



Ministero della *Transizione Ecologica*

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE  
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

Al Direttore Generale per la Crescita  
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo  
Dott. Oliviero Montanaro  
[CRESS-UDG@minambiente.it](mailto:CRESS-UDG@minambiente.it)

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID: 5992] Aeroporto "Internazionale d'Abruzzo" di Pescara.  
Prolungamento pista di volo. Valutazione preliminare ai sensi  
dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota tecnica.**

Con nota acquisita al prot. n. 33897/MATTM del 31/03/2021, ENAC ha trasmesso istanza per l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sul progetto richiamato in oggetto, in quanto opera ricadente in Allegato II, punto 10, "Opere relative a aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Con nota n. 84778 del 26/07/2021, assunta al prot. n. 82524/MATTM del 28/07/2021, ENAC ha trasmesso elementi di chiarimento richiesti dalla scrivente con nota n. 49096/MATTM del 3/05/2021.

Il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo di Pescara è stato sottoposto a procedura di VIA conclusa con decreto di compatibilità ambientale positivo n. 809 del 23/09/2004. Il Piano prevede, tra le altre opere, il prolungamento della pista di volo in continuazione della testata 04, nella parte sud ovest dell'aeroporto.

Oggetto della presente istruttoria, è una riconfigurazione dell'opere di prolungamento della pista. Il proponente dichiara che la motivazione alla base della modifica, emersa nelle successive fasi di progettazione, sta nella necessità di fornire uno spazio maggiore per le operazioni di decollo degli aeromobili, che garantisce un maggior grado di sicurezza nell'eventualità di situazioni che potrebbero diventare critiche durante tali operazioni.



Configurazione attuale

ID Utente: 6893

ID Documento: CreSS\_05-Set\_05-6893\_2021-0219

Data stesura: 28/07/2021



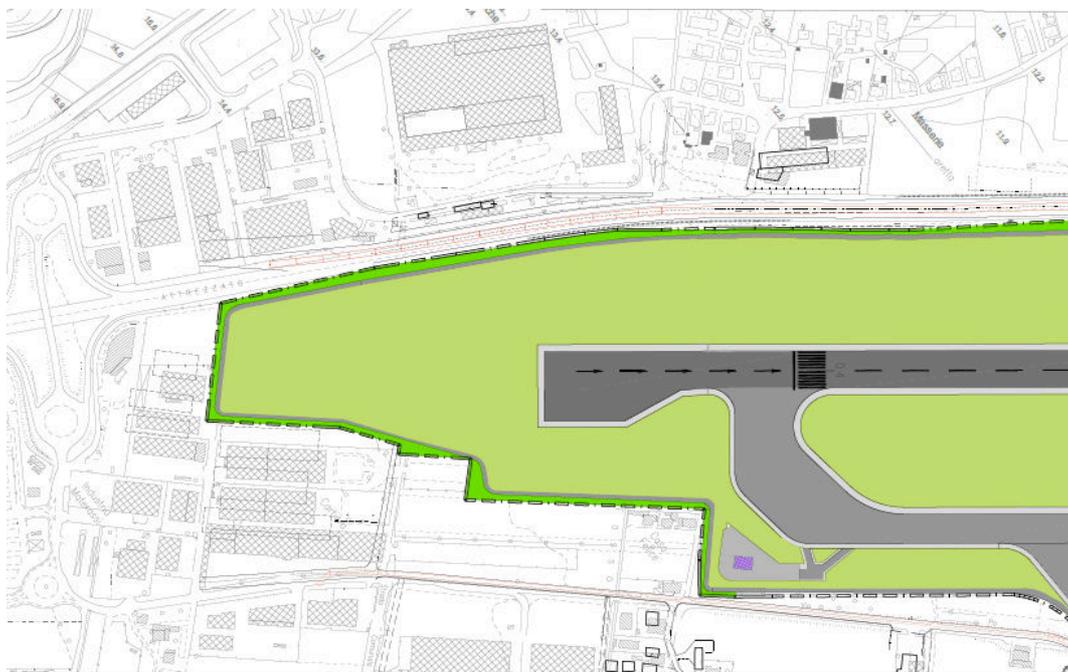
Resp.Set: Pieri C.

Ufficio: CreSS\_05-Set\_05

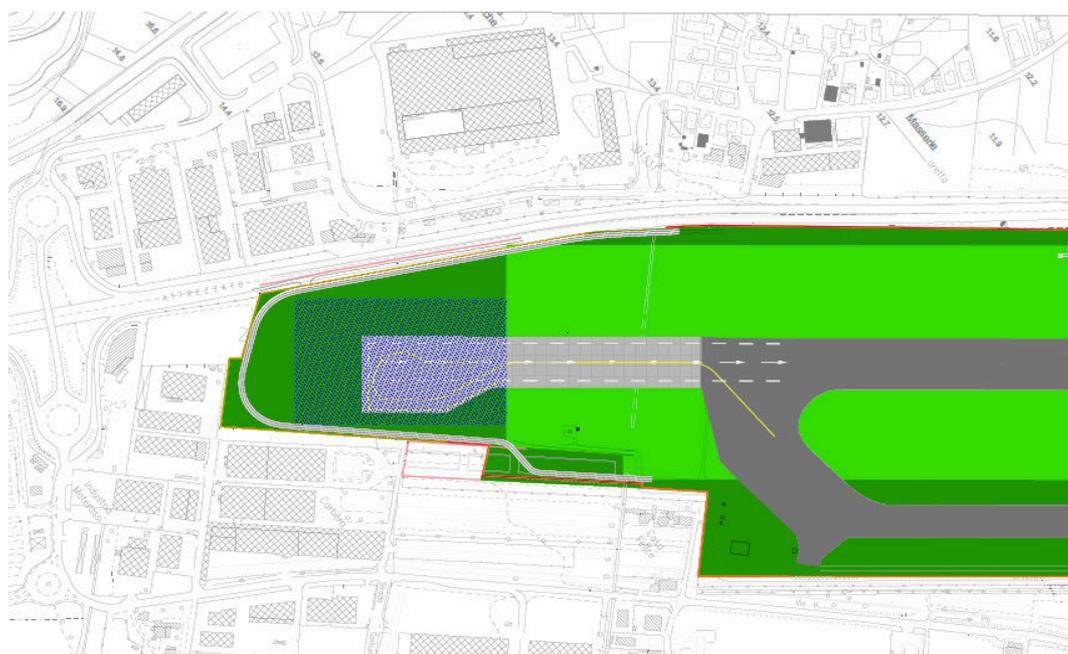
Data: 02/09/2021

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare in oggetto, è stata trasmessa la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104” e relativi allegati.



*Progetto sottoposto a VIA*



*Nuova configurazione*

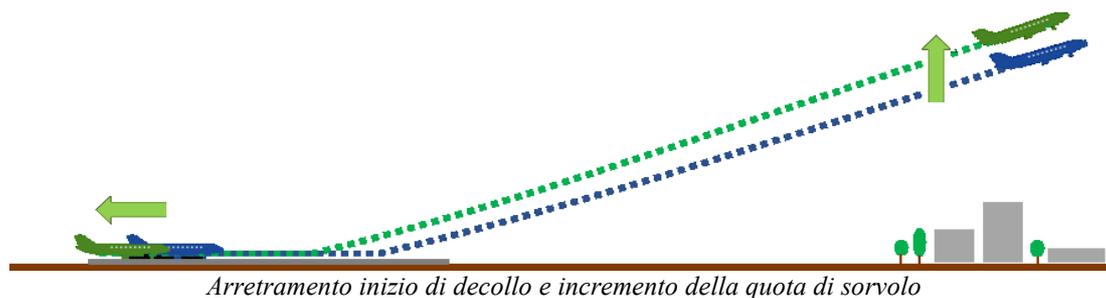
## Analisi e valutazioni

Come detto, l'intervento in progetto 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", ma inserita in una zona fortemente antropizzata e prevalentemente industriale, interamente indicata dal PRG del Comune di San Giovanni Teatino come "Aeroporto D'Abruzzo".

Le aree interessate all'opera sono dunque esterne al sedime aeroportuale, la cui acquisizione era già prevista dal Piano di Sviluppo Aeroportuale sottoposto a VIA.

Nel dettaglio, il progetto prevede un prolungamento della pavimentazione dopo l'attuale fine pista, per una lunghezza di circa 380 metri rispetto alla configurazione attuale, al fine di prolungare la pista di ulteriori 100 metri rispetto a quanto previsto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, e di realizzare una piazzola di inversione per consentire le manovre degli aeromobili.

Come premesso, l'obiettivo dell'intervento è quello di aumentare il livello di sicurezza nello svolgimento delle manovre di decollo degli aeromobili. In particolare, il prolungamento della pista di volo induce un anticipo delle operazioni di decollo e di conseguenza un incremento della quota di sorvolo degli aeromobili sulla città di Pescara. Tale differenza operativa si traduce in una riduzione dei livelli acustici al suolo indotti dal velivolo in fase di decollo.



Le simulazioni effettuate tramite l'utilizzo di modelli, mostrano come, grazie alla modifica, per ogni singolo volo si possa stimare una riduzione in termini di LVA pari a circa 0,3 dBA.

Il proponente dichiara che l'intervento *“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. 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”*.

La documentazione fornita inoltre mostra come *“non si ravvedano modifiche sostanziali della condizione ambientale in prossimità dell'aeroporto rispetto a quanto valutato in fase di VIA”*, per quello che riguarda l'uso del suolo e delle trasformazioni territoriali. Si registrano solo limitati incrementi di aree industriali e delle aree abitative.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, i dati del monitoraggio mostrano come non si sia verificato un peggioramento delle condizioni del contesto ambientale. In particolare, emerge una riduzione degli inquinanti PM<sub>10</sub> e NO<sub>2</sub>, a fronte di un incremento del volume del traffico aeroportuale almeno tra il 2011 e il 2019: è dunque possibile concludere che non c'è una diretta correlazione tra incremento del traffico aeronautico e qualità dell'aria.

### Fase di cantiere

Le lavorazioni prevedono i seguenti interventi:

- acquisizione e predisposizione di nuove aree, attraverso sistemazione piano altimetrica, rimozione o protezione dei sottoservizi che attualmente la attraversano;
- costruzione del nuovo tratto di recinzione secondo le indicazioni della scheda 7 del Programma Nazionale di Sicurezza, e predisposizione per lo spostamento di antenna e cabina di alimentazione del localizzatore dell'ILS (Instrument Landing System);
- demolizione del vecchio tratto di recinzione e di strada perimetrale davanti testata 04, e costruzione del nuovo tratto di perimetrale;
- costruzione della pavimentazione di pista compresa la piazzola di inversione, e predisposizione dei cavidotti per gli impianti AVL;
- collegamento degli AVL e tracciamento della segnaletica di pista.

Il proponente evidenzia 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”*.

Il proponente dichiara inoltre che *“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”*.

### Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica e ambientale

L'area di intervento è prossima al Fiume Pescara, area vincolata ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c, del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

L'area di progetto non ricade, neppure parzialmente, in riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale o comunitaria.

In base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM n. 3274/2003, l'area è classificata come “Zona sismica 3”.

### **Conclusioni**

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che l'intervento, come anche dichiarato dal proponente:

- è localizzato in area esterna al sedime attuale, la cui acquisizione era già prevista dal Piano di Sviluppo Aeroportuale valutato in sede di VIA conclusa con D.M. n. 809 del 23/09/2004;
- consiste in attività di cantiere già previste nel PSA e pertanto già valutate in sede di VIA, salvo essere realizzate in un'area spostata di 100 metri rispetto a quanto previsto;
- non determina incrementi nel traffico aereo, né in termini di passeggeri, né in numero di movimenti, rispetto a quanto previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale;

- garantisce un aumento dei livelli di sicurezza durante le fasi di decollo degli aerei;
- garantisce una riduzione dell'impatto acustico sull'area urbana interessata dai sorvoli, nella quale si registra la conversione di aree agricole in tessuto urbano antropizzato rispetto a quando è stata conclusa la procedura di VIA;
- non interessa aree quali riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale o comunitaria;

considerato e valutato che, sulla base degli elementi informativi trasmessi, sia ragionevole escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi legati alla realizzazione e all'esercizio delle opere, ulteriori rispetto a quanto valutato nel corso del procedimento di VIA concluso con Decreto di compatibilità ambientale n. 809 del 23/09/2004, si ritiene che il progetto di "*Prolungamento pista di volo*" dell'Aeroporto internazionale d'Abruzzo di Pescara, non ricada, ai fini dell'applicazione della disciplina della VIA, nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)".

### **Il Dirigente**

Dott. Giacomo Meschini

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