



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 9163] Aeroporto di Lamezia Terme. Revisione e aggiornamento del progetto "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2021-2027". Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. ENAC-PROT-22/12/2022-0159194-P, acquisita al prot. MiTE_2022-0162550 del 22/12/2022, ENAC ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto *"Aeroporto di Lamezia Terme. Revisione e aggiornamento del progetto "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2021-2027"*, in quanto modifica ad opera ricadente al punto 10 dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero *"Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza"*.

L'intervento in oggetto prevede l'aggiornamento del Masterplan di Lamezia Terme, che ha ottenuto la compatibilità ambientale con Decreto VIA n.219 del 21/10/2015 e con DM n.187 del 12/05/2022 la validità dello stesso è stata estesa al 2027, ed 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, rispetto a quanto approvato con Decreto VIA n.219 del 21/10/2015.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso 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"*, ed alcuni elaborati di dettaglio.

Analisi e valutazioni

L'intervento oggetto della presente istanza si colloca all'interno dell'Aeroporto di Lamezia Terme, in località S. Eufermia nel comune di Lamezia Terme (CZ) e rappresenta, attualmente, il principale scalo calabrese per importanza e volumi di traffico.

L'infrastruttura aeroportuale è accessibile attraverso uno svincolo mediante la strada statale n.280 "dei due mari". Parallelamente all'autostrada è posta la ferrovia distante circa 2 km in linea d'aria dall'aeroporto.



Figura 1 Inquadramento territoriale su Ortofotografia

L'aggiornamento del PSA dell'aeroporto di Lamezia Terme, oggetto della presente istanza, 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.

Il Proponente dichiara che l'impatto della pandemia sull'andamento dei volumi di traffico aereo ha comportato una traslazione dal 2027 al 2029 del valore stimato nel PSA 2012 - 2027 che ha ottenuto compatibilità ambientale con decreto VIA. n.219 in data 21/10/2015; conseguentemente gli impatti ambientali valutati in sede di VIA saranno distribuiti su un arco temporale di estensione maggiore.

Di seguito si riporta la descrizione dei principali interventi previsti dall'aggiornamento del PSA, così come riportati dal Proponente, dando evidenza delle ottimizzazioni e miglioramenti apportati dal punto di vista ambientale rispetto a quanto approvato con Decreto VIA n.219 del 21/10/2015:

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.*

Di seguito la planimetria dell'aerostazione in cui sono evidenziate le aree di ampliamento previste dal PSA 2012-2027 approvato con Decreto VIA n.219 del 21/10/2015 e la planimetria dell'aerostazione con le modifiche previste oggetto della presente istanza e una breve sintesi degli interventi principali previsti.

