

Istruttoria VIA - Ampliamento aviosuperficie Franca

RELAZIONE ESPLICATIVA RISCONTRO

Richiesta di Integrazioni della Commissione VIA-VAS

documento prot. n° R.U.-U.0005201

Oggetto: [ID_VIP 8176] Istruttoria VIA - Ampliamento aviosuperficie Franca.

Proponente: B&B INVESTMENTS SRL.

Autorità Procedente: Ministero della Cultura – Direzione Generale

Archeologia, belle Arti e Paesaggio – Servizio V

Ministero della Transizione Ecologica – Direzione Generale valutazioni
Ambientali – Divisione V – Procedura di Valutazione VIA e VAS

Procedimento: Valutazione Impatto ambientale (VIA) ai sensi dell'art.
23 del D.lgs. n.152/06 e ss.mm.ii.

La presente relazione integrativa, in uno con i relativi allegati, si rende al fine di riscontrare quanto richiesto con note del Ministero della Cultura e del Ministero della Transazione Ecologica rispettivamente MIC\MIC_DG-ABAP_SERV V\25/07/2022\0027767-P\ e prot. n° R.U.-U.0005201, con le quali sono stati richiesti alcuni approfondimenti relativi alla documentazione già prodotta a corredo del Progetto Definitivo dei lavori in oggetto.

La stessa è stata, quindi, strutturata riscontrando puntualmente ognuna delle integrazioni richieste rinviando, ove necessario, allo specifico elaborato appositamente redatto.

RISCONTRO INTEGRAZIONI

Nei paragrafi che seguono si riportano le integrazioni richieste dagli Enti in azzurro e le relative note di riscontro.

1. Impatti cumulativi: Si ritiene necessario che sia effettuata una valutazione approfondita e dettagliata degli eventuali impatti cumulativi con altre opere in corso o di prossima realizzazione non soltanto per le emissioni di inquinanti gassosi e polveri e per le emissioni sonore a terra, ma relativa anche a tutti gli altri potenziali fattori di impatto o incidenza all'interno dell'area vasta nel raggio di 5 km dall'opera, anche avuto riguardo ai possibili impatti sull'avifauna. L'Area vasta del progetto è da intendersi come la porzione di territorio nella quale si esauriscono gli effetti significativi, diretti e indiretti, dell'intervento, con riferimento alla specifica tematica ambientale. Essa dovrà essere definita in base alle caratteristiche del progetto e alla distanza alla quale si possono prevedere gli effetti delle varie attività svolte per la realizzazione e l'esercizio del progetto. Le cartografie tematiche a corredo dello studio devono essere estese all'area vasta, in scala adeguata alla comprensione dei fenomeni.

- È stato aggiunto un elaborato grafico che rappresenta l'area vasta del progetto con localizzazione dell'area rispetto alle aree protette SIC, ZPS, aree e percorsi naturalistici: Elaborato grafico **TAV.3B – Area vasta Attrazioni e percorsi naturalistici**;

- Gli impatti cumulativi sono stati appositamente approfonditi nella relazione di incidenza **TAV.AMB5-Valutazione di Incidenza. REV1**

2. Pianificazione regionale, provinciale e comunale e regime vincolistico: Il Proponente deve descrivere accuratamente la coerenza del progetto con i piani e i vincoli vigenti

Come già evidenziato nella Relazione Paesaggistica a corredo del Progetto Definitivo, gli interventi previsti sono pienamente coerenti sia con le norme vigenti in materia di tutela dei beni paesaggistici e culturali che con quanto previsto dagli specifici strumenti di pianificazione del territorio.

Il QTRP è lo strumento attraverso cui la Regione Calabria gestisce le trasformazioni del territorio e congiuntamente del paesaggio, assicurando la conservazione dei loro principali caratteri identitari e finalizzando le diverse azioni alla prospettiva dello sviluppo sostenibile, competitivo e coeso, nel rispetto delle disposizioni della L.R. 19/2002 e s.m.i. e delle Linee Guida della pianificazione regionale di cui al D.C.R. n.106/2006, nonché delle disposizioni normative nazionali e comunitarie.

Il QTRP perimetra il territorio in diversi Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali (APTR) in funzione degli assetti ambientali, morfologici, storici-culturali e insediativi.

All'interno di ogni APTR vengono individuate le Unità Paesaggistico Territoriali (UPTR), considerate come dei sistemi fortemente caratterizzati da componenti identitari storico-culturali e paesaggistico-territoriali tale da delineare le vocazioni future e gli scenari strategici condivisi. Il territorio di Cotronei

ricade all'interno dell'APTRS n.13.a Fascia Presilana della superficie di 499,58 km, di cui fanno parte anche i Comuni di Caccuri, CastelSilano, Cerenzia, Mesoraca, Petilia Policastro, Roccabernarda, Savelli e Verzino.

