



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

DEC/DSA/2004/00809

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 che prevede il potenziamento del sistema air side, con infrastrutture per la circolazione degli aeromobili, ed il potenziamento ed il riordino del sistema land side, con infrastrutture destinate all'utenza e viabilità da realizzarsi nei Comuni di Pescara (PE) e S. Giovanni Teatino (CH), presentata dall'E.N.A.C. con sede in via di Villa Ricotti 42, 00161 Roma, in data 9 dicembre 2002;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa E.N.A.C. in data 9 luglio, 17 ottobre e 17 dicembre 2003;

VISTA la nota n. 3316/03 della Regione Abruzzo dell'8 agosto 2003, pervenuta il 18 agosto 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/414/14588 del Ministero per i beni e le attività culturali del 23 aprile 2004, pervenuta in data 5 maggio 2004, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 589 positivo con prescrizioni formulato in data 10 giugno 2004 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'E.N.A.C.;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A., del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il Piano di sviluppo consiste in una serie di interventi da realizzarsi fino all'anno 2010 sull'aeroporto di P. Liberi, localizzato nei Comuni di Pescara e San Giovanni Teatino (CH);
- il sedime aeroportuale attualmente occupa circa 270 ha e il Piano comporterà l'acquisizione di ulteriori 25 ha di aree prevalentemente agricole, portando la superficie aeroportuale a 295 ha.;
- la realizzazione degli interventi compresi nel Piano di sviluppo sarà suddivisa in due distinte fasi: come evidenziato nella tabella seguente:

I fase - entro il 2005	II fase 2005 - 2010
Prolungamento pista di volo	Ampliamento Piazzale Aviazione Commerciale e relativo impianto di illuminazione
Adeguamento raccordi inclusi impianti AVL (aiuto visuale luminosi)	Ampliamento Aerostazione passeggeri Area Terminale e nuova centrale tecnologica (C.T.)
Area merci: Aerostazione merci (1° modulo da 3.000 m ²) e relativo Piazzale	Nuovo edificio Uffici ed addetti rampa
Area Aviazione Generale: aerostazione, hangars, centrale tecnologica, piazzale e relative opere	Nuova palazzina Uffici Direzionali
Viabilità perimetrale interna	Ampliamento Area Merci: Aerostazione Merci (2° modulo da 2.500 m ²)
Adeguamento parcheggi e viabilità in Area Terminale Area cargo, Area Aviazione generale	Area Sud-Est: Base Operativa Compagnie Aeree hangars, Centrale Tecnologica (2° modulo) ed impianti
Area sud-est: Base operativa Compagnie aeree, hangars e Centrale Tecnologica (1 modulo), piazzale ed impianti.	Edificio Spedizionieri, Edificio Operatori Aeroportuali.
Potenziamento reti drenaggio acque bianche pista di volo e piazzali.	Adeguamento Viabilità ingresso / uscita Area terminale, accesso parcheggi
Impianto di raccolta e depurazione acque di prima pioggia	Parcheggio Multipiano
Opere di urbanizzazione Area Est (reti elettriche, gas, fognarie, acque)	Nuova Area Deposito Carburanti
Ricollocazione edifici Enti di Stato: urbanizzazione piazzali area Nord - Est.	Edificio Scuola di Volo in area Sud - Ovest-

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:
in relazione al traffico aereo:

- allo stato attuale l'aeroporto di Pescara presenta un traffico commerciale annuo di 90-100.000 passeggeri ed un traffico merci di 200-600 t/anno;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- si prevede a partire dal 2005 un traffico commerciale annuo di 164.000 passeggeri, un traffico per Aviazione Generale (voli non di linea) pari a 10.000 voli/anno ed un traffico merci di 950 t/anno;
- al 2010 il traffico commerciale annuo sarà di 200-220.000 passeggeri, il traffico per Aviazione Generale pari a 12.300-13.500 voli/anno ed un traffico merci di 1.450-2000 t/anno;

in relazione alla pianificazione territoriale:

- il progetto non presenta elementi di incompatibilità con gli strumenti regionali, provinciali e comunali;

in relazione agli aspetti vincolistici:

- il progetto non interessa aree soggette a vincolo paesaggistico; il progetto non interessa aree soggette a vincolo archeologico; il progetto non interessa aree soggette a vincolo idrogeologico; altresì il progetto non interessa aree naturali protette, siti proposti di importanza comunitaria (pSIC) e zone di protezione speciale (ZPS); i pSIC e le ZPS sono posti a notevole distanza rispetto al sedime aeroportuale e pertanto non saranno influenzati dagli interventi previsti;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- attualmente l'aeroporto in esame è dotato di una pista lunga 2.430 m posta in direzione est-ovest, con la testata est denominata 22 e la testata ovest denominata 04. La rotta principale di atterraggio avviene dalla testata est in direzione ovest ("in pista d'uso 22"); l'atterraggio in pista d'uso 04 è utilizzato soltanto dall'aviazione generale in quanto non esistono procedure strumentali di avvicinamento;
- la tipologia ed il dimensionamento delle opere e degli impianti, è stato fatto in funzione delle ipotesi di crescita del traffico in arrivo e/o in partenza per l'Aeroporto d'Abruzzo ed in particolare sul livello presunto di traffico di punta ottenibile nel medio-lungo periodo;

i principali interventi previsti dal Piano riguardano:

- l'estensione della pista di volo per complessivi 270 metri in testata 04 (ovest), allo scopo di salvaguardare franchi minimi di rispetto previsti dalla normativa internazionale in materia di sicurezza del volo. La pista passerà dagli attuali 2.430 m a 2.700 m;
- la razionalizzazione delle aree disponibili all'interno dell'attuale sedime con espansione su suoli non urbanizzati da acquisire per l'allungamento della pista, la realizzazione della nuova Area Terminale e della viabilità di accesso, nei settori est ed ovest del comprensorio dell'aeroporto; in conseguenza di ciò il sedime passerà dagli attuali 270 ettari a 295 ettari (+25 ha);
- a seguito dell'attuazione del Piano si realizzeranno 42.850 m² di edifici (per un volume di 380.860 m³) e nuove aree impermeabilizzate per 80.000 m²;
- il cantiere opererà principalmente in periodo diurno ed i materiali da costruzione necessari saranno approvvigionati da cave autorizzate. Gli effetti ambientali prevedibili sono: aumento del traffico indotto sulla viabilità; produzione di rumore; emissioni in atmosfera di polveri e di gas da parte dei mezzi d'opera; approvvigionamento di acqua e scarichi idrici; materiali di risulta costituiti da terre di scavo e materiali da demolizione;
- per quanto riguarda il traffico veicolare indotto in fase di esercizio sulla viabilità circostante l'aeroporto, non si verificheranno incrementi significativi;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:
in relazione alla componente atmosfera:

- in fase di costruzione dell'opera, l'impatto sulla componente atmosfera è dovuto alla produzione e propagazione di polveri nell'area di cantiere e lungo la viabilità utilizzata per il trasporto materiali ed all'emissione di gas di scarico da parte dei mezzi di cantiere e dei mezzi di trasporto;
- in fase di esercizio l'aeroporto influenza la qualità dell'aria mediante lo svolgimento delle attività aeroportuali (avvicinamento, atterraggio, rullaggio, stazionamento, rullaggio, decollo e salita degli aeromobili, funzionamento degli impianti tecnologici aeroportuali, ovvero centrale termica, supporto a terra e serbatoi carburante);
- la caratterizzazione della qualità dell'aria allo stato attuale è stata effettuata mediante campionatori passivi posti in 17 siti durante il mese di giugno 2001 ed elaborando i dati delle centraline ARTAPE poste nell'ambito urbano di Pescara (medie mensili):

Parametro	U.M.	Dati ARTAPE	Dati campagna rilievi
NO ₂	µg/m ³	27,5-56,2	15,0-54,1
NO	µg/m ³	16,5-72,5	-
NO _x	µg/m ³	47,4-123,7	-
CO	mg/m ³	0,3-1,1	-
Ozono	µg/m ³	14,7-79,2	-
PM ₁₀	µg/m ³	33,9-85,3	-
SO ₂	µg/m ³	0,2-3,0	<2,6-13
Benzene	µg/m ³	1,3-4,3	0,3-2,6
Toluene	µg/m ³	4,6-11,6	3,3-11,5
Etilbenzene	µg/m ³	-	-
Xilene	µg/m ³	2,6-7,7	-
BTEX	µg/m ³	-	7,1-26,8

