



Revisione	Data	Note	Redatto	Controllato	Approvato
1	Dicembre 2017	Prima revisione per richieste ENAC	Iride	E. Giusto	A. Lisiero
0	Maggio 2017	Prima emissione Studio di Impatto Ambientale	Iride	E. Giusto	A. Lisiero

Estensore dello studio:



Sistema di gestione di qualità certificato in conformità ad ISO 9001



via Venezia n° 59 int. 15 scala C
35131 PADOVA
tel. +39 049 8691111 fax +39 049 8691199
E-mail: info@steam.it

Consulente:



Committente:



Progetto:

AEROPORTO "M. ARLOTTA" DI TARANTO-GROTTAGLIE
PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Descrizione elaborato:

PREMESSA GENERALE

Nome elaborato:

A01_0100

Data:

Dicembre 2017

Revisione:

1

Rif. commessa

0794

Scala:

-

Premessa generale

INDICE

1.	LA STRUTTURA DEL SIA ALLA LUCE DEL DLGS 104/17.....	2
1.1	I PRIMI ELEMENTI DERIVANTI DALLA NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	2
1.2	L'IMPOSTAZIONE, LE SCELTE ED I CONTENUTI DEL SIA.....	3
1.3	SELEZIONE DELLE TEMATICHE DI INTERESSE	4
1.4	SCHEMA STRUTTURALE DEL SIA	8
2.	OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PSA DELL'AEROPORTO DI TARANTO - GROTTAGLIE.....	10
3.	<i>IL CONTESTO DELLE COERENZE, CONFORMITÀ CON TUTELE, VINCOLI E OBIETTIVI DI GESTIONE TERRITORIALE: IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</i>	<i>13</i>
3.1	FINALITÀ.....	13
3.2	METODOLOGIA APPLICATA	13
3.3	STRUTTURA DEL DOCUMENTO	15
4.	L'OPERA, LE CARATTERISTICHE, LA SUA REALIZZAZIONE, LE QUANTITÀ IN GIOCO, LE OTTIMIZZAZIONI: IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	17
4.1	FINALITÀ.....	17
4.2	METODOLOGIA APPLICATA	17
4.3	STRUTTURA DEL DOCUMENTO	18
5.	<i>L'AMBIENTE, GLI IMPATTI E LE SOLUZIONI: IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE ..</i>	<i>19</i>
5.1	FINALITÀ.....	19
5.2	METODOLOGIA APPLICATA	19
5.3	STRUTTURA DEL DOCUMENTO	20

Premessa generale

1. LA STRUTTURA DEL SIA ALLA LUCE DEL DLGS 104/17

1.1 I PRIMI ELEMENTI DERIVANTI DALLA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Alla data di completamento del presente Studio di Impatto Ambientale è in vigore il Decreto Legislativo n. 104 del 16 giugno 2017 relativo all'Attuazione della Direttiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114, pubblicata su GU n. 156 del 6 luglio 2017. Detto decreto legislativo introduce una serie di modifiche al decreto legislativo n. 152/2006, regolamentando il procedimento di VIA da adottare per talune opere tra cui quella oggetto del presente studio.

Le modifiche introdotte riguardano molteplici aspetti, specialmente quelli procedurali che non sono relativi ai contenuti della presente documentazione, ma anche tecnici e rispetto a questi la principale indicazione che emerge è l'abrogazione del DPCM del 27/12/1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del DPCM 10 agosto 1988, n. 377".

Detto decreto ha segnato per 29 anni la cultura, la prassi e le modalità di svolgimento dei procedimenti di Valutazione di impatto ambientale in quanto ha dato le indicazioni per i contenuti del SIA.

Il decreto legislativo n. 104/17, per non lasciare un vuoto contenutistico, introduce con l'art. 22 modifiche agli allegati del Dlgs 152/06 ed in particolare con l'allegato VII indica i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale.

Il medesimo decreto legislativo n. 104/17, però, né introduce un periodo transitorio per l'adozione dei nuovi contenuti, né arriva ad un livello di dettaglio paragonabile a quello del DPCM del 1988 che è andato ad abrogare. Ciò ha portato a due conseguenze.

La prima conseguenza è che nel caso di studi iniziati ben prima dell'emanazione del nuovo decreto legislativo e, per motivi di tempi di esecuzione dello studio stesso e, ancor più, del progetto al quale si riferisce lo studio, alla data di entrata in vigore del decreto legislativo praticamente completati secondo le previgenti norme tecniche, si è posta la tematica della loro attualità.

La seconda conseguenza è che il minor dettaglio di cui sopra porterebbe ad una difficoltà di redazione del documento "SIA" che invece ad oggi, proprio grazie al DPCM del 27.12.1988, ha una struttura consolidata ed adeguata, anche al lavoro svolto nei 30 anni di applicazione, alle esigenze del "Valutatore" pur se con più o meno leggere integrazioni istruttorie.

Poiché il caso in esame rientra nella casistica sopra evidenziata, ovvero il SIA era praticamente pronto ed in ogni caso già impostato, redatto e verificato, alla data del giugno 2017, si è posta la necessità di comprendere la modalità di prosecuzione delle attività al fine di non impegnare risorse aggiuntive in modo inappropriato visto che quella di cui si tratta è un'opera pubblica. Da questa premessa né è discesa la struttura del SIA di cui al successivo capitolo.

Premessa generale

1.2 L'IMPOSTAZIONE, LE SCELTE ED I CONTENUTI DEL SIA

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, inerente l'Aeroporto "Marcello Arlotta" di Taranto – Grottaglie, è stato redatto in conformità con quanto previsto dalle norme nazionali vigenti in materia (D.Lgs. 152/06 e s.m.i.).

In particolare, per quanto indicato al precedente paragrafo, si è provveduto ad eseguire un confronto tra quanto sviluppato ai sensi delle indicazioni del precedente DPCM sulle norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e le indicazioni introdotte dal Dlg 104/17.

Facendo riferimento nello specifico all'allegato VII, il quadro che si ritiene di poter definire è riportato nella tabella che segue.

Contenuti indicati dall'allegato VII del Dlg 104/17¹	Settori di studio richiesti dal DPCM 1988 che contengono quanto richiesto dall'allegato VII
Punto.1 co a) Descrizione dell'ubicazione del progetto in riferimento alle tutele e ai vincoli presenti	Quadro di riferimento programmatico
Punto.1 co b) Descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme progetto....	Quadro di riferimento progettuale
Punto.1 co c) Descrizione delle principali caratteristiche del funzionamento del progetto	Quadro di riferimento progettuale
Punto.1 co d) valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni	Quadro di riferimento ambientale
Punto.1 co e) descrizione della tecnica prescelta per prevenire le emissioni degli impianti e ridurre l'utilizzo delle risorse naturali	Quadro di riferimento progettuale
Punto.2 Descrizione delle principali alternative	Quadro di riferimento progettuale
Punto.3. Descrizione dello stato attuale dell'ambiente	Quadro di riferimento ambientale
Punto.4 Descrizione dei fattori soggetti ad	Quadro di riferimento ambientale

¹ Si riportano, per brevità, i passaggi essenziali e di contenuto del decreto. Il richiamo al comma è il riferimento essenziale.

