



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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";

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; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo al Prolungamento della pista di volo e Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'aeroporto civile internazionale di Lamezia - Terme, da realizzarsi in Comune di Lamezia Terme (CZ), presentato dall'E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e dalla Società Aeroportuale Calabrese S.p.A. (S.A.C.A.L.), con sede presso l'Aeroporto Civile Internazionale di Lamezia Terme, 88040 Lamezia Terme (CZ); in data 11 maggio 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e dalla Soc. SACAL (Società Aeroportuale Calabrese S.p.A. in data 31 gennaio e 23 aprile 2002;

VISTA la nota della Regione Calabria del del 9 ottobre 2000, pervenuta il 16 ottobre 2000, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/414/41097/2002. del Ministero per i beni e le attività culturali del 12 novembre 2002, pervenuta in data 14 novembre 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 495 positivo con prescrizioni formulato in data 1 ottobre 2002 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla stessa E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e dalla Soc. SACAL S.p.A. (Società Aeroportuale Calabrese);

AS *[Handwritten signature]*

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il progetto consiste nell'adeguamento della struttura esistente mediante il prolungamento della pista di volo e della via di rullaggio;
- nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, che consente il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo a breve termine (insieme delle opere temporalmente fissate e programmate per l'anno 2003, escluse quelle già approvate e per le quali sono già disponibili i progetti ed i relativi finanziamenti, considerate 'in fase di attuazione'), a medio-termine (anno di riferimento 2009) ed a lungo-termine (completamento anno 2015), prevede:

a) a breve termine:

- prolungamento di m 600 (dagli attuali m 2.400 a m 3.000) della pista di volo lato testata 28 (con allargamento fascia di rispetto e spostamento recinzioni e strade perimetrali); costruzione di un avancorpo 'lato aria' in corrispondenza del settore partenze per ampliamento settori di attesa e imbarco (un solo livello, superficie coperta m² 1.790 e utile m² 1.600, h. max m 4,2, volume fuori terra m³ 7.500); sistemazioni attuali reti;

b) a medio-lungo termine:

- costruzione due corpi di fabbrica 'lato aria' e lato est per ampliamento del settore arrivi (due livelli, superficie coperta m² 930 e utile m² 1.220, h. max. m 7,3, volume fuori terra m³ 6.800); costruzione nuovo corpo di fabbrica, per ampliamenti attuale aerostazione 'lato aria' e lato ovest, per ampliamento settore partenze (superficie coperta m² 6.200 e utile m² 5.550, h. max. m 4,0, volume fuori terra m³ 22.700); rettifica del bordo esterno del piazzale, riconfigurazione piazzole e inserimento d'una nuova bretella di raccordo alla via di rullaggio (complessivi m² 5.000); separazione traffici relativi all'aerostazione passeggeri e all'aerostazione merci/attività di supporto; ampliamento piazzale aerostazione merci; costruzione parcheggio nelle aree verdi tra l'aerostazione e la strada d'accesso all'aeroporto per una superficie di m² 22.000 relativa a 900 posti auto; ampliamento del sistema dei parcheggi nelle rimanenti aree ad est dell'aerostazione per m² 11.000 e 450 posti auto; costruzione 2 parcheggi riservati ad addetti, a autonoleggiatori, e di una autostazione di servizio; ampliamento per una superficie coperta totale di m² 2.200, superficie utile 1.568, altezza m 5,8, m³ 12.850; costruzione edificio per uffici ed Enti di Stato per una superficie coperta di m² 350, superficie utile m² 600, altezza m 6, m³ 2.000; costruzione di un complesso edilizio di supporto nelle aree interne all'aeroporto sul lato nord-est per complessivi m³ 61.000 ed altezza massima di m 10 con superficie parcheggi di m² 7.200 relativa a 300 posti auto; potenziamento reti scarico acque costruzione di un impianto per l'intercettazione; costruzione di un impianto in testata 10 per l'intercettazione delle acque e degli sversamenti di piazzale; costruzione di un collegamento pedonale sopraelevato alla rete di trasporto pubblico locale; complesso di edifici e servizi destinati alle attività di addestramento aeronautico, all'esterno dell'attuale sedime aeroportuale, in prossimità del deposito dei carburanti avio, per 4.500 mq di terreno; edificazione sul confine dell'aeroporto, lato pista 28, a sud della stessa e ricadente nella fascia di rispetto



