



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. ~~2858~~<sup>52</sup> del 26/10/2018

<b>Progetto</b>	<b>Istruttoria VIA</b> <b>Aeroporto "M.Arlotta" di</b> <b>Taranto Grottaglie</b> <b>PSA 2030</b> <b>ID VIP 4005</b>
<b>Proponente</b>	<b>ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile</b>

*[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature at the top right, a signature on the right margin, and several signatures at the bottom.]*

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la domanda presentata dalla Società ENAC in data 29/03/2018 con nota prot.n.33043P per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto "PSA 2030 dell'Aeroporto di Taranto Grottaglie"; la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) con prot.n.7810/DVA in data 03/04/2018;

**PRESO ATTO** che la Direzione con nota prot.n.DVA/9263 del 19/04/2018, acquisita con prot n.1543 del 20/04/2018, ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito Commissione) l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda; con la stessa nota la Direzione ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il Decreto n. 308/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società proponente

- documentazione progettuale con allegati;
- relazione Generale
- studio di impatto ambientale e di incidenza;
- sintesi non tecnica;
- piano di monitoraggio ambientale
- studi relativi alle componenti atmosfera, rumore, vibrazioni, vegetazione, suolo e sottosuolo, flora e fauna.

- documentazione integrativa fornita in data 09/10/2018 con nota prot.n.110696- del 09/10/2018 acquisita con prot.n. 22857/DVA del 11.10.2018 e successivamente trasmessa alla Commissione con nota prot.n. 23635/DVA del 22/10/2018 e composta:
  - dai chiarimenti e dalle integrazioni in risposta alla richiesta di integrazioni prot.n.DVA/18206 del 06/08/2018;

**PRESO ATTO** che l'Avviso Pubblico relativo alla richiesta di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale è stato pubblicato in data 20/04/2018;

**VALUTATA** la congruità del valore dell'opera dichiarata dal proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota;

**CONSIDERATO** che gli obbiettivi dichiarati dal PSA sono tesi soprattutto ad un progressivo miglioramento qualitativo della infrastruttura aeroportuale in termini di incremento della sicurezza, efficienza e confort nei servizi all'utenza, prevedono conseguentemente degli interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture connesse alla futura operatività dello scalo;

**PRESO ATTO** del Parere della Regione Puglia "... favorevole condizionato di compatibilità ambientale" (Delibera di Giunta n° 1432 del 02/08/2018) e acquisito con prot.n.DVA/0021772 del 28/09/2018 con il seguente quadro prescrittivo:

- Effettuare uno studio di impatto acustico previa esecuzione di misure fonometriche sia durante la realizzazione dei lavori che nelle condizioni di esercizio a regime con riferimento ai ricettori sensibili, da trasmettere alle Autorità Competenti;
- Eseguire il rilievo delle emissioni, nelle condizioni di esercizio a regime, ai sensi della normativa vigente (LR 16 aprile 2015, n.23, "Modifiche alla legge regionale 22 gennaio 1999, n 7, come modificata e integrata dalla legge regionale 14 giugno 2007, n 17", Dlgs. 152/06 e smi) e trasmettere i risultati alle Autorità Competenti.
- Provvedere alla corretta gestione e manutenzione dei sistemi destinati a ridurre le emissioni provocate dagli impianti dello stabilimento ed eseguire i controlli secondo quanto riportato nel Piano di Monitoraggio e Controllo proposto.
- Fornire evidenza delle misure di mitigazione e compensazione da mettere in atto durante i lavori, così come previste nello Studio di Impatto Ambientale e nella proposta di PMA, redigendo un dettagliato report tecnico e fotografico con la evidenza di tutte le fasi realizzative e la avvenuta applicazione delle misure/compensative previste nel progetto, nello SIA e nel PMA; il report dovrà essere redatto con cadenza almeno trimestrale durante i lavori, o comunque in presenza di attività lavorative determinanti maggiori pressioni ambientali; al termine dei lavori dovrà essere redatto un report conclusivo.

## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO (QPRM)

Il Quadro di Riferimento Programmatico contiene l'analisi delle caratteristiche degli Atti di programmazione e pianificazione urbanistica e paesistica dei livelli Nazionale, Regionale e Comunali nella relazione tra questi ultimi con la coerenza degli interventi del PSA;

**PRESO ATTO** che nel QPRM sono stati analizzati questi atti di pianificazione/programmazione:

- **Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA)** il cui processo di VAS è ancora in corso. L'aeroporto di Taranto-Grottaglie è inserito nel bacino di traffico "Mediterraneo/Adriatico" di cui all'art.1 del DPR 17.09.2015 n.201. Il PSA precisa che all'aeroporto è riconosciuto il ruolo di scalo che opera esclusivamente nel settore cargo supporto dello sviluppo industriale del territorio con traffico internazionale e pertanto ne viene affidato il ruolo di interesse nazionale. Nello specifico, il PNA nel fronteggiare il previsto aumento della domanda di traffico e nel migliorare la qualità dei servizi, si pone come strumento di riferimento del quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e di razionalizzazione della spesa.

*Handwritten signatures and notes:*  
Congu...  
10  
16

In tal senso, rispetto all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie il PNA riconosce il suo ruolo di scalo per lo sviluppo di iniziative industriali di rilievo sia nel campo delle realtà aeronautiche, che in quello delle attività di ricerca e sviluppo, e, pertanto ne individua una serie di interventi volti al potenziamento sia delle infrastrutture aeroportuali, costituiti dall'ampliamento del piazzale cargo e del terminal cargo e relative urbanizzazioni, sia della sua accessibilità, mediante il potenziamento dei collegamenti ferroviari e della viabilità stradale di accesso all'area cargo.

- **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)** nell'evidenziare la crescita avvenuta nel trasporto aereo di passeggeri e merci e la presenza di ulteriori margini di sviluppo nel futuro, considera fondamentale l'individuazione delle vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti che, nell'ambito del sistema aeroportuale pugliese, all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie viene riconosciuta la vocazione di scalo destinato al traffico cargo integrato allo sviluppo di iniziative di ricerca e sperimentazione nel settore industriale ed aeronautico.

In tal senso, il PSA oggetto del presente di Studio prevede una serie di iniziative volte a sviluppare e potenziare l'infrastruttura aeroportuale di Taranto-Grottaglie in modo da garantire il soddisfacimento della domanda nazionale e del traffico internazionale prevista, attestandosi come scalo di riferimento per il traffico cargo nell'ambito del sistema aeroportuale pugliese, integrato all'attività di sviluppo, ricerca e sperimentazione nel campo industriale e aeronautico. Tali presupposti evidenziano come le iniziative del PSA possano considerarsi del tutto coerenti con gli obiettivi del PGTL in quanto esse sono finalizzate al rafforzamento della vocazione e del ruolo assolto dall'Aeroporto di Taranto-Grottaglie nell'ambito della rete aeroportuale pugliese e, più in generale, di quella nazionale.

- **Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** le cui strategie e linee di intervento si attuano mediante Piani Attuativi (PA) che, nel caso in specie ci si riferisce al Piano Attuativo 2015-2019, approvato con DGR n. 59 del 26 aprile 2016. Nell'ottica di una gestione complementare degli scali pugliesi finalizzata al rafforzamento della competitività del sistema aeroportuale regionale in campo nazionale ed internazionale all'Aeroporto di Taranto-Grottaglie il PA del PRT, in coordinamento con gli strumenti nazionali di pianificazione e programmazione di settore, riconosce il ruolo orientato esclusivamente al settore cargo a supporto dello sviluppo industriale del territorio, integrato all'attività di sviluppo di ricerca e sperimentazione di prodotti aeronautici, ferma restando la possibilità di sviluppare traffico passeggeri previa compatibilità con le attività di sperimentazione in atto. Pertanto, nell'ottica di un rafforzamento della competitività del sistema aeroportuale regionale pugliese in campo nazionale ed internazionale, il PA prevede una serie di interventi infrastrutturali volti allo sviluppo ed al potenziamento dell'Aeroporto di Taranto-Grottaglie, in ragione del ruolo che questo assume all'interno della rete aeroportuale regionale, nonché di miglioramento dell'accessibilità allo scalo;

- **Piani Regolatori Comunali (PRG)** La analisi ha riguardato gli strumenti urbanistici dei Comuni aventi porzioni di territorio ricomprese all'interno del sedime aeroportuale oggetto delle iniziative del PSA e pertanto ha preso in considerazione:

- il PRG del Comune di Carosino,
- il PRG del Comune di Grottaglie
- Il PRG del Comune di Monteiasi.

**PRESO ATTO** che al PRG del Comune di Grottaglie, i relativi elaborati cartografici non risultano aggiornati rispetto alla nuova ripermutrazione del sedime aeroportuale conseguentemente alla realizzazione della nuova pista inaugurata nel 2006 e comunque tutte le iniziative del PSA sono ricomprese all'interno dell'Area aeroportuale civile e militare, (fatta eccezione per l'impianto trattamento acqua (D1) che risulta ricadere in zona agricola così come riportato dal PRG ed in piena conformità con la pianificazione urbanistica del Comune di Grottaglie.

**PRESO ATTO** che il PRG del Comune di Monteiasi non risulta aggiornato rispetto allo sviluppo ed ampliamento del sistema infrastrutturale aeroportuale avvenuto successivamente alla data di pubblicazione del PRG stesso pertanto tale strumento di pianificazione non possa essere ritenuto rappresentativo degli

orientamenti espressi dall'Amministrazione comunale in merito di assetto urbanistico e territoriale. A tal riguardo si ricorda che il PRG di Monteiasi risulta in fase di definitiva approvazione e per la quale si attende la pubblicazione della delibera.

**VALUTATO** che non sono segnalati dal PSA vincoli ostativi sotto il profilo del Quadro Pianificatorio e Programmatico e che l'analisi dei rapporti di coerenza e di conformità trova rispondenza tra i Piani Territoriali e gli interventi previsti dal PSA.

#### QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

**PRESO ATTO** che il PSA dichiara che ENAC, con Disposizione del Direttore Generale n. 20 del 14/07/2014, ha determinato che l'Aeroporto di Taranto Grottaglie "Marcello Arlotta" è qualificato a «svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata attività di sviluppo di ricerca e sperimentazione di prodotti aeronautici, con l'attivazione delle procedure di gestione per l'uso flessibile dello spazio aereo. Di conseguenza, sull'Aeroporto di Taranto Grottaglie:

- è consentita l'attività di trasporto commerciale di passeggeri previa valutazione di compatibilità con le attività di sperimentazione sull'aeroporto da effettuarsi sulla base di apposito risk assessment a cura del gestore aeroportuale;
- è consentita l'attività di aviazione generale inclusa quella di aerotaxi, salvo casi di incompatibilità con l'attività di sperimentazione in atto.

**PRESO ATTO** che sulla base di tale decisione, oltre alla possibilità di svolgere le normali operazioni aeroportuali per il trasporto civile e le attività di aviazione generale, l'aeroporto di Taranto Grottaglie potrà avviare procedure di gestione finalizzate ad un uso flessibile dello spazio aereo, in relazione alle crescenti esigenze di sperimentare il volo con pilotaggio remoto (SARP), tenendo anche conto delle condizioni particolarmente favorevoli dei territori circostanti per queste specifiche attività.

**PRESO ATTO** che il PSA sottolinea l'aeroporto è dotato di una pista di volo, denominata 17/35, con orientamento nord-sud di lunghezza complessiva pari a 3.200 metri e larghezza di 60 metri comprensivi delle shoulder laterali di 7,5 metri di larghezza per ciascun lato. La pista di volo è di codice 4E. Nella tabella di seguito le distanze principali ai fini aeronautici della pista di volo. La pista di volo è caratterizzata da una STRIP di dimensioni 3.320x300 metri, ovvero un'area simmetrica rispetto all'asse pista realizzata allo scopo di ridurre il rischio di danno agli aeromobili in caso di uscita di pista. Entrambe le testate pista, THR 17 e THR 35, sono dotate di Clearway (CWY) di dimensioni pari a 60x200 m, e di RESA (Runway End Safety Area) di 240x150 m.

**PRESO ATTO** che il PSA precisa che l'aerostazione dedicata al traffico civile passeggeri presente in aeroporto ha una superficie complessiva di circa 3.500 mq distribuiti su due livelli: uno, al piano terra, dedicato ai passeggeri, e uno, invece, al livello superiore, dedicato esclusivamente agli uffici amministrativi. Le altre strutture ed aree presenti all'interno dell'aeroporto si differenziano in ragione della destinazione funzionale, nello specifico si identificano all'interno del sedime aeroportuale:

- Base della Guardia di Finanza;
- Deposito carburanti;
- Hangar aeromobili (Master Fly e Aerosigma);
- Torre di controllo;
- Caserma Vigili del Fuoco.

Ci sono infine dei ulteriori edifici destinati ad attività di produzione per circa 16.000 mq a cui si aggiungo circa 2.000 mq di uffici.

#### *Gestione acque meteoriche*

**PRESO ATTO** che il PSA dichiara che l'aeroporto è dotato di una rete di raccolta e gestione delle acque meteoriche a servizio delle aree pavimentate aeroportuali, la configurazione della rete di raccolta e gestione delle acque di dilavamento risulta articolata in una serie di impianti di trattamento delle acque di prima

*[Handwritten signatures and initials]*

pioggia e punti di scarico delle acque trattate, unitamente a quelle di seconda pioggia, dislocati nel sedime aeroportuale in ragione della diversa dotazione impiantistica, allo stato attuale, si identificano 14 differenti punti di scarico delle acque di cui 8 superficiali e 6 sotterranei.

**PRESO ATTO** che per ciascun punto di scarico è previsto un trattamento mediante grigliatura, dissabbiatura e disoleazione delle acque di prima pioggia prima del loro recapito nel corpo ricettore e i punti di scarico sono localizzati in prossimità dei tre fossi che attraversano l'aeroporto di Taranto, ovvero il fosso delle Monache in prossimità della testata sud della pista di volo (scarichi denominati Ovest 1, Ovest 2, Est 1 e Est 2), il fosso della Madonna del Prato (scarichi denominati Ovest 5, 8 e 9) e fosso Macchione (Ovest 7).

**CONSIDERATO** inoltre che l'attuale modello di gestione delle acque meteoriche prevede la raccolta, la separazione delle acque di prima pioggia per il trattamento mediante grigliatura, dissabbiatura e disoleatura e il conseguente scarico unitamente a quelle di dilavamento successive in corpi ricettori superficiali o nel sottosuolo mediante trincea disperdente.

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa è stata trasmessa una Relazione Idraulica delle opere infrastrutturali previste nel PSA le quali comportano la dismissione di alcuni impianti di gestione delle acque meteoriche, con la conseguente realizzazione di nuove opere volte a sostituire le opere dismesse e a gestire i maggiori volumi in ingresso dovuti all'aumento delle superfici impermeabili, interventi sulla rete delle acque meteoriche localizzati nella parte Ovest dell'area aeroportuale con la realizzazione di tre trincee drenanti, con i relativi impianti di trattamento delle acque di prima pioggia e dissabbiamento.

**PRESO ATTO** inoltre che le due trincee di dimensioni maggiori saranno realizzate a Nord dell'apron "D" (intervento 51 – trincea Ovest 10) e a Sud della bretella "A" tra le trincee esistenti Ovest 3 e Ovest 4 (intervento 53 – trincea Ovest 5). La terza trincea ha dimensioni più ridotte ed è localizzata a Nord del parcheggio A (intervento 52 – trincea Ovest 6).

**PRESO ATTO** che il modello di gestione prevede che tutte le acque meteoriche ricadenti sul sedime dell'aeroporto vengano convogliate in una rete di raccolta e analogamente a quanto in esercizio allo stato attuale, prevede per ciascun punto di scarico la separazione delle acque di prima pioggia, il loro trattamento e il conseguente scarico nel corpo ricettore unitamente a quelle di dilavamento successive, corpo ricettore che può essere un corpo idrico superficiale, ovvero la rete idrica territoriale, o sotterraneo, attraverso una trincea disperdente nel sottosuolo.

**CONSIDERATO** che il complesso delle opere idrauliche previste svolgono le seguenti funzioni:

- drenare le acque meteoriche afferenti alle aree pavimentate in ragione delle nuove conformazioni che assumeranno in seguito agli interventi di adeguamento e/o rifacimento e/o nuova realizzazione previsti dal progetto;
- garantire che le acque meteoriche di "prima pioggia" (caratterizzate dalla presenza di sabbie, oltre che di liquidi leggeri - quali olii, idrocarburi, grassi, ecc.) vengano sottoposte a trattamento di dissabbiatura, disoleatura e filtrazione prima di essere convogliate al recapito finale;
- recapitare le acque meteoriche al recapito finale

**CONSIDERATO** che le acque meteoriche sono quindi ricondotte o direttamente ai corpi idrici superficiali o nel sottosuolo, non modificando così gli apporti idrici attuali, se non in misura solo marginale, si può affermare che l'impatto dovuto alla potenziale variazione quantitativa delle acque è nulla, grazie al modello di gestione previsto.

Per quanto concerne la potenziale variazione qualitativa delle acque, occorre considerare che a monte di tutti i nuovi punti di scarico è previsto il trattamento delle acque di prima pioggia e pertanto l'impatto si può considerare trascurabile.

**VALUTATO** che il modello di gestione previsto consiste in una integrazione dell'attuale, già configurato secondo i caratteri esposti e che lo stesso è provvisto di autorizzazione allo scarico n. 19 del 02/03/2011 per

lo scarico delle acque di prima pioggia e di dilavamento successive delle superfici aeroportuali, previo trattamento di grigliatura, dissabbiatura e disoleazione così come prevedono le norme UNI-EN 858/1825.

### Obbiettivi del PSA

**PRESO ATTO** che gli obbiettivi del PSA sulla scenario 2030 è di confermare la centralità dell'industria aeronautica pugliese nel tessuto produttivo nazionale e le prospettive del polo dell'Aeroporto di Taranto Grottaglie nel settore del trasporto commerciale, come :

- Le prospettive del settore dei "Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto" (SAPR) come settore emergente dell'industria aeronautica e la necessità della presenza di un Test Range nazionale.
- Lo sviluppo dell'Aeroporto di Taranto Grottaglie come Test Bed e le iniziative in tal senso già assunte.

**CONSIDERATO** come il PSA sostenga che le prospettive del settore degli aerei senza pilota saranno in grado di offrire una vasta gamma di utilizzi essendo le loro potenziali applicazioni innumerevoli in agricoltura, nel monitoraggio delle linee del gas o comunque di alimentazione, nel controllo delle infrastrutture, nelle comunicazioni, nei servizi di trasmissione, nel monitoraggio delle risorse naturali, nella realizzazione di cartografia digitale del territorio, nella gestione della fauna selvatica ed in molteplici altri settori a valenza ambientale e territoriale la potenziale espansione futura di questo nuovo mercato non solo sosterrà la crescita e creerà posti di lavoro altamente qualificati nel settore della produzione dei mezzi aerei a pilotaggio remoto, ma favorirà anche l'emergere di una nuova serie di servizi a clienti commerciali e pubblici.

**PRESO ATTO** delle potenzialità di crescita di tale settore secondo il PSA e le connesse opportunità di sviluppo offerte per l'industria aeronautica le quali trovano nelle specificità del comparto pugliese e nel ruolo di eccellenza da questo rivestito a livello nazionale ed internazionale una naturale e specifica sintonia che occorre coniugare con l'assenza nel panorama italiano di un'infrastruttura dedicata alle attività di ricerca, sperimentazione e sviluppo di nuovi mezzi aerei senza pilota, sebbene l'industria nazionale risulti tra quelle europee tra le più avanzate dal punto dello sviluppo e produzione di aerei a pilotaggio remoto.

**CONSIDERATO** che la realizzazione di un "test range" consentirebbe un vantaggio competitivo per l'industria in termini di riduzione dei tempi per lo sviluppo dei nuovi mezzi aerei a pilotaggio remoto, che gli studi socio-economici condotti dal PSA sul tema dell'insediamento di attività industriali orientate alla sperimentazione e test di nuove soluzioni aerospaziali, dimostrano che la vocazione aerospaziale della Puglia ha subito negli ultimi anni un processo di sua specializzazione in forma più razionale, si può considerare che lo sviluppo di un'area di "test range" in Italia dovrebbe avere, innanzi tutto, un vantaggio in termini di condizioni meteorologiche, per garantire una operatività per larga parte dell'anno.

**PRESO ATTO** che tale vantaggio competitivo diventa ancor più significativo se si analizzano gli attuali siti disponibili in Europa, localizzati nell'Europa settentrionale (Finlandia, Svezia, Galles) e orientale (Bulgaria), nonché presenta caratteri di urgenza alla luce di quanto recentemente intrapreso in Spagna, dove è stato avviato il lancio di una iniziativa che prevede la realizzazione in Andalusia, con il supporto di risorse nazionali, di un flit test per unmanned (senza equipaggio) di piccole dimensioni.

**PRESO ATTO** inoltre che in tale prospettiva il PSA pone la collocazione dell'Aeroporto di Taranto Grottaglie al centro del Mediterraneo lo rende particolarmente interessante anche per attori di altre nazioni sia europee che mediterranee e che il "test range" dovrebbe di fatto inserirsi molto facilmente nel corridoio di volo per velivoli non pilotati come ENAC sta deliberando/ certificando e che collegherà l'aeroporto di Ronchi dei Legionari in Friuli con Perdasdefogu in Sardegna, attraverso i mari Adriatico, Ionio, Mediterraneo e Tirreno.

**CONSIDERATO** inoltre che la collocazione del "test range" in prossimità non solo del mare, ma anche di aree segregabili o riservate, rappresenta un potenziale vantaggio per l'effettuazione delle prove di volo e che a tale riguardo, ENAV coerentemente alla direttiva ENAC ha già individuato specifiche aree e procedure di

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

gestione per l'utilizzo flessibile delle Zone Regolamentate relative all'area dell'aeroporto di Taranto Grottaglie.

### **Le dinamiche del traffico**

**CONSIDERATO** che stante il ruolo assegnato all'aeroporto di Taranto Grottaglie quale infrastruttura destinata a divenire un polo industriale di rilevanza europea nel settore dell'aerospazio, lo sviluppo e la sperimentazione dei velivoli senza piloti, in ragione dell'ampiezza della loro gamma di possibili impieghi, costituisce un volano per la crescita e sviluppo del settore industriale aeronautico e in tal senso, molte aziende stanno orientando le proprie strategie industriali.

**PRESO ATTO** che in tale prospettiva risulta essenziale la presenza di uno scalo destinato alle attività di test per tali velivoli nel contesto aeroportuale nazionale, in analogia con quanto sta accadendo nel contesto europeo, dove si stanno dando avvio ad iniziative simili. In tale logica si inquadra la Disposizione del Direttore Geniale di ENAC 20/2014 con la quale l'Aeroporto di Taranto Grottaglie è stato qualificato a svolgere le funzioni di piattaforma logistica integrata per l'attività di sviluppo, ricerca e sperimentazione di aeromobili a pilotaggio remoto.

**PRESO ATTO** di quanto sottolineato dal PSA in merito alla specificità del caso e del ruolo rivestito dall'aeroporto di Taranto Grottaglie, ai fini della stima della domanda di traffico all'orizzonte 2030 si è ritenuto necessario ricorrere ad un quadro diversificato dei fattori i quali concorrono alla domanda di traffico, nella determinazione dei volumi caratterizzanti l'orizzonte di progetto si è proceduto distinguendo le diverse componenti di traffico, indagando le singole condizioni di traffico relative a ciascuna di dette componenti.

#### **a) Traffico commerciale passeggeri**

La presenza di più aziende ed attività aeronautiche, come detto, è tale da indurre una domanda di traffico passeggeri indipendente dal contesto territoriale e propria della funzione di piattaforma logistica attribuita all'aeroporto dalla pianificazione di settore. Conseguentemente all'attivazione di collegamenti di linea con i principali hub nazionali, che, seppur con bassissima frequenza, sono necessari a favorire la presenza e lo sviluppo di tali aziende, si presume un incremento della mobilità territoriale. Complessivamente, il volume di traffico aereo passeggeri che si prevede al 2030 si quantifica in circa 39.000 passeggeri e 480 movimenti.

#### **b) Traffico commerciale cargo**

Per quanto concerne il traffico commerciale cargo, la presenza dello stabilimento Alenia conferisce all'aeroporto il cui ruolo - come visto - è strategico per la propria produttività industriale, nonché condizione di sviluppo a lungo termine, conferisce allo scalo di Taranto Grottaglie il ruolo di aeroporto aperto al traffico cargo, attestandosi nel panorama nazionale all'undicesimo posto per quantitativi annui di merce aviotrasportata. sviluppo di aeromobili a pilotaggio remoto, si ritiene come tale componente di traffico possa trovare nell'aeroporto di Taranto condizioni favorevoli di sviluppo.

A partire dai dati storici relativi ai quantitativi annui di merce trasportata nel periodo 2007-2015, avendo specificatamente non considerato l'anno 2006 in quanto anno di inaugurazione dello stabilimento Alenia, è stata individuata una dinamica di crescita della domanda di traffico che si quantifica al 2030 in un volume annuo di circa 23.000 tonn.

Ne consegue quindi come, a parità di capacità di carico, il numero di operazioni annue si quantifica in circa 1.200 movimenti.

#### **c) Attività Test Bed**

Come detto, il ruolo di Test Bed assegnato allo scalo di Taranto Grottaglie indurrà una certa operatività connessa alle attività di test dei velivoli.

Sulla base delle più recenti attivazioni di tali voli da parte di alcuni operatori attualmente presenti nell'aeroporto di Taranto, unitamente alla prevista presenza di più opifici, si prevede un numero di operazioni di volo pari a circa 700 movimenti annui.



Per quanto attiene alla tipologia di velivoli, si ritiene che questi possano essere principalmente del tipo ad ala rotante e, pertanto, assimilabili come dimensioni e prestazioni aeronautiche a quelle degli elicotteri, ad eccezione di alcuni modelli ad ala fissa, assimilabili a velivoli ad elica di piccole dimensioni (tipo ultraleggero).

**PRESO ATTO** che lo scenario di previsione connesso alla realizzazione del potenziamento *lad-side* ed *air-side* per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica per l'aeroporto di Taranto – Grottaglie era quello riportato in seguito in termini di movimenti annui:

Infrastruttura	Scenario futuro	Tipologia aeromobili	MOVIMENTI		06:00 - 23:00		23:00 - 06:00	
			Decolli	Atterraggi	Decolli	Atterraggi	Decolli	Atterraggi
Aeroporto Taranto- Grottaglie	2007	MD80	5	5	5	5	0	0
		747-LCF	60	60	60	60	0	0
	2008	MD80	5	5	5	5	0	0
		747-LCF	72	72	72	72	0	0
	Dopo 2008	MD80	5	5	5	5	0	0
		747-LCF	168	168	168	168	0	0

**VALUTATO** che stante l'analisi differenziata in ragione delle differenti tipologie e componenti di traffico, il quadro riassuntivo della domanda di traffico prevista al 2030 è così sintetizzato dal PSA:

- Volume passeggeri annuo di 39.000 passeggeri per 480 mov/anno e con una fleet mix di A320-200 e Boeing 737-800 con un load factor di 150 pax/aereo.
- Volume merci annuale di 23.000 tonnellate per circa 1.200 mov/anno con velivoli tipo "wide body"
- Movimentazione di aeromobili per complessivi 2.380 mov/anno, una quantità ragionevolmente lontana da qualsiasi potenziale inquinamento ambientale.

#### Interventi previsti

**CONSIDERATO** che Il Piano di Sviluppo Aeroportuale prevede l'attuazione in quattro Fasi :

- FASE 1 -2018/2020
- FASE 2 – 2021/2023
- FASE 3 – 2024/2026
- FASE 4 – 2027/2030

Interventi raggruppati in differenti sistemi funzionali come dallo schema della Tabella che segue:

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]*

AREE DI INTERVENTO PER SISTEMI FUNZIONALI: INTERVENTI ED OPERE		
Sistema funzionale	Interventi	Opere
A – Infrastrutture di volo	A1 – Vie di rullaggio e piazzali aeromobili nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>Via di rullaggio "T" nord e raccordi pista di volo</li> <li>Bretelle "D", "F" e "G"</li> <li>Ampliamento nord piazzale aeromobili fronte aerostazione</li> </ul>
	A2 – Vie di rullaggio e piazzali aeromobili sud	<ul style="list-style-type: none"> <li>Via di rullaggio "T" sud e raccordi pista di volo</li> <li>Ampliamento sud piazzale aeromobili fronte aerostazione</li> </ul>
	A3 – Piazzali area merci	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuovi piazzali nord "G" ed "H"</li> </ul>
B – Edifici sviluppo industria aeronautica ed attività aeroportuali	B1 – Edifici landside	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strutture per la produzione di elementi aeronautici</li> <li>Struttura per servizi correlati alla presenza di lavoratori/imprese</li> <li>Strutture per logistica/ricerca nel campo aeronautico</li> </ul>
	B2 – Edifici airside	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ampliamento aerostazione</li> <li>Struttura multifunzionale e servizi collegati alle imprese</li> <li>Struttura area merci</li> </ul>
	B3 – Edifici industria aeronautica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hangar e servizi collegati per l'industria aeronautica</li> </ul>

AREE DI INTERVENTO PER SISTEMI FUNZIONALI: INTERVENTI ED OPERE		
Sistema funzionale	Interventi	Opere
C – Viabilità e parcheggi	C1 – Viabilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viabilità di accesso all'aerostazione e di servizio interna</li> <li>Adeguamento/rettifica della viabilità airside</li> </ul>
	C2 – Parcheggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuovi parcheggi in area landside</li> <li>Riqualifica area di sosta fronte aerostazione</li> </ul>
D – Impianti tecnologici	D1 – Impianto trattamento acque	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nuova trincea disperdente con vasca di trattamento</li> <li>Nuova vasca di prima pioggia con vasca di trattamento</li> <li>Trincea ovest 5 con vasca di trattamento</li> </ul>
E – Polo sperimentale in campo aeronautico	E1 – Infrastrutture per la ricerca sperimentale in campo aeronautico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Struttura dedicata alla ricerca sperimentale in campo aeronautico</li> <li>Piazzale veicolare e viabilità di accesso Nord</li> <li>Potenziamento deposito carburanti</li> </ul>

### Alternativa/opzione zero

**CONSIDERATO** che l'obiettivo principale di Aeroporti di Puglia infatti è quello di specializzare lo scalo di Taranto Grottaglie quale asset strategico per lo sviluppo e ricerca nel settore aeronautico proponendosi come sito idoneo per le attività di test dell'aviazione e di velivoli a pilotaggio remoto e al contempo per la domanda di traffico che ne deriva, con particolare riferimento al trasporto cargo.

Una scelta che significa porre al servizio del sistema di imprese aeronautiche ed aerospaziali una risorsa nazionale in grado di offrire servizi integrati attraverso la disponibilità di infrastrutture, tecnologie, procedure e spazi aerei dedicati.

**PRESO ATTO** di come sostiene il PSA che per questo obiettivo appare evidente pertanto come l'opzione di non intervento rappresenti una scelta non perseguibile in quanto non favorirebbe quelle condizioni necessarie affinché l'aeroporto di Taranto possa rappresentare un polo industriale di eccellenza nel settore aeronautico a livello nazionale ed internazionale.

**CONSIDERATO** che l'attuale assetto infrastrutturale è tale, secondo il PSA, da non rispondere a quelle esigenze che favorirebbero l'insediamento e la possibilità di sviluppo di opifici e attività sperimentali aeronautiche in quanto, già a livello di infrastrutture di volo lo scalo è manchevole di una via di rullaggio tale da poter permettere la movimentazione di aeromobili a terra in condizioni di sicurezza nonché di aree a piazzale per la sosta di velivoli sufficienti in ragione della domanda di traffico attesa, lo scenario DO NOTHING viene superato dai previsti interventi del PSA al 2030.

**Gestione terre da scavo**

**VISTO E CONSIDERATO** il DPR n.120 del 13 giugno "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014,133, convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, n.164"+.

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa acquisita viene specificato che gli interventi riguardano la realizzazione di nuove pavimentazioni le quali prevedono quantitativi di scavo e riutilizzo come specifica la Tabella che segue

Produzione terre da scavo		Quantità (m <sup>3</sup> )
Produzione Terre da scavo	Produzione	352810
	Riutilizzo	262350
	Esubero	90460
Previsione utilizzo terre		Quantità (m <sup>3</sup> )
Rilevati / Materiale arido	Fabbisogno	152060
	Riutilizzo	120050
	Approvvigionamenti	32010
Inerti / Tout venant / Massicciata	Fabbisogno	129160
	Riutilizzo	123250
	Approvvigionamenti	5910
Rinterri	Fabbisogno	20770
	Riutilizzo	19050
	Approvvigionamenti	1720
Livellamento superfici	Fabbisogno	2650
	Riutilizzo	0
	Approvvigionamenti	2650
Totale	Fabbisogno	304640
	Riutilizzo	262350
	Approvvigionamenti	42290

**VISTO E CONSIDERATO** che l'intervento rientra nella casistica "utilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" cioè quanto previsto nel Regolamento dall'art.24 "Utilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce escluse dalla disciplina dei rifiuti", Titolo IV "Terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina dei rifiuti", DPR n.120/2017.

**CONSIDERATO** che il PSA sottolinea che "tutti i siti di produzione ed utilizzo coincidano..." nella maggioranza delle quantità di terre movimentate e cioè :

*[Handwritten signatures and notes]*

- Volumi di terra scavata, 352.810 mc
- Volumi di terra riutilizzata, 262.350 mc
- Volumi di terra in esubero da conferire in impianto e/o discariche autorizzate, 90.460 mc
- Volumi di terra per realizzare dei rinterri, rilevati, livellamenti, 304.640 mc
- Volumi di terra da approvvigionare da cave, 42.290 mc.

**VALUTATO** che il piano preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato dal proponente ha anche riportato i risultati del Piano di indagine ambientale”, Detto piano ha individuato i punti di indagine. Il prelievo è stato di 30 campioni di terreno mediati da 0 a -1 metro dal piano campagna, per ognuno dei quali sono state effettuate le analisi chimico-fisiche per l'accertamento delle qualità, attraverso la determinazione del seguente set di parametri: Arsenico, Cadmio, Cobalto, Nichel, Piombo, Rame, Zinco, Mercurio, Cromo totale, Cromo VI, Idrocarburi C>12, BTEX e IPA, Amianto, Berillio.

**PRESO ATTO** che i risultati analitici ottenuti sono i seguenti:

- Tutti i campioni, ad eccezione di un solo campione (17-080-6), rispettano i limiti imposti dal D. Lgs. 152/06, rientrando in colonna A per siti ad uso verde pubblico e residenziale.
- Il campione identificato al Rapporto di prova 17-080-6, pur superando i limiti di colonna A per il Nichel e lo Zinco, rientra comunque in colonna B per siti ad uso commerciale industriale.

**VALUTATO** in conclusione che, Dalla campagna analitica effettuata, non sono stati evidenziati superamenti delle CSC (tabella 1, allegato 5, alla parte IV del D. Lgs. n. 152/2006), per cui il sito caratterizzato non ha presentato criticità ambientali. Alla luce di tali risultati ottenuti dalle indagini condotte risulta possibile, quindi, riutilizzare il materiale scavato per la realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale.

## **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

### ***Compatibilità e sicurezza idraulica***

**PRESO ATTO** che a seguito del DEC/DSA n° 1104 del 24/10/2005 relativo al progetto “Aeroporto di Taranto Grottaglie-potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica” sono stati eseguiti lavori di messa in sicurezza consistenti nel tombamento di tre fossi naturali (fosso Madonna del Prato fosso delle Monache e fosso Macchione), e che le aree classificate dal PAI di Puglia con Delibera n°39 del 30/11/2005 come ad alta pericolosità, trovano risposta con la realizzazione degli interventi di adeguamento idraulico.

L'unica area ancora classificata ad alta pericolosità presente secondo il PAI aggiornato nel 2015 è quella presso la testata 35 (Fosso delle Monache), mentre in luogo di quella più grande che vi era in precedenza è rimasta un'area di modeste dimensioni classificata a media pericolosità, che non interessa né la pista nelle infrastrutture in zona land-side (Fosso Madonna del Prato).

**CONSIDERATO** come il PSA ricordi che allo stato attuale occorra considerare che anche il Fosso delle Monache, in corrispondenza del quale il PAI aggiornato riporta la stessa area ad alta pericolosità indicata precedentemente sia stato completamente tombato in corrispondenza dell'attraversamento del sedime aeroportuale, di conseguenza è lecito considerare che quella pericolosità di fatto sia quantomeno ridotta, se non potenzialmente annullata e che vista la situazione attuale dove i tre i fossi che interessano la pista di volo risultano tombati con gli interventi previsti dal Piano di Sviluppo tutti interni al sedime stesso i quali non comportano l'interessamento di nuove aree, il PSA sostiene che l'aumento della pericolosità idraulica conseguente alle realizzazioni sia da poter escludere.

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa è stato trasmessa tra l'altro:

- La nota di Aeroporti Di Puglia di prot. 850 del 27/02/2008 inviato al MATTM e al MIBACT con la quale si trasmetteva i documenti in evasione di cui alla prescrizione n.8 in riferimento alla nota DSA n. 2846 del 02/02/2006.

- Un Parere specialistico sulla compatibilità e sicurezza idraulica a firma del Prof. Ing Luigi DA DEPPO- Emerito di Costruzioni Idrauliche presso l'Università degli Studi di Padova.
- Una Reazione Tecnica di verifica della sicurezza idraulica dell'intero sedime aeroportuale.

**PRESO ATTO** che l'area aeroportuale è attraversata da tre aste del reticolo idrografico che sboccano nel Mar Piccolo e attraversano la Murgia tarantina in direzione est-ovest, denominate da nord verso sud Fosso Macchione, Fosso Madonna del Prato e Fosso delle Monache, che le tre aste sono state nel passato oggetto di studi e di sistemazioni idrauliche, anche in relazione allo sviluppo dell'area dello stesso aeroporto e che i reticoli suddetti attraversano l'area del sedime aeroportuale con degli attraversamenti idraulici.

**CONSIDERATO** che gli studi idraulici effettuati sono due:

1. Lo Studio del Politecnico di Bari (Prof. Ranieri e Prof. Chiaia), redatto nel 2005 al fine di dimensionare le opere idrauliche di intersezione con l'area dell'aeroporto ("Potenziamento land-side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica").
2. Il successivo Studio per la ripermetrazione della pericolosità idraulica in prossimità dell'attraversamento con il Fosso Madonna del Prato redatto nel 2014.

Entrambi i suddetti Studi, sottolinea il PSA, sono stati acquisiti e validati dalla ex Autorità di Bacino della Puglia ed hanno portato negli anni a vari aggiornamenti del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, man mano che le opere idrauliche venivano realizzate e conseguentemente variando il quadro conoscitivo.

**PRESO ATTO** inoltre che l'aggiornamento del PAI a cui corrisponde l'attuale configurazione delle aree a diversa pericolosità idraulica è avvenuto nel tempo con diverse Delibere;

- la n° 03 del 26/01/2010 rettificata con Determina 2015 del 02/11/2010 (sulla base dello studio effettuato nel 2005);

- per Fosso Madonna del Prato la Delibera di Comitato Istituzionale n. 41 del 20/05/2015 (sulla base dello studio effettuato nel 2014)

- Allo stato attuale risultano eseguite molte delle sistemazioni idrauliche progettate a monte dei suddetti attraversamenti e promosse dal Comune di Grottaglie, con l'impronta delle piene corrispondenti ai tre tempi di ritorno di riferimento ( $T_r=30$ ,  $T_r=200$ ,  $T_r=500$  anni), le quali possono risultare variate in diminuzione rispetto alla configurazione del PAI vigente.

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa è stato trasmesso lo Studio eseguito utilizzando le stesse metodologie impiegate dall'Autorità di Bacino, ma ponendo alla base un rilievo lidar relativo ad un'area molto più ampia della porzione di interesse, un rilievo GPS-RTK realizzato per l'occasione, al fine di tener conto delle nuove opere idrauliche già realizzate, consentendo ai modelli numerici utilizzati di restituire un risultato maggiormente aggiornato così come indicato agli art. 24 e 25 delle NTA del PAI, risultato che potrebbe anche diventare un aggiornamento dello stesso Piano di Assetto Idrogeologico.

**CONSIDERATO** inoltre che tale Studio ha, secondo il PSA, individuato i livelli di pericolosità idraulica determinati dal transito delle piene di riferimento normativo e valutato gli effetti potenziali che la realizzazione dell'intervento può determinare rispetto all'attuale regime idraulico dei luoghi, sono state condotte valutazioni idrologiche ed idrauliche finalizzate a simulare la propagazione della piena con modello di calcolo idraulico a schema mono e bidimensionale in cui sono stati inseriti tutti gli elementi geometrici caratterizzanti l'area studiata. Con tale situazione è risultato necessaria la richiesta di uno Studio specialistico ed autorevole da integrare al PSA e relativo alla sicurezza idraulica nella verifica delle attuali opere eseguite nei tombamenti dei tre Fossi.

**PRESO ATTO** che nella Relazione Specialistica (RS) del Prof. Da Deppo si premette che la vigente perimetrazione del PAI indica una zona ad alta pericolosità in corrispondenza all'attraversamento della pista da parte del Fosso delle Monache ed una zona a media pericolosità adiacente ma fuori pista, in prossimità all'attraversamento della pista del Fosso Madonna del Prato, ed infine una ampia zona ad alta pericolosità subito prima dell'attraversamento della pista da parte del Fosso Macchione.

*[Handwritten signature]*

**CONSIDERATO** che i tombamenti a suo tempo realizzati con il parere favorevole dall'autorità di Bacino (nota prot. 0003044 del 18/10/2006) ed eseguiti da Aeroporti di Puglia rispettivamente da nord a sud su tre canali interferenti con la pista come il Fosso Macchione, il Fosso della Madonna del Prato e il Fosso delle Monache.

**PRESO ATTO** che il Fosso delle Monache è stato dimensionato per un tempo di ritorno (TR) di 200 anni, mentre il Fosso Macchione ed il Fosso Madonna del Prato sono stati dimensionati per un tempo di ritorno di 50 anni che non soddisfa gli attuali criteri richiesti dalla Autorità di Distretto dell'Appennino Meridionale (che fa capo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e che per effetto di una recente riforma è subentrato alla preesistente Autorità di Bacino) in quanto attualmente è richiesto il dimensionamento degli attraversamenti per un tempo di ritorno (TR) di 200 anni e con un franco di almeno un metro.

**CONSIDERATO** come lo Studio ha valutato il rischio idraulico allo stato attuale prendendo in considerazione portate associate a TR pari a 200 anni, ricalcolandole con le modalità indicate nella relazione del Piano del PAI Puglia, verificando inoltre il franco di sicurezza nei vari attraversamenti esistenti e proponendo possibili interventi di mitigazione finalizzati a garantire il franco di sicurezza minimo pari a 1m e che il rischio rappresentato dall'assenza del franco di sicurezza, può essere mitigata, aumentando la capacità di deflusso (o limitandola) dei tombini oggetto di indagine con la portata massima transitabile negli attraversamenti che consenta un franco di sicurezza di 1.00m rispetto anche la sezione di imbocco che risulta rispettivamente nelle portate come da tabella che segue:

<b>RETICOLI</b>	Portata tr 200 anni calcolata [mc/s]	Portata limite che consente 1 m di franco di sicurezza con l'attuale geometria [mc/s]
Fosso Macchione	39.03	15.00
Fosso Madonna del Prato	20.60	8.68
Fosso Monache	135.60	50.00

**VALUTATO** che il tema della sicurezza idraulica della pista e dell'area del sedime aeroportuale è stato opportunamente affrontato e studiato nello Studio integrativo al PSA il quale indica la necessità di realizzare degli interventi atti ad indurre un miglioramento su tutti i tratti degli alvei dei tre Fossi, interventi che saranno da progettare con il coordinamento dell'Autorità Regionale competente della compatibilità idraulica (vedi quadro prescrittivo).

#### **Valutazione di incidenza ambientale**

**PRESO ATTO** che il PSA ha redatto uno Studio con un percorso di analisi e valutazioni di incidenza suddivise in varie Fasi sia nel verificare possibili effetti significativi su siti di Natura 2000, sia che gli interventi in progetto nell'area aeroportuale NON siano direttamente connessi necessari alla gestione dei siti stessi.

**VALUTATO** che è del tutto improbabile che l'attività aeroportuale attuale e nello scenario 2030 possa produrre effetti significativi sui siti di Natura 2000 cioè su aree protette distanti in linea d'aria dal sedime aeroportuale tra i 2.5 km a oltre i 6 km, siti come:

- SIC- IT9 130005 “ Murgia di Sud-Est”
- SIC- IT9 130002 “ Masseria Torre Bianca “
- SIC- IT9 130004 “ Mar Piccolo”
- Parco Naturale Regionale “ Terre della Gravina”

**Atmosfera**

**CONSIDERATO** che il PSA sulla qualità dell'aria ha dichiarato che la frequenza della campagna di monitoraggio atmosferico in fase di esercizio è semestrale e viene attualmente effettuata attraverso una misura nel periodo invernale e una nel periodo estivo, i punti di monitoraggio sono stati definiti considerando quali principali bersagli dell'inquinamento atmosferico i centri abitati più prossimi all'aeroporto, all'interno sono stati individuati quali punti di monitoraggio i ricettori ritenuti più rappresentativi della zona da monitorare, corrispondenti a quelli considerati negli studi modellistici condotti.

Al fine di stimare le emissioni di polveri e inquinamenti considerati e determinare i parametri meteorologici, il PSA ha individuato 2 stazioni di monitoraggio (R1, R2) poste in prossimità dei punti più critici.

**PRESO ATTO** inoltre che il PSA riporta il confronto sui valori di emissione dei diversi inquinanti e alle concentrazioni di NO<sub>2</sub> calcolate in corrispondenza dei punti ricettori in termini di medie annue e di massima concentrazione oraria con il valore già sommato al contributo del fondo. Nella Tabella che segue è riportato il confronto tra lo stato ante operam e post operam in termini di emissioni totali, comprensive di tutte le sorgenti emissive implementate nel modello EDMS nello scenario 2030.

Condizione	CO (t)	VOC (t)	TOG (t)	NO <sub>x</sub> (t)	SO <sub>x</sub> (t)	PM <sub>10</sub> (t)	PM <sub>2.5</sub> (t)
Ante operam	3.086	0.560	0.564	5.908	0.369	0.032	0.031
Post operam	13.448	1.361	1.378	27.283	1.752	0.232	0.228
Δ (post-ante)	+10.362	+0.801	+0.814	+21.375	+1.383	+0.200	+0.197

e nella Tabella che segue il confronto sui valori massimi di concentrazione oraria dell' NO<sub>2</sub>

Punti ricettori	Scenario ante operam		Scenario post operam		Δ (post-ante)
	NO <sub>2</sub> + Fondo	% rispetto al limite	NO <sub>2</sub> + Fondo	% rispetto al limite	
R1	51.26	25.6	72.67	36.3	21.41
R2	49.08	24.5	97.79	48.9	48.71
V1	46.74	23.4	74.99	37.5	28.25

**Rumore**

**PRESO ATTO** che il PSA richiama la presenza di due centraline fisse di rilievo fonometrico all'interno della pertinenza aeroportuale in grado di registrare in continuo i livelli di rumorosità posizionate nei pressi dell'aerostazione e a lato della pista, livelli registrati dalle suddette centraline, mediante un sistema di collegamento su rete telefonica, vengono automaticamente scaricati e inviati al centro di elaborazione dati situato all'interno dell'Aeroporto di Bari, dove vengono elaborati dal sistema SARA il quale è in grado di calcolare gli indicatori di rumorosità, in particolare il Livello di Valutazione del rumore aeroportuale L<sub>va</sub> definito nell'allegato A del DM 31 ottobre 1997. Sono stati effettuati inoltre rilievi fonometrici allo scopo di determinare la rumorosità dei voli sperimentali durante le manovre di volo e le fasi di atterraggio. I dati sono stati utilizzati anche per calibrare il modello di simulazione aeroportuale per aeromobili non inclusi nel database INM.

**PRESO ATTO** che il clima acustico dell'area interessata dal PSA è caratterizzato dalla presenza di infrastrutture di trasporto e attività di tipo industriale/produttivo e, a causa dell'evidente difficoltà riscontrabile nella situazione reale di astrarre il rumore aeroportuale dalla rumorosità ambientale e di estendere a tutta l'area circostante l'installazione aeroportuale la determinazione dei livelli sonori, operazione che necessiterebbe numerose e complesse campagne di misura, si è ritenuto più coerente e realistico effettuare una valutazione del clima acustico ascrivibile alle sole attività aeroportuali attraverso l'impiego del modello di calcolo INM, versione 7. Anche con l'obiettivo di poter eseguire valutazioni

previsionali del clima acustico prodotto dallo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale nella situazione futura, cosa questa che chiaramente non può essere eseguita, allo stato attuale, con strumentazione fonometrica.

**CONSIDERATO** che il programma di calcolo INM è stato utilizzato dal PSA introducendo in input i dati relativi alla tipologia di velivoli operanti presso l'aerostazione di Grottaglie, tali informazioni sono state desunte dal registro delle operazioni presso l'aeroporto esteso agli anni 2015 e 2016. L'analisi svolta ha dimostrato che presso l'aeroporto di Grottaglie hanno operato ben 83 differenti tipologie di velivoli, la maggior parte dei quali presenti per una sola operazione in tutti e due gli anni analizzati, di questi, solo 19 tipologie di velivoli hanno dimostrato una presente maggiore dello 0,5% del totale, ovvero più di quattro movimenti nei due anni esaminati.

**PRESO ATTO** che lo scenario attuale elaborata dal PSA conferma quanto registrato dalle rilevazioni fonometriche, seppur a fronte di un carico decisamente contenuto del traffico aereo e cioè il sostanziale rispetto dei valori limite stabiliti dalla normativa di settore allo stato attuale.

Nella tabella che segue sono riportati i valori dei descrittori calcolati nella situazione attuale per ciascuno dei ricettori considerati, comprese le due centraline fonometriche presenti.

RICETTORI ANALIZZATI		LIVELLO DI RUMORE AEROPORTUALE ANTE OPERAM			LIVELLO DI IMMISSIONE ANTE OPERAM	
Codice	Tipologia	Globale Lva in dB(A)	Diurno Lvad in dB(A)	Notturmo Lvan in dB(A)	Diurno Leqd in dB(A)	Notturmo Leqn in dB(A)
601	Centralina fonometrica	52,0	53,0	50,0	53,5	39,0
602	Centralina fonometrica	46,5	46,0	44,0	46,5	33,0
RA1	Residenziale	41,5	42,0	39,5	42,5	28,5
RA2	Residenziale	36,0	36,5	34,0	37,0	23,0
RA3	Residenziale	55,5	56,0	52,5	57,0	41,5
RA4	Residenziale	31,5	32,5	27,5	33,0	16,5
RA5	Residenziale	27,0	28,0	25,5	28,5	14,0
RA6	Residenziale	46,5	47,0	44,0	47,5	33,0
RA7	Residenziale	52,0	53,0	49,0	53,5	38,0

**VALUTATO** che, se anche non ci sono particolari situazioni dichiarate dal PSA nell'intorno del sedime aeroportuale di centri abitati e/o di ambiti abitativi dove si registrano fenomeni attuali e/o potenziali sul scenario 2030 di inquinamento acustico, è comunque opportuna una verifica sulle classificazioni acustiche con i Comuni di Grottaglie e di Monteiasi e della Caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale come prevede la norma (vedi quadro prescrittivo).

### TUTTO CIO' VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

**La Commissione Tecnica per la verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS**

### ESPRIME

**Parere Positivo al Piano di Sviluppo Aeroportuale "M. Arlotta" di Taranto-Grottaglie al 2030 a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni**

Prescrizione n. 1	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera, post operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio Ambientale, Mitigazioni



**Prescrizione n. 1**

Oggetto della prescrizione	Con in coordinamento della Regione Puglia si dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo alle fasi di analisi, verifica dei potenziali impatti acustici ed emissivi in atmosfera e prevedendo inoltre tutte quelle opportune misure di mitigazione prescritte nel parere della Regione stessa.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Entro la FASE 1 (2018-2020)
Ente vigilante	REGIONE PUGLIA
Enti coinvolti	

**Prescrizione n. 2**

Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali, Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	Dovranno essere progettate e avviate a realizzazione tutte quelle opere richiamate nello SIA necessarie per la sicurezza idraulica previa l'approvazione e l'autorizzazione dell'Autorità Regionale competente.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Entro la FASE 1 (2018-2020)
Ente vigilante	REGIONE PUGLIA
Enti coinvolti	---

**Prescrizione n. 3**


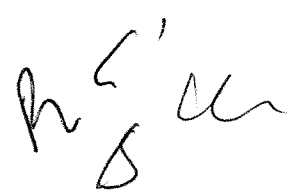
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri Aspetti
Oggetto della prescrizione	Dovrà esser costituita la Commissione per la definizione delle procedure antirumore con la definizione della Caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale di cui agli artt.5/6 del DM 31/10/1997.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Entro la FASE 1 (2018-2020)
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

**Condizione n.4**

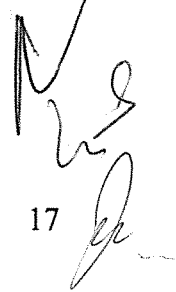
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Altri aspetti

ASSENTE

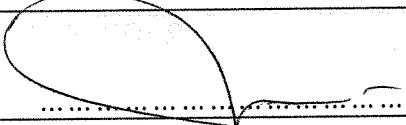
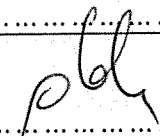
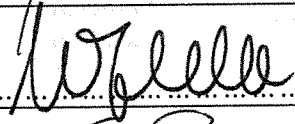
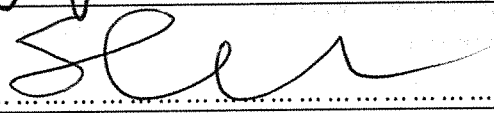


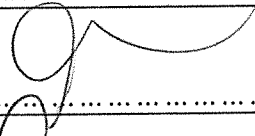
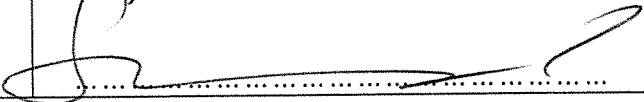
C


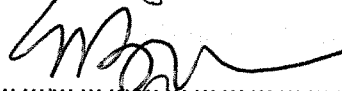
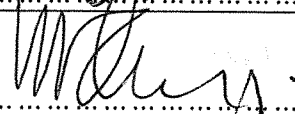
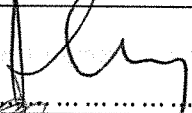
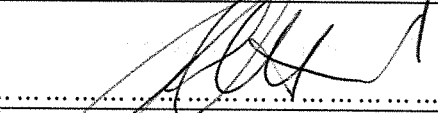
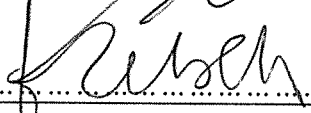
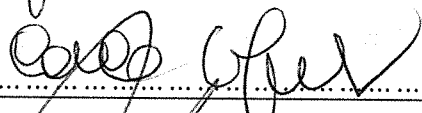




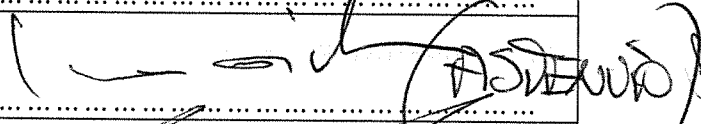
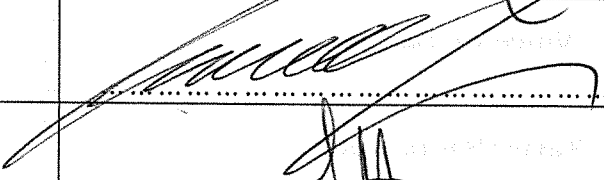
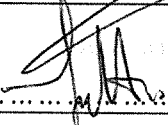
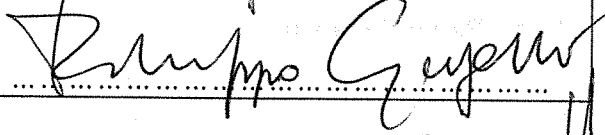



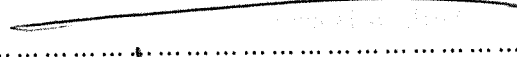

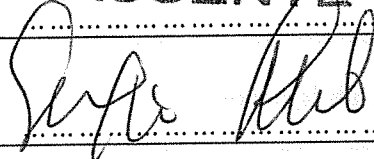
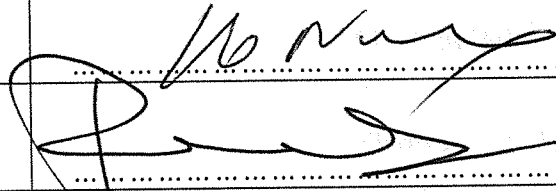
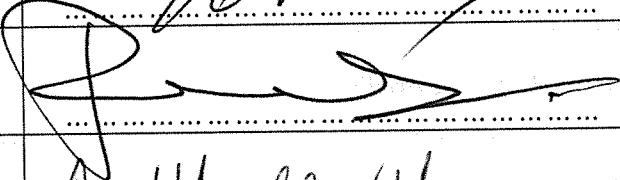
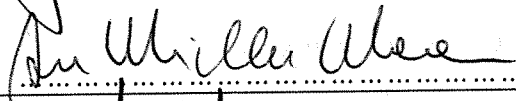
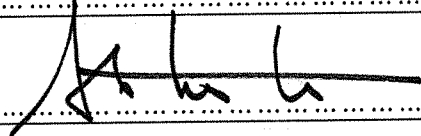
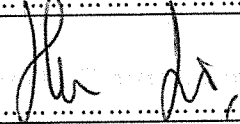
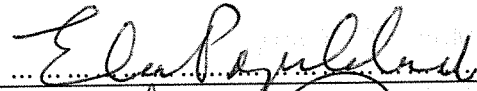
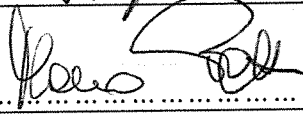
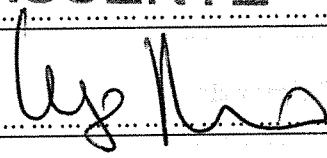
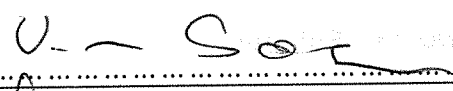
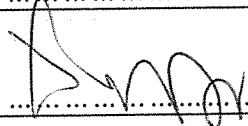



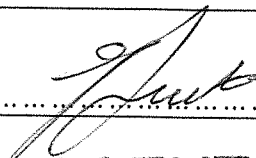
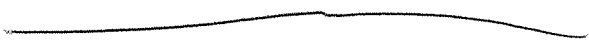
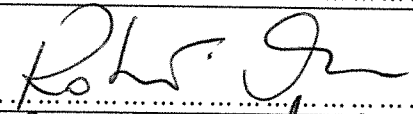
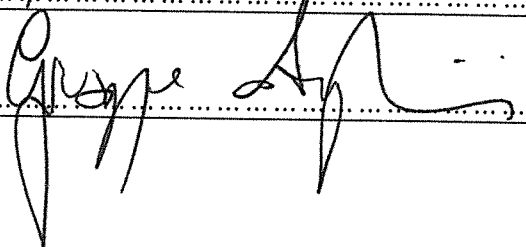


Oggetto della prescrizione	Il proponente dovrà presentare uno studio riferito agli scenari probabilistici sul rischio di incidenti aerei connesso alla sperimentazione. Tale studio dovrà essere redatto da soggetto terzo pubblico con esperienza per la previsione del rischio degli incidenti aerei mediante modelli di calcolo. Lo studio dovrà descrivere e quantificare i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente, derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale a gravi incidenti, con stima dei danni materiali attesi nelle varie Zone di rischio, nell'area ad alta tutela, nell'area interna e nell'area intermedia ed esterna. Lo studio dovrà anche individuare le misure, a carico del Proponente, per eliminare o ridurre il danno, misure inclusive della delocalizzazione delle preesistenze qualora emerga un rischio per la perdita di vite umane superiore ad $1 \times 10^{-4}$ in base ai risultati degli scenari probabilistici.
Termine avvio Ottemperanza	Verifica Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
<del>Prof. Saverio Altieri</del>	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	

Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	<b>ASSENTE</b>
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	<b>ASSENTE</b>
Avv. Luca Di Raimondo	 (ASSENTE)
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	

Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	

Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	
Ing. Giuseppe Angelini (Rappresentante Regione Puglia)	

h