

## **AEROPORTO DI LAMEZIA TERME**

Revisione e aggiornamento del  
Piano di Sviluppo Aeroportuale 2012 – 2027



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

## 1. Titolo del progetto

AEROPORTO DI LAMEZIA TERME

Revisione e aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2012 – 2027

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto10	“Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza”
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento oggetto della presente Valutazione Preliminare riguarda la revisione e aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2012-2027 dell'aeroporto di Lamezia Terme.

Considerando che il Masterplan di Lamezia Terme ha ottenuto compatibilità ambientale con decreto VIA. n.219 in data 21/10/2015 da parte del Ministero della Transizione Ecologica, e con DM n.187 del 12/05/2022 la validità dello stesso è stata estesa al 2027, si è ritenuto opportuno procedere con la presente Valutazione Preliminare il cui oggetto è relativo alle modifiche apportate al Masterplan rispetto alla versione iniziale.

L'aggiornamento del Masterplan di Lamezia Terme, oggetto della presente Valutazione Preliminare, ha come obiettivo principale quello di garantire una maggiore sostenibilità economica ed ambientale dell'infrastruttura aeroportuale attraverso la riduzione delle cubature degli edifici di nuova realizzazione ed il miglior inserimento degli interventi nel territorio e nel contesto ambientale e paesaggistico.

L'aggiornamento del Piano di Sviluppo Aeroportuale nasce dalla necessità di adeguare l'Aeroporto di Lamezia Terme, a seguito dell'emergenza sanitaria pandemica causata dal virus COVID-19, alle nuove sensibilità ed esigenze per la sicurezza dei passeggeri e addetti in ambito aeroportuale, oltre alle nuove opportunità di sviluppo che possono essere colte nella fase di rilancio economico del Paese e dell'Europa.

Conseguentemente all'impatto della pandemia sull'andamento dei volumi di traffico aereo, l'aggiornamento del masterplan estende l'orizzonte temporale del piano al 2029, anno di riallineamento delle nuove previsioni con quello approvato dal PSA 2012-2027, che stimava all'orizzonte temporale del 2027 4.323.000 passeggeri, per un totale di 33.520 movimenti aeromobili commerciali, tenendo conto degli standard dimensionali e di servizio suggeriti da IATA, FAA e ICAO. Tale scenario di traffico viene raggiunto pertanto due anni più tardi, essendo spostato all'orizzonte temporale futuro del 2029.

L'attuale revisione del Masterplan Aeroportuale ha conseguentemente portato alla modifica del piano di interventi e realizzazioni aeroportuali. Sulla base di tali aggiornamenti operativi, sono stati delineati i

seguenti orizzonti temporali relativi allo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale:

- Breve termine 2021-2025;
- Medio termine 2026-2029.

L'aggiornamento del PSA è stato sviluppato tenendo conto delle seguenti principali linee di indirizzo:

- ottimizzare la capacità delle infrastrutture esistenti, al fine di ridurre al minimo il consumo del suolo interventi di nuova realizzazione. Va inquadrata in tal senso la scelta di sviluppare il nuovo terminal passeggeri a partire dal recupero delle volumetrie esistenti dell'attuale terminal cargo che, grazie anche ad ampliamenti mirati del corpo di fabbrica sui fronti landside e airside, permetterà di gestire gli attesi incrementi del traffico passeggeri;
- ottimizzare l'assetto funzionale/distributivo delle attività insistenti sul "lato terra" e sul "lato aria" dell'aeroporto, puntando ad un uso sempre più razionale, efficace ed efficiente delle strutture e degli spazi già disponibili;
- garantire all'interno del sedime aeroportuale esistente lo sviluppo delle attività operative correlate al traffico passeggeri, riprendendo ed attuando secondo le effettive necessità indicazioni di intervento già contenute nel vigente Master Plan;
- ottimizzare il livello di accessibilità dell'aeroporto.

La strategia adottata dall'aggiornamento del PSA vuole muoversi attraverso alcuni punti chiave per rendere lo scalo calabrese di Lamezia sempre più moderno e connesso attraverso:

- la digitalizzazione delle strutture e dei processi come presupposto della sostenibilità;
- la riduzione dell'impatto, verso un'idea di economia e progettazione circolare e green e la massima focalizzazione sull'ottimizzazione dei consumi energetici e sull'impiego di fonti di energie rinnovabili;
- l'applicazione strutturale di soluzioni architettoniche e tecnologiche per un'esperienza smart e seamless.

Tutte le opere di sviluppo che verranno realizzate all'interno del sedime dell'aeroporto di Lamezia dovranno risultare conformi alle indicazioni del PSA e si dovrà procedere di volta in volta (come già avvenuto fino ad oggi) alla redazione dei progetti dei singoli interventi ed alla loro approvazione secondo quanto disposto dalla vigente normativa di riferimento, prima di poter procedere con l'esecuzione dei lavori.

Sulla base delle suddette linee di indirizzo, il principale intervento riguarda sicuramente il nuovo terminal passeggeri dedicato alle partenze, che si svilupperà a partire dal recupero delle volumetrie esistenti dell'attuale terminal cargo.

I nuovi corpi di fabbrica dell'aerostazione si baseranno su un concetto di modularità, garantendo un'adeguata flessibilità delle infrastrutture ai possibili cambiamenti futuri del mercato e alle conseguenti richieste delle compagnie aeree, volta inoltre a conseguire livelli sempre più elevati di efficienza delle operazioni (in termini funzionali, economici ed ambientali).

Anche il terminal esistente sarà oggetto di adeguamento sismico e di riqualifica, al fine di poterlo destinare agli arrivi Schengen e non Schengen.

In airside si prevede, inoltre, la realizzazione di due nuovi hangar per aeromobili di codice C, uno dei quali a sostituzione dell'hangar esistente posto in prossimità del terminal merci, che verrà demolito per garantire un adeguato spazio alla mobilità sostenibile interna all'aeroporto, anche attraverso l'installazione di punti di ricarica dei mezzi handler da fonti di energia rinnovabili/autoprodotte.

Contestualmente alla realizzazione dei nuovi hangar, si provvederà ad una riqualificazione dell'area in termini di superfici e segnaletica, coerentemente con la configurazione del nuovo terminal passeggeri.

Tutti gli interventi verranno condotti nel rispetto degli aspetti di sostenibilità ambientale e di risparmio energetico, in linea con l'attenzione all'ambiente e alla salvaguardia delle risorse di cui ai CAM, Criteri Ambientali Minimi, introdotti con la Legge 221/2015 e poi aggiornati con il D.M. 11/01/2017.

Fin dalle prime fasi di concept, gli interventi previsti per l'aggiornamento del PSA dell'aeroporto di Lamezia cercheranno di incorporare le strategie di progettazione integrata orientata alla sostenibilità nelle sue molteplici accezioni. Inoltre, la progettazione del masterplan e del terminal sarà guidata da strategie progettuali al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

- Consentire all'aeroporto di raggiungere l'obiettivo Net Zero entro il 2050 secondo l'impegno ACI recentemente confermato a Montreal (giugno 2021).
- Realizzare un terminal passeggeri ad elevate prestazioni energetiche e massimizzare le condizioni di comfort interno degli occupanti;
- Realizzare un terminal con un impatto climatico quasi nullo, che miri a ridurre l'operational carbon, cioè le emissioni prodotte durante l'utilizzo dell'edificio, ma anche l'embodied carbon grazie ad una progettazione mirata: flessibilità strutturale e degli spazi interni, disassemblabilità, modularità e scelta appropriata dei materiali;
- Realizzare un edificio in linea con i Criteri Ambientali Minimi (CAM). Seguendo tali linee guida, l'edificio potrà essere in grado di soddisfare alcuni dei Sustainable Development Goals promossi dalle Nazioni Unite e potrà perseguire il raggiungimento dei principali protocolli di certificazione internazionali (ad esempio LEED, BREEAM, WELL).