Per il rilancio del sistema turistico ricettivo calabrese, il QTPR che prevede uno sviluppo della rete di comunicazione con le altre regioni, gli interventi previsti nel presente progetto non sono in contrasto con il QTPR ma volgono verso gli stessi obiettivi.

Con riferimento al Documento Strategico della Provincia di Crotona, nello stesso si riporta, tra i progetti di priorità 4 relativi a "Cultura volano dello sviluppo", proprio il "Terme Magna Grecia" che a misura ha la finalità di integrare l'offerta turistica del territorio provinciale con la creazione di un centro di salute termale capace di far diventare l'area del Comune di Cotronei, sulla quale sono presenti altre strutture sanitarie, un centro di benessere e salute di respiro interregionale. L'ampliamento dell'Aviosuperficie Franca risulta coerente con gli interventi di pianificazione stilati dalla Provincia di Crotona, in quanto lo sviluppo della rete di comunicazione è presupposto essenziale per la realizzazione dei progetti contenuti nel documento strategico della Provincia di Crotona.

Gli interventi previsti sono assoggettati alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti ed operanti in salvaguardia contenute nel PRG vigente, mentre risulta in itinere di studio e approvazione il nuovo PSC, che tuttavia alla data di scrittura del presente documento non operante. Lo strumento urbanistico vigente classifica l'area come "Zona Omogenea E, Sottozona E3", come espressamente citato dall'art. 26 al punto 5.3 del PRG. Nelle sottozone "E3" sono ammessi tagli delle alberature; le zone soggette al taglio vanno segnalate con almeno 15 gg. di anticipo all'autorità comunale.

Nelle more della redazione del nuovo strumento urbanistico l'Amministrazione di Cotronei ha accolto la proposta della Società B&B Investments di Cotronei (KR), ritenendo che essa rivesta valore strategico per l'economia del Comune di Cotronei (KR) e non solo. Da questa considerazione di pubblica utilità attraverso Delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 23.12.2019 si è manifestato atto di impulso ai sensi dell'art. 14 della L.R. 19/2002 ai fini dell'approvazione in variante allo strumento urbanistico del progetto proposto dalla società B&B Investments

3. Sanità pubblica: Si ritengono necessarie la definizione della popolazione esposta e l'illustrazione dei dati di mortalità, morbilità, consumo di farmaci specie ansiolitici e ipnotici confrontati con la popolazione regionale di riferimento.

Con riferimento alla specifica richiesta si rappresenta che a seguito di apposite indagini e raccolta documentale è stato possibile reperire dati a più larga scala (provinciali e regionali) mentre, relativamente ai dati del Comune di Cotronei, gli stessi non risultano attualmente disponibili. E' stata comunque inoltrata richiesta di informazioni all'ASP territorialmente competente tramite pec a cui alla data odierna, non risulta pervenuta risposta. (si allega ricevuta pec dell'invio con le richieste dati **Allegato 1**).

Per la provincia di Crotona si evidenzia il Rapporto ISTISAN "Studio Epidemiologico dei siti contaminati della Calabria: obiettivi, metodologia, fattibilità" 1 (anno 2016) dell'Istituto Superiore di Sanità che contiene un rapporto dedicato allo studio epidemiologico dei siti contaminati della Calabria fra cui rientra il SIN di Crotona-Cassano-Cerchiara che, seppure esterno all'area di intervento, fornisce alcuni dati di riferimento per il territorio in oggetto.

Allegato al capitolo

Tabella A1. SIN di CROTONE. Mortalità 2006-2012. Uomini e Donne

Causa	Uomini		Donne	
	OSS	SMR (IC 90%)	OSS	SMR (IC 90%)
MORTALITÀ GENERALE	1550	108(104-113)	1478	109(104-113)
Malattie infettive e parassitarie	30	155(115-209)	19	109(75-158)
Epatite virale	21	301(210-430)	14	198(128-306)
Tutti i Tumori	514	116(108-125)	365	118(109-129)
T. maligno dell'esofago	6	116(60-225)	-	-
T. maligno dello stomaco	47	147(116-187)	26	121(88-167)
T. maligno del colon-retto	45	95(74-121)	41	110(85-143)
T. maligno del fegato e dei dotti biliari intraepatici	40	139(108-181)	34	208(157-275)
T. maligno del pancreas	18	100(68-147)	12	81(50-129)
T. maligno della laringe	5	65(31-133)	-	-
T. maligno della trachea, dei bronchi e del polmone	132	127(110-147)	24	125(90-175)
Melanoma della pelle	4	103(46-229)	-	-
T. maligno del tessuto connettivo e di altri tessuti molli	3	226(90-566)	-	-
T. maligno della mammella (F)			57	113(91-141)
T. maligno della cervice uterina (F)			17	107(72-159)
T. maligno dell'ovaio e di altro e non specificato organo genitale femminile (F)			26	160(116-221)
T. maligno della prostata (M)	44	118(92-152)		
T. maligno del rene, dell'uretere e di altro e non specificato organo dell'apparato urinario	18	205(140-302)	5	137(67-282)
T. maligno della vescica	20	95(66-136)	8	195(110-345)
Tumore del sistema nervoso centrale	7	62(34-114)	6	87(45-169)
T. maligno del tessuto linfatico, ematopoietico e tessuti correlati	43	111(87-143)	28	91(67-124)
Morbo di Hodgkin	3	198(79-495)	-	-
Linfomi non Hodgkin	12	121(76-194)	10	11(68-191)
Mieloma multiplo e tumori immunoproliferativi	8	111(62-197)	10	158(94-264)
Leucemie	19	96(66-139)	8	56(31-99)
Leucemia linfoide (acuta e cronica)	6	91(47-175)	-	-
Leucemia mieloide (acuta e cronica)	9	120(70-206)	3	55(22-139)
Diabete mellito	42	72(56-92)	75	97(80-117)
Morbo di Parkinson	11	109(67-178)	17	193(130-287)
Epilessia	-	-	3	176(70-440)
Malattie del sistema circolatorio	519	102(95-109)	578	93(87-100)
Malattia ipertensiva	57	88(71-110)	82	72(60-86)
Cardiopatie ischemiche	137	81(70-93)	124	86(74-99)
Infarto miocardico	42	51(40-66)	43	80(62-103)
Malattie cerebrovascolari	128	100(87-116)	175	95(84-108)
Malattie sistema respiratorio	107	103(88-121)	81	128(107-154)
Malattie respiratorie acute	9	93(54-160)	11	124(76-203)
Malattie respiratorie croniche	62	98(80-121)	40	128(99-167)
Malattie dell'apparato digerente	82	123(103-148)	69	133(109-162)
Cirrosi e altre malattie croniche del fegato	39	113(87-147)	41	213(165-275)
Malattie dell'apparato genitourinario	28	115(84-157)	36	149(113-196)
Insufficienza renale	25	121(87-167)	31	143(106-192)
Alcune condizioni morbose che hanno origine nel periodo perinatale	10	142(85-238)	-	-
Malformazioni e deformazioni congenite, anomalie cromosomiche	9	151(88-259)	4	80(36-178)
Sintomi, segni e risultati anormali di esami clinici e di laboratorio, non classificati altrove	30	111(83-150)	32	89(66-118)
Cause esterne	105	118(100-138)	53	106(85-133)

T. Tumore; OSS Osservati; SMR Standardized Mortality Ratio, IC 90% Intervallo di Confidenza al 90%

Tabella A2. SIN di CROTONE. Ricoverati 2006-2012. Uomini e Donne

Causa	Uomini		Donne	
	OSS*	SHR (IC 90%)**	OSS*	SHR (IC 90%)**
Tutte le cause naturali (escluse complicazioni della gravidanza, del parto e del puerperio)	15298	114(112-115)	16362	115(114-117)
Malattie infettive e parassitarie	462	82(76-89)	369	78(71-84)
Tutti i tumori maligni	1346	125(119-130)	1090	115(109-120)
T. maligni dell'esofago	8	97(55-172)	-	-
T. maligni dello stomaco	64	129(105-158)	42	132(102-169)
T. maligni del colon, del retto, della giunzione rettosigmoidea e dell'ano	130	95(82-110)	120	115(99-134)
T. maligni primitivi del fegato	64	173(140-212)	32	209(157-280)
T. maligni del pancreas	28	119(88-163)	21	116(82-166)
T. maligni della laringe	27	121(88-166)	-	-
T. maligni della trachea, dei bronchi e dei polmoni	155	130(114-148)	37	135(103-176)
T. maligni della pleura	7	176(95-325)	-	-
T. maligni delle ossa e delle cartilagini articolari	6	103(53-199)	3	58(23-146)
T. maligni del connettivo e di altri tessuti molli	8	84(47-148)	7	78(42-144)
Melanoma maligno della cute	28	202(148-275)	19	121(83-176)
Altri tumori maligni della cute	98	108(91-127)	63	86(70-106)
T. maligni della mammella della donna (F)			299	121(110-133)
T. maligni dell'utero (F)			66	98(80-120)
T. maligni dell'ovaio e degli altri annessi uterini (F)			42	114(88-147)
T. maligni della prostata (M)	230	163(146-181)		
T. maligni del testicolo (M)	14	97(63-150)		
T. maligni della vescica	189	134(119-151)	32	113(85-151)
T. maligni del rene e di altri non specificati organi urinari	49	149(118-188)	17	102(69-152)
T. maligni dell'encefalo e di altre non specificate parti del sistema nervoso	24	92(66-129)	18	89(61-132)
T. maligni dell'encefalo	23	96(68-135)	16	90(60-135)
T. maligni della ghiandola tiroidea	15	104(68-158)	56	113(91-140)
T. maligni del tessuto linfatico ed emopoietico	129	105(90-121)	95	95(81-113)
Linfomi non Hodgkin	50	105(83-132)	41	106(82-137)
Malattia di Hodgkin	12	99(62-158)	8	90(51-161)
Mieloma multiplo e neoplasie immunoproliferative	23	132(94-186)	24	140(101-196)
Leucemie	54	100(80-125)	31	76(56-101)
Malattie ereditarie e degenerative e altri disturbi del sistema nervoso centrale	301	109(99-120)	395	126(116-137)
Malattie del sistema circolatorio	3390	105(102-108)	2734	99(96-102)
Malattie cardiache	2388	109(105-112)	1824	98(94-102)
Malattie ischemiche del cuore	1096	121(115-127)	519	121(112-130)
Malattie ischemiche acute (Infarto miocardio, altre forme acute e subacute di cardiopatia ischemica)	878	142(134-150)	380	146(135-159)
Insufficienza cardiaca (scompenso cardiaco)	391	99(91-107)	426	104(96-113)
Malattie cerebrovascolari	690	114(107-121)	697	112(105-119)
Malattie dell'apparato respiratorio	2060	106(102-110)	1635	111(106-115)
Infezioni acute delle vie respiratorie, polmonite e influenza	677	101(95-108)	569	105(98-113)
Malattie polmonari croniche ostruttive	315	82(75-90)	230	92(83-103)
Asma	73	66(54-79)	72	64(52-77)
Pneumoconiosi	-	-	3	638(255-1598)
Malattie dell'apparato digerente	3976	134(131-138)	3863	146(143-150)
Malattia epatica cronica e cirrosi	366	127(116-138)	309	164(150-180)
Malattie dell'apparato urinario	1277	146(139-152)	1165	157(149-165)
Nefrite, sindrome nefrosica, e nefrosi	346	145(133-159)	305	168(153-185)

T. Tumori; OSS Osservati; SHR Standardized Hospitalization Ratio; IC 90% Intervallo di Confidenza al 90%

4. Rumore e vibrazioni: Il Proponente dovrà essere redigere uno specifico studio di impatto acustico anche avvalendosi di rilevazioni fonometriche e apposita modellistica previsionale. La relazione specialistica dovrà argomentare la conoscenza del contesto in cui l'opera si inserisce, con particolare riguardo al censimento dei recettori con rilevamenti fotografici in situ, alla descrizione acustica delle eventuali sorgenti già presenti nell'area oggetto di indagine e alla caratterizzazione del clima acustico attuale. In relazione ai recettori è necessario che il Proponente consideri tutti quelli ubicati entro l'area di influenza acustica dell'opera e che, per ognuno di essi, siano definiti in forma tabellare codice identificativo del recettore, destinazione d'uso catastale, n. dei piani del recettore, distanza dall'aviosuperficie e valori limite diurno e notturno. Per la fase di cantiere il Proponente dovrà sviluppare valutazioni di impatto acustico previsionali presso i recettori considerando complessivamente tutte le sorgenti connesse con la fase di cantiere. Dovrà essere eseguito anche una valutazione di impatto vibrazionale. Per la valutazione d'impatto acustico in fase di esercizio saranno da considerare la classificazione acustica comunale, gli strumenti di pianificazione urbanistica, le eventuali regolamentazioni regionali e comunali specifici. Nel caso in cui l'amministrazione comunale non abbia adottato la classificazione acustica, sarà necessario prendere in considerazione i futuri limiti della classificazione acustica in funzione dell'attuale destinazione d'uso del territorio. Lo scenario di impatto acustico dovrà prevedere la condizione peggiore di esercizio e anche l'impatto acustico generato dal traffico veicolare indotto dall'opera. In caso di superamento dei limiti, il Proponente dovrà individuare le modalità di mitigazione del rumore che consentano il rispetto dei limiti previsti dal DPCM 14/11/97 in tutte le condizioni di esercizio presso tutti i recettori abitativi individuati. Dovrà essere presentato un Piano di monitoraggio ante operam (AO), in corso d'opera (CO) e post operam (PO). Per la fase CO il Piano di Monitoraggio dovrà prevedere il controllo acustico delle aree di cantiere in fase realizzativa delle opere anche allo scopo di verificare il rispetto delle eventuali prescrizioni e dei limiti acustici, anche in deroga, che dovessero essere posti dal Comune competente all'atto del rilascio del nullaosta alle attività temporanee di cantiere, ai sensi dell'articolo 6 della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447.

Si rimanda all'elaborato **TAV.14 - Rumore e Vibrazioni - Integrazioni VIA punto 4** appositamente redatto e allegato a corredo della presente relazione.

5. Atmosfera: Si ritengono indispensabili: l'approfondimento dello studio previsionale di diffusione in atmosfera degli inquinanti prodotti sia dall'attività aeroportuale sia dal traffico veicolare indotto circolante sulle strade limitrofe e in ingresso/uscita dall'aeroporto con evidenza dello studio trasportistico e dei dati di input modellistici; analisi dei risultati mediante confronto con i limiti di inquinamento atmosferico comprensivo dei livelli di inquinamento già presenti nel territorio; presentazione del piano di monitoraggio ambientale ante operam, corso d'opera e post operam.

6. Biodiversità: Si richiede l'approfondimento sulle criticità per l'avifauna, con particolare ma non esclusivo riferimento alla ZPS "Marchesato e fiume Neto", IT9320302, per le ricadute potenzialmente negative, in termini sia di rumore sia di emissioni in atmosfera durante la fase di cantiere, sia in fase di esercizio per l'incremento possibile del traffico aereo e veicolare; valutazione e descrizione delle misure di mitigazione e compensazione, con la riqualificazione della vegetazione presente e ripristino di habitat naturali.

7. Consumo di suolo: È necessario uno studio approfondito di alternative per limitare l'impermeabilizzazione del suolo e la progettazione della compensazione per il consumo di suolo.

Si rimanda all'elaborato **TAV.AMB.05-RELAZIONE DI INCIDENZA.REV1** appositamente revisionato e allegato a corredo della presente relazione

8. Gestione risorse idriche: È necessario l'approfondimento sull'adeguamento progettuale del sistema di depurazione e sulle modalità di gestione dei reflui, nell'ottica del trattamento delle portate maggiori derivanti dall'aumento del traffico aereo, così come l'approfondimento sulle misure previste per la gestione delle emergenze in caso di sversamenti accidentali di oli e carburanti.

Si rimanda all'elaborato **TAV.14 – ACQUE SUPERFICIALI - SOTTERRANEE E METEORICHE** appositamente redatto e allegato a corredo della presente relazione

9. Terre e Rocce da scavo: Il Proponente deve integrare i contenuti del Piano Preliminare di utilizzo presentato con quanto previsto dall'art. 24 del D.P.R n. 120/2017, presentando una versione revisionata che indichi, fra le altre informazioni previste da detto Regolamento, il numero e le caratteristiche dei punti di indagine, il numero e le modalità di campionamento da effettuare e specifichi i parametri da determinare, ai fini della verifica dell'idoneità al riutilizzo in sito delle terre di scavo prodotte.

Si rimanda all'elaborato **TAV.AMB.03-PIANO PRELIMINARE TERRE E ROCCE DA SCAVO.REV 1** appositamente revisionato e allegato a corredo della presente relazione

10. Acque superficiali e sotterranee: Sono necessari: l'approfondimento sullo stato qualitativo delle acque, la fornitura di dati idrologici e idrogeologici in riferimento sia all'area vasta sia al sito di progetto e un ragionevole intorno, la fornitura di documentazione con i rapporti di prova del monitoraggio idrico, l'individuazione delle azioni di progetto che possono determinare impatti significativi e negativi; fra questi, l'allungamento della pista di volo verso SE determinerà il Pag.6/8 tombamento di un tratto del reticolo idrografico esistente, attualmente caratterizzato da rischio alluvioni R1 moderato, come già determinato dal tombamento di altri tratti del reticolo effettuati per la realizzazione della pista di volo esistente, tratti già attualmente caratterizzati, in conseguenza di detti interventi, da rischio alluvioni R4 molto elevato.

11. Acque meteoriche: È necessario deve fornire la valutazione quantitativa delle acque meteoriche sia per la situazione attuale sia per quelle derivanti dalle nuove impermeabilizzazioni di superfici previste dell'ampliamento dell'aviosuperficie, nonché la definizione e la descrizione approfondita del sistema di convogliamento delle acque meteoriche e dell'eventuale trattamento delle acque di prima pioggia separate da quelle in esubero.

Si rimanda all'elaborato **TAV.14 – ACQUE SUPERFICIALI - SOTTERRANEE E METEORICHE** appositamente redatto e allegato a corredo della presente relazione

12. Valutazione degli impatti: È necessario l'approfondimento metodologico sull'analisi degli impatti e sulla stima dell'attendibilità delle previsioni, oltre alla descrizione degli interventi di mitigazione degli impatti attesi

Si rimanda all'elaborato **TAV.AMB.05-RELAZIONE DI INCIDENZA.REV1** appositamente revisionato e allegato a corredo della presente relazione

13. Scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei: Il Proponente deve fornire uno studio con modelli di calcolo predisposto da esperti qualificati, con descrizione e quantificazione dei possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, oltre l'illustrazione delle eventuali misure mitigative e compensative.

L'attività dell'aviosuperficie Franca esiste da circa 20 anni, nel corso dei quali si sono registrati solo due incidenti gravi. L'allungamento della pista di volo è a vantaggio di sicurezza, in quanto predispone in sicurezza tutte le operazioni di atterraggio e volo dei velivoli.

Allo stato attuale non sono stati predisposti modelli di calcolo che quantificano i rischi.

14. Traffico aereo: È necessaria la proposta del monitoraggio dei volumi di traffico aereo attesi.

L' Aviosuperficie è gestita e si consentono solo voli turistici, tutto quello che riguarda il volo è responsabilità del pilota per come previsto dall'art. 11 "Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio". Il Gestore ha l'obbligo di istituire il Registro dei movimenti; mantenere in efficienza la segnaletica del DM Trasporti 01.02.2006; rispettare in ogni momento il citato Decreto e, in particolare, gli artt. 20 e 21.

Si riporta di seguito una sintesi dei movimento degli ultimi 20 anni che si sono registrati sull'Aviosuperficie sottolineando il calo naturale e fisiologico degli ultimi due anni dovuti alla pandemia.

MOVIMENTI AVIOSUPERFICE FRANCA		
ANNO	NUMERO VOLI	NOTE
2002	62	
2003	119	
2004	125	
2005	110	
2006	198	
2007	189	
2008	175	
2009	237	
2010	201	
2011	313	
2012	211	
2013	199	
2014	186	
2015	190	
2016	75	
2017	115	
2018	278	
2019	322	
2020	2	COVID
2021	12	COVID
2022	57	
	3376	

15. Suolo e sottosuolo: Il Proponente deve fornire l'approfondimento dell'assetto geologico del sito di progetto e di un ragionevole intorno, l'approfondimento dell'analisi degli impatti; fra questi, approfondire gli effetti dell'ampliamento della pista di volo, per il quale sono previsti tagli alla base del versante il quale, pur non risultando attualmente soggetto a fenomeni gravitativi, potrebbe perdere le

attuali condizioni di stabilità, stante la presenza superficiale, rilevata dai sondaggi, di uno strato di spessore decametrico di detrito di falda.

Si rimanda all'elaborato **TAV.13 – SUOLO E SOTTOSUOLO – INTEGRAZIONI VIA** appositamente redatto e allegato a corredo della presente relazione

16. Analisi delle alternative: Il Proponente deve fornire l'analisi delle ragionevoli alternative progettuali considerate, compresa l'ipotesi c.d. "zero", in termini di previsioni degli effetti significativi sui fattori ambientali derivanti da ciascuna delle alternative

Elemento fondamentale nella definizione dell'analisi delle alternative assume il confronto tra la soluzione di progetto e la possibilità di "non intervento" o, per meglio dire, il proseguimento con l'attuale stato dell'aviosuperficie. Appare evidente come gli elementi basilari per tale analisi siano stati posti nell'analisi relativa alla "motivazione" dell'iniziativa condotta nella relazione tecnica descrittiva e nel SIA del presente studio.

L'ipotesi di non sviluppare alcun intervento significativo per l'ampliamento dell'aviosuperficie FRANCA (**alternativa "zero"**), potrebbe venire attuata limitandosi ai seguenti interventi:

- Attuare unicamente alcuni possibili (ma limitati) interventi di soccorso in caso di incendi, l'aviosuperficie nonostante la vicinanza con Lago Ampollino, allo stato attuale non è in grado di soddisfare le esigenze di protezione civile di eventi eccezionali e calamitosi;
- Con l'attuale configurazione dell'infrastruttura di volo si presentano delle limitazioni operative in merito alla programmazione di offerta turistica su tutto il comparto regionale ed extraregionale.
- Negli ultimi anni la società B&B Investments s.r.l. ha stretto collaborazione con la società Leonardo Spa elicotteri realtà aziendale al servizio del mercato mondiale per la progettazione e costruzione di elicotteri che ha deciso di investire anche in Calabria utilizzando l'aviosuperficie di Villaggio Baffa, per operazioni di certificazione dei velivoli.

L'alternativa "zero" non risulta soddisfacente, poiché non riuscirebbe a fronteggiare le prevedibili future richieste di intervento di soccorso in caso di incendi nella Regione Calabria e regioni confinanti. Bisogna inoltre ricordare che l'"alternativa zero" non sarebbe in grado di produrre alcun miglioramento per quanto riguarda gli aspetti di carattere ambientale, in quanto la zona risulta già antropizzata.

In relazione a quanto definito nella parte precedente, avendo escluso l'opzione zero, ossia il "non intervento" occorre, al fine di produrre un progetto che persegua i principi di efficacia ed efficienza, tecnico-ambientale, analizzare diverse alternative di progetto.

Dal punto di vista dell'allungamento della pista di volo sono state individuate una prima gamma di soluzioni inizialmente vagliate dal punto dimensionale e funzionale che hanno portato alla definizione di un primo livello di screening delle alternative. Le soluzioni restanti sono poi state oggetto di un pre-dimensionamento e sottoposte ad una valutazione specifica in relazione ad un set di indicatori tecnico-ambientali.

La prima possibilità prevede l'allungamento della pista e la realizzazione di numero 2 hangar di dimensioni 30x30 mt e di un fabbricato corrispondente alla torre dei controlli, e dei locali ad uso di squadre di pronto soccorso e di personale tecnico.

La seconda possibilità prevede l'allungamento della pista previa rotazione del tracciato di circa 10°, la lunghezza complessiva sarà di 1100 metri mentre la larghezza sarà pari a 60 metri di cui 40 destinati alla striscia effettiva di volo. Vista la presenza di una strada interferente, si prevederà la variazione del tracciato comprendente la realizzazione di un tratto stradale parallelo alla pista ma

sottoscarpa e un raccordo fino alla strada esistente. A servizio dell'aviosuperficie si prevedrà la realizzazione di numero 2 hangar di dimensioni 30x30 mt e di un fabbricato corrispondente alla torre dei controlli, e dei locali ad uso di squadre di pronto soccorso e di personale tecnico. La realizzazione dell'aumento della pista di volo prevedrà un movimento terra consistente, mc che diventeranno riempimento a compensazione della parte mancante e il fondo per la realizzazione di un tratto stradale parallelo alla pista. L'alternativa n°2 è da un punto di vista operativo e d'impatto visivo nettamente superiore alla prima scelta di banale allungamento della pista senza rotazione del tracciato. Nel secondo caso si consentirà di avere la pista che poggerà su un rilevato più basso che offrirà una pendenza dell'1%, invece nel primo caso l'analisi delle sezioni ha registrato la formazione di un rilevato eccessivo rispetto allo stato di fatto e quindi a svantaggio anche delle manovre di volo in fase di atterraggio.

Si è scelta quindi la soluzione che meglio si adatta alle caratteristiche olografiche del territorio e che risponde alle esigenze della committenza in relazione alla tipologia di aeromobili che utilizzeranno la pista.

17. Misure mitigative e preventive: Il Proponente deve approfondire le misure mitigative E preventive che si intende attuare in fase sia di cantiere sia di esercizio.

Si rimanda all'elaborato **TAV.AMB.05-RELAZIONE DI INCIDENZA.REV1** appositamente revisionato e allegato a corredo della presente relazione

18. Monitoraggio ambientale (P.M.A.): Occorre predisporre un accurato piano di Monitoraggio Ambientale per tutte le componenti ambientali da concordare con ARPA Calabria, avuto anche riguardo ai provvedimenti da adottare al fine di mitigare gli eventuali impatti derivanti dall'attuazione del progetto.

