

## Aeroporto Internazionale d'Abruzzo

### Interventi per lo sviluppo dell'aeroporto d'Abruzzo: allungamento della pista di volo



### Lista di controllo per la valutazione preliminare (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

## 1. Titolo del progetto

Aeroporto Internazionale d'Abruzzo - Interventi per lo sviluppo dell'aeroporto d'Abruzzo: allungamento della pista di volo

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto10	Opere ricadenti in "Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché <u>aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza</u> "
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Oggetto della presente valutazione preliminare di compatibilità ambientale è la realizzazione dell'allungamento della pista di volo dell'Aeroporto di Pescara (Aeroporto Internazionale d'Abruzzo), prevista in continuazione della testata 04, localizzata nella parte sud ovest dell'aeroporto.

Il progetto in esame si inquadra all'interno delle attività previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) che è stato sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ed ha ottenuto, con DEC/VIA/2004/809 del 23.09.04, giudizio positivo di compatibilità ambientale da parte del MATTM di concerto con il MiBACT e successivamente è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture con Decreto n. 6637 del 13/12/2006.

L'opera in progetto, relativa all'allungamento della pista di volo in testata 04, è stata opportunamente riconfigurata nelle successive fasi di progettazione al fine di rispondere alle esigenze aeronautiche per cui era stata prevista e per tali ragioni è in questa sede oggetto della presente procedura.

Alla luce di ciò, con riferimento agli elaborati grafici allegati ("T01 – Inquadramento territoriale e stato attuale", "T02 – Configurazione autorizzata dal DEC/VIA/2004/809" e "T03 – Configurazione di progetto") è possibile distinguere tre differenti configurazioni per l'area di intervento:

1. configurazione relativa allo stato attuale (elaborato T01);
2. configurazione prevista da PSA e autorizzata con DEC/VIA/2004/809 del 23.09.04 (elaborato T02);
3. configurazione di progetto, modificata rispetto alla configurazione prevista da PSA a valle di affinamenti progettuali rispondenti alle esigenze aeronautiche (elaborato T03).

L'allungamento della pista di volo di circa 100 metri, già prevista ed autorizzata dal PSA, è finalizzata ad aumentare le distanze della pista di volo per favorire uno sviluppo di rotte dirette verso direzioni più lontane, per le quali attualmente gli aeromobili sono obbligati a scali tecnici che diminuiscono l'attrattività dello scalo di Pescara.

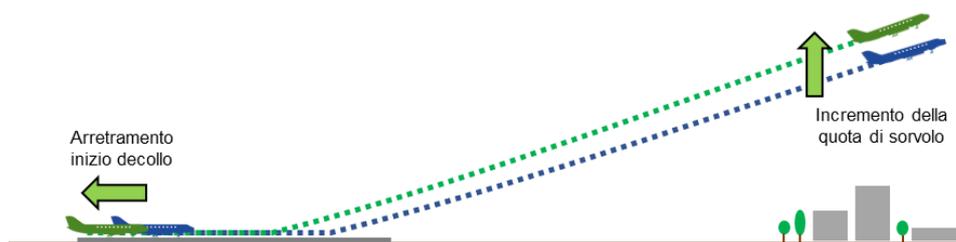
Dal punto di vista operativo, l'ulteriore allungamento di 100 m rispetto a quanto autorizzato nel 2004 non comporterà il superamento del numero di movimenti previsto nel trend rappresentato nel 2004 come evidenziato dal consuntivo al 2019 (5048 movimenti/anno aviazione commerciale e 7832 movimenti/anno

aviazione generale).

L'obiettivo primario della nuova configurazione progettuale, oggetto della presente procedura, che prevede una pista di circa 100 metri in più rispetto alla configurazione autorizzata, è quello di aumentare la "Safety", intesa come un insieme di attività ed azioni tese allo sviluppo della sicurezza del volo, in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni aeronautiche in senso lato. Con il termine "Flight Safety", nello specifico, si indica la condizione in cui la possibilità di nuocere a persone o cose è ridotta e mantenuta pari o sotto un livello ritenuto accettabile, attraverso un processo continuo di identificazione dei pericoli e di gestione del rischio. Stante le continue innovazioni tecnologiche, la safety in ambito aeronautico può essere vista come una caratteristica dinamica del sistema aviazione, in cui i rischi legati alla flight safety devono continuamente essere tenuti sotto controllo e gestiti correttamente. Entrando nel merito del progetto in esame, l'allungamento della pista di volo ha come obiettivo l'aumento della sicurezza legata alle operazioni di atterraggio e decollo, rispettivamente verso e da testata 04. L'incremento di lunghezza della TORA infatti, garantisce una maggiore distanza per le operazioni di decollo degli aeromobili, che determina un maggior grado di sicurezza nell'eventualità di situazioni che potrebbero diventare critiche durante tali operazioni.

In primo luogo, la possibilità di arretrare il punto di inizio della corsa al decollo (definizione di uno start point) consente infatti di aumentare la differenza di quota necessaria per la separazione tra gli aeromobili e gli ostacoli da superare in decollo. Questo consente di avere un margine aggiuntivo, rispetto ai minimi normativi garantendo una maggiore safety aeronautica in caso di avaria ad un motore in fase di decollo. Inoltre, l'incremento di lunghezza di pista con il conseguente arretramento dello Start Point al decollo garantisce un tratto aggiuntivo di pista da sfruttare per l'arresto dell'aeromobile in caso di partenza abortita in fase di corsa al decollo.

Il prolungamento della pista di volo induce, come già detto, una maggior lunghezza della pista che determina, da testata 04, un anticipo delle operazioni di decollo. Da un punto di vista operativo, all'arretramento del punto di inizio della corsa al decollo corrisponde presumibilmente anche uno spostamento del punto di rotazione del velivolo durante la corsa al decollo, ovvero del punto in cui l'aereo stacca le ruote da terra e inizia la fase di salita. Ne consegue, quindi, un incremento della quota di sorvolo degli aeromobili sulla città di Pescara, posta ad est dell'aeroporto, tra lo stesso ed il mare. Di seguito uno schema concettuale che rappresenta la situazione sopra descritta.



Da un punto di vista ambientale, con particolare riferimento all'inquinamento acustico prodotto dal traffico aereo, tale differenza operativa si traduce in una minor immissione dei livelli acustici indotti al suolo dal velivolo in fase di decollo, per effetto dell'incremento della quota di volo e quindi di una maggior distanza tra sorgente e ricettore. A parità di performance aeronautica, pertanto, il velivolo, utilizzando la nuova testata pista, sarà in grado di decollare anticipatamente e quindi sorvolare la città ad una quota maggiore inducendo una minor rumorosità sulla stessa. In termini complessivi quindi l'operatività della pista di volo secondo il nuovo layout di progetto è in grado di indurre un contenimento dell'impronta acustica ad est dell'aeroporto, in funzione del grado di utilizzo della nuova testata pista da parte degli aeromobili in fase di decollo.

