-normativa, in cui sono contestualizzati i programmi strategici e le disposizioni normative del QTRP.

Nella parte di conoscenza è possibile cogliere i caratteri identitari di ogni ambito regionale, che portano alle conseguenti scelte progettuali, attraverso la definizione delle UPTR e attraverso la descrizione dei seguenti caratteri e/o aspetti:

- l'evoluzione storica, il profilo identitario e senso del contesto; gli aspetti geomorfologici, ecologici e urbani;
- l'accessibilità e le reti della mobilità; i servizi, le attività produttive, i detrattori, gli aspetti storico-culturali;
- le tutele ambientali e culturali (beni tutelati ai sensi delle L. 1089/39 e 1497/39).

L'identificazione dei caratteri identitari salienti per ogni ATPR, porta alla definizione delle invarianti di paesaggio e delle dinamiche progettuali di valorizzazione, tutela e salvaguardia previste nei contesti analizzati, con la relativa indicazione normativa.

L'Atlante degli Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali è stato condiviso in seno ai lavori attivati con l'istituzione del comitato Tecnico per la Copianificazione composto dalla Regione dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, e dalle Soprintendenze dei Beni Archeologici, Architettonici e Paesaggistici delle varie province calabresi e della Regione, quale base per la successiva elaborazione del Piano Paesaggistico.

Le **Disposizioni Normative** indicano un quadro di indirizzo per la gestione del territorio organizzato in : Disposizioni generali, attuazione dei programmi strategiche governo del territorio. Il fascicolo si articola di 7 paragrafi, contenenti 38 articoli, con l'aggiunta di una sezione allegati.

All'**art. 26** si afferma che per i beni paesaggistici "valgono le norme di Salvaguardia e sono assoggettati ad un vincolo tutorio, ovvero ogni trasformazione è condizionata da nulla osta dell'autorità competente alla gestione del vincolo".

Ogni trasformazione inoltre, secondo quanto stabilito dall'**art. 27** è soggetta ad autorizzazione paesaggistica. *"La valutazione di rilevanza dell'intervento sotto il profilo paesaggistico è attribuita all'autorità che autorizza l'intervento, con argomentazioni adeguatamente motivate."*

Tutti i progetti sottoposti a procedura di Via sono comunque in ogni caso dichiarati paesaggisticamente rilevanti.

In tal senso si rimanda al Cap. XXX della Relazione Paesaggistica, dove sono individuati i Beni paesaggistici interessati dall'opera in esame.

Al capitolo E "Governo del Territorio" l'**art. 24** afferma che il QTRP si attua attraverso:

- la pianificazione provinciale, comunale e degli ASI;
- piani attuativi redatti da enti locali e privati, anche negoziati con gli interessi privati;
- piani di aree protette di cui all'articolo 145, comma 4, del D.Lgs. 42/2004 e smi;
- programmi d'area ai sensi dell'art.39 della LR.19/02;
- singoli progetti di trasformazione.

In ragione di ciò si rimanda all'analisi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Catanzaro, al Piano Strutturale Comunale e al Piano Regolatore di Lamezia Terme affrontati nei successivi paragrafi.

5.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Catanzaro, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n.5 il 20 febbraio 2010, ha come obiettivo prioritario la costruzione di una Provincia Metropolitana.

Gli elaborati costituenti il PTCP sono:

- Relazione Generale;
- Norme Tecniche di Attuazione;
- Controdeduzioni alle osservazioni in conferenza di pianificazione e alcune osservazioni al QTPR;
- Controdeduzioni alle osservazioni- integrazioni febbraio 2012;
- Allegati cartografici
 - Titolo 0 – Quadro Conoscitivo,
 - Titolo 1 – Obiettivi Strategici del PTCP,
 - Titolo 2 – Piano della Tutela del Paesaggio,
 - Titolo 3 – Piano della Mobilità e delle infrastrutture.

Il PTCP costituisce fonte normativa ed ha efficacia nei confronti di tutti i soggetti, pubblici e privati, in materia di programmazione, trasformazione e gestione del territorio. In particolare la sua efficacia si rivolge ai piani, ai programmi e agli strumenti urbanistici comunali.

Il PTCP inoltre recepisce le previsioni del Piano per l'Assetto Idrogeologico predisposti dalla competente autorità di bacino, recepisce le misure di salvaguardia dei Parchi Regionali e delle Riserve Naturali Statali e Regionali e quelle relative alle Aree protette e tiene conto delle previsioni del Piano Regionale per le Attività Estrattive.

In merito allo sviluppo economico provinciale, il PTCP afferma che gli scenari per una politica di crescita e di implementazione dell'industria locale non possono prescindere dalla valorizzazione dell'area industriale che da Lamezia Terme si estende fino a ricomprendere le zone PIP insistenti sull'istmo Lamezia - Catanzaro; quest'area rappresenta una delle zone industriali a più elevata potenzialità infrastrutturale del Mezzogiorno. Si può, inoltre, sfruttare la posizione strategica e la presenza di importanti infrastrutture, come l'aeroporto e la stazione FS, che permettono il collegamento e l'integrazione con i futuri flussi da e per il porto Transshipment di Gioia Tauro, proponendosi come punto nodale del landbridges che collega il mediterraneo al nord Europa. Tale posizione ha inoltre favorito la nascita nell'area interna della Piana di Lamezia di un polo commerciale di valenza sovracomunale che presenta ancora notevoli possibilità di sviluppo. In questa ottica il polo industriale-commerciale della piana di Lamezia deve continuare ad essere un comparto di riferimento importante per la provincia.

In relazione alla volontà di realizzare nel territorio della Provincia di Catanzaro il "Cuore strategico della Calabria" ruolo fondamentale è assunto dal Sistema della mobilità.

L'aeroporto Internazionale di Lamezia si colloca dunque in posizione strategica sia dal punto di vista geografico che da quello relativo alle reti di mobilità, che tuttavia risentono di notevoli carenze: "è palese che lo stesso è quasi totalmente isolato dal resto del territorio. Le dorsali ioniche e tirreniche costituite dalle SS.106 e dalla SS.18 sono totalmente inadeguate al traffico sostenuto e con bassissimi livelli di sicurezza. Le strade di collegamento con le zone interne richiedono ancora interventi di adeguamento dei tracciati specialmente lungo le principali direttrici di collegamento. A questo va aggiunto una cronica inefficienza del sistema di trasporto pubblico che non consente in maniera adeguata e continua i movimenti turistici sia verso le aree interne sia verso e da i principali punti di attrazione, sia interni alla provincia che esterni. Il sistema ferroviario, per quanto composto da Linee FS e della linea locale delle Ferrovie della Calabria che collega Catanzaro a Cosenza, è inadeguato ad un trasporto moderno ed efficace, sia per uso turistico che per la mobilità interna, con una deficienza assolutamente da colmare"; tutto ciò pregiudica la fruizione sia per quanto riguarda l'esteso bacino di utenza, sia in termini di traffico merci, non essendo sfruttata la potenzialità offerta da una possibile relazione intermodale con il porto contenitori di Gioia Tauro, il maggiore del Mediterraneo per questo tipo di movimentazioni. Tali carenze non possono che venire amplificate in ottica futura, ossia in previsione dell'incremento delle potenzialità aeroportuali previste dal progetto di espansione oggetto dello studio.

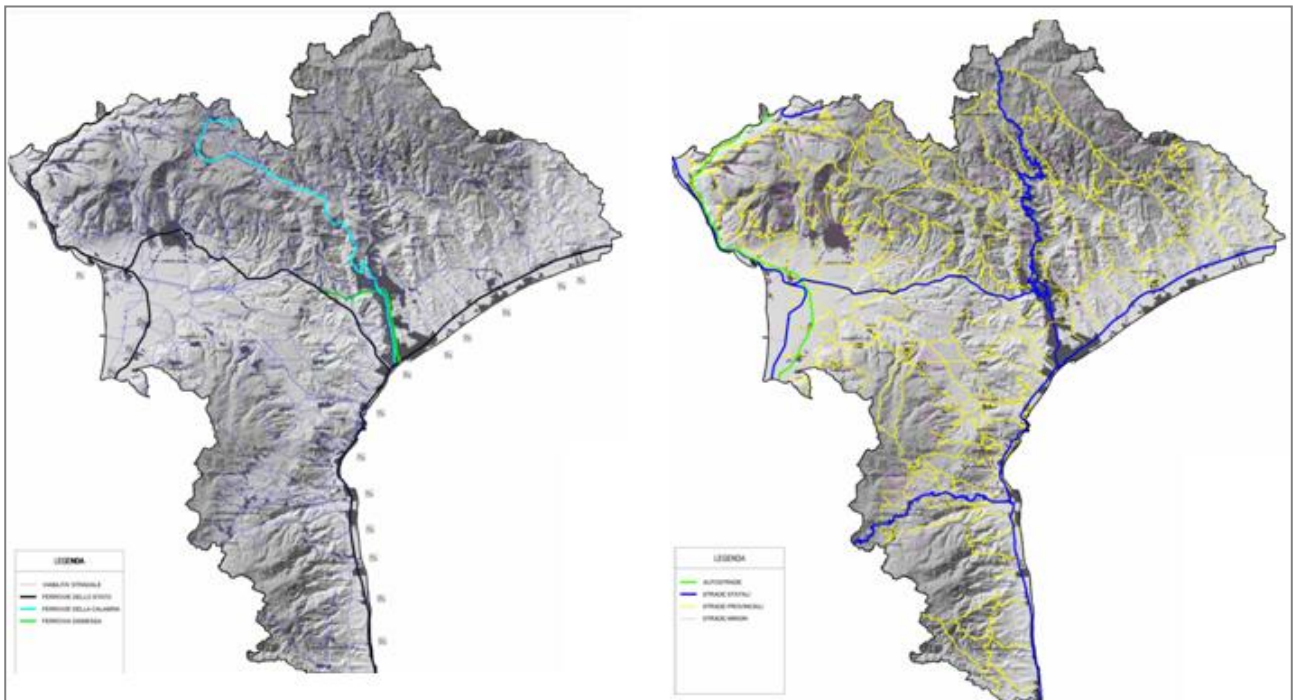


Figura 5-1 Infrastrutture ferroviarie e stradali attuali

Nel PSC si prevede quindi la realizzazione di alcuni interventi necessari a potenziare l'accessibilità diretta allo scalo, sia in termini di utenza civile che di merci.

Per quanto riguarda il trasporto su ferro si ritiene "assolutamente indispensabile" integrare il sistema con un collegamento ferroviario tra la Stazione di Sant'Eufemia Lamezia e l'Aeroporto Internazionale (Figura 5-2), in aggiunta ad altri interventi sulla rete che consentirebbero nello specifico di assorbire parte del traffico veicolare da e per l'aeroporto, implementando al contempo l'intero sistema di mobilità.

L'art. 56 delle Nda "Reti infrastrutturali per la mobilità" riconosce la rilevanza territoriale e strategica dell'aeroporto che investe diversi aspetti *"legati all'assetto economico della Regione e della Provincia, quelli relativi alla realizzazione di un sistema integrato dei trasporti, quelli relativi alle caratteristiche turistiche del territorio provinciale"*.

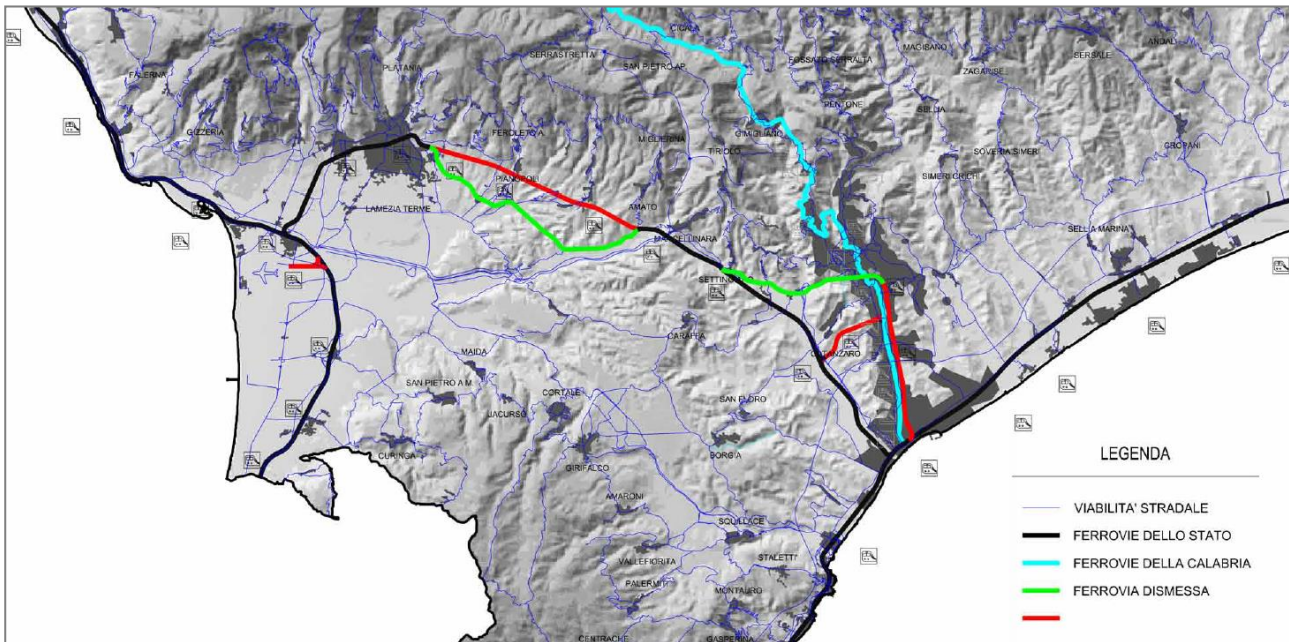


Figura 5-2 Nuove infrastrutture ferroviarie a supporto dello scalo (Stralcio carta infrastrutture future PTCP)

Nella programmazione in atto del sistema trasporti a livello Nazionale assume rilievo il PON trasporti, che fa riferimento soprattutto al **PON Reti e Mobilità 2007–2013**, con il finanziamento delle reti infrastrutturali delle regioni dell'obiettivo Convergenza (Campania, Calabria Sicilia e Puglia) sia verso l'interno, che verso l'Europa ed il Mediterraneo.

In particolare nell'ambito del finanziamento POR-FESR per i grandi progetti si segnala: "Nuova Aerostazione di Lamezia Terme", il grande progetto che prevede la realizzazione della nuova aerostazione e delle infrastrutture strettamente collegate dell'Aeroporto di Lamezia Terme.

Il progetto si integra con il POR Calabria FESR 2007-2013 "Collegamento Ferroviario a servizio dell'Aeroporto di Lamezia Terme"

Si rimanda al Titolo 6 La Programmazione Unitaria.

5.1.4 Piano Strutturale Comunale del Comune di Lamezia Terme

L'iter di sviluppo del Piano Strutturale (PSC) del Comune di Lamezia Terme è ad oggi arrivato alla proposta al Consiglio comunale della proposta di adozione del Piano (DGR 541 del 18 dicembre 2012).

La proposta di PSC presentata al Consiglio comunale si compone di:

- Regolamento Edilizio Urbanistico (REU)
- Relazione illustrativa
- Carta dei vincoli (Tav. 1.1)
- Progetto urbano (Tav. 1.2)

- Progetto urbano – Disciplina particolareggiata, relativa ai centri storici di Nicastro, Sambiase, Quartiere Bella, Sant'Eufemia, Sant'Eufemia Vetere, San Pietro Lametino, Zangarona (Tavv. 2.1 e 2.2).

Entrando da subito nel merito dei termini in cui il Piano affronta il tema dell'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme, occorre evidenziare come, già in sede di Quadro conoscitivo, le analisi condotte confermino il suo carattere di polarità logistica regionale e più in generale del nodo di Lamezia-Sant'Eufemia, con particolare riguardo al trasporto persone; ma anche la stessa logistica delle merci potrebbe in futuro presentare alcune potenzialità nel campo del trasporto intermodale, in forme integrate al grande hub mediterraneo di Gioia Tauro, in un ruolo portuale da ritenersi ormai acquisito, malgrado ricorrenti criticità, con particolare riferimento alla competitività tariffaria.

Si tratta dunque di un autentico nodo intermodale, inserito nella più ampia "piattaforma logistica e infrastrutturale dell'Istmo" della Calabria.

Preso atto dell'importanza del nodo intermodale rappresentato dall'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme nella piattaforma logistica ed infrastrutturale dell'Istmo della Calabria, per l'ambito urbano di Sant'Eufemia il PSC prevede esclusivamente la riqualificazione dell'abitato (Territorio urbanizzato) ed azioni selettive di sostegno di funzioni di eccellenza del terziario urbano, della logistica, della ricettività, di attività congressuali, fieristiche ed espositive, puntando a valorizzare gli straordinari requisiti di centralità ed accessibilità di questa polarità urbana lametina.

Tra Sant'Eufemia e l'Aeroporto internazionale, un ampio ambito di territorio urbanizzabile viene, a tal fine, riservato in modo mirato allo sviluppo di funzioni strategiche di eccellenza e, segnatamente, a funzioni logistiche ed espositive.

