



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 7772] Aeroporto "Pio La Torre" di Comiso. Realizzazione del nuovo ufficio merci. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.

Con nota prot. n. 141835 del 9/12/2021, acquisita al prot. n. 141609/MATTM del 17/12/2021, ENAC ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto opera ricadente in Allegato II, punto 10, "Opere relative a aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza" del D.Lgs. 152/2006 stesso.

La documentazione è stata successivamente integrata da ENAC, su richiesta della scrivente Divisione, con nota n. 19536 del 17/02/2022, assunta al prot. n. 23331/MITE del 24/02/2022.

Il progetto prevede la costruzione di un fabbricato "di tipo industriale prefabbricato" con superficie di 455mq all'interno del sedime aeroportuale dell'aeroporto "Pio la Torre" nel comune di Comiso (RG). Il fabbricato avrà funzione di ufficio merci, per lo svolgimento di attività di gestione e controllo di merce aerea "Import" ed "Export" da trasportarsi in continuità al servizio passeggeri.

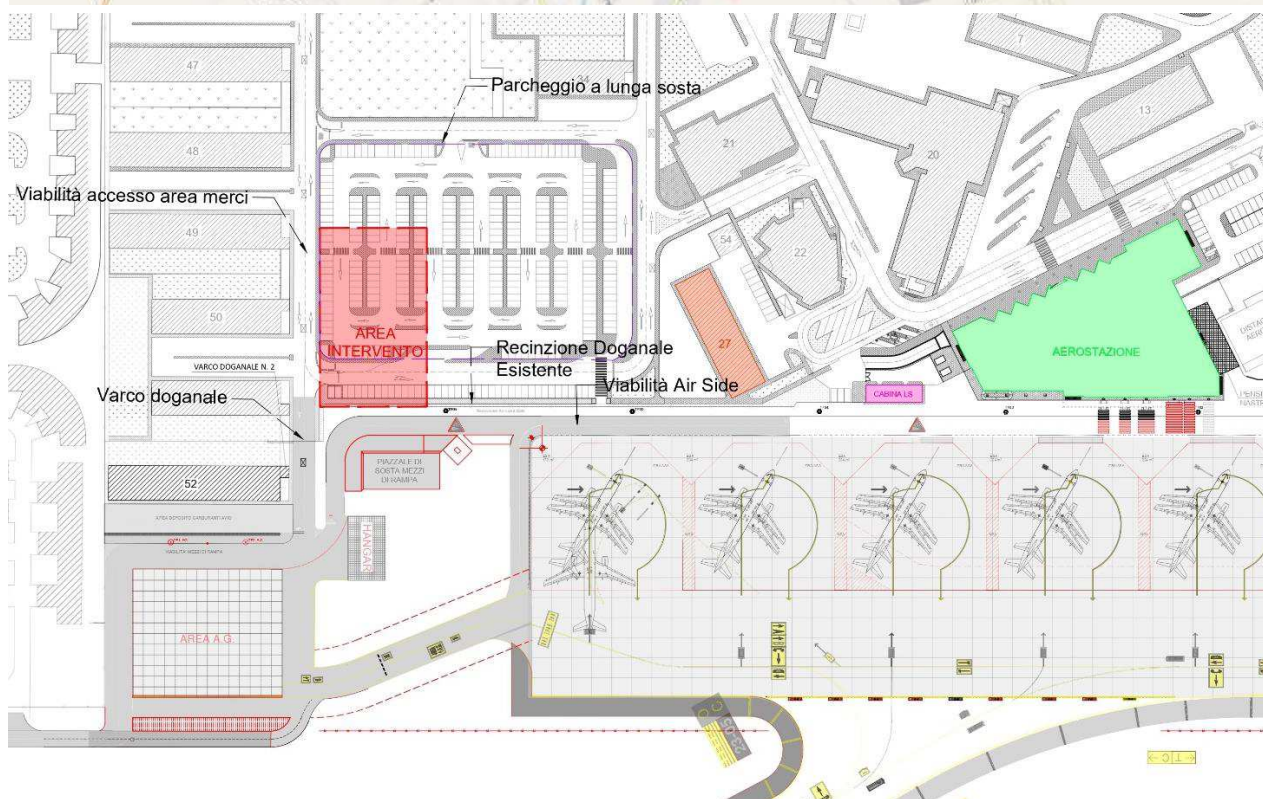
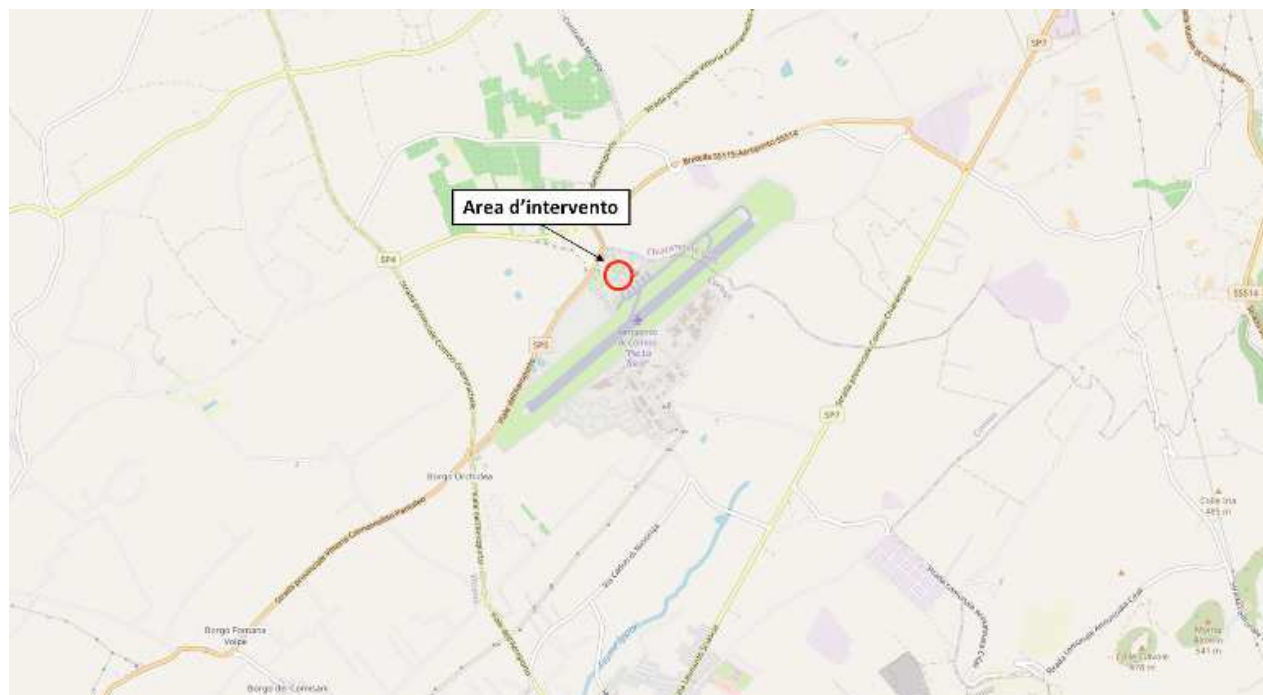