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

aeroportuale di 300 metri dal confine, su suoli definiti dal P.R.G. comunale come "ambito di rispetto dell'aeroporto", di un edificio per la lavorazione delle merci di Alto Valore Aggiunto in arrivo e partenza, deposito e smistamento merci, uffici direzionali e di supporto per una superficie utile complessiva di circa m^2 22.000 e m^3 totali 180.000 pari a $1 m^3/m^2$ di superficie fondiaria, altezza m 8, con piazzale aeromobili (m^3 34.000) collegato alla pista di volo con una via di rullaggio;

c) a lungo termine:

- spostamento verso est della soglia d'atterraggio in pista 28, degli impianti VOR, DME, ILS e del sentiero luminoso (per aumento 150 m della distanza disponibile in atterraggio LDA per pista 28); prolungamento della via di rullaggio lato testata 28, con inserimento di una holding-bay e sistemazione strade perimetrali e recinzioni;
- il dimensionamento delle infrastrutture è riferito all'andamento progressivo previsto per la domanda di trasporto aereo che prevede il raggiungimento di 1.787.000 passeggeri/anno intorno al 2015;
- la Legge Regionale 12.4.90 n° 23 "Norme in materia di pianificazione regionale e disposizioni connesse all'attuazione della legge 8.8.1985 n° 431", stabilisce una salvaguardia paesaggistica per i territori costieri ricadenti in una fascia compresa tra la linea di battigia e la linea di quota di 150 metri s.l.m., in ogni caso di larghezza non inferiore a m 300 e non superiore a m 700;
- il confine aeroportuale attuale si pone a circa 450 m dalla linea di costa e il limite estremo delle aree da mantenere "libere da ostacoli" (servitù aeronautiche) si pone a circa 160 m dalla linea di costa; e che il Piano di sviluppo aeroportuale conferma la localizzazione del suddetto confine e della conseguente relativa fascia di vincolo aeronautico significativamente entro la fascia di salvaguardia paesistica;
- tale vincolo, peraltro, è inquadrato nell'attività di pianificazione territoriale regionale, e la Regione non ha rilevato alcuna criticità, nemmeno potenziale, e non sono state individuate ragioni ostative dal punto di vista della tutela paesaggistica;
- l'area ricade per intero nel più ampio territorio sottoposto con D.M. del 7.7.1967 al vincolo di cui alla legge n.1497 del 29.6.1939 "Protezione delle bellezze naturali" (oggi artt.138 e ss del D. Lgs. 490/1999) già vigente all'epoca della costruzione dell'aeroporto;
- al margine nord del sedime aeroportuale, il Piano conferma l'attuale interferenza dell'ambito aeroportuale con la fascia protetta L. 431/1985 del corso d'acqua 'torrente Cantagallo' (per totali 1.100 m interferiti direttamente dal confine dell'ambito di sedime aeroportuale, cui seguono, immediatamente, altri circa 1.000 m. di interferenza, sulla stessa sponda, per le attrezzature e recinzione militari aderenti al confine aeroportuale); a tali interferenze né il Piano né lo studio di impatto ambientale provvedono con mitigazioni, ricomposizioni o compensazioni;
- nel Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) approvato con delibera del Consiglio regionale della Regione Calabria del 28/12/2001 il predetto torrente Cantagallo ed il suo tributario canale Manchetta, che scorrono lungo il recinto nord dell'aeroporto con andamento subparallelo ad esso, sono classificati come "aree di attenzione", per le quali il Piano stesso non definisce in via