Premessa generale

impatti ambientali dal progetto proposto	
Punto.5 Descrizione dei probabili impatti	Quadro di riferimento ambientale
Punto.6 Descrizione dei metodi di previsione	Quadro di riferimento ambientale
Punto 7. Descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e compensare gli impatti	Quadro di riferimento ambientale, raccolti dal punto di vista tecnico nel Quadro di riferimento progettuale
Punto 8. Descrizione degli elementi e dei beni culturali e paesaggistici	Quadro di riferimento ambientale
Punto 9. Descrizione dei previsti impatti ambientali per la vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti	Aspetto trattato nella presente relazione (cfr paragrafo 1.3)
Punto 10. Un riassunto non tecnico	Sintesi non tecnica

Alla luce della verifica eseguita come sopra sintetizzato ed in relazione a quanto più oltre indicato, si è pervenuti alla convinzione che lo SIA predisposto avesse i contenuti base richiesti dalla nuova normativa e per le motivazioni sopra ricordate si è deciso di procedere con la pubblicazione del SIA stesso unitamente al Piano di sviluppo aeroportuale al quale è associato e di dare avvio alla procedura di valutazione, fermo restando che eventuali approfondimenti potranno essere comunque sviluppati in fasi successive qualora l’Autorità competente lo dovesse ritenere necessario specialmente nella logica di maggiore esplicitazione delle analogie tra le richieste come sopra evidenziate.

Nel paragrafi 1.2.3 e successivi si riporta in sintesi l’articolazione della struttura del SIA che vede per chiarezza espositiva il ricorso alla terminologia del DPCM 1988 nelle accezioni anzi dette.

1.3 SELEZIONE DELLE TEMATICHE DI INTERESSE

Come evidenziato nelle note precedenti, vi è rispondenza tra le indicazioni dell’allegato VII del Dlgs 152/06 così come modificato dal Dlgs 104/17 a meno di un tema specifico di cui al punto 9 di detto allegato.

Di seguito si riportano le motivazioni per le quali si ritiene poco significativa la sua trattazione.

Si ricorda che quanto richiesto riguarda “Una descrizione dei previsti impatti ambientali significativi e negativi del progetto, derivanti dalla vulnerabilità del progetto ai rischi di gravi incidenti e/o calamità che sono pertinenti per il progetto in questione. A tale fine potranno essere utilizzate le informazioni pertinenti disponibili, ottenute sulla base di valutazioni del rischio effettuate in conformità della legislazione dell’Unione (a titolo e non esaustivo la direttiva 2012/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio o la direttiva 2009/71/Euratom del Consiglio), ovvero di valutazioni pertinenti effettuate in conformità della legislazione nazionale, a condizione che siano soddisfatte le prescrizioni del presente decreto. Ove opportuno, tale descrizione dovrebbe comprendere le misure previste per evitare o mitigare gli impatti ambientali significativi e negativi di tali eventi, nonché dettagli riguardanti la preparazione a tali emergenze e la risposta proposta”.

Premessa generale

Assunto che, secondo il disposto normativo, gli impatti ambientali significativi e negativi da descrivere sono correlati al rischio di un grave incidente ed a quello di una calamità, in merito al secondo accadimento sembra di poter sostenere che, viste le caratteristiche intrinseche dell'aeroporto, detta circostanza sia praticamente inesistente, mentre maggiore attenzione è da riporre rispetto al tema di possibile grave incidente.

Anche in tal senso non sarà connesso alla fisicità dell'infrastruttura aeroportuale quanto piuttosto al suo esercizio, inteso come possibile incidente durante l'espletamento delle attività aeronautiche da parte dei vettori che utilizzano l'aeroporto. In altre parole si tratta di analizzare il rischio di incidente aereo.

Al riguardo, il riferimento è il Codice della navigazione di cui al R.D. 30 marzo 1942 n. 327 così come aggiornato dal Dlgs n.151 del 15-3-2006

Nel Codice della navigazione ci sono due articoli di interesse: in particolare al Titolo III: "DEI BENI DESTINATI ALLA NAVIGAZIONE E DELLA POLIZIA DEGLI AEROPORTI" – Capo III art. 707 è regolata la "determinazione delle zone soggette a limitazioni" e all'art. 715 è trattata la "Valutazione di rischio delle attività aeronautiche".

In particolare l'art. 707 indica che "Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.

Il personale incaricato dall'ENAC di eseguire i rilievi e di collocare i segnali può accedere nella proprietà privata, richiedendo, nel caso di opposizione dei privati, l'assistenza della forza pubblica.

Le zone di cui al primo comma e le relative limitazioni sono indicate dall'ENAC su apposite mappe pubblicate mediante deposito nell'ufficio del comune interessato.

Dell'avvenuto deposito è data notizia, entro dieci giorni, mediante avviso inserito nel Bollettino Ufficiale della regione interessata. Il comune interessato provvede inoltre a darne pubblicità ai singoli soggetti interessati, nei modi ritenuti idonei.

Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO".

Mentre l'art. 715 indica che: "Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio.

Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma".

Operativamente si constata che la sostenibilità del rapporto aeroporto-territorio dal punto di vista della sicurezza è assicurata dall'ENAC attraverso diverse attività istituzionali che, in applicazione delle previsioni in materia del Codice della Navigazione, garantiscono, attraverso l'imposizione di specifici vincoli, sia la sicurezza della navigazione aerea dagli ostacoli e pericoli sia la tutela del territorio dai rischi generati dall'attività di volo.