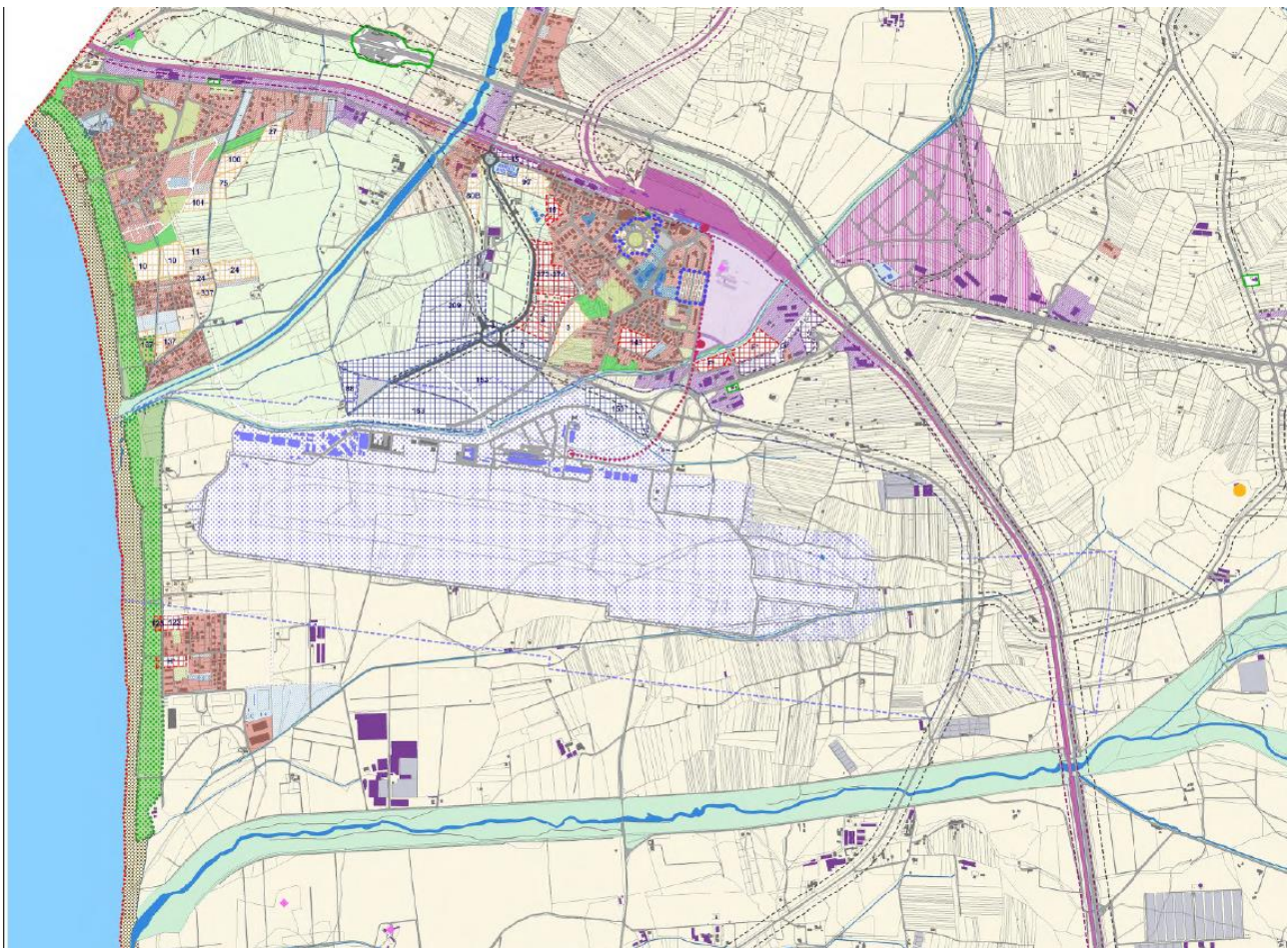


Figura 5-3 Progetto urbano (Fonte: PSC Tav. 1.2 – Stralcio)

Per quanto precisamente riguarda l'aeroporto, questo è oggetto di uno specifico articolo del Regolamento Edilizio ed Urbanistico, rappresentato dall'articolo 49 recante per l'appunto "Aeroporto internazionale".

In detto articolo si afferma che «nell'Ambito dell'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme, come individuato nella Tav. 1.2, il PSC opera a sostegno delle attività aeroportuali e per lo sviluppo sostenibile di funzioni aeroportuali integrate nel quadro della logistica di settore; tale Ambito - aggiornato al Piano di sviluppo aeroportuale - viene tutelato dalle specifiche fasce di rispetto aeroportuale, previste da relativo Piano di rischio, di cui alla Tav. 1.1».

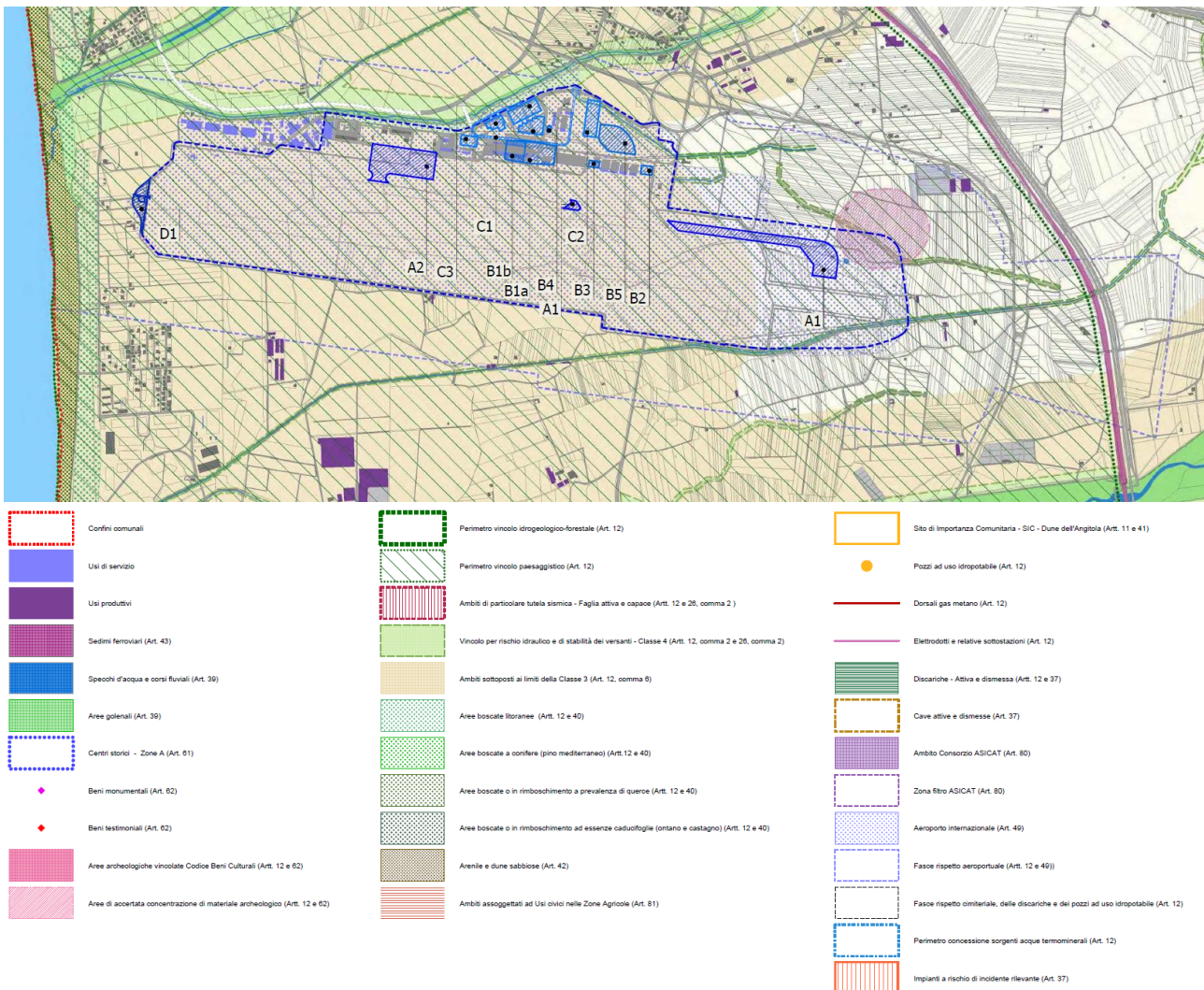


Figura 5-4 Carta dei Vincoli (Fonte: PSC Tav. 1.1 – stralcio dalla tavola QPRM.04)

Nel quadro dei vincoli riportati nella citata carta, oltre alla "Fascia di rispetto aeroportuale", con riferimento agli interventi oggetto della presente procedura si evidenzia che questi ricadono direttamente all'interno dell'ampia porzione di territorio gravata da vincolo paesaggistico (cfr. Figura 5-4), il cui regime è disciplinato dall'articolo 12 comma 6 del REU, che a tale riguardo si limita a richiamare l'applicazione di quanto stabilito dal DLgs 42/2004 e smi.

Inoltre, come risulta dalla precedente immagine, l'intervento A1 "Prolungamento della bretella di rullaggio testata 28" è prossimo ad un'area classificata come "Aree di accertata concentrazione di materiale archeologico", sulle quali, ai sensi del comma 3 articolo 62 del REU, trova applicazione

quanto previsto all'Art. 12 commi 4 e 5 del medesimo REU. Nello specifico, al comma 5 del citato articolo, le norme di Piano stabiliscono che «negli Ambiti di accertata concentrazione di materiale archeologico, come individuate nella Tav. 1.1, ed anche in un loro circoscritto intorno, individuato opportunamente dal Dirigente del Settore in fase attuativa, per la realizzazione di qualsiasi intervento di trasformazione urbanistica e dello stato dei luoghi, il Soggetto attuatore di concerto con l'Amministrazione provvede a formale consultazione della competente Soprintendenza archeologica».

5.1.5 Il Piano Regolatore Generale del Comune di Lamezia Terme

Il 28 novembre 2005 viene adottata con deliberazione del Consiglio comunale n. 23, ed approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 14 del 28 maggio 2007 la Variante parziale alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale vigente che risale al 1998, avente quale obiettivo primario quello di avviare e favorire il pieno recupero delle aree del Centro Storico e la difesa delle zone consolidate, sia dal punto di vista urbanistico che da quello edilizio e abitativo, ripristinando e inserendo funzioni di carattere culturale, amministrativo e terziario e recuperando le parti più compromesse del tessuto edilizio.

In tale contesto, l'area aeroportuale (Figura 5-5) è stata considerata come una vasta porzione di territorio occupata da servizi d'interesse sovracomunale, su cui sussiste una fascia di rispetto che è stata preservata circondando il sedime aeroportuale con un ampio ambito agricolo di riserva.



Figura 5-5 Stralcio del PRG

Negli ambiti agricoli di riserva, identificati al fine di non pregiudicare le eventuali determinazioni pianificatorie future di espansione delle vicine attrezzature di interesse generale, sono ammissibili le trasformazioni fisiche di cui al comma 2 dell' art. 21 delle NtA, tra le quali la "realizzazione di reti tecnologiche, quali gli acquedotti, le fognature, i sistemi per il trasporto dell'energia e delle telecomunicazioni, e simili, nonché di infrastrutture tecniche e di difesa del suolo, quali strade poderali ed interpoderali, canali, opere di regolazione idraulica, e simili" nonché "la realizzazione di impianti tecnici di modesta entità, quali cabine elettriche, cabine di decompressione per il gas e per gli acquedotti, e simili"

Parte dell'area indicata come ambito agricolo di riserva dal PRG vigente risulta tuttavia mutata nel PSC in un Ambito di Funzioni di eccellenza urbana, specificatamente identificate nelle funzioni logistiche ed espositive (Figura 5-6).

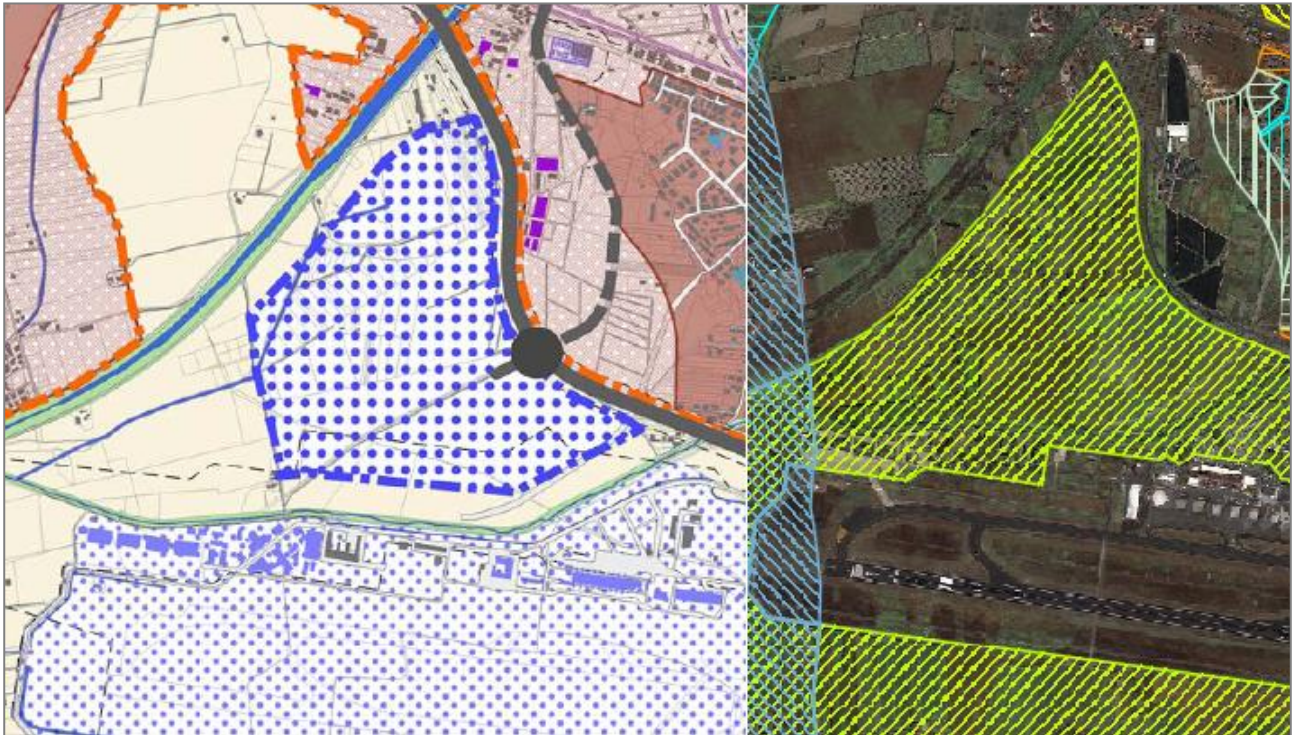


Figura 5-6 Confronto PSC/PRG

Lungo la fascia costiera è presente una zona di Fascia Litoranea: parte del sedime aeroportuale ricade in tale area.

Lungo la fascia litoranea sono presenti anche Zone F1, aree urbane ad organizzazione morfologica specialistica per la fruizione collettiva a prevalenza di naturalità da realizzare mediante nuovo impianto.

All'art. 38 delle NtA vengono definiti gli ambiti di rispetto degli aeroporti aperti al traffico aereo civile: nella direzione della linea di atterraggio non possono essere presenti ostacoli di qualunque altezza a distanza inferiore ai trecento metri dal perimetro aeroportuale; nella stessa direzione, a distanza di trecento metri dal perimetro, non possono essere costituiti ostacoli la cui altezza superi di sei metri il livello medio dell'aeroporto, con possibilità di superamento di tale limite per il valore di un metro ogni cinquanta metri di distanza, fino al raggiungimento di un massimo di quarantacinque metri sul livello medio dell'aeroporto; tra il terzo ed il quindicesimo chilometro di distanza il limite di quarantacinque metri può essere superato di un metro ogni sette, e dopo il quindicesimo chilometro cessa ogni limitazione.

Nelle altre direzioni e fino a trecento metri dal perimetro dell'aeroporto non possono essere costituiti ostacoli che superino di un metro ogni sette metri di distanza dal perimetro l'altezza media dell'aeroporto; dai trecento metri ai tremila dal perimetro non possono essere costituiti ostacoli che superino di quarantacinque metri il livello medio, e dopo il terzo chilometro cessa ogni limitazione.

5.2 Pianificazione Separata – Settore ambiente

5.2.1 Quadro di riferimento

Il complesso degli strumenti pianificatori a valenza ambientale, assunti a riferimento nel presente studio, è così composto (cfr. Tabella 5-1).

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Piano Tutela Qualità dell’Aria	Documento Preliminare Approvato dalla Giunta Regionale con DGR n. 9 del 13 gennaio 2010. Avvio della consultazione preliminare ai fini della procedura VAS
	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico	Approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28 dicembre 2001
	Piano Tutela Acque	Approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 394 del 30 giugno 2009
	Piano Gestione Acque	Adottato con DGR n. 394 del 30 giugno 2009
	Legge Regionale n. 34/09 “Norme in materia di Inquinamento acustico per la tutela dell’ambiente nella Regione Calabria”	Approvata dal Consiglio Regionale e pubblicata sul BUR n. 19 del 16 ottobre 2009

Tabella 5-1 Strumenti pianificatori a valenza ambientale: Quadro di riferimento

5.2.2 Piano Tutela Qualità dell’Aria

Il Documento Preliminare è approvato dalla Giunta Regionale con DGR n. 9 del 13 gennaio 2010 ed è stata avviata la consultazione preliminare ai fini della procedura di VAS.

Per la trattazione del Documento preliminare del **Piano Regionale di Tutela della Qualità dell’Aria** della Calabria si rimanda alla sezione “Atmosfera” dell’Inquadramento Ambientale.

5.2.3 Piano Stralcio Assetto Idrogeologico

Il Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico (PAI) (ai sensi dell’art. 1-bis della L. 365/2000, dell’art.17 Legge 18 maggio 1989 n. 183, dell’art.1 Legge 3 agosto 1998 n. 267), previsto come piano territoriale di settore, è uno strumento unitario finalizzato alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo.

Strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo, è diretto in particolare alla valutazione del rischio di frana ed idrogeologico ai quali la Regione Calabria, per la sua specificità territoriale (730

Km di costa), ha aggiunto quello dell'erosione costiera. Il Piano, come sancito dalla legge n. 365, art. 1bis comma 5 dell' 11 dicembre 2000, ha valore sovraordinatorio sulla strumentazione urbanistica locale, e deve essere coordinato con i piani urbanistici alle varie scale.

L'esecutività delle sue previsioni è affidata alle amministrazioni locali che accogliendo le indicazioni contenute dagli elaborati del PAI di pertinenza di ciascun Comune, procedono alla redazione delle varianti della strumentazione urbanistica a scala comunale.

La compilazione del PAI è affidata ad una apposita Autorità di Bacino Regionale.

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Calabria, è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28 dicembre 2001, "DL 180/98 e successive modificazioni. Piano stralcio per l'assetto idrogeologico"; con Delibera del Consiglio istituzionale n. 27 del 2 agosto 2011 sono state aggiornate le Norme Tecniche di Attuazione e le misure di salvaguardia del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico della Calabria.

Le finalità perseguite da detto Piano sono enunciate all'articolo 1 delle Norme di Attuazione, nei seguenti termini:

- ha valore di piano territoriale di settore, strumento conoscitivo e normativo dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria (comma 1);
- persegue l'obiettivo di garantire adeguati livelli di sicurezza al territorio sotto il profilo geomorfologico, relativamente alla dinamica dei versanti, all'assetto idraulico, alla dinamica dei corsi d'acqua, all'assetto della fascia costiera (comma 2);
- le finalità sono perseguite attraverso (comma 3):
 - l'adeguamento degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale,
 - la definizione dei rischi,
 - la costituzione di vincoli e prescrizioni,
 - l'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti oggetto di interferenza con i rischi,
 - la regolamentazione dei corsi d'acqua,
 - la definizione di interventi che strutturino il rapporto tra zona montana, carico solido trasportato e fragilità della costa,
 - la definizione di programmi di manutenzione,
 - l'approntamento di sistemi di monitoraggio.

Per quanto segnatamente riguarda l'ambito di studio, si evidenzia che il sedime aeroportuale lambisce le due seguenti tipologie di aree individuate dal PAI (cfr. Figura 5-7):

- la zona classificata come "area di attenzione", relativa al torrente Cantagalli;
- l'area definita "zona di attenzione", relativa al canale Manchetta.

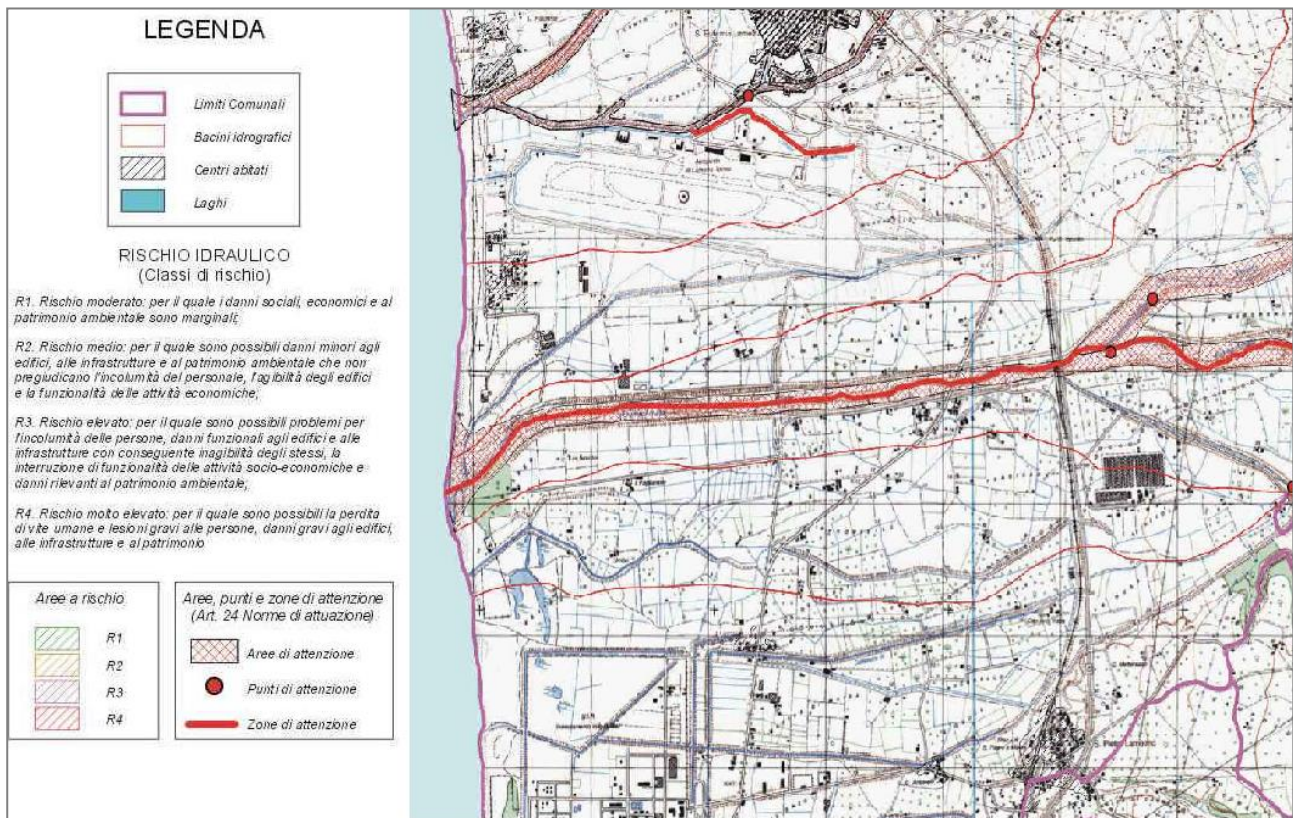


Figura 5-7 Stralcio Tavola Perimetrazione aree a rischio idraulico (fonte: PAI AdBR Calabria)

Le "aree di attenzione" e le "zone di attenzione" sono contemplate tra le tipologie di aree a rischio e/o a pericolo di inondazione identificate all'articolo 11 delle Norme di Piano, il quale a tale riguardo suddivide tra «aree perimetrate mediante modellazione analitica con attribuzione delle classi R4, R3, R2, R1» (punto a) e le «aree storicamente inondate e/o localizzate dai Piani di Protezione Civile e riportate nell'Atlante allegato al Piano; aree all'intorno di tratti e punti critici rilevati (riduzioni di sezioni, ostruzioni, rotture d'argine, ecc) e indicati negli elaborati del PAI come aree di attenzione, linee di attenzione e punti di attenzione» (punto b).

In buona sostanza, il PAI opera una distinzione all'interno della categoria delle aree a rischio e/o a pericolo di inondazione, in funzione della sussistenza o assenza di studi di modellazione analitica. Tale impostazione è ribadita all'articolo 24 delle Norme, concernente la disciplina delle aree d'attenzione per pericolo d'inondazione, laddove si afferma che «l'ABR [...] provvede ad effettuare gli studi e le indagini necessarie alla classificazione dell'effettiva pericolosità e alla perimetrazione delle aree di cui all'art. 11 [e che] i soggetti interessati possono effettuare di loro iniziativa studi volti alla classificazione della pericolosità delle aree d'attenzione di cui all'art. 9 comma b», nonché infine che «l'ABR, a seguito degli studi eseguiti [...] provvede ad aggiornare la perimetrazione di tali aree secondo la procedura di cui all'art. 2 comma 2».

In merito alla disciplina specifica per le aree d'attenzione, il citato articolo 24 stabilisce che «in mancanza di studi di dettaglio come indicato ai commi 1 e 2 del presente articolo, ai fini della tutela preventiva, valgono le stesse prescrizioni vigenti per le aree a rischio R4».

5.2.4 Piano Tutela Acque

Il Piano Tutela Acque (PTA) viene approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 394 del 30 giugno 2009, ai sensi dell'art. 121 del Dlgs. 152/06 e smi.

Il Piano, fondamentale momento conoscitivo finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici e, più in generale, alla protezione dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo, è per sua natura uno strumento dinamico che comporta costante aggiornamento ed implementazione dei dati nonché continuo aggiornamento alla normativa di settore. L'adozione del PTA rappresenta pertanto un primo importante passo per giungere alla sua approvazione definitiva, previa acquisizione dei pareri prescritti dalla legge ed espletamento della procedura VAS, e alla redazione del Piano di Gestione delle Acque a livello del distretto idrografico dell'Appennino Meridionale.

A tal fine il PTA è stato inviato al Ministero dell'Ambiente e all'Autorità di Bacino Regionale e il dipartimento Politiche dell'Ambiente sta intraprendendo tutte le azioni per garantire la partecipazione e la consultazione di tutti gli interessati.

Il PTA si compone di:

- Relazione di sintesi;
- Relazione Generale;
- Allegati alfabetici;
- Allegati cartografici.

Gli obiettivi e le priorità degli interventi dei Piani di Tutela delle Acque sono espressamente richiamati agli articoli n. 44 del D.lgs. 152/99 e n. 111 del medesimo: comprendono aspetti di qualità, di quantità e gestione della risorsa idrica.

Gli obiettivi generali sono:

- prevenire l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
- conseguire il miglioramento dello stato delle acque e proteggere le acque con destinazioni d'uso particolari;
- perseguire il miglioramento dello stato delle risorse idriche, con priorità alle acque potabili;
- mantenere la capacità naturale di autodepurazione;
- mitigare gli effetti di siccità ed inondazioni;
- proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici.

Per quanto attiene gli obiettivi di qualità, bisogna distinguere tra i bacini montani e pedemontani, vallivi e costieri. L'obiettivo prioritario per i corsi d'acqua naturali è quello di aumentare la capacità di diluizione e di autodepurazione diminuendo l'apporto organico naturale; per le acque costiere si punta a limitare il carico con l'adduzione di liquami a elevato livello di depurazione. In particolare:

- per i corpi idrici significativi sia superficiali che sotterranei si deve assicurare il mantenimento dello stato di qualità "buono", mantenerlo o raggiungerlo entro il 2016;

elementi acquiferi dalla qualità "scadente" o "pessima" a dicembre 2008 devono conseguire per la stessa data uno stato "sufficiente";

- per le acque a specifica destinazione gli obiettivi sono specificati in base all'uso cui sono destinate;
- sono richiesti particolari interventi in aree particolarmente vulnerabili a causa dei nutrienti derivanti dalle acque reflue urbane, perché particolarmente ricche di nitrati di origine agricola, per essere particolarmente soggette a fenomeni di desertificazione;
- è prevista una salvaguardia particolare per le aree le cui acque, sotterranee e superficiali, sono destinate al consumo umano secondo le misure previste dal D.lgs. 152/2006 all'art.94.

Oltre a questi sono elencati obiettivi di quantità. In particolare:

- contenimento del prelievo dalle falde e dai corsi d'acqua;
- azzeramento del deficit nelle falde idriche.

L'acquifero di Lamezia Terme si colloca nella vasta pianura solcata dal fiume Amato e da altri corsi d'acqua minori, ed è costituita da depositi alluvionali recenti e attuali che occupano una superficie di oltre 200 km².

La vulnerabilità risulta essere alta nella zona costiera del bacino, costituita da detriti e depositi alluvionali.

5.2.5 Piano Gestione Acque

Ai fini dell'applicazione della Direttiva quadro nel settore delle acque, 2000/60/CE, gli Stati membri individuano tutti i bacini idrografici presenti nel loro territorio e li assegnano a distretti idrografici; provvedono inoltre affinché, per ciascun distretto idrografico siano effettuati l'analisi delle caratteristiche del distretto, l'esame dell'impatto delle attività umane sulle acque e l'analisi economica dell'utilizzo idrico e si compili un registro delle aree alle quali è stata attribuita una protezione speciale. Per ciascun distretto idrografico devono essere predisposti un *piano di gestione e un programma operativo* che tenga conto dei risultati delle analisi e degli studi di cui sopra.

I Distretti Idrografici sono stati individuati in Italia, in ritardo rispetto a quanto previsto dalla Direttiva in questione, con il D. Lgs. 152/06 e la realizzazione del relativo piano di gestione è stata avviata solo con la L. 13/09. In particolare, quest'ultima legge prevede che le Autorità di Bacino di rilievo nazionali, presenti nell'ambito dei singoli distretti, realizzino il Piano di Gestione Acque di concerto con le Regioni, coordinando nel contempo le attività di queste ultime.

I bacini idrografici regionali della Calabria rientrano nel Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, che copre una superficie di circa 68.200 km².

Il Piano regionale di Tutela delle Acque è adottato con DGR n. 394 del 30 giugno 2009.

Il territorio della Regione Calabria si estende su una superficie di 15.080 km² ed è suddiviso in 5 province (Cosenza, Crotonese, Vibo Valentia, Catanzaro, il capoluogo, Reggio Calabria) e 409 comuni, con una popolazione residente pari a 2.007.707 abitanti (ISTAT 01 gennaio 2008).

Relativamente alle competenze in materia di risorsa idrica e difesa del suolo, risultano individuati sul territorio della Regione Calabria:

- ai sensi della L. 183/89, 3 Autorità di Bacino, tra le quali due a carattere interregionale (Autorità di Bacino della Basilicata, Autorità di Bacino del Fiume Lao, quest'ultima non operante) e 1 di interesse regionale (Autorità di Bacino Regionale della Calabria);
- 23 Comunità Montane;
- ai sensi della L. 36/94, 5 Ambiti Territoriali Ottimali: ATO 1 Cosenza, ATO 2 Catanzaro, ATO 3 Crotonese; ATO 4 Vibo Valentia; ATO 5 Reggio Calabria;
- i Consorzi di Bonifica calabresi, a seguito della delibera di Giunta Regionale n. 526 del 28 luglio 08, sono stati soggetti ad una riorganizzazione che è tutt'ora in corso. In sostanza i consorzi passano da 16 a 12, con l'accorpamento e lo smembramento di alcuni, a vantaggio di altri, pur rimanendo invariate le superfici amministrative e, dunque, irrigabili. (Ionio Catanzarese, Tirreno Catanzarese, Bacini Dello Ionio Cosentino, Bacini Meridionali Del Cosentino, Bacini Settentrionali Del Cosentino, Lao e Bacini Tirrenici Del Cosentino, Ionio Crotonese, Basso Ionio Reggino, Alto Ionio Reggino, S. Eufemia d'Aspromonte, Tirreno Reggino, Tirreno Vibonese).

Tra i corpi idrici superficiali interessanti l'area in cui sorge l'aeroporto di Lamezia Terme c'è il fiume Amato che nasce nella Sila Piccola e sfocia nel Mar Tirreno, in corrispondenza del golfo di Sant'Eufemia, dopo un corso di 56 km ed un bacino idrografico sotteso di 412 km²: ad esso è assegnato un criterio di significatività di corpo idrico significativo di 1° ordine, idoneo alla vita dei pesci.

La Piana di S. Eufemia costituisce un'idrostruttura di Tipo C "Sistema silico-clastico", acquifero sabbioso conglomeratico che presenta bassa potenzialità, dovuta a caratteristiche strettamente dipendenti dalla natura geologica e all'assetto strutturale dell'acquifero stesso. Per questo motivo può essere considerato un "acquifero di importanza locale", in quanto approvvigiona acquedotti locali.

Inoltre la Piana costituisce una sistema clastico di piana alluvionale e di bacino fluvio-lacustre in tramontano di Tipo D: la sua circolazione idrica è connessa ai depositi marini, sabbioso ghiaiosi e argillosi, plio-quadernari che la alimentano lungo tutto il margine orientale. Il deflusso idrico avviene preferenzialmente in direzione della costa.

Il sistema delle pressioni antropiche agenti sullo stato qualitativo dei corpi idrici, superficiali e sotterranei, può essere schematizzato secondo due macro tipologie di pressione: puntuale e diffusa.

La prima è senza dubbio da riferirsi ai carichi veicolati nei corpi idrici, direttamente o indirettamente, da sorgenti di pressione ben individuate, quali impianti di depurazione o, più in generale, scarichi localizzati di acque reflue. Di contro, le sorgenti di pressione diffuse sono quelle afferenti all'uso del suolo, in particolare all'uso agricolo ed al carico inquinante veicolato nei corpi idrici dall'effetto di dilavamento del suolo a seguito delle precipitazioni o degli adacquamenti.

In sintesi, le pressioni sullo stato qualitativo della risorsa idrica nel territorio calabrese possono essere così descritte:

- nelle aree di piana a forte vocazione agricola, le pressioni sono rappresentate dal carico inquinante determinatosi a seguito delle attività agricole, sia per le elevate concentrazioni di nutrienti, derivanti dalla concimazione biologica e chimica, sia per l'utilizzo più o meno massivo di pesticidi e fitofarmaci;
- nelle aree a forte antropizzazione, ad esempio le grandi aree urbane o le grosse aree industriali, le pressioni sono rappresentate in prevalenza da pressioni di tipo puntuale conseguenti lo scarico di reflui, sia civili che industriali o misti, spesso con caratteristiche qualitative non rispondenti agli standard normativi per la scarsa efficienza degli impianti di trattamento.

Nella Regione Calabria i maggiori carichi inquinanti afferenti ai corpi idrici superficiali e sotterranei possono ritenersi attribuibili prevalentemente: agli scarichi domestici solo in parte trattati in impianti di depurazione, alla fertilizzazione dei suoli operata in agricoltura, ai residui dell'attività zootecnica ed alle acque di prima pioggia dilavanti le aree urbanizzate il cui carico inquinante spesso è piuttosto rilevante.

Inoltre, sono importanti, sebbene circoscritte ad aree di limitata estensione, le pressioni legate ad aree industriali anche importanti, come Gioia Tauro e Lamezia Terme, oltre ai numerosi esercizi di attività molitoria (frantoi oleari, sansifici) e della lavorazione degli agrumi, che scaricano spesso direttamente in alveo acque fortemente inquinanti senza alcun trattamento depurativo, anche se limitate a determinati periodi dell'anno.