- lo studio dell'impatto sulla qualità dell'aria relativamente agli scenari futuri, è stato effettuato mediante il programma previsionale EDMS (Emission and Dispersion Modeling System), ufficialmente accreditato dalla FAA (Federal Aviation Administration), degli Stati Uniti. I limiti del programma EDMS sono:
 - non ammette l'assenza di vento con velocità inferiori a 1 m/s;
 - non considera l'emissione di PM₁₀ provenienti dagli aeromobili;
 - non può essere effettuata la simulazione della dispersione in atmosfera degli idrocarburi;
- i dati utilizzati per le valutazioni del contributo dell'attività aeroportuale all'inquinamento atmosferico, attuale e futuro, comprendono tutte le attività aventi un potenziale effetto sull'atmosfera: il traffico aeronautico, la produzione di energia termica, le operazioni di assistenza a terra. Per l'ozono sono stati assunti i valori di dispersione ricavati per NO₂, in quanto le concentrazioni delle due sostanze sono in equilibrio;
- la seguente tabella evidenzia l'impatto sulla qualità dell'aria in µg/m³ (CO in mg/m³) delle attività aeroportuali; per il contributo aeroportuale ci si riferisce a valori medi annui, mentre i valori di fondo sono riferiti a medie mensili:



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Inquinanti	Valore di fondo rilevati	Valori di fondo ARTAPE	Contributo aeroporto al 2001	Contributo aeroporto al 2005	Contributo aeroporto al 2010	Valore limite DM 60/02
CO	-	0,3-1,1	0-0,01	0 - 0,01	0 - 0,01	10
NO ₂	15,0-54,1	27,5-56,2	-	0-14,04	0 -19,27	40
NO _x		47,4-123,7	0-4,83	0-14,04	0 -19,27	30 (1)
SO ₂	2,5 - 13	0,2-3	0 - 0,17	0 - 0,30	0,01 - 0,40	125
PM ₁₀	-	33,9-85,3	0-0,33	0-0,63	0 - 0,85	40
Ozono	-	14,7-79,2	4,84	0-14,04	0-19,27	110 (2)

- la frazione di inquinanti presenti in atmosfera, dovuti al complesso di attività aeroportuali, è variabile tra lo 0 ed il 22,08%. Dalla tabella precedente si osserva come il contributo aeroportuale all'inquinamento atmosferico in atto richiede la previsione, nel quadro prescrittivo, di un sistema di monitoraggio della qualità dell'aria. Il contributo aeroportuale alla concentrazione al suolo delle polveri fini, per le quali esistono elevati valori di fondo, richiede un sistema di monitoraggio, previsto dal quadro prescrittivo;
- per il benzene sia i dati ARTAPE che i rilievi espressamente effettuati mostrano significative concentrazioni di fondo (valore limite DM 60/02 pari a 5 µg/m³ come media annua), in prossimità della viabilità di scorrimento. Nel quadro prescrittivo si è previsto un sistema di monitoraggio della qualità dell'aria in fase di esercizio;

in relazione alla componente ambiente idrico:

- in fase di costruzione sono possibili sversamenti accidentali di idrocarburi che possono inquinare il suolo e le acque sotterranee;
- si prevede un incremento dei consumi idrici a regime da 30.000 m³/anno a 155.000 m³/anno, soddisfatti dall'acquedotto comunale per quanto riguarda gli usi potabili e dal Consorzio di Bonifica per i restanti usi;
- è stato previsto il monitoraggio delle acque di scarico provenienti dall'aeroporto, prima dell'immissione nel recettore;
- per compensare l'incremento di portata derivante dalle nuove impermeabilizzazioni nell'ambito del sedime aeroportuale è stato previsto un bacino di autocontenimento, finalizzato al controllo delle portate prima del recapito nel Fiume Pescara;
- il sito aeroportuale non è soggetto a rischio idraulico;
- le acque di prima pioggia dei piazzali (primi 5 mm caduti uniformemente) saranno trattate in una vasca di sedimentazione e disoleatura, dimensionata sul volume di pioggia critica aumentato del 50% per poter disporre di un volume di riserva finalizzato a contenere lo sversamento accidentale di liquidi inquinanti;

in relazione alla componente suolo e sottosuolo:

- in fase di costruzione sono possibili sversamenti accidentali di idrocarburi che possono inquinare il suolo e le acque sotterranee;
- i rifiuti prodotti in fase di esercizio saranno veicolati verso gli impianti RSU; i liquami civili degli aeromobili per 12.000 l/anno, il cui smaltimento è affidato oggi ad una ditta esterna e che a

regime saranno trattati in uno specifico impianto interno all'aeroporto; i rifiuti speciali pericolosi e non, smaltiti da consorzi obbligatori o ditte specializzate; mentre rifiuti oleosi saranno convogliati all'impianto di disoleazione delle acque di prima pioggia;

- in fase di esercizio, i potenziali effetti significativi sulla componente in esame sono rappresentati dal rischio di inquinamento di suolo e sottosuolo determinato dalla presenza di serbatoi di stoccaggio carburanti; dalla attività di pista e di piazzale nella fase operativa dell'aeroporto (rifornimento carburante, attività di manutenzione aeromobili, etc.); per tali sorgenti di rischio il proponente ha previsto opportune misure di mitigazione e monitoraggio;

in relazione alla componente rumore e vibrazioni:

- gli interventi previsti dal Piano non producono significativi effetti relativamente alle vibrazioni;
- il Comune di San Giovanni Teatino dispone della zonizzazione acustica del territorio (approvata con Deliberazione Giunta Comunale n. 65 del 18.4.2001), mentre per il Comune di Pescara sono applicabili i limiti di cui al DPCM 1.3.1991. La Commissione aeroportuale di cui al DM 31.10.1997 non ha ancora definito l'intorno aeroportuale;
- per la caratterizzazione del clima acustico allo stato attuale è stato effettuato un periodo di monitoraggio acustico compreso tra il mese di aprile ed il mese di giugno 2001; i rilievi sono stati effettuati in 14 postazioni assistite da operatore (A e B all'interno del sedime aeroportuale, 1÷12 al di fuori); ogni misura ha avuto durata variabile da 15 a 30 minuti;
- al fine di valutare il contributo alla rumorosità ambientale del rumore di origine aeronautica, attualmente in essere al di fuori del sedime aeroportuale, non potendo ricorrere a misure dirette sia a causa della scarsità di eventi (3-5 voli nei giorni feriali, meno in quelli festivi) sia a causa del rilevante effetto di mascheramento prodotto da sorgenti di rumore antropiche varie, si è fatto ricorso ad una simulazione dello stato attuale mediante il modello INM 6.0c, assumendo quale ipotesi di traffico della giornata media quella ricavabile dalla settimana peggiore del periodo osservato (marzo - giugno);
- i risultati del monitoraggio sono riassunti nelle tabelle seguenti:

Periodo diurno

Postazione	Leq residuo misurato dB(A)	Leq aeronautico calcolato dB(A)	Leq ambientale dB(A)	Classe	Limite applicabile dB(A)
1	64,5	50,7	64,7	IV	65
2	70,0	59,4	70,0	(1)	70
3	55,0	55,8	58,0	(1)	70
4	72,0	55,0	72,0	(1)	70
5	54,5	51,1	56,1	III	60
6	65,5	35,1	65,5	V	70
7	59,0	44,9	59,2	II	60
8	63,5	36,8	63,5	IV	65
9	49,0	33,9	49,0	II	55
10	63,5	63,4	66,5	V	70
11	64,5	25,9	64,5	IV	65
12	70,0	57,4	70,0	IV	65

(1) DPCM 1.3.1991



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Periodo notturno

Postazione	Leq residuo misurato dB(A)	Leq aeronautico calcolato dB(A)	Leq ambientale dB(A)	Classe	Limite applicabile dB(A)
1	52,5	29,8	52,5	IV	55
2	60,5	32,0	60,5	(I)	60
3	42,0	29,8	42,0	(I)	60
4	60,0	28,4	60,0	(I)	60
5	45,0	27,2	45,0	III	50
6	52,5	18,5	52,5	V	60
7	49,0	23,7	49,0	II	50
8	55,0	24,1	55,0	IV	55
9	38,5	18,4	38,5	II	45
10	53,0	44,2	53,5	V	60
11	56,0	16,8	56,0	IV	55
12	52,5	34,5	52,5	IV	55