In aggiunta a ciò si evidenzia come gli aeromobili di progetto (ad esempio Boieng 737-800, Airbus A320 – 200 ed Airbus A330), appartenenti al Chapter IV dell'ICAO ANNEX 16, risultano più performanti dal punto di vista acustico ed atmosferico rispetto agli aeromobili di riferimento nel Piano del 2004, che erano appartenenti alla categoria "Chapter III dell'ICAO ANNEX 16". Stante l'invarianza del numero di movimenti ed il miglioramento tecnologico utilizzato dagli aerei moderni è possibile affermare che non vi sia un peggioramento dal punto di vista acustico ed atmosferico rispetto alle previsioni del 2004, anzi un miglioramento dal punto di vista acustico per quanto sopra esposto.

Alla luce di tali considerazioni il progetto in esame risulta essere caratterizzato, come esplicitato nel proseguo della trattazione, da una piccola modifica fisica riferita alla lunghezza della pista di volo, rispetto alla configurazione autorizzata dal DEC/VIA/2004/809 del 23.09.04, che non comporta interferenze dal punto di vista ambientale, anzi determina benefici in termini di safety e di esposizione all'inquinamento acustico da parte degli abitanti di Pescara.

#### 4. Localizzazione del progetto

Il progetto in esame riguarda l'allungamento della pista di volo dell'aeroporto di Pescara, pertanto in merito alla sua localizzazione e all'inquadramento a livello territoriale del progetto si fa riferimento all'intero aeroporto. L'aeroporto di Pescara, identificato con il nome commerciale di Aeroporto internazionale d'Abruzzo "Pasquale Liberi", sorge lungo la Via Tiburtina Valeria ed è situato nel territorio del comune di Pescara, salvo una parte della pista e della via di rullaggio, a sud ovest, che ricadono nell'ambito comunale di San Giovanni Teatino, in cui è localizzato l'intervento in oggetto. L'aeroporto è ben collegato con importanti arterie viarie e ferroviarie ed essendo l'unico aeroporto internazionale della regione Abruzzo, riveste un ruolo strategico per il bacino del Centro-Italia.

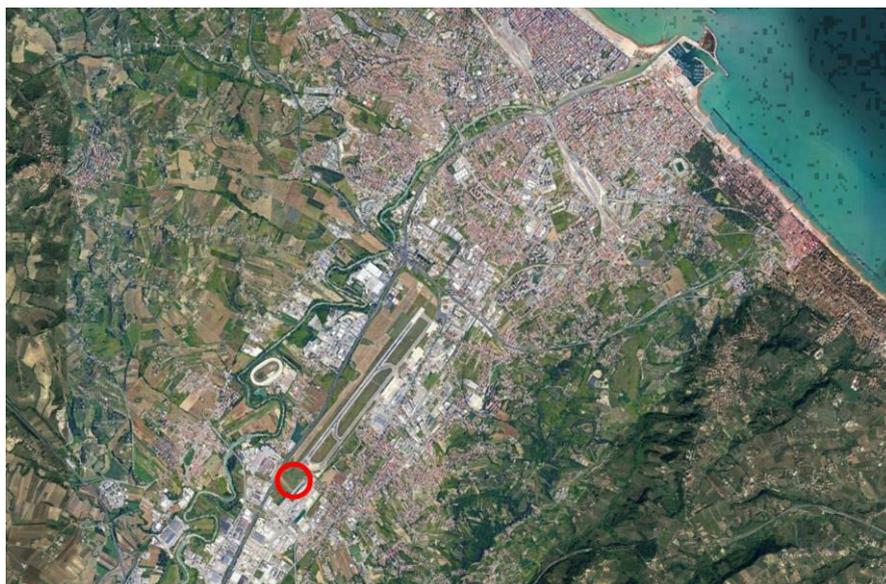


Figura 1 - Inquadramento del progetto

L'Aeroporto è situato a ridosso della costiera adriatica, posto a pochi metri di altitudine s.l.m. (circa 15), e si sviluppa intorno alla foce del Fiume Pescara occupandone tutta la parte terminale della sua vallata. Il tessuto urbano si sviluppa su un'area pianeggiante a forma di T, occupando la valle intorno al fiume e la zona del litorale; a nord ovest ed a sud est la città si estende anche sulle colline circostanti, che non superano l'altezza di 150 m dal livello del mare.

Attualmente l'aeroporto di Pescara presenta una pista con orientamento 04-22. La testata 22 è abilitata per operazioni strumentali di precisione in cat. I, mentre la 04 si presta alle sole operazioni a vista. Dal punto di vista impiantistico la pista è equipaggiata con un sistema di AVL tipico per le operazioni in bassa visibilità (RVR<400m): luci di soglia, bordo, asse e fine pista, luci di asse taxiway ed alcune stopbar. La testata 22 (strumentale) presenta un sentiero di avvicinamento completo cat. II e III mentre la testata 04 presenta un sentiero SALS incompleto dell'ultima barretta a 420 m dalla soglia. Le aree di sicurezza (strip e RESA) sono come da regolamento per operazioni strumentali, la fine pista 22 presenta inoltre una clearway di 60 m, che giustifica la differenza tra TORA E TODA.

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	2.419 m	2.419 m	2.419 m	2.314 m
22	2.419 m	2.479 m	2.419 m	2.231 m

L'intervento in progetto, descritto nel dettaglio al successivo punto, è localizzato in prossimità di testata 04 della pista di volo dell'aeroporto di Pescara e prevede il suo prolungamento in direzione sud-ovest, andando ad interessare un'area attualmente a "seminativi in aree non irrigue" (cfr. elaborato grafico allegato "T07 – Carta dell'uso del suolo"), ma inserita in una zona fortemente antropizzata e prevalentemente industriale, interamente indicata dal PRG del Comune di San Giovanni Teatino come "Aeroporto D'Abruzzo". Si ricorda ancora che il progetto in esame interessa le stesse aree previste dal PSA già autorizzato con decreto di compatibilità ambientale.

## 5. Caratteristiche del progetto

Il progetto in esame consiste nel prolungamento della pavimentazione di pista dopo l'attuale fine pista 04 per una lunghezza di circa 380 m rispetto alla configurazione attuale, e nella realizzazione di una piazzola di inversione per poter garantire le manovre degli aeromobili. L'estensione della pista dovrebbe avvenire su aree attualmente non disponibili sul sedime che dovranno pertanto essere acquisite tramite una procedura di esproprio, comunque già prevista con la medesima estensione nella configurazione approvata inizialmente con decreto di compatibilità ambientale. L'allungamento deriva dalla necessità di predisporre le aree di sicurezza di pista nonché mantenere intatta l'area critica del localizzatore dell'ILS che è situato proprio alla fine della pista nella zona di estensione. La configurazione finale delle diverse aree è rappresentata nella figura sottostante in cui si riporta il confronto con lo stato di fatto.



