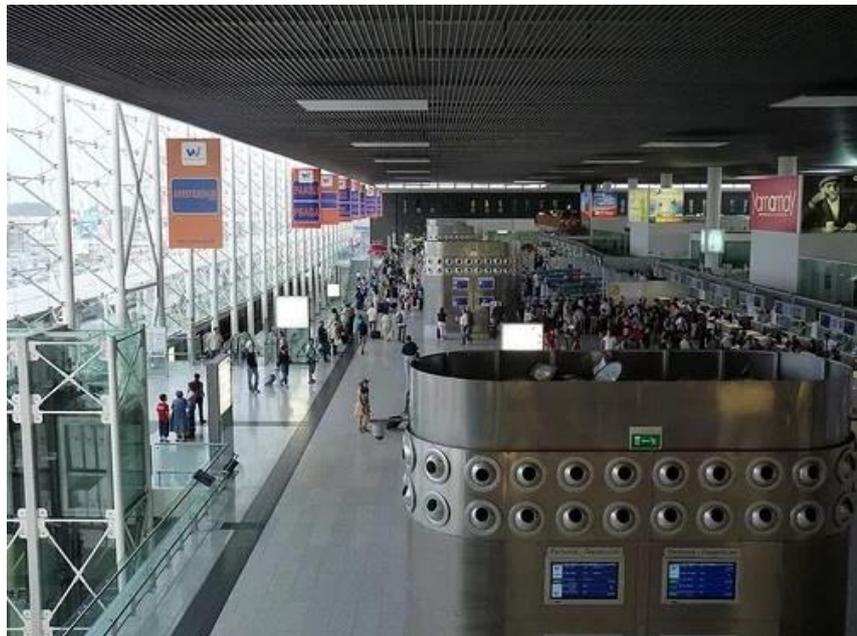


## **AEROPORTO "V. BELLINI" DI CATANIA FONTANAROSSA**

**Progetto definitivo  
Ottimizzazione spazi funzionali e prestazioni  
energetiche del Terminal A**



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

**Chiarimento**

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

**CHIARIMENTO**

**AEROPORTO "V. BELLINI" di CATANIA FONTANAROSSA**  
**Ottimizzazione spazi funzionali e prestazioni energetiche del Terminal**

In riferimento alla nota prot MiTE 1882 del 10 gennaio 2022 riferito all'ID 7672 relativo alla procedura di cui in oggetto e con la quale si chiede uno specifico chiarimento, con la presente si illustra quanto richiesto.

Nello specifico la DG Crescita sostenibile e qualità dello sviluppo – Div V Sistemi di Valutazione Ambientale chiede di chiarire *“in che modo il “Progetto di ottimizzazione degli spazi funzionali e prestazioni energetiche del Terminal A” si relazioni con il progetto di aggiornamento del Master Plan sottoposto a procedura di VIA”*.

Allo scopo occorre rammentare che il progetto in esame interessa una modesta porzione dell'attuale terminal A dell'aeroporto di Catania Fontanarossa, al fine di perseguire due distinti obiettivi, rappresentati, da un lato, dal miglioramento delle prestazioni energetiche del Terminal passeggeri A e, dall'altro, dal soddisfacimento delle esigenze dettate dall'attuale fase pandemica in ordine al distanziamento tra i passeggeri.

Il primo obiettivo si origina dal più generale ed articolato programma di ammodernamento che la Società di gestione sta sviluppando per perseguire, a parità di struttura, più elevati livelli di sostenibilità ambientale e, nello specifico, le iniziative del progetto in esame nascono per dare seguito ed attuazione a quanto emerso dapprima dalle diagnosi energetiche condotte relativamente al Terminal A e conseguentemente alla necessità di adeguamento ai più moderni e congrui sistemi di efficientamento energetico.

Sebbene dotato di caratteristiche ottimali al momento della sua entrata in esercizio, a distanza di più di tre lustri dalla sua progettazione l'edificio, nelle caratteristiche dell'involucro edilizio ed in quelle della dotazione impiantistica intesa in termini generali, non solo risulta non più in grado di garantire elevati livelli di contenimento energetico, quanto anche – in taluni casi – non più rispondente all'evoluzione del dettato normativo in materia energetica.