Si rimanda all'elaborato **TAV. 15 – PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – INTEGRAZIONI VIA** appositamente redatto e allegato a corredo della presente relazione

19. Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA)

Si rimanda all'elaborato **TAV.AMB.05-RELAZIONE DI INCIDENZA.REV1** appositamente revisionato e allegato a corredo della presente relazione

20. Cantierizzazione e approvvigionamento di materiali: È necessario approfondire le modalità di trasporto e di movimentazione dei materiali sul sito dell'intervento e degli eventuali rifiuti, con riguardo ai possibili effetti sul traffico a breve e lunga distanza, anche in termini di localizzazione e di gestione dei depositi temporanei, delle cave e delle discariche autorizzate.

In riferimento alle richieste formulate si conferma che tutti gli interventi previsti saranno soggetti alla legislazione vigente in materia di sicurezza sul lavoro (DLgs 81/08) e ne rispetteranno le indicazioni dalle fasi progettuali a quelle esecutive. Per tutte le aree di cantiere è prevista la realizzazione di una apposita recinzione e di strutture per il controllo degli accessi. A questo riguardo si evidenzia che tutte le aree di cantiere risultano interne all'attuale sedime dell'aviosuperficie, ove per specifiche esigenze di sicurezza l'accesso delle persone è strettamente regolato. Per la gestione degli aspetti ambientali in fase di cantiere si predisporrà uno specifico documento contrattuale da allegare ai Capitolati Speciale di Appalto degli interventi da realizzare che definirà un insieme di disposizioni a cui l'Appaltatore dovrà rigorosamente attenersi nel corso dell'esecuzione dei lavori, per ogni attività di cantiere e per le operazioni di ripristino dei luoghi. Tali disposizioni saranno integrative rispetto alla normativa vigente e basate sul concetto di prevenzione dell'inquinamento ambientale, e considereranno le eventuali specifiche prescrizioni fornite nel corso dei processi approvativi dell'ampliamento dell'aviosuperficie e dei singoli interventi.

In tutte le aree in cui è previsto lo stoccaggio di materiali che non siano terre e rocce da scavo caratterizzate come non inquinate dovranno essere impermeabilizzate e dotate di sistemi per il drenaggio e il trattamento delle acque meteoriche. Il sistema di gestione ambientale dei cantieri dovrà prevedere specifiche procedure per la gestione di eventuali emergenze ambientali quali sversamenti o rilasci incontrollati. A seguito di sversamento accidentale di oli o carburanti e di altri eventi accidentali, che presuppongano possibilità di coinvolgimento diretto o indiretto del suolo e delle acque, dovranno essere attivate le procedure di bonifica ai sensi del D.Lgs 152/2006. Anche in questo caso si evidenzia che tutte le aree di cantiere risultano interne all'attuale sedime dell'aviosuperficie dove tali modalità gestionali sono già attive da tempo. Si rimanda all'elaborato **TAV. AMB.03. Piano preliminare TRS.REV1** appositamente revisionato e allegato a corredo della presente relazione

21. Controdeduzioni: Il Proponente dovrà controdedurre in maniera esaustiva a tutte le osservazioni contenute nel parere della Regione Calabria di cui alla nota prot. n. 251081 del 27/05/2022, acquisita al prot. n. MiTE/67961 del 31/05/2022 e pubblicata sul sito internet istituzionale

Componente archeologica

Si rimanda agli elaborati **TAV.VPIA01 – Relazione VPIA e TAV.VPIA02 – Carta delle presenze archeologiche**

E' stata fornita la relazione della verifica preventiva dell'interesse archeologico redatta dalla Dott.ssa Maria D'Andrea (iscr. Lista MIC n. 1472), con nota del 29.11.2022 è stato emesso Parere ai sensi: art 25, D. Lgs. 50/2016 Approvazione VPIA e parere archeologico con prescrizioni, che si allega alla presente relazione (**allegato 2**).

Componente paesaggistica

Si allegano alla presente il certificato di destinazione urbanistica con vincoli e gli atti di assenso che hanno autorizzato la realizzazione dell'aviosuperficie (**allegato 3**).

Si rimanda agli allegati di sotto riportati, appositamente redatti a corredo della presente relazione:

TAV.3B – Area vasta Attrazioni e percorsi naturalistici;

TAV.10 – Planimetrie e fotoinserimenti;

TAV. 11 – Redering;

TAV.AMB.05-RELAZIONE DI INCIDENZA.REV1

TAV.16 - INDIVIDUAZIONE DELLE AREE PER LA NUOVA PIANTUMAZIONE

22. Richiesta di integrazioni MiC: Il Proponente dovrà fornire riscontro alla richiesta di integrazioni del MiC di cui alla nota allegata prot. n. 27767 del 25/07/2022, acquisita al prot. n. MiTE/92447 del 25/07/2022.

In riscontro a quanto sopra, si rimanda al punto 21 del presente documento