Figura 2 – Confronto configurazione attuale (sopra) e di progetto (sotto)

Si ricorda, come già indicato in precedenza, che l'intervento in esame era già previsto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, il quale ha acquisito compatibilità ambientale con DEC/VIA/2004/809 del 23.09.04. Tale intervento, oggetto del presente studio, è stato affinato nelle successive fasi di progettazione e la sua configurazione finale prevede un allungamento della pista di volo di circa 100 metri in più rispetto alla configurazione da PSA autorizzata.

Di seguito si riporta una rappresentazione della configurazione autorizzata e di quella del progetto in esame, messe a confronto.



Figura 3 Confronto configurazione autorizzata dal DEC VIA (sopra) e di progetto (sotto)

Si specifica come la pista di volo avrà una strip di 280m di larghezza complessiva ed inoltre come il progetto preveda una RESA di dimensioni 240x150 m, aumentando in tal modo le aree per la sicurezza.

Le distanze dichiarate che si otterrebbero con il progetto in esame sono indicate in tabella.

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	2.584 m	2.584 m	2.584 m	2.314 m
22	2.584 m	2.584 m	2.584 m	2.395 m
START POINT 04	2.800 m	2.800 m	2.800 m	-

Per raggiungere tale configurazione di progetto si prevedono i seguenti interventi:

- acquisizione di nuove aree e predisposizione attraverso sistemazione piano altimetrica, rimozione o protezione dei sottoservizi che attualmente l'attraversano;
- costruzione del nuovo tratto di recinzione secondo le indicazioni della scheda 7 del Programma Nazionale di Sicurezza, predisposizione per lo spostamento di antenna e cabina di alimentazione del localizzatore dell'ILS;
- demolizione del vecchio tratto di recinzione e di strada perimetrale davanti testata 04, costruzione

- del nuovo tratto di perimetrale;
- costruzione della pavimentazione di pista compresa la piazzola di inversione, predisposizione dei cavidotti per gli impianti AVL;
- collegamento degli AVL e tracciamento della segnaletica di pista.

L'allungamento della pista prevede una piazzola terminale di inversione, che è stata dimensionata sulla manovra di un ipotetico aeromobile classe E; per la sua diffusione è stato scelto l'A320-300 quale aeromobile di riferimento. L'asse della manovra è stato disegnato in funzione di quanto indicato dal manuale per la pianificazione aeroportuale redatto dal costruttore per minimizzare le perdite di corsa al decollo.

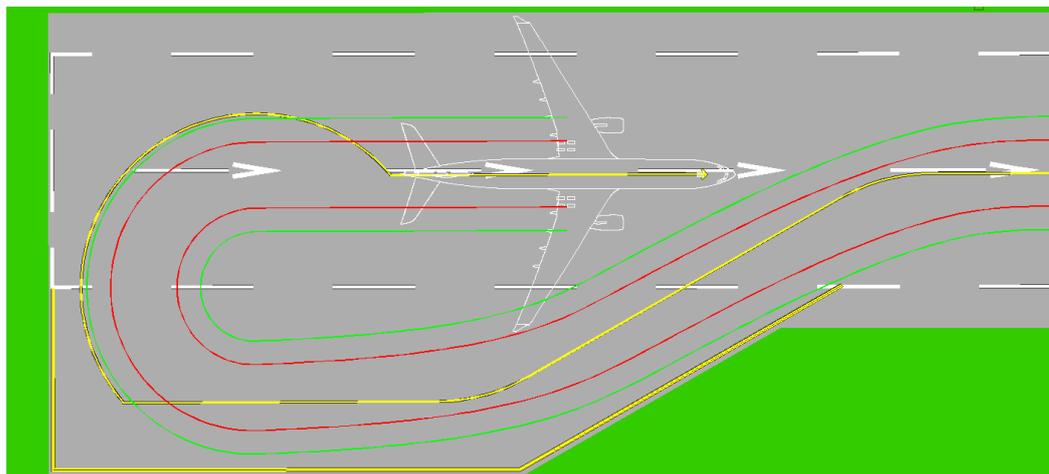


Figura 4 - Manovra di inversione ed ingombri delle ruote

#### Impianti AVL e configurazione dei segnali

L'aeroporto di Pescara ha visto nel 2016 lavori di riqualifica della pista che hanno coinvolto anche i cavidotti dell'impianto AVL. Il presente progetto tende quindi a mantenere il più possibile una continuità con i recenti interventi.

Principalmente la continuità si esprime con la scelta del tipo di fuochi, attualmente questi sono del tipo ad incandescenza, quindi per una uniformità di aspetto si continueranno ad usare lampade di questo tipo. Solo i fuochi di bordo delle vie di rullaggio attorno alla piazzola di inversione saranno di tipo LED.

Altra scelta che va in continuità con la recente riqualifica dell'impianto consiste nel prevedere canalizzazioni del tratto di alimentazione che va dal pozzetto contenente il trasformatore di isolamento alla lampada, anziché il classico taglio nella pavimentazione in cui alloggiare i cavi.

Per quanto riguarda i collegamenti elettrici, sono state rispettate le indicazioni del DOC ICAO 9157 parte 5 Electrical Systems circa l'alternanza delle luci su due diversi circuiti, in modo da assicurare un minimo di fuochi funzionanti in caso di spegnimento di una delle due linee.

#### Sistemazioni idrauliche

Le sistemazioni idrauliche relative all'allungamento di pista si limiteranno alla raccolta delle acque superficiali e alla loro canalizzazione nell'esistente sistema di smaltimento acque. Si prevede la realizzazione un nuovo impianto di canalizzazione e trattamento delle acque di prima pioggia che convoglierà le acque nel Fosso Cavone, localizzato in prossimità di testata 22, e successivamente nel Fiume Pescara, come già previsto da PSA.

In particolare, sono previsti due canali, che andranno a scaricare l'acqua nell'esistente canale che corre parallelamente alla pista, realizzato in calcestruzzo armato e avente sezione rettangolare e dimensioni interne (base x altezza) di m 0,90 x 1,40. Il progetto di raccolta e trattamento di acque di prima pioggia è previsto a capacità aggiuntiva di acqua derivante dall'allungamento di pista. Nell'ambito della progettazione è stata verificata la capacità dell'esistente canale di bordo pista che garantisce l'apporto derivante dalle nuove superfici impermeabili.

Le acque, preventivamente trattate, verranno quindi convogliate nel Fosso Cavone per poi essere indirizzate al Fiume Pescara, che rappresenta il ricettore finale. Considerato che generalmente il Fiume Pescara drena la falda (come indicato nella Relazione idrogeologica allegata al Piano di Tutela Acque: [http://www.regione.abruzzo.it/pianoTutelaacque/docs/elaboratiPiano/A1\\_2/A1\\_2RelazioneIdrogeologica.pdf](http://www.regione.abruzzo.it/pianoTutelaacque/docs/elaboratiPiano/A1_2/A1_2RelazioneIdrogeologica.pdf)) si può ritenere che nonostante la realizzazione di nuove superfici impermeabili verrà comunque garantito l'apporto idrico in falda, senza significative modifiche indotte dal progetto.

### Strada perimetrale

La strada perimetrale verrà riconfigurata e allungata di circa 1.000 m rispetto allo stato attuale. La carreggiata è larga 6 m con due corsie da 2,75 m, la sua pendenza trasversale è dell'1,5% e diminuisce all'1,0% in curva. Sono presenti due cunette larghe complessivamente 150 cm per la raccolta ed il convogliamento delle acque verso il fosso che attraversa l'attuale RESA.

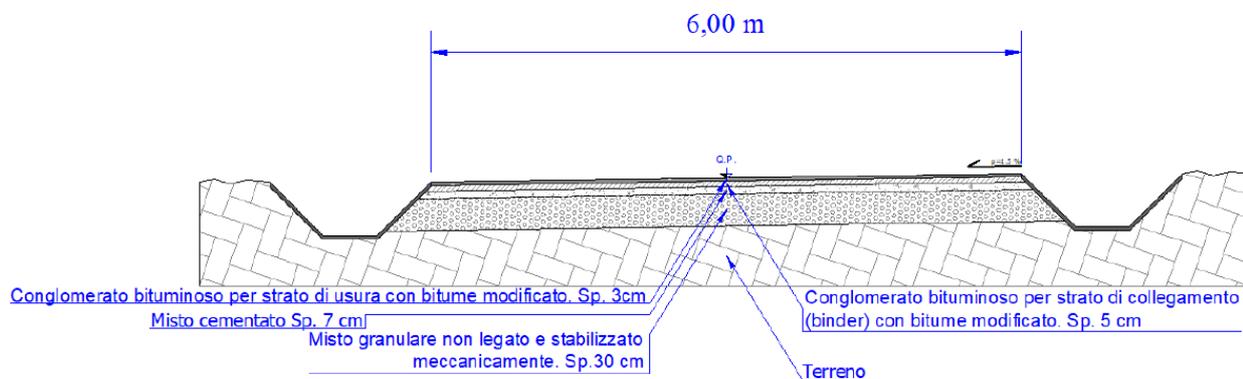


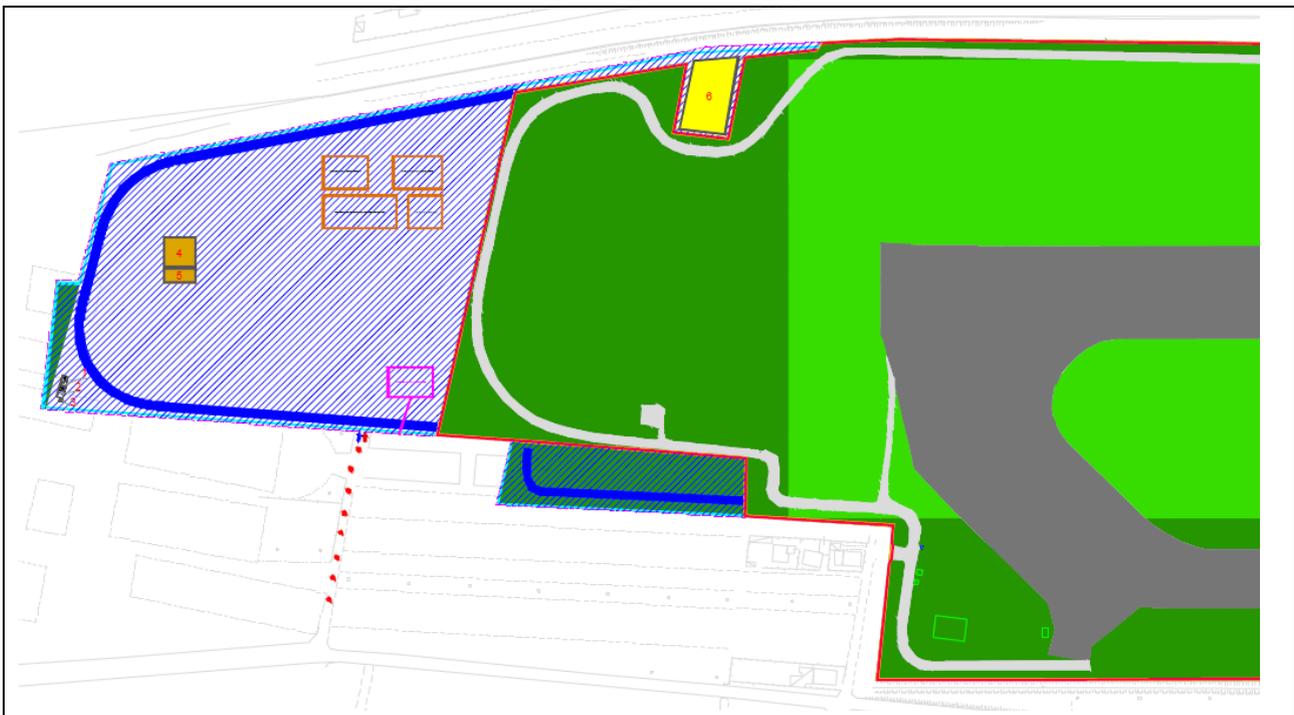
Figura 5 - Sezione tipologica strada perimetrale

### Fase di cantiere

I lavori di cantierizzazione sono previsti in 4 fasi di realizzazione di seguito descritte e complessivamente di durata pari a circa sei mesi e mezzo, come emerge dal cronoprogramma.

#### **Interventi Fase 1:**

- Acquisizione nuovo sedime;
- Bonifica ordigni e demolizione preesistenze;
- Stabilizzazione resa;
- Sistemazione piano altimetrica;
- Realizzazione nuova recinzione;
- Realizzazione nuova perimetrale;
- Realizzazione basamenti del LOC e dello shelter;
- Il LOC è arrivato in questa fase.



L E G E N D A			
	RECINZIONE DI CANTIERE		EDIFICI ESISTENTI
	PERIMETRALE		FASE UNO DI CANTIERE
	ACCESSO PEDONALE		CARTELLI DI CANTIERE
	ACCESSO MEZZI		ESTINTORI
	NUOVA RECINZIONE		CASSETTA PRONTO SOCCORSO
	PERCORSO MEZZI		

Figura 6 Interventi Fase 1

**Interventi Fase 2:**

- Demolizione recinzione attuale;
- Completamento perimetrale;
- Demolizione perimetrale esistente;
- Il LOC è attivo in questa fase.



L E G E N D A			
	DELIMITAZIONE CANTIERE		PERCORSO MEZZI
	NUOVA RECINZIONE		INFRASTRUTTURE ESISTENTI
	ACCESSO PEDONALE		FASE DUE DI CANTIERE
	ACCESSO MEZZI		CARTELLI DI CANTIERE
	NUOVA PERIMETRALE		ESTINTORI
	DEMOLIZIONE PERIM.		CASSETTA PRONTO SOCCORSO

Figura 7 Interventi Fase 2

**Interventi Fase 3:**

- Spostamento temporaneo soglia;
- Completamento pista e segnaletica;
- Ripristino soglia originale;
- Attivazione LOC alla fine delle lavorazioni.

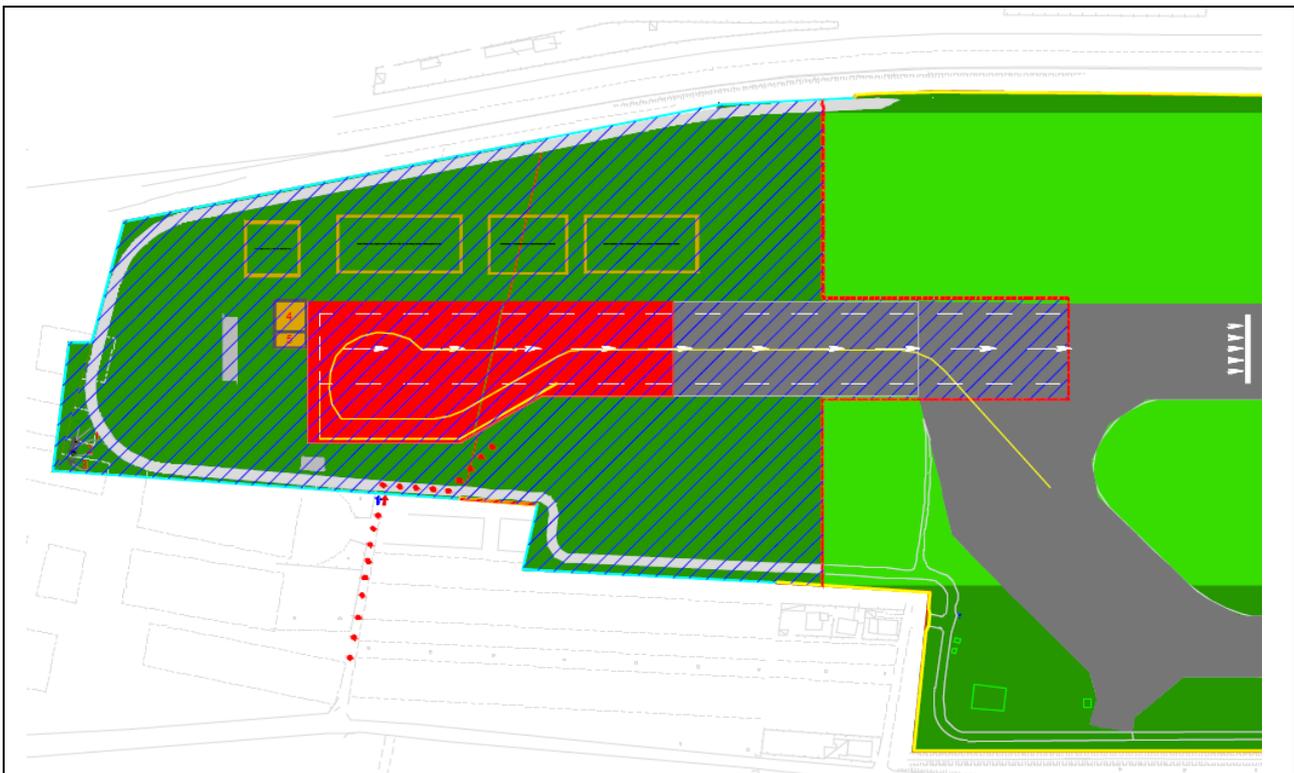


<b>LEGENDA</b>			
	DELIMITAZIONE CANTIERE		PERCORSO MEZZI
	NUOVA RECINZIONE		INFRASTRUTTURE ESISTENTI
	ACCESSO PEDONALE		FASE TRE DI CANTIERE
	ACCESSO MEZZI		CARTELLI DI CANTIERE
	PERIMETRALE		ESTINTORI
	ALLUNGAMENTO PISTA		CASSETTA PRONTO SOCCORSO

Figura 8 Interventi Fase 3

**Interventi Fase 4:**

- Realizzazione piazzola di inversione;
- Stabilizzazione Strip;
- Realizzazione segnaletica;
- Il LOC è disattivato e spostato in questa fase.



L E G E N D A			
	DELIMITAZIONE CANTIERE		PERCORSO MEZZI
	NUOVA RECINZIONE		INFRASTRUTTURE ESISTENTI
	ACCESSO PEDONALE		FASE TRE DI CANTIERE
	ACCESSO MEZZI		CARTELLI DI CANTIERE
	PERIMETRALE		ESTINTORI
	ALLUNGAMENTO PISTA		CASSETTA PRONTO SOCCORSO

Figura 9 Interventi Fase 4

Si sottolinea come le attività di cantiere sopra descritte, a meno dei 100 metri in più di allungamento della pista, erano già comprese nel PSA e già considerate nello Studio di impatto ambientale che ha ottenuto la compatibilità con DEC/VIA/2004/809 del 23.09.04.

In termini di produzione di materiali, considerando la nuova configurazione di progetto, si stimano circa 1.200 m<sup>3</sup> scavati in più rispetto alla configurazione autorizzata. Come previsto dal progetto, in merito alla gestione dei materiali, si specifica come tutte le terre prodotte verranno riutilizzate all'interno del sito stesso di progetto, senza prevedere alcun conferimento a siti di smaltimento.

In merito agli approvvigionamenti previsti dal progetto in esame, invece, questi saranno riferiti esclusivamente al materiale necessario alla realizzazione della pavimentazione per l'ulteriore allungamento della pista di circa 100 m, stimati in circa 3.000 m<sup>3</sup> di calcestruzzo e misto cementato in più rispetto alla configurazione autorizzata.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	MATTM - DEC/VIA/2004/809 del 23.09.04
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione allo scarico	Determinazione Regionale DPC024/349 del 29/08/2018
<input checked="" type="checkbox"/> Compatibilità urbanistica	Decreto Direttoriale prot.6637 del 13/12/2006
<input checked="" type="checkbox"/> Approvazione Piano di Sviluppo Aeroportuale	ENAC - 17/11/2009

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	ENAC
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Approvazione del progetto definitivo-esecutivo	ENAC (Direzione Pianificazione e progetti)

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aeroporto di Pescara è situato in prossimità dell'omonimo Fiume, ma l'area di intervento non interessa paludi, acquitrini, torbe o bacini con acqua stagnante.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non interessa zone costiere e ambiente marino, pur stando ad una distanza di circa 6,5 km dalla costa adriatica di Pescara.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in esame è localizzato in un'area pianeggiante prevalentemente antropizzata, a circa 6,5 km dalla costa, pertanto non si rileva la presenza di zone montuose e forestali in prossimità dell'area di intervento.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti riserve, parchi naturali e zone protette in corrispondenza dell'area di intervento. Si rileva la presenza della Riserva Naturale Pineta Dannunziana (EUAP 1164) a circa 6 km di distanza dall'area di intervento in esame. (cfr. elaborati grafici allegati "T06 – Carta delle aree naturali protette")

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>In merito alla qualità dell'aria dell'Agglomerato di Pescara-Chieti (IT1305), in cui è inserita l'area di intervento, le centraline di monitoraggio presenti in tale zona con specifico riferimento a quelle più vicine all'Aeroporto di Pescara, non registrano superamenti in termini di concentrazioni di inquinanti, quali ad esempio NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, Benzene e Benzo(a)pirene, così come riportato nell'ultimo "Rapporto qualità dell'aria Regione Abruzzo – anno 2018".</p> <p>Con riferimento allo stato di qualità delle acque del Fiume Pescara, limitrofo all'area di intervento (a circa 350 metri di distanza) si evidenzia come dalle analisi condotte nel 2018 per il punto di monitoraggio PE26 risulti uno stato ecologico "sufficiente" ed uno stato chimico "buono" ("Monitoraggio delle acque superficiali – Attività svolte nell'anno 2018").</p> <p>In merito, invece, al monitoraggio delle acque sotterranee si è fatto riferimento all'ultimo aggiornamento disponibile relativo al triennio 2015-2017 ("Programma di monitoraggio per il controllo delle acque sotterranee - Risultati anno 2017 e stato chimico dei corpi idrici sotterranei nel triennio 2015-2017"), da cui emerge che l'aeroporto di Pescara è localizzato in corrispondenza dell'acquifero "14 – Piana del Pescara", classificato da ARTA Abruzzo complessivamente come "scadente". Si evidenzia però che dagli esiti del monitoraggio di ARTA sui singoli punti di monitoraggio, risulta che tutti quelli prossimi all'area di intervento non presentano superamenti del valore standard/soglia.</p>

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zona a forte densità demografica (così come identificata dall'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, punto 4.3.) più vicina all'area di intervento è l'abitato di Pescara (a circa 3 km di distanza). Questo abitato non interessa direttamente l'area di intervento, che invece ricade all'interno del Comune di San Giovanni Teatino non rientrante in una zona caratterizzata da forte densità abitativa.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Tra le zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica prossime al progetto, ma non ricadenti nella zona di intervento, emerge la presenza di un'area indicata come "Corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150 metri ciascuna ex art. 142 co. 1 lett. c)" (art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi) a circa 250 metri di distanza dall'area di intervento (cfr. elaborati grafici allegati "T05 – Carta dei vincoli e delle tutele).
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area in esame ricade all'interno delle zone geografiche di produzione individuate nei disciplinari di produzione di alcuni prodotti di qualità: alcuni vini, Cerasuolo d'Abruzzo DOC, Trebbiano d'Abruzzo DOC, Montepulciano d'Abruzzo DOC, Terre di Chieti IGT, Colline teatine IGT; olio extravergine di oliva Colline Teatine DOC/DOP; Agnello del Centro Italia IGP.  Nonostante ciò si specifica comunque che l'area interessata dall'intervento in esame e le zone limitrofe, non sono destinate a nessuna delle suddette produzioni, in quanto costituite prevalentemente da seminativi e zone antropizzate. Risultano quindi assenti vigneti, oliveti e aziende zootecniche.

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Tra i siti contaminati presenti nell'intorno dell'Aeroporto di Pescara ed in particolare a sud ovest dello stesso, si evidenzia il Sito di Interesse Nazionale di Bussi sul Tirino, ad una distanza dall'area di intervento di circa 36 km. Inoltre, all'interno dell'ambito regionale si riscontrano altri due siti contaminati di interesse regionale (Saline Aliento e Chieti Scalo). Nonostante la presenza di tali siti e di altri siti contaminati e potenzialmente contaminati individuati attraverso la consultazione degli elenchi allegati al D.G.R. del 28/12/2018 n. 1033 "Anagrafe regionale dei siti a rischio potenziale" sul sito dell'ARTA Abruzzo, si sottolinea come l'area di intervento non sia interessata direttamente da questi.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non interessa alcuna zona sottoposta a vincolo idrogeologico. La più vicina rispetto all'ambito di intervento si trova ad est ad una distanza di circa 1,5 km (cfr. elaborati grafici allegati "T05 – Carta dei vincoli e delle tutele).

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nelle vicinanze dell'aeroporto di Pescara non si rileva la presenza di alcuna area a rischio e pericolosità frana. A ovest dell'area di intervento, a circa 500 metri si segnala solo la presenza, così come indicato nel PAI, di alcuni "orli di scarpata di erosione fluviale o torrentizia", che comunque non interessano direttamente l'area di intervento. Allo stesso modo, facendo riferimento al PGRA (Distretto dell'Appennino Centrale), si evidenziano aree a pericolosità idraulica da P1 (bassa probabilità) a P3 (elevata probabilità) e a rischio idraulico medio (R2) in prossimità della stessa zona, nell'intorno del Fiume Pescara, a circa 500 metri di distanza dal progetto. Alla luce di ciò, si sottolinea come tali aree, individuate dal PAI e dal PGRA, non interessano direttamente l'area di intervento.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/> Zona 3	<input type="checkbox"/>	Secondo la classificazione sismica del territorio regionale, l'intervento in esame, sito nel comune di San Giovanni Teatino, è localizzato in Zona 3 (bassa sismicità).
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In corrispondenza dell'area di intervento, rientrando il progetto stesso all'interno delle aree di pertinenza aeroportuali, non si rileva la presenza dei vincoli indicati al presente punto.

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica  
 Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
 Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali  
 Modulistica VIA - 15/12/2017

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto rispetto alla configurazione autorizzata non comporta una modifica fisica sul territorio, in quanto le aree da acquisire sono le medesime.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente, in quanto le modifiche fisiche previste sul territorio rispetto alla configurazione autorizzata sono nulle.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Stante la tipologia degli interventi in progetto e la gestione dei materiali prevista dal progetto, in fase di costruzione si prevede il totale riutilizzo del materiale scavato all'interno del sito di intervento.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, stante l'assenza di approvvigionamenti di terre dall'esterno a favore del totale riutilizzo del materiale scavato previsto dal progetto.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì    <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere si prevede la movimentazione del materiale proveniente dagli scavi e la movimentazione e trasporto di materiale per la realizzazione della pavimentazione della pista. Si specifica come il volume di materiale proveniente dagli scavi sia pari complessivamente a circa 1.200 m<sup>3</sup> in aggiunta rispetto alla configurazione autorizzata. Per la realizzazione della pavimentazione della pista saranno necessari circa 3.000 m<sup>3</sup> in più di calcestruzzo e misto cementato.</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì    <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Stante le misure di sicurezza, prevenzione e mitigazione finalizzate all'abbattimento delle polveri in atmosfera e alla riduzione dei livelli sonori (es. bagnatura delle terre, macchinari a bassa rumorosità, ecc.), i potenziali effetti generati dalla movimentazione di materiale internamente all'area di cantiere sulla salute umana possono ritenersi non significativi. Per quanto riguarda il trasporto di materiale dai siti di approvvigionamento all'area di cantiere si specifica come i volumi trasportati sono esigui e possono ritenersi trascurabili.</p>
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì    <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Per la realizzazione delle opere in progetto sarà necessaria la realizzazione di scavi. I quantitativi prodotti sono stimati in circa 1.200 m<sup>3</sup> di materiale scavato in più rispetto alla configurazione autorizzata, ma questi saranno integralmente riutilizzati all'interno del sito di intervento.</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì    <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> I volumi prodotti da conferire agli impianti di smaltimento e recupero, stante le tipologie di lavorazioni previste e la gestione dei materiali che prevede il totale riutilizzo degli stessi nel sito di intervento, risultano essere nulli e pertanto non si prevedono effetti potenziali significativi sull'ambiente.</p>

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> <b>CANTIERE</b> Durante la realizzazione degli interventi si prevedono attività con movimentazione di materiale polverulento che potrebbe generare emissioni di inquinanti in atmosfera.  <b>ESERCIZIO</b> Durante l'esercizio dell'opera in esame, l'attività di maggior rilievo che potrebbe generare emissioni di inquinanti in atmosfera è caratterizzata dalla movimentazione degli aerei.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> <b>CANTIERE</b> Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sulla qualità dell'aria, in quanto le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili in merito alla breve durata delle lavorazioni, ai quantitativi esigui movimentati ed in considerazione delle azioni di mitigazioni previste.  <b>ESERCIZIO</b> La realizzazione dell'allungamento della pista non determina un incremento dei movimenti aerei, bensì un anticipo della posizione di decollo per alcuni aerei. Pertanto, il progetto in esame, non comporterà modifiche alle condizioni di inquinamento atmosferico rispetto all'operatività dell'aeroporto nella sua configurazione autorizzata.

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>  <b>CANTIERE</b>  Durante la realizzazione dell'allungamento della pista di volo si prevedono attività rumorose, in considerazione della movimentazione dei macchinari di cantiere.</p> <p><b>ESERCIZIO</b>  Durante l'esercizio dell'opera in esame, l'attività di maggior rilievo che determina rumori è caratterizzata dalla movimentazione degli aerei.</p>		<p><i>Perché:</i>  <b>CANTIERE:</b>  Non sono previsti effetti potenziali significativi in termini di rumore durante le attività di cantiere, in quanto questi vengono prodotti in misura non significativa date le accortezze previste, come ad esempio l'utilizzo di macchinari a bassa rumorosità.</p> <p><b>ESERCIZIO:</b>  La realizzazione dell'allungamento della pista non determina un incremento dei movimenti aerei, bensì un anticipo della posizione di decollo per alcuni aerei. Alla luce di quanto indicato nella scheda 3, il progetto in esame comporterà dei benefici in termini di esposizione al rumore prodotto dal traffico aereo da parte dell'abitato di Pescara, stante l'anticipo dei decolli di alcuni voli che sorvoleranno la città ad una quota maggiore.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nella realizzazione ed esercizio delle opere in progetto si prevede una pavimentazione impermeabile ed un corretto sistema di gestione di raccolta e smaltimento delle acque. È previsto, infatti, lo smaltimento delle acque ricadenti sulla pista di volo attraverso un sistema di canalizzazioni, che conferisce l'acqua alle vasche di trattamento per poi convogliarle depurate al Fosso Cavone ed, infine, al ricettore finale rappresentato dal Fiume Pescara.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi generati dal progetto sul suolo e sulle acque, grazie alla nuova pavimentazione impermeabile e all'idoneo sistema di gestione delle acque previsto.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Secondo quanto indicato dall'art. 715 del Codice della Navigazione, ENAC ha il compito di individuare gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio. ENAC, pertanto, ha individuato come soglia per tale valutazione gli aeroporti con movimenti annui superiori ai 50.000 ("Policy di attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione - Definizione della metodologia e della Policy di attuazione del Risk Assessment" - ENAC), tra i quali l'Aeroporto di Pescara non rientra.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi in merito ai rischi di incidente.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì    <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> L'area di intervento è prossima al Fiume Pescara, che costituisce un'area vincolata ai sensi dell'art. 142 co.1 lett. c del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. (cfr. elaborato grafico allegato "T05 – Carta dei vincoli e delle tutele"). La fascia ripariale del Fiume Pescara è tutelata anche dalla pianificazione esistente nell'area: NTC del Piano Regionale Paesistico (PRP), NTA dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale di Pescara (art.63 e 65) e Chieti (art.15); NTA (art.7) del Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di San Giovanni Teatino.</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì    <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Considerando che l'area di intervento non interferisce direttamente con l'area vincolata non si rileva un effetto potenziale significativo.</p>

