

AEROPORTO DI LAMEZIA TERME

**Impianto di disoleazione e di disabbiazione
realizzato nell'ambito dell'intervento "center line ed apparecchiature AVL"**



**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Aeroporto di Lamezia Terme – impianto di disoleazione e di disabbiazione realizzato nell’ambito dell’intervento “center line ed apparecchiature AVL”

2. Tipologia progettuale

| <i>Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, punto/lettera</i> | <i>Denominazione della tipologia progettuale</i> |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 10 | Opere ricadenti in “Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché <u>aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza</u> ” |
| <input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____ | _____ |

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Oggetto della presente valutazione preliminare di compatibilità ambientale è la realizzazione di due impianti di trattamento delle acque di piazzale, inseriti all’interno del sedime dell’Aeroporto di Lamezia Terme, previsti nell’ambito dell’intervento impiantistico “center line ed apparecchiature AVL”.

Nello specifico, l’intervento in oggetto, finalizzato a migliorare le prestazioni ambientali (ambiente idrico) prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- Realizzazione di due nuovi manufatti interrati di trattamento delle acque di piazzale (disoleazione e sedimentazione) nel quale andranno a scaricare sia il collettore SUD che il collettore CENTRALE. Detti impianti, oltre a garantire una prima sedimentazione, consentiranno un’ottimale ripartizione delle acque tra gli impianti di trattamento, bypassando le eccedenze direttamente al collettore di scarico a mare, quest’ultimo già esistente;
- Intercettazione del canale SUD, prima del manufatto di confluenza esistente, e collegamento dello stesso al nuovo impianto di disoleazione (impianto n.1) mediante canale di derivazione a sfioramento secondo le portate di progetto;
- Intercettazione del canale CENTRALE, prima del manufatto di confluenza esistente, e collegamento dello stesso al nuovo impianto di disoleazione (impianto n.2) mediante canale di derivazione a sfioramento secondo le portate di progetto.

Si evidenzia, inoltre, come la presenza dei due impianti, in modo particolare l’impianto n.1, abbiano un duplice obiettivo; da una parte predisporre un adeguato trattamento (miglioramento in termini di rendimento ambientale) e dall’altro limitare la portata idrica direttamente in canale con riduzione del rischio di esondazione (riduzione del rischio).

Difatti, durante i lavori dell’intervento di “center line ed apparecchiature AVL” è stato possibile constatare l’insabbiamento, in corrispondenza del punto di confluenza dei tre canali, di gran parte del fondale del canale SUD, in ragione della maggiore portata del canale NORD. Tale circostanza, sebbene circoscritta ad un tratto di canale, comporta una pericolosa e costante riduzione della sezione idraulica del canale con conseguente innalzamento del livello di acqua presente nello stesso.

Si evidenzia, che con decreto VIA n. 219 del 21/10/2015 è stata determinata la compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale dell’aeroporto di Lamezia Terme. Successivamente, per sopravvenute ragioni di natura tecnico-impiantistica, si è reso necessario predisporre specifica perizia di variante per la realizzazione, nell’ambito dell’intervento impiantistico “center line ed apparecchiature AVL”, quest’ultimo

inserito nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, dell'impianto di disoleazione e di disabbiazione opportunamente collocato in due aree distinte.

L'intervento in esame, sopra definito e più oltre dettagliato, è stato esaminato da ENAC, che con nota 138577-P del 04/12/2019, ha espresso parere tecnico/economico favorevole all'iniziativa.

Di recente, il MATTM, con nota prot. n. 40462 del 26/02/2021, tenuto conto che l'intervento è finalizzato a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali, ha evidenziato la necessità di esaminare il progetto nell'ambito di un procedimento di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per la quale si svolge la procedura in oggetto.

L'oggetto del presente documento, come sopra anticipato, si riferisce alla realizzazione dei soli impianti di trattamento, previsti all'interno del sedime aeroportuale in due distinte aree, come riportato nella planimetria sottostante figura 1.