Sullo stesso aeroporto è stata espletata una procedura di VIA relativamente al progetto "Opere ed infrastrutture civili ed impiantistiche per la realizzazione di un aeroporto civile di II livello (aerostazione passeggeri, piste di volo, piazzali di sosta aeromobili e relative bretelle di collegamento con l'infrastruttura di volo, viabilità e parcheggi autovetture, opere complementari ed accessorie)", conclusa con il decreto di compatibilità ambientale n. 7902 del 19/11/2002.

Il proponente dichiara che la finalità del progetto sta nella "necessità di procedere ad un adeguamento tecnico funzionale degli assetti esistenti finalizzata alla gestione merci ottenuto realizzando un edificio di volumetria adeguata al fine di evitare l'invio ad altri scali aeroportuali mediante trasporto su gomma e quindi con un inevitabile impatto ambientale correlato con l'aumento del traffico sulla rete stradale regionale già particolarmente in sofferenza".

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104" e relativi allegati.

Analisi e valutazioni

Il progetto prevede dunque la costruzione di un ufficio merci all'interno del sedime aeroportuale, in una zona attualmente pavimentata e adibita a parcheggio a lunga sosta. Per tale area è prevista dunque soltanto una riconfigurazione funzionale, e non saranno eliminate aree a verde.



Area di intervento

Il proponente dichiara che la riduzione degli stalli del parcheggio lunga sosta è compatibile con gli attuali volumi di traffico, e la capacità ridotta resta adeguata alle esigenze dell'aeroporto.

Come detto, sarà realizzato un fabbricato "di tipo industriale prefabbricato" dalla superficie di 455mq, a pianta rettangolare di dimensioni pari a 20 x 22,75m, con due pensiline esterne.

L'area interna del fabbricato presenta una suddivisione in tre parti: un'area Import, un'area Export, aventi un'altezza sotto trave pari a 5m, ed un'area intermedia di divisione o "blocco centrale" all'interno del quale sono ricavati gli uffici e i servizi, dall'altezza di 3m.

Il nuovo edificio avrà una dotazione completa ed atta a consentire il regolare svolgimento delle attività cui è preposto (impianto elettrico e di illuminazione interna/esterna, climatizzazione per gli uffici, impianto idrico-sanitario e di raccolta e smaltimento acque meteoriche e fognature, impianto rilevazione e segnalazione fumi, impianti di videosorveglianza TVCC e antintrusione.

Inoltre, in ottemperanza delle norme sul rispetto dell'ambiente, è prevista la realizzazione in copertura di un impianto fotovoltaico per produzione di energia elettrica.

Dovrà inoltre essere realizzato il collegamento interrato tra la cabina elettrica LS esistente ed il nuovo edificio, per la fornitura di energia elettrica. A tal fine sarà utilizzato prevalentemente un cunicolo sotterraneo esistente, e solo per un breve tratto ne sarà realizzato uno appositamente.

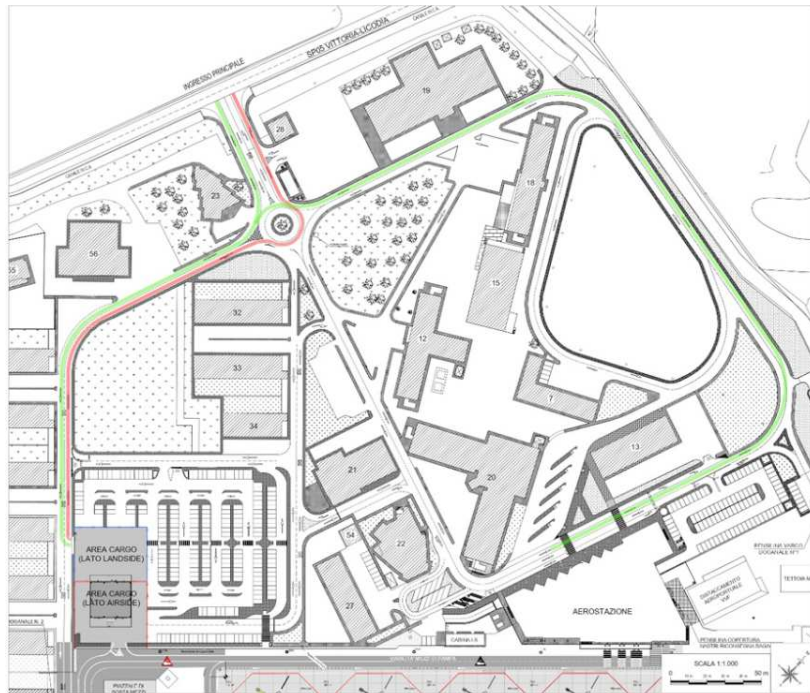
Il proponente dichiara che *"La scelta di una struttura prefabbricata consente di rendere più rapida e agile la fase di realizzazione dell'immobile, limitando in tal modo le eventuali interferenze indesiderate con le quotidiane attività ed operazioni aeroportuali [...]. Vista l'ubicazione del fabbricato all'interno del sedime aeroportuale, è stata ipotizzata già in questa fase l'adozione di pannelli di tipo "all black" al fine di mitigare il rischio di abbagliamento dei piloti durante le operazioni di avvicinamento e circuitazione per le piste di volo RWY05 e RWY23"*.

Le attività da svolgersi all'interno del nuovo ufficio merci necessitano di opportune aree esterne. Pertanto il progetto prevede anche una riconfigurazione funzionale delle aree esterne - come detto attualmente adibite a parcheggio di lunga sosta - che nel dettaglio consiste nella demolizione delle opere di arredo urbano (marciapiedi e cordoli esistenti) e la ricostruzione e ripavimentazione di una superficie libera e idonea al transito dei mezzi su gomma.

Il proponente dichiara che *"Nella redazione delle prime due fasi progettuali, Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e Progetto Definitivo, è stato previsto il rispetto, in particolar modo per la fase di realizzazione, dei Criteri Ambientali Minimi attraverso l'utilizzo di soluzioni tecnologiche che, oltre che all'aspetto termico, dovranno guardare alle esigenze di durabilità, scarsa manutenzione, resistenza, igienicità e sostenibilità ambientale"*.

Per quanto riguarda gli impatti della realizzazione dell'opera in termini di operatività dell'aeroporto, il proponente dichiara che il nuovo ufficio sarà destinato alla movimentazione di un quantitativo di merci invariato, che saranno spedite tramite la capacità di stiva disponibile di aerei passeggeri che già operano sullo scalo.

L'accesso alla nuova area merci dalla viabilità pubblica avverrà attraverso un percorso dedicato, già esistente, a partire dalla prima rotatoria interna al sedime aeroportuale.



Viabilità interna

Fase di cantiere

Il cronoprogramma delle lavorazioni prevede una durata complessiva dei lavori pari a 150 giorni naturali e consecutivi, a cui vanno aggiunti 15 giorni necessari al completamento delle installazioni, ai collaudi e alla messa in esercizio dell'impianto.

Nei limiti del possibile, è previsto il riutilizzo dei materiali da scavo estratti, sia per la ripavimentazione, sia tramite reinterro compatibilmente con i requisiti ambientali.

Il proponente dichiara che *“Per la fase di cantierizzazione si prevede l'occupazione di un'area di ulteriori 610 mq circa da destinarsi a campo base, stoccaggio materiali e recupero mezzi. Tale superficie sarà interessata temporaneamente per la durata delle lavorazioni indicata da cronoprogramma e restituita alla funzione originaria di parcheggio a lunga sosta una volta completato l'intervento. Si evidenzia come, anche in questo caso, sarà utilizzata un'area già pavimentata”*.

Interferenze con il contesto ambientale e territoriale

L'intervento ricade interamente all'interno del sedime dell'aeroporto “Pio la Torre” di Comiso.

Altri aspetti

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM n. 3274/2003, l'area di progetto rientra in “Zona Sismica 2 - sismicità media”.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite con la documentazione trasmessa, preso atto che l'intervento, come anche dichiarato dal proponente:

- consentirà di evitare l'invio delle merci ad altri scali aeroportuali mediante trasporto su gomma, riducendo l'impatto ambientale correlato al traffico stradale;
- non ha conseguenze in termini di incremento di traffico aereo;
- è localizzato all'interno di un aeroporto sul quale è stata espletata una procedura di VIA per il progetto "*Opere ed infrastrutture civili ed impiantistiche per la realizzazione di un aeroporto civile di II livello (aerostazione passeggeri, piste di volo, piazzali di sosta aeromobili e relative bretelle di collegamento con l'infrastruttura di volo, viabilità e parcheggi autovetture, opere complementari ed accessorie)*", dall'esito positivo con condizioni ambientali;
- genera un impatto sulle componenti ambientali limitato alla sola fase di cantiere, trascurabile rispetto al progetto già valutato in sede di VIA;
- in fase di progettazione è stato previsto il rispetto dei Criteri Ambientali Minimi,

considerato e valutato che, sulla base degli elementi informativi trasmessi, sia ragionevole escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi aggiuntivi rispetto a quanto valutato nel corso del procedimento di VIA concluso con D.M. n. 7902 del 19/11/2002, non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)".

Resta l'obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con il D.M. n. 7902 del 19/11/2002, ove applicabili, e di acquisire eventuali pareri o nulla osta per l'approvazione e la realizzazione del progetto da parte degli enti competenti.

La Responsabile del Procedimento

Arch. Claudia Pieri