(1) DPCM 1.3.1991

- per le simulazioni acustiche si è fatto riferimento al programma INM 6.0c. Le simulazioni modellistiche non hanno tenuto conto dell'allungamento della pista verso ovest né delle eventuali conseguenti variazioni delle procedure di decollo ed atterraggio. Tale scelta dovrebbe essere cautelativa in quanto l'allungamento della pista determinerà l'aumento della quota di sorvolo dell'abitato di Pescara;
- nello studio di impatto ambientale l'intorno aeroportuale è stato considerato corrispondente alla curva isolivello LVA = 60 dB(A), calcolata e resa graficamente dalla simulazione svolta per ciascun scenario esaminato;
- l'area compresa dalla curva isolivello LVA maggiore di 60 dB(A), esterna al sedime aeroportuale, interessa porzioni di territorio occupate da viabilità a scorrimento veloce ed aree industriali, ma anche aree residenziali. Le mappe restituite dal codice INM indicano che al 2010 la zona A di cui al DM 31.10.1997 (LVA= 60-65 dBA) misura 1,460 km², la zona B (LVA= 65-75 dBA) misura 1,064 km², la zona C (LVA> 75 dBA) misura 0,140 km². Al 2010 una superficie pari a 0,575 km² facente parte dell'intorno aeroportuale (LVA> 60 dBA) è situata all'esterno del sedime;
- si è provveduto a individuare l'impatto acustico derivante dall'attuazione del Piano di Sviluppo al 2005 ed al 2010, sia all'interno che all'esterno dell'intorno aeroportuale producendo le mappe restituite dal codice INM, in scala 1:25.000 ed 1:5.000;

in relazione alla componente salute pubblica:

- gli effetti principali del progetto sono riferibili alla qualità dell'aria ed al clima acustico, tuttavia i valori che si verificano rientrano nei limiti di legge;

in relazione alle rimanenti componenti:

- il progetto non determina significativi effetti per quanto riguarda vegetazione, fauna, ecosistemi, paesaggio, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti;

CONSIDERATA la nota n. 3316/03 della Regione Abruzzo dell'8 agosto 2003 della Direzione Territorio Urbanistica BB.AA. Parchi Politiche e Gestione dei Bacini Idrografici-Servizio Aree Protette Beni Ambientali Storico Architettonici e V.I.A., pervenuta il 18 agosto 2003, con la quale si trasmette il parere favorevole di massima *“in quanto l'ampliamento programmato dello scalo è condizione necessaria per operare nella direzione di una crescita coerente del territorio abruzzese (economica e culturale) e di un più significativo sviluppo dell'intermodalità dei traffici passeggeri e merci che oggi vertono essenzialmente su mezzi gommati. In merito alle interferenze più frequentemente imputate alla struttura aeroportuale, le polluzioni in atmosfera e l'inquinamento acustico, sono state dettagliatamente affrontate sia nello SIA che nei “chiarimenti”. Più in particolare per quanto attiene le emissioni sonore, tutte le simulazioni eseguite hanno condotto a definire un impatto acustico sufficientemente limitato sia in termini di livelli sonori, sia in termini di area coinvolta nell'interno aeroportuale, tanto da confermare i livelli di urbanizzazione già in essere. Le previsioni migliorative del Piano Regolatore, unitamente al rinnovamento tecnologico a cui è sottoposta la flotta aerea civile, miglioreranno i livelli di compenetrazione e di reciproco sviluppo con il territorio metropolitano che lo ospita”;*

e che riporta altresì le conclusioni finali espresse dal Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale:

- *fatte salve le valutazioni di merito di competenza della VIA nazionale. In particolare si segnalano all'attenzione della Commissione Nazionale le osservazioni formulate dal comune di San Giovanni Teatino e la documentazione integrativa, redatta dal proponente, relativamente alle emissioni in atmosfera e all'inquinamento.*
- *Il CCR-VIA ritiene che dovrà essere previsto il rimpianto di un congruo numero di alberi di alto fusto, superiore a quelli abbattuti, avendo cura di operare, per la loro localizzazione, di concerto con il Comune interessato;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/414/14588 del 23 aprile 2004, pervenuto in data 5 maggio 2004, 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 4.12.02 prot. n. 28992 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ha chiesto la valutazione di pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, legge 8.7.1986 n. 349, relativamente alle opere indicate in oggetto ed ha prodotto documentazione integrativa con nota n. prot. 2049 del 17.12.03 e n. 81 del 28.1.04.