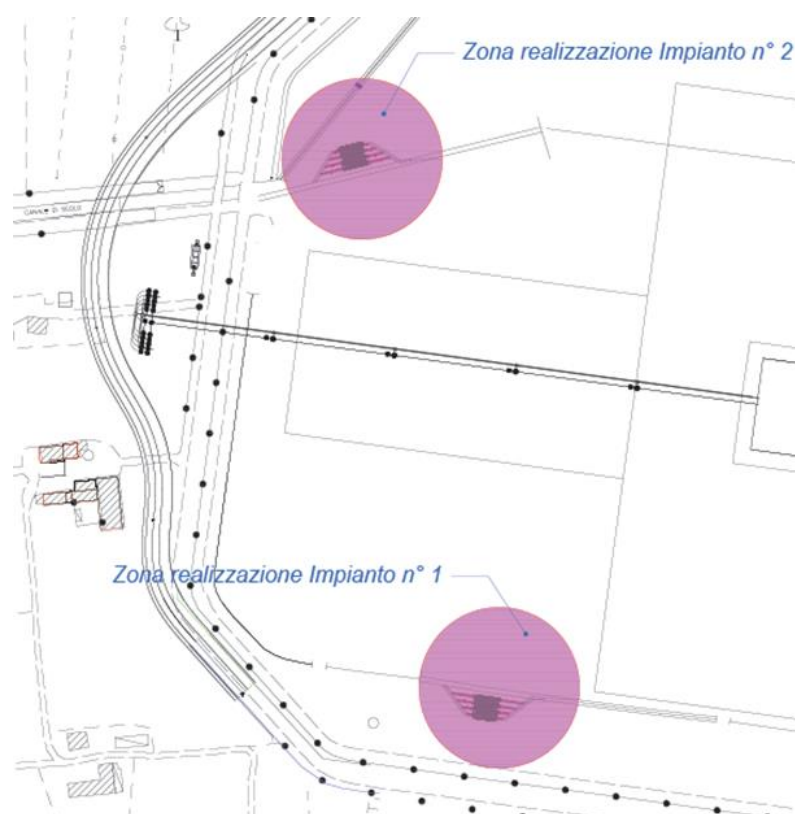


FIGURA 1

Si evidenzia, quindi, come la realizzazione dei due impianti di tipo non statico, in corrispondenza dei canali SUD e CENTRALE, abbia notevoli benefici in termini ambientali. Infatti, la realizzazione di più impianti con trattamento in continuo e sistema di bypass, oltre che a limitare l'apporto idrico a valle, con conseguente riduzione del rischio di esondazione, consente da una parte di ridurre i volumi di scavo, realizzando impianti più piccoli e meno invasivi, e dall'altra, grazie all'adozione di filtri con elevata superficie di contatto, di raggiungere un miglior rendimento, quindi una migliore filtrazione, indipendentemente dall'apporto idrico.

Pertanto, è possibile concludere che il progetto rappresenta un elemento ottimale sotto il profilo funzionale/operativo e, conseguentemente ambientale, previsto in risposta al ruolo strategico dell'aeroporto di Lamezia Terme e alla necessità di un miglioramento dell'efficienza impiantistica in genere.

La localizzazione degli impianti in progetto (vedi allegato "A01 – Inquadramento territoriale") evidenzia la volontà, in fase di progettazione, di ottimizzare l'inserimento ambientale degli interventi, stante la loro collocazione all'interno del sedime aeroportuale, in un'area attualmente inutilizzata. Si sottolinea, come la realizzazione di opere interrato non incide, rispetto alla situazione pre-intervento, sotto il profilo paesaggistico. Pertanto, stante la tipologia d'opera e la sua collocazione, l'intervento in questione non genera interferenze potenzialmente significative sull'ambiente.

4. Localizzazione del progetto

Il progetto in esame riguarda la realizzazione di due impianti di disoleazione e di disabbiazione, uno in corrispondenza del canale SUD e l'altro in corrispondenza del canale CENTRALE, entrambi interrati e ricadenti all'interno del sedime dell'aeroporto di Lamezia Terme.

Al fine di fornire sinteticamente alcune informazioni sul progetto, a livello territoriale, è possibile inquadrare l'Aeroporto di Lamezia Terme nel territorio della Provincia di Catanzaro e ricadente nel Comune di Lamezia Terme.

L'aeroporto di Lamezia Terme 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

L'Aeroporto di Lamezia Terme (38° 54' 19" N 16° 14' 35" E) è un aeroporto internazionale ubicato a 46 ft (14 m) sul livello del mare al margine del sistema urbano del comune di Lamezia Terme e serve tutta l'area del Catanzarese, interessando, in modo particolare, le province di Vibo Valentia e Cosenza.

Il sedime aeroportuale si estende su una superficie complessiva di circa 235 ettari. Il territorio circostante al sedime è caratterizzato principalmente da terreno agricolo – produttivo, a nord-est da un'area prevalentemente residenziale e ad ovest confina con il Mar Tirreno.