5.2.6 Legge Regionale 34/09

La Legge Regionale n. 34 del 19 ottobre 2009 "Norme in materia inquinamento acustico per la tutela dell'ambiente della Regione Calabria" è approvata dal Consiglio Regionale e pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione n. 19 del 16 ottobre 2009 (supplemento straordinario n. 4 del 26 ottobre 2009).

Con tale Legge la Regione dispone norme finalizzate alla prevenzione, tutela, pianificazione e risanamento dell'ambiente esterno e abitativo, nonché al miglioramento della qualità della vita delle persone ed alla salvaguardia del benessere pubblico, da modificazioni conseguenti all'**inquinamento acustico** derivante da attività antropiche, in attuazione dell'articolo 4 della

legge 26 ottobre 1995, n. 447¹¹, dei relativi decreti attuativi e di quanto disposto dal D.Lgs n. 194 del 19 agosto 2005.

La Legge definisce funzioni attività di Regione, Province e Comuni e in merito all'inquinamento acustico; in particolare l'**art. 5** stabilisce per i Comuni la predisposizione di una classificazione acustica entro 12 mesi dalla data di pubblicazione della presente Legge sul BUR.

I Comuni inoltre adottano o adeguano i propri regolamenti in materia definendo norme relative al controllo, al contenimento e all'abbattimento delle emissioni acustiche prodotto dal traffico veicolare e da attività che impiegano sorgenti sonore.

La Classificazione acustica che verrà predisposta dai comuni è eseguita ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera a) della legge 26 ottobre 1995, n. 447, ai fini dell'applicazione dei valori limite di emissione, di immissione e dei valori di attenzione di cui all'articolo 2, comma 1, lettere e), f) e g), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, ed al fine di conseguire i valori di qualità di cui all'articolo 2, comma 1, lettera h), della medesima legge, provvedendo a suddividere il territorio in zone acustiche omogenee così come individuate dalla tabella A allegata al D.P.C.M. 14/11/1997.

L'art.7 comma 6 stabilisce che in termini di classificazione *"Non possono essere classificate in classe I² le aree che si trovino all'interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie e delle zone di rispetto dell'intorno aeroportuale"*

L'art. 23 in riferimento al Traffico aereo afferma che *"La Giunta regionale, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, formula direttive e linee guida relativamente ai sistemi di monitoraggio, ai sistemi di acquisizione di dati ed agli interventi per la minimizzazione dell'impatto acustico nelle aree di rispetto aeroportuali anche ai fini del loro coordinamento ed integrazione a livello regionale"*

5.3 Pianificazione Separata - Settore trasporti

5.3.1 Quadro di riferimento

Il quadro pianificatorio assunto a riferimento per quanto attiene alla pianificazione separata del settore trasporti è così articolato (cfr. Tabella 5-2).

Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con DPR 14 marzo 2001
Regionale	Piano Regionale Trasporti	Approvato con DCR n. 191 del 3 marzo 1997.

¹¹ Legge quadro sull'inquinamento acustico

¹² aree particolarmente protette

		Aggiornamento e adeguamento del Piano Regionale dei trasporti, che aggiorna il Piano del 1997; l'aggiornamento è stato adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione 483 del 30 giugno 2003 ma non è mai stato approvato dal Consiglio Regionale
	Linee guida del nuovo Piano Regionale trasporti	Approvate con deliberazione della Giunta Regionale n. 286 del 5 agosto 2013

Tabella 5-2 Strumenti pianificatori settore trasporti: Quadro di riferimento

5.3.2 Piano Generale dei Trasporti e Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e Logistica (PGT) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo *"al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano"*.

Il primo PGT è stato approvato con DPCM del 10 aprile 1986, e aggiornato con DPR del 29 agosto 1991. Il PGT attualmente in vigore è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con DPR 14 marzo 2001.

La progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono invece normati dalla L. n. 443 del 21 dicembre 2001 e dal conseguente D.Lgs. di attuazione n. 190 del 20 agosto 2002.

Il PGT parte dal presupposto che le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese ed in un fattore di inibizione di processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali in quelle più arretrate.

La politica dei trasporti non può tuttavia esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo. L'analisi contenuta nel documento di programmazione evidenzia, al riguardo, come un confronto tra le diverse aree del Paese riveli come Nord, Centro e Sud non abbiano tra loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Il PGT sostiene dunque la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.

Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie, di seguito sinteticamente riassunte:

- Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati.
- Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità.
- Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza.
- Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione di infrastrutture, di elevarne significativamente l'efficienza.
- Attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. Inoltre, è necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale. Le strategie in questo caso possono consistere nell'aumento dell'accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell'Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete, il sostegno alla

domanda per incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale divario tra il Nord ed il Sud del Paese.

- Integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa. La modernizzazione del settore richiede di raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea, per mettere il nostro sistema in grado di integrarsi direttamente con le altre reti transnazionali europee.
- Creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment, che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni, e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio.
- Crescita di professionalità: la complessità del sistema dei trasporti e le grandi trasformazioni in atto, si pensi alla riforma del trasporto pubblico locale, esigono una sempre maggiore disponibilità di professionalità adeguate ed un'opera di aggiornamento continuo a tutti i livelli. Appare quindi urgente l'approntamento di stabili strumenti di formazione, aggiornamento e riqualificazione professionale.

Più specificamente, in relazione ai problemi del Mezzogiorno, al fine di contribuire a ridurre gli squilibri territoriali, si punta su interventi non di tipo assistenziale, ma miranti a ridurre la perifericità del Mezzogiorno e consentire un aumento della competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di trasporto. Ciò a partire dall'individuazione delle aree carenti di dotazione infrastrutturale, in riferimento alle reali funzionalità dell'offerta e della domanda, migliorando nel contempo il valore del servizio offerto dalle infrastrutture esistenti in termini di frequenza, qualità e costi.

Partendo da questi presupposti, vengono individuati innanzitutto gli interventi infrastrutturali prioritari per ridurre le maggiori criticità del sistema dei trasporti di interesse nazionale nelle aree più arretrate, con interventi concepiti come strumenti volti ad innescare o sostenere processi di sviluppo, nell'ambito di una prospettiva di maggiore valorizzazione del territorio. In questa logica, un'azione decisiva per la valorizzazione del Mezzogiorno quale piattaforma logistica riguarda la formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali e intermodali e la loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie, oltre che lo sviluppo della nautica da diporto. Si determineranno poi le condizioni per aumentare il valore dei servizi offerti dalle infrastrutture esistenti, anche attraverso opportune politiche di regolazione e liberalizzazione dei mercati.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità è stato in primo luogo definito un ***Sistema Nazionale***

Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale.

Lo SNIT attuale evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati nei documenti di Piano e dai successivi approfondimenti. Lo SNIT va quindi inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello dell'integrazione modale individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.

Pertanto le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

Le strategie descritte possono essere attuate con interventi che richiedono tempi e costi di realizzazione diversi tra loro. Ciò ha richiesto una selezione degli interventi, che si è ispirata ad alcuni criteri generali:

- concentrare le risorse economiche, tecniche ed organizzative sugli interventi di maggiore "redditività socio-economica" complessiva;
- selezionare le priorità sulla base delle previsioni della domanda, dei servizi di trasporto e dei flussi di traffico, nonché degli impatti su sicurezza, ambiente e territorio;
- valutare prioritariamente gli interventi di minore impegno finanziario ma che possono avere notevoli impatti per completare le reti, potenziare le prestazioni a parità di infrastruttura ed aumentare le interconnessioni fra nodi e archi;
- valutare la possibilità di cofinanziare gli investimenti anche attraverso il ricorso a opportune politiche tariffarie.

In relazione al trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, e nello specifico relativamente al settore aereo, va tenuto conto del fatto che il trasporto aereo passeggeri è cresciuto del 35% nel

periodo 1994-1997 e presenta ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle relazioni nazionali che su quelle internazionali. Tuttavia l'andamento del traffico internazionale fra l'Italia e le diverse aree mondiali presenta una perdita di incidenza sul lungo raggio, cioè sulla parte di traffico economicamente più vantaggiosa e con migliori prospettive, servita sempre più da vettori europei attraverso i propri hub. Ciò è dovuto all'insufficiente efficienza complessiva del sistema e delle compagnie nazionali ed è quindi necessario portare rapidamente a regime la capacità programmata dei due hub di Fiumicino e Malpensa.

Recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli hub, ma apre interessanti prospettive.

Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative.

In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo open sky sottoscritto con gli Stati Uniti e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione.

Per quanto concerne i servizi aeroportuali dovrà essere accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione dell'handling ed attuata la riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali.

Per quanto riguarda, infine, il sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

Il Piano individua una serie di interventi prioritari per il potenziamento, l'ammodernamento e l'integrazione del sistema trasporti nazionale; per le infrastrutture aeroportuali gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari.

Più in dettaglio, oltre alla crescita programmata dei due grandi hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, si prevede la crescita dei restanti aeroporti nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

5.3.3 Piano regionale dei Trasporti

Con l'approvazione del Piano regionale dei trasporti (PRT), ai sensi della legge regionale 14 aprile 1986 n.15 "Disciplina dei servizi pubblici di trasporto collettivo d'interesse regionale", con DCR n°191 del 3 marzo 1997, la Regione assolve in primo luogo ad uno degli adempimenti più

importanti previsti sin dalla Legge quadro nazionale sui trasporti locali, la n.151/1981, sviluppata e integrata da successive leggi (n. 160/1989 - n.385/1990 - n. 181/1991 e n. 662/96) riguardanti sia le prerogative regionali in materia di pianificazione integrata del sistema dei trasporti, sia il ruolo del piano regionale nei confronti della programmazione nazionale, da un lato, e subregionale dall'altro.

Aggiornamento e adeguamento del Piano Regionale dei trasporti, che aggiorna il Piano del 1997; l'aggiornamento è stato adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 483 del 30 giugno 2003 ma non è mai stato approvato dal Consiglio Regionale.

In questo ambito, essenziale importanza assume la presenza di un piano dei trasporti, formalmente approvato, non solo ai fini del necessario coordinamento e monitoraggio dei programmi di spesa nazionali e comunitari già attivati nel settore, (razionalizzazione del traghettamento sullo Stretto, Porto Gioia T. ed altri) ma soprattutto ai fini della possibilità di attivare, anche per la Calabria, nuovi importanti accordi di programma previsti già in settori strategici delle comunicazioni nazionali, quali ad esempio quello relativo agli investimenti per intermodalità FS e Regione (art. 4, legge finanziaria n.549/1995) e quello relativo alla grande viabilità tra ANAS e Regione, ed altri ancora.

In secondo luogo, con il PRT la Regione si dota di un quadro di riferimento certo per le politiche di riforma del trasporto pubblico collettivo, in cui particolare importanza assumono:

- le politiche di decentramento delle funzioni amministrative e dei relativi strumenti di governo verso le Province (L. n. 142/1990);
- le politiche di razionalizzazione del sistema delle concessioni dei servizi svolti dalle imprese (D.L.vo n.77/1989 - L. n. 160/1989 - L.549/1995 - L. 662/96);
- la stipula dei contratti di servizio con i soggetti gestori del trasporto pubblico, nazionali e locali (FS, F.C., Aziende);
- le politiche localizzative delle strutture e degli impianti per l'integrazione modale (parcheggio, centri merci, ecc.) nei confronti dei Comuni titolari di funzioni urbanistiche e di gestione amministrativa di interventi e di servizi. (L. 151/1981-L. 122/1989-L. 151/1977-L.1042/1939).

Nel PRT le strategie e le proposte d'intervento vengono opportunamente articolate secondo settori modali (strade, ferrovie, porti, aeroporti ecc.) e per infrastrutture per l'intermodalità, senza rinunciare a definire, già a partire da questa fase iniziale del procedimento di pianificazione, una configurazione complessiva del sistema dei trasporti, volta a raggiungere la sua progressiva integrazione su scala regionale. Opera quest'ultima affatto secondaria, se si tiene presente, tra l'altro, il quadro generale degli orientamenti espressi anche dalle Regioni in tema di revisione dell'assetto istituzionale del Paese e delle nuove attribuzioni delle funzioni di governo tra Stato, Regioni e Enti Locali, anche in materia di trasporti e comunicazioni.

Nell'ambito della configurazione regionale del sistema, strategie e interventi previsti per singolo settore e per gli impianti intermodali, vengono scanditi, all'interno del Piano, secondo una sequenza temporale che da un lato tiene conto del cadenzamento dei programmi di spesa nazionali e comunitari (1997 - 2000), e dall'altro guarda alla funzionalità complessiva della rete e alla utilizzazione ottimale degli investimenti, sia di quelli già disponibili, sia di quelli da programmare, assumendo come obiettivo, e vincolo al tempo stesso, la salvaguardia e valorizzazione, anche per questa via, dell'ambiente naturale e delle risorse turistico - culturali della regione.

La configurazione di sistema regionale, così come proposta dal PRT, assume come vincoli le politiche d'intervento in quelle sedi già definite, (rete transeuropea, corridoi plurimodali, ecc.) avanzando però indicazioni integrative per il territorio calabrese e sviluppa le politiche di intervento per il livello regionale in conformità con il modello d'assetto territoriale contenuto nella proposta di piano di coordinamento regionale.

L'approvazione del Piano avviene successivamente all'apertura al traffico delle merci del porto di Gioia Tauro, le cui potenzialità d'uso attinenti allo sviluppo delle relazioni commerciali nel bacino mediterraneo tra l'Italia, il resto d'Europa e gli altri continenti sono strettamente legate alle politiche d'integrazione modale (interporto, raccordi) e all'adeguamento ai livelli di servizio europei delle reti stradali e ferrovie in particolare del Mezzogiorno.

Il piano contiene infine le previsioni di spesa relative alle proposte d'intervento; previsioni che, per interventi da programmare, non disponendo di elaborati progettuali esecutivi, non possono che essere orientative del fabbisogno finanziario necessario alla loro realizzazione.

Il Piano Regionale dei Trasporti concorre, unitamente ad altri strumenti di programmazione economica e territoriale, al raggiungimento di un insieme di obiettivi generali dello sviluppo e al tempo stesso, persegue un insieme di obiettivi interni di natura settoriale.

Il piano individua una serie di obiettivi di carattere generale ed altri di tipo settoriale.

Gli obiettivi generali sono i seguenti:

- il superamento dell'attuale posizione di "perifericità" della regione rispetto al resto del Paese e dell'Europa mediante lo sviluppo delle connessioni, tramite la Calabria, tra il bacino mediterraneo, i corridoi plurimodali e i traffici internazionali;
- la crescita delle attività produttive, a partire dal recupero e dalla valorizzazione delle sue risorse, quelle umane e tecnologiche (politiche per l'occupazione) e quelle antropiche (città, ambiente, patrimonio storico - culturale);
- il sostegno alla politica degli investimenti pubblici e alla mobilitazione di investitori privati per l'ammodernamento delle reti e dei servizi;
- la qualificazione delle condizioni di vita della popolazione, con l'adeguamento degli standard di cittadinanza al resto del Paese e con il pieno rispetto del quadro ambientale della regione;

- il concorso all'azione di riforma del sistema istituzionale, alla riorganizzazione dei poteri secondo i principi delle sussidiarietà e del federalismo solidale e al necessario processo di ammodernamento della pubblica amministrazione regionale e locale.

Gli obiettivi settoriali del piano possono essere ricondotti alle seguenti formulazioni.

- Rispondere alla domanda di trasporto, ovvero all'insieme delle domande di trasporto quali oggi si riconoscono, con un insieme di politiche d'intervento per ciascun settore, che puntano in primo luogo all'adeguamento degli standard di efficienza della rete e dei servizi attuali, ma che siano piegabili (e per questo fondamentalmente non rigide, ma flessibili) all'evoluzione della domanda di trasporto quale si produrrà in relazione all'evoluzione del sistema socio-economico e territoriale.
- Utilizzazione degli investimenti, utili al perseguimento degli obiettivi, ponendo la massima attenzione all'uso e al riuso degli investimenti-operati nel passato e/o già programmati; in altri termini si punta all'uso efficiente dell'insieme degli investimenti, sia di quelli già programmati, sia di quelli che saranno possibili negli anni futuri.
- Occorre puntare all'incremento del livello di servizio e delle capacità del trasporto pubblico collettivo, perseguendo fra l'altro uno spedito processo di ottimizzazione delle gestioni, nel quadro delle recenti normative nazionali e direttive comunitarie.
- Vanno preliminarmente affrontati e risolti i problemi generati dall'inserimento di nuove infrastrutture nel territorio e nell'ambiente naturale.

Il Piano Regionale dei Trasporti, in relazione alle strategie di intervento indicate in precedenza, individua la viabilità di grande comunicazione (rete di primo livello), destinata prevalentemente ad assicurare l'inserimento della Calabria nel sistema viario nazionale, e tramite questo, in quello di livello europeo.

5.3.4 Linee guida del nuovo Piano Regionale Trasporti

Il governo della Regione Calabria ritiene la riorganizzazione del sistema di trasporto una delle aree strategiche sulle quali intervenire nella prospettiva dello sviluppo regionale. Essa infatti costituisce uno dei 9 punti essenziali del *Programma di Governo 2010-2015 del Presidente della Giunta Regionale* (approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del 19/05/2010, n. 4).

Fra le azioni previste nel programma in tale area strategica, subito dopo l'istituzione di un ente di governo regionale della mobilità, vi è proprio l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, la cui ultima versione, come visto in precedenza, risale ad oltre 15 anni fa (approvata con Deliberazione del Consiglio Regionale del 3.3.1997, n. 191).