- conclusiva il livello di rischio e, in attesa di ulteriori approfondimenti, assegna a tali ambiti la classificazione, in via convenzionale e prudenziale, di massimo rischio R4;
- il tratto del torrente Cantagalli e le relative fasce spondali adiacenti l'aeroporto in zona interessata dal Piano di Sviluppo aeroportuale sono individuati come area su cui intervenire con finanziamento urgente del Ministero per l'Ambiente e del Territorio ai sensi dell'art.1, comma 2 DL 180/98 conv. L. 267/98 recante "Misure urgenti per la prevenzione del rischio idrogeologico..."; l'area oggetto dell'intervento appare solo indicativa e gli approfondimenti di dettaglio vengono rinviati alla successiva fase di progettazione dell'intervento stesso;
 - al margine sud e sud-est del sedime aeroportuale, gli ampliamenti in corso e ancor più quelli previsti a medio-lungo termine (sia per la pista e relative attrezzature complementari, sia ed ancor più per la realizzazione della Piattaforma Tecnologistica), aumentano significativamente, fino a toccare 1.800 m di sviluppo continuo l'ingombro in fascia destra del Collettore della Risata (definitiva compromissione delle possibilità di introduzione di sistemazioni naturalistiche, interruzione morfologica del tracciato d'alveo, interruzione delle possibilità di percorrenza ciclo-pedonale), e lo estendono ex-novo anche in sponda sinistra (per una profondità significativa dell'attuale fascia di tutela) per uno sviluppo di circa 1.150 m, intercludendo il corso d'acqua all'interno dell'ambito aeroportuale recintato, con possibilità di tombarne l'alveo;
 - si riscontrano differenze planimetriche tra le previsioni del Piano Generale di sviluppo e le previsioni del Piano Regolatore Generale;
 - le differenze riguardano in misura marginale le aree di ampliamento per la riqualificazione della pista lato testata 28 ed in misura significativa l'area della Piattaforma Tecnologistica Intermodale (non prevista dal Piano), e quella per l'ampliamento del Centro per l'Addestramento al Volo;
 - tali differenze significative si traducono nella maggior occupazione di consistenti spazi oggi destinati a fascia di rispetto aeroportuale, il che si ripercuote in una modifica, complessivamente in allargamento, della fascia medesima così come definita dal PRG, con conseguente interessamento diretto o indiretto di qualche singolo insediamento ed in ogni caso di aree destinate dal PRG a zona agricola;
 - i diversi strumenti considerati, ed in particolare il nuovo Piano Generale dei Trasporti, riconoscono la rilevanza della infrastruttura ed il suo inquadramento nei sistemi nazionali di trasporto;
 - per lo specifico settore aeroportuale, il Piano Quinquennale degli investimenti approvato nel 1991 prevedeva l'ampliamento della pista e, più in generale, l'adeguamento del Piano di sviluppo sotto i profili operativo ed ambientale;
 - per alcune componenti ambientali, sono stati eseguiti studi e previsioni coerentemente con le esigenze di caratterizzazione dell'intorno territoriale per cui è stato possibile valutare le interferenze ambientali connesse in modo diretto o indotto dalle azioni di progetto, mentre per altre componenti (acqua, aria, rumore) la caratterizzazione dello stato attuale, e/o le previsioni di carico ambientale futuro, non risultano ancora sufficientemente attendibili per una conclusione certa sui livelli d'impatto ambientale prevedibile, e quindi sulla loro accettabilità o compatibilità;
 - le previsioni e dimensionamenti posti alla fondamento del Piano appaiono proporzionati con andamento dei movimenti nel periodo precedente (previsione traffico velivoli, traffico passeggeri e



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

traffici lato terra), mentre altre previsioni ed andamenti appaiono assai meno attendibili e non fondati su dati e trend sicuri (come nel caso delle previsioni di movimenti e lavorazioni merci, in particolare le merci "di Alto Valore Aggiunto");