Entrando nel dettaglio del progetto in esame, si specifica come gli interventi relativi ai due impianti interessino una piccolissima parte interna al sedime aeroportuale, aree a verde di circa 0,1 ettari, posta ad ovest, tra la recinzione aeroportuale e la testata 10 della pista di volo 10-28.

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto dell'impianto di disoleazione e di disabbiazione prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- Realizzazione di due nuovi manufatti di trattamento delle acque di piazzale (disoleazione e sedimentazione) nel quale andranno a scaricare sia il collettore SUD che il collettore CENTRALE. Detti impianti, oltre a garantire una prima sedimentazione, consentiranno un'ottimale ripartizione delle acque tra gli impianti di trattamento bypassando le eccedenze direttamente al collettore di scarico a mare, quest'ultimo già esistente;
- Intercettazione del canale SUD, prima del manufatto di confluenza esistente, e collegamento dello stesso al nuovo impianto di disoleazione (impianto n.1) mediante canale di derivazione a sfioramento secondo le portate di progetto;
- Intercettazione del canale CENTRALE, prima del manufatto di confluenza esistente, e collegamento dello stesso al nuovo impianto di disoleazione (impianto n.2) mediante canale di derivazione a sfioramento secondo le portate di progetto.

È opportuno precisare che il drenaggio dell'area aeroportuale avviene tramite tre collettori principali paralleli (NORD, CENTRALE e SUD) che si estendono da est ad ovest, quasi per l'intera lunghezza dell'area del sedime aeroportuale (figura 1), e confluiscono in un unico collettore finale di raccolta che scarica le acque a mare.

Dei tre collettori, che per comodità verranno denominati con la posizione geografica rispetto a quello centrale, il collettore NORD ha una portata maggiore, anche in termini di apporto solido, poiché recapita, al collettore finale di raccolta, le acque provenienti dal canale "Manchetta" che si immette in area airside all'altezza della base militare "SIRIO".

Durante il corso dei lavori di "center line ed apparecchiature AVL", e solo a seguito di parziale rimozione/demolizione della soletta dei canali coperti esistenti, avvenuta, successivamente alla stipula del contratto, è stato possibile constatare l'insabbiamento, in corrispondenza del punto di confluenza dei tre canali, di gran parte del fondale del canale SUD, in ragione della maggiore portata del canale NORD. Tale circostanza, sebbene circoscritta ad un tratto di canale, ha comportato una pericolosa e costante riduzione della sezione idraulica del canale con conseguente innalzamento del livello di acqua presente nello stesso. In tali condizioni e nei periodi di maggiore piovosità, caratterizzati da un aumento dell'apporto liquido e solido, l'innalzamento incontrollato del livello di acqua comporterebbe un reale rischio di esondazione con pericoloso interessamento, vista la vicinanza, proprio dell'area in corrispondenza della testata 10.

È da sottolineare che gli impianti di separazione saranno destinati al trattamento delle acque di prima pioggia provenienti esclusivamente dalle aree indicate nelle due tabelle seguenti:

| Impianto n. 1 | |
|---|------------------|
| Aree da trattare | |
| Taxiway Sierra | - |
| Bretelle di collegamento Taxiway Sierra e Pista di volo 10/28 | - |
| Pista di volo 10/28 | 97.500 mq |
| Totale | 97.500 mq |

Tabella 1

| Impianto n. 2 | |
|---|-------------------|
| Aree da Trattare | |
| Taxiway Sierra | 41.932 mq |
| Bretelle di collegamento Taxiway Sierra e Pista di volo 10/28 | 98499 mq |
| Pista di volo 10/28 | 97.500 mq |
| Totale | 237.931 mq |

Tabella 2

Si evidenzia che per le zone aeroportuali, le aree di maggiore attenzione, sotto il profilo del trattamento delle acque di prima pioggia, sono i piazzali di sosta degli aeromobili, ove è molto più probabile la presenza, all'inizio di un evento meteorico, di idrocarburi ed oli in sospensione fuoriusciti all'atto dei rifornimenti, dei lavori di controllo e manutenzione o durante le manovre e la sosta degli aeromobili.

I due impianti sono stati progettati in maniera tale da essere del tutto simili e per questo nel prosieguo della descrizione si farà riferimento ad un solo impianto, tenendo presente che, al netto dei calcoli idraulici e della portata di progetto, entrambi avranno le stesse caratteristiche.

L'impianto in questione, di tipo interrato, sarà costituito da un certo numero di unità modulari di trattamento, sistemate in parallelo e ispezionabili, con trattamento in continuo e sistema di bypass delle acque meteoriche. Le singole unità assicurano una sezione di dissabbiatura iniziale ed una di deoliatura successiva. Ciascuna unità dell'impianto è dotata di sistema scolmatore per il by-pass dell'eccedenza di portata.