Premessa generale

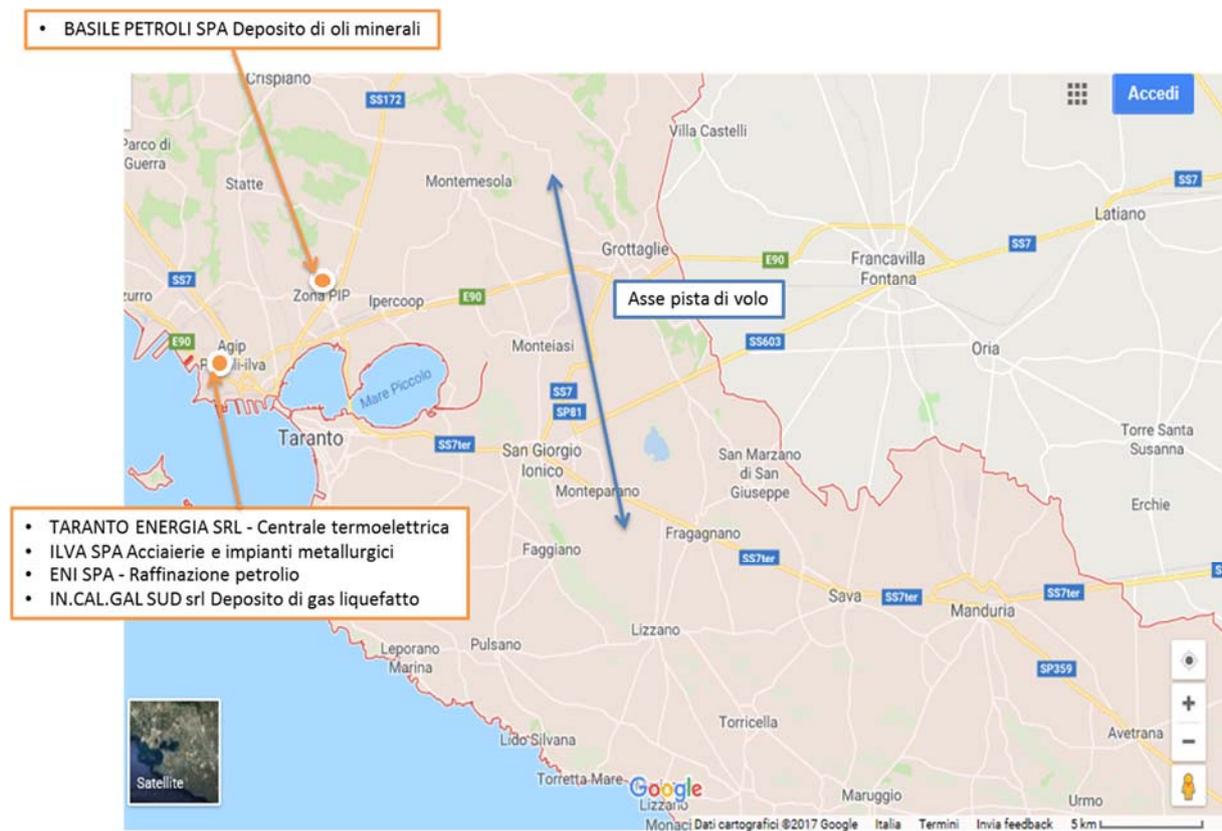
In riferimento all'art. 715 del Codice della navigazione, ENAC ha definito gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio ponendo una soglia di movimenti anno eserciti. Detta soglia è stata posta al valore di 50.000 movimenti/anno. Per ciò l'aeroporto di Taranto Grottaglie non è stato oggetto di "Valutazione del rischio delle attività aeronautiche". Ne consegue che in corrispondenza dello scalo non vi sono mappe di vincolo, che normalmente sono pubblicate e depositate presso i Comuni aeroportuali interessati, secondo la procedura prevista dal Codice della Navigazione.

Considerato che anche a seguito dell'attuazione del Piano di sviluppo in oggetto tale soglia non sarà superata, l'aspetto che è stato approfondito è stato quello di verificare la presenza di stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti ai sensi dell'art. 15 co 4 del Dlgs n.334/99 e smi.

Al riguardo sulla base dei dati riportati nel sito istituzionale della regione Puglia (http://www.sit.puglia.it/portal/rischio_industriale/Rischio+Incidente+Rilevante/Anagrafe+RIR) emerge che nella provincia di Taranto gli stabilimenti rientranti in detta categoria sono:

- DR012 TARANTO ENERGIA SRL Centrale termoelettrica
- NR061 BASILE PETROLI SPA Deposito di oli minerali
- DR013 ILVA SPA Acciaierie e impianti metallurgici
- NR004 ENI SPA - DIVISIONE REFINING & MARKETING Raffinazione petrolio
- DR014 IN.CAL.GAL SUD srl Deposito di gas liquefatto

Come emerge dalla figura seguente gli impianti in questione risultano al di fuori dell'asse della pista di volo.

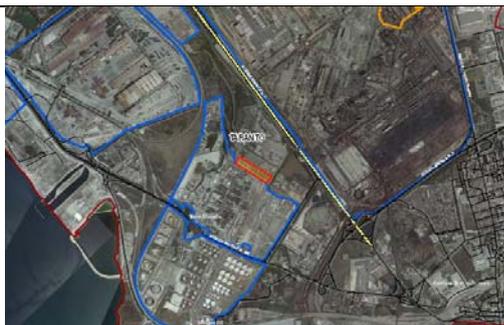


Premessa generale

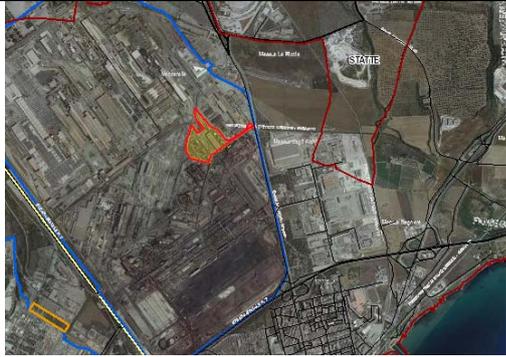
Di seguito il dettaglio degli stabilimenti sopra indicati

	Codice MATTM	NR004
	Codice Regione	-
	Ragione Sociale	ENI spa - divisione refining & marketing
	Attività svolte	Raffinazione petrolio
	Assoggettamento	Soglia superiore
	Autorità competente RIR	Comitato tecnico regionale puglia (CTR)

	Codice MATTM	DR013
	Codice Regione	-
	Ragione Sociale	ILVA spa in amministrazione straordinaria
	Attività svolte	Acciaierie e impianti metallurgici
	Assoggettamento	Soglia superiore
	Autorità competente RIR	Comitato tecnico regionale puglia (CTR)

	Codice MATTM	DR014
	Codice Regione	1TA
	Ragione Sociale	IN.CAL.GAL SUD srl
	Attività svolte	Deposito di gas liquefatti
	Assoggettamento	Soglia inferiore
	Autorità competente RIR	-

Premessa generale

	Codice MATTM	DR012
	Codice Regione	2TA
	Ragione Sociale	Taranto Energia srl
	Attività svolte	Centrale termoelettrica
	Assoggettamento	Soglia inferiore
	Autorità competente RIR	Regione

	Codice MATTM	NT061
	Codice Regione	3TA
	Ragione Sociale	Basile Petroli spa
	Attività svolte	Deposito olii minerali
	Assoggettamento	Soglia inferiore
	Autorità competente RIR	-

1.4 SCHEMA STRUTTURALE DEL SIA

La struttura adottata, come detto, è stata concepita secondo l'impianto delle "Norme tecniche per la formulazione del giudizio di compatibilità", e quindi è articolata nei tre quadri di riferimento. I contenuti di detti quadri vengono brevemente descritti sia per esplicitare quanto sopra sostenuto, sia perché è senz'altro necessario ed opportuno adeguare e "tarare" ogni trattazione allo specifico aspetto che l'opera in valutazione intrattiene e determina con il contesto ambientale e territoriale.