- rispetto ai corsi d'acqua, il Piano determina interruzioni significative e talora integrali della continuità dei sistemi di sponda e comunque analoghe penalizzazioni, anche se in misura parziale degli altri tratti di fasce;
- in particolare, nel caso del torrente Cantagalli, la fascia fluviale tutelata presenta potenziali valenze ecologica e paesaggistiche valorizzabili anche ai fini della percorribilità delle sponde;
- analogamente può dirsi nel caso del Collettore della Risata, attualmente accessibile e continuo, e con potenziali valenze ecologiche e paesaggistiche;
- le opere previste per l'arco temporale di prima fase definita a *Breve termine*, non danno luogo a significative incongruenze urbanistiche e comunque incongruenze possono essere risolte con una qualche singola indicazione migliorativa o modificativa delle soluzioni specifiche adottate. Pertanto l'intervento proposto per il breve termine non modifica in maniera significativa l'impatto dell'opera esistente in quanto sono state individuate le soluzioni funzionali per dare risposta alla crescente domanda di traffico per ottimizzare gli standards qualitativi e di sicurezza, mentre per le previsioni del piano a medio e lungo termine si rende necessario procedere a chiarimenti, approfondimenti ed integrazioni riguardanti, in particolare, il regime del vincolo relativo al rischio idraulico per le porzioni interessate del canale Manchetta e del torrente Cantagalli e conferme analitiche ed estensioni d'indagine sulle componenti emissive atmosferiche considerate nei modelli di simulazione;
- non appare sufficientemente approfondita la questione dell'adeguamento del canale di drenaggio delle acque aeroportuali in maniera che possa fungere da trappola delle sostanze oleose (idrocarburi leggeri e sostanze grasse in generale) che potrebbe disperdere in caso d'incidente aereo con perdita di carburante e - a tutela dell'ecosistema marino- prevedere un sistema di rapida rimozione e di stoccaggio temporaneo delle sostanze rimosse in attesa dell'allontanamento delle stesse nelle forme di legge. Viceversa, questo tipo di dispositivi e di soluzioni appaiono sempre più urgenti e necessari, sin dalla prima fase di attuazione del Piano;
- altrettanto inesplorata risulta la tematica del rischio idraulico, problema invece riscontrato, e in misura che a tutt'oggi appare importante, nei tratti di corsi d'acqua lungo i quali si attesta il margine nord dell'area di pertinenza aeroportuale, e che potrebbe determinare problemi e sia con le opere aeroportuali previste, nella fase di lungo termine, lungo quella parte di fascia perimetrale (opere stradali e parcheggi), sia con le soluzioni specifiche di opere mitigative e/o compensative che sarebbe opportuno prevedere lungo quelle stesse fasce fluviali per finalità di funzionalità ecologiche, per tutela naturalistica e/o paesaggistica, per ripristino di fruibilità antropiche/ricreative;
- l'incremento dei livelli sonori previsti dalle simulazioni soprattutto risulta potenzialmente sottostimato in una misura che, per la fase di lungo termine ovvero di massimo traffico, rispetto ad alcuni ricettori potrebbe risultare rilevante e significativa per la eventuale necessità di soluzioni gestionali e/o di dispositivi mitigativi e ciò si verifica per la mancata stima dei contributi acustici di alcune particolari tipologie di velivoli nonché dei movimenti logistici e del traffico e attrezzature

varie di terra (in sede mobile o fissa), così come per la mancata rilevazione delle consistenze insediative degli ambiti di riscontrato maggior impatto acustico alle quali si devono sin d'ora garantire adeguate soluzioni riduttive o mitigative (di tipo attivo o passivo);