L'impianto, nel suo complesso, assicura il trattamento per scarico diretto in acque superficiale (D.Lgs 152/2006). A tal riguardo, i rendimenti depurativi possono essere così sintetizzati:

- Riduzione sostanze sedimentabili: > 90%
- Concentrazione idrocarburi totali: < 5 mg/l
- Standard qualitativi del D.Lgs. 152/2006

Per quanto concerne le norme e le certificazioni, l'impianto proposto è in linea con la UNI EN 858/1-2 e rispetta le prescrizioni del D.Lgs. n. 152 del 03.04.2006 parte III.

La derivazione della portata di progetto da due canali principali (SUD e CENTRALE) avverrà mediante la realizzazione di un manufatto costituito da una soglia laterale obliqua e da un tubo derivatore del diametro DN 1000.

Il funzionamento idraulico del manufatto prevede che fino alla portata di progetto, quindi fino alla portata di prima pioggia, l'acqua derivi verso l'impianto di separazione. Man mano che le unità di trattamento si riempiono un otturatore a galleggiante garantirà la chiusura in ingresso e l'attivazione del bypass presente all'interno delle unità stesse. Se la portata dovesse superare la portata di progetto la soglia laterale obliqua permetterà lo sfioro della portata in eccesso.

Le singole unità modulari di trattamento, realizzate in polietilene superlineare, contengono al proprio interno una serie di pacchi lamellari, ad alta capacità di trattamento, con il vantaggio di essere facilmente accessibile per l'eventuale pulizia del corpo filtrante mediante getto di acqua a pressione.

Tale approccio consente di contenere sensibilmente la quantità totale di inquinanti oleosi sversati nel corpo recettore rispetto all'impostazione tradizionale (impianto di tipo fisso). Inoltre, l'impianto è dotato di dispositivo otturatore automatico che impedisce la fuoriuscita di olio in caso di superamento del livello di guardia dello stesso all'interno della vasca.

Nel suo complesso, l'impianto sarà composto da:

- sezione di scolmo a tre vie delle portate eccedenti la portata di progetto posto in testa all'impianto dotato di stramazzo tarato che consente il passaggio delle acque di dilavamento, verso il ciclo di trattamento, fino ad una portata pari alla portata di progetto, mentre le portate eccedenti vengono bypassate a fine vasca tramite tubazione in polietilene diametro 600 mm.
- vasche modulari rinforzate mediante nervature verticali e orizzontali, dotate di torrette di ispezione e raccordo di ventilazione. L'assemblaggio dei moduli è realizzato mediante l'ausilio di flange, viti e saldatura a elettrofusione, al fine di assicurare una adeguata resistenza al carico del terreno in relazioni ad adeguate modalità di installazione. Le vasche sono equipaggiate con deflettori di calma in ingresso e in uscita e di una sezione a coalescenza a pacchi lamellari.
- sistema di raccordo a tre vie posto in uscita vasca, per lo scarico dei reflui provenienti dal trattamento e delle acque di by-pass, in unica tubazione di scarico.

Nella fattispecie, l'intervento oggetto della presente relazione rientra nei cantieri di piccole dimensioni, in quanto i volumi di scavo da riutilizzare in altro sito diverso da quello di produzione risultano inferiori ai 6000 mc. Nella tabella seguente sono riportati i volumi di scavo dei due impianti:

| Volumi di scavo | |
|------------------------------|-----------------|
| Impianto di disoleazione n.1 | 2.150 mc |
| Impianto di disoleazione n.2 | 2.526 mc |
| Totale | 4.676 mc |

Tabella 3

La procedura da seguire nella gestione delle terre e rocce da scavo sarà quella così detta “semplificata” normata nel Capo III del DPR n. 120/2017, che prevede il riutilizzo del materiale scavato, qualificato come “sottoprodotto” e riutilizzato in altro sito diverso da quello di produzione.