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La vegetazione ripariale del Fiume Pescara, costituita da formazioni a pioppi e salici, è classificata, in base alle elaborazioni effettuate nella "Carta della Natura" (progetto nazionale coordinato da ISPRA, nato con la L.394/91), con sensibilità ecologica "media" e valore ecologico "molto alto". Inoltre il Fiume Pescara costituisce un corridoio ecologico, come riportato nelle NTA (art. 62) del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Pescara. Inoltre sono presenti nell'area alcune formazioni vegetali (prevalentemente nuclei di formazioni ripariali a pioppi) di estensione limitata, le più vicine sono a 2 km di distanza. Le suddette aree ricadono nella classe "media" di sensibilità ecologica e in quella "alta" di valore ecologico. Nell'area di intervento e nelle zone limitrofe risultano assenti gli istituti faunistici, infatti il più vicino, che è l'Oasi di Protezione faunistica "Villa Obletter", è a 4 km di distanza.</p>		<p><i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, in quanto il valore ecologico della vegetazione ripariale del Fiume Pescara e la funzionalità del corso d'acqua come connessione ecologica non vengono alterati dal progetto in esame, in base alle caratteristiche dello stesso e alla distanza dall'area di intervento. Per gli stessi motivi non si hanno potenziali effetti significativi sui pochi nuclei di formazioni vegetali, di valore ecologico ma di estensione ridotta, che sono a distanza maggiore del Fiume Pescara rispetto all'intervento in esame.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento scorre il Fiume Pescara, che rappresenta il ricettore finale per lo scarico delle acque della pista di volo preliminarmente depurate. Per quanto riguarda il livello di falda, alla luce dei sondaggi effettuati internamente all'aeroporto di Pescara per alcuni progetti, emerge la presenza di una falda superficiale con profondità variabile da 1,8 a 2,8. Da indagini profonde, si è riscontrata invece la presenza della falda profonda a circa mt. 30 – 32 dal p.c.		<i>Perché:</i> Non sono previste potenziali interferenze generate dall'opera sui corpi idrici superficiali, in particolare sul Fiume Pescara, in quanto stante la tipologia di intervento l'incremento del quantitativo di acqua convogliato al fiume risulta trascurabile. In merito alle potenziali interferenze con la falda durante la fase di cantiere, stante le profondità di scavo previste per la realizzazione della pista in calcestruzzo, queste possono ritenersi trascurabili.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'opera il traffico indotto dalle attività di cantiere risulta limitato in funzione delle dimensioni dell'intervento e del previsto riutilizzo del materiale scavato. Pertanto, il traffico di cantiere è legato esclusivamente all'approvvigionamento di materiale per la realizzazione della pavimentazione della pista, pari a circa 3.000 m<sup>3</sup> di calcestruzzo e misto cementato in più rispetto alla configurazione autorizzata. Stante i quantitativi esigui di materiale da approvvigionare i traffici di cantiere previsti possono ritenersi trascurabili. Nello specifico sulla base dei quantitativi da approvvigionare, del tempo necessario alla realizzazione della pavimentazione ed ipotizzando dei mezzi da circa 18 m<sup>3</sup> si stima circa 1 veicolo/ora monodirezionale in più rispetto alla configurazione autorizzata.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata interscambiabilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto si colloca in un'area già antropizzata, visibile dalla E80 (Asse Attrezzato Industriale). Non si rileva nell'area circostante l'intervento la presenza di spazi pubblici di fruizione lenta. L'alta velocità con cui viene percorsa la E80 non permette all'utente di percepire bene il territorio circostante. In ultimo si specifica come il progetto in esame essendo un intervento a raso, inserito in un ambito industriale con strutture in elevazione, la percezione dello stesso può considerarsi nulla.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sulla percezione del paesaggio non si ritengono significativi per quanto già indicato a lato.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come indicato al punto 1 della presente tabella, l'intervento in esame interessa la stessa superficie della configurazione autorizzata.		<i>Perché:</i> Gli effetti del progetto sulla perdita di suolo non antropizzato risultano nulli.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto in esame è localizzato in un'area indicata dal PRG del Comune di San Giovanni Teatino (Variante al PRG, approvata con DCC n. 5 del 03.02.2018), "Aeroporto D'Abruzzo", pertanto si ritiene che il progetto in esame sia coerente con la pianificazione. (cfr. elaborato grafico allegato "T04 – PRG del Comune di San Giovanni Teatino").		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti sul suolo generati dal progetto in esame, in quanto l'intervento ricade internamente all'area di pertinenza dell'aeroporto così come indicato dal PRG.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento non sono presenti zone densamente abitate; l'area così definita più vicina alla zona in cui è previsto l'intervento è la città di Pescara, distante circa 3 km. La zona antropizzata più vicina all'intervento è invece rappresentata dal centro abitato di Sambuceto (frazione del comune di San Giovanni Teatino), che comunque non viene interessato direttamente dalla realizzazione del progetto (cfr. elaborato grafico allegato "T07 – Carta dell'uso del suolo").		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali del progetto, nelle sue fasi di costruzione ed esercizio, sulle aree abitate, in quanto la tipologia di intervento previsto e la distanza con le zone densamente abitate sono tali da non indurre effetti potenziali significativi sulla popolazione.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle vicinanze del progetto non si rileva la presenza di ricettori sensibili, in quanto questi si trovano almeno ad una distanza di 1 km.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili stante la tipologia ed entità degli interventi di progetto e la distanza dei ricettori sensibili dal sito di intervento.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di intervento vi è la presenza del Fiume Pescara, il quale rappresenta il ricettore finale in cui vengono convogliate le acque della pista opportunamente trattate.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera sul Fiume Pescara, grazie all'idoneo sistema di raccolta e trattamento delle acque previsto dal progetto.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area in cui è previsto l'intervento non interessa zone già soggette a inquinamento o danno ambientale, sia in termini di qualità dell'aria che di qualità delle acque superficiali e sotterranee.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali generati dalla realizzazione dell'opera in merito alla presenza di zone soggette a inquinamento o danno ambientale, in quanto queste non sono presenti in corrispondenza ed in prossimità dell'area di intervento.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si evidenzia come l'area di intervento sia posta su un territorio con bassa sismicità (Zona 3). In prossimità dell'area di intervento sono presenti aree a rischio idraulico medio e aree caratterizzate da "orli di scarpata di erosione fluviale o torrentizia" che, in entrambi i casi, non interessano direttamente il sito in esame. Pertanto, si può concludere che la zona in cui è previsto l'intervento non è posta su aree sensibili da un punto di vista ambientale.		<i>Perché:</i> Data l'entità, la tipologia dell'opera e l'assenza di aree sensibili caratterizzate da zone a rischio sismico, a pericolosità idraulica e a pericolosità geomorfologica in corrispondenza dell'area di intervento, non si rilevano problematiche ambientali connesse al progetto in esame.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'intorno del progetto in esame la fonte principale delle interferenze ambientali è riferita alle attività aeronautiche dell'Aeroporto di Pescara. In merito alla realizzazione degli interventi di progetto, le interferenze ambientali previste possono considerarsi trascurabili rispetto all'operatività dell'aeroporto. Allo stesso modo, in fase di esercizio del progetto in esame, si precisa come questo non determini incrementi di traffico e quindi non determini interferenze ambientali differenti da quelle già prodotte dalle attività aeronautiche nella configurazione autorizzata.		<i>Perché:</i> Non sono previste interferenze potenziali generate dagli effetti cumulativi del progetto in esame, in quanto questo non determina un incremento del traffico aereo, ma solamente una riconfigurazione della pista di volo in testata 04.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si specifica come gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti all'area di intervento, stante la tipologia del progetto in esame, la sua entità in termini di dimensioni e la sua funzione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dal progetto in esame.	

## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
T01	Inquadramento territoriale e stato attuale	1:25.000	T01_Inquadramento territoriale.pdf
T02	Configurazione autorizzata dal DEC/VIA/2004/809 del 23.09.04	1:2.000	T02_ Configurazione autorizzata dal DEC/VIA/2004/809 del 23.09.04.pdf
T03	Configurazione di progetto	1:2.000	T03_Configurazione di progetto.pdf
T04	PRG del Comune di San Giovanni Teatino	1:5.000	T04_PRG del Comune di San Giovanni Teatino.pdf
T05	Carta dei vincoli e delle tutele	1:5.000	T05_Carta dei vincoli e delle tutele.pdf
T06	Carta delle aree naturali protette	1:25.000	T06_Carta delle aree naturali protette.pdf
T07	Carta dell'uso del suolo	1:5.000	T07_ Carta dell'uso del suolo.pdf

Il/La dichiarante

  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.