Grazie alla combinazione delle strategie di sostenibilità proponibili, l'aeroporto potrà pianificare una sensibile riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>, favorendo l'ottenimento della certificazione AIRPORT CARBON ACCREDITATION.

#### 4. Localizzazione del progetto

L'Aeroporto di Lamezia Terme è situato in località S. Eufemia nel comune di Lamezia Terme (CZ), rappresenta attualmente il principale scalo calabrese per importanza e volumi di traffico. Attualmente l'aeroporto è quasi per la totalità dei movimenti annui costituito da aviazione commerciale (99,97% movimenti), mentre l'aviazione generale totalizza solo alcune centinaia di passeggeri annui. Il traffico merci è attualmente poco significativo dal punto di vista quantitativo.

A partire dal 2004 l'aeroporto è gestito dalla società S.A.C.A.L., tramite concessione rilasciata da ENAC, in accordo alla regolamentazione nazionale. Nel 2017 il certificato è stato convertito in accordo alla normativa europea (Reg. UE 139/2014).

L'infrastruttura aeroportuale è accessibile attraverso uno svincolo mediante la strada statale n.280 "dei due mari". Parallelamente all'autostrada è posta la ferrovia, lungo la quale è situata la stazione di Santa Eufemia-Lamezia, distante circa 2 km in linea d'aria dall'aeroporto.



*Ortofoto - Identificazione del sedime aeroportuale e dell'accessibilità principale*

L'aggiornamento del PSA dell'aeroporto di Lamezia Terme prevede l'ottimizzazione della capacità delle infrastrutture con l'obiettivo di minimizzare quanto possibile l'occupazione di suolo e cubature fuori terra al fine di rendere l'opera correttamente inserita nel contesto ambientale e paesaggistico ed ottimizzare i consumi energetici attraverso l'impiego di fonti di energie rinnovabili.

Di seguito si riporta la descrizione dei principali interventi previsti dall'aggiornamento del PSA, dando evidenza delle ottimizzazioni e miglioramenti apportati dal punto di vista ambientale rispetto alla precedente versione del Piano.

## 5. Caratteristiche del progetto

L'aggiornamento del PSA dell'aeroporto di Lamezia Terme prevede i seguenti interventi, nel seguito descritti:

1. Ampliamento del terminal passeggeri (terminal partenze e arrivi) con riduzione delle volumetrie e superfici coperte rispetto al PSA 2012-2027, miglioramento in termini di sostenibilità energetica ed impianti;
2. Ottimizzazione del piazzale di sosta aeromobili in termini di disposizione degli aeromobili in sosta e relative modalità di manovra nel rispetto dei volumi di traffico previsti. Si specifica come gli interventi previsti dal PSA 2012-2027 lato air side sono già stati realizzati;
3. Realizzazione di edifici vari sul lato land side ed air side e demolizioni di alcuni edifici/manufatti con conseguente complessiva riduzione di volumetrie fuori terra.
4. Aggiornamento del sistema di parcheggi e viabilità lato land side con riduzione complessiva di superfici pavimentate.

### 1. Ampliamento del terminal passeggeri

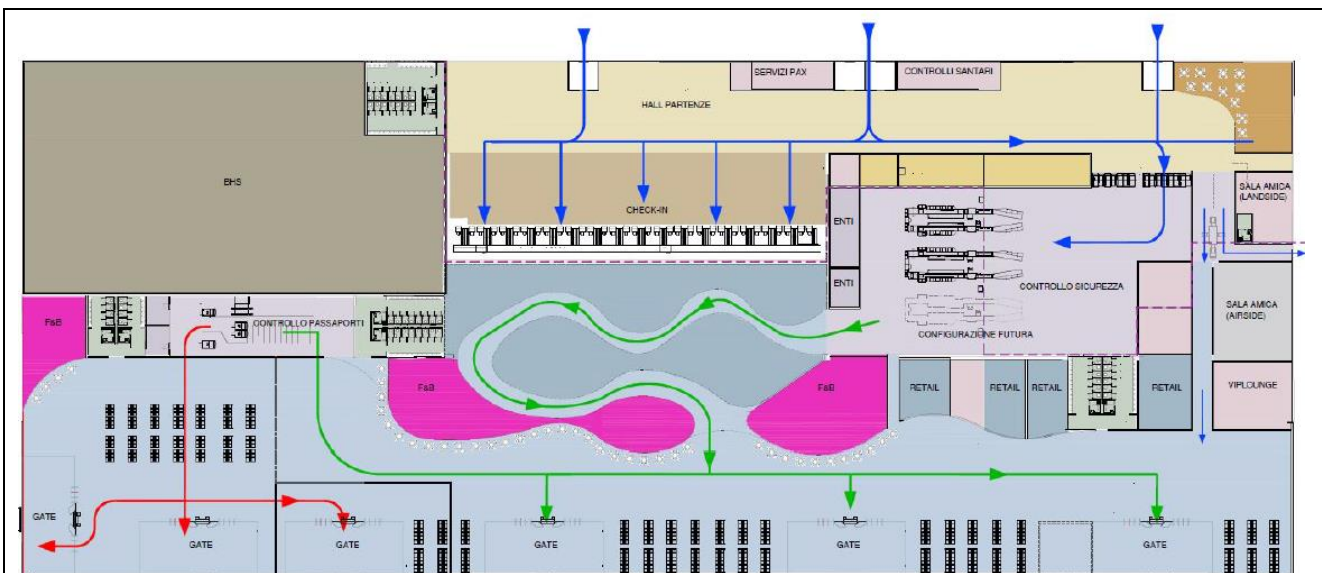
#### Nuovo terminal partenze

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo terminal partenze sfruttando la volumetria esistente del terminal cargo (5.600 m<sup>2</sup>) e la costruzione di due nuovi edifici sui lati airside e landside del fabbricato merci. Quest'ultimo intervento garantirebbe un ampliamento del terminal passeggeri per un totale di circa 10.800 m<sup>2</sup> e circa 118.800 m<sup>3</sup> di volume fuori terra. In totale, dunque, il terminal partenze ricoprirà una superficie coperta di 16.400m<sup>2</sup> e raggiungerà un'altezza di circa 11m.

Il terminal passeggeri è stato concepito su un unico livello operativo, dedicato esclusivamente alle operazioni riservate ai passeggeri in partenza

Nel nuovo volume lato nord del terminal saranno collocati i servizi principali dell'area landside: la hall partenze con i relativi servizi commerciali, Food & Beverage e biglietterie. Nell'area di edificio cargo esistente sarà collocata l'area check-in/self drop-off con 33 postazioni, i controlli di sicurezza con 4 linee, l'area duty-free ed il percorso preferenziale PRM con le due sale attesa dedicate, una in area landside ed una airside. L'ampliamento nel lato airside, ad ovest, ospita l'area tecnica del BHS, mentre nel nuovo avancorpo sud si sviluppano i servizi airside con retail e Food & Beverage e l'area imbarchi. Quest'ultima presenta 8 gates per voli Schengen e 4 per i voli Extra Schengen accessibili attraverso l'area del controllo passaporti ed appositamente separati dalla sala imbarchi Schengen con pareti mobili, sistema che consente l'utilizzo di due gates in modalità swing.





