



S.A.C. S.p.A. - Prot. N. 2738										Data 05.05.2023	
PRE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	TRA	SPP	AMC	<input checked="" type="checkbox"/>	SEM	COM	GRP	CM
PRY	QUA	ACQ	OGD	BGE	PER	LEG	SM	TER	MAN	<input checked="" type="checkbox"/>	MOV
PHP											

MC Direzione Centrale
Programmazione Economica
e Sviluppo Infrastrutture

Comune di Catania
c.a. Commissario Straordinario e Direttore Urbanistica
PEC: comune.catania@pec.it

p.c.

SAC SpA
PEC: sac@pec.aeroporto.catania.it

Oggetto: [ID: 5124] Aeroporto di Catania Fontanarossa.
Piano di Sviluppo al 2030

Lettera d'Intenti per l'individuazione, progettazione e realizzazione di interventi volti alla tutela e promozione delle funzioni ecosistemiche del suolo

Come noto a codesta Amministrazione comunale, nel contesto della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) del Piano di Sviluppo Aeroportuale di Catania, la Commissione tecnica VIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha richiesto, tra gli altri approfondimenti, la messa a punto di un accordo formale tra il comune di Catania, l'ENAC e la SAC SpA al fine di identificare la quantità e la qualità di suolo che sarà consumato con l'intervento in oggetto, identificando opportune compensazioni, anche in aree esterne all'area di intervento.

Facendo seguito ai contatti avuti in precedenza, con la presente si trasmette una bozza di "lettera d'Intenti" (Ldl) da sottoscrivere congiuntamente in modo da definire le azioni e le modalità di svolgimento delle stesse al fine di individuare e compensare gli impatti del consumo di suolo generati dalla realizzazione delle opere ricomprese nel Piano di Sviluppo al 2030 in corso di approvazione, con particolare riferimento alle aree al di fuori del sedime aeroportuale.

I contenuti della bozza di Ldl discendono e trovano coerenza dall'analisi di due aspetti preliminari:

- l'impossibilità di contrarre ulteriormente il consumo di suolo all'interno del sedime aeroportuale, in misura maggiore rispetto a quanto prospettato in occasione della "Configurazione aeroportuale ottimizzata", sviluppata in risposta alla prima richiesta di integrazioni alla Commissione VIA a gennaio 2022, senza che questo pregiudichi la funzionalità e l'utilità dello sviluppo dello scalo posto alla base del Masterplan 2030;





- il quadro delle azioni realizzabili e il percorso attuativo, con particolare riguardo alla quantificazione delle aree oggetto di intervento, alla definizione del quadro delle attività in capo a ENAC (e per suo conto alla SAC SpA), alla definizione del quadro delle attività in capo a Comune di Catania e alla modalità e termini di applicazione.

-

In attesa di Vs. cortese riscontro, si rimane a completa disposizione per ogni eventuale chiarimento e si inviano cordiali saluti

Il Direttore
Ing. Claudio Eminente

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art.24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

ALLEGATO: Bozza di Lettera d'Intenti Comune di Catania, ENAC, SAC

Pandolfi
Proietti/Ruggieri



ALLEGATO
LETTERA D'INTENTI

Premessa

La presente Lettera d'Intenti si inserisce all'interno del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) dell'Aggiornamento del Masterplan 2030 dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa, attualmente in corso presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), e si configura quale primo e concreto atto fondativo per la costruzione di un percorso condiviso che il Comune di Catania, l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) e la società di gestione SAC SpA intendono intraprendere ai fini dell'individuazione, progettazione e realizzazione di un quadro di interventi volti alla tutela e promozione delle funzioni ecosistemiche dei suoli.

Excursus dell'iter approvativo del Masterplan al 2030

Si ricapitolano i principali passaggi procedurali che costituiscono il presupposto della presente Lettera di Intenti (Ldl), sintetizzati nei seguenti termini:

- 05/02/2020: L'ENAC, in qualità di Proponente, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. ha presentato all'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - MASE), istanza per l'avvio del procedimento di VIA del Progetto "Aeroporto Fontanarossa di Catania - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030". A seguito della presentazione della predetta istanza, in data 18/02/2020 è stata avviata la consultazione pubblica, conclusasi in data 18/04/2020 senza la presentazione di osservazioni.
- 13/04/2021: Il Ministero della Cultura (MIC) ha espresso parere favorevole subordinato a due condizioni riguardanti gli aspetti archeologici e specifiche inerenti alla progettazione definitiva (Parere n.0037620).
- 28/05/2021: L'allora Ministero per la Transizione Ecologica (MiTE) ha inviato a ENAC una richiesta di integrazioni con nota 57286/MATTM, fissando il termine per la presentazione della documentazione integrativa richiesta entro 30 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo della richiesta da parte dell'Amministrazione in parola e specificando, in ragione dell'entità degli approfondimenti richiesti, la necessità che il Proponente provveda anche a trasmettere un nuovo avviso al pubblico del deposito della suddetta documentazione integrativa, al fine di riaprire la consultazione del pubblico.

L'ENAC, con nota prot. ENAC 68971-P del 18/06/2021, ai sensi dell'articolo 24 c4 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., ha richiesto una sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa per un periodo pari a 180 giorni che il MiTE ha concesso con nota prot. n.69094 del 25/06/2021.

- 05/01/2022: L'ENAC, con nota prot. n.147419 del 21/12/2021 e acquisita al prot. n. MiTE/946 del 05/01/2022, ha proceduto al deposito della documentazione integrativa in riscontro alla nota prot. n.57286/MATTM del 28/05/2021 e MASE prot. n.69094 del 25/06/2021 (sospensione dei termini),



presentando altresì un nuovo avviso al pubblico per l'avvio della consultazione, avviata in data 12/01/2022 e conclusa il 11/02/2022.

Nella seconda fase di consultazione hanno presentato le proprie osservazioni: la Città Metropolitana di Catania, in atto con Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata "Oasi del Simeto" con nota prot. n.6885 del 07/02/2022 e acquisita al prot. CTVA/603 del 07/02/2022, e ARPA Sicilia con nota prot. n. 16200 del 28/03/2023 e acquisita al prot.n. MiTE/0040805 del 30/03/2022.

La sopracitata documentazione integrativa, presentata da ENAC e sviluppata da SAC SpA, risulta composta da: una Relazione generale, n.10 allegati esplicativi degli approfondimenti eseguiti e n.15 elaborati cartografici relativi all'aggiornamento del Masterplan 2030.

In accoglimento delle indicazioni riportate nella richiesta di integrazioni del MiTE (prot. n. 57286) e, segnatamente, di quanto contenuto alle richieste di cui alla lettera h) "Valutazione della Biodiversità" punto n. 40 e lettera i) "Valutazione del Consumo di suolo", la presentazione della documentazione integrativa è stata colta da ENAC e da SAC SpA come occasione per armonizzare detti indirizzi all'interno del Masterplan aeroportuale presentato precedentemente. Quest'ultima attività ha condotto all'elaborazione della "Configurazione aeroportuale ottimizzata", da distinguere dalla "Configurazione aeroportuale originaria" (Configurazione di cui al Masterplan 2030 presentato unitamente all'istanza VIA in data 05/02/2020).

Le principali scelte progettuali sono così ricapitolate:

- riorganizzazione dei piazzali aeromobili e riconfigurazione del polo Cargo, operate nella direzione di ridurre l'impermeabilizzazione senza compromettere la funzionalità e l'efficienza della struttura aeroportuale;
 - configurazione del Polo ambientale (Intervento 21), previsto in luogo della precedente area a destinazione "futura espansione landside" e concepito come ambito di potenziamento della dotazione vegetazionale e degli habitat naturalistici, operando un intervento di de-impermeabilizzazione di circa 58.000 m2 oggi interessate da aree a parcheggio e dalla viabilità;
 - riqualificazione della Stazione Aeroporto (Intervento 32), consistente nella realizzazione, in luogo dell'area incolta posta a ridosso della fermata FS di Catania Aeroporto Fontanarossa, di un'area a verde formata da specie arboree-arbustive per un'estensione pari a circa 24.000 m2.
- 28/02/2023: Il MASE con nota prot. n. 0002136 ha presentato all'ENAC una richiesta di conclusione delle integrazioni e di riscontro alle osservazioni presentate, nello specifico, da Città Metropolitana di Catania e da ARPA Sicilia.

Al fine di distinguerla da quella formulata dall'Autorità competente in data 28/05/2021 non nota prot. n.57286/MATTM, la richiesta in parola è stata nel seguito indicata come "seconda richiesta di integrazioni".



Interventi per ridurre l'impatto sul consumo di suolo

All'interno del quadro sopra riportato e con specifico riferimento alla presente Ldl, in relazione al tema "Impatto sul consumo di suolo", la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS di MASE testualmente richiede quanto segue: *«Si richiede di fornire dati quantitativi, per poter identificare la quantità di suolo che sarà consumato con l'intervento, identificando opportune compensazioni, anche in aree esterne all'area di intervento, in quanto gli interventi migliorativi della vegetazione non compensano la perdita di permeabilità del suolo e dei diversi servizi ecosistemici a essa connessi»*

L'azione intrapresa dall'ENAC e SAC SpA, che trova formalizzazione nella presente Ldl, nasce da due considerazioni.

La prima considerazione attiene alla fattibilità di una ulteriore rimodulazione della configurazione aeroportuale rispetto a quella già operata in sede di risposta alla richiesta di integrazione ("Configurazione aeroportuale ottimizzata" – Gennaio 2022). Tale possibilità è stata indagata nel corso della presente fase del procedimento di valutazione di impatto del Masterplan 2030, con riferimento ai due principali sistemi funzionali che costituiscono l'organismo aeroportuale, ossia il sistema "airside" e il sistema "landside".

Le verifiche condotte da SAC SpA hanno evidenziato come, per quanto attiene al sistema "airside", qualsiasi sua riconfigurazione in termini di contrazione del numero e dell'ampiezza degli interventi riguardanti i sottosistemi delle piste di volo, via di rullaggio, raccordi e dei piazzali aeromobili porterebbe a rendere dubbia in modo sostanziale la funzionalità del disegno di sviluppo dello scalo posto alla base del Masterplan 2030, pregiudicando sia la validità che l'utilità di tale documento.

Analoghe stime sono emerse per quanto concerne gli interventi relativi al sistema "landside", a partire dal sottosistema delle aerostazioni, nonché per tutti quelli restanti, quali a titolo esemplificativo quello della mobilità interna e dei parcheggi.

Assunto che già in sede di presentazione della cosiddetta "Configurazione aeroportuale ottimizzata" (Risposta alla prima richiesta di integrazioni – Gennaio 2022) erano state poste in essere tutte quelle scelte progettuali atte a dare concreta attuazione al principio di "costruire sul costruito", limitando le aree di nuova impermeabilizzazione, è possibile affermare che l'eliminazione o la contrazione di qualunque intervento contenuto nel Masterplan 2030 porterebbe pregiudizio alle prospettive di sviluppo dello scalo catanese e, con ciò, al ruolo da questo rivestito all'interno del "sistema degli aeroporti di interesse nazionale" di cui all'articolo 698 del Codice della navigazione.

La seconda considerazione trova fondamento in quanto riportato nella citata nota MASE prot. n.0002136, laddove questa chiaramente indica la necessità di prevedere interventi *«anche in aree esterne all'area di intervento [volti a compensare] la perdita di permeabilità del suolo e dei diversi servizi ecosistemici a essa connessi»*.

Stanti le precedenti considerazioni e alla luce delle progettualità in essere da parte del Comune di Catania, i punti fondanti del percorso che il Comune di Catania, l'ENAC e SAC SpA intendono congiuntamente intraprendere e che, per effetto della presente Ldl, si impegnano a seguire sono sotto riportati ed esplicitati.



- A. Quantificazione delle aree oggetto di intervento.
- B. Definizione del quadro delle attività in capo a ENAC e, per suo conto, a SAC SpA.
- C. Definizione del quadro delle attività in capo a Comune di Catania.
- D. Modalità e termini di applicazione.

In merito al punto A, tenuto conto delle superfici di nuova impermeabilizzazione previste dal Masterplan 2030, al netto della riduzione operata mediante l'elaborazione della "Configurazione aeroportuale ottimizzata", la presente Ldl è riferita a una superficie pari a circa 249.330 m².

Le attività al punto B sono così individuate:

1. supporto all'Amministrazione e ai competenti uffici comunali nell'individuazione, operata a partire dalle iniziative già da questi prefigurate e con riferimento alla quantificazione di cui al precedente punto A, del quadro delle aree volte alla tutela e promozione delle funzioni ecosistemiche del suolo.
2. Progettazione dell'assetto delle aree oggetto di intervento.

Nello specifico, la progettazione sarà condotta nel rispetto dei requisiti definiti da Comune di Catania, per come indicati al successivo punto C della presente Ldl, e subordinata all'approvazione di detto Ente.

L'attività di progettazione sarà articolata nelle seguenti fasi:

- elaborazione del "Masterplan Green CTA" che, quale esito della preventiva attività di individuazione delle aree di intervento, dovrà contenere almeno:
 - i requisiti prestazionali di progetto, di cui al successivo punto C, da soddisfare nella progettazione delle singole aree di intervento di cui alle due fasi;
 - linee di indirizzo relative all'assetto di ognuna delle aree di intervento;
 - quadro di correlazione Masterplan aeroportuale 2030 - Masterplan Green CTA, contenente la definizione delle singole attività afferenti al Masterplan Green CTA connesse alla progettazione esecutiva degli interventi di cui al Masterplan aeroportuale 2030, fatto salvo quanto riportato al punto D della presente Ldl;
- elaborazione del Progetto di fattibilità tecnico-economica di ciascuna delle aree di intervento;
- elaborazione del Progetto esecutivo di ciascuna delle aree di intervento.

Resta inteso che la documentazione progettuale sviluppata dovrà essere conforme a quanto previsto dal D.Lgs. 36/2023.



3. Completa attribuzione degli oneri realizzativi degli interventi che, a partire dalla avvenuta messa a disposizione delle aree in questione nella loro configurazione atta al potenziamento della dotazione vegetazionale e della biodiversità dei luoghi, si renderanno necessari al fine di attuare quanto definito in fase progettuale.
4. Completa attribuzione degli oneri relativi alle attività di monitoraggio delle specie vegetazionali messe a dimora e, più in generale, della corretta esecuzione e funzionalità degli eventuali interventi di strutturazione delle aree in questione e della relativa dotazione impiantistica.

Le attività di monitoraggio, per come sopra individuate, avranno una durata pari a tre anni a partire dal completamento dei lavori relativi a ciascuna area di intervento.

Relativamente al punto C, le attività attengono a:

1. definizione dei requisiti prestazionali di progetto, termine con il quale si è convenuto individuare tutti quegli aspetti concernenti la progettazione dell'assetto delle aree di intervento e la relativa compagine vegetazionale e dotazione funzionale e impiantistica, per come di seguito definiti:
 - requisiti prestazionali R1 - Compagine vegetazionale, avente a oggetto la definizione dei rapporti di copertura (percentuali superfici arboree, superfici arbustive, superfici da destinare ad attività fruttive e della socialità);
 - requisiti prestazionali R2 – Dotazione funzionale, concernente le caratteristiche costruttive, architettoniche e materiche delle strutture da destinare alle attività fruttive e della socialità, ivi compresi i percorsi pedonali e gli elementi di arredo urbano;
 - requisiti prestazionali R3 – Dotazione impiantistica, riguardante gli impianti di pubblica illuminazione e di irrigazione.
2. Approvazione della documentazione progettuale, per come definita al precedente punto B2 della presente Ldl.
3. Messa a disposizione delle aree di intervento nei termini definiti al precedente punto B3 della presente Ldl.
4. Monitoraggio e controllo del rispetto del rispetto dell'attuazione delle attività in capo ad ENAC e, per suo tramite, a SAC SpA, secondo quanto definito dal Quadro di correlazione Masterplan aeroportuale 2030 - Masterplan Green CTA.



In merito alle modalità e termini di applicazione di quanto convenuto attraverso la presente Ldl, si ribadisce quanto segue:

- le aree oggetto di intervento da parte di ENAC e, per suo tramite, di SAC SpA resteranno in proprietà del Comune di Catania e conserveranno la destinazione d'uso da detto Ente prevista.
- Il quadro delle attività condiviso dal Comune di Catania, l'ENAC e SAC SpA mediante la presente Ldl, produrrà effetti solo all'esito del positivo espletamento del procedimento di approvazione, in via definitiva, ai sensi e per gli effetti dell'art.1 punto 6, del D.L. 28/06/1995 n.251, coordinato con la legge di conversione 03/08/1995 n.351, del progetto "Aeroporto Fontanarossa di Catania - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030".

Data: 05 maggio 2023, 14:09:24
Da: protocollo@pec.enac.gov.it
A: sac@pec.aeroporto.catania.it
Oggetto: ENAC-PROT-05/05/2023-0056662-P - [ID: 5124] Aeroporto di Catania Fontanarossa - Piano di Sviluppo al 2030 - Lettera di Intenti per l'individuazione, progettazione e realizzazione di interventi volti alla tutela e promozione delle funzioni ecosistemiche del suolo#138589965#

Allegato: CTA - Lettera di Intenti consumo del suolo.pdf (249.9 KB)

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Registro: ENAC

Numero di protocollo: 56662

Data protocollazione: 05/05/2023

Segnatura: ENAC-PROT-05/05/2023-0056662-P

ALLEGATO
LETTERA D'INTENTI

Premessa

La presente Lettera d'Intenti si inserisce all'interno del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) dell'Aggiornamento del Masterplan 2030 dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa, attualmente in corso presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), e si configura quale primo e concreto atto fondativo per la costruzione di un percorso condiviso che il Comune di Catania, l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) e la società di gestione SAC SpA intendono intraprendere ai fini dell'individuazione, progettazione e realizzazione di un quadro di interventi volti alla tutela e promozione delle funzioni ecosistemiche dei suoli.

Excursus dell'iter approvativo del Masterplan al 2030

Si ricapitolano i principali passaggi procedurali che costituiscono il presupposto della presente Lettera di Intenti (LdI), sintetizzati nei seguenti termini:

- 05/02/2020: L'ENAC, in qualità di Proponente, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. ha presentato all'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - MASE), istanza per l'avvio del procedimento di VIA del Progetto "Aeroporto Fontanarossa di Catania - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030". A seguito della presentazione della predetta istanza, in data 18/02/2020 è stata avviata la consultazione pubblica, conclusasi in data 18/04/2020 senza la presentazione di osservazioni.
- 13/04/2021: Il Ministero della Cultura (MIC) ha espresso parere favorevole subordinato a due condizioni riguardanti gli aspetti archeologici e specifiche inerenti alla progettazione definitiva (Parere n.0037620).
- 28/05/2021: L'allora Ministero per la Transizione Ecologica (MiTE) ha inviato a ENAC una richiesta di integrazioni con nota 57286/MATTM, fissando il termine per la presentazione della documentazione integrativa richiesta entro 30 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla data di protocollo della richiesta da parte dell'Amministrazione in parola e specificando, in ragione dell'entità degli approfondimenti richiesti, la necessità che il Proponente provveda anche a trasmettere un nuovo avviso al pubblico del deposito della suddetta documentazione integrativa, al fine di riaprire la consultazione del pubblico.

L'ENAC, con nota prot. ENAC 68971-P del 18/06/2021, ai sensi dell'articolo 24 c4 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., ha richiesto una sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa per un periodo pari a 180 giorni che il MiTE ha concesso con nota prot. n.69094 del 25/06/2021.

- 05/01/2022: L'ENAC, con nota prot. n.147419 del 21/12/2021 e acquisita al prot. n. MiTE/946 del 05/01/2022, ha proceduto al deposito della documentazione integrativa in riscontro alla nota prot. n.57286/MATTM del 28/05/2021 e MASE prot. n.69094 del 25/06/2021 (sospensione dei termini), presentando altresì un nuovo avviso al pubblico per l'avvio della consultazione, avviata in data 12/01/2022 e conclusa il 11/02/2022.

Nella seconda fase di consultazione hanno presentato le proprie osservazioni: la Città Metropolitana di Catania, in atto con Ente Gestore della Riserva Naturale Orientata "Oasi del Simeto" con nota prot. n.6885 del 07/02/2022 e acquisita al prot. CTVA/603 del 07/02/2022, e ARPA Sicilia con nota prot. n. 16200 del 28/03/2023 e acquisita al prot.n. MiTE/0040805 del 30/03/2022.

La sopracitata documentazione integrativa, presentata da ENAC e sviluppata da SAC SpA, risulta composta da: una Relazione generale, n.10 allegati esplicativi degli approfondimenti eseguiti e n.15 elaborati cartografici relativi all'aggiornamento del Masterplan 2030.

In accoglimento delle indicazioni riportate nella richiesta di integrazioni del MiTE (prot. n. 57286) e, segnatamente, di quanto contenuto alle richieste di cui alla lettera h) "Valutazione della Biodiversità" punto n. 40 e lettera i) "Valutazione del Consumo di suolo", la presentazione della documentazione integrativa è stata colta da ENAC e da SAC SpA come occasione per armonizzare detti indirizzi all'interno del Masterplan aeroportuale presentato precedentemente. Quest'ultima attività ha condotto all'elaborazione della "Configurazione aeroportuale ottimizzata", da distinguere dalla "Configurazione aeroportuale originaria" (Configurazione di cui al Masterplan 2030 presentato unitamente all'istanza VIA in data 05/02/2020).

Le principali scelte progettuali sono così ricapitolate:

- riorganizzazione dei piazzali aeromobili e riconfigurazione del polo Cargo, operate nella direzione di ridurre l'impermeabilizzazione senza compromettere la funzionalità e l'efficienza della struttura aeroportuale;
 - configurazione del Polo ambientale (Intervento 21), previsto in luogo della precedente area a destinazione "futura espansione landside" e concepito come ambito di potenziamento della dotazione vegetazionale e degli habitat naturalistici, operando un intervento di de-impermeabilizzazione di circa 58.000 m2 oggi destinati ad aree a parcheggio e alla viabilità;
 - riqualificazione della Stazione Aeroporto (Intervento 32), consistente nella realizzazione, in luogo dell'area incolta posta a ridosso della fermata FS di Catania Aeroporto Fontanarossa, di un'area a verde formata da specie arboree-arbustive per un'estensione pari a circa 24.000 m2.
- 28/02/2023: Il MASE con nota prot. n. 0002136/23 ha presentato all'ENAC una richiesta di conclusione delle integrazioni e di riscontro alle osservazioni presentate, nello specifico, da Città Metropolitana di Catania e da ARPA Sicilia.

Al fine di distinguerla da quella formulata dall'Autorità competente in data 28/05/2021 non nota prot. n.57286/MATTM, la richiesta in parola è stata nel seguito indicata come "seconda richiesta di integrazioni".

Interventi per ridurre l'impatto sul consumo di suolo

All'interno del quadro sopra riportato e con specifico riferimento alla presente Ldl, in relazione al tema "Impatto sul consumo di suolo", la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS di MASE testualmente richiede quanto segue:

«Si richiede di fornire dati quantitativi, per poter identificare la quantità di suolo che sarà consumato con l'intervento, identificando opportune compensazioni, anche in aree esterne all'area di intervento, in quanto gli interventi migliorativi della vegetazione non compensano la perdita di permeabilità del suolo e dei diversi servizi ecosistemici a essa connessi»

L'azione intrapresa dall'ENAC e SAC SpA, che trova formalizzazione nella presente Ldl, nasce da due considerazioni.

La prima considerazione attiene alla fattibilità di una ulteriore rimodulazione della configurazione aeroportuale rispetto a quella già operata in sede di risposta alla richiesta di integrazione ("Configurazione aeroportuale ottimizzata" – Gennaio 2022).

Tale possibilità è stata indagata nel corso della presente fase del procedimento di valutazione di impatto del Masterplan 2030, con riferimento ai due principali sistemi funzionali che costituiscono l'organismo aeroportuale, ossia il sistema "airside" e il sistema "landside".

Le verifiche condotte da SAC SpA hanno evidenziato come, per quanto attiene al sistema "airside", qualsiasi sua riconfigurazione in termini di contrazione del numero e dell'ampiezza degli interventi riguardanti i sottosistemi delle piste di volo, via di rullaggio, raccordi e dei piazzali aeromobili porterebbe a rendere dubbia in modo sostanziale la funzionalità del disegno di sviluppo dello scalo posto alla base del Masterplan 2030, pregiudicando sia la validità che l'utilità di tale documento.

Analoghe stime sono emerse per quanto concerne gli interventi relativi il sistema "landside", a partire dal sottosistema delle aerostazioni, nonché per tutti quelli restanti, quali a titolo esemplificativo quello della mobilità interna e dei parcheggi.

Assunto che già in sede di presentazione della cosiddetta "Configurazione aeroportuale ottimizzata" (Risposta alla prima richiesta di integrazioni – Gennaio 2022) erano state poste in essere tutte quelle scelte progettuali atte a dare concreta attuazione al principio di "costruire sul costruito", limitando le aree di nuova impermeabilizzazione, è possibile affermare che l'eliminazione o la contrazione di qualunque intervento contenuto nel Masterplan 2030 porterebbe pregiudizio alle prospettive di sviluppo dello scalo catanese e, con ciò, al ruolo da questo rivestito all'interno del "sistema degli aeroporti di interesse nazionale" di cui all'articolo 698 del Codice della navigazione.

La seconda considerazione trova fondamento in quanto riportato nella citata nota MASE prot. n.0002136, laddove questa chiaramente indica quanto si riporta testualmente: **«anche in aree esterne all'area di intervento [volti a compensare] la perdita di permeabilità del suolo e dei diversi servizi ecosistemici a essa connessi»**.

Stanti le precedenti considerazioni e alla luce delle progettualità in essere da parte del Comune di Catania, i punti fondanti del percorso che il Comune di Catania, l'ENAC e SAC SpA intendono congiuntamente intraprendere e che, per effetto della presente Ldl, si impegnano a seguire sono sotto riportati ed esplicitati.

- A. Quantificazione delle aree oggetto di intervento.
- B. Definizione del quadro delle attività in capo a ENAC e, per suo conto, a SAC SpA.
- C. Definizione del quadro delle attività in capo a Comune di Catania.

D. Modalità e termini di applicazione.

In merito al punto A, tenuto conto delle superfici di nuova impermeabilizzazione previste dal Masterplan 2030, al netto della riduzione operata mediante l'elaborazione della "Configurazione aeroportuale ottimizzata", la presente Ldl è riferita a una superficie pari a circa 249.330 m².

Le attività al punto B sono così individuate:

1. supporto all'Amministrazione ed ai competenti uffici comunali da parte di SAC nell'individuazione, operata a partire dalle iniziative già da questi prefigurate e con riferimento alla quantificazione di cui al precedente punto A, del quadro delle aree volte alla tutela e promozione delle funzioni ecosistemiche del suolo.
2. Progettazione dell'assetto delle aree oggetto di intervento.

Nello specifico, la progettazione sarà condotta nel rispetto dei requisiti definiti da Comune di Catania, per come indicati al successivo punto C della presente Ldl, e subordinata all'approvazione di detto Ente.

L'attività di progettazione sarà articolata nelle seguenti fasi:

- elaborazione del "Masterplan Green CTA" che, quale esito della preventiva attività di individuazione delle aree di intervento, dovrà contenere almeno:
 - i requisiti prestazionali di progetto, di cui al successivo punto C, da soddisfare nella progettazione delle singole aree di intervento di cui alle due fasi;
 - linee di indirizzo relative all'assetto di ognuna delle aree di intervento;
 - quadro di correlazione Masterplan aeroportuale 2030 - Masterplan Green CTA, contenente la definizione delle singole attività afferenti al Masterplan Green CTA connesse alla progettazione esecutiva degli interventi di cui al Masterplan aeroportuale 2030, fatto salvo quanto riportato al punto D della presente Ldl;
- elaborazione del Progetto di fattibilità tecnico-economica di ciascuna delle aree di intervento;
- elaborazione del Progetto esecutivo di ciascuna delle aree di intervento.

Resta inteso che la documentazione progettuale sviluppata dovrà essere conforme a quanto previsto dal D.Lgs. 36/2023.

3. Completa attribuzione a carico di SAC degli oneri realizzativi degli interventi che, a partire dalla avvenuta messa a disposizione delle aree in questione nella loro configurazione atta al potenziamento della dotazione vegetazionale e della biodiversità dei luoghi, si renderanno necessari al fine di attuare quanto definito in fase progettuale.
4. Completa attribuzione a carico di SAC degli oneri relativi alle attività di monitoraggio delle specie vegetazionali messe a dimora e, più in generale,

della corretta esecuzione e funzionalità degli eventuali interventi di strutturazione delle aree in questione e della relativa dotazione impiantistica.

Le attività di monitoraggio, per come sopra individuate, avranno una durata pari a tre anni a partire dal completamento dei lavori relativi a ciascuna area di intervento.

Relativamente al punto C, le attività attengono a:

1. definizione dei requisiti prestazionali di progetto, termine con il quale si è convenuto individuare tutti quegli aspetti concernenti la progettazione dell'assetto delle aree di intervento e la relativa compagine vegetazionale e dotazione funzionale e impiantistica, per come di seguito definiti:
 - requisiti prestazionali R1 - Compagine vegetazionale, avente a oggetto la definizione dei rapporti di copertura (percentuali superfici arboree, superfici arbustive, superfici da destinare ad attività fruibili e della socialità);
 - requisiti prestazionali R2 – Dotazione funzionale, concernente le caratteristiche costruttive, architettoniche e materiche delle strutture da destinare alle attività fruibili e della socialità, ivi compresi i percorsi pedonali e gli elementi di arredo urbano;
 - requisiti prestazionali R3 – Dotazione impiantistica, riguardante gli impianti di pubblica illuminazione e di irrigazione.
2. Approvazione della documentazione progettuale, per come definita al precedente punto B2 della presente Ldl.
3. Messa a disposizione delle aree di intervento nei termini definiti al precedente punto B3 della presente Ldl.
4. Monitoraggio e controllo del rispetto dell'attuazione delle attività in capo ad ENAC e, per suo tramite, a SAC SpA, secondo quanto definito dal Quadro di correlazione Masterplan aeroportuale 2030 - Masterplan Green CTA.

In merito alle modalità e termini di applicazione di quanto convenuto attraverso la presente Ldl, si ribadisce quanto segue:

- le aree oggetto di intervento da parte di ENAC e, per suo tramite, di SAC SpA resteranno in proprietà del Comune di Catania e conserveranno la destinazione d'uso da detto Ente prevista come dalla pianificazione ordinaria del P.R.G. approvato con D.R. 166/a del 1969.
- Il quadro delle attività condiviso dal Comune di Catania, l'ENAC e SAC SpA mediante la presente Ldl, produrrà effetti solo all'esito del positivo espletamento del procedimento di approvazione della VIA/VAS, in via definitiva, ai sensi e per gli effetti dell'art.1 punto 6, del D.L. 28/06/1995 n.251, coordinato con la legge di conversione 03/08/1995 n.351, del progetto "Aeroporto Fontanarossa di Catania - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030".
- La presente Ldi avrà piena efficacia soltanto successivamente alla approvazione da parte del MASE della attività proposta, fermo restando le conseguenti decisioni del Comune di Catania.



Firmato digitalmente da:

BIAGIO BISIGNANI

Catania

25/05/2023 09:46