



AEROPORTO FONTANAROSSA CATANIA

AGGIORNAMENTO MASTERPLAN AEROPORTO FONTANAROSSA 2013-2030

PROGETTO

ARUP

OVE ARUP & PARTNERS
INTERNATIONAL Ltd.

13 Fitzroy Street
W1T 4BQ London
Tel +44 20 7636 1531
Fax +44 20 7580 3924
www.arup.com

ARUP

ARUP ITALIA S.r.l.

Corso Italia, 1
10122 Milano
Tel +39 02 85979301
Fax +39 02 8053984
www.arup.com

 **Systematica**

Via Lovanio, 8
20121 Milano
Tel +39 02 6231191
Fax +39 02 62311950
www.systematica.net

Studio di Impatto Ambientale

DATA PROGETTO	11/05/2016
AGGIORNAMENTI	Rev.01 08/02/2018
	Rev.02 21/03/2019

Numerazione

R.03 A1

SCALA:

L'ACCOUNTABLE MANAGER
dott. Francesco D'Amico

P.H. PROGETTAZIONE
INFRASTRUTTURE E SISTEMI
ing. Luigi Bonfiglio

P.H. AREA DI MOVIMENTO
ing. Massimo Donato

P.H. MANUTENZIONE
INFRASTRUTTURE E SISTEMI
geom. Andrea Musumarra

P.H. TERMINAL
ing. Antonio Palumbo

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

L'AMMINISTRAZIONE

L'IMPRESA



AEROPORTO FONTANAROSSA CATANIA

AGGIORNAMENTO MASTERPLAN AEROPORTO FONTANAROSSA 2013-2030

PROGETTO

ARUP

OVE ARUP & PARTNERS
INTERNATIONAL Ltd.

13 Fitzroy Street
W1T 4BQ London
Tel +44 20 7636 1531
Fax +44 20 7580 3924
www.arup.com

ARUP

ARUP ITALIA S.r.l.

Corso Italia, 1
10122 Milano
Tel +39 02 85979301
Fax +39 02 8053984
www.arup.com

 **Systematica**

Via Lovanio, 8
20121 Milano
Tel +39 02 6231191
Fax +39 02 62311950
www.systematica.net

Studio di Impatto Ambientale Introduzione generale

DATA PROGETTO	11/05/2016
AGGIORNAMENTI	Rev.01 08/02/2018
	Rev.02 21/03/2019

Numerazione

R.03 A1

SCALA:

L'ACCOUNTABLE MANAGER
dott. Francesco D'Amico

P.H. PROGETTAZIONE
INFRASTRUTTURE E SISTEMI
ing. Luigi Bonfiglio

P.H. AREA DI MOVIMENTO
ing. Massimo Donato

P.H. MANUTENZIONE
INFRASTRUTTURE E SISTEMI
geom. Andrea Musumarra

P.H. TERMINAL
ing. Antonio Palumbo

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

L'AMMINISTRAZIONE

L'IMPRESA

SAC S.p.A.

**Aggiornamento Masterplan
Aeroporto di Catania
Fontanarossa 2013-2030**

**R.03-A1 Studio di Impatto
Ambientale**

Volume 1: Introduzione Generale

Rev 02 | 21 marzo 2019

Committente:

SAC Società Aeroporto Catania S.p.A.

Progettisti:

R.T.I. Incaricato

Ove Arup & Partners International Ltd. (mandataria)

Arup Italia Srl (mandante)

Systematica Srl (mandante)

Consulenze specialistiche:

Gruppo CLAS S.p.A.

Arch. Longhitano - Studio AU, Architetti associati Longhitano&Paparo

This report takes into account the particular instructions and requirements of our client.

It is not intended for and should not be relied upon by any third party and no responsibility is undertaken to any third party.

Job number 246556-00

Indice

	Page
Indice	1
Volume 1 Introduzione Generale	1
1 Generalità	1
2 Obiettivi e Motivazioni del Progetto	1
3 Criteri e Modalità di Redazione dello Studio di Impatto Ambientale	2
3.1 Normativa applicabile	2
3.2 Metodologia	2
3.3 Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale	2

Volume 1

Introduzione Generale

1 Generalità

Il presente Studio di Impatto Ambientale riguarda il progetto di nuovo Master Plan 2013- 2030 dell'aeroporto internazionale di Catania Fontanarossa.

Il proponente il progetto è SAC – Società Aeroporto Catania SpA – società di gestione dell'aeroporto catanese

Il progetto prevede:

- L'ampliamento del sedime aeroportuale, prevalentemente verso sud e ovest, da svilupparsi su terreni in parte agricoli e in parte sopra lo scalo ferroviario Bicocca, il cui fascio di binari verrà interrato e le cui installazioni in parte rilocate (progetto da realizzarsi a cura di RFI e non compreso nelle opere previste dal presente Master Plan);
- La realizzazione di una nuova pista di volo, della lunghezza di 3000 m, collocata a sud della pista esistente, che sarà trasformata in taxiway;
- Ristrutturazione ed ampliamento dell'aerostazione esistente;
- Riorganizzazione del sistema parcheggi e accessibilità
- Riorganizzazione e pianificazione funzioni ed edifici airside

2 Obiettivi e Motivazioni del Progetto

La Sac Società Aeroporto Catania ha redatto un Masterplan di Catania Fontanarossa per il periodo 2000/2012 che ha ricevuto parere favorevole di compatibilità ambientale nel Settembre 2004 ed è stato approvato dall'ENAC nel mese di Giugno 2008.