#### LEGENDA

--- Limite Landside/Airside

#### FLUSSI

Arrivi Schengen

Partenze Schengen

Arrivi All

Partenze All

Arrivi Extra-Schengen

Partenze Extra-Schengen

#### DESTINAZIONI D'USO

Enti di stato

Controlli di sicurezza / passaporti

Uffici/servizi

Lounge

Check-in

Hall partenze / arrivi

Retail landside

F&B landside

Retail airside

F&B airside

Sala imbarchi Schengen

Sala imbarchi Extra Schengen

Servizi igienici e spogliatoi

Riconsegna bagagli

BHS

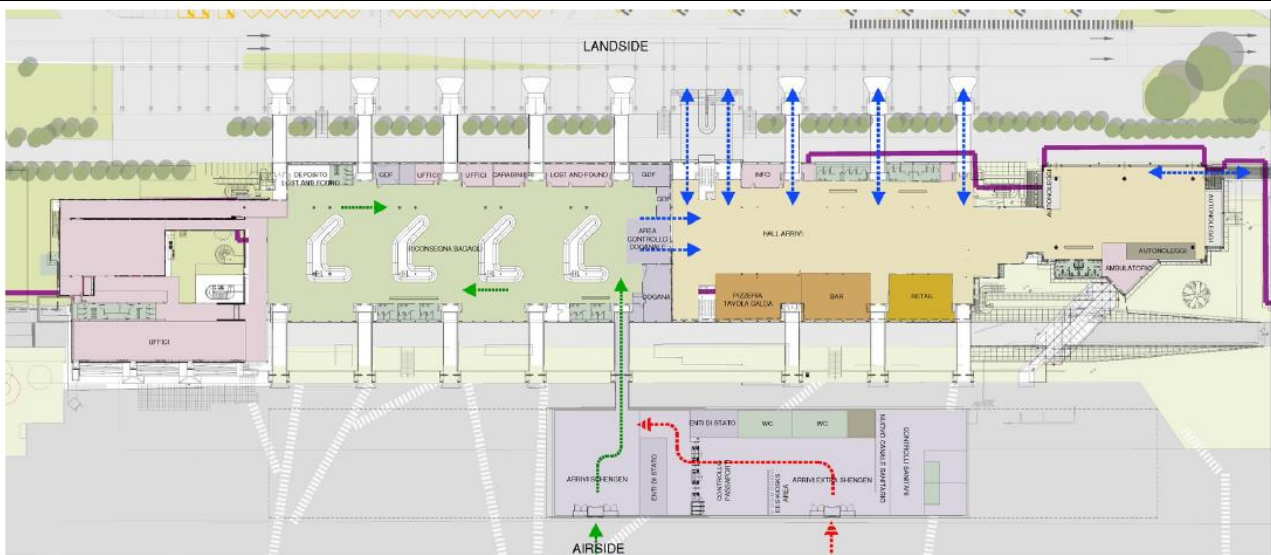
Altro

*Pianta Terminal Partenze - Stato di Progetto*

#### Riqualifica del terminal arrivi

Contrariamente a quanto previsto nel PSA approvato, nel quale era prevista la modifica dei livelli dell'aerostazione passeggeri esistente (12.000m<sup>2</sup>), l'aggiornamento del PSA prevede la conversione dell'attuale aerostazione in terminal arrivi. In particolare, la riqualifica riguarda l'area del piano terra e si prevede inoltre l'adeguamento antisismico dell'edificio.

L'ala ad ovest del terminal verrà allestita per i servizi di ritiro bagagli. Questa si compone dell'area controllo passaporti con 5 controlli manuali e 3 controlli automatici, 8 kiosk Entry Exit System ed il nuovo canale sanitario con apposita area di isolamento. I passeggeri provenienti dai voli Extra Schengen raggiungono la sala di ritiro bagagli attraversando l'area dei controlli, mentre i passeggeri in arrivo da voli Schengen utilizzano i pontili esistenti lato airside per accedere alla sala di ritiro bagagli. L'area di ritiro bagagli si compone di 4 nastri ed ospita anche gli uffici di guardia di finanza, carabinieri, Lost and Found e dogana.



**LEGENDA**

--- Limite Landside/Airside

**FLUSSI**

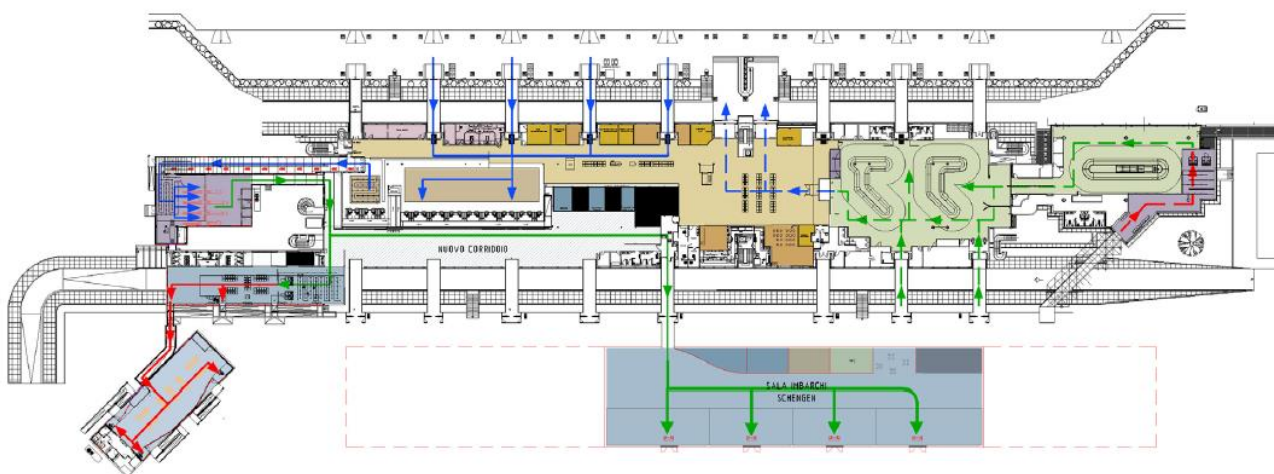
- Arrivi Schengen
- Partenze Schengen
- Arrivi All
- Partenze All
- Arrivi Extra-Schengen
- Partenze Extra-Schengen

**DESTINAZIONI D'USO**

- Enti di stato
- Controlli di sicurezza / passaporti
- Uffici/servizi
- Lounge
- Check-in
- Hall partenze / arrivi
- Retail landside
- F&B landside
- Retail airside
- F&B airside
- Sala imbarchi Schengen
- Sala imbarchi Extra Schengen
- Servizi igienici e spogliatoi
- Riconsegna bagagli
- BHS
- Altro

*Pianta Terminal Arrivi - Stato di Progetto*

Per il terminal arrivi, inoltre, è previsto un nuovo avancorpo che occuperà una superficie di 2.000 mq ed un volume di 22.000 mc. Il nuovo intervento dell'avancorpo, realizzato in tempi brevi, garantirà riserva capacitiva di aree anche durante le fasi di cantiere del nuovo terminal partenze e la riqualifica dell'aerostazione arrivi. Durante i primi anni, infatti, mentre l'aerostazione ospiterà ancora i flussi di partenze e arrivi, potrà essere adibito ad estensione della sala imbarchi, garantendo ampie aree di imbarco e pre-imbarco e servizi al passeggero. È prevista la creazione di pensiline di copertura di collegamento tra i due terminal, adatte all'installazione di pannelli fotovoltaici.