- lo studio delle probabili condizioni di inquinamento atmosferico indotto dalle attività aeroportuale nel loro massimo sviluppo (fase di lungo termine) non appare sicuramente validato dai riscontri di una affidabile ed esaustiva campagna di misurazioni ex-ante su cui accertare l'affidabilità o la necessità di taratura della modellizzazione. Soprattutto, appare opportuno curare con maggiore dettaglio ed affidabilità le previsioni delle possibili condizioni critiche di alcuni ricettori che, dalle simulazioni finora effettuate, si presentano in condizioni appena 'sotto soglia' di uno o più parametri d'inquinamento atmosferico;
- per la piattaforma tecnologica intermodale, in particolare, l'inserimento territoriale non appare congruo con le condizioni insediative e del contesto. La strategia di sviluppo insediativo proposta, che prevede uno sviluppo produttivo o paraprodotivo anche nel quadrante sud dell'aeroporto:
 - confligge con le indicazioni urbanistiche locali (che nulla prevedono di simile);
 - risulta sostanzialmente estraneo all'assortimento di attività strettamente integrate, fisicamente e funzionalmente, all'esercizio aeroportuale, mancando così del requisito fondamentale per un suo inserimento nel Piano Generale di Sviluppo aeroportuale (con caratteri di stretta integrazione trasportistica e natura di servizio pubblico);
- non si rapporta in modo efficiente con lo stesso impianto insediativo aeroportuale (sviluppato nelle sue diverse funzioni e attrezzature esclusivamente sul lato nord);
- compromette significativamente risorse territoriali ed ambientali (elevato consumo di suolo anche assai pregiato per le culture frutticole che attualmente vi risiedono, interruzione e compromissione ecologica, naturalistica/paesaggistica e funzionale/fruitiva dell'attuale tracciato d'alveo del Fosso della Risata);
- determina ulteriori carichi sull'ambiente limitrofo, per il traffico veicolare stradato su una rete stradale locale inadatta e scarsa di relazioni dirette con la rete primaria, per la quale ultima nulla risulta previsto, in sede di pianificazione territoriale o settoriale, come adeguamenti, riclassamenti, riqualificazioni;
- non appare suffragato da previsioni di domanda in qualche modo attendibili, mentre al contempo, nell'area sia locale che vasta, importanti sono gli esempi di offerta insediativa produttiva, anche adeguatamente urbanizzata, del tutto o in larga parte inutilizzati;
- la previsione della piattaforma tecnologica intermodale (realizzazione di medio-lungo termine) non rappresenta elemento indispensabile per le attività aeroportuali e che la sua previsione può essere espunta dal Piano di Sviluppo Aeroportuale senza pregiudicare il prolungamento della pista di volo la funzionalità di tutte le altre opere relative alle successive fasi contemplate nel Piano medesimo;
- il Piano di Sviluppo Aeroportuale di Lamezia è articolato per fasi temporali, i cui sottoinsiemi di interventi, calibrati rispetto alle previsioni della crescita dei flussi di traffico, costituiscono lotti funzionali definiti, l'approvazione di ciascuno dei quali non compromette né influenza la valutazione di compatibilità e la realizzazione degli insiemi d'interventi delle fasi successive;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

CONSIDERATA la della Regione Calabria del 9 ottobre 2002, pervenuta il 16 ottobre 2002, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) *i confini del futuro ampliamento aeroportuale siano recepiti nello strumento urbanistico vigente di Lamezia terme;*
- b) *siano predisposti tutti gli accorgimenti previsti per il contenimento dell'impatto acustico e dell'impatto atmosferico; entrambi dovranno essere dotati anche di opportuni sistemi di monitoraggio;*
- c) *il centro addestramento al volo, la piattaforma tecnologica intermodale e le altre opere, costituenti volumi del piano di sviluppo aeroportuale, siano opportunamente corredate di progetto planivolumetrico dei relativi edifici tale da consentire le verifiche degli effetti impattanti sul paesaggio e l'ambiente. Sarà cura dell'ENAC proponente presentare agli organi competenti la progettazione definitiva di che trattasi;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/414/41097/2002 del 12 novembre 2002, pervenuto in data 14 novembre 2002, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che integralmente si riporta:

“Con apposita istanza l'ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE – Direzione Generale dell'Aviazione Civile - ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto degli interventi relativi al “Prolungamento della pista di volo testata 28 ed opere complementari” ed al “Piano di Sviluppo Aeroportuale” dell'Aeroporto di LAMEZIA TERME (CZ), in quanto ricompreso nella categoria “aeroporti con piste di decollo ed atterraggio lunghe almeno 2100 metri” e sottoposta alla procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 1 lettera g) del DPCM n. 377 del 10.08.1988 e s.m. ed art. 8 comma 4 lett. b) del DPCM 27.12.1988.