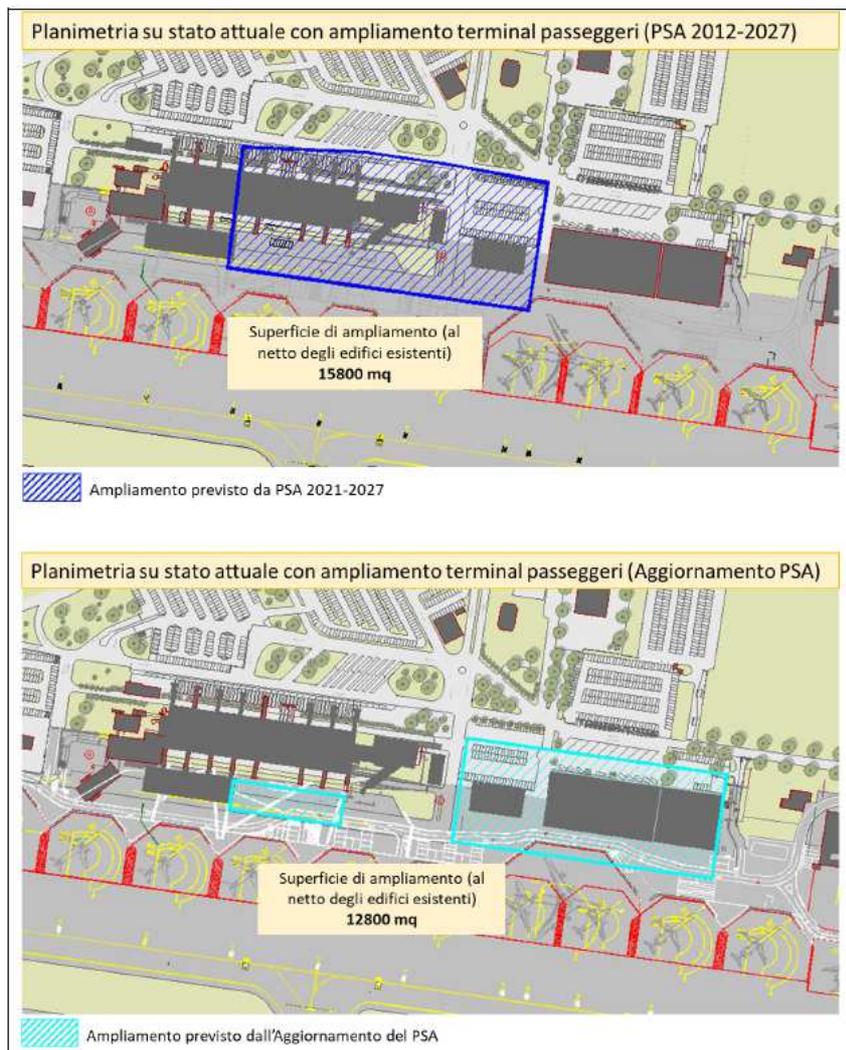


Figura 2 Planimetrie generali PSA 2012-2027 e aggiornamento PSA oggetto della presente istanza

1. Ampliamento del terminal passeggeri: 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 m³, contro i 435.000 m³ stimati nel PSA 2012-2027. Si ha pertanto circa il 40% di riduzione di volume (una riduzione di 169.000 m³ in valore assoluto). L'ampliamento previsto nell'aggiornamento del PSA oggetto della presente istanza riduce di circa il 10% le superfici occupate rispetto a quanto già approvato.

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. Le piazzole di sosta non subiranno intervento significativo in termini quantitativi rispetto a quanto già approvato, ma sono stati previsti interventi di riconfigurazione dei piazzali 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: 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. Considerando gli edifici in demolizione, le nuove volumetrie previste risultano pari a circa 22.500 mc. I nuovi edifici previsti nel PSA approvato (escluso il terminal passeggeri) occupavano un volume complessivo di circa 36.000 mc. Pertanto, l'aggiornamento del PSA oggetto della presente istanza prevede una riduzione di cubatura pari a 13.500 mc (riduzione di circa il 40%).

4.Aggiornamento sistema parcheggi e viabilità: Complessivamente le superfici pavimentate occupate da parcheggi e viabilità risultano pari a circa 100.000 mq e sono ridotte rispetto a quanto già approvato (115.000 mq) di circa il 10%.

SUPERFICI OCCUPATE Scenario futuro	PSA 2012-2027	Aggiornamento PSA	Riduzione %
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%

VOLUMI Scenario futuro	PSA 2012-2027	Aggiornamento PSA	Riduzione %
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%

Figura 3 Sintesi confronto aggiornamento PSA (oggetto della presente istanza) con PSA 2012-2027 approvato

Per quanto riguarda la presenza di 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), il Proponente dichiara che non sono presenti aree naturali protette della Rete Natura 2000 e ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico direttamente interferite dall'intervento.

Con riferimento alle zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica il Proponente dichiara dirette interferenze (art. 142 D.Lgs. 42/2004) in quanto il sedime aeroportuale ricade parzialmente nella fascia di rispetto di 300m dalla linea di battigia rilevando, inoltre, la presenza di fasce di rispetto dei corsi d'acqua che attraversano il sedime aeroportuale in corrispondenza della zona landside. In aggiunta, 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".

Con riferimento agli aspetti paesaggistico/percettivi dell'opera in progetto, il Proponente afferma che la riduzione delle cubature per la realizzazione del terminal passeggeri determineranno un miglioramento dal punto di vista percettivo rispetto a quanto già valutato.

Per quanto riguarda le aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni il Proponente rileva interferenze dirette con l'opera in progetto in quanto *“Il sedime aeroportuale interessa nella parte nord in corrispondenza della zona di lunga sosta un'area a rischio idraulico molto elevato R4”* e inoltre che *“nelle prossimità dell'intervento sono presenti aree a pericolosità e rischio alluvioni molto elevato.”*

Per quanto riguarda le aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) il Proponente evidenzia che non sono presenti aree soggette a tale vincolo.