*Pianta avancorpo Terminal Arrivi - Stato di Progetto*



Volendo quantificare l'ottimizzazione delle superfici e dei volumi occupati dalla nuova configurazione del terminal passeggeri, si riportano le superfici e volumetrie del nuovo layout del terminal partenze:

- Superficie coperta ca. 16.400 mq
- Superficie lorda totale ca. 16.400 mq
- Volumetria lorda fuori terra complessiva ca. 181.000 mc (di cui in ampliamento rispetto alle volumetrie attuali del terminal merci ca. +118.000 mc)

L'avancorpo davanti alla nuova aerostazione arrivi presenta, invece, le seguenti dimensioni:

- Superficie coperta ca. 2.000 mq
- Superficie lorda totale ca. 2.000 mq
- Volumetria lorda fuori terra complessiva ca. 22.000 mc

Allo stato attuale le consistenze del terminal passeggeri esistente sono:

- Superficie coperta 8.100 mq
- Volumetria lorda fuori terra 63.000 mc

Le caratteristiche dimensionali del nuovo terminal passeggeri previste nel PSA 2012-2027 approvato, a fine orizzonte di piano erano:

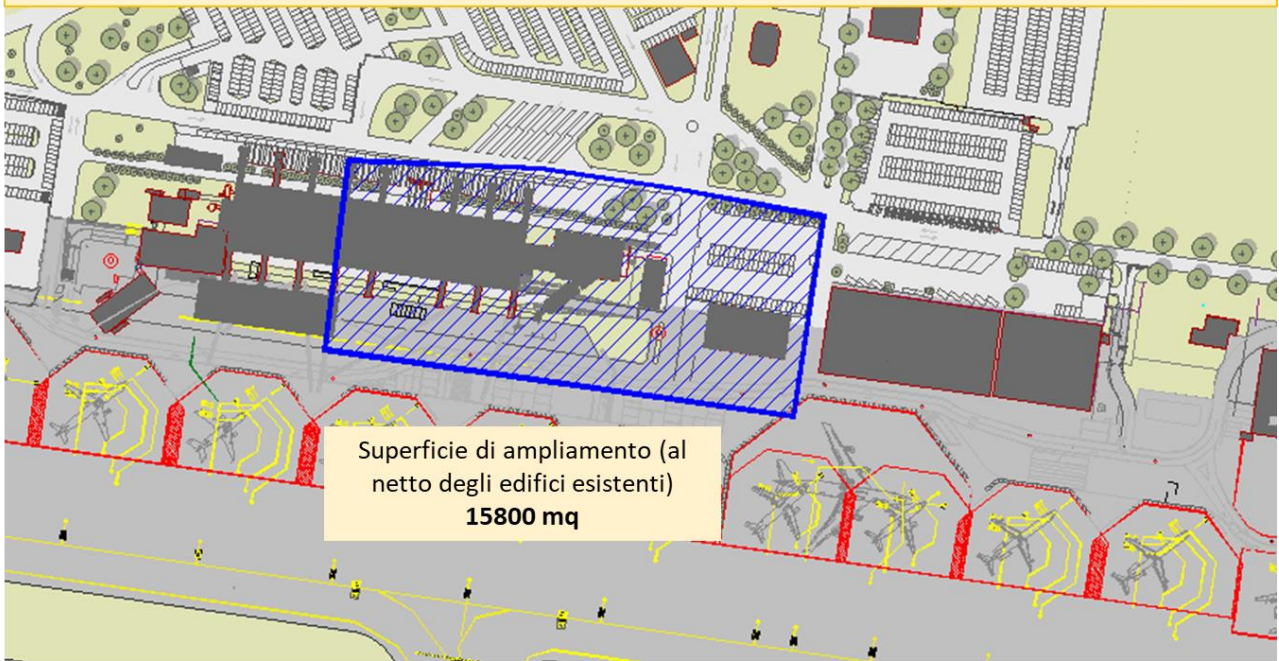
- Superficie coperta 23.000 mq
- Superficie lorda totale ca. 43.000 mq
- Volumetria lorda fuori terra complessiva 435.000 mc


Complessivamente, la volumetria lorda fuori terra prevista dall'aggiornamento del PSA per la realizzazione del nuovo terminal passeggeri (arrivi e partenze) ammonta a circa 266.000 m<sup>3</sup>, contro i 435.000 m<sup>3</sup> stimati nel PSA 2012-2027. Si ha pertanto circa il 40% di riduzione di volume (una riduzione di 169.000 m<sup>3</sup> in valore assoluto).

Risulta quindi evidente come, nel presente aggiornamento del Masterplan aeroportuale, sia stata prevista una significativa ottimizzazione dei fabbisogni infrastrutturali in chiave di una maggiore sostenibilità economica ed ambientale degli interventi previsti.

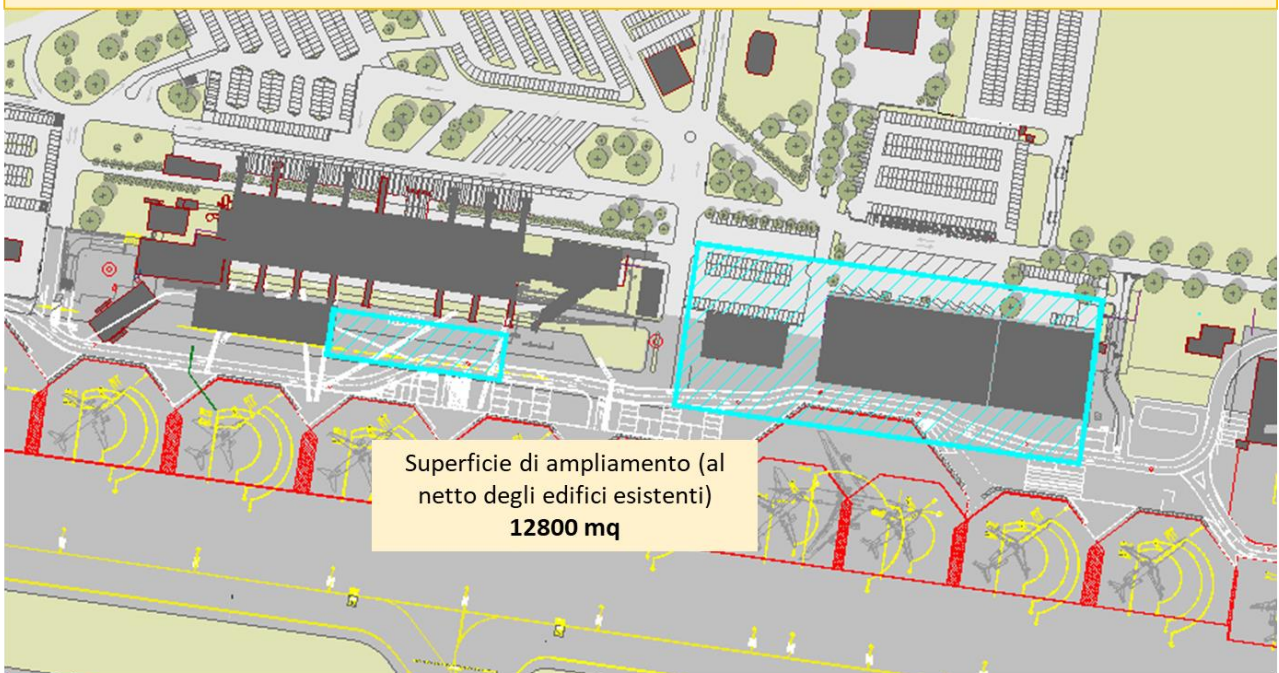
Al fine di evidenziare le ottimizzazioni previste dall'aggiornamento del PSA sul terminal passeggeri, in relazione all'assetto planimetrico e alle superfici interessate, si riporta una schematizzazione in planimetria in cui sono individuate le superfici di ampliamento del terminal per lo scenario 2027 previsto dal PSA approvato e per lo scenario 2029 previsto dall'aggiornamento del PSA.


### Planimetria su stato attuale con ampliamento terminal passeggeri (PSA 2012-2027)



 Ampliamento previsto da PSA 2021-2027

### Planimetria su stato attuale con ampliamento terminal passeggeri (Aggiornamento PSA)



 Ampliamento previsto dall'Aggiornamento del PSA

Risulta quindi evidente come anche in termini di superfici, l'ampliamento previsto nell'aggiornamento del PSA riduce di circa il 10% le superfici occupate rispetto a quanto previsto nel PSA 2012-2027 approvato.

### Sostenibilità energetica dell'area terminale

Il tema della sostenibilità ambientale trova riscontro nel progetto di aggiornamento del PSA di Lamezia Terme anche in ambito energetico. In quest'ottica, l'obiettivo principale è quello di ottenere prestazioni d'eccellenza sia in termini di fabbisogno di energetico della struttura aeroportuale, che in termini di resilienza dell'edificio e del sistema impiantistico verso i futuri cambiamenti climatici.

A tal proposito le scelte architettoniche sulla forma e le caratteristiche delle coperture e delle facciate esposte a sud saranno armonizzate con le esigenze di massimizzare la produzione energetica grazie all'installazione di impianti fotovoltaici. I moduli avranno un triplo effetto:

- la produzione di energia da fonte solare;
- la riduzione del carico termico estivo con la loro funzione schermante;
- la comunicazione verso gli utenti della struttura di come sia possibile ideare edifici che integrino funzionalità e valorizzazione delle risorse rinnovabili disponibili localmente.

Nelle fasi future, l'integrazione della produzione energetica solare con la struttura aeroportuale potrà non limitarsi all'utilizzo delle superfici edificate, ma potrà estendersi anche ai parcheggi, attraverso ad esempio la progettazione di pensiline con il duplice effetto di produzione di energia e di schermatura solare per i veicoli in sosta. Inoltre, potrà essere valutata la realizzazione di un parco fotovoltaico a terra, all'interno del perimetro aeroportuale, in area disponibile e non interferente con le attività aeronautiche.

Infine, dal momento che il sito presenta caratteristiche eoliche interessanti, con venti tesi e costanti per gran parte dell'anno, potrà essere verificata la possibilità di integrare un gruppo di microgeneratori eolici, che potranno avere forme e modalità installative iconiche, tali da abbinare alla mera funzione produttiva-energetica, anche un'importante funzione comunicativa verso gli utenti della struttura.

Anche l'impianto di climatizzazione invernale ed estivo dei terminal potrà essere progettato in coerenza con questa impostazione, per essere alimentato esclusivamente da energia elettrica, tramite pompe di calore che sfruttano l'energia presente nell'ambiente. Potranno essere valutate sia soluzioni geotermiche che ad aria, orientando la scelta verso la massimizzazione delle prestazioni del sistema non solo con riferimento ai flussi energetici, ma a tutte le tematiche di sostenibilità, nel contesto dell'intero ciclo di vita degli impianti in progetto.

### Impianti e reti

Il progetto di aggiornamento del PSA prevede la costruzione di una nuova centrale tecnologica per la trasformazione/trattamento e distribuzione, in prossimità dell'area ovest dell'aerostazione esistente, che andrà a sostituire l'attuale centrale di trasformazione MT/BT ubicata a fianco dell'aerostazione passeggeri. Si prevede, inoltre la realizzazione di un cunicolo attorno al terminal passeggeri e la manutenzione di quello esistente, per garantirne l'impermeabilizzazione.

Gli impianti AVL continueranno ad essere serviti dalla centrale ENAV e saranno adeguati in base alla nuova sistemazione del piazzale AAMM.

### Rete acque meteoriche

Le soluzioni individuate per la gestione delle acque meteoriche, compatibilmente con le opere già realizzate, mirano a perseguire i seguenti obiettivi:

- garantire la protezione del sedime aeroportuale portando tutta l'area ad un livello di sicurezza idraulica idoneo agli usci previsti;
- assicurare la conformità qualitativa delle acque di scarico alle normative vigenti in riferimento alle acque di dilavamento di superfici potenzialmente inquinate che saranno trattate a monte dello scarico finale.

Sulla base degli obiettivi disposti, è necessario sottoporre le acque dei piazzali di parcheggio a dissabbiatura e disoleatura prima dello scarico nel canale, nel rispetto della norma in materia ambientale. L'acqua depurata è immessa nella rete fognaria laddove presente nelle vicinanze, o reimessa nel sistema di acque bianche nel caso in cui non sia presente la rete fognaria nelle vicinanze.

Nelle aree airside sottoposte a sistemazione si prevedono dei canali grigliati che scaricheranno nella rete meteorica esistente e saranno coinvolgiate al disoleatore esistente.

## 2. Interventi infrastrutturali sistema Airside

Il sistema "Airside" aeroportuale è costituito dalla pista di volo, dalla via di rullaggio e dal piazzale sosta aeromobili.

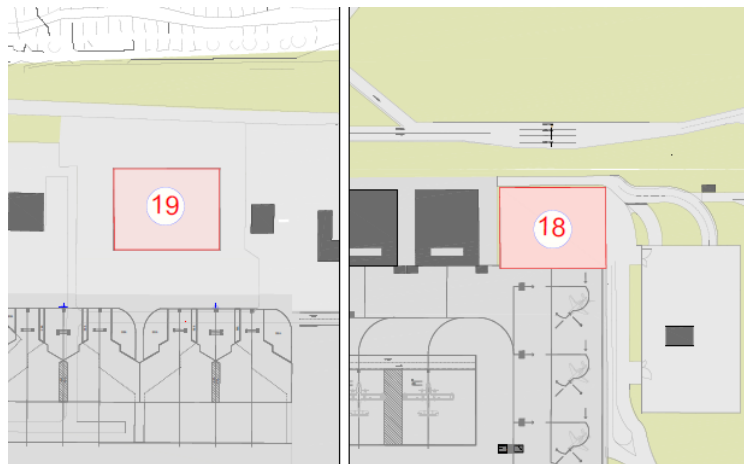
Il progetto di aggiornamento del PSA non prevede alcun aggiornamento delle prime due componenti strutturali, in quanto la loro configurazione attuale è sufficiente sia a garantire il livello di movimentazione previsto per l'ora di punta che per garantire l'operatività dell'aeromobile che si prevede venga utilizzato, che nella fattispecie risulta essere il Boeing 747-400.

Analogamente, anche le piazzole di sosta non subiranno intervento significativo in termini quantitativi rispetto a quanto già previsto dal PSA 2012-2027, ma sono stati previsti interventi di riconfigurazione dei piazzali aa/mm in modo da ottimizzare la disposizione degli aeromobili in sosta e le relative modalità di manovra nel rispetto dei volumi di traffico previsti.