Il piano di sviluppo infrastrutturale prevedeva opere in airside già del tutto realizzate, mentre gli interventi in landside hanno subito un notevole rallentamento a causa delle difficoltà burocratiche inerenti l'acquisizione delle aree limitrofe il sedime.

Attualmente nuove ipotesi di sviluppo del territorio ed in special modo della intermodalità dei trasporti, già in via di definizione, si rende necessaria la realizzazione di una nuova pista di lunghezza utile all'atterraggio e decollo di voli intercontinentali.

Alla luce della nuova ipotesi di sviluppo intermodale ferrovia / aeroporto, etc., si rende necessario l'aggiornamento del Masterplan aeroportuale con il nuovo orizzonte temporale 2013/2030.

3 Criteri e Modalità di Redazione dello Studio di Impatto Ambientale

3.1 Normativa applicabile

Il nuovo Master Plan 2013 – 2030 dell'Aeroporto Internazionale di Catania Fontanarossa sarà sottoposto, ai sensi dell'allegato II punto 10. del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. (*Opere relative a: [...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 m di lunghezza*), a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

3.2 Metodologia

Il presente Studio di Impatto Ambientale ha lo scopo di analizzare gli impatti derivanti dall'attuale esercizio dell'aeroporto internazionale di Catania e quelli derivanti dalla realizzazione del nuovo Master Plan 2013 – 2030, sia nella fase di costruzione che in quella di entrata a regime.

Sono, in particolare, descritte le motivazioni tecniche e ambientali che hanno determinato le scelte progettuali e i diversi effetti sull'ambiente che i progetti di modifica avranno, tanto in fase di realizzazione che di esercizio.

Sono approfondite le alternative considerate sia in chiave di ipotesi strategiche di sviluppo, inclusa l'alternativa “zero”, sia di sviluppo progettuale di dettaglio.

3.3 Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale

Il presente Studio di Impatto Ambientale è sviluppato sulla base delle linee guida contenute nel *DPCM 27 dicembre 1988*, commentate dalle norme UNI 10742 e UNI 10745 (*Impatto Ambientale: finalità e requisiti di uno studio di impatto ambientale e Studi di Impatto Ambientale: terminologia*) e delle linee guida emanate con il *decreto del 01/04/2004 (Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale)*.

Il presente Studio di Impatto Ambientale estende l'analisi dello stato attuale delle varie componenti ambientali a un'area vasta di circa 6 km intorno al sedime aeroportuale di progetto.

L'area vasta, definita in modo da comprendere il territorio interessato dagli effetti del rumore degli aeromobili, si estende nel territorio dei comuni di Catania e di Misterbianco, in provincia di Catania.

Il sedime aeroportuale ricade nel solo comune di Catania.

Gli effetti degli impatti sulle varie componenti sono stati comunque studiati all'interno di aree di diversa estensione in funzione della distanza massima di possibile impatto.

Come frontiere temporali di stima e valutazione degli impatti sono stati adottati i seguenti scenari di attuazione del progetto:

- *Scenario Attuale*: che rappresenta lo stato di avvio del progetto. È caratterizzato attraverso i dati di esercizio aeroportuale dell'anno 2014, anno in cui è stato registrato nell'aeroporto di Catania il maggior traffico passeggeri;
- *Scenario Futuro (2030)*: rappresenta lo stato di completa attuazione del progetto e di entrata a regime dell'aeroporto nell'assetto definito dal nuovo Master Plan.

Oltre alla presente *Introduzione*, lo Studio di Impatto Ambientale comprende:

- *Quadro di Riferimento Programmatico (Volume 2)*, in cui sono analizzati i rapporti tra l'aeroporto esistente ed il Nuovo Master Plan aeroportuale con i piani e le leggi vigenti;
- *Quadro di Riferimento Progettuale (Volume 3)*, che riporta le informazioni relative all'analisi della domanda di traffico aereo, le alternative di Progetto considerate, la descrizione dello stato attuale dell'aeroporto, del nuovo Master Plan e della fase di cantierizzazione, gli interventi per l'accessibilità dell'infrastruttura, lo stato attuale di utilizzo delle risorse e delle interferenze con l'ambiente, le misure di mitigazione e compensazione adottate dal Master Plan, lo stato futuro di utilizzo delle risorse e delle interferenze con l'ambiente, l'analisi delle azioni di progetto e individuazione delle interferenze ambientali potenziali;
- *Quadro di Riferimento Ambientale (Volume 4)*, che contiene la descrizione dello stato attuale delle componenti ambientali interessate dalla realizzazione del progetto e contiene l'analisi degli impatti sulle componenti ambientali considerate per effetto delle azioni di progetto, in cui gli impatti significativi sono descritti e valutati anche utilizzando modelli matematici di previsione. Quando necessario, sono descritte le metodologie di indagine e di valutazione degli impatti sulle componenti ambientali;
- *Linee guida del piano di Monitoraggio Ambientale (Volume 5)*, in cui sono descritti i sistemi di monitoraggio adottati per tenere sotto controllo l'aeroporto ed i suoi effetti sull'ambiente;
- *Studio di Incidenza (Volume 6)*, in cui sono analizzati gli eventuali impatti del progetto su aree appartenenti alla Rete Natura 2000 (Siti di Interesse Comunitario - pSIC e Zone di Protezione Speciale – ZPS).
- *Studio Preliminare di Impatto Ambientale delle Opere di Interramento della Linea Ferroviaria (Volume 7)*, in cui si verifica la compatibilità ambientale delle opere di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie – nel solo tratto di interrimento localizzato sotto il sedime dell'allungamento della pista – in ottemperanza al Masterplan aeroportuale.