Da qui l'esigenza di mettere in attuazione il progetto di ottimizzazione degli spazi funzionali e del processo d'efficientamento energetico con conseguente riduzione dell'impronta ecologica del Terminal A. Al riguardo si specifica che gli interventi consentiranno di avviare il percorso di trasformazione degli edifici oggetto di ristrutturazione ed ampliamento in edifici a energia quasi zero, in coerenza con le disposizioni legislative di riferimento (Legge 90 del 3 agosto 2013 e DM 11/10/2017 – Decreto CAM) e col programma di *carbon footprint reduction* recentemente avviato dal gestore dell'aeroporto Fontanarossa di Catania.

In merito al secondo obiettivo, come noto, la fase di emergenza pandemica covid19 – nei fatti e normativamente attualmente in corso – ha obbligato ad adottare parametri di distanziamento fisico tra i passeggeri superiori a quelli precedentemente in essere ed agli standard di spazio per passeggero sulla base dei quali era stato dimensionato il Terminal A.

Tale circostanza, il suo perdurare senza una chiara e definita prospettiva di normalizzazione, unitamente ad una prima e parziale ripresa dei traffici aerei hanno portato ad individuare nell'adeguamento dell'aerostazione l'unica soluzione in grado di rispondere, sia ai nuovi e più ampi standard dimensionali richiesti dalla fase pandemica, sia al soddisfacimento della domanda di trasporto aereo.

**AEROPORTO "V. BELLINI" di CATANIA FONTANAROSSA**  
**Ottimizzazione spazi funzionali e prestazioni energetiche del Terminal**

In buona sostanza è possibile affermare che l'intervento in progetto, riferendosi alla hall partenze Schengen ed extra Schengen, mira a garantire il rispetto degli standard di distanziamento interpersonale tra i passeggeri proprio in quei settori dell'aerostazione che sono caratterizzati da una più rilevante e duratura permanenza dei passeggeri stessi.

In buona sostanza è possibile affermare che il miglioramento delle prestazioni ambientali perseguito dal progetto è misurabile nella riduzione del fabbisogno energetico del Terminal A e nella tutela della salute dei passeggeri in transito all'interno dell'aerostazione, aspetti entrambi che consentono di poter affermare la piena rispondenza del progetto stesso alla fattispecie definita dall'articolo 6 c9 del DLgs 152/2006 e smi.

Al fine quindi di poter dar corso nei tempi brevi a detti interventi, che si sottolinea si riferiscono al terminal A già in esercizio all'interno dell'Aeroporto e ritenendo che gli stessi non modifichino in modo sostanziale l'aerostazione in parola, si è ritenuto opportuno attivare la procedura di cui in oggetto.

Nel frattempo, l'intero scalo aeroportuale di Catania Fontanarossa è interessato ad un più ampio e significativo progetto di adeguamento complessivo delle sue caratteristiche mediante uno specifico Piano di Sviluppo che, per le proprie caratteristiche, è oggetto di un completo procedimento di Compatibilità ambientale.

Quest'ultimo è iniziato il 5 febbraio 2020 con la presentazione dell'istanza (Pratica ID 5124) e nel periodo di redazione della presente procedura di valutazione preliminare era sospeso. Al momento, dopo la presentazione della documentazione integrativa, è attiva la fase di consultazione del pubblico della documentazione presentata (cfr nota MiTE prot 2842 del 12 gennaio 2022). Detto procedimento seguirà il suo corso.

Stante le evidenze sopra indicate e le utilità del progetto di ottimizzazione di cui in oggetto, si è – come detto – ritenuto opportuno attivare la procedura in oggetto, fermo restando che quanto ivi previsto è riportato interamente nella documentazione integrativa della proposta di Piano di Sviluppo in valutazione, in quanto l'ammodernamento previsto è comunque necessario.

Dal punto di vista sia fisico che operativo e conseguentemente ambientale l'ottimizzazione che si propone in questa sede non si ritiene possa influire in alcun modo sulla previsione del piano di Sviluppo interessando solamente l'assetto dello stato attuale dell'infrastruttura.

Ne consegue che qualora codesta Direzione non ritenesse accoglibile la proposta di esclusione dalla VIA per il solo progetto di ottimizzazione degli spazi dal punto di vista funzionale ed energetico del Terminal A oggi in esercizio, lo stesso potrà essere assunto nel più ampio procedimento di VIA, perdendo però la tempestività auspicata dell'adeguamento di questa quota parte del terminal.