



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 318 del 5 agosto 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Ampliamento aviosuperficie Franca</p> <p>Comune di Cotronei (KR)</p> <p>ID_VIP: 6017</p>
Proponente:	<p>B&B Investments S.r.l.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

1. Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 03/04/2006, n.152 (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19/05/2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS (d’ora innanzi: Commissione) e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori della Sottocommissione VIA (d’ora innanzi: Sottocommissione VIA) e della Sottocommissione VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020.

2. Richiamate le norme e i principi che regolano la verifica di assoggettabilità a VIA (c.d. “screening”), e in particolare:

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, secondo cui “*si intende per*”:
- lett. c) “*Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo*”;
- lett. m), *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’ autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato*

V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del d.lgs. n.104 del 2017 e in particolare:
- All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*”;
- All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;
- Le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09 19/9 - (D. Lgs. n. 104/2017).

3. Dato atto che:

- all'istanza in esame, in quanto presentata in data 07/04/2021 e perfezionata il 30/04/2021, si applica il D. Lgs. n. 152/2006 nel testo vigente dopo le modifiche introdotte con D. L. 16 luglio 2020 n.- 76, recante ‘Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale’, convertito in l. n. 120 del 11 settembre 2020 (v. art. 50, comma 3 dl n. 76/20).

4. Rilevato che:

4.1. in ordine alla presentazione della domanda:

- la B&B Investments S.r.l. (d'ora innanzi Proponente) in data 07/04/2021 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, del progetto “Ampliamento aviosuperficie Franca” nel Comune di Cotronei (KR), inviando apposita documentazione.

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V- Sistemi di valutazione ambientale (d'ora innanzi, Divisione) della Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo Sostenibile (d'ora innanzi, Cress) con prot. n. 35751/MATTM del 07/04/2021 che, esaminata preliminarmente la documentazione, con nota n. 39021/MATTM del 15/04/2021 ha comunicato che l'istanza non risultava immediatamente procedibile in quanto la documentazione fornita risultava carente in alcuni aspetti.

- in data 29/04/2021, con nota assunta al prot. n. 45360/MATTM del 30/04/2021, il Proponente ha perfezionato l'istanza inviando ulteriore documentazione, specificamente lo Studio Preliminare Ambientale nella versione revisionata c.d. rev 1.

- la Divisione con nota prot. n. 48821/MATTM del 07/05/2021, acquisita dalla Commissione con nota prot. n. 2410/CTVA del 10/06/2021, ha assegnato il procedimento in oggetto al referente Ing. Giorgio Cesari del gruppo istruttore 2 della Sottocommissione VIA.

- la Divisione con nota prot. n. 48820/MATTM del 07/05/2021, acquisita dalla Commissione con nota prot. n. 2412/CTVA del 10/06/2021, verificata la completezza della documentazione acquisita e che è stato assolto l'onere contributivo previsto dall'art. 2 comma 1, lettera b) del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 04/01/2018, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, chiedendo alla Regione Calabria se intendesse evidenziare il concorrente interesse regionale, entro 10 giorni dal ricevimento della nota.

- stante l'assenza di comunicazione, da parte della Divisione, della manifestazione di interesse da parte della Regione Calabria, non sussiste il concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento in oggetto.

4.2. In ordine alla pubblicità:

- ai sensi dell'art.19, commi 2 e 3 del D. Lgs. n. 152/2006, la documentazione presentata in allegato alla domanda, come integrata il 30/04/2021, è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente alla pagina <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7845/11444> e la Divisione, con la sopra citata nota prot. n. 48820/MATTM del 07/05/2021 ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione su detto sito della documentazione;

- non risultano pervenute osservazioni del pubblico, nei termini di cui all'art.19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006;

- con nota prot. MIC/16185 del 12/05/2021 acquisita dalla Commissione al prot. n. 2471/CTVA del 13/05/2021 il Ministero della Cultura ha richiesto alla Soprintendenza e ai propri uffici di inviare osservazioni in merito la progetto;

5. Considerato che:

5.1. ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 lo Studio Preliminare Ambientale (d'ora innanzi, SPA), richiesto per verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi, deve indicare gli elementi di cui all'All. IV-bis della Parte II del d.lgs. n. 152 del 2006.

5.2. lo SPA elaborato dal Proponente nella versione revisionata il 30 Aprile 2021 con codice titolato AMB.01_STUDIO_PRELIMINARE_AMBIENTALE_REV.1 è corredato da due allegati, il piano preliminare di utilizzo terre e rocce da scavo codice AMB_02_PIANO_PRELIMINARE_RTS e il documento TAV. AMB 03 - PROGETTO DI TAGLIO-RIMBOSCHIMENTO COMPENSATIVO MUTAMENTO DI DESTINAZIONE D'USO DEI TERRENO SOTTOPOSTI A VINCOLO IDROGEOLOGICO, nonché da ulteriori 54 elaborati progettuali, per un totale di 57 documenti messi a disposizione della Commissione e per la consultazione del pubblico, dalla Divisione, alla pagina internet indicata con la sopra citata nota prot. n. 48820/MATTM del 07/05/2021.

5.3. la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata, per quanto indicato dal Proponente, in quanto il progetto rientra tra i progetti elencati nell'allegato II-bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 al punto 2 lettera e) riguardante aeroporti non compresi nell'Allegato II, che al punto 10) ricomprende tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza;

5.4. dalla documentazione prodotta dal proponente risulta che il soggetto proponente, già proprietario del complesso turistico denominato "Villaggio Baffa" che comprende un'aviosuperficie denominata "Aviosuperficie Franca" con funzione "*principalmente turistica*" attraverso la possibilità di atterraggio di velivoli ultraleggeri, intende eseguire con il progetto "Ampliamento dell'Aviosuperficie Franca" due interventi:

- Ampliamento della pista di volo da 600 metri a 1.100 metri;

- Realizzazione di n.2 hangar e di un fabbricato comprendente la torre di controllo.

6. Evidenziato che:

6.1. in premessa allo SPA si specifica che *“Le motivazioni dell’iniziativa, hanno trovato origine nella definizione del quadro esigenziale derivante dal riconoscimento, dei fattori di debolezza che presenta l’attuale assetto aeroportuale regionale calabrese e dall’altro, dalle opportunità che si possono configurare nell’ambito sia turistico ricettivo sia dall’ambito connesso a interventi di protezione civile e salvaguardia dell’ambiente naturalistico circostante.”*

