



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale**



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-DEC-2008-0000429 del 09/06/2008

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni;

**VISTO** il DEC/GAB/150/07 del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 18 settembre 2007 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S.;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto delle opere di prolungamento della pista di volo rwy 17/35 dell'aeroporto S. Anna di Crotona in comune di Crotona (KR) presentata dalla Società Aeroporto S. Anna Crotona S.p.A., con sede in S.S. 106 loc. S. Anna, 88841, Isola Capo Rizzuto (KR), pervenuta in data 6 maggio 2005 con prot. n. 11596, viste le pubblicazioni sul quotidiano "La Stampa" avvenuta in data 24 maggio 2005 e sul quotidiano "La Gazzetta del Sud" avvenuta in data 23 maggio 2005;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Aeroporto S. Anna Crotona S.p.A. acquisita in data 24 marzo 2006 prot. n. 9195, 14 giugno 2006 prot. n. 16184, 5 ottobre 2006 prot. n. 17769, 29 marzo 2007 prot. n. 9396, 17 aprile 2007 prot. n. 11237, 11 luglio 2007 prot. n. 19543;

**PRESO ATTO CHE** gli interventi in progetto sono finalizzati al prolungamento della pista di volo di circa 1300 m. con le conseguenti dotazioni ed implementazioni, sia civili che impiantistiche, funzionali alla nuova configurazione di pista (codice "4E") al fine di consentire un aumento della capacità di traffico con particolare riguardo all'impiego a pieno carico anche in condizioni di elevata temperatura al suolo di velivoli di maggiori dimensioni (maggior tonnellaggio, ecc.);

**VISTO** il parere n. 23 formulato in data 11 aprile 2008, dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S. pervenuto in data 20 maggio 2008, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Aeroporto S. Anna Crotona S.p.A., che, allegato al presente decreto, ne costituisce parte integrante;

**PRESO ATTO** del decreto favorevole del Dirigente Generale Vicario del Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria n. 5930 del 22/05/2006 trasmesso il 14 giugno 2006, pervenuto il 30 giugno 2006, che, allegato, fa parte integrante di questo provvedimento;

**PRESO ATTO** del parere favorevole espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali prot. n., DG BAP/S02/34.19.04/7784/2005 del 21 dicembre 2005 pervenuto in data 5 gennaio 2006, che, allegato, fa parte integrante di questo provvedimento;

**PRESO ATTO CHE** non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

**VALUTATO in conclusione che:**

non risulta adeguato il livello di approfondimento del progetto e del SIA e non fondanti le motivazioni e gli obiettivi dell'intervento in funzione dell'importanza della configurazione finale che si attribuisce all'aeroporto, soprattutto per i seguenti motivi:

- l'Aeroporto di Crotona non ha una collocazione nel Piano Regionale dei Trasporti, gli studi dovrebbero esplicitare il ruolo che si ipotizza per esso, attraverso una approfondita analisi del bacino di pertinenza e in un chiaro quadro di rete aeroportuale di contesto, pena l'insufficiente individuazione degli obiettivi che giustificano gli interventi proposti;
- il progetto e lo SIA riguardano una configurazione progettuale parziale ed incompleta dell'aeroporto che non considera parti d'opera essenziali per la funzionalità del sistema ma stralciate dalla presente valutazione come ad esempio il completamento dell'aerostazione, la torre di controllo, la viabilità di accesso, i parcheggi. Manca infatti una visione organica tra lo scenario di progetto in esame (dimensionato per 450.000 max/anno) e l'aerostazione attuale che è dimensionata per 250.000 pax/anno - per un orizzonte temporale esteso al 2010 - e per la quale si renderebbero necessari interventi di adeguamento tali da renderla compatibile con lo scenario di 450.000 pax/anno. Mancano riferimenti al riposizionamento della torre di controllo e dell'annesso blocco tecnico, resosi necessario in quanto la sagoma del fabbricato



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

della nuova aerostazione ha parzialmente oscurato la visibilità di una porzione di pista. Analogamente, non c'è correlazione tra l'intervento oggetto di studio e la previsione di un nuovo hangar di circa 1800 m<sup>2</sup> nonché con i parcheggi;