Le nuove Linee Guida Del Piano Regionale dei Trasporti vengono approvate con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 286 del 5 agosto 2013, e conformemente alle Linee Guida è in corso di redazione il Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti.

Il processo di pianificazione di cui si vuole dotare la Regione Calabria e di cui le Linee Guida costituiscono la fase di avvio, è strutturato come un modello a cascata di piani progressivamente approfonditi sia rispetto alla dimensione territoriale e sia rispetto a quella temporale, il cui obiettivo prioritario è il perseguimento di un sistema di trasporto sostenibile come condizione e strategia per il supporto alle attività e all'accessibilità ai luoghi, e soprattutto come strumento efficace per sostenere lo sviluppo regionale.

Il Piano dovrà quindi porre al centro la domanda di mobilità delle persone e delle merci, recepire, e quindi contenere, gli indirizzi politici formulati dagli organi di governo regionale, nel rispetto degli scenari a livello europeo, euromediterraneo e nazionale nonché costituire riferimento per la pianificazione e la programmazione degli Enti locali che devono approfondire ed attuare i contenuti e le disposizioni del PRT con specifici piani di ambito locale, caratterizzati da orizzonte temporale strategico e tattico-operativo, coerenti negli obiettivi, nelle strategie e nel rispetto dei vincoli.

Il territorio della Regione presenta caratteristiche tali da aver, negli anni, reso frastagliato il sistema insediativo e produttivo, con conseguenti carenze e difficoltà nei collegamenti e nello sviluppo di una rete di interconnessione che possa assecondare e favorire uno sviluppo economico e sociale.

In Calabria, la mobilità delle persone e delle merci avviene principalmente su strada, con evidenti esternalità negative in tutta la Regione, dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, e con gravi ripercussioni soprattutto nelle aree urbane, in cui la congestione da traffico veicolare incide fortemente sulla qualità della vita e dell'ambiente.

In relazione al trasporto delle merci si segnala in Calabria una mancanza di pianificazione strategica di settore e per la logistica: i nodi funzionali al trasporto intermodale delle merci sono rappresentati dal porto di Gioia Tauro (trasporto mare-strada e mare-rotaia), dal porto di Villa San Giovanni (trasporto mare-strada e mare-rotaia), dai porti di Crotona, Corigliano, Vibo Valentia, Reggio Calabria (trasporto mare-strada) e dall'aeroporto di Lamezia Terme (trasporto aria-strada), ma la mancanza di una chiara pianificazione relega il trasporto di merci in gran parte all'autotrasporto, e impedisce una piena fruibilità dei nodi che, come ad esempio nel caso dell'aeroporto internazionale, potrebbero operare come veri e propri centri logistico-intermodali.

La Regione Calabria intende attivare azioni strategiche finalizzate al perseguimento dell'obiettivo generale della mobilità sostenibile. Le strategie individuate sono di tipo gestionale, infrastrutturale materiale, infrastrutturale immateriale, istituzionale.

Per la modalità di trasporto aereo, la strategia non può prescindere dal miglioramento della qualità dei nodi esistenti, e cioè degli aeroporti, e della quantità dei collegamenti aerei.

In particolare, per quanto riguarda la qualità degli aeroporti, è necessario superare le criticità relative alla capacità delle aerostazioni, ove esistenti, e nella zona air-side rimuovere ogni vincolo di natura tecnica che possa limitare o scoraggiare i vettori aerei ed impedire l'uso di aeromobili idonei alla domanda da servire.

Il miglioramento della qualità non può, inoltre, prescindere dal potenziamento delle connessioni intermodali.

In considerazione del fatto che i servizi aeroportuali e di collegamento aereo sono prevalentemente nell'ambito del libero mercato, solo dopo il consolidamento delle attuali realtà (in maniera compatibile con le regole imposte a tutela della concorrenza) potrà essere valutata la possibilità di realizzare ulteriori nodi aeroportuali.

Gli attuali aeroporti, e i relativi collegamenti aerei e intermodali, per quanto possibile dovranno essere orientati secondo una loro differente funzione: in quest'ottica lo scalo di Lamezia Terme, quale aeroporto regionale, ben collegato nel contesto della Calabria, e con voli verso tutte le principali destinazioni italiane e internazionali dovrà assumere sempre più il ruolo di nodo centrale per la mobilità di persone e merci a scala nazionale ed internazionale.

5.3.4.1 Trasporto Aereo

La Calabria è dotata di 3 aeroporti civili aperti al traffico nazionale e internazionale: l'aeroporto di Lamezia Terme, l'aeroporto dello Stretto a Reggio Calabria e l'aeroporto S. Anna a Crotone. Il bacino di utenza di riferimento è rappresentato principalmente dall'intero territorio regionale calabrese e dalla Provincia di Messina ma, per alcuni specifici collegamenti, in special modo presso l'aeroporto di Lamezia Terme, il bacino di utenza si estende alle Province di Salerno, Potenza, Matera, Catania ed alla Regione Puglia. I tre aeroporti si differenziano rispetto ai servizi offerti, alla classe di appartenenza ed alle caratteristiche strutturali.

Oltre al livello di infrastrutturazione, le criticità del sistema aeroportuale calabrese riguardano principalmente l'offerta di voli che, pur presentando tassi di crescita negli ultimi anni, risulta modesta nel panorama del trasporto aereo nazionale e internazionale.

Pur disponendo di 3 aeroporti e di una posizione privilegiata nel bacino del Mediterraneo, la Calabria offre connessioni dirette sulle relazioni nazionali e internazionali con frequenza limitata, spesso ridotta ad alcuni giorni a settimana e con carattere stagionale. Inoltre la mancanza di integrazione modale riduce ulteriormente le potenzialità dei nodi aeroportuali calabresi.

Le potenzialità di crescita dei tre scali calabresi sono significative anche se, in una logica di bacino, la relativa vicinanza può apparire un elemento di ostacolo. Tali potenzialità non sono pienamente espresse a causa della mancanza di una strategia regionale di valorizzazione delle specializzazioni degli aeroporti e di cooperazione e integrazione tra gli stessi scali.

Tra gli interventi in corso di realizzazione ed interventi finanziati si segnala, per quanto riguarda l'aeroporto di Lamezia Terme:

- sono in corso di realizzazione i lavori prolungamento della pista di volo da 2.400 m a 3.000 m (fondi CIPE);
- il POR Calabria FESR 2007-2013 prevede la realizzazione del primo lotto della nuova aerostazione passeggeri; il progetto preliminare della nuova aerostazione passeggeri è stato approvato dall'ENAC nell'aprile 2012;

- il PON Reti e Mobilità 2007-2013 prevede 5 interventi sulle infrastrutture di volo: bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28, completamento impianti pista di volo testata 28, ampliamento piazzale aeromobili, center line e AVL, adeguamento strip di sicurezza della pista di volo.

5.3.5 Settore trasporto Aereo

Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	ENAC - Piano Nazionale Aeroporti	Ultimato nel Febbraio 2012
	ENAC - Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale	Settembre 2010

5.3.5.1 Piano Nazionale Aeroporti

Completato nel febbraio 2012 Il Piano Nazionale costituisce atto programmatico su base tecnica ed economica in relazione agli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese rispetto alle altre infrastrutture per l'accessibilità ed intermodalità programmate a scala nazionale e regionale.

Il Piano assume valenza di strumento a sostegno delle politiche di sviluppo della rete aeroportuale su orizzonte di medio - lungo termine (anno 2025), delineando le strategie per la pianificazione infrastrutturale, onde aumentare la competitività del nostro Paese e definisce, in coerenza ed attuazione dell'art. 698 del Codice della Navigazione, "gli aeroporti e i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale, quali nodi essenziali delle competenze esclusive dello Stato".

Il Piano è perciò un atto strategico/politico unitario per la cui attuazione occorre attivare un percorso procedurale per il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali interessati alla definizione della rete aeroportuale, all'adeguamento delle infrastrutture ed alla loro integrazione con le altre modalità di trasporto, nell'armatura dei collegamenti nazionali ed europei.

Il traffico passeggeri in Italia è passato da 91 milioni del 2000 a circa 149 milioni del 2011, registrando un tasso annuo medio di crescita pari al 4,6%.

La crescita è stata pressoché costante fino al 2008, fatta salva la flessione nel 2001 dovuta agli attentati terroristici in Usa, con un tasso di incremento del 4,8% annuo, e poi ridotta nel periodo 2008 (-1,75%) e 2009 (- 2,30%).

Nonostante la recessione economica il traffico è tornato a crescere nel 2010 con tasso sostenuto, registrando una crescita del 7% rispetto all'anno precedente. La crescita è continuata registrando alla fine del 2011 un aumento del 6,5% rispetto al 2010.

Sebbene il trasporto cargo in Italia rappresenti una piccolissima parte del totale delle merci trasportate in termini di volumi (circa il 2%), riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al

valore economico, pari a circa il 40% (fonte ISTAT) del valore totale delle merci trasportate. Rispetto ai principali paesi europei concorrenti, su circa 12 milioni di tonnellate movimentate, la quota relativa generata dai nostri aeroporti è di circa il 7%, quella tedesca il 37% e quella francese il 15%.

Il traffico cargo in Italia, dopo la forte diminuzione del 2009, dovuta anche all'abbandono da parte di Alitalia di questa tipologia di attività, ha ripreso quota nel corso del 2010, con una crescita del 18%, e nel 2011 12,3%, assestandosi a 940.000 mila tonnellate, pari a quanto registrato nel 2006. In Italia il traffico cargo continua ad essere concentrato per la gran parte in due sole aree geografiche (Lombardia 64% e Lazio 20%) dove viene smistato circa l' 84% del totale delle merci via aerea.

Le previsioni di crescita prevedono che nel periodo 2010-2030 il traffico cargo italiano aumenti dalle 900 mila tonnellate del 2010 a 1.600 mila tonnellate nel 2030, con un raddoppio del traffico attuale, ma in ogni caso ben al disotto dei valori attuali e previsti dei principali Paesi Europei.

Sulla base della rilevazione compiuta sul sistema aeroportuale italiano e ipotizzando che non intervengano eventi di mercato significativamente diversi da quanto previsto, il complesso degli scali esistenti e di nuova realizzazione, così come identificati nella rete nazionale, appare in grado di rispondere alla crescita del traffico prospettata entro il 2030.

E' tuttavia condizione per il soddisfacimento della domanda di traffico attesa fino al 2030, che, per quanto riguarda il potenziamento delle infrastrutture ed il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità degli aeroporti principali vengano portati a termine progetti di sviluppo già avviati e previsti, nonché effettuati nuovi investimenti per realizzare ulteriori interventi di potenziamento, orientandoli prioritariamente verso gli aeroporti con maggiore valenza strategica.



Figura 5-8 Rete aeroportuale nazionale (fonte ENAC)

L'aeroporto di Lamezia Terme viene classificato come un "Aeroporto Principale", ossia tale che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolge il ruolo di Gate Intercontinentale di ingresso al Paese.

Inoltre rientra anche nella classificazione di "Aeroporto Cargo", e più in dettaglio è considerato come aeroporto cargo già operativo da sviluppare.

A tale scalo è assegnato dunque un ruolo strategico per il trasporto aereo dell'intera Calabria, in assenza di scali concorrenti all'interno del suo bacino di traffico. Per rafforzare tale ruolo e rispondere efficacemente alla domanda di traffico, nonché per ampliare il suo bacino è necessario che siano rafforzate le connessioni con il territorio, in primo luogo quelle ferroviarie. Altresì sono necessari gli adeguamenti delle infrastrutture aeroportuali programmati, con particolare riferimento

all'aerostazione passeggeri; lo scalo di Lamezia presenta delle buone potenzialità per assumere anche il ruolo di aeroporto cargo regionale.

Gli interventi prioritari previsti dal Piano per lo scalo sono:

Infrastrutture Aeroportuali				
Asse di Intervento	Data Inizio	Data Fine	Competenza	Fonte finanziamento
Adeguamento strip, bretella di collegamento e impianti pista	2011	2015	SACAL	Stato (PON)
Nuovo terminal	2011	2025	SACAL	SACAL
Ampliamento piazzale fase 2	2013	2014	SACAL	Stato (PON)
Parcheggio multipiano	2018	2030	SACAL	SACAL

Intermodalità				
Asse di Intervento	Data Inizio	Data Fine	Competenza	Fonte finanziamento
Collegamento dell'aeroporto alla linea ferroviaria	Da programmare	---	---	---
Collegamento pedonale alla rete trasporto locale	2021	2025	SACAL	SACAL

5.3.5.2 Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale

Lo Studio affidato da ENAC all'ATI One Works-KPMG-Nomisma ha come obiettivo principale quello di definire, a partire dall'analisi approfondita delle condizioni di fatto degli aeroporti e più in generale del sistema aeroportuale italiano, uno scenario evolutivo di sviluppo del traffico aereo italiano, in grado di rappresentare le esigenze future, oltre che quelle attuali, attraverso un quadro previsionale sia a livello generale, con riferimento all'intera rete nazionale, che di ordine particolare in relazione al singolo aeroporto.

Gli aeroporti sono stati analizzati per aree geografiche di riferimento, che rappresentano i territori di influenza degli scali, con caratteristiche omogenee e con relazioni territoriali consolidate; lo scalo lametino ricade di conseguenza nell'area Sud: questa comprende le regioni Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e come sotto-bacini le isole, Sicilia e Sardegna.

L'area Sud continentale include gli scali campani di Napoli Capodichino e Salerno-Pontecagnano, gli scali pugliesi di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto e gli scali calabresi di Lamezia Terme Crotona e Reggio Calabria.

Copre il 19% del territorio italiano e vi si concentra il 21% della popolazione e l'8,3% del traffico aereo. Il PIL procapite annuo è pari a 16.700 €/ab., il più basso del Paese. Nell'area risiede il 6,4%

degli stranieri residenti in Italia, circa 1,5 per 100 abitanti. Il rapporto popolazione/traffico risulta pari a 0,9 pax/ab., il dato più basso a livello nazionale.

Nell'area è presente il 19,5% delle imprese attive italiane, con una densità imprenditoriale pari a 8,4 imprese per 100 abitanti e con 10,9 passeggeri per impresa attiva.

Gli arrivi turistici nell'area rappresentano il 9,6% degli arrivi a livello nazionale; di questi, quelli stranieri incidono solo per il 6,1% sugli arrivi stranieri del Paese.

Il tasso di disoccupazione (11,1%) supera in modo rilevante il tasso medio nazionale, fermo al 6,1%. Il Sud è caratterizzato da una scarsa propensione all'esportazione (9,6% contro il 24,8% della media italiana) e un basso tasso di apertura del mercato (20,1% contro il 49,8% nazionale). I consumi finali interni dell'area incidono per il 16,0% sul totale Italia e i depositi bancari per il 13,6%.

Lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano, inteso come realizzazione delle opportunità di crescita che il settore evidenzia, dipenderà da fattori generati dall'interazione fra società di gestione aeroportuale, governo delle reti degli altri modi di trasporto, istituzioni, territorio e soggetti terzi: questi fattori saranno gli elementi "trainanti" dello sviluppo futuro.

Potranno rispondere efficacemente allo sviluppo del traffico atteso quegli aeroporti che dimostrano di possedere le potenzialità di sviluppo necessarie a garantire capacità delle infrastrutture, adeguato grado di accessibilità e accettabili livelli di servizio, in un quadro di compatibilità ambientale.

Le potenzialità di sviluppo di ciascun aeroporto sono state desunte dalla lettura incrociata tra stato attuale delle infrastrutture e domanda di traffico, da cui sono emerse le esigenze con cui si dovrà misurare la capacità del sistema aeroportuale e quindi dall'interazione fra quelle variabili che sono oggettivamente alla base dello sviluppo di un'infrastruttura aeroportuale.

E' stato pertanto individuato un set di fattori di sviluppo (d'ora in poi anche solo "i fattori"), che sottendono i requisiti che devono o dovranno essere soddisfatti dalle singole infrastrutture aeroportuali, affinché possano essere considerati scali prioritari del sistema aeroportuale italiano, su cui concentrare gli investimenti.

L'analisi effettuata ha consentito di individuare come fattori per lo sviluppo:

1. Volumi e caratteristiche di traffico dello scalo;
2. Servizio strategico;
3. Tipologia di traffico;
4. Pianificazione degli sviluppi;
5. Capacità delle infrastrutture;
6. Livelli di accessibilità;
7. Grado di multimodalità;
8. Compatibilità ambientale;
9. Ruolo di riserva di capacità.

Per ogni infrastruttura aeroportuale devono essere soddisfatti sostanzialmente i requisiti sottesi dai fattori sopra definiti al fine di poter considerare "strategico" il relativo scalo nel sistema aeroportuale italiano.

INDICATORE	PARAMETRO	STANDARD MINIMO DA ASSICURARE PER TIPOLOGIA DI SCALO			
		Primario	Strategico	Intercontinentale	
1	Capacità AIRSIDE	Capacità delle piste (mov./h)	12	30	60
		Presenza di almeno 2 piste indipendenti	no	no	si
		Presenza taxiway parallela completa	no	si	si
		Capacità piazzale aeromobile (stand/mov. ora di picco)	1,1 stand/ mov	1,2 stand/ mov	1,3 stand/ mov
		Regolarità operativa/Coefficiente di utilizzazione pista	95%	≥ 95%	≥ 98%
		Percentuale di passeggeri serviti attraverso i finger	30%	50%	≥ 70%
2	Capacità LANDSIDE	Dotazione terminal - livelli di servizio (rif IATA - 2004)	≥C	C-B	B-A
		Dotazione parcheggi (posti auto/Milione di pax)	≥ 500 p.a	≥ 600 p.a	≥ 700 p.a
3	Livelli di accessibilità	Percentuale di popolazione servita nei 60 minuti sul totale del bacino	50 - 60%	60 - 70%	oltre 70%
4	Grado di multi modalit�	Modi di trasporto collettivo diverso da quello aereo	gomma	gomma-ferro	gomma-ferro/AV
5	Sostenibilit� ambientale	Ripartizione modale di accessibilit� su ferro (%)	-	30%	40%

Figura 5-9 Caratteristiche necessarie all'individuazione di un aeroporto strategico (fonte ENAC)

E' stata redatta una lista degli scali, articolata in tre tipologie, che non deve essere intesa come una classificazione, ma come indice per determinare quali siano gli scali che debbano essere oggetto in via prioritaria di interventi di sviluppo in quanto scali strategici del sistema aeroportuale italiano:

- **AEROPORTI STRATEGICI:** Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacit  delle infrastrutture e possibilit  del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilit , attuale e potenziale. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacit  e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso. Gli scali strategici comprendono gli aeroporti che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilit  e di integrazione con le altre reti della mobilit , svolgono il ruolo di "Gate Intercontinentale" di ingresso al Paese.
- **AEROPORTI PRIMARI:** Sono gli aeroporti che, a prescindere dal volume di traffico attuale, non risultano attualmente possedere i requisiti di scali strategici a causa di limitazioni fra le quali: vincoli ambientali, accessibilit  inadeguata, ostacoli allo sviluppo delle infrastrutture, etc... Tali scali contribuiscono tuttavia a soddisfare la domanda di traffico dei loro bacini, in rapporto di sussidiariet  con gli scali strategici.
- **AEROPORTI COMPLEMENTARI:** Sono gli scali che per la ridotta estensione dei bacini di traffico risultano rispondere ad una domanda di traffico di scala locale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali, e che pertanto svolgono un servizio complementare nella rete. L'insieme comprende anche gli scali che svolgono un servizio essenziale in quanto assicurano i collegamenti con aree periferiche o con le isole, che hanno come altra alternativa di trasporto solo quello marittimo. Tra gli aeroporti

complementari ve ne sono alcuni che per il mantenimento del ruolo sono condizionati alla realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati al traffico atteso. Gli aeroporti complementari non presentano i requisiti rispondenti ai fattori di sviluppo ma possono svolgere nel medio-lungo periodo il ruolo di riserve di capacità di quote aggiuntive di traffico di uno o più scali strategici dell'area di riferimento.

L'aeroporto di Lamezia Terme fa parte del sistema di Aeroporti Strategici: ha raggiunto nel 2008 il milione e mezzo di passeggeri annui, registrando tassi di crescita dal 2000 al 2008 pari al 8,5 % annuo. Il traffico è per l'80% di natura nazionale, operato con voli di linea (64%) e low cost (36%).

La crescita ed il "trend" positivo, sono legati sicuramente alla debolezza degli scali vicini e a fattori di logistica generale nell'area realmente difficili (le alternative per accedere in Calabria, autostrada e ferrovia, date le distanze da percorrere, non sono particolarmente agevoli né convenienti).

Per le caratteristiche suddette Lamezia Terme si è consolidato come il principale scalo calabrese ed uno degli scali di maggior sviluppo del meridione, sia per le rotte nazionali, che per quelle internazionali, operate soprattutto con voli charter.

Lo scalo gode di un ottimo sistema di accessibilità essendo situato in prossimità dell'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria da cui si accede direttamente in aeroporto attraverso uno svincolo dedicato e di un importante nodo ferroviario a pochi chilometri di distanza, nel quale transitano treni che attraversano e collegano le due sponde della Calabria dal Tirreno allo Ionio ed i treni che effettuano il servizio sulla linea ferroviaria Reggio Calabria-Napoli.

Attualmente lo scalo ha un bacino di traffico che comprende le provincie di Cosenza, Catanzaro e Vibo Valenzia. Per le destinazioni offerte il bacino si dilata anche alle zone sud della Campania e a parte della Lucania, oltre che alle zone settentrionali della provincia di Reggio Calabria.

In rapporto all'ampiezza del bacino però non corrisponde una adeguata connessione tra le reti del trasporto locale e un'integrazione efficiente tra le diverse modalità, condizioni che scoraggiano l'utenza meno prossima allo scalo.

Allo stesso modo, per quanto riguarda il cargo, non è stata ancora colta la grande potenzialità in termini di traffico offerta da una possibile relazione intermodale con il porto container di Gioia Tauro, il maggiore del Mediterraneo per questo tipo di movimentazioni.

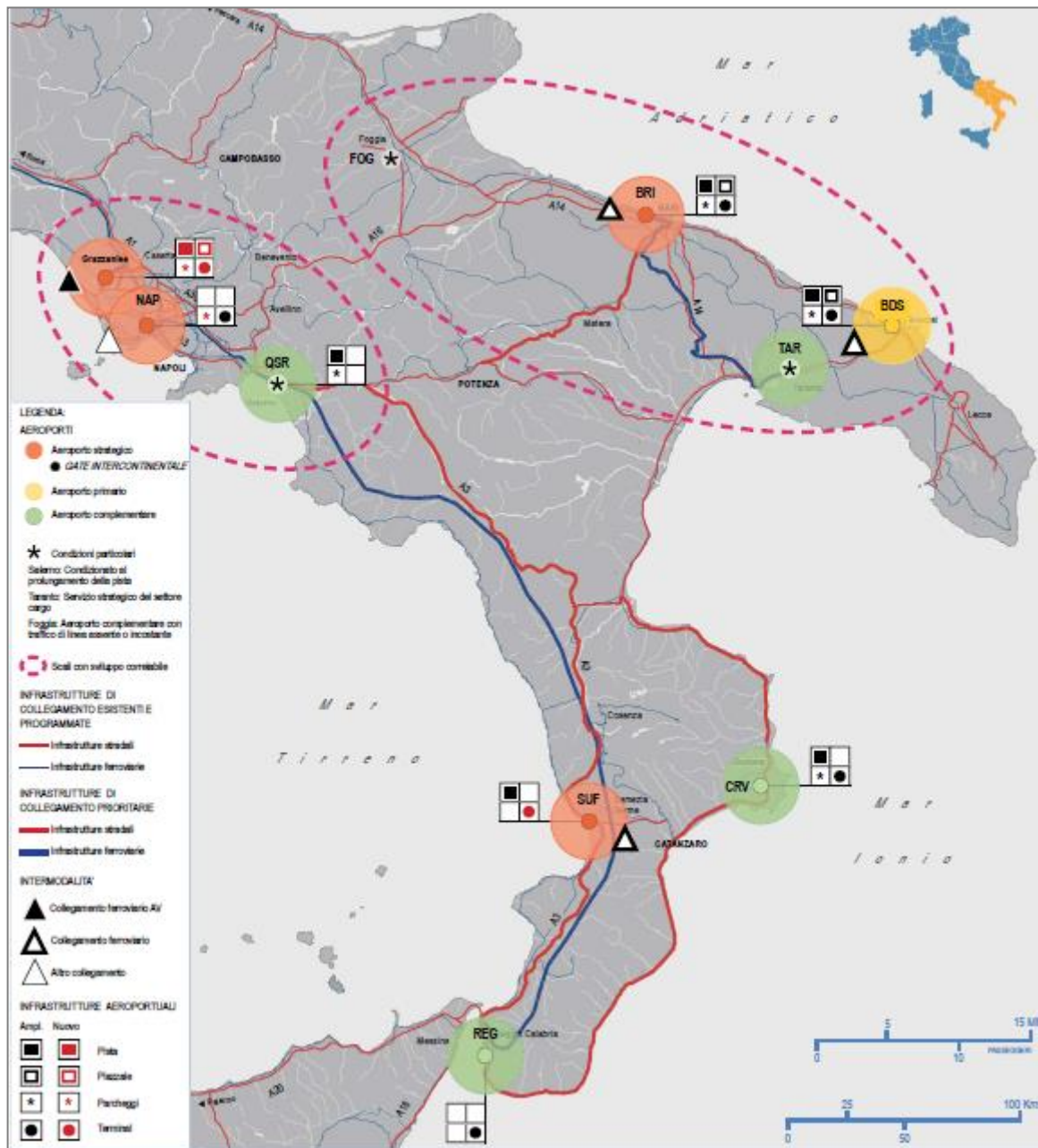


Figura 5-10 Interventi previsti sugli aeroporti strategici del Sud (fonte ENAC)

Per fronteggiare l'incremento di passeggeri registrato sullo scalo e per migliorare l'accoglienza ed i servizi offerti, negli ultimi anni sono stati sviluppati vari interventi di sviluppo delle infrastrutture, tra cui la ristrutturazione del fronte dell'aerostazione e della zona imbarchi, l'ampliamento del piazzale aeromobili e la riqualifica della pista di volo.

Sono in corso i lavori di prolungamento della pista dagli attuali 2.416m a 3.000m che consentirà tratte non-stop per destinazioni intercontinentali. In fase di stallo invece il progetto per la costruzione di una nuova aerostazione per 3,5 milioni di passeggeri, in sostituzione dell'attuale infrastruttura, insufficiente e tecnicamente inadeguata rispetto al cresciuto volume di traffico dello scalo.

Ogni scalo considerato strategico dovrà essere in grado di sostenere in termini economici, patrimoniali e finanziari il proprio piano di sviluppo.

5.4 Pianificazione Separata – Settore Attività estrattiva

La Legge Regionale n. 40 del 5 novembre 2009 "Attività estrattiva nel territorio della Regione Calabria" è stata approvata dal Consiglio Regionale e pubblicata sul BUR n. 20 del 31 ottobre 2009 (supplemento straordinario n. 1 del 10 novembre 2009).

Con tale Legge la Regione stabilisce che i materiali di miniera e di cava presenti nel territorio (in superficie o in sotterraneo) in quanto risorse naturali non rinnovabili, sono di pubblico interesse. La Legge ne disciplina e la ricerca, la coltivazione e l'uso, in particolare con riguardo all'uso sostenibile del territorio e alla tutela dell'ambiente.

La Legge si applica:

- Alle attività di ricerca delle sostanze minerali di miniera e di cava, intesa quale insieme di indagini, studi, prospezioni e lavori necessari per l'individuazione del giacimento e delle sue caratteristiche fisiche, geologiche e merceologiche;
- Alle attività di coltivazione delle sostanze minerali, da utilizzare tal quali o a seguito di processi di arricchimento e trasformazione in prodotti finiti;
- Alle attività di estrazione di inerti negli alvei fluviali, nei terrazzi alluvionali e nelle aree di espansione e di pertinenza dei corsi d'acqua.

Con deliberazione n. 593 del 28 dicembre 2012, pubblicata sul BUR n. 3 del 1 febbraio 2013, la Giunta regionale approva il *piano progetto* "PRAE – Piano Regionale Attività Estrattive", i cui obiettivi sono la progettazione e la gestione del Piano Regionale Delle Attività Estrattive (PRAE). La Giunta individua come soggetto attuatore e gestore del Piano la Fincalabra S.p.A., società di house providing della Regione Calabria.

Il PRAE, come definito dalla Legge Regionale n. 40 del 5 novembre 2009, è un "atto di programmazione e di sistemica organizzazione dell'attività estrattiva in tutte le sue fasi di ricerca, esplorazione coltivazione, arricchimento e prima trasformazione delle risorse minerali...".

Il Piano assume efficacia giuridica di piano di settore e valore sovraordinatorio sulla pianificazione urbanistica locale (comma 3 art. 6 L.R. n. 40/09) rappresentando un atto di pianificazione assoggettato alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

L'obiettivo del progetto è quello di redigere il PRAE in conformità con quanto è disposto dalla L.R. 40/09, assicurando l'adeguatezza dello strumento.

L'attuazione del PRAE si articola in quattro fasi:

1. Costituzione del Gruppo di lavoro;
2. Stesura del PRAE;
3. Adozione del PRAE;
4. Gestione del PRAE.

Attualmente la società Finacalabra sta costituendo il Gruppo di Lavoro.

Successivamente verranno avviate le procedure di stesura del Piano, fase con durata di otto mesi, e si concluderanno con la stesura definitiva del Rapporto Ambientale e quindi del PRAE.

Una volta redatto il Piano sarà presentato alle Autorità e ai Servizi Pubblici competenti per le validazioni finali dei contenuti: tale attività della durata di circa tre mesi, sarà effettuata nell'ultimo semestre del 2013.

6 LA PROGRAMMAZIONE UNITARIA

Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	PON 2007-2013	Adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione n. 6318 del 7 Dicembre 2007
Regionale	Accordo di Programma Quadro - Sistema delle infrastrutture di trasporto.	Stipulato il 3 agosto 2006
	POR 2007-2013	Adottato con delibera della Giunta Regionale della Calabria n. 398 del 7 luglio 2007. Approvato con delibera del Consiglio Regionale della Calabria n. 170 del 9 agosto 2007.

6.1 Programma Operativo Nazionale 2007-2013 Reti e mobilità

Il PON, adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione n. 6318 del 7 Dicembre 2007, con riferimento alle Regioni in Obiettivo Convergenza, persegue l'obiettivo di dotare le imprese di infrastrutture e servizi per la logistica e il trasporto delle merci, promuovendo, al tempo stesso, lo sviluppo economico e la competitività dei territori coinvolti e di tutta l'Italia. La dotazione economica è di 2.749 milioni di euro cofinanziati dallo Stato italiano e dall'Unione Europea per interventi su ferrovie, porti, interporti, aeroporti, strade, sistemi di trasporto intelligenti e per il sostegno alle imprese della logistica.

In riferimento al settore aeroportuale il Programma evidenzia un tasso di crescita (riferito all'anno 2005) in forte crescita a livello nazionale evidenziando un movimento di circa 111,5 milioni di passeggeri, segnando un incremento di circa il 5,5% rispetto al precedente anno. Consistenti erano stati anche gli incrementi negli anni precedenti: +6,9% nel 2004 e +10,4% nel 2003 rispetto al 2002.

I tassi di crescita non sono stati omogenei nei diversi aeroporti italiani: in particolare grandi performance sono state realizzate da alcuni scali del Sud, fra questi l'aeroporto internazionale di Lamezia Terme, il cui traffico è cresciuto più della media nazionale.

Nell'ottica di conseguimento dell'Obiettivo specifico di "contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di

logistica integrata, sicura, interconnessa ed omogenea” è stato elaborato un elenco di progetti ammessi a finanziamento che concorrono direttamente al conseguimento di tale obiettivo.

In relazione allo scalo lametino questi progetti sono:

- Ampliamento piazzali aeromobili – Fase II,
- Center Line – Apparecchiature AVL,
- Completamento impianti pista di volo Testata 28,
- Adeguamento Strip della pista di volo,
- Bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28.

Si tratta di interventi che nell’insieme rappresentano un fondamentale contributo all’incremento dei livelli di competitività dello scalo su scala nazionale ed internazionale, si per quanto riguarda la movimentazione passeggeri che la movimentazione merci.

6.2 Accordo di Programma Quadro - Sistema delle infrastrutture di trasporto.

Il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Calabria, l’Anas S.p.A., l’ENAC, l’ENAV S.p.A. e la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. stipulano il 3 agosto 2006 l’Accordo di Programma Quadro “Sistema delle Infrastrutture di Trasporto” e successivi atti integrativi.

L’accordo contribuisce alla definizione di un quadro unitario dei principali interventi in atto nel settore trasporti della Regione Calabria facilitando una lettura comune delle strategie e delle linee di intervento perseguite nei diversi comparti del sistema delle infrastrutture di trasporto, garantendo, al tempo stesso, un efficace monitoraggio degli interventi.

La necessità della Regione di aprirsi alle relazioni esterne, a rendere più accessibile il proprio territorio ed essere connessa in tempi e con costi competitivi alle grandi città ed ai mercati nazionali ed internazionali ed al tempo stesso la necessità di favorire processi di coesione territoriale regionale impone una strategia regionale che vada a garantire un sistema infrastrutturale e di servizi per la mobilità delle persone e delle merci integrato e funzionale.

Queste priorità regionali sono di fatto nazionali, se non europee, per la posizione occupata dalla regione nel Mediterraneo e nel Mezzogiorno e verranno affrontate, in massima parte, nel PON e nelle politiche ordinarie nazionale.

Vengono elencati tutti gli interventi nel settore trasporti finanziati con le risorse programmate con l’Accordo, ed in particolare per il settore trasporti:

Codice	Titolo intervento	Localizzazione
ENAC/CZ/03	Lamezia Terme: Riqualifica della pista di volo	Lamezia Terme (CZ)
ENAC/CZ/05A	Lamezia Terme: Riconfigurazione del piazzale di sosta	Lamezia Terme (CZ)
ENAC/CZ/05B	Adeguamento impianti	Lamezia Terme (CZ)

Codice	Titolo intervento	Localizzazione
ENAC/CZ/09	Lamezia Terme: impianti smistamento e controllo di sicurezza 100% bagagli da stiva	Lamezia Terme (CZ)
ENAC/CZ/10	Ampliamento aerostazione passeggeri	Lamezia Terme (CZ)

I progetti saranno finanziati principalmente da fondi europei (PON/POR – FESR 2007-2013).

6.3 Programma Operativo Regionale 2007-2013 Reti e mobilità

Il POR-FESR 2007-2013 è stato adottato dalla Commissione della Comunità Europea con Decisione C (2007) 4265 del 11 Settembre 2007.

Il Programma Operativo FESR della Regione Calabria per l'attuazione della Politica Regionale di Coesione 2007-2013 è adottato con deliberazione della Giunta Regionale n. 398 del 7 luglio 2007 e approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 170 del 9 agosto 2007.

Il Programma è volto a promuovere uno sviluppo equilibrato, armonioso e sostenibile della Comunità, indirizzando le risorse dei fondi strutturali verso le tre priorità previste dagli orientamenti strategici comunitari (OSC):

1. Rendere l'Europa e le sue Regioni più attraenti per gli investimenti e l'occupazione (completare il mercato unico, assicurare mercati aperti e competitivi, sviluppare le infrastrutture europee);
2. Promuovere la conoscenza e l'innovazione a favore della crescita (innalzare la spesa in ricerca e sviluppo fino al 3% del PIL; incrementare le iniziative tecnologiche mediante partenariati pubblico-privati; rafforzare la base industriale europea mediante la collaborazione fra pubblico e privato; promuovere iniziative a risparmio energetico);
3. Creare nuovi e migliori posti di lavoro attirando un maggior numero di persone verso il mercato del lavoro o l'attività imprenditoriale, migliorando l'adattabilità dei lavoratori e delle imprese e aumentando gli investimenti nel capitale umano.

Con riferimento agli indirizzi delle tre priorità comunitarie, il POR è costituito da nove assi:

1. Ricerca Scientifica, Innovazione Tecnologica e Società dell'Informazione;
2. Energia;
3. Ambiente;
4. Qualità della Vita e Inclusione Sociale;
5. Risorse Naturali, Culturali e Turismo Sostenibile;
6. Reti e Collegamenti per la Mobilità;
7. Sistemi Produttivi;
8. Città, Aree Urbane e Sistemi Territoriali;
9. Assistenza tecnica e Cooperazione Interregionale.

La dotazione finanziaria complessiva è pari a circa 3 miliardi di euro.

Tra i nove assi prioritari in cui è stata sviluppata la strategia quello che risulta pertinente con l'opera in progetto è rappresentato dall'Asse 6 "Reti e Collegamenti per la Mobilità" che, come definito dal Programma, pone come obiettivo quello di « *Sviluppare l'accessibilità esterna e interna della Calabria, potenziare il Sistema Regionale dell'intermodalità e della logistica, promuovere la mobilità regionale e urbana sostenibile e migliorare l'accessibilità alle Aree interne e periferiche* ».

Per il sistema di trasporto aereo, occorre perseguire una politica coordinata in modo da valorizzare appieno le potenzialità degli aeroporti calabresi esistenti. Accanto ad uno sviluppo ulteriore delle rotte di collegamento fra Calabria e altre regioni italiane, che comunque deve misurarsi con la domanda espressa dal mercato, sono da sostenere ed attivare, sulla base delle politiche di piano nazionali e di una concertazione con le compagnie di volo, adeguate strategie per:

- l'apertura di relazioni internazionali regolari verso scali hub del Mediterraneo;
- la valorizzazione di nodo cargo internazionale per l'aeroporto di Lamezia Terme;
- la promozione di alcuni qualificati servizi elicotteristici (finalità di soccorso medico, protezione civile, turismo).

Il raggiungimento dell'Obiettivo Operativo trova attuazione attraverso il potenziamento delle principali strutture portuali ed aeroportuali e il loro efficiente collegamento alle reti primarie.

Per i quattro nodi strategici di interscambio di Reggio Calabria, Lamezia Terme, Sibari-Corigliano e Crotone occorre procedere all'adeguamento delle infrastrutture e dei servizi, alla connessione diretta fra le reti, al potenziamento delle funzioni di valenza interregionale e internazionale.

Gli interventi prioritari sul sistema aeroportuale regionale riguardano: i) il miglioramento dell'accessibilità dei nodi aeroportuali regionali, attraverso l'interconnessione con i nodi ferroviari e portuali e le reti stradali principali; ii) la riqualificazione e il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi "land side" (piste, aree parcheggio per gli aeromobili, etc.) e "air side" (sistemi di controllo e assistenza alle fasi di decollo e atterraggio, etc.) per il traffico passeggeri degli aeroporti di Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotone.

Al momento della presentazione del POR Calabria FESR 2007–2013 sono stati individuati i seguenti Grandi Progetti relativamente all'aeroporto di Lamezia Terme:

- Nuova Aerostazione;
- Collegamento ferroviario a servizio dell'Aeroporto.

Il Grande Progetto "Nuova Aerostazione" prevede la realizzazione della nuova aerostazione e delle infrastrutture strettamente collegate dell'aeroporto di Lamezia Terme con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità ai passeggeri e merci.

La realizzazione della nuova aerostazione si inserisce in un contesto di riorganizzazione e settorializzazione della Rete Aeroportuale Regionale, della quale lo scalo di Lamezia Terme rappresenta il nodo principale.

Il progetto contribuirà all'obiettivo inseguito dal POR di realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di trasporto e logistica, integrata, sicura interconnessa ed omogenea.

Il Grande Progetto va poi ad integrarsi con il Grande Progetto del POR Calabria FESR 2007-2013 "Collegamento Ferroviario a Servizio dell'Aeroporto di Lamezia Terme".

7 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

7.1 Quadro di riferimento

Il quadro complessivo relativo al sistema dei vincoli ed alla disciplina di tutela ambientale, assunto come riferimento nel presente capitolo è così articolato:

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e smi;
- Beni paesaggistici
 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e smi;
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi;
- Aree naturali protette
 - Aree protette ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991;
 - SIC e ZPS individuati dal D.P.R. n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003;
 - Important Bird Areas (IBA);
 - Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971.
- Vincolo idrogeologico ai sensi

7.2 Beni culturali

Per l'identificazione di beni culturali e del patrimonio monumentale all'interno dell'area di intervento e loro localizzazione, sono state consultate le seguenti fonti:

- il Sistema online denominato Carta del Rischio (<http://www.cartadelrischio.it/>);
- la Tavola 1.1 "Carta dei vincoli" del PSC di Lamezia Terme.

In Figura 7-1 si riporta stralcio della Carta del Rischio rappresentante l'area aeroportuale, mentre per la Carta dei Vincoli del PSC si rimanda alla consultazione del relativo elaborato cartografico QPRM.T03 allegato alla presente Relazione.

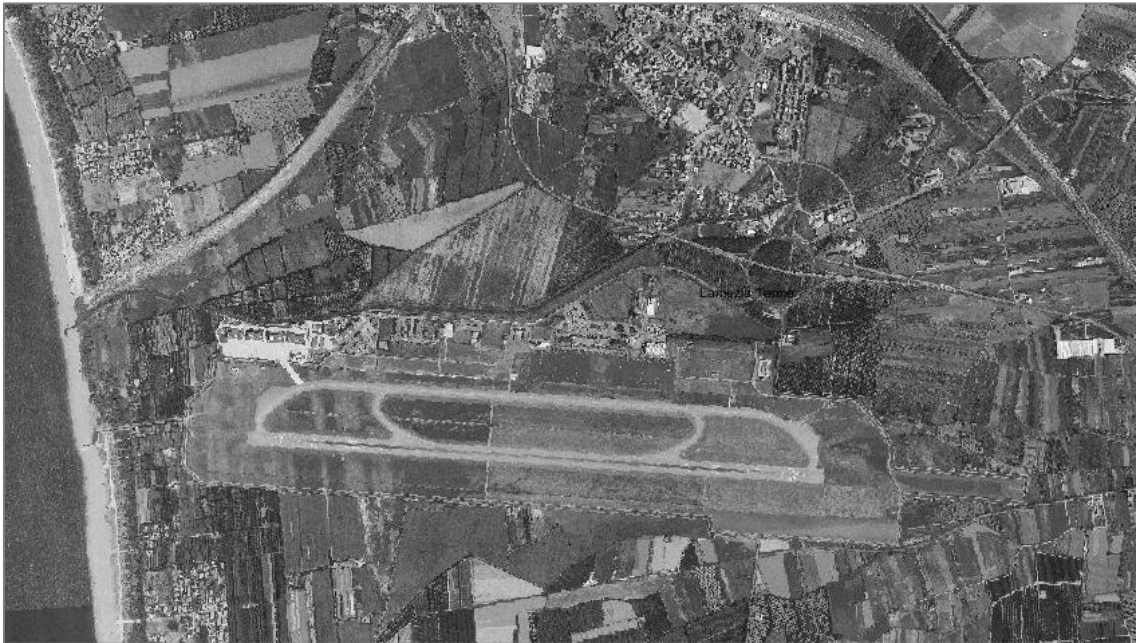


Figura 7-1 Stralcio della Carta del Rischio inerente l'area di intervento (fonte "Carta del Rischio")

La Carta del Rischio, che contiene tutti i decreti di vincolo su beni immobili emessi dal 1909 al 2003 (ex leges 364/1909, 1089/1939, 490/1999), è un sistema informativo realizzato dall'Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro (ISCR) al fine di fornire agli Istituti e agli Enti statali e locali preposti alla tutela, salvaguardia e conservazione del patrimonio culturale, uno strumento di supporto per l'attività scientifica ed amministrativa.

E' costituito da un Sistema Informativo Territoriale e da numerose banche dati alfanumeriche a questo associate, e permette di esplorare, navigare e rielaborare informazioni sul territorio e sui beni, inclusi i potenziali fattori di rischio.

Dalla consultazione della Carta del Rischio e della Carta dei Vincoli del PSC, non si riscontra la presenza di beni culturali, monumentali e di aree archeologiche vincolate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e smi all'interno dell'area di intervento.

Risulta invece parzialmente compresa un'area di accertata concentrazione di materiale archeologico come definita dalla pianificazione comunale nell'area aeroportuale, per la quale si rimanda al paragrafo 5.1.4 per ulteriori specifiche in merito al PSC di Lamezia Terme.

A prescindere dal dettato normativo disposto dal PSC, in tale sede è possibile affermare che, l'area di accertata concentrazione di materiale archeologico, seppur compresa all'interno dell'area di intervento, non è direttamente interessata dalle opere progettuali.

Si precisa inoltre che, su indicazione della competente Soprintendenza, in tale aree sono stati eseguiti saggi e indagini da parte di archeologi incaricati da SACAL che non hanno rinvenuto traccia di testimonianze archeologiche.

7.3 Beni paesaggistici

Per la localizzazione del bene paesaggistico ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.lgs 42/2004 e smi rispetto all'intervento progettuale, si fa riferimento al sistema web-gis della Direzione generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee denominato **Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico (SITAP)**, finalizzato alla gestione, consultazione e condivisione delle informazioni relative alle aree vincolate ai sensi della vigente normativa in materia di tutela paesaggistica.

Il SITAP (<http://sitap.beniculturali.it/>) contiene attualmente al suo interno le perimetrazioni e le informazioni identificativo-descrittive dei vincoli paesaggistici originariamente emanati ai sensi della legge n. 77/1922 e della legge n. 1497/1939 o derivanti dalla legge n. 431/1985 e normativamente riconducibili alle successive disposizioni del Testo unico in materia di beni culturali e ambientali (D.Lgs. n. 490/99) prima e del D.Lgs. n. 42/2004 e smi (Codice dei beni culturali e del paesaggio) poi.

I beni paesaggistici identificati sono ulteriormente riportati nell'elaborato cartografico QPRM:T04, allegato alla presente Relazione.

7.3.1 Beni paesaggistici ex art.136 D.lgs 42/2004

Per quanto attiene i beni e le aree di notevole interesse pubblico, l'area di intervento è sottoposta al seguente vincolo paesaggistico (cfr. Tabella 7-1), rappresentando in Figura 7-2, come riportato dal sistema SITAP.

<i>Codice vincolo</i>	<i>Oggetto vincolo</i>	<i>Data decreto</i>	<i>Estremi pubblicazione</i>
180006	Area costiera tirrenica sita nel comune di Lamezia Terme (Ex Santa Eufemia Lamezia) comprendente la località Fiore	07/07/1967	G.U. n. 185 del 25/07/1967

Tabella 7-1 Quadro complessivo dei vincoli paesaggistici

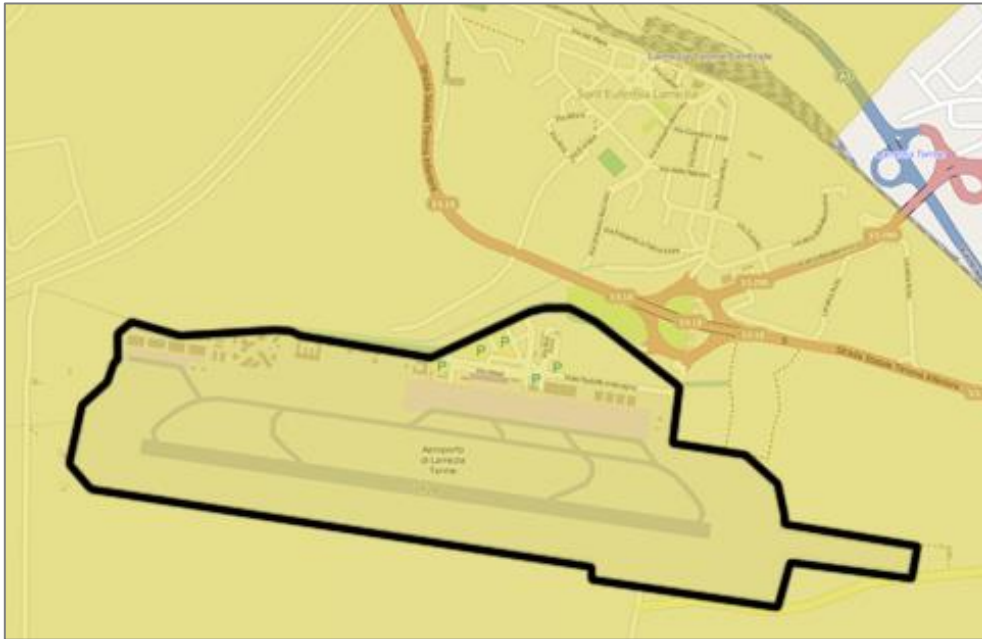


Figura 7-2 Vincoli ex articolo 136 Codice dei beni culturali e del paesaggio
(fonte <http://sitap.beniculturali.it>)

Rispetto al quadro appena descritto, l'intera area di intervento è ricompresa nel territorio sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004 e smi e denominato "Area costiera tirrenica sita nel comune di Lamezia Terme (Ex Santa Eufemia Lamezia) comprendente la località Fiore".

7.3.2 Beni paesaggistici ex art.142 D.lgs 42/2004

I beni paesaggistici ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/2004 e smi compresi all'interno dell'area di intervento sono rappresentati in Figura 7-3, come riportato dal sistema SITAP.

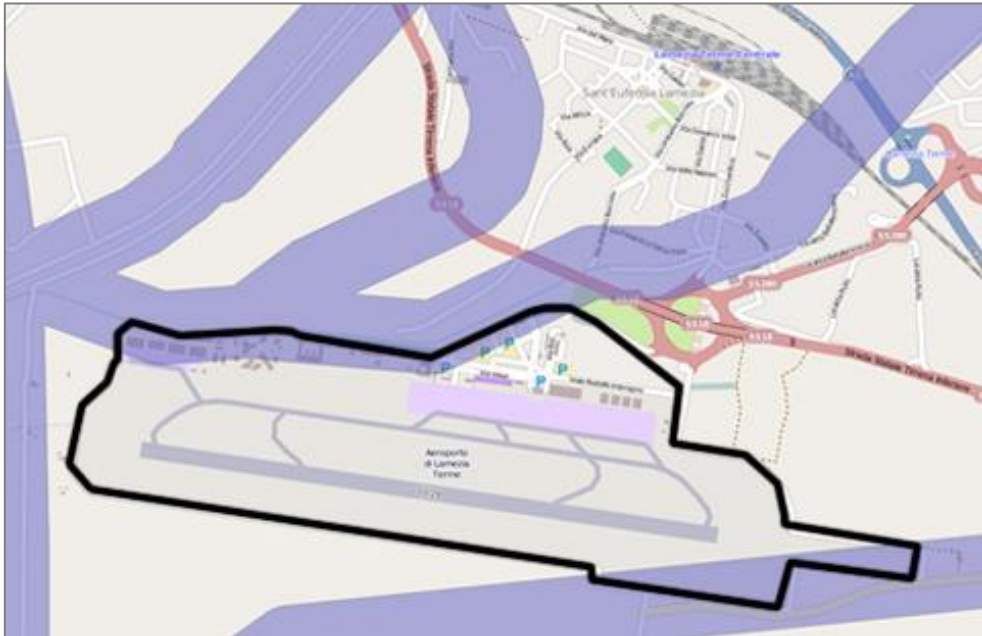


Figura 7-3 Vincoli ex articolo 142 Codice dei beni culturali e del paesaggio
(fonte <http://sitap.beniculturali.it>)

Come si evince in Figura 7-3 l'area di intervento interessa la seguente area di tutela individuata per legge:

- fiumi, torrenti, corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. c.

Tali aree di tutela comprese all'interno dell'area di intervento, sono interessate dagli interventi di riassetto della nuova viabilità interna e dai parcheggi multipiano previsti.

7.4 Aree naturali protette

L'analisi delle aree naturali protette è stata effettuata mediante la consultazione del **Geoportale nazionale** disponibile in rete (<http://www.pcn.minambiente.it/GN/>).

In Figura 7-4 sono riportate le aree naturali protette presenti sul territorio circostante l'area di interesse.