Nel merito la Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici Artistici e Storici d'Abruzzo, con nota prot. n. 15709 del 8.1.03, ha dichiarato che la zona dell'intervento è sottoposta a vincolo di cui al D.L.vo 490/99 art. 146 lettera C e di non avere alcuna osservazione da fare in merito ai lavori proposti.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

La Soprintendenza per i Beni Archeologici d'Abruzzo con nota n. prot. 1828 del 21.3.03 ha comunicato quanto segue: "L'area dell'aeroporto d'Abruzzo non risulta interessata da resti archeologici noti rilevanti ai sensi del D.L.vo n. 490/99 e tuttavia le recenti ricerche archeologiche che hanno consentito di identificare nel sottosuolo del quartiere pescarese di Porta Nuova i resti della città romana di Ostia Aterni indicano che da questo insediamento antico proseguivano verso l'interno della Valle del Pescara ben due tracciati viari antichi, un antichissimo itinerario che correva in una fascia prospiciente il fiume Pescara, ed il tracciato della via Claudia Valeria, spostato verso sud in un'area adiacente al tracciato della Tiburtina attuale.

L'area interessata dai previsti lavori di sviluppo dell'aeroporto si estende in una larghissima fascia del corso del fiume Pescara sino al tracciato della Tiburtina e non può pertanto escludersi che all'interno dell'amplissimo recinto della struttura aeroportuale si conservino resti archeologici dei due itinerari antichi.

In tale ambito gli interventi per la realizzazione di strutture di nuovo impianto si concentrano nel settore a nord lungo il Pescara ove è prevista la concentrazione degli edifici degli enti di stato, e nel settore a sud lungo la via Tiburtina ove è prevista la razionalizzazione degli edifici aeroportuali."

Ciò premesso la Soprintendenza ha espresso parere favorevole al progetto a condizione che i lavori di sbancamento per la realizzazione dei nuovi uffici previsti siano eseguiti sotto controllo archeologico della stessa Soprintendenza che si riserverà di dettare in corso d'opera eventuali prescrizioni per la salvaguardia di resti archeologici che dovessero rinvenirsi. A tal proposito viene ricordato che la vigente normativa sui lavori pubblici (D.P.R. n. 554/99 art. 15 comma 7) prevede che negli elaborati progettuali di ciascun intervento, sin dalla fase preliminare, venga prevista la "copertura finanziaria per la realizzazione degli interventi di conservazione, protezione e restauro volti alla tutela e salvaguardia del patrimonio di interesse artistico e storico". Si fa presente quindi la necessità che il richiedente si faccia carico degli oneri di documentazione scientifica relativi ai previsti controlli archeologici, da affidare a professionisti archeologi, in possesso di idoneo curriculum, i quali dovranno operare sotto la direzione della suddetta Soprintendenza.

*Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere **parere favorevole** alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale sul piano di sviluppo dell'aeroporto d'Abruzzo "P. Liberi" a condizione che vengano integralmente recepite le prescrizioni indicate dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Abruzzo e che, quale opera di mitigazione, venga elaborato un progetto di sistemazione a verde, con specie arboree autoctone, di tutte le aree dove è possibile la piantumazione. Detto progetto dovrà essere sottoposto, per verifica di ottemperanza, all'esame di questo Ministero.*

preso atto che 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;

➤ **Comune di San Giovanni Teatino:** con nota del 28 aprile 2003, fa presente i seguenti problemi inerenti lo Studio di impatto ambientale relativo al piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto di Pescara:

1. inadeguatezza della campagna di misurazioni fonometriche;
2. rappresentazione del rumore residuo ed ambientale: il rumore ambientale non è stato misurato ma stimato tramite il programma INM; non è stata fatta la verifica strumentale dei livelli di immissione presso tutti i recettori potenzialmente sensibili ubicati nell'intorno aeroportuale;
3. valutazione del traffico aeroportuale: il SIA non tiene conto delle condizioni di maggior traffico che risultano verificarsi nei mesi di luglio ed agosto;
4. valutazioni della condizione post-operam: la valutazione di impatto acustico non viene formulata numericamente, ma soltanto attraverso mappe;
5. inadempienze dell'Ente gestore dell'infrastruttura;
6. scarsa attendibilità della caratterizzazione della componente atmosfera;
7. insufficiente analisi delle possibili interferenze con il contesto urbanizzato ed infrastrutturale;

in particolare:

inadeguatezza dello studio sull'impatto acustico:

il Comune rileva la mancanza della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale di cui al D.M 31.10.1997, contestando inoltre, in quanto portano a sottostimare gli impatti previsti nello studio di impatto ambientale:

- le modalità di esecuzione delle campagne di misurazione fonometrica, effettuate senza rilevazioni in corrispondenza dei ricettori abitativi;
- il sistema di modellazione utilizzato;
- i dati di traffico aeroportuale utilizzato;

scarsa attendibilità della caratterizzazione della componente atmosferica:

il Comune è dell'avviso che le campagne di monitoraggio effettuate e le modalità utilizzate non consentono di valutare, in un'area già fortemente compromessa, la compatibilità ambientale degli impatti aggiuntivi connessi con l'iniziativa in argomento. A supporto di quanto sopra il Comune pone in evidenza il fatto che l'Agenzia Regionale dell'Ambiente, interessata allo Studio di Impatto Ambientale, abbia evidenziato come la zona interessata sopporti, da un punto di vista ambientale, un carico già al limite dell'equilibrio che, anche con un minimo aggravio di apporti inquinanti può essere rotto con conseguenze non prevedibili nella loro gravità.

insufficiente analisi delle possibili interferenze con il contesto urbanizzato ed infrastrutturale dell'intorno:

a giudizio del Comune, il problema delle possibili interferenze delle superfici limite con ostacoli presenti nel territorio non sembra essere stato valutato in tutta la sua complessità, in quanto in testata 04 insistono numerose attività produttive che per effetto del prolungamento della pista di volo verrebbero a trovarsi in posizione irregolare in base all'art. 715 della legge 58/63, che prescrive l'assenza di ostacoli all'interno dei 300 mt.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

misurati dalla recinzione dell'aeroporto e ricadenti nella zona del cono di volo e ciò a detta del Comune risulterebbe incompatibile con le norme di sicurezza degli aeroporti. Il Comune è inoltre dell'avviso che non sono state considerate le possibili future interferenze tra l'ampliamento dell'area aeroportuale ed le infrastrutture viarie esistenti (S.S. Tiburtina, Asse attrezzato) le quali non avrebbero sicuramente capacità di sopportare l'incremento di traffico conseguente alla realizzazione del programmato sviluppo di voli a scopo mercantile e per le quali nessuna ipotesi di potenziamento è stata presa in considerazione;

- dell'osservazione, è stato tenuto conto nel corso dell'istruttoria e nella formulazione del presente parere;

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 di potenziamento del sistema air side, con infrastrutture per la circolazione degli aeromobili, ed il potenziamento ed il riordino del sistema land side, con infrastrutture destinate all'utenza e viabilità da realizzarsi nei Comuni di Pescara (PE), S. Giovanni Teatino (CH), presentato dall'E.N.A.C. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) fase di costruzione:

- a.1 per quanto riguarda le emissioni sonore, il proponente deve rispettare i limiti stabiliti dal DPCM 14.11.1997, eventualmente mettendo in atto idonee mitigazioni (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, così come successivamente normata dall'art. 6, comma 1, lettera h della legge 26/10/1995 n. 447;
- a.2 il proponente deve adottare tecniche per la riduzione della produzione o la propagazione di polveri, quali: bagnatura delle piste di servizio non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso (in prossimità di recettori sensibili); lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento dei materiali; bagnatura e copertura con teloni del materiale trasportato dagli autocarri; pulizia delle strade pubbliche utilizzate; bagnatura dei cumuli di materiale polverulento in deposito (in prossimità di recettori sensibili); formazione di barriere provvisorie in corrispondenza di recettori sensibili. Le bagnature non devono provocare fenomeni di inquinamento delle acque, dovuto a dispersione o dilavamento incontrollati;
- a.3 al fine di 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.

b) fase di esercizio:

atmosfera:

b.1 in accordo con la Regione e con l'ARPA, deve essere garantito un adeguato monitoraggio della 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 relativi al Piano di Sviluppo;

ambiente idrico:

b.2 il proponente, in accordo con l'Autorità idraulica, deve scegliere una portata opportuna (indicando il relativo tempo di ritorno) 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;

b.3 il proponente deve concordare con Regione ed ARPA gli accorgimenti previsti per evitare l'inquinamento delle falde e del suolo da parte di sostanze quali idrocarburi dispersi durante le operazioni di rifornimento di carburante, di deicing, nonché di manutenzione e di riparazione degli aeromobili; gli accorgimenti da seguire in caso di incidente con sversamento di sostanze inquinanti, ivi incluso le modalità di bonifica della falda e del suolo; i presidi di sicurezza e monitoraggio da prevedersi per i depositi di carburante;