Pertanto la gestione delle terre sarà condotta secondo i seguenti punti:

- caratterizzazione chimico-fisica delle terre del sito di produzione al fine di qualificare il materiale scavato come “sottoprodotto” da riutilizzare per la modellazione del sito di destinazione;
- caratterizzazione chimico-fisica della base del sito di destinazione per verificare che i valori di fondo naturale del terreno abbiano caratteristiche analoghe e siano compatibili con quelle del sito di produzione. Ovviamente se il sito di destinazione e il sito di produzione ricadono nello stesso medesimo ambito territoriale, si può procedere con la sola caratterizzazione del sito di produzione. Per essere qualificate come sottoprodotti, le terre e rocce da scavo, devono rispondere ai criteri stabiliti dall’art. 184-bis del D.Lgs. n. 152/2006, il cui rispetto è valutato con le modalità procedurali stabilite dall’art. 4 del D.P.R. n. 120 del 13/06/2017, ovvero il produttore deve dimostrare che non siano superati i valori delle concentrazioni soglia di cui alle colonne A e B, Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, della Parte IV, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152. Ai fini della determinazione del numero dei prelievi da effettuare sui vari siti, si deve fare riferimento a quanto indicato nella tabella 1 dell’Allegato 5 del DPR 120/2017;
- verifica dei risultati delle analisi di laboratorio, per i cantieri di piccole dimensioni non è prevista la trasmissione dei dati all’Ente di controllo, e la sola conservazione ai fini della verifica. Il “Produttore” (soggetto la cui attività materiale produce le terre e le rocce da scavo) redige e trasmette all’Ente competente e al Comune la “Dichiarazione di utilizzo di cui all’art. 21 del D.P.R. n. 120 (allegato n. 6). La trasmissione della dichiarazione deve avvenire almeno 15 giorni prima dell’inizio delle operazioni di scavo;
- trasporto del materiale dal sito di produzione a quello di destinazione deve essere accompagnato sempre da un documento di trasporto redatto in triplice copia per ogni automezzo e per ogni viaggio. (allegato 7 D.P.R. n. 120); 5) Alla fine dei lavori, il “Produttore” redige la “Dichiarazione di avvenuto utilizzo” da trasmettere all’Ente competente e al Comune. In guisa a quanto normato all’Art. 2 lett. r) del D.P.R. 120/2017 la compilazione e la trasmissione degli allegati di cui al punto 3 e 4 sono a carico dell’Impresa Appaltatrice dei lavori, “soggetto la cui attività materiale produce le terre e le rocce da scavo”.

Attraverso il sistema appena descritto ed in considerazione della tipologia di attività, prevista in fase di esercizio di detti impianti, non si prevedono interferenze ambientali significative sull’ambiente circostante e ripercussioni sulla salute umana, in quanto il progetto in sé non modifica i traffici aerei e l’operatività dell’aeroporto. Pertanto, la natura dell’intervento in esame e la sua collocazione interna al sedime aeroportuale non prevedono modifiche significative, rispetto allo stato attuale, in termini di produzioni di inquinamento acustico, atmosferico e idrico.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

| <i>Procedure</i> | <i>Autorità competente/ Atto / Data</i> |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA | _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> VIA | MATTM - Decreto VIA n. 219 del 21/10/2015 |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all’esercizio | _____ |
| Altre autorizzazioni | |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

| <i>Procedure</i> | <i>Autorità competente</i> |
|--|--------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | ENAC |
| Altre autorizzazioni | |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |

8. Aree sensibili e/o vincolate

| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
|--|--------------------------|-------------------------------------|--|
| 1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'aeroporto di Lamezia è situato in prossimità della costa, ma non presenta paludi, acquitrini, torbe o bacini con acqua stagnante. |
| 2. Zone costiere e ambiente marino | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'area di intervento è localizzata al di fuori dei vincoli paesaggisti costieri (300 m), definita da Beni Paesaggistici ex art. 142 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. L'intero sedime aeroportuale ricade all'interno dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico ex art.136 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. (immobili ed aree di notevole interesse pubblico). (vedi allegato "A02 - carta dei vincoli naturalistici e paesaggistici"). |
| 3. Zone montuose e forestali | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Il progetto in esame è localizzato in un'area costiera e l'area circostante il sedime aeroportuale è prevalentemente costituita da seminativi e zone residenziali, pertanto non si rileva la presenza di zone montuose e forestali in prossimità dell'aeroporto di Lamezia Terme. |
| 4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'area di intervento è localizzata al di fuori di riserve, parchi naturali e zone protette. Si rileva, però, la presenza di due aree SIC a nord e a sud dell'Aeroporto di Lamezia Terme (IT9330087 Lago La Vota; IT9330089 Dune dell'Angitola) distanti rispettivamente 4 km e 6 km dall'area di intervento in esame. (vedi allegato "A02 - carta dei vincoli naturalistici e paesaggistici"). |