Sono quindi stati definiti:

- ***Il contesto delle coerenze, conformità con tutele, vincoli e obiettivi di gestione territoriale: il Quadro di riferimento Programmatico.***

Esso è rivolto a documentare i rapporti esistenti tra l'opera in progetto e le principali tutele e vincoli, raccolte e rappresentate negli atti di pianificazione e programmazione.

Contempla l'analisi della pianificazione connessa, ai diversi livelli, direttamente o indirettamente al progetto, con riferimento ai piani e programmi di settore, alla pianificazione urbanistica, al sistema dei vincoli, ecc.;

- ***L'opera, le caratteristiche, la sua realizzazione, le quantità in gioco, le ottimizzazioni: il Quadro di riferimento Progettuale.***

Esso è rivolto a descrivere l'opera sotto diversi profili di lettura, quali la tipologia dei beni e/o servizi offerti ed i termini in cui l'intervento in progetto si correla con la

Premessa generale

dinamica di variazione del rapporto domanda/offerta relativa a detti beni e servizi; le alternative di progetto prese in esame e le motivazioni delle scelte assunte con riferimento ai relativi esiti ambientali; le caratteristiche fisiche e tecniche dell'opera in progetto, le aree da questa occupate e le attività che ne caratterizzano la fase di esercizio; le aree e le attività necessarie alla realizzazione dell'opera. Il Quadro progettuale comprende le analisi del progetto, con riferimento ai fattori di potenziale impatto sull'ambiente e alle relative quantificazioni, includendo anche tutte le problematiche connesse alla fase di realizzazione degli interventi, nonché il complesso degli interventi e delle misure volti a ridurre gli impatti attesi in fase di cantierizzazione e di esercizio (mitigazioni), a migliorare l'inserimento ambientale dell'opera (ottimizzazioni) ed a riequilibrare eventuali scompensi indotti sull'ambiente non mitigabili (compensazioni);

- ***L'ambiente, gli impatti e le soluzioni: il Quadro di riferimento Ambientale***

Esso è rivolto a descrivere i rapporti attesi tra l'opera in progetto e l'ambiente, stimando la presumibile modifica dei livelli di qualità preesistenti all'intervento. Tale Quadro fornisce un inquadramento territoriale e ambientale, con riferimento a tutte le principali componenti ambientali, nonché alla geologia, agli aspetti socioeconomici, al patrimonio culturale e al paesaggio. Analizza le perturbazioni introdotte presso i principali recettori sensibili, anche attraverso simulazioni e le necessarie e conseguenti valutazioni degli impatti sugli ecosistemi, la flora, la fauna, la vegetazione, il paesaggio e la salute umana. Il tutto, con riferimento sia alla fase di realizzazione dell'opera, sia alla fase di esercizio della stessa, e con le opportune valutazioni comparate con la pianificazione di valenza ambientale.

Ciascuno di tali quadri di riferimento costituisce l'oggetto, nel SIA, di una specifica sezione dedicata, in cui le tematiche sopra descritte vengono sviluppate e analizzate.

I tre Quadri citati sono introdotti da una **Premessa Generale**, costituita dal presente documento.

Il Quadro di riferimento ambientale è anch'esso introdotto da una **Premessa** e completato dalle **Conclusioni**.

Lo Studio comprende anche una proposta di **Piano di Monitoraggio Ambientale** che non costituisce documento a sé, ma che è trattato nel Quadro ambientale all'interno del capitolo dedicato alle Conclusioni, per quanto concerne gli aspetti metodologici e per una sintesi generale, e più dettagliatamente nei singoli capitoli relativi alle singole componenti ambientali.

In ultimo, lo SIA si completa con la redazione della **Sintesi non tecnica**.

Contestualmente allo SIA sono state predisposte la **Relazione Paesaggistica** e lo **Screening di VInCA**. Pertanto, l'architettura del presente SIA si struttura come riportato nello schema che segue.

Premessa generale

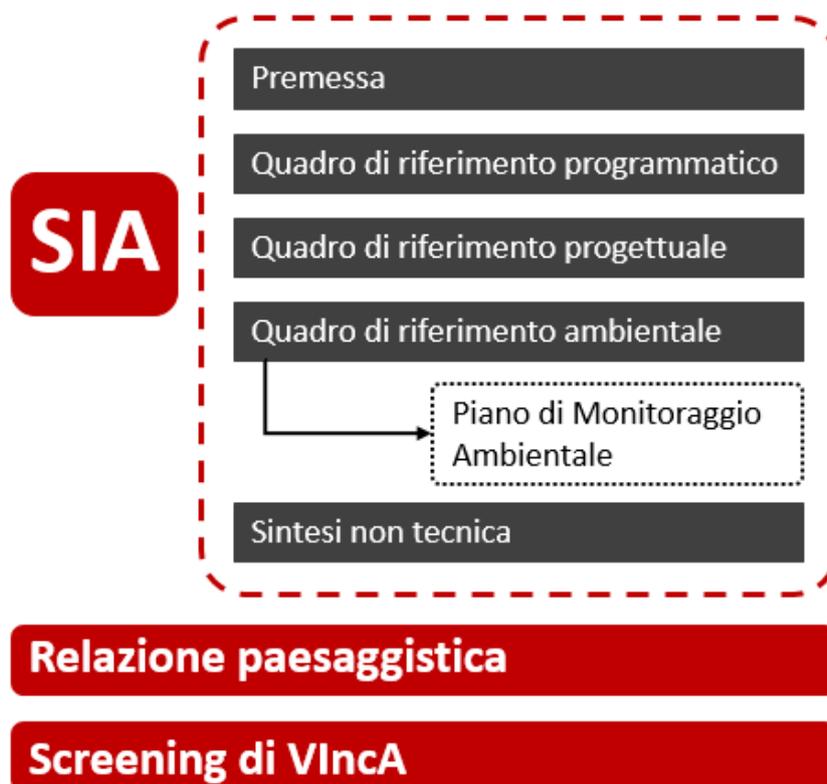


Figura 1 Schema strutturale dello SIA

2. OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PSA DELL’AEROPORTO DI TARANTO - GROTTAGLIE

Per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale è necessario fare riferimento al quadro strategico in cui l’Aeroporto di Taranto – Grottaglie si inserisce.

In generale, nel corso degli ultimi anni l’attenzione al settore aerospaziale a livello nazionale è cresciuta notevolmente. In questo campo sono state infatti individuate diverse azioni atte allo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, in accordo ai programmi europei ed internazionali finalizzati alla promozione delle attività di sperimentazione nel campo aeronautico.

Il perseguimento di tali azioni, promosse a livello nazionale, porterà l’Italia ad essere competitiva in termini di ricerca e sviluppo nel settore aeronautico.

All’interno di questo quadro strategico dell’intero settore aeronautico nazionale, l’Aeroporto di Taranto – Grottaglie si inquadra come un’infrastruttura internazionale a supporto del settore industriale, in quanto è in grado di garantire un trasporto aereo internazionale. L’aeroporto in questione ha la possibilità di integrare quindi il trasporto aereo con il sistema di ricerca in campo sperimentale, generando nuove opportunità per lo sviluppo aeroportuale.

L’aeroporto di Taranto – Grottaglie rappresenta un polo strategico per diverse ragioni, descritte di seguito nella trattazione.

Premessa generale

In primo luogo bisogna sottolineare la sua localizzazione all'interno di un contesto territoriale in cui i principali gruppi industriali hanno promosso programmi di sviluppo e ricerca in campo aeronautico con la finalità di creare un sistema regionale aerospaziale.

Inoltre, la sua posizione strategica lo rende al centro di un sistema intermodale di grande valore internazionale, risultando in posizione baricentrica tra i due porti di Brindisi e Taranto.

Un'altra caratteristica di pregio dell'aeroporto è rappresentata dalla pista di volo che risulta essere la più lunga del Mediterraneo ed infine, date le condizioni climatiche favorevoli, risulta adatta alle attività di prova e sperimentazioni in campo aerospaziale nell'intero anno.

Alla luce di tali considerazioni per cui l'aeroporto di Taranto – Grottaglie risulta essere un polo strategico di sviluppo, al fine di incentivare tale sviluppo e facilitare l'insediamento di attività produttive aeronautiche, la Società di Gestione Aeroporti di Puglia, in accordo con ENAC e con gli Enti territoriali sovraordinati e locali, ha previsto la realizzazione di alcuni interventi finalizzati ad attribuire all'aeroporto diverse funzioni, quali:

- base per prove di sviluppo e certificazione per velivoli;
- base di supporto per le attività di volo, prove e certificazioni di integrazione di velivoli con pilota a bordo e senza pilota a bordo;
- base operativa per attività di manutenzione e riparazione di 3° livello di velivoli dell'aviazione civile e dell'aviazione generale;
- base Test Bed per lo sviluppo e la sperimentazione in relazione al traffico cargo e passeggeri.

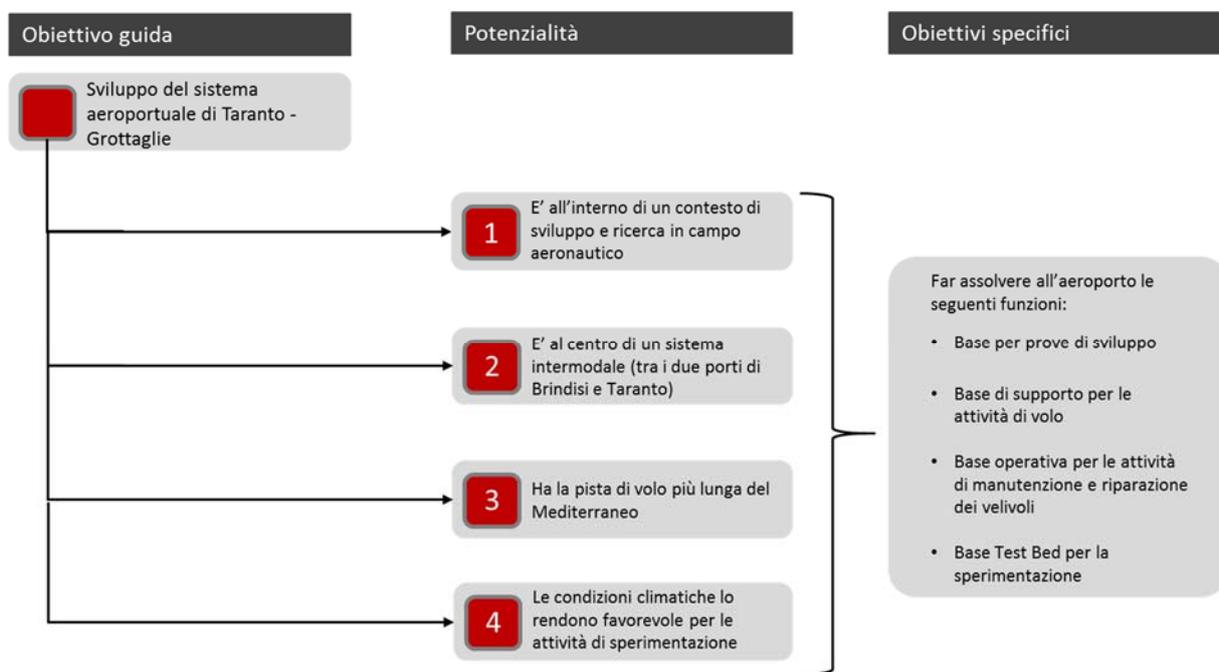


Figura 2 Quadro di sintesi degli obiettivi strategici del PSA

Al fine di valorizzare le opportunità e le potenzialità di sistema e sviluppo dell'aeroporto, la Società di Gestione Aeroporti di Puglia ha avviato, attraverso il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, tale processo di sviluppo e "specializzazione" dell'aeroporto di Taranto – Grottaglie.

Premessa generale

Il Piano persegue l'obiettivo di rendere l'aeroporto un polo strategico a livello internazionale con una forte specializzazione e con valenza intermodale all'interno del territorio. Esso fornisce delle linee di sviluppo specificando le diverse azioni di intervento da effettuare al fine di proporre scenari di crescita che consentano un elevato grado di flessibilità per un ulteriore sviluppo futuro.

Sulla base di quanto descritto, facendo specifico riferimento agli obiettivi strategici e ai singoli interventi previsti dal PSA, è stato redatto lo Studio di Impatto Ambientale, la cui impostazione è definita e descritta nei paragrafi successivi.

Premessa generale

3. IL CONTESTO DELLE COERENZE, CONFORMITÀ CON TUTELE, VINCOLI E OBIETTIVI DI GESTIONE TERRITORIALE: IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3.1 FINALITÀ

Gli aspetti correlati al rapporto tra il “nuovo” rappresentato dalle modifiche introdotte dal Dlgs 104/17 e quanto il precedente DPCM 27.12.1988 indicava per la redazione del quadro di riferimento programmatico sono forse quelli che hanno una necessità di una particolare riflessione. Ciò in quanto in realtà il Dlgs 104/17 sembra “alleggerire” la trattazione riferita alle coerenze e conformità tra l’opera in progetto e le indicazioni dei piani e programmi. L’ultimo testo legislativo infatti pone per lo più l’attenzione a “vincoli e tutele” che in realtà sono solo un quota parte di questi aspetti.

Ne consegue quindi l’opportunità di una scelta: rimodulare, semplificandolo, l’impianto di questa parte dello studio o assicurarsi che le richieste del Dlgs 104/17 fossero sviluppate e estendere la trattazione anche alle coerenze e conformità con i piani ed i programmi. Si è perseguita la seconda strada non tanto e non solo per economicità di elaborazione (ricordiamo che si tratta comunque di opere pubbliche) quanto per dare completezza di informazione rispetto al fatto che anche gli Enti di governo del territorio sono interessati dalla procedura di VIA e in quanto tali possono essere interessati ad una trattazione che vede la più snella e coerente analisi degli strumenti da loro sviluppati.

Quindi il Quadro di riferimento programmatico come esplicitazione del sistema delle coerenze, delle conformità oltre che delle tutele e dei vincoli.

3.2 METODOLOGIA APPLICATA

La metodologia di lavoro assunta ai fini della delimitazione dell’ambito di lavoro si è fondata sulle tre seguenti attività:

1. individuazione delle categorie di temi rispetto alle quali indagare i rapporti con la pianificazione e la programmazione;
2. scelta degli strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono il “quadro pianificatorio di riferimento”;
3. individuazione di quei rapporti Opera – Atti di pianificazione/programmazione da indagare all’interno del presente Quadro e di quelli affrontati nei restanti quadri dello SIA.

La prima delle succitate attività trova riscontro nella finalità di individuare le relazioni intercorrenti tra l’opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale, per verificare quanto richiesto dedicando attenzione agli atti nei quali è inquadrabile il progetto stesso.

Tale attività è difatti diretta a specificare quali siano, in relazione alle caratteristiche dell’opera in progetto e segnatamente agli elementi progettuali derivanti dalla sua lettura ambientale, gli ambiti tematici rispetto ai quali si sviluppano quelle relazioni tra opera

Premessa generale

progettata ed atti pianificatori e programmatori rispetto ai quali possono essere dettate indicazioni, vincoli e dai quali si possono riscontrare indicazioni di tutela.

La seconda attività si sostanzia nella selezione dell'insieme della strumentazione afferente agli ambiti tematici pertinenti agli elementi progettuali, identificati attraverso la lettura ambientale dell'opera in progetto.

Come premesso, detta attività è rivolta alla definizione di quello che nel presente SIA è stato denominato "quadro pianificatorio di riferimento", locuzione assunta per identificare quel complesso di strumenti che, con riferimento ai suddetti ambiti tematici, risultano rilevanti ai fini della rappresentazione delle relazioni opera progettata – atti di pianificazione/programmazione.

Le operazioni condotte ai fini della definizione del "quadro pianificatorio di riferimento" sono state le seguenti:

1. ricostruzione dello stato della pianificazione così come derivante dalle specifiche disposizioni legislative;
2. verifica della traduzione in prassi del complesso degli atti di pianificazione previsti dalle disposizioni legislative, da parte degli organi competenti;
3. selezione dell'insieme dei documenti pianificatori rilevanti ai fini della definizione dei rapporti Opera – Piani.

I criteri assunti ai fini della selezione sono stati i seguenti:

1. pertinenza dell'ambito tematico e spaziale regolamentato dal Piano rispetto a quello interessato dall'opera in esame;
2. vigenza e rispondenza delle scelte di pianificazione rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

La ratio di tale selezione risiede nel fatto che i rapporti intercorrenti tra l'opera e i vincoli e le tutele, per essere realmente rappresentativi dei nessi di coerenza intercorrenti tra l'opera in esame e gli obiettivi contenuti nella strumentazione pianificatoria, debbono necessariamente fare riferimento non solo a quanto riportato in detti strumenti, ma anche al complesso dei sistemi valoriali, dei modelli di sviluppo e delle finalità di cui sono attualmente portatori gli Enti territoriali.

In altri termini, occorre evidenziare la rispondenza con gli orientamenti espressi dagli organi di governo, i quali, essendo assemblee elettive, possono essere ritenuti a loro volta rappresentativi delle istanze e delle volontà delle diverse collettività territoriali.

Ciò detto, in luogo di operare la verifica richiesta a valle della descrizione dei rapporti di coerenza, si è ritenuto più efficace compiere a monte la selezione di quegli strumenti ritenuti privi del requisito della rispondenza con gli attuali orientamenti degli organi di governo.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto concerne il requisito della vigenza, ossia della mancata conclusione dell'iter approvativo, i cui effetti si riflettono sia sul piano della rappresentatività dello strumento pianificatorio, che rispetto a quello della coerenza dei suoi contenuti.

Premessa generale

Appare difatti evidente come l'assenza della legittimazione da parte delle assemblee elettive comporti l'impossibilità di ritenere i Piani che ne sono privi effettivamente rappresentativi delle istanze e degli obiettivi condivisi, dei quali sono portatori le collettività territoriali, e capaci di governare i processi di trasformazione del territorio. La mancanza di efficacia, difatti, rende qualsiasi previsione contenuta in detti Piani del tutto priva di effetti concreti e quindi, come tale, irrilevante.

In merito all'ultima delle tre attività, questa ha riguardato gli strumenti di pianificazione rientranti all'interno del "quadro pianificatorio di riferimento" ed ha avuto ad oggetto l'individuazione del Quadro di riferimento dello SIA nel quale più propriamente condurre la trattazione.

Le ragioni di tale attività nascono dal riconoscimento delle diverse tipologie all'interno delle quali è possibile articolare gli strumenti di pianificazione a seconda del criterio di classificazione utilizzato.

In tal senso, le tipologie di pianificazione e programmazione all'interno delle quali sono inquadrabili le iniziative proposte dal PSA possono essere distinte in "ordinaria generale"² e "ordinaria separata"³ la quale a sua volta può essere distinta, in ragione delle finalità di governo, in pianificazione "a prevalente contenuto operativo" e "a prevalente contenuto vincolistico"⁴.

Tale complessità di tipologie di pianificazione origina quindi un altrettanto complesso insieme di rapporti Opera – Piani, i quali sono in primo luogo distinguibili in:

- "Rapporti di coerenza", aventi attinenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori;
- "Rapporti di conformità", aventi attinenza con l'apparato normativo dei Piani e del regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina di tutela ambientale.

3.3 STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Secondo la metodologia assunta, il Quadro di riferimento programmatico si compone di tre parti, aventi le finalità ed i contenuti nel seguito descritte:

- *Parte 1 - Aspetti metodologici e struttura del documento*

Finalità della prima parte risiede nel definire l'impianto metodologico sulla scorta del quale sviluppare il Quadro programmatico.

- *Parte 2 – Analisi del quadro pianificatorio di riferimento*

² Pianificazione relativa al il governo del territorio nei tre sistemi in cui questo si articola (ambientale, insediativo-funzionale e relazionale).

³ Pianificazione avente ad oggetto il governo di alcuni ambiti tematici specifici del territorio.

⁴ Con tale termine di prassi si identifica la pianificazione ambientale, ossia quella finalizzata alla tutela dei beni ambientali e del patrimonio culturale.

Premessa generale

Finalità della parte in argomento risiede nel fornire tutti gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale all'interno dei quali è inquadrabile il progetto stesso. In questa ottica, tale parte consta delle seguenti 4 sezioni:

1. *Quadro pianificatorio di riferimento*, il quale fornisce una sintesi complessiva di tutti gli atti di pianificazione e programmazione presi in considerazione;
2. *Pianificazione ordinaria generale*;
3. *Pianificazione ordinaria separata – Settore trasporti*;
4. *Vincoli e disciplina di tutela*.

Per ciascuna delle tipologie di pianificazione/programmazione appena elencate, sono stati presi in considerazione tutti i documenti esistenti e sono stati analizzati rispetto ai principali contenuti generali ed in rapporto alle opere in progetto oggetto del presente SIA.

- *Parte 3 – Rapporti Opera – Atti di pianificazione e programmazione*

La parte terza consta di due sezioni, rispettivamente rivolte nel fornire gli elementi per la valutazione di coerenza e di conformità delle opere rispetto alla pianificazione e programmazione considerata.

Premessa generale

4. L'OPERA, LE CARATTERISTICHE, LA SUA REALIZZAZIONE, LE QUANTITÀ IN GIOCO, LE OTTIMIZZAZIONI: IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

4.1 FINALITÀ

D'ora in avanti, per quanto detto in premessa, la descrizione dell'opera, le sue caratteristiche, le problematiche connesse alla sua realizzazione, i bilanci con particolare attenzione alle risorse in gioco, tutto il tema delle ottimizzazioni ecc, è sviluppato nel Quadro di riferimento Progettuale che ha quindi la finalità primaria di offrire una visione complessiva ed integrata di tutti gli aspetti che rappresentano la base delle iniziative previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale. Oltre a ciò, tale quadro è in grado di fornire tutti gli aspetti connessi all'assetto infrastrutturale dell'aeroporto e delle opere previste dal piano, sotto il profilo fisico e della loro realizzazione.

Relativamente al primo punto, il Quadro di riferimento Progettuale si propone di esplicitare le motivazioni che hanno portato alla definizione dell'iniziativa e le alternative di progetto possibili, con riferimento specifico all'alternativa zero.

Rispetto alla seconda tematica, invece, il Quadro è volto alla descrizione della situazione fisica attuale dell'aeroporto di Taranto – Grottaglie e delle relative modifiche a seguito della realizzazione degli interventi previsti.

4.2 METODOLOGIA APPLICATA

La metodologia di lavoro applicata per la redazione del quadro di riferimento progettuale è articolata in due fasi principali:

1. esplicitazione delle motivazioni assunte dal proponente nella definizione del progetto e descrizione delle previsioni di sviluppo del PSA;
2. descrizione delle motivazioni tecniche delle scelte progettuali, nonché misure, provvedimenti ed interventi che si ritiene opportuno adottare ai fini del migliore inserimento dell'opera nell'ambiente.

Relativamente alla prima fase sulle motivazioni assunte dal proponente nella definizione del progetto, si fa riferimento ai seguenti aspetti:

- natura dei servizi offerti;
- grado di copertura della domanda di traffico e livelli di soddisfacimento delle diverse ipotesi progettuali e in assenza di intervento (alternativa zero);
- prevedibile evoluzione qualitativa e quantitativa del rapporto tra domanda e offerta;
- articolazione e descrizione delle attività di cantiere e di esercizio;
- criteri di scelta progettuale in relazioni alle trasformazioni territoriali.

Relativamente alle motivazioni tecniche delle scelte progettuali, rappresentanti la seconda fase della metodologia, si fa riferimento agli aspetti di seguito riportati:

- caratteristiche tecniche e fisiche del progetto e aree occupate in fase di cantiere e di esercizio;
- condizionamenti e vincoli;
- motivazioni tecniche della scelta progettuale e descrizione delle alternative esaminate;

Premessa generale

- provvedimenti per contenere gli impatti in fase di cantiere e di esercizio;
- interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente.

4.3 STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Stanti le finalità che il Quadro di Riferimento Progettuale intende perseguire e stante la metodologia applicata, la struttura di tale Quadro si compone di sei parti principali così distinte:

- *Parte 1 – Configurazione fisica attuale*

Finalità della prima parte risiede nel definire e rappresentare l'assetto infrastrutturale dell'aeroporto, con riferimento all'airside e landside ed il suo profilo operativo.

- *Parte 2 – Domanda di traffico e previsioni di sviluppo*

Finalità di tale parte risiede nell'inquadramento e nell'individuazione del ruolo dell'aeroporto di Taranto – Grottaglie, nonché nella stima della domanda di traffico aereo attesa e nell'analisi delle alternative.

- *Parte 3 - Assetto aeroportuale ed opere previste dal PSA*

La parte terza si propone di descrivere gli interventi previsti dal PSA in riferimento alle caratteristiche dimensionali, strutturali e funzionali.

- *Parte 4 – Modalità realizzative*

La finalità della quarta parte è quella di definire le tipologie di attività costruttive, le fasi ed i tempi di realizzazione di queste e le modalità di gestione dei materiali.

- *Parte 5 – Accessibilità aeroportuale*

Tale parte si propone di definire l'accessibilità aeroportuale futura individuando i volumi di traffico indotto rispetto alla domanda di traffico attesa al 2030.

- *Parte 6 – Mitigazioni*

Finalità di quest'ultima parte risiede nell'individuazione di misure ed interventi di mitigazione con riferimento alla fase di cantierizzazione e di inserimento paesaggistico ed ambientale dell'opera.

Premessa generale

5. L'AMBIENTE, GLI IMPATTI E LE SOLUZIONI: IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

5.1 FINALITÀ

L'analisi ambientale e la stima degli impatti è da oltre 30 anni che afferisce al così detto Quadro di Riferimento Ambientale: in questa sede quindi si è mantenuta detta nomenclatura al fine di svolgere diverse funzioni tra cui quella essenziale è relativa all'analisi delle interrelazioni tra il progetto e le componenti in cui viene articolato l'ambiente.

Il Quadro in oggetto si propone quindi di valutare la qualità ambientale con riferimento alle principali componenti ambientali potenzialmente interferite dall'opera in progetto. Inoltre vengono descritti gli effetti prevedibili che la fase di realizzazione dell'opera comporta sull'ambiente, al fine di individuare delle misure di mitigazione atte alla riduzione e compensazione degli effetti del progetto sull'ambiente.

5.2 METODOLOGIA APPLICATA

La metodologia applicata segue quattro punti cardine, che sono stati considerati nell'analisi delle singole componenti ambientali:

1. sintesi contenutistica e metodologica dello studio;
2. quadro conoscitivo;
3. analisi delle interferenze;
4. rapporto opera – ambiente.

Relativamente al primo punto, vengono inquadrati i temi oggetto di analisi, motivando le scelte operate attraverso la ricostruzione del nesso di causalità che lega Azioni di progetto - Fattori causali di impatto - Tipologie di impatti potenziali specifica della componente ambientale indagata, nonché sono ricapitolate tutte le informazioni di carattere generale in merito all'esame della componente, con riferimento alla metodologia di lavoro, alla bibliografia ed agli elaborati grafici prodotti.

All'interno del Quadro conoscitivo, invece, vengono fornite le informazioni riguardanti i singoli aspetti specifici secondo la logica propria della componente indagata. Tali informazioni hanno lo scopo dunque di fornire una descrizione dello stato della componente, inquadrandola sia nell'ambito di un contesto di area vasta, sia nell'ambito dell'area in progetto. Con tali termini ci si riferisce a porzioni di territorio di volta in volta definite in relazione ai temi oggetto di analisi di ciascuna componente ambientale indagata.

L'analisi delle interferenze è volta a documentare l'esistenza e la rilevanza degli impatti attesi in ragione delle informazioni sullo stato dell'ambiente e delle azioni di progetto, riportando i risultati (laddove possibile in termini numerici e quantitativi) del rapporto con l'opera in progetto. Ognuno degli impatti potenziali individuati è oggetto di uno specifico paragrafo. Obiettivo di ciascun paragrafo è quindi quello di documentare se ed in quali termini l'interferenza potenziale, a fronte delle informazioni contenute nel Quadro conoscitivo, dia luogo ad impatti.

In ultimo, il rapporto opera – ambiente rappresenta l'esito conclusivo della ricostruzione dello stato attuale e futuro della componente indagata e riguarda l'individuazione e la stima degli impatti determinati dall'opera in progetto, nella sua accezione di opera come infrastruttura,

Premessa generale

in considerazione delle azioni di progetto e dei fattori di specificità del contesto di sua localizzazione, nonché delle misure ed interventi di mitigazione e compensazione proposti ai fini della loro eliminazione e/o riduzione.

5.3 STRUTTURA DEL DOCUMENTO

La struttura di tale Quadro si compone di tre parti fondamentali suddivise come segue:

- *Parte 1 – Premessa*

Finalità della prima parte risiede nel definire le caratteristiche generali degli interventi previsti, il metodo applicato per la redazione del Quadro di Riferimento Ambientale e la descrizione delle singole componenti ambientali analizzate.

- *Parte 2 – Analisi delle componenti ambientali*

Finalità di tale parte risiede nella descrizione delle singole componenti ambientali attraverso l'analisi di queste, l'individuazione delle interferenze tra queste e gli interventi in progetto, le eventuali mitigazioni e le azioni di monitoraggio da prevedere.

- *Parte 3 - Conclusione*

La terza ed ultima parte relativa alle conclusioni si propone di riassumere le considerazioni finali sulle componenti ambientali analizzate, dando una visione complessiva, sia in fase di realizzazione che di esercizio, delle eventuali criticità riscontrate tra l'ambiente e gli interventi in progetto, nonché delle mitigazioni proposte e delle azioni di monitoraggio da effettuare per ogni componente.

Di seguito si riporta la schematizzazione della struttura con l'esplicitazione delle componenti ambientali analizzate.

Premessa generale

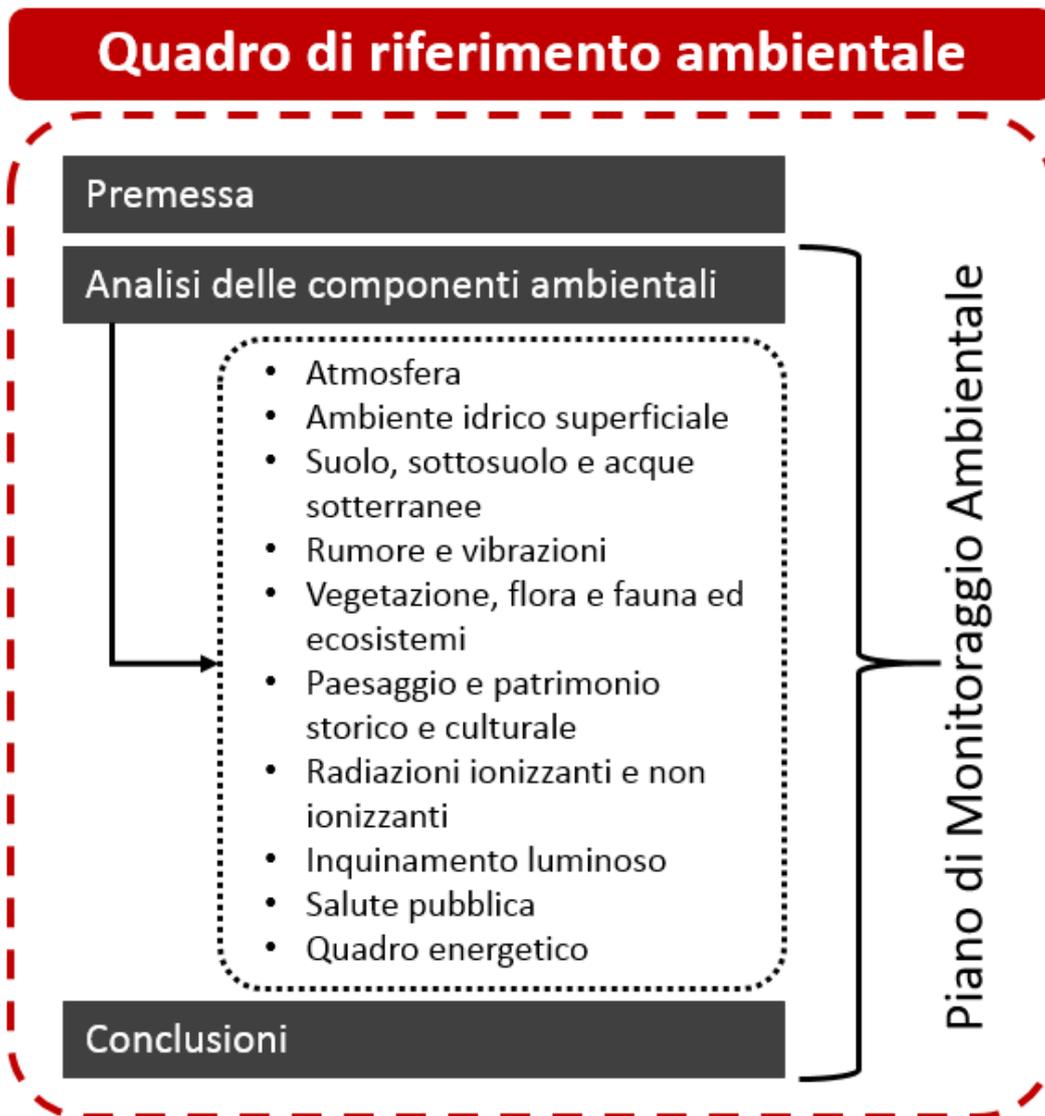


Figura 3 Struttura del Quadro di Riferimento Ambientale