Il Proponente dichiara inoltre che, nell'area di progetto o in aree limitrofe, sono presenti corpi idrici superficiali artificiali che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto.

Infine, il Proponente afferma che in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, il territorio del Comune in cui ricadono le modifiche progettuali rientra nella zona sismica 1- alta sismicità.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa, considerato e valutato che:

- l'intervento in oggetto prevede l'aggiornamento del Masterplan di Lamezia Terme, che ha ottenuto la compatibilità ambientale con Decreto VIA n.219 del 21/10/2015 e con DM n.187 del 12/05/2022 la validità dello stesso è stata estesa al 2027, ed 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, rispetto a quanto approvato con Decreto VIA n.219 del 21/10/2015;
- l'opera in oggetto in particolare prevede:
 1. l'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. l'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;
 3. la 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. l'aggiornamento del sistema di parcheggi e viabilità lato land side con riduzione complessiva di superfici pavimentate.
- il progetto non interferisce direttamente con 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) e ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico;
- il progetto interferisce direttamente con aree soggette a zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica ai sensi del D.Lgs. 42/2004;

valutato in particolare, che:

- Il progetto prevede l'ottimizzazione della capacità delle infrastrutture con l'obiettivo di minimizzare 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;
- sebbene la documentazione risulti carente di varie informazioni (quantitativi di materiali movimentati, modalità di gestione dei rifiuti e possibile riutilizzo ai sensi del DPR 120/2017, cronoprogramma con riferimento alle tempistiche di cantierizzazione degli interventi, cartografie di area vasta che diano evidenza della prossimità del progetto a vincoli ambientali riferiti in particolare ai siti della Rete Natura 2000) gli interventi in progetto sono comparabili, per natura e quantità, a quelli approvati con Decreto VIA n.219 del 21/10/2015;
- l'ampliamento in progetto non modifica le funzionalità dell'aeroporto stesso non comportando, pertanto, alcun potenziale incremento dei flussi di mezzi e persone, emissioni in atmosfera e rumore nell'area prossima dell'aeroporto rispetto a quanto già valutato;
- i volumi di traffico che nel PRP si prevedeva di raggiungere nel 2027 saranno raggiunti nel 2029, per cui nel periodo di validità del Masterplan sono ad oggi attesi degli impatti inferiori a quelli valutati;
- con riferimento agli aspetti paesaggistico/percettivi si presume che la riduzione delle cubature per la realizzazione del terminal passeggeri determineranno un miglioramento dal punto di vista percettivo rispetto a quanto già valutato;
- si può ipotizzare un miglioramento dell'impatto ambientale generale dato dalla riduzione delle nuove volumetrie e superfici complessive impiegate a favore di una riqualificazione/recupero di edifici già esistenti rispetto a quanto già valutato;
- gli unici effetti ambientali ipotizzabili sono legati alla fase di cantierizzazione dell'opera e pertanto temporanei e reversibili e non superiori rispetto a quelli già valutati in sede di VIA;
- secondo quanto dichiarato dal Proponente l'impatto della pandemia sull'andamento dei volumi di traffico aereo ha comportato una traslazione dal 2027 al 2029 del valore stimato nel PSA 2012-2027 che ha ottenuto compatibilità ambientale con decreto VIA. n.219 in data 21/10/2015; conseguentemente gli impatti ambientali valutati in sede di VIA saranno distribuiti su un arco temporale di estensione maggiore.

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che per il progetto in valutazione denominato "*Aeroporto di Lamezia Terme. Revisione e aggiornamento del progetto "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2021-2027"*" si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi ulteriori rispetto a quelli già valutati nell'ambito della procedura di VIA del Masterplan conclusasi con DM n. 219 del 21/10/2015 e pertanto si propone che lo stesso non debba essere valutato nell'ambito di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori "nulla osta" e/o autorizzazioni.

Resta l'obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con il Decreto VIA n.219 del 21/10/2015 ove applicabili.

Responsabile del Procedimento

Arch. Claudia Pieri