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate

| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
|--|--------------------------|-------------------------------------|---|
| 5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | In merito alla qualità dell'aria dell'area provinciale di Catanzaro le centraline di monitoraggio più vicine all'area di intervento non registrano superamenti in termini di concentrazioni di inquinanti, quali ad esempio NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2.5} , così come riportato sul sito Arpacal della Regione Calabria. |
| 6. Zone a forte densità demografica | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'area di intervento non ricade in zone a forte densità demografica (come identificata dall'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, punto 4.3). |
| 7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <p>L'intero sedime aeroportuale ricade direttamente all'interno dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico ex art.136 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. 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 D.Lgs 42/2004. Tuttavia, 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 s.m.i ricadenti in prossimità dell'area di intervento.</p> <p>L'unica zona di importanza archeologica: "Aree di accertata concentrazione di materiale archeologico", si trova a circa 3 km dal sito di realizzazione. (vedi allegato A03 – piano strutturale comunale carta dei vincoli")</p> |

8. Aree sensibili e/o vincolate

| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| 8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | In prossimità dell'intervento non sono presenti territori con produzioni agricole di particolare qualità, in quanto l'area circostante è prevalentemente costituita da seminativi ed aree antropizzate (vedi allegato A04 – piano regolatore generale tavola di zonizzazione ²) |
| 9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | In prossimità dell'intervento non sono presenti siti contaminati. |
| 10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Il sito di realizzazione dell'opera in progetto non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico. La più vicina si trova a nord dell'aeroporto, ad una distanza dall'area di intervento di circa 600 m. |
| 11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | In prossimità dell'opera in progetto non sono presenti aree individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni. |
| 12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³ | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | L'intervento ricade in zona sismica 1. Non sono previste strutture in elevazione (impianto interrato). |
| 13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | In prossimità dell'area di intervento, ma non in corrispondenza di essa, si rileva la presenza di altri vincoli, tra cui: fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde, ex art. 142 co.1 lett. c del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (vedi allegato "A02 - carta dei vincoli naturalistici e paesaggistici"). |