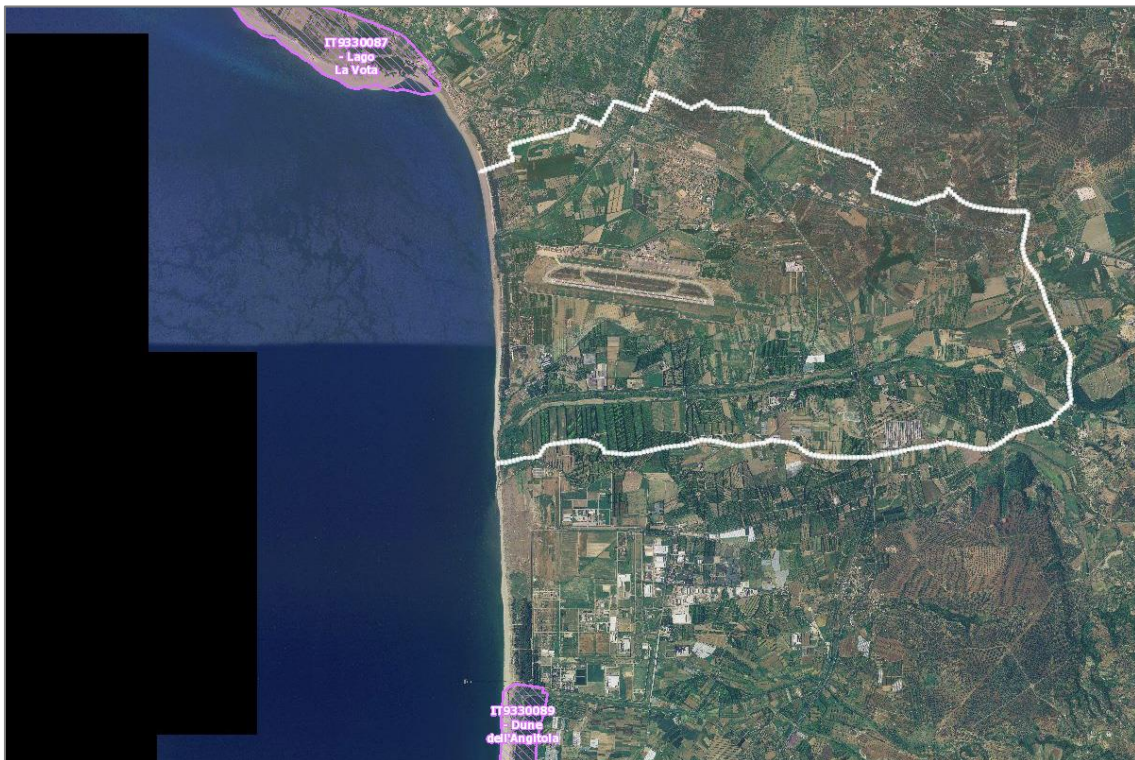


Figura 7-4 Aree naturali protette (fonte: Geoportale nazionale)

Come rappresentato in figura, sono presenti due SIC lungo la fascia costiera della porzione di territorio considerato: il SIC Lago La Vota (IT9330087) e il SIC Dune dell'Angitola (IT9330089). Rispetto all'area aeroportuale il primo SIC è ubicato a meno di 3 km nord, mentre il secondo risulta essere più distante, collocato a oltre 5 km sud.

Rispetto a quanto riportato emerge quindi che l'ambito di studio e, nello specifico l'area di intervento non comprende alcuna area naturale protetta.

7.5 Vincolo idrogeologico

Come si evince dalla documentazione di Piano strutturale del Comune di Lamezia Terme, la porzione territoriale all'interno della quale ricade il sedime aeroportuale non è interessata da vincolo idrogeologico, identificato nell'elaborato di Piano nel seguito riportato (cfr. Figura 7-5) da campitura verde chiaro.

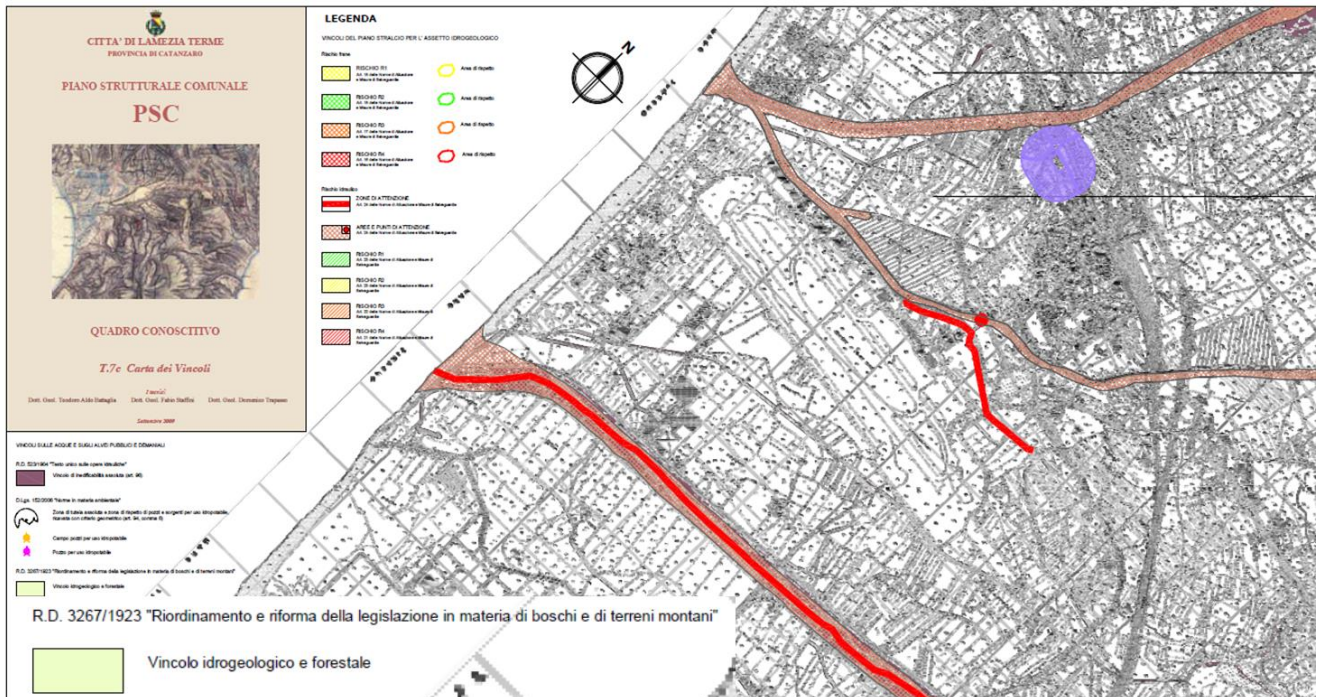


Figura 7-5 Vincolo idrogeologico (Fonte: Piano Strutturale Lamezia Terme - Carta dei vincoli)

8 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

8.1 Coerenze dirette

8.1.1 Il potenziamento infrastrutturale

Il tema delle “coerenze dirette”, già definite come quei rapporti di coerenza che si esplicano allorché l’iniziativa progettuale o il progetto rientrano rispettivamente nel sistema degli obiettivi e/o nelle previsioni degli strumenti di pianificazione indagati, trova riscontro all’interno del **Programma Operativo Nazionale 2007 -2013 Reti e mobilità**: tra i progetti finanziati, tesi alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, sono indicati quelli di ampliamento piazzali aeromobili e relativi alla pista (completamento impianti, adeguamento strip e bretella di collegamento via di rullaggio). Si tratta di interventi che, insieme al potenziamento dell’aerostazione, rappresentano un fondamentale contributo all’incremento delle capacità di esercizio dello scalo, che già assume ruolo di nodo centrale nella rete di collegamento nazionale ed internazionale, e che dovrà in futuro accrescere le sue capacità operative.

Si riscontra la coerenza con quanto dettato dal **Programma Operativo Regionale FERS 2007-2013** in cui gli interventi in esame vengono indicati come di fondamentale importanza per il raggiungimento di una rete nazionale di trasporto e logistica, integrata, sicura interconnessa ed omogenea. Il Grande Progetto “Nuova Aerostazione” prevede la realizzazione della nuova aerostazione e delle infrastrutture strettamente collegate dell’aeroporto di Lamezia Terme con l’obiettivo di migliorare l’accessibilità ai passeggeri e merci.

L’importanza attribuita allo scalo ed al suo ruolo centrale si riscontra indirettamente anche nel grande progetto “Collegamento Ferroviario a Servizio dell’Aeroporto di Lamezia Terme”, che prevede la realizzazione di una nuova linea Lamezia Terme – Aeroporto in funzione della futura maggiore movimentazione di passeggeri.

Il **Piano Nazionale Aeroporti** (ENAC) prevede altresì gli interventi diretti alle infrastrutture aeroportuali, in particolare riferimento all’aerostazione passeggeri, indicando la realizzazione del nuovo terminal (entro il 2025) e il nuovo parcheggio multipiano (entro il 2030) nonché l’ampliamento del piazzale e l’adeguamento della bretella di collegamento e impianti di pista; questi interventi andranno a rafforzare il ruolo di leadership dello scalo lametino, indicato come aeroporto Principale e Cargo, vista anche l’assenza di scali concorrenti all’interno del suo bacino.

Diversa è la definizione utilizzata nella classificazione dello scalo che emerge dallo **Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale**: l’aeroporto di Lamezia Terme è indicato come Aeroporto Strategico, ossia scalo di importanza nazionale che si colloca in via prioritaria per la realizzazione di interventi di adeguamento e potenziamento.

Oltre al prolungamento pista (in corso d'opera) si prevedono interventi di adeguamento dell'aerostazione e della zona imbarchi, l'ampliamento del piazzale aeromobili e la riqualifica della pista di volo. La nuova aerostazione, che potrà gestire un traffico di 3,5 milioni di passeggeri annui, e la nuova pista, in grado di garantire operatività a mezzi che operano su rotte intercontinentali no-stop, garantirà all'aeroporto lametino un adeguamento delle caratteristiche prestazionali per quanto principalmente attiene le esigenze della componente di traffico passeggeri e merci.

8.1.2 Sostegno allo sviluppo trasportistico del "Meridione"

Il **Piano Generale dei Trasporti e Logistica** considera, tra i diversi temi, anche la disparità, notevole, se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto sul territorio nazionale: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Fra gli obiettivi del piano vi è quindi la realizzazione di infrastrutture a rete, il sostegno alla domanda per incrementare lo sviluppo di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale divario tra il Nord ed il Sud del Paese

In coerenza con gli obiettivi di piano il progetto di sviluppo di Lamezia Terme risponde agli obiettivi conseguiti: l'aumento delle capacità, sia in termini di trasporto passeggeri che in termini di trasporto merci, andranno ad aumentare la valenza dello scalo, che andrà ad assumere un ruolo centrale nel sistema trasportistico del meridione.

Si tratta dunque di interventi che indirettamente mirano a ridurre la perifericità del Mezzogiorno e consentiranno un aumento della competitività di un area debole, quale la Regione Calabria, attraverso un sistema integrato di trasporto in cui l'aeroporto svolge un ruolo centrale, anche e soprattutto tenuto conto del fatto che il bacino di utenza dello scalo ingloba sostanzialmente la Regione Calabria nella sua totalità e va ad estendersi a parte delle regioni limitrofe.

8.1.3 Rete mobilità Regionale e Nazionale

Gli interventi in esame soddisfano alcuni degli obiettivi definiti all'interno del **Quadro Territoriale Paesaggistico Regionale**: in tale strumento si sviluppa il concetto di "Rete Polivalente Regionale" tra i cui elementi c'è la Rete Mobilità: in esso ruolo fondamentale assumono gli scali aeroportuali regionali, ed in particolar modo quello lametino, visto come *nodo principale di Rete*. L'intero sistema aeroportuale si fonda sostanzialmente su questo, pertanto gli interventi previsti di ampliamento e potenziamento sono coerenti con il ruolo ad esso associato.

Risulta possibile riscontrare la sussistenza di rapporti di coerenza anche tra l'opera e gli obiettivi definiti dal **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**: in particolare nella soddisfazione dell'obiettivo di Piano di fare della provincia di Catanzaro il "Cuore Strategico della Calabria" ruolo

fondamentale assume il sistema della mobilità, in cui l'aeroporto rappresenta il nodo centrale per la mobilità di persone e merci.

Questa importanza giustifica quindi i progetti di ampliamento e potenziamento che investiranno lo scalo, la cui centralità è ulteriormente sottolineata dal Piano anche in funzione della pianificazione di interventi strutturali sulla rete trasportistica con nuove vie di accesso diretto allo scalo (stazione e nuova linea ferroviaria).

Anche il **Piano Nazionale Aeroporti** riconosce l'importanza dello scalo classificandolo come un "Aeroporto Principale", ossia tale che per volume e bacini di traffico, per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolge il ruolo di Gate Intercontinentale di ingresso al Paese: assume dunque un ruolo strategico per il trasporto aereo dell'intera Calabria, in assenza di scali concorrenti all'interno del suo bacino di traffico, e coerentemente gli interventi di potenziamento ne rafforzano e amplificano le capacità, ciò anche in accordo con il ruolo di Aeroporto Strategico (**Studio sullo sviluppo futuro della rete portuale**), ossia scalo che per livello dei collegamenti internazionali e intercontinentali, grado di accessibilità e di integrazione con le altre reti della mobilità, svolge il ruolo di porta di ingresso al Paese, e che quindi per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

8.2 Coerenze Indirette

Le "coerenze indirette" sono state già in precedenza definite come quei rapporti di coerenza che si configurano allorché l'opera in progetto concorre al perseguimento di obiettivi ad essa riconducibili per l'appunto solo indirettamente.

All'Art. 56 "il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale** riconosce al sistema aeroportuale una rilevanza strategica che investe diversi aspetti: quelli legati all'assetto economico della Regione e della Provincia, quelli relativi alla realizzazione di un sistema integrato dei trasporti, quelli relativi alle caratteristiche turistiche del territorio provinciale".

In coerenza con il Piano le opere oggetto dello studio concorrono ad amplificare il ruolo di importanza dello scalo, che a livello economico rappresenta un'opportunità di crescita per il comune, la provincia e l'intera regione calabrese.

Anche il **Piano Strutturale Comunale** riconosce il ruolo fondativo nell'assetto complessivo del territorio, al punto da prevedere un'area (collocata a Nord del sedime aeroportuale) indicata come Area di eccellenza aeroportuale, per la quale il piano prevede un uso specifico aeroportuale, con la possibilità di realizzare funzioni di logistica integrata, per merci e persone, usi di commercio all'ingrosso e di commercio tematico, usi ricettivi, congressuali, fieristici ed espositivi: si tratta di interventi che, implicitamente, si basano sulla piena operatività dello scalo aeroportuale, che anche

in vista dell'ulteriore potenziamento, può rappresentare un elemento di fondamentale importanza per dare slancio al sistema economico esistente, e dare vita e linfa a nuove e diverse attività.

8.3 I rapporti delle conformità

8.3.1 I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla pianificazione locale

Per quanto attiene ai rapporti con il regime di trasformazione ed uso dei suoli occorre in primo luogo evidenziare che tutti gli interventi in progetto sono ricompresi nel sedime aeroportuale, ad esclusione di una piccola area collocata in testata 10 dove si prevede lo spostamento della via perimetrale, della recinzione aeroportuale e la realizzazione di un disoleatore.

Tale area proprio in virtù dell'opera a sostegno delle attività aeroportuali e per lo sviluppo sostenibile delle funzioni aeroportuali, ricade all'interno della fascia di rispetto aeroportuale (Carta dei Vincoli cfr. par. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**)

Anche il Piano Regolatore opera con l'intenzione di tutelare le possibilità di ampliamento potenziamento delle strutture aeroportuali, pertanto l'intera area del sedime è circondata da un ambito agricolo di riserva, in cui sono ammesse trasformazioni di cui all'opera in progetto.

Stante tale classificazione è possibile concludere che i rapporti intercorrenti tra gli interventi in progetto ed il regime d'uso e trasformazione dei suoli definito dal PSC e PRG possono essere ritenuti pienamente conformi.

8.3.2 I rapporti con il regime d'uso e trasformazione definito dalla disciplina di tutela

8.3.2.1 La disciplina di tutela dei beni culturali e paesaggistici

Entrando nel merito dei beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del DLgs 42/2004, nessun elemento di interesse culturale o paesaggistico è direttamente interessato dall'opera in progetto.

Per quanto concerne i beni paesaggistici "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" ricadenti nell'ambito di studio l'intera area di intervento è ricompresa nel territorio sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004 e smi: "Area costiera tirrenica sita nel comune di Lamezia Terme (Ex Santa Eufemia Lamezia) comprendente la località Fiore" .

Stante la predetta circostanza, in osservanza di quanto disposto dall'art. 146 del citato DLgs 42/2004 e smi è stata sviluppata la Relazione di compatibilità paesaggistica nei termini indicati dal DPCM 12.12.2005.

Per quanto infine riguarda i beni vincolati per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/2004 e smi, l'area di intervento si colloca al di fuori sia della fascia costiera (di cui alla lett. a) che delle fasce di rispetto di fiumi torrenti e corsi d'acqua (di cui alla lett. c).

8.3.2.2 La disciplina di tutela delle aree di interesse ambientale

Per quanto riguarda le aree di interesse ambientale, è possibile affermare che non si rilevano interferenze con le aree naturali protette, così come definite dalla L. 394/91 e con le aree della Rete Natura 2000 (SIC Lago La Vota (IT9330087) e il SIC Dune dell'Angitola (IT9330089)).

Tali aree, non rientrano all'interno dell'ambito di studio e sono poste a notevole distanza dalla zona interessata dagli interventi.

Si ricorda inoltre che, per quanto attiene a dette aree, in allegato al Quadro ambientale è riportato lo Studio di incidenza redatto ai sensi e secondo le modalità definite dal DPR 120/2003.

8.3.3 I rapporti con la disciplina di tutela delle risorse idriche

Come risulta dal Piano Stralcio Assetto Idrogeologico, gli interventi previsti interessano in parte direttamente ed indirettamente il canale Cantagalli e Marchetta, classificati dal PAI come "aree di attenzione" e "zone di attenzione".

Tali tipologie di aree/zone, ai sensi dell'art. 24 delle Norme di attuazione del suddetto Piano, «in mancanza di studi di dettaglio [...], ai fini della tutela preventiva, valgono le stesse prescrizioni vigenti per le aree a rischio R4».