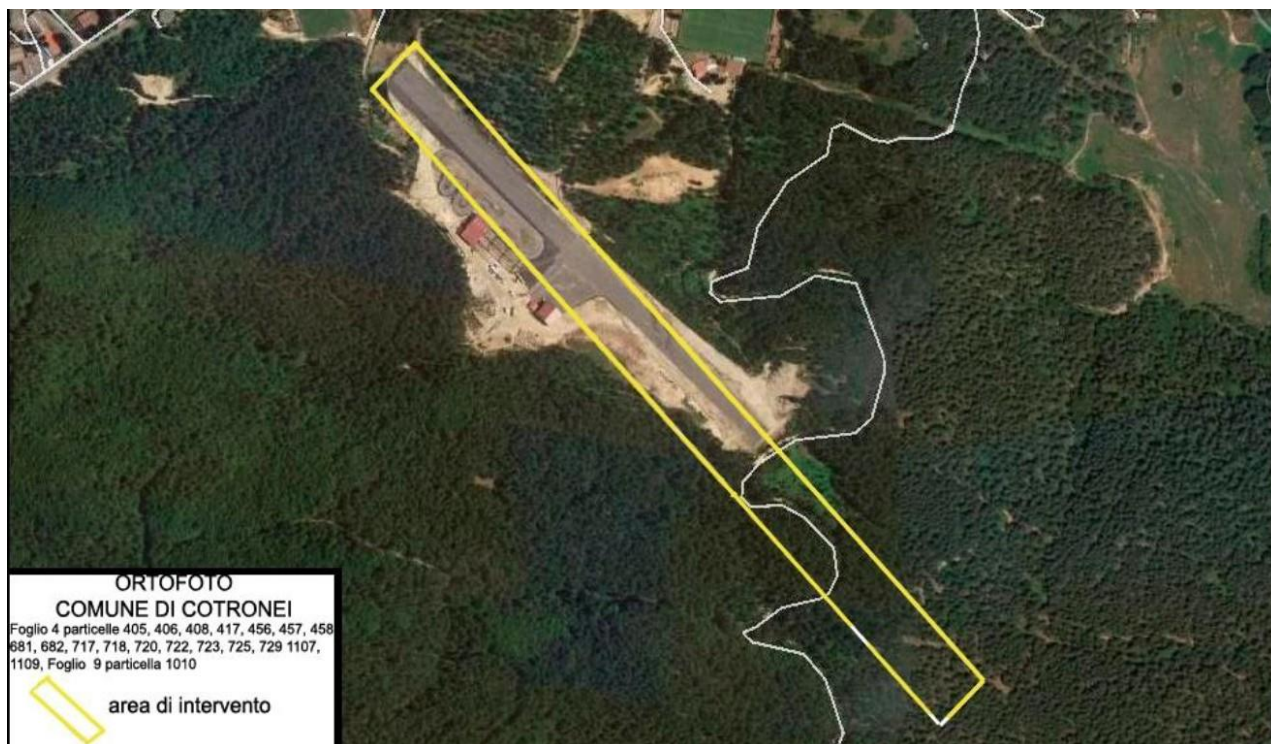
6.2. il proponente, nel confermare la titolarità del progetto, nello SPA indica il Comune di Cotronei (KR) quale autorità procedente ai sensi dell’art. 5, comma 1, lettera q) del D. Lgs. n. 152/2006.

7. Considerato che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all’Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- le analisi effettuate dal Proponente, in relazione alla documentazione presentata rispetto all’Allegato IV-bis e in base ai criteri dell’Allegato V, sono così sintetizzabili:

7.1 In ordine alle caratteristiche fisiche e alla concezione dell’insieme del progetto

- L’aviosuperficie, che allo stato attuale ha una funzione turistica ricettiva, con possibilità di arrivo di velivoli ultraleggeri da turismo che provengono da località marittime e montane, ha una lunghezza pari a 600 metri ed è larga 40 metri, con locali tecnici necessari allo svolgimento delle attività di volo e una pista go-kart “max kart” con servizi che includono noleggio kart e/o pista per auto preparate, moto e minimoto.



- La società proponente ha stretto negli ultimi anni una collaborazione con la società Leonardo Spa elicotteri, che ha deciso di investire anche in Calabria utilizzando l’aviosuperficie di Villaggio Baffa, per operazioni di certificazione dei velivoli. *“In conformità a questa esperienza positiva e constatato che la posizione, la*

conformazione fisica e geologica dell'aviosuperficie è particolarmente adatta alle esigenze di volo sperimentale della Leonardo Spa”, il proponente ha aggiunto questa ulteriore motivazione alla scelta progettuale di allungamento della pista di volo. Inizialmente le motivazioni del progetto di ampliamento risiedevano nella possibilità di espansione dell'offerta turistico ricettivo del “Villaggio Baffa”, con scali di voli nazionali e internazionali, senza escludere il carattere di punto strategico e funzionale per le diverse problematiche di protezione civile che caratterizzano la Regione Calabria. L'aviosuperficie, vista la vicinanza con il Lago Ampollino, può diventare un punto di riferimento per la protezione civile e i VVFF nei casi d'incendi dove si necessita l'immediatezza dei soccorsi con partenza dei *Canadair* che potrebbero raggiungere in poco tempo vaste zone della Regione.

- Il progetto prevede:
 - l'allungamento della pista di volo da 600 m a 1.100 m e allargamento della stessa da 40 m a 60 m, con rototraslazione del tracciato di circa 10° oltre ad una pendenza della pista di misura pari all'1% in modo da ridurre le operazioni di riempimento e di scavo;
 - la realizzazione di due hangar di dimensioni 30,00 x 30,00 m;
 - la costruzione di un fabbricato comprendente torre di controllo, locali ad uso delle squadre di soccorso e dei piloti;
 - movimento di terre e rocce da scavo di circa 300.000 m³, che diventeranno riempimento a compensazione della parte mancante e il fondo per la realizzazione di un tratto stradale parallelo alla pista, ma sotto scarpata, che si congiungerà con la strada esistente.
- Gli interventi previsti sono assoggettati alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti ed operanti in salvaguardia contenute nel P.R.G. vigente, mentre risulta in itinere di studio e approvazione il nuovo P.S.C., che tuttavia alla data di scrittura del presente documento non è operante. Lo strumento urbanistico vigente classifica l'area come “Zona Omogenea E, Sottozona E3”, come espressamente citato dall'art. 26 al punto 5.3 del P.R.G. Nelle sottozone “E3”, secondo quanto riportato nello SPA, sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro dei fabbricati esistenti, ampliamento e/o demolizione e/o nuova costruzione degli edifici esistenti con destinazione d'uso 1.1 sino al raggiungimento di mq. 180 di Su compreso l'esistente e nel rispetto di H = 6,50 m e ampliamento e/o demolizione e/o nuova edificazione di edifici con destinazione d'uso 1.2, nel rispetto di If = 0,01 m³/m² sino al raggiungimento di un massimo di 150 m³. Nelle sottozone “E3” sono ammessi tagli delle alberature. *“Nelle more della redazione del nuovo strumento urbanistico l'Amministrazione di Cotronei ha accolto la proposta della Società B&B Investments di Cotronei (KR), ritenendo che essa rivesta valore strategico per l'economia del Comune di Cotronei (KR) e non solo. Da questa considerazione di pubblica utilità attraverso Delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 23.12.2019 si è manifestato atto di impulso ai sensi dell'art. 14 della L.R. 19/2002 ai fini dell'approvazione in variante allo strumento urbanistico del progetto proposto dalla società B&B Investments.”*

7.2 In ordine al progetto, con riferimento alla sua localizzazione e alla sensibilità ambientale delle aree geografiche che potrebbero essere interessate

- L'Area oggetto dell'intervento proposto ricade nel Comune di Cotronei (KR) nella frazione di Trepidò Soprano Loc. Caprara, nel paesaggio montano della Sila Grande Crotonese.
- Sulla base del Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesistica (QTRP), approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 134 nella seduta del 01 agosto 2016, che perimetra il territorio in diversi Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali (APTR) in funzione degli assetti ambientali, morfologici, storici-culturali e insediativi, il territorio di Cotronei ricade all'interno dell'APTR n.13.a Fascia Presilana Crotonese *“della superficie di 499,58 km”* (presumibilmente km², n.d.r.). Il territorio è caratterizzato principalmente da un paesaggio collinare pedemontano agricolo-boschivo, geologicamente costituito nella sua struttura da rocce cristalline, morfologicamente è costituito da pendici più o meno scoscese intervallate da profondi valloni. Il reticolo idrografico è contraddistinto da numerosi corsi d'acqua a regime torrentizio a spiccato carattere di fiumara.
- La zona sulla quale sarà realizzato l'intervento in progetto, essendo posta in un ambito montuoso ad una quota altimetrica media di 1.340 m s.l.m., ricade in aree vincolate: in particolare, di Vincolo paesaggistico

e ambientale ex Decreto Legislativo 22/01/2004 n. 42, e specificamente a regime di vincolo paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art.142; di Vincolo Idrogeologico, ex R.D.L. 30/12/1923 n. 3267.

- Il sito di progetto non ricade in alcuna area naturale protetta, l'area protetta più vicina è costituita dal Parco Nazionale della Sila (cod. EUAP) e, nello specifico, l'area del Parco più prossima alle strutture costituenti l'impianto è ubicata a una distanza di circa 300 m in direzione sud-est. L'area di progetto non ricade all'interno di alcun Sito di Interesse Comunitario o Zona di Protezione Speciale, ma a circa un chilometro in linea d'aria dalla ZPS Alto Marchesato Fiume Neto.
- Nella relazione tecnica descrittiva AMB.03 dal titolo "*Progetto di taglio-rimboschimento compensativo mutamento di destinazione d'uso dei terreni sottoposti a vincolo idrogeologico*" redatta dall'agronomo Gregorio Elia si afferma che, a differenza della superficie interessata dal prolungamento della pista, la superficie interessata dagli interventi compensativi "*in parte ricade nel Parco nazionale della Sila e in parte rientra nei siti comunitari afferenti alla rete "Natura 2000", SIC, ZPS, SIN e SIR*".
- L'area di pertinenza del progetto, posta a circa 1.340 m s.l.m. e parte del bacino idrografico del Fiume Neto, ricade in parte all'interno della perimetrazione delle Aree di Attenzione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, soggette alle misure di salvaguardia collegate alla adozione dei progetti di variante predisposti in attuazione degli aggiornamenti dei PAI alle nuove mappe del PGRA di cui alla delibera Cip (Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale) n.1. del 20/12/2019.
- L'area di progetto non ricade in nessuno dei 20 Siti di Interesse Nazionale (SIN) e 7 Siti di Interesse Regionale (SIR) presenti nella Regione Calabria.

7.3 In ordine alla descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante

- Lo SPA riporta gli "*indicatori prioritari selezionati in base alle possibili relazioni con l'attività posta in essere*":
 - *Paesaggio*: Il paesaggio è caratterizzato da una densa copertura vegetale forestale, costituita in prevalenza da querce e castagni a quote minori, faggi e conifere alle quote più alte.
 - *Biodiversità*: Lo SPA testualmente recita: "*L'area interessata dall'intervento trattasi di soprassuolo di alto fusto costituito da formazione naturale pura di Pino Laricio tendenzialmente disetanea a tratti per gruppi e/o singoli individui fustaia matura, in altri giovane fustaia pertanto distribuita in diverse classe di età, la densità è molto eterogenea e va colma ad eccessiva, solo in alcune porzioni è scarsa, la rinnovazione è presente prevalentemente conifera, in modo discontinuo le latifoglie autoctone in diversi stadi di sviluppo: novellame, posticcia e perticaia, distribuita nei vuoti e lacune. Nelle aree limitrofe e all'interno del sito Natura 2000 sono presenti maggiormente le seguenti specie: Vulpes volpe (volpe); Lepus europaeus (lepre comune); Sus scrofa (cinghiale); Scolopax coturnix (beccaccia); Turdus merla (merlo); Streptopelia tortus (tortora). Nelle zone protette del sito Rete Natura 2000 la fauna protetta è: Airone cenerino, Cavaliere d'Italia, Piro piccolo, Piccione selvatico, Upupa, Civetta, Allocco, Gufo comune, Barbagianni, Cucculo, Picchio, Rondone, Nibbio, Capovaccio (capovaccaio, n.d.r.), Poiana, Sparviere, Falco pellegrino, Ghebbio (gheppio, n.d.r.), Riccio europeo, Scoiattolo, Ghiro, Istrice, Lepre italiana, Tasso e Faina.*" Per successive specifiche si rimanda all'allegato 1 contenente la Relazione Tecnica Ambientale, nella quale si specifica che complessivamente "*la superficie boscata interessata dal taglio è pari a circa ha 06.50.00 ragguagliata al netto delle tare*",
 - *Popolazione*: La popolazione del Comune di Cotronei ammonta a 5.409 residenti (dati ISTAT 2019), il territorio oggetto dell'intervento è caratterizzato dalla presenza di residenti a carattere stagionale. "*La realizzazione dell'infrastruttura costituirebbe un volano per lo sviluppo turistico del Comune di Cotronei e di tutta la Provincia di Crotone, sia in termini di dotazione di spazi a servizio della collettività che in termini di ottimizzazione del servizio trasportistico, risultando in linea con i principi e gli obiettivi di sviluppo della popolazione stanziale e stagionale.*"

- *Suolo*: L'area oggetto dell'intervento è caratterizzata da un substrato costituito da rocce ignee, il paesaggio è caratterizzato da una buona copertura vegetale costituita da boschi di latifoglie e da rimboschimenti di conifere che garantiscono generalmente una buona protezione del suolo. L'uso del suolo è caratterizzato da bosco di latifoglie e conifere, rimboschimento. La bassa riserva idrica, compensata in larga misura dalla distribuzione delle piogge durante l'anno, non limita lo sviluppo di una rigogliosa vegetazione arborea. La copertura vegetale presente annulla il deflusso superficiale e conseguentemente l'erosione. È stato osservato come questi suoli, anche in occasione di piogge particolarmente intense non presentavano segni di erosione nemmeno sul versante di maggiore acclività.
- *Acqua*: Dal punto di vista idrogeologico i terreni affioranti nell'area, costituiti in prevalenza da rocce più o meno fratturate, rappresentano una gamma di materiali con un grado di permeabilità relativa da media ad alto. Le sorgenti nell'aria di studio riguardano il bacino della Iumarella di Migliarini (Bacino Tacina), hanno un regime costante con rivenute importanti nel periodo invernali. Le sorgenti sul versante Lago Ampollino (Bacino Neto) sono meno importanti ed hanno carattere stagionale; la presenza dell'invaso condiziona la piezometria dell'aria con la possibile presenza di falde in pressione al di sotto dell'invaso. Per ciò che riguarda la circolazione idrica sotterranea, bisogna rammentare che normalmente, nelle magmatiti silane. La permeabilità relativamente bassa dei litotipi affioranti può subire degli incrementi rispetto alle originarie condizioni. È bene ricordare che la presenza nell'area in esame di formazioni sciolte superficiali estremamente permeabili, facilita il deflusso idrico superficiale particolarmente importante durante i fenomeni meteorologici intensi e costanti nel tempo, mitigando i potenziali fenomeni di dissesto idrogeologico.
- *Aria e fattori climatici*: La fascia bioclimatica è quella termo-mediterranea caratterizzata da un clima tipicamente mediterraneo, con estati calde e siccitose e piogge concentrate prevalentemente nel periodo autunno-inverno con valori massimi nel mese di ottobre e minimi nel mese di luglio. I distretti silani sono compresi tra le isoiete di 1600-1200 mm annui e fra le isoterme di 9°C e 13°C. Dall'analisi dei dati termo-pluviometrici registrati nelle varie stazioni termo-pluviometriche per la determinazione delle fasce fitoclimatiche si può affermare che l'intera area è compresa nelle fasce fitoclimatiche, secondo la classificazione del Pavari, del *Castanetum* freddo e del *Fagetum* caldo.
- *Rumore*: Una valutazione qualitativa del rumore nell'area in esame è stata eseguita utilizzando il metodo proposto da Cellai Piano di zonizzazione del rumore. Edificio Tecnologico 1998. La zona di riferimento rientra in classe II con limite di emissioni sonore certamente non superiore a 60 dB.
- *Rifiuti*: nello SPA è presente un richiamo alla normativa europea e nazionale in materia.
- *Trasporti*: L'obiettivo dell'ampliamento dell'aviosuperficie con le sue componenti trasportistico funzionali (mobilità delle persone e flussi turistici) e di pubblica utilità (elisoccorso, prevenzione incendi) rappresenta l'opportunità per ottimizzare lo sviluppo del territorio coerentemente con i principi di sostenibilità ambientale e può diventare un ulteriore punto di riferimento per quanto riguarda le operazioni di certificazione dei velivoli. *“L'ampliamento dell'aviosuperficie è coerente con le esigenze di potenziamento delle infrastrutture di trasporto esistenti nella nostra Regione con obiettivi di sviluppo e potenziamento del territorio integrati con i prioritari principi di valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio in coerenza con i ventigi strumenti programmatici sovraordinati.”*

7.4 In ordine alla descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente risultanti da residui, emissioni previste e rifiuti, uso di risorse naturali

- Al fine di rispettare le prescrizioni del vincolo paesaggistico-ambientale, *“le fasi progettuali e realizzative successive, attueranno tutti i dispositivi tecnici validi al perseguimento del minor impatto delle opere in progetto, in modo non esaustivo si provvederà”* al controllo, ove necessario anche archeologico, delle opere di scavo delle reti e dei manufatti; al ripristino delle superfici scavate con materiali di riporto identici ai materiali preesistenti; al controllo e reimpianto della vegetazione arbustiva e degli eventuali (ove necessari) abbattimenti di alberatura boschiva; a prescrizioni sulla tenuta idraulica dei nuovi manufatti al fine di preservare dall'inquinamento dei terreni, e delle falde.
- Il Proponente si impegna a realizzare opere di imboscamento/rimboschimento nelle località dove sono ubicati e disponibili terreni nell'ambito dei bacini idrografici di riferimento, al fine di ripristinare quelle parti di territorio che sono state necessariamente modificate dall'opera e dalle opere che si rendono

necessarie per la sua realizzazione. Scopo principale è quello di creare dei popolamenti forestali naturaliformi per composizione, struttura e densità, da gestire con tecniche di selvicoltura naturalistica. Il progetto di rimboschimento, descritto nel dettaglio nell'elaborato TAV. AMB 03 - PROGETTO DI TAGLIO-RIMBOSCHIMENTO COMPENSATIVO MUTAMENTO DI DESTINAZIONE D'USO DEI TERRENO SOTTOPOSTI A VINCOLO IDROGEOLOGICO, con il quale si procederà con la messa a dimora di 7.150 piante di conifere e latifoglie autoctone e contribuirà all'incremento della superficie boscata nonché all'aumento della biodiversità animale e vegetale. L'intervento sarà effettuato nel fondo individuato all'interno del Comune di Cotronei in località Serra di Paolo. Il progetto d'imboschimento/rimboschimento ha tenuto conto sia dei condizionamenti di natura tecnica determinati dalle caratteristiche progettuali dell'infrastruttura aeroportuale, sia dell'ambiente in cui tale opera si va ad inserire, riconoscendone i caratteri naturali e la capacità di trasformazione. Si sono definite le opere a verde, con utilizzo di specie vegetali ecotipi autoctoni, più opportune per i seguenti scopi:

- Ricucire la vegetazione interferita;
 - Mantenere e riqualificare le formazioni vegetali preesistenti;
 - Svolgere la funzione di arredo naturale di ricolonizzazione.
- Sono previste opere di consolidamento del versante sud-est della pista:
- Regimazione idrica (drenaggi superficiali/profondi, contributo dell'ingegneria naturalistica);
 - Consolidamento meccanico e diminuzione della pendenza (rimodellamento, scoronamento, gradonamento);
 - Utilizzo di tecniche per trasferire gli sforzi tangenziali a elementi strutturali (opere di ingegneria naturalistica), ricostruzione della copertura vegetale, inerbimenti, talee, messa a dimora di alberi e arbusti autoctoni nonché diverse specie erbacee con notevole sviluppo dell'apparato radicale come le graminacee.
- Sono previste opere di consolidamento meccanico:
- Interventi di protezione contro l'erosione superficiale (semina e inerbimento);
 - Interventi contro movimenti franosi superficiali quali fascine di versante, cordonate vive in legname, grate vive, palificata via di sostegno semplice;
 - Interventi contro *“movimenti franosi di media opportunità”*.
- L'esecuzione dei lavori in progetto, in base alla tipologia, allo sviluppo degli interventi e alle attrezzature di cantiere necessarie, non indurrà, secondo il Proponente, uno stato vibratorio tale da raggiungere la soglia della sensazione molesta o incrementi tali del livello di rumorosità da cominciare a provocare danni, dati da valori maggiori a 66-85 dB(A).
- Per il rumore, sempre secondo il Proponente, gli impatti ambientali derivanti dal rumore dei velivoli durante la fase di atterraggio e decollo si possono definire irrilevanti visti il contesto dell'area che risulta distante almeno 5 km dalla presenza di abitazioni con residenti a carattere stagionale e il numero voli. Saranno predisposti piani che prevedranno il monitoraggio delle immissioni sonore nei limiti stabiliti dalla normativa vigente.
- Per il Paesaggio, sempre secondo il Proponente, non si prevedono impatti significativi né in fase di cantiere né in fase di esercizio.
- Per la biodiversità, sempre secondo il Proponente, non si prevedono disturbi legati al rumore e vibrazioni che non possano essere mitigati, mentre gli interventi di imboschimento e rimboschimento *“favoriranno un aumento della biodiversità vegetale ed animale”*.
- Per la popolazione, sempre secondo il Proponente, la realizzazione dell'intervento non potrà che produrre effetti positivi in quanto aumenterà *“sensibilmente l'offerta turistica con possibilità di destagionalizzazione dei flussi.”*
- Sebbene la realizzazione dell'opera comporterà necessariamente il taglio raso di ettari 6,5 circa di soprassuolo forestale costituito da pino laricio, detti interventi non provocheranno, sempre secondo il Proponente, alterazioni dal punto di vista della superficie forestale che sarà compensata dai suddetti interventi di compensazione.
- Per evitare interferenze con le acque superficiali, durante la fase di realizzazione dell'opera si prevederanno sulla superficie della pista a ridosso e lungo la scarpata fossi di guardia trasversali posizionati a distanza

regolare per intercettazione raccolta delle acque superficiali e consentire il deflusso regolare dell'acqua, che eviteranno pure gli effetti erosivi del ruscellamento delle acque l'attraversamento delle strade forestali esistenti avverrà mediante tubazioni interrato. Pertanto non si rilevano impatti negativi né in fase di cantiere né in fase di esercizio a carico delle acque.

- Per l'aria, gli impatti connessi alla diffusione di polveri e sostanze inquinanti dei mezzi di cantiere saranno temporanei e comunque saranno adottate buone pratiche quali la bagnatura dei mezzi e delle superfici oggetto degli scavi e dei movimenti di terra. In fase di esercizio i potenziali impatti sono legati alla variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria per effetto delle emissioni da traffico veicolare e da traffico aereo per i quali *“non si prevedono alterazioni della qualità dell'aria oltre i limiti consentiti.”*
- Per quanto concerne i rifiuti prodotti in fase di cantiere, questi saranno stoccati in depositi temporanei dotati di sistemi di protezione in attesa del conferimento a discarica; non si prevede la produzione di rifiuti in fase di esercizio, salvo oli e acque di lavaggio utilizzati per la manutenzione dei velivoli per i quali saranno predisposti idonei impianti di recupero.
- Per i trasporti, in fase di cantiere gli impatti saranno legati alla movimentazione dei mezzi da e verso il cantiere ma detto traffico sarà locale e reversibile, mentre in fase di esercizio la maggiore affluenza turistica potrebbe comportare un aumento di traffico stagionale che tuttavia non causerà sovraccarico alla viabilità esistente.
- Sono previsti interventi di mitigazione *“dell'impatto visivo”* e degli impatti acustici per i quali sarà installato un sistema di monitoraggio acustico che consenta il rispetto dei livelli sonori.

8. Tenuto conto che:

- il Ministero della cultura, considerato quanto evidenziato dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio competente per territorio e dall'ufficio competente della DG ABAP, con nota prot. n. 23637-P del 09/07/2021 acquisita al prot. MATTM n. 75644 del 13/07/2021, ritiene che il progetto in esame debba essere sottoposto alla procedura di VIA;
- non sono pervenute altre osservazioni, ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati.

9. Rilevato che:

- La prima pagina del pdf dello SPA, nella versione revisionata e aggiornata al 30 aprile 2021 di cui al file AMB.01_STUDIO_PRELIMINARE_AMBIENTALE_REV.1, titola *“PIANO PRELIMINARE DI UTILIZZO IN SITO TERRE E ROCCE DA SCAVO ESCLUSE DALLA DISCIPLINA DEI RIFIUTI”* al pari del separato documento allegato trattante detto argomento.
- Lo SPA risulta organizzato in parte secondo i *“Quadri di riferimento”* Programmatico e Ambientale propri degli studi di impatto ambientale delle abrogate norme tecniche ex DPCM 27/12/1988, sebbene dichiaratamente riferito all'All. *“IV-bis alla parte II del D.lgs. 152/2006”*, che *“definisce i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale”*.

10. Valutato il progetto:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

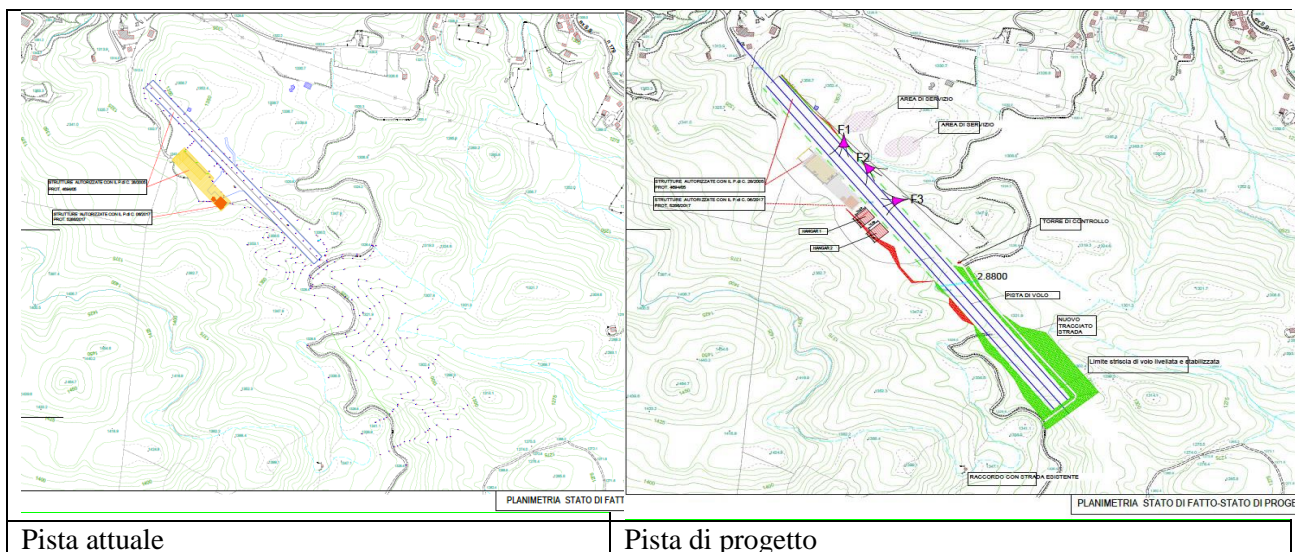
- Considerata la documentazione presentata dal Proponente, compreso il documento integrativo relativo allo SPA nella versione revisionata il 30 Aprile 2021 con codice del file titolato AMB.01_STUDIO_PRELIMINARE_AMBIENTALE_REV.1;
- Verificata la documentazione e, preliminarmente, considerato che nel documento Quadro economico generale è indicato l'importo complessivo di euro 6.952.533,60 comprensivo di IVA, alla concorrenza del quale non è chiaro se contribuisca l'importo di euro 65.877,50 stimato per la realizzazione dell'intervento di

imboschimento e rimboschimento a compensazione dell'abbattimento di specie arborea, parte integrante del progetto in esame;

- Lo SPA è comprensivo della “relazione tecnica ambientale” redatta dall'agrotecnico Dott. Silvio Esposito, mentre l'allegato 3 consiste nel progetto compensativo di taglio rimboschimento redatto dall'agronomo dott. Gregorio Elia.
- L'allegato 2 dello SPA è il Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo.
- La documentazione contiene inoltre 53 elaborati progettuali la maggior parte di tipo cartografico, ma anche relazioni specialistiche in riferimento ad un livello progettuale non meglio specificato.

Con riferimento alle caratteristiche fisiche del progetto:

- Le caratteristiche fisiche del progetto sono descritte sommariamente nello SPA, essendo per la pista di volo indicata la lunghezza e la larghezza e il fatto che la stessa avrà asse maggiore ruotato di circa 10° rispetto a quello della pista attuale, mentre sono succintamente accennate le caratteristiche della torre di controllo, dei due hangar e delle altre opere minori.
- Dalla lettura degli elaborati cartografici progettuali possono essere dedotti maggiori dettagli, fra cui la localizzazione delle aree di territorio soggette a scavi e di quelle soggette a riporto.
- Allo stato attuale, l'aviosuperficie ha una lunghezza pari a 600 metri circa e larghezza di 40 metri, con locali tecnici necessari allo svolgimento delle attività di volo e una pista go-kart, per quanto riportato nello SPA, per il quale la quota della pista è di 1.340 m sul livello del mare. Dal sito internet ENAC risulta che l'attività dichiarata dell'aviosuperficie, che ha una lunghezza di 620 metri, è larga 30 metri, ha pavimentazione bituminosa ed è posta a quota di 1.330 m s.l.m., è di tipo esclusivamente turistico per operatività diurna, con nulla osta rilasciato dalla questura di Crotona nel maggio 2019 e inizio gestione, titolarità Baffa Massimo, il 31 Marzo 2020. L'analisi multi-temporale delle foto satellitari storiche disponibili in Google Earth evidenzia che la pista sterrata è stata realizzata fra marzo 2001 e maggio 2003, mentre la copertura bituminosa è presente a luglio 2018.
- Il progetto prevede l'allungamento della pista verso SE fino ad una lunghezza totale di 1.100 m e allargamento della stessa a 60 m, con rototraslazione del tracciato di circa 10°, in senso orario, per quanto si evince dalle planimetrie allegate, oltre alla realizzazione di due hangar di dimensioni 30 x 30 m e alla costruzione di un fabbricato comprendente la torre di controllo, e a locali ad uso delle squadre di soccorso e piloti.

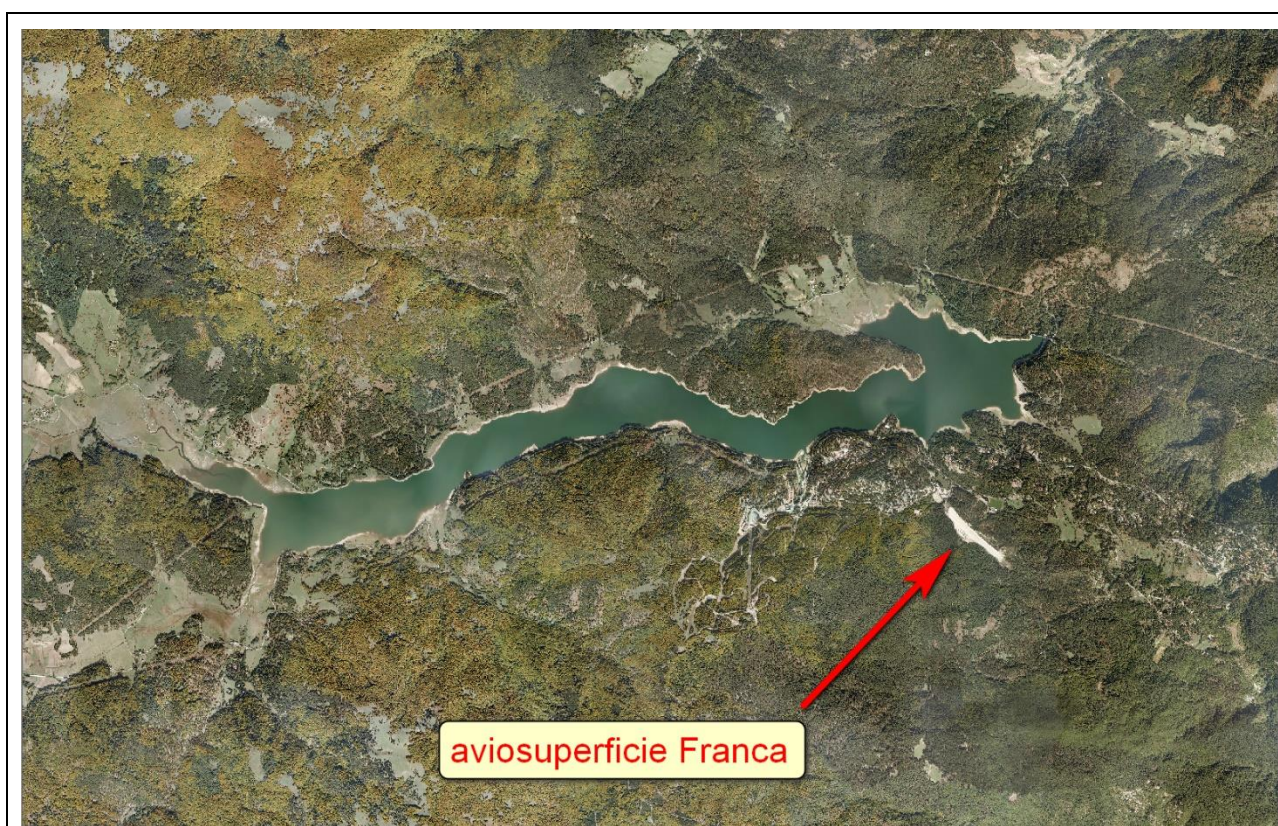


- Non è indicata l'eventuale coesistenza in area vasta di altre piste di volo che possano soddisfare le medesime esigenze che richiedono, secondo il proponente, la realizzazione del progetto di ampliamento dell'aviosuperficie Franca.
- Quanto alla concezione del progetto, non è indicato nello SPA quali specifiche esigenze operative, fra quelle indicate di sviluppo della ricezione turistica, di protezione civile e di messa a servizio della società Leonardo Spa elicotteri, richiedano l'ampliamento della pista di volo di circa 500 m in lunghezza e almeno 20 m in larghezza.
- L'allungamento della pista sarà realizzato, per quanto si evince dagli elaborati cartografici, attraverso attività di scavo concentrate nella porzione mediana della pista di progetto, movimentazione di dette terre e riporto delle stesse nella porzione sud-orientale della pista di progetto, per circa 330.000 m³, a costituire un rilevato che risulterà ubicato nella preesistente area valliva, attualmente caratterizzata da superficie forestata.
- Le quote a cui detta pista si svilupperà sono determinanti ai fini del calcolo dei volumi delle terre e rocce che saranno scavate e di quelli necessari da riportarsi per la realizzazione del margine sud orientale della pista, ma non è chiaro se la scelta progettuale adottata derivi da esigenze di volo o dalla necessità ambientale di limitare i volumi dei materiali di scavo non riutilizzabili e di limitare la superficie del bosco sottratta per lo sviluppo in lunghezza della pista.
- Dalla relazione in allegato 2 relativa al piano preliminare di utilizzo in sito delle terre rocce da scavo si apprende che il bilancio fra gli scavi e i riporti è sostanzialmente in pareggio, con un esubero di 5.742,30 m³ che saranno evidentemente conferiti a discarica.
- L'allungamento della pista comporterà inoltre la deviazione della strada esistente, attraverso la realizzazione di un nuovo tratto, che sarà realizzato al margine meridionale e orientale della pista medesima, che si raccorderà ai tratti della strada esistente non interferiti dalla pista di volo.
- Non sono indicati i prelievi d'acqua necessari sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, né le modalità di approvvigionamento.
- Quanto ai rifiuti prodotti in fase di cantiere, l'unica informazione fornita è che questi saranno stoccati in depositi temporanei dotati di sistemi di protezione, in attesa del conferimento a discarica; in fase di esercizio, non si prevede la produzione di rifiuti salvo oli e acque di lavaggio utilizzati per la manutenzione dei velivoli per i quali saranno predisposti idonei impianti di recupero.
- Non sono fornite indicazioni specifiche riguardo l'inquinamento e i disturbi ambientali che saranno arrecati in fase di cantiere, con particolare riferimento alle emissioni in atmosfera determinate dal traffico dei mezzi di cantiere e al rumore generato dal medesimo, non quantificato come pure la viabilità di accesso al cantiere, e dalle lavorazioni nel sito, a carico di eventuali ricettori sensibili e della fauna.
- Non sono fornite indicazioni riguardo l'inquinamento e i disturbi ambientali che saranno arrecati in fase di esercizio, derivanti dal maggior traffico aereo e veicolare indotto dalla maggiore capacità delle opere in progetto, che il proponente ritiene saranno entro i limiti di legge.
- Nello SPA non vi sono specificazioni sui rischi, sia antropici per effetto di gravi incidenti, sia naturali in riferimento in particolare al rischio di alluvioni e al rischio sismico, e sui conseguenti effetti sia carico delle opere sia rispetto al territorio circostante.
- L'intervento in oggetto, prevedendo la devegetazione del soprassuolo forestale, finalizzata ad attività diverse dalla gestione forestale, per circa 6,5 ha, si configura come trasformazione del bosco e quindi regolato dall'articolo 8 del Testo Unico in materia di foreste e filiere forestali, Decreto legislativo, 03/04/2018 n° 34, G.U. 20/04/2018 e «ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, delle disposizioni dei piani paesaggistici regionali ovvero ai fini del ripristino delle attività agricole tradizionali e della realizzazione di opere di rilevante interesse pubblico e di viabilità forestale connessa alle attività selvicolturali e alla protezione dei boschi dagli incendi, sempre che la trasformazione del bosco risulti compatibile con le esigenze di difesa idrogeologica, di stabilità dei terreni, di regime delle acque, di difesa dalle valanghe e dalla caduta dei massi, di conservazione della biodiversità e di tutela della pubblica incolumità».
- Nello SPA non sono fornite informazioni sulla eventuale funzione di protezione diretta svolta da parte degli ecosistemi forestali, la cui eliminazione per la realizzazione dell'opera proposta potrebbe far mancare detta funzione nei riguardi di abitati, di beni e infrastrutture. Dette informazioni sono fondamentali poiché,

come richiede il Testo Unico Forestale sopra richiamato, in particolare all'articolo 8, la trasformazione del bosco, per essere autorizzata deve essere compatibile con le esigenze di difesa idrogeologica, di mantenimento della stabilità dei terreni, di regimazione delle acque, di difesa dalla caduta di massi, di conservazione della biodiversità e di tutela della pubblica incolumità, secondo le disposizioni della direttiva 2004/35/CE e della relativa normativa interna di recepimento.

Con riferimento alla localizzazione del progetto, nonché alle caratteristiche dell'impatto potenziale:

- Il progetto si sviluppa in area montana della Sila, in sito posto circa 500 m a sud (margine settentrionale della pista) del lago Ampollino, a distanza minore dai centri abitati di Caprara e dal Villaggio Baffa, frazione di Trepidò Soprano, ubicati in prossimità della sponda meridionale del lago.



Lago Ampollino (da fototeca Geoportale Regione Calabria, elaborazione Commissione)

- La pista di volo sarà realizzata in corrispondenza del taglio della vegetazione forestale già eseguito alla base del versante boscoso per la realizzazione della pista di volo esistente, lunga circa 600 m. La pista di progetto sarà prolungata di circa 500 m verso sud-est per una lunghezza totale di 1.100 m, con allargamento della stessa da 30-40 m a 60 m e con rototraslazione del tracciato di circa 10° in senso orario.

- L'aumento delle dimensioni della pista rispetto a quelle attuali e le sue caratteristiche determineranno da un lato lo scavo di terre e rocce e il loro dichiarato riutilizzo in sito come riporti, dall'altro l'abbattimento della porzione di bosco esistente in corrispondenza del prolungamento verso sud-est della pista.

- L'ampliamento della pista di volo e le altre opere connesse comporteranno la sottrazione permanente di circa 6,5 ha di territorio e specificamente di suolo e superficie boscata, che secondo il proponente saranno compensati dal progetto di rimboschimento, di pari superficie, previsto in località "Serra di Paolo" nel Comune

di Cotronei, località non meglio identificata né cartograficamente né catastalmente; nell'Allegato 3 Relazione tecnica descrittiva di imboschimento-rimboschimento compensativo, redatta dall'agronomo Gregorio Elia, si afferma in maniera sommaria che “*in parte ricade nel Parco nazionale della Sila e in parte rientra nei siti comunitari afferenti alla rete "Natura 2000", SIC, ZPS, SIN e SIR*”.

- Si ribadisce a tale proposito che la realizzazione delle opere compensative che fanno seguito a ogni intervento di trasformazione del bosco è regolata dal Testo Unico Forestale e che ogni intervento di compensazione boschiva realizzata all'interno di un Parco nazionale o all'interno di un sito della rete Natura 2000, come proposto dal Proponente, dovrà essere coerente con gli obiettivi e le norme di conservazione sia dei Parchi nazionali sia dei siti della Rete Natura 2000 e concordata con gli enti gestori degli stessi.

- La porzione del sito di progetto non già interferita dalla pista di volo esistente presenta carattere di elevata naturalità come pure l'area vasta, caratterizzate da ambiente montuoso e forestato, in prossimità del parco naturale e di siti Natura 2000.

- Al riguardo, nello SPA è specificato che l'area del Parco della Sila più prossima alle strutture di progetto è ubicata ad una distanza di circa 300 m in direzione sud-est, mentre a circa un chilometro è presente la ZPS Alto Marchesato Fiume Neto; nell'Allegato 3 Relazione tecnica descrittiva di imboschimento-rimboschimento compensativo, redatta dall'agronomo Gregorio Elia, si afferma che la superficie interessata dal disboscamento non ricade nel Parco nazionale della Sila e non rientra nei siti comunitari afferenti alla rete "Natura 2000", SIC, ZPS, SIN e SIR.

Con riferimento alla descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali il progetto potrebbe avere un impatto rilevante:

Aria e clima:

- A fronte di una, seppur sintetica, trattazione delle caratteristiche climatiche dell'area vasta, non sono presenti indicazioni utili sullo stato della qualità dell'aria e, comunque, riguardo agli effetti derivanti dal progetto, si afferma che gli impatti connessi alla diffusione di polveri e sostanze inquinanti dei mezzi di cantiere saranno temporanei e mitigati dalla bagnatura dei mezzi e delle superfici oggetto degli scavi e dei movimenti di terra. In fase di esercizio i potenziali impatti sono legati alla variazione delle caratteristiche di qualità dell'aria per effetto delle emissioni del traffico veicolare e del traffico aereo indotto dalle opere di progetto, per i quali ci si limita ad affermare che “*non si prevedono alterazioni della qualità dell'aria oltre i limiti consentiti.*”

Biodiversità:

- Nello SPA si specifica che l'area interessata dell'intervento è a uso forestale ed è coperta da soprassuolo arboreo ad alto fusto costituito da formazione naturale pura di *Pinus nigra* subspecie *calabrica* (pino laricio o pino nero di Calabria), mentre è presente un lungo elenco delle specie faunistiche presenti nell'area vasta.
- Il pino laricio è specie endemica che caratterizza gran parte dei boschi della Sila, tendenzialmente disetanea, essendo costituita da alberi con età e statura differenziata per singoli individui o per gruppi; in altri casi il soprassuolo è giovane fustaia, pertanto distribuita in diverse classi di età; la densità è molto eterogenea e va da colma (se le piante si toccano con le chiome) a eccessiva; solo in alcune porzioni la densità è scarsa. La rinnovazione presente è prevalentemente costituita da conifere, in modo discontinuo da latifoglie autoctone in diversi stadi di sviluppo: novellame, posticcina e perticaia, distribuita nei vuoti e lacune.
- Nelle aree limitrofe e all'interno del sito Natura 2000 sono presenti maggiormente le seguenti specie: *Vulpes vulpe* (volpe); *Lepus europaeus* (lepre comune); *Sus scrofa* (cinghiale); *Scolopax coturnix* (beccaccia); *Turdus merla* (merlo); *Streptopelia tortus* (tortora). Nelle zone protette del sito Rete Natura 2000 la fauna protetta è: airone cenerino, cavaliere d'Italia, piro piccolo, piccione selvatico, opupa, civetta, allocco, gufo comune, barbogianni, cuculo, picchio, rondone, nibbio, capovaccaio, poiana, sparviere, falco pellegrino, gheppio, riccio europeo, scoiattolo, ghio, istrice, lepre italiana, tasso e faina.

- L'ampliamento della pista di volo verso SE e le altre opere comporteranno la sottrazione permanente di circa 6,5 ha di suolo e superficie boscata, che secondo il proponente saranno compensati dal progetto di rimboscamento, di pari superficie, previsto in località "Serra di Paolo" nel Comune di Cotronei.
- L'area degli interventi di progetto, compreso il disboscamento, non ricade all'interno del Parco né della ZPS Alto Marchesato Fiume Neto.
- La superficie interessata dall'intervento compensativo di rimboscamento, pur non indicata cartograficamente né catastalmente, in parte ricade nel Parco nazionale della Sila e in parte rientra nei siti comunitari afferenti alla rete "Natura 2000", SIC, ZPS, SIN e SIR.
- Stante quanto sopra, non vi sono elementi sufficienti per poter valutare l'entità degli eventuali effetti positivi derivanti dal rimboscamento e l'efficacia presumibile di detto intervento, mentre la sottrazione permanente di 6,5 ha di suolo e foresta determina certamente impatti significativi e negativi sulla biodiversità, da valutare adeguatamente.

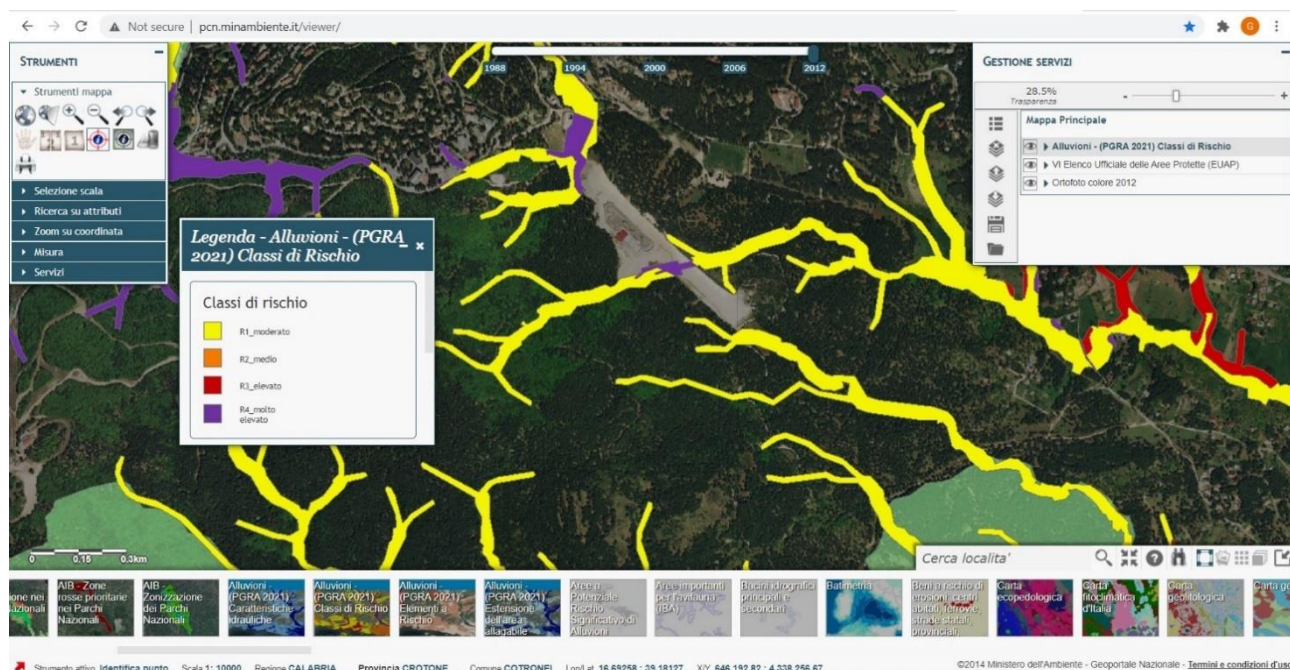
Paesaggio e beni culturali:

- Tenuto anche conto di quanto rilevato dal Ministero della cultura, che con nota acquisita al prot. MATTM n. 75644 del 13/07/2021 ha comunicato di ritenere che il progetto debba essere sottoposto alla procedura di VIA, si ritiene che certamente l'ampliamento della pista di volo e la realizzazione delle altre opere determinino impatti significativi e negativi sul paesaggio, nonché possibili impatti su beni di interesse culturale e specificamente archeologici, da valutare adeguatamente.

Salute pubblica:

- Tenuto del fatto che lo SPA non affronta affatto il tema dei potenziali impatti sulla salute pubblica né in fase di cantiere né in fase di esercizio, ma si limita a considerazioni di alcuna valenza ambientale sui supposti benefici, evidentemente economici, alla popolazione locale, derivanti dal supposto incremento dei flussi turistici, non è possibile escludere effetti significativi e negativi, da valutare adeguatamente.

Suolo e acqua:



- In aggiunta alla sopracitata sottrazione permanente di circa 6,5 ha di suolo, l'ampliamento della pista di volo determinerà ulteriori tagli alla base del versante il quale, pur non risultando attualmente soggetto a fenomeni gravitativi, potrebbe perdere le attuali condizioni di stabilità stante la presenza superficiale, rilevata dai sondaggi, di uno strato di spessore decametrico di detrito di falda. Inoltre, l'allungamento della pista di volo verso SE determinerà il tombamento di un tratto del reticolo idrografico esistente,

attualmente caratterizzato da rischio alluvioni R1 moderato, come già determinato dal tombamento di altri tratti del reticolo effettuati per la realizzazione della pista di volo esistente, tratti già attualmente caratterizzati, in conseguenza di detti interventi, da rischio alluvioni R4 molto elevato (come evidente dalla figura soprastante, elaborazione della Commissione, tratta dal portale cartografico ministeriale).

- Non sono fornite informazioni sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee ed inoltre non sono fornite indicazioni sul sistema di raccolta delle acque di piattaforma, sui sistemi di trattamento e di smaltimento previsti.
- Detta criticità preesistenti suggeriscono che l'intervento in progetto determinerà impatti significativi e negativi, quantomeno a carico delle acque, la cui entità dovrà essere valutata adeguatamente.

Tutto ciò accertato e valutato per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento:

che il progetto “Ampliamento Aviosuperficie Franca”, da realizzarsi in Calabria nel Comune di Cotronei (KR), presentato dalla società proponente B&B Investments S.r.l. determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006.

La Coordinatrice della Sottocommissione Via

Avv. Paola Brambilla