## 3. Realizzazione di edifici vari sul lato land side ed air side e demolizioni di alcuni edifici/manufatti con conseguente complessiva riduzione di volumetrie fuori terra

L'aggiornamento del PSA prevede la realizzazione di due hangar per aeromobili uno ad est (n. 18) ed uno ad ovest (n. 19) del terminal passeggeri, ognuno di superficie pari a 2.600 mq e volume di 23.400 mc.

I due edifici dovranno essere progettati nell'ottica di garantire un utilizzo flessibile delle strutture nel lungo termine, tenendo conto della possibile conversione dei nuovi edifici destinati in prima fase agli hangar di rimessaggio aeromobili per altre funzioni tecniche di supporto dell'attività aeroportuale, quali ad esempio il terminal cargo. Pertanto, le caratteristiche tipologiche e dimensionali degli edifici risponderanno agli standard tecnici e alle raccomandazioni della manualistica di settore.



Si prevede, inoltre, la realizzazione di un Airport Hotel in prossimità del curb landside. La superficie coperta dell'edificio dell'hotel è pari a 1.200 mq, per un'altezza massima di 15 m ed un numero massimo di 4 piani. Il volume fuori terra ipotizzato sarà pari a circa 18.000 mc.





Tra gli altri edifici previsti si evidenziano

- nuovi chioschi nell'area car rental di circa 200 mq di superficie e 1.000 mc di volume per un'altezza di 5 metri;
- edificio per funzioni di supporto alle attività handling e cargo di 1.168 mq di superficie e 4.672 mc di volume per un'altezza di 4 metri ed il nuovo varco di circa 30 mq di superficie e 120 mc di volume per un'altezza di 4 metri;
- nuovo varco est di circa 30 mq di superficie e 180 mc di volume per un'altezza di 6 metri;

Complessivamente i nuovi edifici occupano una superficie di 7.828 mq ed un volume totale di 70.772 mc.

L'aggiornamento del PSA prevede anche la demolizione di alcuni edifici in modo da poter realizzare i nuovi fabbricati, nonché gli ampliamenti e gli ammodernamenti sostanziali delle strutture esistenti necessari per fronteggiare gli scenari operativi futuri.

Le opere demolite sono le seguenti e occupano una superficie coperta di 6.695 mq ed un volume complessivo di 48.255 mc.

DEMOLIZIONI									
INTERVENTO	FASE	S.COPERTA (mq)	AREE PAVIMENTATE (mq)	N° PIANI	S.TOTALE (mq)	h (m)	VOLUME TOTALE DEMOLITO (mc)	PROFONDITA' MEDIA DI SCAVO (m)	VOLUME DI SCAVO (mc)
Bottini di bordo	1	120				5	600		
Manufatto ricovero mezzi di rampa	1	900				10	9,000		
Edificio ex concessioni varie	1	1,300				5	6,500		
Avancorpi terminal esistente	1	1,820				7	12,740		
Car rental building	1	340				5	1,700		
Edificio ex alloggio direttore	2	740				6	4,440		
Hangar	2	1,475				9	13,275		
<b>TOTALE</b>	-	<b>6,695</b>				-	<b>48,255</b>		

Considerando quindi gli edifici in demolizione, le nuove volumetrie previste risultano pari a circa 22.500 mc. I nuovi edifici previsti nel PSA 2012-2027 (escluso il terminal passeggeri) occupavano un volume complessivo di circa 36.000 mc. Pertanto, l'aggiornamento del PSA prevede una riduzione di cubatura pari a 13.500 mc (riduzione di circa il 40%).

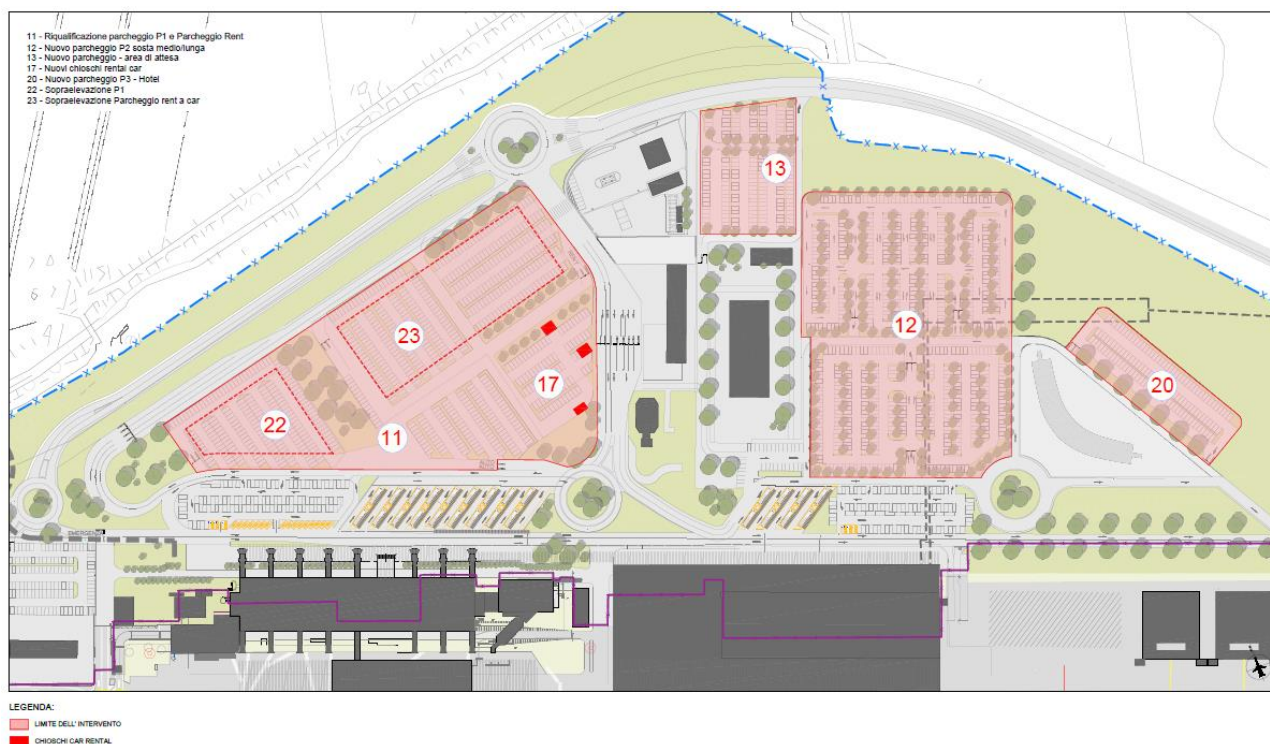


#### 4. Aggiornamento sistema parcheggi e viabilità

L'aggiornamento del Piano di Sviluppo di Lamezia Terme include azioni programmatiche all'intero complesso attraverso la risistemazione del curb e della viabilità di accesso alle aree di sosta. Nello specifico, i principali interventi riguardano il ridimensionamento del sistema di parcheggi, che nello specifico vedrà i seguenti interventi:

- ampliamento del parcheggio P2, posto a nord est rispetto al terminal passeggeri, per un totale di 700 posti auto;
- riqualifica del curb landside, con due grandi aree per la sosta breve, per un totale di 350 posti, oltre alla designazione di ulteriori 80 posti auto di servizio (drop off, taxi, stalli enti ecc.) e circa 26 stalli per i Bus;
- riqualifica del parcheggio P1 e del parcheggio rent esistente;
- realizzazione del parcheggio P3 dedicato ai clienti del nuovo hotel.

Complessivamente le superfici pavimentate occupate da parcheggi e viabilità risultano pari a circa 100.000 mq e sono ridotte rispetto a quelle previste nel PSA 2012-2027 pari a 115.000 mq (riduzione di circa il 10%).

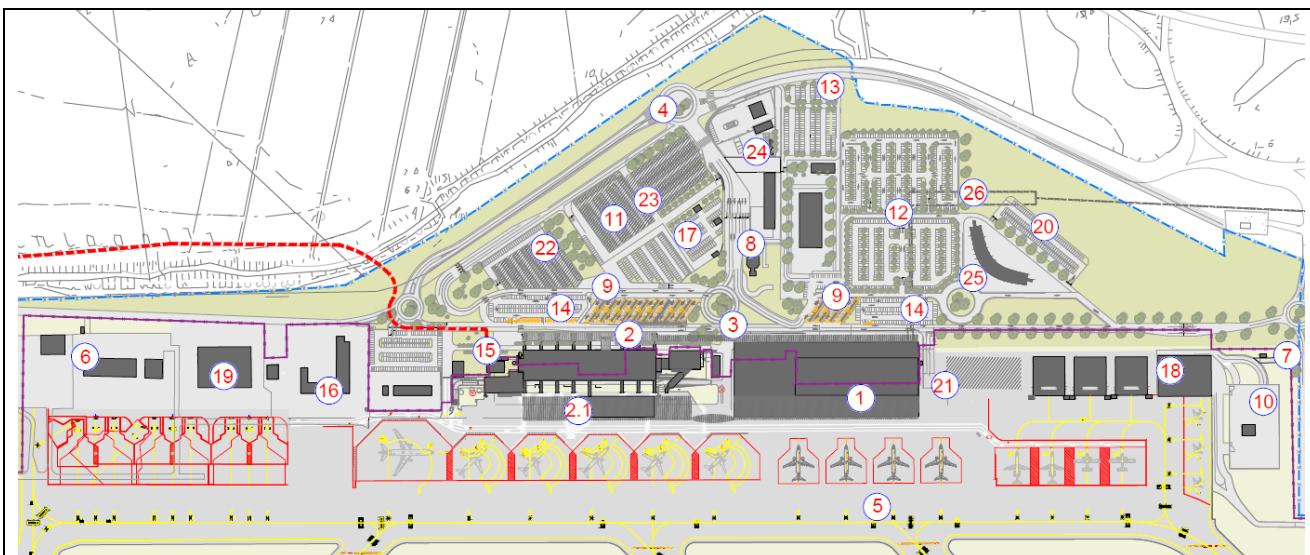


#### Sintesi confronto Aggiornamento PSA con PSA 2012-2027

Alla luce di quanto sopra riportato in merito agli interventi previsti nell'aggiornamento del PSA, confrontati con quelli precedentemente previsti dal PSA 2012-2027 approvato, nel seguito si riporta la rappresentazione planimetrica dei seguenti scenari, nell'area in cui sono previsti i principali interventi:

1. scenario attuale
2. scenario 2027 previsto dal PSA approvato
3. scenario 2029 previsto dall'aggiornamento del PSA





Scenario 2029 previsto dall'aggiornamento del PSA

Come sopra trattato, gli interventi previsti nell'aggiornamento del PSA determinano ottimizzazioni dal punto di vista di superfici occupate e di nuove volumetrie previste allo scenario di progetto (anno 2029). Tali ottimizzazioni sono riassunte nelle seguenti tabelle in cui si riportano le riduzioni percentuali di superfici e volumetrie.

<b>SUPERFICI OCCUPATE</b> Scenario futuro	<b>PSA 2012-2027</b>	<b>Aggiornamento PSA</b>	<b>Riduzione %</b>
Terminal passeggeri (Superficie di ampliamento)	15.800 mq	12.800 mq	Circa 20%
Parcheggi e viabilità (Aree pavimentate complessive)	115.000 mq	100.000 mq	Circa 10%

<b>VOLUMI</b> Scenario futuro	<b>PSA 2012-2027</b>	<b>Aggiornamento PSA</b>	<b>Riduzione %</b>
Terminal passeggeri (Volumetria lorda fuori terra complessiva)	435.000 mc	266.000 mc	Circa 40%
Edifici vari (Volume totale in considerazione delle demolizioni)	36.000 mc	22.500 mc	Circa 40%

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	MiTE
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	ENAC
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____



<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area intorno all'aeroporto di Lamezia Terme non interessa alcun elemento indicato a lato, individuato secondo la classificazione definita dall'allegato al D.M. n.52 del 30 marzo 2015, punto 4.3.1.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il sedime aeroportuale ricade parzialmente nella fascia di rispetto di 300m dalla linea di battigia (D.Lgs 42/2004 art.142, c.1, lett. a).
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade all'interno dell'elemento indicato, secondo quanto espresso al punto 4.3.3 dall'allegato del D.M. n.52 del 30 marzo 2015.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aeroporto di Lamezia Terme non interferisce con alcun elemento indicato, secondo quanto espresso ai punti 4.3.4 e 4.3.5 dell'allegato del D.M. n.52 del 30 marzo 2015. Si rileva, comunque, la presenza della ZSC IT9330087 "Lago la Viola" nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale.
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aeroporto di Lamezia Terme è situato in un contesto ambientale in cui non sono presenti particolari condizioni da causare il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale.
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aeroporto di Lamezia Terme è situato nell'omonimo comune che, secondo quanto stabilito al punto 4.3.7 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, viene classificato come zona a forte densità demografica.

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto



## 8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aeroporto di Lamezia Terme ricade nell'area vincolata "Area costiera tirrenica", ed è situato nelle vicinanze dei beni di interesse culturale "Chiesa di San Francesco di Paola" e "Caserma ex Convento di S. Domenico Piazzetta Ginnasio".
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'aeroporto non sono presenti territori caratterizzati da produzioni agricole di particolare qualità. Nonostante ciò, il comune di Lamezia Terme è sede produttiva del prodotto DOP "Lametia".
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non risulta interessata da siti contaminati.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'opera in esame non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sedime aeroportuale interessa nella parte nord in corrispondenza della zona di lunga sosta un'area a rischio idraulico molto elevato R4
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/> Zona 1	<input type="checkbox"/>	Secondo la classificazione sismica, l'aeroporto di Lamezia Terme è localizzato in Zona 1, a cui viene attribuito un livello di pericolosità sismica elevata (ag>0,25g).
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Si rileva la presenza di fasce di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142 D.Lgs. 42/2004) che attraversano il sedime aeroportuale in corrispondenza della zona landside.