vegetazione:

b.4 il proponente deve predisporre uno studio per verificare che le colture agricole praticate all'interno del sedime aeroportuale non costituiscano richiamo per l'avifauna, la quale potrebbe creare ostacolo alla navigazione aerea;

rumore:

b.5 deve essere garantito il rispetto dei limiti di cui al DM 31.10.1997 per gli insediamenti programmati o già autorizzati. Si prescrive che il proponente, preliminarmente all'avvio dei lavori, produca un quadro aggiornato, descrittivo e cartografico, degli insediamenti (con particolare riferimento alla residenza ed ai recettori sensibili) presenti nell'area circostante il sedime aeroportuale. A tale quadro, da sottoporre alla verifica della Regione, andranno riferiti gli adempimenti posti a carico del proponente nelle prescrizioni che seguono;

b.6 In relazione agli interventi di mitigazione acustica, deve essere previsto un aggiornamento almeno biennale delle aree soggette al rumore di origine aeroportuale e dell'individuazione delle abitazioni ricadenti nelle aree acustiche caratterizzate dall'indice LVA compreso tra 60 e 65 dBA, tra 65 e 75 dBA e superiore a 75 dBA. Tali aggiornamenti devono essere sottoposti al controllo ed alla verifica della Regione. In caso di abitazioni ricadenti in area acustica con LVA > 75 dBA si deve provvedere alla delocalizzazione delle abitazioni



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

stesse, tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione dei proprietari interessati e degli inquilini delle abitazioni. Per tutti i recettori ricadenti nelle aree acustiche caratterizzate dall'indice LVA compreso tra 60 e 65 dBA e tra 65 e 75 dBA devono essere realizzati a carico del proponente interventi di mitigazione acustica come di seguito evidenziato.

Si devono installare infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell'indice di isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 5.12.1997, nel rispetto architettonico delle facciate. Detti interventi devono garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni, dal punto di vista termo-igrometrico e del comfort ambientale, attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento.

A spese del proponente, anche ricorrendo alle misure di cui agli artt. 90, 91 e 92 della L. 342/00, devono essere garantite le spese per il condizionamento estivo per le abitazioni ricadenti nelle aree acustiche caratterizzate dall'indice LVA compreso tra 60 e 65 dBA e tra 65 e 75 dBA (spese di impianto e di gestione).

Per le zone ricadenti nelle aree acustiche caratterizzate dall'indice LVA compreso tra 65 e 75 dBA deve essere garantita, a spese del proponente, l'opzione della delocalizzazione delle abitazioni, solo se il proprietario dell'immobile è favorevole, tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione dei proprietari interessati.

- b.7** in accordo con i Comuni interessati e con la Regione, il proponente deve valutare l'impatto acustico delle attività dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale, verificando, ai sensi del DPCM 14.11.1997 art. 3 comma 2, il rispetto dei limiti assoluti di immissione nonché l'opportunità di eventuali misure di mitigazione;
- b.8** nelle more della conclusione dei lavori della commissione aeroportuale di cui all'art. 5 comma 1 del DM 31.10.1997, insediata in data 18/10/2001 e della predisposizione del sistema fisso di monitoraggio del rumore nell'intorno aeroportuale, si prescrive che il proponente preveda un adeguato programma di monitoraggio acustico, da iniziare prima dell'avvio dei lavori. Le modalità tecniche con cui realizzare il suddetto monitoraggio dovranno essere concordate con la Regione e la competente ARPA;

inquinamento luminoso:

- b.9** compatibilmente con le esigenze di sicurezza e funzionamento dell'aeroporto, per quanto possibile devono essere adottate tecnologie per ridurre il flusso luminoso inutilmente disperso verso la volta celeste o verso le abitazioni limitrofe;

aspetti generali:

- b.10** i progetti esecutivi dovranno uniformarsi al D.M. 1.4.2004 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" ed adottare i sistemi e le tecnologie ivi previsti;
- c) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e

raccomandazioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

d) le prescrizioni **b.1)**, **b.5)**, **b.6)**, **b.7)** e **b.8)** devono essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, prima dell'avvio dei lavori del Piano di Sviluppo aeroportuale;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'E.N.A.C., all'E.N.A.V., alla Società SAGA S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alla Regione Abruzzo, 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.

Roma li 23 SET. 2004


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO


IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI