Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/2005/01104 **DI CONCERTO CON IL**

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 23 gennaio 2004 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per il potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica dell'Aeroporto di Taranto – Grottaglie, da realizzarsi nei Comuni di Taranto e Grottaglie (TA), presentata dalla Società SEAP S.p.A. con sede in Direzione Generale Aeroporto Civile 70057 Bari – Palese, acquisita in data 04 aprile 2005 con protocollo n. 8412, pubblicata sui quotidiani "La Repubblica" e "La Gazzetta del Mezzogiorno" in data 31 marzo 2005;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società SEAP S.p.A. acquisita in data 5 maggio 2005, con protocollo n. 11599 e in data 6 maggio 2005 con protocollo n. 12388;

VISTA la nota n. 7881 della Regione Puglia del 24 giugno 2005, pervenuta il 12 luglio 2005, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. 07.08.413/10019 del Ministero per i beni e le attività culturali del 3 agosto 2005, pervenuta in data 9 agosto 2005, con cui si esprime parere favorevole;

VISTA la nota n. 1157 dell'Autorità di Bacino della Puglia del 20 aprile 2005, pervenuta in data 15 giugno 2005, con cui si esprime parere favorevole;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S

VISTO il parere n. 696 positivo con prescrizioni formulato in data 1 giugno 2005, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società SEAP S.p.A.;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:
l'aeroporto "Marcello Arlotta" di Taranto-Grottaglie è ubicato nel comune di Grottaglie, al confine con i comuni di Monteiasi, San Giorgio Jonico e Carotino,. tra le direttrici principali di collegamento con il comune jonico, la S.S. n. 7 Taranto – Brindisi, la S.P. Grottaglie-San Giorgio Jonico e la S.P. Grottaglie-Monteiasi, inserito in un'area baricentrica rispetto ai due grandi porti industriali pugliesi. L'aeroporto, sotto la giurisdizione della Direzione di Circoscrizione Aeroportuale di Brindisi (DCA – ENAC), è aperto al traffico civile e militare, L'aeroporto, è classificato dal piano regionale dei trasporti come "scalo commerciale" . L'insediamento industriale dell'Alenia Aeronautica per la fabbricazione e l'assemblaggio di due sezioni della fusoliera del nuovo velivolo commerciale Boeing B787 ha trovato a Grottaglie la sua naturale collocazione, L'accordo con Alenia aeronautica costituisce un'opportunità per l'aeroporto, sempre che le infrastrutture dell'aeroporto siano adeguate alle caratteristiche del traffico aereo cargo;

- in data 31 marzo 2003 è stato stipulato un Accordo di un programma Quadro "Trasporti: aeroporti e viabilità" tra i Ministeri dell'Economia, Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Puglia, nonché da ENAV, ENAC ed ANAS, che definisce l'attuazione di programma di interventi per i 4 aeroporti pugliesi di Bari, Brindisi, Taranto e Foggia, affidati in concessione totale quarantennale a SEAP. Per l'aeroporto di Taranto, destinato nel Master Plan di sviluppo del Sistema Aeroportuale Pugliese a svolgere una funzione prevalente di polo nel traffico merci, sono previsti solo modestissimi interventi per l'adeguamento dei sistemi AVL per il controllo del traffico aereo;
- in data 30 dicembre 2004 è stato redatto un atto integrativo all'APQ del 31 marzo 2003 tra tutti i soggetti interessati, ove si è inteso provvedere all'adeguamento dell'aeroporto di Grottaglie nell'ambito delle finalità a detto aeroporto assegnate nel Master Plan di sviluppo. In particolare all'art. 2 sono date le finalità e gli obiettivi: la finalità dell'accordo è il completamento ed il potenziamento del sistema aeroportuale pugliese con l'obiettivo di attuare quanto previsto dal Piano regionale trasporti. In particolare, sulla scorta degli investimenti già previsti ed avviati per lo sviluppo del sistema, allo stato è necessario completare il quadro della programmazione con gli investimenti necessari alla destinazione dell'aeroporto di Grottaglie ad aeroscalo merci. Tali interventi consentono la valorizzazione delle infrastrutture esistenti ed il potenziamento del sistema della logistica intermodale in relazione, anche, alla presenza di Taranto Container Terminal (TCT). La dotazione infrastrutturale e la presenza di qualificati operatori internazionali rendono l'area ionico-salentina nuovo polo di attrazione del sistema integrato della movimentazione merci e per l'attrazione di nuovi investimenti compatibili con la vocazione dell'area nel settore aeronautico;

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- nell'allegato 1 all'atto integrativo del 30 dicembre 2004, viene indicata la necessità di una nuova configurazione del sistema aeroportuale della Puglia da realizzarsi mediante politiche di sviluppo degli scali regionali indirizzate verso precise specializzazioni funzionali; per l'aeroporto di Grottaglie viene indicato la funzione di aeroscalo merci connessa alla possibilità di integrazione intermodale con i flussi del porto di Taranto e dalla futura ubicazione del secondo centro italiano per la manutenzione degli aeromobili dell'Alitalia. A tal fine per l'impianto sono richiesti anche interventi di connessione stradale;
- l'Atto integrativo segue la delibera della Giunta Regionale (n. 1750/04), con la quale sono state assegnate allo sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie nuove risorse finalizzate all'adeguamento dello scalo per renderlo compatibile ad operazioni di aeromobili cargo B 747 LCF;
- la regione Puglia e l'Alenia hanno stipulato un protocollo d'intesa il 20 dicembre 2004 per la realizzazione di un nuovo insediamento industriale finalizzato alla realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica nel comune di Grottaglie in adiacenza al sedime aeroportuale dell'Aeroporto Marcello Arlotta, nella quale, tra l'altro, verrà realizzata una parte della fusoliera del nuovo aeromobile B787 della Boing;

quadro di riferimento programmatico:

- il Piano Generale dei Trasporti evidenzia la necessità di una maggiore rispondenza del sistema dei trasporti ai bisogni di mobilità, richiede la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, innalzando il livello di efficienza dei servizi e la promozione di politiche a favore di un ottimale intermodalità;
- il Piano regionale dei trasporti pone come obiettivo fondamentale il riequilibrio territoriale dell'offerta al fine di evitare che la competizione fra aeroporti e le istanze locali conducano ad una redistribuzione, piuttosto che ad un incremento, del traffico a scala regionale, definendo una nuova configurazione dell'assetto del sistema da realizzarsi mediante politiche di sviluppo degli scali regionali indirizzate verso specializzazioni funzionali che, coerentemente con master plan per lo sviluppo del sistema aeroportuale della Puglia, per l'aeroporto di Grottaglie prevede la specializzazione in aeroscalo merci. Tale specializzazione scaturisce dalla possibilità di integrazione intermodale con i flussi del porto di Taranto e dalla futura ubicazione del secondo centro italiano per la manutenzione degli aeromobili dell'Alitalia;
- in relazione al piano di sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie la scelta seguita è quella di confermare lo schema logistico e funzionale dell'aeroporto "Marcello Arlotta", inserito in un'area baricentrica rispetto ai due grandi porti pugliesi;
- nella riorganizzazione dello scalo tarantino particolare attenzione è stata rivolta alle infrastrutture di volo (air-side) ed al riassetto dell'area terminale (land-side), nucleo vitale dell'aeroporto in quanto filtro principale di tutte le attività ed in particolare della fase relativa alla piattaforma logistica oggetto della presente procedura di compatibilità ambientale:
  - 1ª fase -Breve Termine -2005/2006- realizzazione delle infrastrutture di volo;
  - 2ª fase -Medio Termine -2007/2017- realizzazione delle strutture di supporto (aerostazione merci, sistema di parcheggi e sosta);
  - 3ª fase -Lungo Termine -2018/2043 ampliamento del sedime aeroportuale;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio Beni Ambientali" (PUTT/PBA):

- il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio Beni Ambientali" (PUTT/PBA), è stato approvato dalla Regione Puglia – Assessorato all'urbanistica ed al territorio con Delibera del 15 dicembre 2000, n. 1748, (pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n.8-Suppl. in data 17 dicembre 2002). Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" (PUTT/P), in adempimento di quanto disposto dall'art. 149 del D.vo n. 490/29.10.99 e dalla L.R. n. 56/80, disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio allo scopo di: tutelarne l'identità storica e culturale, rendere compatibili la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti, e il suo uso sociale, promuovere la salvaguardia e valorizzazione delle risorse territoriali. Il PUTT, relativo all'intero territorio regionale, si articola con riferimento a elementi rappresentativi dei caratteri strutturanti la forma del territorio e dei suoi contenuti paesistici e storico-culturali, al fine di verificare la compatibilità delle trasformazioni proposte, indicando specifiche normative di uso e valorizzazione ambientale. L'area aeroportuale ricade all'interno di un ambito territoriale, con riferimento al livello dei valori paesaggistici, non perimetrato dal PUTT. È presente, nell'area vasta, un sistema di aree di valore distinguibile ("C"), laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti. Non sono presenti nell'ambito ristretto formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, con rilevante valore naturalistico e paesaggistico. Nell'ambito limitrofo all'aeroporto sono presenti alcune masserie, afferenti al sistema diffuso dei beni architettonici. E' da rilevare che le aree protette individuate dal Piano, risultato distanti dall'area aeroportuale attuale e dal futuro assetto dell'infrastruttura stessa;

Aree e siti di interesse:

- non sono presenti riserve o parchi nazionali di cui alle leggi n. 448/1976 (Convenzione zone umide, Ramsar), n. 979/1982 (Disposizioni per la difesa del mare), n. 394/1991 (Legge quadro sulle aree protette), né siti di importanza comunitaria o zone di protezione speciali, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE (Decreto Ministero dell'Ambiente 65/03.04.2000; suppl. GU 95/22.04.2000);

Aree naturali protette:

- la Legge Regionale n. 19 del 24-07-1997 "Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella Regione Puglia" definisce il Programma regionale delle aree naturali protette. Nell'elenco generale per Provincia, la scheda identificativa B) - provincia di Taranto - scheda B1) individua l'area naturale protetta delle Gravine Arco Jonico in cui è compreso anche il comune di Grottaglie. Attualmente l'iter istitutivo del Parco è in attesa dell'aggiornamento della preconferenza con cui sono state individuate le linee guida per la redazione dei documenti di indirizzo per l'istituzione dell'area protetta (la presa d'atto del documento di indirizzo è avvenuta mediante D.G.R. n. 593/2002);

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Autorità di Bacino Interregionale della Puglia – Piano di Bacino -Stralcio per l'assetto idrogeologico:

- il PAI, è stato adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia con Delibera n. 25 del 15 dicembre 2004. L'Autorità di Bacino ha espresso parere (con prescrizioni) nei confronti del presente progetto con nota n. 1157 del 20 aprile 2005;

Il Piano Regolatore Generale di Grottaglie:

- il Piano Regolatore del Comune di Grottaglie è stato adottato con Delibera del Consiglio Comunale del 9 aprile 1987 n. 277 e del 13 marzo 1988 n. 74 ed approvato il 29 aprile 1998 con Delibera del Consiglio Regionale n. 1193, ponendo alcune prescrizioni. La Giunta Regionale, con Delibera del 4 novembre 2003 n. 1629 ha approvato definitivamente il PRG. L'ambito aeroportuale ricade in zona agricola (zona E), all'interno della quale è presente un tratto del "Tratturello Tarantino" (nella parte settentrionale, quasi parallelo alla S.S. n. 7) ed alcune masserie individuate dal PRG come "Edifici rurali di interesse ambientale", conformemente al PUTT. La zona agricola si estende nell'ambito dell'intero territorio comunale (nord, sud, ovest) con terreni ad alta produttività in cui sono ammesse attività di trasformazione di prodotti agricoli o attività connesse all'agricoltura, interventi edificatori connessi all'attività agricola con specifici limiti di superfici. Per le Masserie sono possibili soltanto interventi di consolidamento e ristrutturazione. Oltre la SS, verso est sono presenti la zona Es, zona agricola speciale, di margine al nucleo storico dell'abitato, segno emergente nel paesaggio da tutelare; l'area commerciale Dc2 e l'ambito di ampliamento del P.I.P. (DAa-DA2 zona artigianale). Aree archeologiche ed aree vincolate (zone boscate, vincolo idrogeologico, paesaggistico) sono presenti nella parte a sud ed ad est del territorio comunale, a rilevante distanza dall'ambito aeroportuale;

Il Piano Regolatore Generale di Monteiasi:

- il Piano Regolatore del Comune di Monteiasi è stato adottato con Delibera del Consiglio Comunale n 74/86 ed integrato con Delibera della Giunta Regionale n. 2249/93. L'ambito di espansione aeroportuale ricade in zona agricola (zona E) caratterizzata da attività connesse all'agricoltura ed all'allevamento del bestiame con interventi edificatori sottoposti a specifici limiti di superfici. L'uso del suolo è caratterizzato da colture a vigneto ed uliveto nell'ambito dell'intero territorio comunale, con appezzamenti piccoli e medi dovuti ad una proprietà agricola estremamente frazionata. A nord del centro abitato, il territorio è percorso dal canale di Conte Simone che raccoglie le acque piovane di un vasto bacino imbrifero (Gottagie, San Marzano, Monteiasi, Fragagnano); nella stessa area sono presenti cave, ormai inattive, per l'estrazione di pietra calcarea. I due sistemi hanno determinato una barriera allo sviluppo urbano verso la direttrice a nord. Attualmente il centro urbano è protetto da una fascia verde nell'ambito a nord e nord-est. Aree archeologiche ed aree vincolate (cave, gravine), nonché ambiti vasti a macchia mediterranea, sono presenti nella parte a sud-ovest del territorio comunale, a rilevante distanza dall'ambito aeroportuale;
- la Società di Esercizio degli Aeroporti della Puglia, unitamente alla ENAC, ha definito un modello di pianificazione strategica del sistema aeroportuale pugliese sulla base delle

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

caratteristiche dello stato di fatto dei 4 aeroporti in gestione (aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto-Grottaglie) con la finalità di definire un documento programmatico di riferimento per la caratterizzazione funzionale del sistema aeroportuale e per l'attuazione degli interventi strategici che ne conseguono. In questa logica all'aeroporto di Bari è stato assegnata la caratteristica di aeroscalo nazionale ed internazionale della Puglia, quello di Brindisi è stato inserito nella rete degli scali di livello nazionale, per Foggia si è individuata una funzione specializzata per servizi aerei turistici e religiosi mentre per Grottaglie la funzione definita è quella di aeroscalo merci; detto schema è stato assunto dall'accordo quadro "Trasporti: aeroporti e viabilità" tra i Ministeri dell'Economia, quello delle Infrastrutture, dalla Regione Puglia, nonché da ENAV, ENAC;

- in funzione dei suddetti atti di programmazione, la SEAP ha redatto un piano di sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie e che con riferimento all'iniziativa tra la regione Puglia e l'Alenia del 20 dicembre 2004 finalizzata alla realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica è emersa la necessità, di dare corso ad uno stralcio del piano di sviluppo dell'Aeroporto di Grottaglie per realizzare gli interventi finalizzati a consentire l'operatività agli aeromobili cargo B747LCF che trasporteranno i tronchi di fusoliera del B787 negli USA, dopo le lavorazioni che verranno ad essere sviluppate negli stabilimenti Alenia in corso di realizzazione in adiacenza all'aeroporto di Grottaglie;
- la richiesta di compatibilità ambientale presentata per l'aeroporto di Grottaglie è quindi relativa al solo potenziamento land-side ed air-side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica e non deve intendersi riferita al generale piano di sviluppo aeroportuale ma ai soli interventi derivanti dalle esigenze connesse alle attività dello stabilimento dell'Alenia previsto dall'accordo citato;
- detti interventi sono quota parte di quanto previsto dal Piano di sviluppo dell'aeroporto stesso e non sono ostativi al futuro attuarsi del piano e risultano coerenti con gli obiettivi e le previsioni dei piani e programmi;

quadro di riferimento progettuale:

- l'analisi SWOT ha confermato la scelta operata per l'aeroporto "Marcello Arlotta", con l'insediamento da parte dell'Alenia, di un nuovo impianto destinato alla fabbricazione e all'assemblaggio di due sezioni della fusoliera del nuovo velivolo commerciale Boeing B787, finora conosciuto come "7E7 Dreamliner". Il posizionamento del velivolo per il prelievo della fusoliera sarà facilitato con un sistema di puntatori laser.
- Le criticità dell'aeroporto sono tutte connesse a caratteri dimensionali. Ciò ha comportato lo sviluppo di un progetto nel quale non sono state considerate alternative, se non per l'organizzazione di dettagli operativi che comunque non implicando differenti potenziali interferenze ambientali non sono oggetto di trattazione.

lo scenario di previsione:

- il dato di riferimento per le analisi e le valutazioni dell'impatto ambientale connesso alla realizzazione del potenziamento land-side ed air-side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica per l'aeroporto di Taranto- Grottaglie è quello riportato di seguito in termini di movimenti annui;

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

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

le caratteristiche attuali dell'aeroporto:

- allo stato l'aeroporto risulta costituito dall'aerostazione di circa 9.600 m^2, su tre livelli; di una pista di Volo RWY 17/35, realizzata in conglomerato bituminoso, di larghezza pari a 45 m e lunga 1.710 m che permette il decollo a pieno carico di aerei regionali (es. ATR-42 e 72, CRJ 100) o comunque di dimensioni medio-piccole, quali i B737-200 e simili, mentre gli aeromobili di dimensioni maggiori, come gli MD-80 e similari, possono decollare ed atterrare in condizioni non di massimo carico. La pavimentazione delle testate 17 e 35 è del tipo rigido, costituito cioè da lastre in calcestruzzo delle dimensioni 6x4 m, che si estendono per una lunghezza complessiva di circa 520 m. Il piazzale sosta aeromobili è anch'esso realizzato in pavimentazione rigida costituita da lastre in cls delle dimensioni di 7,50x7,50 m ed ha complessivamente una superficie di 15.000 m^2 sulla quale sono tracciate n. 3 piazzole di sosta. Attualmente la pista di volo è collegata con il piazzale di sosta soltanto attraverso una bretella ubicata in posizione perpendicolare nella mezzeria dell'asse longitudinale della pista, della larghezza di m 23 e lunga circa 300 m;
- gli interventi indispensabili per l'adeguamento delle infrastrutture di volo riguarderanno:
  espropri e/o acquisizione delle aree necessarie al prolungamento delle infrastrutture di volo;
  - prolungamento e riqualificazione della pista di volo RWY 17/35 fino ad una lunghezza totale di 3200 m.;
  - realizzazione di un piazzale di sosta aa/mm e raccordo di collegamento con la pista di volo;
  - implementazione degli impianti AVL (Aiuti Visivi Luminosi) agli standard di categoria per "CAT. 1";
  - installazione di dispositivi di radionavigazione (ILS-DME) per procedure strumentali di precisione sulla testata 35;
  - adeguamento ed implementazione degli impianti AVL (prolungamento fuochi bordo pista, SALS per pista 35, PAPI per pista 35, adeguamento PAPI per pista 17, luci di bordo nuova bretella e piazzale di sosta);
  - realizzazione di nuova recinzione e sistema antintrusione e strada perimetrale di servizio;
  - adeguamento territoriale con sistemazione della viabilità e dei canali;
  - realizzazione di viabilità interna;
  - il VOR dovrà essere ricollocato in quanto insiste, allo stato, sul sentiero di avvicinamento posto sul prolungamento pista di volo;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

- la lunghezza di pista necessaria al decollo (T.O.R.A.) dell'aeromobile Boeing 747-LCF, è calcolata nel rispetto della normativa vigente (Annesso 14 ICAO), partendo da tale dimensione e considerando i possibili utilizzi futuri connessi al piano di sviluppo il progetto presenta una pista di lunghezza pari a 3.200 m.
- per la pista 17, vista l'attuale presenza di ostacoli, la lunghezza disponibile all'atterraggio, richiesta dall'aeromobile con il massimo carico di certificazione (260,8 ton), è pari a circa 2200 m a livello del mare in condizioni standard che, tenuto conto degli opportuni incrementi dovuti alla elevazione, è circa pari a 2250 m. e pertanto l'eventuale spostamento di soglia 17 sarà tale da garantire una distanza disponibile all'atterraggio (LDA) maggiore di quella minima necessaria (2250 m). Per gli atterraggi per pista 17 saranno emanate procedure sperimentali non di precisione attestate sul VOR/DME installato ed in corso di omologazione;
- il prolungamento dovrà essere realizzato verso la testata 35 per una lunghezza, di 1.490 m. di pista pavimentata oltre 60 m. di striscia di sicurezza (STRIP) e 240 m. di R.E.S.A. (Runway End Safety Area). Pertanto complessivamente l'allungamento della pista di volo sarà di 1.790 m di cui 1.490 m di pista pavimentata e 300 m di superficie non pavimentata libera da ostacoli; le caratteristiche geometriche e di portanza della nuova pista di volo dovranno essere compatibili con la categoria d'aeromobile "4E";
- l'allungamento della pista di volo, sul prolungamento della testata 35, implica l'adeguamento della viabilità veicolare ordinaria coinvolgendo principalmente le seguenti strade:
  - strada Provinciale Grottaglie - San Giorgio Jonico;
  - strada comunale esterna che conduce da Monteiasi a fondi rurali;
  - strada Provinciale Monteiasi Grottaglie;
  - tratti viabilità comunale ed interpoderale;
- al fine di ridurre al minimo i disagi per la popolazione/utente della viabilità sopraindicata, oltre che quella residente nelle zone rurali vicine, sia nella fase di costruzione delle nuove infrastrutture aeroportuali e sia nella sua configurazione finale, è prevista la realizzazione di un nuovo asse viario per la S.P. Grottaglie – San Giorgio Jonico che, mediante una serie di rotatorie e raccordi, consenta di eliminare anche l'interruzione delle altre strade;

per i collegamenti alla rete di adduzione:

- gli itinerari d'accesso allo scalo non presentano, allo stato attuale e futuro, criticità dal punto di vista della capacità in quanto non è previsto alcun aumento di traffico veicolare legato al nuovo utilizzo della struttura aeroportuale. I collegamenti a media e lunga distanza sono assicurati prevalentemente dalla S.S. 7 e dal suo proseguimento nella superstrada Taranto-Brindisi;
- il progetto prevede il tombamento del cielo aperto "Fosso Monache". Il canale insiste rispettivamente sull'area destinata al prolungamento dell'attuale pista di volo, questo dovrà essere necessariamente deviato per un tratto di circa m 440 in quanto il piazzale ne sbarrerebbe il suo corso. Il tombamento verrà realizzato utilizzando una struttura in cls armata di forma rettangolare, la cui portata idraulica sarà proporzionata a quella attuale. La soletta superiore sarà adeguatamente progettata per sopportare le sollecitazioni trasmesse dalla pista di volo sovrastante;

per i materiali:

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- il materiale di risulta, proveniente dagli scavi eseguiti per l'esecuzione delle infrastrutture di volo (pista, rullaggio e piazzali) per circa 400.000 m^3, sarà riutilizzato come segue:
  - parte di idonee caratteristiche fisico meccaniche, verrà impiegato (circa 100.000 m^3) nelle aree operative per il livellamento delle stesse in conformità alle regolamentazioni dell'ENAC dove si presenterà la necessità di compensare avvallamenti locali e riconfigurare il terreno secondo i nuovi profili di progetto e per il ricoprimento del rilevato delle strip esistenti e di quelle di nuova realizzazione con terreno vegetale;
- la parte di terre non reimpiegabile (circa 300.000 m^3) verrà conferita ad idonea discarica posta a 15 km con regolamentare autorizzazione, lo scavo in calcareniti per circa 230.000 m^3 verra reimpiegato;
- la formazione dei rilevati e dei rinterri richiede circa 380.000 m^3 di materiali di cui 230.000 saranno soddisfatti con il reimpiego delle calcareniti scavate, mentre il rimanente materiale (circa 150.000m^3) sarà approvvigionato da cave di prestito, che dovrà avere caratteristiche fisico meccaniche idonee non riscontrabili nel materiale di risulta presente in sito;
- gli inerti, utilizzati per il confezionamento dei conglomerati e dei calcestruzzi, saranno allo stesso modo acquistati da cava di prestito regolarmente autorizzata;
- gli interventi di ampliamento della struttura aeroportuale interesseranno aree attualmente coltivate a vigneti e uliveti, già inserite in un piano di esproprio. Nello specifico gli ulivi, di un certo pregio, sono nel numero di circa 600 da espiantare, e per questi è prevista la ripiantumazione in aree comunali attraverso un accordo quadro che sarà stipulato con i comuni interessati con oneri di espianto e ricollocazione a carico dei beneficiari; le are da espropriare secondo quanto indicato dal proponente sono di circa 90 ettari
- le analisi e le valutazioni devono riferirsi ai soli obiettivi di una fase parziale di sviluppo dell'aeroporto Marcello Arlotta di Taranto Grottaglie ed in particolare la loro validità è connessa all'esercizio dichiarato in questa fase dell'iter progettuale ovvero, con riferimento all'anno di massimo sviluppo (2008), per l'atterraggio ed il decollo di numero 5 aeromobili del tipo MD80 e numero 168 del tipo B747 entrambi nel solo periodo diurno;
- non è previsto l'utilizzo dell'aeroporto per movimenti passeggeri e che il traffico aeronautico previsto non genera traffico a terra ad esclusione di quello connesso agli addetti dell'aeroporto e dei relativi servizi che risultano comunque di modesta entità, escludendo movimento di mezzi pesanti;
- l'allungamento della pista implica una interferenza significativa con una strada provinciale; il progetto prevede una deviazione della stessa che in parte risulta perimetrale al futuro sedime e per il resto segue la direzione imposta dal principale segno territoriale connesso alla trama del tessuto agrario locale. A tal proposito si evidenzia che la deviazione impone un allungamento, seppur marginale, del percorso tra Grottaglie e Motelasi e la creazione di una discontinuità lungo la strada provinciale Grottaglie-San Giorgio Jonico. A tal proposito si ritiene necessario che prima della realizzazione dei lavori sia sviluppato un progetto di dettaglio che realizza una soluzione con una percorrenza preferenziale nella direzione della provinciale e, al contempo, realizzi lo svincolo con il ramo della ex provinciale verso il nuovo sedime dell'aeroporto.

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

Inoltre, dovrà prevedersi un più idoneo raccordo tra la medesima ex provinciale e la viabilità per Monteiasi evitando la intersezione a 90 gradi;

- **il quadro di riferimento ambientale:**
- i dati relativi al traffico aereo (che si svolge esclusivamente in periodo diurno: ore 6.00 – 23.00) per l'aeroporto di Grottaglie, allo stato attuale e futuro in base ai quali sono state fatte le considerazioni sulle componenti ambientali sono i seguenti:
  - attuale: 5 decolli e 5 atterraggi annui aeromobile MD80;
  - anno 2007: 5 decolli e 5 atterraggi annui per MD80; 60 decolli e 60 atterraggi per 747-LCF;
  - anno 2008: 5 decolli e 5 atterraggi annui per MD80; 72 decolli e 72 atterraggi per 747-LCF;
  - dopo 2008: 5 decolli e 5 atterraggi annui per MD80; 168 decolli e 168 atterraggi per 747-LCF;

la componente atmosfera:

- al fine di caratterizzare in maniera efficace la qualità dell'aria ante-operam sono stati analizzati i dati relativi ai rilievi effettuati dall'ARPA attraverso la centralina presente nel comune di Grottaglie a circa 5 km dal sedime aeroportuale. La stazione è ubicata nella periferia della città, sul versante Sud-Ovest in direzione Taranto con presenza di traffico veicolare bassa. I parametri di inquinamento rilevati dalla centralina sono: ossidi di Azoto (NO, NO2, NOx); monossido di Carbonio (CO); biossido di zolfo (SO2); ozono (O3);
- sulla base di quanto riportato dalla Relazione del Centro di Elaborazione di Dati Ambientali dell'ARPA Puglia, Dipartimento Provinciale di Taranto relativa ai più recenti dati rilevati negli anni 2004 e 2005, per tutti i parametri considerati, è possibile riscontrare che " *Considerando gli andamenti dei parametri misurati nel periodo di osservazione e i riferimento normativi per ciascun inquinante, non si rileva alcun superamento dei limiti di legge*". Per quanto riguarda il PM10, nel medesimo periodo di osservazione è stata effettuata una campagna di misure su incarico del proponente da parte del Dipartimento di Fisica Tecnica dell'Università di Roma "La Sapienza". Il sito di rilevamento è stato scelto all'interno dell'sedime aeroportuale di Grottaglie, lato Ovest della pista. L'insieme dei dati forniti dal proponente nella documentazione presentata (dati ARPA e dati rilevati ad hoc) consentano di delineare il seguente quadro in merito alla qualità dell'aria:

	SO2 (ug/m3) (*)	NOX (ug/m3) (*)	NO (ug/m3) (*)	NO2 (ug/m3) (*)	CO (mg/m3) (*)	O3 (ug/m3) (*)	PM10 (ug/m3) (**)
nov-04	12,26	30,94	6,71	21,15	0,27	40,26	38,30
dic-04	-	48,25	10,54	32,18	0,46	44,26	37,94
gen-05	-	33,54	6,23	8,26	0,40	48,00	41,10
feb-05	1,36	20,66	4,06	14,98	0,39	74,56	40,07

(*) dati ARPA Puglia rilevati nel centro urbano di Grottaglie
(**) dati rilevati al bordo della pista aeroportuale

- pur se i dati disponibili non sono estesi per un periodo temporale completo (12 mesi), le medie che si ricavano dai dati sopra riportati mettono in evidenza che la qualità dell'aria della porzione

di studio non presenta criticità per quanto riguarda le sostanze primarie (es per gli NO2 si ha un valore di circa 20 ug/mc come media del periodo di rilievo) e che per il materiale particolato il valore è inferiore al valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana considerando anche che il rilievo è stato eseguito in continuo per 4 mesi e quindi risente anche delle attività militari che non dovrebbero essere assunte alla base di valutazioni ambientali;

- peraltro con nota del 24 maggio 2005 (prot. 2074) la società SEAP ha comunicato che " con riferimento al Dlgs 351/99 e successive modifiche ed integrazioni, la regione Puglia non si è ancora dotata del piano di qualità dell'aria e non è definita in via ufficiale la zonizzazione del territorio";
- le sorgenti considerate allo stato di progetto nel modello di simulazione ISC3 sono quelle che contribuiscono a definire la qualità dell'aria nelle vicinanze dell'aeroporto. In particolare sono state considerate le seguenti sorgenti:
  1. attività aeroportuale, a sua volta suddivisa in: aeromobili; APU (auxiliary power unit); GSE (Ground Service Equipment); impianti di riscaldamento e serbatoi di carburante;
  2. traffico veicolare della strada provinciale e della strada statale che costeggiano l'aeroporto, considerato come livello di fondo non connesso all'attività aeroportuale.
- sulla base delle indicazioni fornite l'impatto sulla qualità dell'aria dovuto alle modifiche di progetto all'aeroporto di Taranto-Grottaglie, in relazione allo stato attuale, è poco significativo. Basti confrontare infatti le emissioni dovute all'attività aeroportuale nel suo complesso con quelle del traffico veicolare, considerato come livello di fondo, sulla statale e sulla provinciale nei tratti che costeggiano l'aeroporto. In relazione allo scenario di progetto, valutata conservativamente la variazione di traffico riportando l'eventuale afflusso di veicoli aggiuntivo dovuto all'attività dello stabilimento, previsto all'interno dell'aeroporto, valutabile nell'ordine del 3 %, risulta che:
  1. le emissioni degli ossidi di azoto dovute all'aeroporto saranno il 14,77 % di quelle relative ai 6 km di strada provinciale e statale considerati;
  2. le emissioni del monossido di carbonio sono il 3 %;
- in termini numerici lo studio di impatto ambientale riporta delle curve di isoconcentrazione per gli NOx; in particolare dall'esame di tali risultati si desume che l'esercizio aeroportuale indurrà nell'anno 2009 un aumento di concentrazioni di NOx che nell'area di massima ricaduta raggiungono 2ug/mc come media annua;
- gli attuali livelli delle concentrazioni degli inquinanti atmosferici sono sotto i livelli di legge;
- i voli non sono previsti con cadenza giornaliera e quindi il valore giornaliero simulato non si verificherà sui 365 giorni ma solo in quota parte di questi;
- i valori delle concentrazioni previsti nello scenario di progetto sono decisamente modesti e rientranti nei limiti di approssimazione dei modelli;
- sono state studiate le sole ripercussioni che l'intervento potrà implicare sulla qualità dell'aria a scala locale;
- anche nelle condizioni più critiche della situazione di progetto i valori degli inquinanti resteranno entro i limiti del decreto D.M. 60/02.

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

- l'incremento emissivo dovuto alla variazione dei volumi di traffico veicolare connessa all'attuazione del progetto è estremamente contenuto così da non variare in maniera significativa gli attuali livelli di concentrazione;
- con riferimento alle sole condizioni locali le attività previste nello scenario di progetto di cui alla presente valutazione (10 movimenti all'anno per MD80 e 336 movimenti all'anno per 747-LCF) non appaiono tali da modificare significativamente le condizioni di qualità dell'aria del contesto di studio, fermo restando che le stesse dovranno essere rese coerenti con le eventuali indicazioni che la regione Puglia potrà dare in merito alla qualità dell'aria del proprio territorio;

la componente ambiente idrico:

- le condizioni stratigrafiche del sottosuolo, con rocce calcarenitiche già a partire da 1 metro dalla superficie, impediscono la formazione di falde idriche superficiali; la granulometria medio – fine ed il modesto stato di fatturazione fanno sì che tali sedimenti risultino pressoché impermeabili. Fanno eccezione i modesti e temporanei accumuli idrici che si possono formare, a seguito di precipitazioni intense, nello strato più superficiale, costituito da limi sabbiosi addensati quindi dotati di modesti valori di permeabilità per porosità. A maggiori profondità è invece presente una cospicua circolazione idrica favorita dallo stato di fatturazione e carsificazione delle rocce calcaree di base, caratterizzate da una permeabilità secondaria variabile orizzontalmente e verticalmente con valori del coefficiente di permeabilità k = 10-3÷10-5 m/s. Nel sito di interesse il livello piezometrico della falda carsica si stabilizza a circa 6 m sul livello medio del mare (oltre 50 m di profondità dal p.c.). Al di sopra è possibile rinvenire la presenza di modeste vene e filetti idrici che si muovono per effetto della gravità attraverso le fratture della roccia;
- le acque meteoriche che precipitano sui manti impermeabili verranno raccolte in un bacino di auto contenimento che consentirà di smaltire quantitativi d'acqua opportuni nel recapito finale. L'acqua piovana prima di essere inviata nei corsi d'acqua verrà opportunamente trattata per garantire l'eliminazione degli eventuali residui di olio;
- gli interventi previsti dal progetto prevedono il tombamento del Fosso delle Monache, il quale assieme al Fosso Madonna del Prato attraversa la pista di atterraggio;
- per quanto riguarda il Fosso delle Monache, il tratto da tombare è lungo circa 500 m ed ha pendenza molto bassa (0,35%), per cui è necessario prevedere specifici interventi di manutenzione per rimuovere i sedimenti;
- per quanto riguarda il Fosso Madonna del Prato il tratto tombato è lungo 400 m circa ed ha pendenza molto bassa, per cui è necessario prevedere specifici interventi di manutenzione per rimuovere i sedimenti;
- a tal proposito è stato acquisito il parere dell'Autorità di Bacino della Puglia n. 1157 del 20 aprile 2005 secondo il quale il dimensionamento dei tratti tombati deve essere effettuato secondo un tempo di ritorno di 200 anni e come tale si ritiene che il progetto esecutivo debba prevedere la modifica del tombamento al fine di rispettare la prescrizione. Inoltre visto lo stato di parziale abbandono dei due fossi di cui è prevista una modifica e comunque un interferenza con il sedime aeroportuale si ritiene necessario che SEAP provveda ad un intervento di pulitura e di bonifica degli stessi per almeno 2 km a monte e a valle del sito di interferenza;

- il proponente, in accordo con l'Autorità di Bacino Regionale della Puglia, deve scegliere una portata opportuna per dimensionare le canalizzazioni ed il bacino di autocontenimento delle acque, previsti all'interno del sedime. Il corpo idrico recettore delle acque del sedime deve essere in grado di smaltire le eventuali portate aggiuntive, provenienti dall'aeroporto;
- non sono da prevedersi interferenze con il suolo ma si ritiene che, al fine di protezione dell'ambiente idrico sotterraneo e per limitare il rischio di rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi nelle aree di cantiere, il proponente deve eseguire le riparazioni ed i rifornimenti di carburanti e lubrificanti ai mezzi meccanici nonché il parcheggio dei medesimi su un'area attrezzata e impermeabilizzata. Il proponente deve prevedere preliminarmente, in accordo con la Regione e l'ARPA competente, idonei accorgimenti da mettere in opera in caso di contaminazione accidentale del terreno o delle acque con idrocarburi. Il comune di Grottaglie è classificato in zona 4;

la componente vegetazione, fauna, ecosistemi:

- le interferenze con la componente vegetazione e flora possono essere causate: dal depauperamento diretto di formazioni vegetali connesso con la realizzazione dell'opera; dall'emissione di sostanze inquinanti in atmosfera dovute all'aerodromo e dal traffico aereo e veicolare;
- nel caso in esame il depauperamento diretto di vegetazione riguarda essenzialmente la superficie interessata dal prolungamento della pista localizzata al limite sud-orientale dell'attuale aerodromo. Si tratta di una formazione prevalentemente destinata a seminativo, con circa 600 ulivi ed alcune coltivazioni di viti, oltre alla presenza di elementi arbustivi. In considerazione della basse concentrazioni degli inquinanti atmosferici dovuti alle modifiche aeroportuali, si può affermare che non esistono potenziali interferenze dell'opera in esame con la vegetazione e la flora;
- i popolamenti di specie animali presenti nell'area interessata dall'ampliamento della pista di atterraggio dell'aeroporto di Grottaglie non risultano significativi in quanto il sedime aeroportuale insiste su habitat caratterizzati da processi di antropizzazione elevata (aree agricole ed edificate). Di conseguenza la fauna presente nella zona non è di particolare interesse ed è comunque largamente diffusa nelle zone limitrofe a quella in esame. I dati in possesso delle autorità di volo civili e militari che riguardano l'aereoporto di Grottaglie non riportano eventi di collisione tra aeromobili e volatili. Allo stato attuale la presenza avifaunistica all'interno e nelle immediate vicinanze dell'aeroporto non viene tenuta sotto controllo mediante l'utilizzo di un sistema specifico per l'allontanamento dei volatili. La situazione dovrà essere comunque costantemente monitorata in quanto il comportamento dei volatili subisce continue mutazioni. Dovrà essere tenuto conto degli orari di presenza degli uccelli sul sedime e nelle immediate vicinanze e della loro localizzazione lungo le piste. In relazione ai dati raccolti nella campagna di monitoraggio anche per l'intensificarsi del traffico aereo, potrà essere previsto un utilizzo dei sistemi antivolatili, sviluppato in funzione delle abitudini comportamentali delle specie che frequentano l'aeroporto;
- lo studio di impatto ambientale indica che sarà possibile recuperare e riallocare circa 600 ulivi, che vengono interessati dalla realizzazione dell'opera. Si ritiene necessario che il progetto sia

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

completato da un progetto di sistemazione e riqualificazione ambientale delle aree limitrofe all'aeroporto che possono presentare caratteristiche di possibile degrado futuro in quanto configurano aree residuali e/o marginali di difficile utilizzo da parte dei proprietari in quanto le proprietà potrebbero risultare frammentate e di difficile utilizzo, tenuto conto anche del nuovo tracciato viario previsto. In tale progetto devono trovare collocazione i 600 ulivi interessati dai lavori previsti;

- nell'area interessata dagli interventi previsti, e nei comuni di Grottaglie e Monteiasi, non sono presenti aree naturali protette, siti di importanza comunitaria e zone di conservazione speciale e che non sono prevedibili incidenze significative di cui al DPR 357/97;

la componente salute pubblica:

- l'infrastruttura aeroportuale in esame è stata oggetto di analisi di sicurezza con particolare riferimento ai potenziali impatti sulla salute di coloro che stazionano nei centri limitrofi al sedime aeroportuale: danni connessi all'inquinamento dell'aria; danni connessi ai livelli eccessivi di pressione sonora; presenza di campi magnetici ed elettrici ad intensità elevata; rischio connesso con operazione di atterraggio non conformi alle procedure; rischi connessi al deposito ed al rifornimento di carburante per i nuovi aeromobili;
- è possibile sottolineare come nessuna delle prime tre categorie di danno sopra esposte assuma rilevanza significativa per l'intervento in esame. E' stato quindi valutata la possibilità di danni connessi ad eventi incidentali connessi con l'attività aeroportuale, considerando che a circa 400 m dalla testata 17 della pista di volo corrono la strada "Tratturello Taranto"e la ferrovia Taranto-Brindisi. Valutato quindi lo spazio necessario al Boeing 747 – LCF per l'atterraggio e il sovradimensionamento della pista di volo, si ritiene che tale distanza sia sufficiente a garantire la sicurezza degli utenti della strada e della ferrovia rispetto ad un evento incidentale che preveda un atterraggio di un aeromobile che si prolunghi oltre l'estremità 17 della pista;
- in sede progettuale e di valutazione delle procedure di sicurezza dell'aeroporto infine sono già state vagliate le specifiche procedure di rifornimento degli aeromobili con autobotti (la cui ampliata area di sosta è prevista dietro la caserma de Vigili del Fuoco) e la necessaria copertura antincendio dell'aerostazione che prevede un ampliamento della caserma dei VV.FF. come richiesto dalle normative specifiche. Il carburante quindi viene movimentato direttamente dall'autobotte all'aeromobile con eventi incidentali limitati a sversamenti di carburante sulla pista (che di per se non è causa diretta di incendio) e urti tra le diverse autocisterne o tra le autocisterne e altre autovetture presenti in pista;
- conseguentemente la probabilità che si verifichi un evento incidentale che inneschi un processo critico per la salute pubblica è estremamente bassa se non totalmente trascurabile;

la componente rumore:

- il proponente ha provveduto alla determinazione del clima acustico prodotto dell'aeroporto, sia nelle condizioni attuali (ante-operam) che nelle condizioni successive agli interventi di potenziamento dell'infrastruttura e del conseguente incremento dei flussi di traffico nelle infrastrutture stradali circostanti (post-operam);
- Per la determinazione dei livelli di rumore prodotti dall'infrastruttura aeroportuale è stato utilizzato il codice di calcolo INM, mentre per la determinazione dei livelli di rumore dovuti alle

sorgenti esterne all'aeroporto (infrastrutture stradali e ferroviarie) è stato impiegato il codice di calcolo SOUNDPLAN;

- è stata inoltre effettuata una specifica campagna di misure fonometriche per la calibrazione e la validazione dei risultati dei suddetti codici di calcolo che ha garantito una elevata affidabilità ai risultati stessi;
- lo studio ha previsto la determinazione di un'area di impatto all'interno della quale sono stati individuati i seguenti ricettori sensibili: R1, Masseria Grisete; R2, Masseria Coltura, interno alla fascia A di pertinenza della SS n. 7 ed alla fascia A di pertinenza della ferrovia Brindisi-Taranto; R3, Masseria Stagliati; R4, Masseria Rosario; R5, abitazione del centro abitato di Monteiasi; R6, abitazione in prossimità della SP Grottaglie-San Giorgio Jonico. Interno alla fascia A di pertinenza della SP;
- in corrispondenza dei suddetti ricettori sono stati valutati i livelli di rumore dovuti alle attività aeroportuali e quelli dovuti alle sorgenti esterne; sono stati inoltre calcolati i livelli di rumore frutto di entrambi i suddetti contributi. I ricettori sensibili sono ubicati in direzione dei principali nuclei abitati;
- per le condizioni ante-operam (stato attuale) sono state realizzate le mappe di rumore dell'indice aeroportuale LVA e dei livelli equivalenti (Leq) di rumore prodotti dalle attività aeroportuali. Successivamente, sono state ripetute le suddette operazioni per tre scenari futuri, sulla base dei previsti incrementi dei flussi di traffico; gli scenari analizzati corrispondono all'anno 2007, al 2008 ed agli anni successivi al 2008. Sono state inoltre redatte mappe di rumore relative ai livelli equivalenti (Leq) di rumore prodotti dalle sorgenti esterne all'aeroporto;
- i risultati mostrano che il contributo predominante ai livelli di rumore presenti nei ricettori sensibili è dovuto alle sorgenti esterne all'aeroporto, e che i livelli di rumore nei ricettori suddetti rispettano i limiti di legge;
- è stata anche formulata una proposta di ripartizione dell'intorno aeroportuale nelle aree di rispetto A, B e C ai sensi del DM 20 maggio 1999, facendo riferimento alle condizioni operative più gravose (scenario post 2008) ed alla mappa dell'indice Lva così come calcolato dal modello di simulazione. Le aree di rispetto suddette, si mantengono sostanzialmente interne al sedime aeroportuale, non includendo pertanto zone residenziali;
- è stato inoltre osservato in corrispondenza dei ricettori sensibili, che sebbene i valori del descrittore acustico LVA in condizioni post-operam siano più elevati rispetto a quelli ante-operam, tali valori sono poco significatici in considerazione dello scarso traffico aereo. Il livello equivalente dovuto alle attività aeroportuali si mantiene sensibilmente inferiore a quello che caratterizza le sorgenti esterne all'aeroporto. Si è inoltre evidenziato che in nessun ricettore si verifica il superamento dei limiti acustici previsti dalla normativa nazionale. Il Comune di Grottaglie e il Comune di Monteiasi non dispongono della classificazione acustica del territorio e pertanto si applicano i limiti per le zone urbanistiche B di cui al DPCM 1.3.1991 (60 dBA di giorno e 50 dBA di notte);

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

Tabella: valori del descrittore acustico L_{VA} nei ricettori sensibili negli scenari ante e post operam.

Ricettore	L_{VA}			
	Scenario ante operam	Scenario 2007	Scenario 2008	Scenario post 2008
R1	13,0	23,5	29,5	33,0
R2	16,5	27,5	34,0	38,0
R3	18,0	30,0	36,0	40,0
R4	15,5	27,5	33,0	37,5
R5	17,5	26,5	32,5	37,0
R6	19,0	28,5	34,5	39,0

Tabella: Scenario post 2008. Livelli di immissione nei ricettori sensibili e confronto con i limiti (descrittore LeqA)

Ricettore	Livello di rumore sorgenti esterne L_{eqA}		Livello di rumore aeroporto L_{eqA}		Livello di immissione L_{eqA}		Superamento dei limiti	
	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno
R1	54,0	43,5	35,5	0,0	54,0	43,5	NO	NO
R2	56,0	45,5	39,5	0,0	56,0	45,5	NO	NO
R3	48,0	38,0	42,5	0,0	49,0	38,0	NO	NO
R4	45,0	34,5	39,0	0,0	46,0	34,5	NO	NO
R5	46,5	36,0	38,5	0,0	47,0	36,0	NO	NO
R6	53,0	42,5	40,5	0,0	53,0	42,5	NO	NO

- le differenze tra lo stato attuale e gli scenari futuri indicano che l'incremento previsto delle attività aeroportuali negli anni futuri non modifica significativamente il clima acustico dell'area di impatto. In base a tale considerazione, non sono attualmente necessarie soluzioni mitigative, che potrebbero comunque essere prese in esame a seguito di eventuali ulteriori sviluppi dell'infrastruttura. Si osservi infine che da un punto di vista metodologico tutte le scelte tecniche ed operative adottate hanno sempre previsto un approccio cautelativo ovvero tale che gli eventuali errori di stima dei livelli di rumore producano valori in eccesso e mai in difetto;
- non sono previste significative emissioni di radiazioni;

la componente paesaggio:

- l'Aeroporto si sviluppa al confine tra i comuni di Grottaglie e Monteiasi, in un territorio che per le sue caratteristiche geologiche, morfologiche, vegetazionali ed antropiche si configura come un ambiente nel complesso con caratteri di omogeneità. L'area indagata presenta dal punto di vista morfologico una conformazione pressoché pianeggiante con variazioni altimetriche limitate;

Ministero dell'Ambiente
della Tutela del Territorio

- l'impianto aeroportuale si colloca, all'interno dell'area di studio, in posizione baricentrica dell'ampia zona pianeggiante che caratterizza il territorio. Il bacino paesaggistico di riferimento è, pertanto, definito, rispetto all'aeroporto, dalla fascia rocciosa a NE che si eleva fino alla quota di 250m slm e chiude la vallata che degrada dolcemente (raggiungendo quote medie di 50m slm nel comune di Grottaglie). Sulla base di molteplici parametri dipendenti dalla morfologia del territorio interessato, dalla naturalità dei luoghi, dall'utilizzo del suolo, dalle condizioni di fruizione e panoramicità dei luoghi, dalla presenze antropiche considerate sia sotto l'aspetto insediativo sia infrastrutturale, è stato possibile individuare tre principali unità paesaggistiche contraddistinte nel seguente modo:
  - l'ambito naturale (prevalentemente nel territorio di Grottaglie);
  - l'ambito rurale (aree agricole, coltivazioni caratteristiche, edilizia rurale, masserie);
  - l'ambito urbanizzato;
- per quanto attiene alla valutazione degli impatti durante la fase di costruzione e di esercizio si sottolinea che durante la fase di costruzione l'impatto paesaggistico è dovuto essenzialmente alla presenza del cantiere per un periodo di circa 12-14 mesi, ma essendo tale fase di natura transitoria non si prevedono impatti di aggravio al paesaggio se non quelli derivanti dall'allungamento della pista che sono di seguito analizzati. L'attuale uso dei suoli (vigneti ed uliveti) e la frammentazione del sistema proprietario strutturano la piana con segni di natura antropica evidenti. La realizzazione dell'ampliamento della pista non determina un'interferenza visuale tra l'area di intervento e l'assetto morfologico di riferimento fortemente caratterizzato dalla attuale presenza delle strutture aeroportuali. Non si rileva, infatti, la presenza di elementi naturali strutturanti la morfologia dei luoghi (lame o sistemi vegetali naturali) che subiscano un impatto o un'interferenza dalla realizzazione dell'opera, che di per sé non crea condizioni di ostacolo alla continuità percettiva dei luoghi;

CONSIDERATA la nota n. 7881della Regione Puglia del 24 giugno 2005, pervenuta il 12 luglio 2005, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a. *Che vengano forniti i dati relativi all'impianto biologico esistente , soprattutto per quanto riguarda la qualità dell'acqua prodotta , l'uso di tale acqua oltre ai quantitativi di fanghi biologici prodotti ed il tipo di smaltimento dello stesso;*
b. *Che venga fornita la qualità delle acque di prima pioggia , la tipologia di trattamento effettuato , la qualità delle acque trattate ed il loro destino;*
c. *Che vengano forniti i dati relativi all'inceneritore esistente ossia: ore di funzionamento, portata di fumi, concentrazione degli inquinanti. E' necessario conoscere inoltre se le emissioni prodotte dall'inceneritore sono state incluse nel modello dispersivo ISC3 dell'USEPA;*
d. *Infine che vengano forniti i quantitativi globali di terre e materiali inerti che vengono movimentati durante la fase di costruzione;*

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. 07.08.413/10019 del Ministero per i beni e le attività culturali del 3 agosto 2005, pervenuto in data 9 agosto 2005, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*"con apposita istanza del 25/03/2005, acquisita agli atti dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici il 31/03/2005, al prot. n. ST/414/8078 del 04/04/2005 unitamente al progetto e allo studio di impatto ambientale, la Società SEAP S.p.A. ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349 per l' **"Aeroporto Taranto – Grottaglie. Potenziamento land-side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica"**.*

La Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, con nota n. AER/02/414/9500 del 18/04/2005, ha richiesto alle Soprintendenze di settore di esprimere il proprio parere di competenza.

L'avviso pubblico sui quotidiani è stato effettuato in data 31/03/2005 su "La Repubblica" e sulla "Gazzetta del Mezzogiorno".

In data 02/05/2005, con nota prot. n. 1775, la Società SEAP S.p.A., a seguito del sopralluogo effettuato in data 25/03/2005, ha ritenuto di dover integrare la documentazione già inviata con alcuni approfondimenti. La stessa documentazione è stata trasmessa dal proponente alle Soprintendenze territorialmente competenti.

*La **Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico per la province di Lecce, Brindisi e Taranto**, ricevuti ed esaminati gli elaborati dello studio di impatto ambientale, del progetto e tutte le successive integrazioni trasmesse dal proponente, con nota n. 3736/B del 18/05/2005, e successiva nota n. 5399/B del 23/06/2005, inoltrate alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, ha espresso il seguente parere:*

<(...) esaminati gli elaborati progettuali trasmessi dalla Società SEAP S.p.A., (...) questa Soprintendenza rileva che gli interventi in progetto interessano terreni agricoli pianeggianti che non presentano componenti paesaggistiche di rilievo. In particolare si osserva che le opere a farsi non comportano alterazioni significative dei luoghi, consistendo prevalentemente in sistemazioni in piano che non incidono nella percezione d'insieme del paesaggio agricolo circostante.

Si precisa inoltre che gli interventi in progetto non ricadono in aree sottoposte alle disposizioni di vincolo paesaggistico, né riguardano immobili di interesse storico – architettonico di competenza della Scrivente ai sensi del D. Lgs. 42/2004.

Per quanto attiene al Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio" della Regione Puglia, le aree interessate non risultano perimetrate quali "Ambiti Territoriali Estesi" sottoposti a tutela diretta.

Pertanto questa Soprintendenza ritiene di poter esprimere parere favorevole all'esecuzione delle opere in oggetto >.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

*In merito all'intervento la **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia**, esaminata la documentazione, con nota prot. n. 10550 del 21/06/2005, inoltrata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e alla Direzione Generale per i Beni Archeologici, ha espresso il seguente parere:*

< (...) per quanto di stretta competenza di questa Soprintendenza non si evidenziano rilievi di sorta. Tuttavia, essendo l'ufficio scrivente preposto alla tutela di quanto di interesse archeologico possa eventualmente essere celato nel sottosuolo, appare evidente la necessità, da parte dello stesso, di effettuare i dovuti controlli su tutti i movimenti di terra previsti nel progetto: dalla realizzazione degli svincoli e dei nuovi tracciati stradali, alla costruzione della caserma VV.F., alle infrastrutture di volo. La società dovrà pertanto provvedere ad incaricare della sorveglianza dei lavori un archeologo esterno di fiducia di questa Amministrazione e a trasmettere un preciso programma degli interventi e dei tempi previsti di esecuzione. Si prevedere sin d'ora che le presenze archeologiche che dovessero eventualmente riscontrarsi dovranno comunque essere opportunamente indagate secondo modalità di intervento che saranno successivamente comunicate: rimane in ogni caso inteso che nessun onere dovrà ricadere sulla scrivente. Riferimenti legislativi rimangono a riguardo gli artt. 28 (in particolare comma 4) e 90 del D. Lgs. 42 del 22/01/2004.

Si rimane in attesa di conoscere, da parte della Società, il nominativo di un tecnico con il quale procedere ad una verifica congiunta dello stato dei luoghi, in particolare nelle particelle catastali soggette ad esproprio (...)>.

*La **Direzione Generale per i Beni Archeologici**, acquisite le valutazioni trasmesse dalla suddetta Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, ha espresso il seguente parere istruttorio, trasmesso con nota n. 7074 del 12/07/2005 a questa Direzione Generale:*
<Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici con la nota n. 6998 del 20/04/05, trasmesso con la nota n. 10550 del 21/06/2005, concorda con le indicazioni ivi contenute >.

La Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, a conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, acquisite le valutazioni delle Soprintendenze sucitate e il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, ha espresso il seguente parere, trasmesso con nota ST/414/17727 del 2 agosto 2005:

*"Questa Direzione Generale, viste le valutazioni delle Soprintendenze di settore, acquisito il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esaminati gli elaborati progettuali e il relativo studio di impatto ambientale, preso atto della situazione vincolistica verificata dalle competenti Soprintendenze, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, in conformità con i pareri espressi dalle suddette Soprintendenze e dalla Direzione Generale per i Beni Archeologici, **esprime parere favorevole in merito alla compatibilità ambientale delle opere proposte, nel rispetto delle prescrizioni sopraccitate**".*

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con il parere istruttorio formulato dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici sulla scorta delle valutazioni delle sucitate Soprintendenze e del parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esprime parere favorevole in ordine alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, presentata dalla Società SEAP S.p.A., per l' "Aeroporto Taranto – Grottaglie. Potenziamento land-side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica", con l'assoluto rispetto delle prescrizioni sopraccitate";

CONSIDERATA la nota n. 1157 dell'Autorità di Bacino della Puglia del 20 aprile 2005, pervenuta in data giugno 2005; con la quale l'Autorità di Bacino ritiene di poter rilasciare parere favorevole alla realizzazione dell'intervento di tombature del fosso Monache con le prescrizioni seguenti:

- *il dimensionamento della tombatura sia definito in funzione delle risultanze di uno studio idraulico e ideologico redatto secondo le "indicazioni metodologiche" di cui alla sopra citata delibera, in particolare la verifica idraulica deve essere condotta in modo permanente interessando un tratto del corso d'acqua esteso in maniera significativa sia a monte che a valle rispetto alla zona d'intervento; le caratteristiche del tratto tombato dovranno essere tali da garantire il deflusso della piena, relativa ad un evento di prógetto con tempo di ritorno di duecento anni, con un franco di sicurezza di 1 metro;*
- *eliminazione delle griglie antintrusione in acciaio inox posto agli estremi della tombatura;*

analogamente, con riferimento all'intervento di deviazione e tombatura del fosso Madonna, è possibile rilasciare parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

- *il dimensionamento della tombatura sia definito in funzione delle risultanze di uno studio idraulico e ideologico redatto secondo le "indicazioni metodologiche" di cui alla sopra citata delibera, in particolare la verifica idraulica deve essere condotta in modo permanente interessando un tratto del corso d'acqua esteso in maniera significativa sia a monte che a valle rispetto alla zona d'intervento; le caratteristiche del tratto tombato dovranno essere tali da garantire il deflusso della piena, relativa ad un evento di progetto con tempo di ritorno di duecento anni, con un funzionamento a pelo libero;*
- *al fine di consentire la manutenzione del tratto tombato è necessario che la struttura scatolare abbia dimensioni tali da essere praticabile anche con mezzi meccanici di modeste dimensioni;*
- *mantenere, per quanto possibile il tracciato originario, e qualora ciò non fosse possibile per motivi problemi strutturali o di altro genere, allora in corrispondenza delle curve a gomito occorre realizzare idonei pozzetti di ispezione.*

Al fine inoltre di garantire l'officiosità idraulica dei tratti tombati, è necessario che la SEAP, quale Ente gestore dell'insediamento, si faccia carico della manutenzione dei manufatti realizzati tramite la predisposizione di un idoneo programma di manutenzione da attuare in modo continuativo, contenuto in un apposito elaborato progettuale.

Infine, al fine inoltre di mitigare il rischio idraulico residuo, è necessario predisporre un'idoneo Piano di Protezione Civile che subordini l'utilizzo dell'intera area interessata dall'intervento alle

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio

reali condizioni dei corsi d'acqua interessati dall'intervento e che, in ogni caso, prevede l'emissione di allarmi al superamento di prefissate soglie di criticità;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Aeroporto di Taranto – Grottaglie: potenziamento land side e air side per la realizzazione di una piattaforma logistica aeronautica da realizzarsi nei Comuni di Taranto - Grottaglie (TA) presentata dalla Società SEAP S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

1. prima dell'apertura dei cantieri dovrà essere redatto il progetto per la soluzione dell'intersezione tra la ex provinciale e il nuovo tratto in variante, perseguendo una soluzione che abbia una percorrenza preferenziale nella direzione della provinciale e, al contempo, realizzi lo svincolo con il ramo della ex provinciale verso il nuovo sedime dell'aeroporto. Inoltre, dovrà essere inserito un più idoneo raccordo tra la medesima ex provinciale e la viabilità per Monteiasi evitando una intersezione a 90 gradi;
2. la deviazione ed il tombamento del Fosso Monache dovrà essere dimensionato per un evento di piena con tempo di ritorno di 200 anni, secondo le indicazioni tecniche espresse dall'Autorità di Bacino della Puglia con parere n. 1157 del 20.4.2005. In fase di progettazione esecutiva il proponente dovrà predisporre un piano di manutenzione del Fosso Monache, del Fosso Madonna del Prato e del Fosso Contrada Sessolo sia all'interno del sedime aeroportuale sia nei tratti di 2 km a monte e a valle; in detto piano dovrà essere prevista la periodica rimozione dei sedimenti in alveo. Inoltre, visto lo stato di parziale abbandono dei 3 fossi, è necessario che la SEAP provveda ad un intervento di pulitura e di bonifica degli stessi per almeno 2 km a monte e a valle del sito di interferenza, la cui ottemperanza dovrà essere verificata dall'Autorità di Bacino;
3. il proponente, in accordo con l'Autorità di Bacino Regionale della Puglia, deve scegliere una portata opportuna per dimensionare le canalizzazioni ed il bacino di autocontenimento delle acque, previsti all'interno del sedime. Il corpo idrico recettore delle acque del sedime deve essere in grado di smaltire le eventuali portate aggiuntive, provenienti dall'aeroporto;
4. il progetto deve essere completato da un progetto di sistemazione e riqualificazione ambientale delle aree limitrofe all'aeroporto che possono presentare caratteristiche di possibile degrado futuro in quanto configurano aree residuali e/o marginali di difficile utilizzo da parte dei proprietari in quanto le proprietà potrebbero risultare frammentate tenuto anche conto della prevista modifica del tracciato stradale. Per dette aree quindi dovrà essere predisposto, anche a titolo di compensazione, un progetto di riqualificazione con realizzazione degli interventi di

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

natura ambientale a carico del proponente. In detto intervento dovranno trovare riallocazione gli ulivi di cui si prevede l'espianto, per consentire l'allungamento della pista;

5. al fine di limitare il rischio di rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi nelle aree di cantiere, il proponente deve eseguire le riparazioni, i rifornimenti di carburanti e lubrificanti e il parcheggio su un'area attrezzata e impermeabilizzata. Il proponente deve prevedere preliminarmente, in accordo con la Regione e l'ARPA competente, idonei accorgimenti da mettere in opera in caso di contaminazione accidentale del terreno o delle acque con idrocarburi;
6. per quanto riguarda le emissioni sonore in fase di costruzione, il proponente deve rispettare i limiti stabiliti dal DPCM 14.11.1997, eventualmente mettendo in atto idonee mitigazioni da concordare con l'ARPA (quali barriere artificiali costruite con i terreni di scavo in prossimità di recettori sensibili), oppure facendo ricorso all'autorizzazione in deroga per le attività temporanee, di cui al DPCM 1.3.1991 art. 1 comma 4;
7. le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori dell'aria etc. dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale";
8. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio che riguardi le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio dell'aeroporto (atmosfera, rumore, ambiente idrico, fauna). Il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc. Dovrà inoltre essere definita un apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati. Di comune accordo con l'ARPA il monitoraggio dovrà riguardare, per il periodo della costruzione e dell'esercizio, almeno:
   a. la qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale, sia con campagne di misura con mezzo mobile sia integrando la rete di monitoraggio esistente con eventuali ulteriori centraline fisse. Sulla base delle suddette verifiche devono essere definiti, qualora se ne rilevi la necessità, opportuni interventi di mitigazione in modo concorde con i piani di azione ed i programmi che la Regione elabora ai sensi degli artt. 7, 8, 9 del D. Lgs. 351/99. Detto monitoraggio è da iniziarsi prima dell'inizio dei lavori previsti dal progetto;
   b. il rumore ponendo attenzione ai principali ricettori posti nell'area di influenza dell'aeroporto e si dovrà far riferimento alle attività connesse alla definizione di quanto previsto dal art. 5 del DM 31.10.1997;
   c. caratteristiche chimico-fisiche della qualità dell'acqua dei corpi idrici intercettati dal sedime aeroportuale e rispetto ai quali si hanno immissione delle acque ricadenti nel sedime stesso;
   d. implementazione dei dati relativi al controllo dei fenomeni di bird-strike nella banca dati del monitoraggio;
9. qualsiasi modifica delle infrastrutture land-airside o dell'esercizio attualmente previsto in 346 movimenti aeromobili annui esclusivamente nel periodo diurno (come definito ai fini del rumore aeronautico - DM 31.10.1997) e per fini esclusivamente merci, dovrà essere soggetta ad un nuovo procedimento di V.I.A.;

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

10 dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

11. per le prescrizioni 1), 4) ed 8) la verifica di ottemperanza sarà effettuata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio;

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società SEAP S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Dipartimento trasporti, all'E.N.A.C all'Autorità di Bacino Regionale della Puglia, all'ARPA Puglia. ed alla Regione Puglia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale che dovrà essere pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24/11/2000 n. 340.

Roma, lì 24 OTT. 2006

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - 5