Al riguardo, la Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Calabria, con nota prot. n. 6199P del 12/10/2000 comunicava quanto segue:

“Esaminati gli elaborati di valutazione di impatto ambientale relativi al prolungamento della pista di volo e del piano di sviluppo aeroportuale dell'Aeroporto di Lamezia Terme, trasmessi da codesto Ministero con la lettera prot. 17209 del 31/07/2000 e assunti a prot. 6199/P del 08/08/2000, viste le precedenti lettere prot. 11595 del 25/05/2000 e prot.14716 del 28/06/2000; questa Soprintendenza, per quanto di competenza, comunica il proprio parere favorevole in quanto le opere progettate non producono effetti negativi sulla zona sottoposta alla tutela paesaggistico-ambientale con D.M. 07/07/1967. (...)”

La Soprintendenza Archeologica della Calabria con nota prot. n.20698 del 21/09/00, comunicava quanto segue:

“La Soprintendenza Archeologica ha preso visione degli elaborati allegati (valutazione di impatto ambientale, sintesi tecnica, quadri di riferimento ambientale, programmatico e di riferimento progettuale) ed in merito ritiene importante in questa fase preliminare dover comunicare che la zona interessata all'ampliamento aeroportuale potrebbe essere interessata a rinvenimenti archeologici, in considerazione del rinvenimento negli anni Settanta di un importante corredo funerario di V secolo a.C., oggi esposto nel Museo Archeologico lametino ed indice di un

insediamento di grande importanza da connettersi con il prossimo abitato di Terina, colonia di Crotone alla cui ricerca questo Ufficio attende da decenni.

Sembra perciò opportuno auspicare con urgenza che codesto Ministero intervenga presso i responsabili del progetto segnalando la situazione sopra accennata e **dichiarandosi sin d'ora la Soprintendenza disponibile a qualsiasi contatto che permetta di determinare un concreto programma operativo, preliminare al grande intervento che si intende realizzare nell'area lametina**".

Successivamente, con nota prot. n. 15783/VIA/A.013.B del 22/12/2000, il Servizio V.I.A. del Ministero dell'Ambiente richiedeva chiarimenti ed integrazioni alla documentazione del S.I.A.; in particolare, per quanto attiene agli aspetti di competenza di questo Ministero, si richiedeva:

- il progetto planivolumetrico della piattaforma con descrizione della funzionalità degli impianti;
- la verifica della prevista localizzazione in zona sud della piattaforma in comparazione con le possibili alternative e prendendo in considerazione la deviazione del collettore, la integrità attuale dell'ambito interessato dal suo inserimento ed il sistema della viabilità;
- l'inserimento paesaggistico dell'opera (simulazioni fotografiche, opere a verde).

con nota prot. n. ST/414/21814 del 06/06/2002, questa Direzione Generale, chiedeva al proponente di acquisire copia della suddetta documentazione e, contestualmente, alle Soprintendenze di settore di aggiornare e/o integrare i rispettivi pareri già espressi in relazione ai contenuti della medesima.

Tale documentazione, anche se trasmessa a questa Direzione Generale con nota prot. n.123 in data 29 gennaio 2002 dalla ADR Engineering in nome e per conto della società di gestione aeroportuale SACAL, è pervenuta successivamente con nota prot. n. 24967 del 20/06/2002 dell'ENAC, acquisita a questo protocollo con n. ST/414/25700 del 04/07/2002.

Al riguardo, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per la Calabria con nota prot. n. 270/P del 30/10/02, acquisita a questo protocollo con n. ST/414/39553 del 31/10/02 ha comunicato quanto segue:

"Esaminati gli elaborati integrativi di valutazione di impatto ambientale relativi al prolungamento della pista di volo e del piano di sviluppo aeroportuale dell'Aeroporto di Lamezia Terme, trasmessi dalla SACAL con nota n. 10366 assunti al prot. 1160 del 28/06/2002, viste le precedenti lettere prot. 6199/P del 12.10.2000, e prot. 1160/P del 02/08/2002, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, comunica il proprio parere favorevole in quanto le opere progettate non producono effetti negativi sulla zona sottoposta alla tutela paesaggistico-ambientale con D.M. 07/07/1967 (...)"

La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria con nota prot. n. 16845 del 21/08/02, ha comunicato quanto segue:

" Si risponde alla nota prot. n. ST/414/21814 del 6 giugno 2002 per confermare quanto trasmesso con precedente corrispondenza circa la possibile esistenza, nelle aree interessate ai nuovi lavori dell'ampliamento aeroportuale, di zone di interesse archeologico, citando il rinvenimento, in anni passati, di un corredo di sepoltura databile all'inizio del V secolo a.C..



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

(.....)(Dalla documentazione agli atti di questo Ufficio) è possibile inferire che le opere da realizzare comporteranno notevoli movimenti di terra i quali dovranno essere attentamente vagliati con indagini preliminari ed in corso di esecuzione.

Ad ogni buon conto sembra opportuno richiamare con urgenza ancora una volta la necessità di disporre in tempi brevi di cartografie generali e di dettaglio con il posizionamento delle opere di progetto così da poter esprimere un definitivo parere”.

visto il D.M. 07/07/1967 che riconosce alla zona interessata dagli interventi notevole interesse pubblico in quanto, affacciandosi sul mare per tutta l'estensione del suo ampio golfo, costituisce ancora oggi, un quadro naturale di rara bellezza presentando inoltre valori estetici, connessi con gli aspetti ecologici, quanto mai degni di rilievo;

considerato che sia il margine nord dell'attuale sedime aeroportuale che quello sud interessano due corsi d'acqua tutelati ai sensi della lett.c) dell'art.146 del D. Leg.vo 29/10/1999 n. 490, rispettivamente denominati “Torrente Cantagallo” a nord e “Collettore della Risata” a sud, e che quest'ultimo, in particolare, risulta notevolmente interessato dai previsti ampliamenti dell'ambito aeroportuale;

esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, ed in conformità con quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per la Calabria e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria, **esprime parere favorevole** alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale nella più scrupolosa osservanza delle condizioni su indicate e delle ulteriori seguenti prescrizioni:

- che, in sede di progettazione preliminare e definitiva, al fine di ripristinare una continuità ecologico-naturalistica e percettiva dell'alveo, venga predisposto un progetto per la riqualificazione/ricomposizione della fascia fluviale del “Torrente Cantagallo” al confine nord dell'area aeroportuale;
- che, in sede di progettazione preliminare e definitiva, venga verificata la fattibilità di soluzioni progettuali tese ad evitare l'interclusione, anche parziale, dell'alveo del “Collettore della Risata” entro l'ambito aeroportuale, al fine di garantirne la continuità paesaggistico-ambientale e fruitiva, anche mediante l'eventuale modifica del suo tracciato;
- che, in sede di progettazione preliminare e definitiva, per quanto riguarda la realizzazione dei volumi edilizi previsti dal piano di sviluppo aeroportuale, vengano fornite adeguate indicazioni sui dettagli progettuali circa le forme, le dimensioni, i materiali e i colori dei manufatti architettonici e su tutti i particolari relativi al materiale di arredo vegetale da impiegare per le opere di sistemazione a verde proposte al fine di realizzare una migliore integrazione paesaggistica degli interventi”.

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;

AB d/R Pz

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto **relativo al prolungamento della pista di volo, testata 28 ed opere complementari, nonché degli altri interventi previsti dal Piano Generale di Sviluppo, e l'insieme dei contenuti dello stesso Piano, limitatamente alla fase di breve termine dell'aeroporto civile internazionale di Lamezia – Terme** presentato dall'E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e dalla Società Aeroportuale Calabrese S.p.A. (S.A.C.A.L.) **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) prima di procedere alla progettazione esecutiva, il proponente predisporrà un piano di cantierizzazione che tenga conto anche dei siti di cava o prestito e smaltimento inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse alle attività ed al traffico (sicurezza, capacità, inquinamento atmosferico e acustico) e definisca le conseguenti misure mitigative;
- b) prima dell'inizio di ogni trasformazione fisica comportante alterazione, anche temporanea, dello stato presente del suolo e/o sottosuolo, è fatto obbligo di dare espresso avviso, con almeno venti giorni di anticipo, con trasmissione di una corografia e di una sintesi del progetto, alla competente Soprintendenza Archeologica affinché la stessa possa intervenire, con proprio rappresentante, ed esercitare ogni opportuno controllo. Ove la competente Soprintendenza Archeologica lo richieda, è altresì fatto obbligo di posporre l'inizio delle trasformazioni, comunque per non più di 15 giorni, ad una data concordata, nella quale la competente Soprintendenza Archeologica sia in grado di intervenire con proprio rappresentante ed assistere all'esecuzione dei lavori;
- c) l'allargamento del sedime aeroportuale per l'allungamento della pista in corrispondenza della testata 28, con nuove recinzioni e strade perimetrali, dovrà evitare di includere un tratto notevole del corso d'acqua entro l'ambito aeroportuale recintato e di ingombrarne una o entrambe le fasce di sponda oggetto della tutela paesaggistica, di fatto compromettendone la continuità paesaggistica e fruitiva. Il progetto esecutivo dovrà quindi operare una traslazione del tracciato d'alveo così da garantire allo stesso corso d'acqua, in un ambito di libero accesso pubblico, senza interruzioni o ostacoli di sponda o d'alveo, una continuità idraulica, ecologica, biologica, paesaggistica e fruitiva. Il nuovo tracciato dovrà presentare caratteristiche naturaliforme (per sezione, andamento, varietà di condizioni d'alveo ...), spazi sufficienti a garantire la percorribilità anche della sponda nord ed essere sistemato con tecniche di ingegneria naturalistica;
- d) il sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia nonché di trattenimento degli sversamenti accidentali relativamente alle parti di piazzali e piste oggetto di intervento, dovrà essere realizzato, e se possibile attivato, contestualmente alla realizzazione delle opere stesse. I manufatti relativi a tale sistema dovranno essere realizzati lontano dalle dune;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- e) ai fini della verifica di ottemperanza per la prescrizione (a) del presente decreto, il piano di cantierizzazione verrà presentato al Ministero per l'Ambiente e per la Tutela del Territorio; per le prescrizioni di cui ai punti (c) e (d) la verifica di ottemperanza verrà eseguita dall'Agenzia Regionale di Protezione Ambientale della Calabria
- f) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Basilicata e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

ESPRIME

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale della parte di progetto relativo alla **Piattaforma Tecnologica Intermodale**;

ESPRIME

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale della parte di progetto relativo alle parti di **Piano Generale di Sviluppo che costituiscono le fasi di Medio e Lungo Termine, nonché per le relative opere, per le quali si ritiene indispensabile approfondire le verifiche e gli studi di compatibilità ambientale sopra indicati, relativi in particolare alle tematiche idrologiche, atmosferiche ed acustiche**;

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto di Piano regolatore aeroportuale di medio e lungo termine ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
 - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio di impatto già inoltrata;
 - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Calabria;

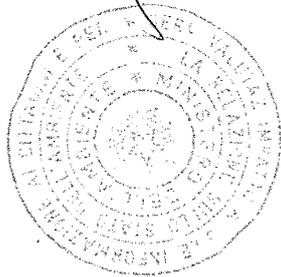
GBAR

- che il presente provvedimento sia comunicato all'E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) e alla Società Aeroportuale Calabrese S.p.A. (S.A.C.A.L.), al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture e alla Regione Calabria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art.5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 20 DIC. 2002

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 6 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 20.12.2002

Handwritten initials/signature at the bottom left corner.