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|---|--|--|--|
| | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Il progetto non comporterà modifiche fisiche sul territorio, in quanto le opere previste occupano una superficie molto limitata, che risulta interamente all'interno del sedime dell'aeroporto di Lamezia Terme. | | <i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente, in quanto le nuove opere non modificheranno fisicamente il territorio al di fuori del sedime aeroportuale. | |
| 2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Stante la tipologia degli interventi in progetto, in fase di realizzazione si prevede l'utilizzo di una piccolissima quantità di materiale granulare per la realizzazione del piano di posa e rinfiacco delle unità di trattamento. | | <i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, stante il volume contenuto degli approvvigionamenti e considerando il reperimento del materiale necessario da cave già autorizzate ed in parte riutilizzando il materiale proveniente dallo scavo. | |
| 3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Stante il volume di scavo al di sotto dei 6000 mc, durante la fase di cantiere si prevede la movimentazione ed il trasporto del materiale proveniente dagli scavi in altro sito di produzione (riutilizzo delle terre e rocce da scavo). | | <i>Perché:</i> Per quanto riguarda il trasporto di materiale da e per i siti di approvvigionamento e smaltimento del materiale si specifica come i volumi trasportati possono ritenersi limitati in merito al riutilizzo di parte del materiale all'interno del progetto in esame. | |
| 4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Per la realizzazione delle opere in progetto sarà necessaria la demolizione di una piccolissima porzione di canale esiste per l'innesto con il nuovo impianto. Tale intervento prevede una produzione di rifiuto pari a circa 10 m ³ di conglomerati cementizi. | | <i>Perché:</i> I volumi prodotti da conferire agli impianti di smaltimento e recupero risultano essere esigui e pertanto non si prevedono effetti potenziali significativi sull'ambiente. | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|---|--|--|--|
| | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera? | <p><i>Descrizione:</i> CANTIERE Durante la realizzazione dei due impianti si prevedono attività con movimentazione di materiali, tra cui lo scavo con mezzi meccanici. ESERCIZIO Durante l'esercizio dell'opera non sono previsti emissioni di inquinanti.</p> | | <p><i>Perché:</i> CANTIERE Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili in merito alla breve durata delle lavorazioni. ESERCIZIO Il progetto in esame non comporterà modifiche alle condizioni di inquinamento atmosferico rispetto alla situazione pre-intervento</p> | |
| 6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche? | <p><i>Descrizione:</i> CANTIERE Durante la realizzazione dei due impianti si prevedono attività rumorose, tra cui lo scavo con mezzi meccanici. ESERCIZIO Durante l'esercizio dell'opera non sono previsti attività rumorose.</p> | | <p><i>Perché:</i> CANTIERE Non sono previsti effetti potenziali significativi in termini di rumore durante le attività di cantiere, in quanto questi vengono prodotti in misura non significativa data la distanza dai ricettori residenziali. ESERCIZIO Il progetto in esame non comporterà modifiche alle condizioni di inquinamento acustico rispetto alla situazione di pre-intervento</p> | |
| 7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dei due impianti non si prevede la contaminazione del terreno o dell'acqua.</p> | | <p><i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi in merito a possibili contaminazioni.</p> | |
| 8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> L'area dell'intervento ricade al di fuori delle superfici aeronautiche. Inoltre, l'aeroporto di Lamezia Terme non rientra tra gli aeroporti con un numero di movimenti annui superiori ai 50.000. Pertanto, ENAC non ha previsto di effettuare la valutazione dell'impatto di rischio.</p> | | <p><i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi in merito ai rischi di incidente.</p> | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? | |
|--|---|--|---|--|
| | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> 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 s.m.i ricadenti in prossimità dell'area di intervento. (vedi allegato "A03 – piano strutturale comunale carta dei vincoli").</p> | | <p><i>Perché:</i> Relativamente al Piano di Sviluppo Aeroportuale, di cui il seguente intervento ne fa parte, non si rileva alcun tipo di effetto potenziale sulle aree limitrofe, in quanto gli interventi in esame rientrano in un contesto già urbanizzato occupando una piccola area già interna al sedime aeroportuale.</p> | |
| 10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Non sono presenti riserve, parchi naturali e zone protette in corrispondenza dell'area di intervento. Si rileva, però, la presenza di due aree SIC a nord e a sud dell'Aeroporto di Lamezia Terme (IT9330087 Lago La Vota; IT9330089 Dune dell'Angitola) distanti rispettivamente 4 km e 6 km dall'area di intervento in esame. (vedi allegato "A02 - carta dei vincoli naturalistici e paesaggistici").</p> | | <p><i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, stante la tipologia di interventi in esame e la localizzazione di questi internamente al sedime dell'Aeroporto. Per tali ragioni, stante la distanza tra l'area di intervento e le due aree SIC, non si rilevano potenziali effetti ambientali significativi.</p> | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Si/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché? | |
|--|---|-----------------------------|--|--|
| <p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p> | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> CANTIERE La realizzazione dei due impianti prevede l'intercettazione dei canali SUD e CENTRALE, prima del manufatto di confluenza esistente, e il collegamento degli stessi ai nuovi impianti di disoleazione mediante canali di derivazione a sfioramento. Inoltre, stante la profondità di scavo massima prevista pari a 3.8 m e il livello di falda presente localmente a circa 2 metri dal piano campagna, è possibile affermare che le attività di cantiere interferiscono, nella sola fase di cantiere, con i corpi idrici superficiali e sotterranei. Al fine di prevenire ed individuare possibili effetti negativi, è prevista l'adozione di un piano di monitoraggio della componente "Ambiente idrico". ESERCIZIO Durante l'esercizio dell'opera non sono previsti attività che interferiscono con i corpi idrici superficiali e/o sotterranei.</p> | | <p><i>Perché:</i> Stante le misure di sicurezza, prevenzione e mitigazioni del rischio adottate, tra cui: rete di monitoraggio su più punti della componente superficiale e sotterranea, utilizzo di sistemi tipo wellpoint con filtri adeguati, installazione di materiale in geotessuto, non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi generate dall'opera sui corpi idrici superficiali e sotterranei.</p> | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|---|--|--|---|--|