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica  
 Ministero della Transizione Ecologica  
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
 Modulistica VIA – 06/09/2022

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento comporterà lievi modifiche sull'uso del suolo, in quanto l'ampliamento del terminal passeggeri interesserà una superficie attualmente non pavimentata.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi in quanto la gran parte degli interventi prevede la riqualifica delle strutture già esistenti. Pertanto, la superficie non antropizzata è limitata e comunque interna all'attuale sedime aeroportuale.
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento comporterà l'utilizzo di risorse naturali quali acqua, materiali ed energia in fase di realizzazione, nonché in parte in fase di esercizio in cui si prediligerà comunque l'uso di energia rinnovabile.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, in quanto i quantitativi previsti sono comparabili a quelli previsti dal precedente PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale.
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le attività previste per la realizzazione dell'intervento comporteranno scavi e realizzazione di strutture in elevazione con conseguente produzione di sostanze che potrebbero essere nocive per la salute umana.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti significativi generati dall'opera sulla salute umana, in quanto l'entità delle sostanze prodotte si può ritenere comparabile a quella del precedente PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale.
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<i>Descrizione:</i> Per la realizzazione dell'intervento si prevede la produzione di rifiuti solidi, provenienti dagli scavi per la realizzazione delle fondamenta degli edifici previsti.	<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti significativi generati dall'opera sull'ambiente stante l'entità dei rifiuti legati alla realizzazione dell'opera che sono comparabili a quelli previsti dal precedente PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale.
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generate emissioni di inquinanti in atmosfera dovuti alla presenza e dei mezzi di cantiere necessari alle lavorazioni.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto l'accessibilità all'infrastruttura aeroportuale tramite anche la ferrovia concorre ad una riduzione degli impatti in atmosfera delle sostanze nocive, quali ad esempio particolato e gas climalteranti. Analogamente, le emissioni generante dai mezzi di cantiere possono ritenersi trascurabili in considerazione delle best practice che saranno adottate per minimizzare le emissioni.
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generati livelli sonori legati alla presenza e al transito dei mezzi pesanti per il trasporto dei materiali.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sul clima acustico, in quanto il rumore generato è comparabile a quello previsto dal precedente PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
		<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<i>Descrizione:</i> Nella realizzazione ed esercizio dell'opera non si prevedranno rilasci di inquinanti né sul suolo né nelle acque, grazie alla corretta gestione di raccolta e smaltimento delle acque presente attualmente nell'aeroporto e quella che verrà prevista in fase di cantiere.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi generati dall'intervento in esame sul suolo e sulle acque, grazie al previsto sistema di gestione delle acque.
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<i>Descrizione:</i> Non si prevedranno rischi di incidente in quanto gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante risultano distanti dall'area di intervento e non in linea con le rotte aeree.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi, in quanto non sono presenti nelle vicinanze stabilimenti a rischio di incidente rilevante.
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'aeroporto di Lamezia Terme ricade nell'area vincolata "Area costiera tirrenica" ed è situato nelle vicinanze dei beni di interesse culturale "Chiesa di San Francesco di Paola" e "Caserma ex Convento di S. Domenico Piazzetta Ginnasio".		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali significativi generati dall'opera sulle zone ad elevato valore ecologico, paesaggistico e storico-culturale, in quanto l'intervento è inserito all'interno del sedime aeroportuale esistente in zona già antropizzata.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento non sono presenti zone sensibili dal punto di vista ecologico non incluse in Tabella 8		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, in quanto queste non sono presenti nelle vicinanze dell'intervento, che si ricorda essere interno all'attuale sedime aeroportuale.
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento sono presenti corpi idrici superficiali, che potenzialmente potrebbero essere interessati dalle lavorazioni previste per la realizzazione degli interventi.		<i>Perché:</i> Non sono previste potenziali interferenze generate dall'opera sui corpi idrici superficiali e sotterranei in quanto durante la fase di cantiere saranno adottare tutte le best practice per minimizzare le possibili interferenze.
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In virtù delle lavorazioni previste nel sedime aeroportuale, si prevede la generazione del traffico di cantiere indotto da tali attività che potrebbe comportare interferenze sulla viabilità esistente.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali dell'opera sui livelli di traffico della viabilità circostante risultano comparabili a quelli previsti dal precedente PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale e pertanto non significativi.



9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Si/No/? – Perché?
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento, interno al sedime aeroportuale esistente, si colloca in un'area pianeggiante con scarsa intervisibilità.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali dell'opera sul paesaggio non si ritengono significativi. Inoltre la riduzione delle cubature per la realizzazione del terminal passeggeri determinano un miglioramento dal punto di vista percettivo rispetto a quanto previsto nel precedente PSA..
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento in esame è interno al sedime aeroportuale ed interessa per la maggioranza degli interventi di riqualifica strutture preesistenti. Ne deriva da ciò che la perdita di suolo non antropizzato è limitata.		<i>Perché:</i> Gli effetti dell'opera sulla perdita di suolo non antropizzato risultano trascurabili e non significativi in quanto l'area occupata è limitata e comunque interna al sedime aeroportuale già fortemente antropizzato.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento in esame è localizzato all'interno del sedime aeroportuale, pertanto ricade in un'area che ha già una sua destinazione d'uso e non prevede modifiche.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti sul suolo generati dall'opera in esame, in quanto l'intervento ricade internamente al sedime aeroportuale esistente.
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento, a nord dell'aeroporto, è presente l'agglomerato rurale di Sant'Eufemia.		<i>Perché</i> Considerando che gli interventi di aggiornamento sono comparabili a quelli previsti dal precedente PSA che ha ottenuto compatibilità ambientale, non si prevedono effetti potenziali dell'opera sulla salute umana della popolazione.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
		<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Nelle vicinanze dell'intervento non rileva la presenza di ricettori sensibili che potrebbero essere interessati dalla realizzazione dell'opera stessa		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili in quanto non è prevista la realizzazione di opere esterne al sedime aeroportuale.
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> La realizzazione dell'intervento non interessa risorse di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità, in quanto le lavorazioni sono confinate all'interno del sedime aeroportuale.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa qualità in quanto le lavorazioni sono interne al sedime aeroportuale.
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'intervento non è ubicato in un'area soggetta già ad inquinamento o danno ambientale.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti significativi sull'ambiente dati dalla realizzazione dell'opera in progetto.
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è posta su un territorio di pericolosità sismica elevata (Zona 1) dove potrebbero essere presenti terremoti abbastanza forti. Inoltre, nelle prossimità dell'intervento sono presenti aree a pericolosità e rischio alluvioni molto elevato.		<i>Perché:</i> Seppur l'opera in esame è prevista in una zona a pericolosità sismica elevata e nelle vicinanze sono presenti aree a rischio idraulico, data la tipologia di interventi assimilabili al vecchio PSA, che ha ottenuto compatibilità ambientale, le problematiche ambientali connesse possono ritenersi non significative.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Gli interventi previsti dal progetto di aggiornamento del PSA non determinano effetti cumulativi con altri progetti in previsione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti cumulativi legati all'intervento in oggetto.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Stante la tipologia dell'intervento in esame e la sua funzione, non si prevedono effetti di natura transfrontaliera, in quanto gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti nell'intorno dell'intervento.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dall'intervento in esame.	

## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
T01	Inquadramento territoriale	1:25.000	T01_Inquadramento_territoriale.pdf
T02	Planimetria del PSA approvato con DM 219 del 21/10/2015	1:5.000	T02_Planimetria_del_PSA.pdf
T03	Planimetria di progetto	1:5.000	T03_Planimetria_di_progetto.pdf
T04	Stralcio del PSC Comune di Lamezia Terme	1:10.000	T04_PSC_LameziaTerme.pdf
T05	Carta dei vincoli e delle tutele	1:10.000	T05_Vincoli_e_tutele.pdf
T06	Carta dell'uso del suolo	1:10.000	T06_Uso_del_suolo.pdf

Il/La dichiarante

\_\_\_\_\_  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.