- gli interventi sopra riportati, integrati al progetto in esame, giustificherebbero la definizione di un vero e proprio piano di sviluppo aeroportuale per il quale l'approvazione tecnica dell'ENAC darebbe, inoltre, una maggiore garanzia di coerenza con la rete aeroportuale regionale e nazionale;
- le previsioni di traffico nello scenario futuro non sono basate su un vero e proprio studio trasportistico che analizzi il ruolo che l'aeroporto può assumere nell'area vasta (e in particolare rispetto a Lamezia Terme con cui condividerebbe parte del bacino di pertinenza), ma su un'analisi di pochi dati storici con andamento molto variabile che danno luogo ad una curva di estrapolazione con un coefficiente di correlazione decisamente insufficiente. Ciononostante, viene assunta la soglia di 450.000 passeggeri/anno, che peraltro è funzionalmente compatibile alla lunghezza attuale della pista (2.000 m);
- a ciò si aggiunge il potenziamento della SS.106 previsto dall'ANAS rispetto al quale, allo stato attuale, non è stato completato l'iter progettuale e che quindi non può essere assunto come un riferimento valido per la valutazione in itinere mentre si ritiene che la progettualità integrata tra le due infrastrutture (aeroporto e S.S. 106) sia condizione necessaria per la compatibilità del progetto con il territorio limitrofo;
- pur richiamando le indicazioni espresse dal Programma di Sviluppo Urbano di Crotona, che ribadisce la prospettiva di effettuare un potenziamento infrastrutturale anche in relazione ai collegamenti aerei, lo studio proposto e il progetto non danno seguito a suddetta indicazione in quanto non considerano le modalità di collegamento tra aeroporto e poli di origine del traffico;
- l'alternativa di sviluppare l'allungamento della pista in direzione nord è stata esclusa nonostante consentisse di allontanare l'intorno aeroportuale e la sua impronta dall'abitato di Isola di Capo Rizzuto evitando il sorvolo dell'abitato urbano, che nella ipotesi di progetto è pesantemente coinvolto. In tal senso si evidenzia la carenza di proposte alternative sia in termini di collocazione dell'ampliamento sia e soprattutto in relazione alla lunghezza della pista che si intende ottenere, visto che in altre realtà con piste di lunghezze intermedie (2400-2600 m.) tra quella attuale e quella di progetto (3300 m) si riscontrano movimenti dai 2 ai 4-5 milioni di passeggeri l'anno;
- nella stima delle emissioni e delle concentrazioni di inquinanti in atmosfera non è chiara la modalità con la quale è stato definito lo scenario di input, inoltre, nelle simulazioni è stato considerato solo il traffico veicolare connesso all'esercizio dell'aeroporto, mentre il monitoraggio ante-operam ha rilevato anche l'aliquota di traffico circolante sulla viabilità indipendente dall'attività aeroportuale pur senza evidenziare le condizioni del "fondo ambiente" e quindi descrivere compiutamente gli scenari post operam;

*ph*

- nel 2002 la Regione Calabria, con il supporto dell'ARPA, ha provveduto alla realizzazione di una "zonizzazione" provvisoria del territorio calabrese in riferimento ai livelli annui di NO2 e PM10 e l'area oggetto di studio rientra nella classe di zonizzazione A, ossia una zona in cui le concentrazioni di NO2 e di PM10 sono superiori alla Soglia di Valutazione Superiore (Allegato VII lettera c del DM 60/02). Per ciò si rende necessaria l'implementazione di una rete di monitoraggio, e l'effetto che l'aeroporto induce sulla qualità dell'aria deve essere approfondito con particolare attenzione sia per la caratterizzazione meteo climatica sia per il maggior livello di emissioni indotte dall'esercizio dell'aeroporto nella configurazione futura, non solo in riferimento alle operazioni di atterraggio e decollo degli aeromobili ma all'interessa delle azioni che implicano emissioni in aria;
- in relazione alla qualità delle acque di falda sono emersi valori di Ferro e Alluminio fino a 6 volte superiori i limiti ma, conseguentemente, non sono stati effettuati approfondimenti per indagare sulle possibili cause e quindi non è possibile escludere che esse dipendano dall'attività aeroportuale;
- dall'esame della componente rumore (con allungamento della pista di 1.300 m) emerge che, nello scenario al 2018, i valori di LVA risultano più elevati rispetto allo scenario attuale e che la curva di Lva = 55 dB(A), pur se non interessata dalle indicazioni normative, va ad interessare il margine dello abitato di Isola di Capo Rizzuto ed edifici di tipo residenziale;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 del DPCM 27 dicembre 1988;

### **SI DISPONE**

Il pronunciamento interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alle opere di prolungamento della pista di volo rwy 17/35 dell'aeroporto S. Anna di Crotona in comune di Crotona (KR) presentata dalla Società Aeroporto S. Anna Crotona S.p.A., con sede in S.S. 106 loc. S. Anna, 88841, Isola Capo Rizzuto (KR);

Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Aeroporto S. Anna Crotona S.p.A., all'ENAC, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero per i beni e le attività culturali ed alla Regione Calabria, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;





*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente al parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale V.I.A./V.A.S., della Regione Calabria e del Ministero per i beni e le attività culturali sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Roma li

**IL DIRETTORE GENERALE**  
(Ing. Bruno Agricola)



**DIREZIONE GENERALE  
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

La presente copia fotostatica composta di  
n° 3 fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li 09/06/08