| 12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'opera il traffico indotto dalle attività di cantiere risulta limitato in funzione delle ridotte dimensioni dell'intervento, che richiede un quantitativo di materiale da approvvigionare e da smaltire molto esiguo, considerando anche il riutilizzo del materiale scavato all'interno del progetto in esame. Pertanto, il livello di traffico indotto è trascurabile. | | <i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale, stante i bassi volumi di traffico indotto dal cantiere rispetto al traffico circolante sulla viabilità e stante la durata limitata prevista per i lavori. | |
| 13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Il progetto, interno al sedime aeroportuale, si colloca in un'area già antropizzata, pianeggiante e con scarsa intervisibilità, in quanto l'unica viabilità da cui è visibile l'area di intervento si trova alla stessa quota dell'area in cui è previsto il progetto in esame. | | <i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sulla percezione del paesaggio non si ritengono significativi, in quanto l'opera non si trova in un'area ad elevata intervisibilità e gli interventi in progetto essendo opere interrato non determinano interferenze sul paesaggio. | |
| 14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> L'intervento in esame è previsto internamente al sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Lamezia Terme, in un'area già antropizzata. | | <i>Perché:</i> Gli effetti del progetto sulla perdita di suolo non antropizzato risultano nulli, in quanto l'area di intervento interessa esclusivamente una parte interna al sedime aeroportuale. | |
| 15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Il progetto in esame essendo localizzato all'interno del sedime aeroportuale di Lamezia Terme ricade in un'area in cui non esistono vincoli sull'utilizzo del suolo. | | <i>Perché:</i> Non si prevedono effetti sul suolo generati dal progetto in esame, in quanto l'intervento ricade internamente al sedime aeroportuale e pertanto, non si prevedono modifiche di destinazione d'uso rispetto alla configurazione attuale. | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|---|--|---|--|
| | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento non sono presenti zone densamente abitate. Il centro abitato più vicino è quello di Sant'Eufemia, ricadente nel comune di Lamezia Terme, localizzato ad una distanza dall'area di intervento di circa 2 km. (vedi allegato A04 – piano regolatore generale tavola di zonizzazione”). | | <i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali del progetto, nelle sue fasi di costruzione e di esercizio, sulle aree abitate, in quanto la tipologia d'intervento previsto e la distanza con le zone abitate sono tali da non indurre effetti potenziali significativi sulla popolazione. | |
| 17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Nelle vicinanze del progetto non sono presenti ricettori sensibili, in quanto, solo alcuni di questi, si trovano nell'abitato di Lamezia Terme, a circa 3 km di distanza dall'intervento. | | <i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili stante la tipologia ed entità degli interventi di progetto e la distanza dei ricettori sensibili dal sito. | |
| 18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Si sottolinea che l'Aeroporto di Lamezia Terme è inserito all'interno di un'area fortemente antropizzata ed il progetto non interessa aree in cui sono presenti risorse importanti. | | <i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali delle aree di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità, in quanto le lavorazioni sono interne al sedime aeroportuale, in un contesto antropizzato. | |
| 19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> L'area in cui è previsto l'intervento non interessa zone già soggette a inquinamento o danno ambientale, sia in termini di qualità dell'aria che di qualità delle acque. | | <i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali generati dalla realizzazione dell'opera in merito alla presenza di zone soggette a inquinamento o danno ambientale, in quanto queste non sono presenti in corrispondenza ed in prossimità dell'area di intervento. | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|--|--|---|--|
| | | | | |
| 20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Si evidenzia come l'area di intervento sia posta su un territorio con pericolosità sismica alta (Zona 1). Inoltre, il sito in esame non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico. (vedi allegato "A02 - carta dei vincoli naturalistici e paesaggistici").</p> | | <p><i>Perché:</i> Data l'entità, la tipologia dell'opera e l'assenza di opere in elevazione, in corrispondenza dell'area di intervento non si rilevano problematiche ambientali connesse al progetto in esame.</p> | |
| 21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Nell'intorno del progetto in esame la fonte principale delle interferenze ambientali è riferita alle attività aeronautiche. In merito alla realizzazione degli interventi di progetto, le interferenze ambientali previste possono considerarsi trascurabili rispetto all'operatività dell'aeroporto. Allo stesso modo, in fase di esercizio dell'impianto, si precisa come questo non determini interferenze ambientali differenti da quelle già prodotte dalle attività aeronautiche nella situazione pre-intervento.</p> | | <p><i>Perché:</i> Non sono previste interferenze potenziali generate dagli effetti cumulativi del progetto in esame. L'intervento è relativo alla sola realizzazione di un impianto di disoleazione e di disabbiazione realizzato nell'ambito dell'intervento "center line ed apparecchiature AVL".</p> | |
| 22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Si specifica come gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti all'area di intervento, stante la sua funzione, tipologia e entità in termini di dimensioni.</p> | | <p><i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dal progetto in esame.</p> | |


10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

| N. | Denominazione | Scala | Nome file |
|-----|--|----------------------|---|
| A01 | Inquadramento territoriale | 1:2.000 | A01-inquadramento territoriale |
| A02 | carta dei vincoli naturalistici e paesaggistici | 1:15.000 1:30.000 | A02- carta dei vincoli naturalistici e paesaggistici |
| A03 | piano strutturale comunale carta dei vincoli | 1:10.00 | A03- piano strutturale comunale carta dei vincoli |
| A04 | piano regolatore generale tavola di zonizzazione | 1:10.00 | A04- piano regolatore generale tavola di zonizzazione |

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.