

AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO

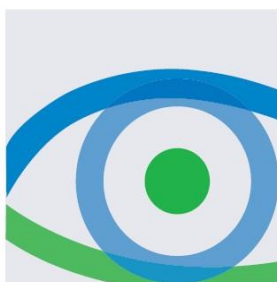
Procedura di Verifica di Ottemperanza

ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/06

Progetto di prolungamento della pista di volo



Relazione Generale di Ottemperanza



Elenco Allegati	
R.B.1.01	Prescrizione B.1 - Piano di Monitoraggio Ambientale - Atmosfera
T.B.1.01	Prescrizione B.1 – Planimetria dei punti di monitoraggio Atmosfera
R.B.5.01	Prescrizione B.5 – Caratterizzazione dell'intorno aeroportuale – Analisi dei ricettori
T.B.5.01	Prescrizione B.5 – Planimetria dei ricettori all'interno della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale
R.B.6.01	Prescrizione B.6 – Verifica del rumore aeroportuale in LVA
T.B.6.01	Prescrizione B.6 – Rumore aeroportuale – Verifica dell'impronta acustica in LVA al 2019
R.B.7.01	Prescrizione B.7 – Verifica del rumore aeroportuale in Leq(A)
T.B.7.01	Prescrizione B.7 – Rumore aeroportuale – Verifica dell'impronta acustica in Leq(A) al 2019
R.B.8.01	Prescrizione B.8 – Piano di Monitoraggio Ambientale - Rumore
T.B.8.01	Prescrizione B.8 – Planimetria dei punti di monitoraggio Rumore
ALL.01	Allegato Pareri ARTA ABRUZZO



Affiliate Member International Federation of Consulting Engineers

ASSOCIATO

oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria di architettura e di consulenza tecnico-economica

I.R.I.D.E. srl



ENVISION ITALIA SUPPORTER

Via Giacomo Trevis 88 – 00147 – Roma

tel 06 51606033 – fax 06 83962055

iride@pec.istituto-iride.com - admin@istituto-iride.com

www.istituto-iride.com

C F – P.IVA 08024671003 – Registro Imprese di Roma 89912/04

R.E.A. n. RM-1068311

Sommario

1	Aspetti Introduttivi.....	4
2	Il Ruolo della Relazione Generale e Programmatica di Ottemperanza	5
3	Il Quadro Prescrittivo	6
3.1	Le prescrizioni derivanti dal DEC/DSA/2004/00809	6
3.1.1	Le prescrizioni da ottemperare prima dell'inizio dei lavori	6
3.1.2	Le prescrizioni derivanti dal DEC/DSA/2004/00809 per la fase di costruzione	8
4	L'articolazione temporale delle prescrizioni	9
5	Le Ottemperanze in oggetto.....	15
5.1	Prescrizioni Ottemperabili.....	15
5.1.1	DEC/DSA/2004/00809 punto a.1	15
5.1.2	DEC/DSA/2004/00809 punto a.2.....	15
5.1.3	DEC/DSA/2004/00809 punto a.3.....	16
5.1.4	DEC/DSA/2004/00809 punto b.5.....	18
5.2	Prescrizioni Parzialmente Ottemperabili	19
5.2.1	DEC/DSA/2004/00809 punto b.1.....	19
5.2.2	DEC/DSA/2004/00809 punto b.6.....	20
5.2.3	DEC/DSA/2004/00809 punto b.7.....	23
5.2.4	DEC/DSA/2004/00809 punto b.8.....	26

1 Aspetti Introduttivi

La presente relazione ha la finalità di definire gli aspetti relativi alla modalità di gestione delle ottemperanze alle Prescrizioni DEC/DSA/2004/0080, nota n. 26755 del 18/10/06 e nota n. 22226 del 6.12.06, relative al progetto del Piano di Sviluppo Aeroportuale per il Prolungamento della Pista di Volo.

Le prescrizioni analizzate sono quindi relative al solo Progetto del Prolungamento della Pista di Volo in qualità di intervento principale correlato all'operatività dello scalo come di seguito specificato.

2 Il Ruolo della Relazione Generale e Programmatica di Ottemperanza

La presente relazione è stata redatta con la finalità di assumere **il ruolo di ottemperanza Generale**, in quanto, stante la complessità del quadro prescrittivo si è ritenuto importante ricomprendere tutte le conclusioni in una relazione di sintesi, al fine di agevolare il lavoro del valutatore, rimandando poi agli allegati alla relazione per gli approfondimenti tecnici del caso.

Stante le due sopracitate finalità la presente relazione è articolata nelle seguenti parti:

- Parte 1 – Il Quadro Prescrittivo: volto ad effettuare una sintesi del quadro prescrittivo attualmente in essere con specifico riferimento al Progetto del Prolungamento della Pista Aeroportuale, così come previsto dal Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Pescara;
- Parte 2 – L'articolazione temporale delle prescrizioni: questa parte è volta a definire l'articolazione temporale delle prescrizioni che non possono essere ottemperate in maniera completa prima dell'inizio dei lavori e saranno quindi oggetto di successive relazioni. A titolo esemplificativo, quanto specificato in merito al monitoraggio potrà essere effettuato unicamente in relazione alla redazione del Piano ed alla programmazione delle campagne Ante, Corso e Post Operam, rimandando a successive ottemperanze l'esecuzione delle stesse campagne, potendo così comunque iniziare i lavori del progetto in oggetto.
- Parte 3 – Le Ottemperanze in oggetto: tale parte rappresenta una sintesi delle conclusioni dei diversi elaborati specialistici allegati.

3 Il Quadro Prescrittivo

3.1 Le prescrizioni derivanti dal DEC/DSA/2004/00809

3.1.1 Le prescrizioni da ottemperare prima dell'inizio dei lavori

In relazione all'obiettivo di poter correttamente iniziare i lavori relativi al prolungamento della Runway così come previsto dal PSA approvato occorre preliminarmente riferirsi a quanto disposto dal comma **d** del quadro prescrittivo del DEC/DSA/2004/00809.

In particolare tale comma specifica che *"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."*

Di seguito si riportano i punti prescritti:

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.
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 LV A 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 LV A > 75 dBA si deve provvedere alla delocalizzazione delle abitazioni 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.

	<p>Per tutti i recettori ricadenti nelle aree acustiche caratterizzate dall'indice L VA 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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>
b.7	<p>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</p>
b.8	<p>nelle more della conclusione dei lavori della commissione aeroportuale di cui all'art. 5 comma I 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;</p>

3.1.2 Le prescrizioni derivanti dal DEC/DSA/2004/00809 per la fase di costruzione

Il quadro sopra riportato si completa con le seguenti prescrizioni che dovranno essere ottemperate durante la fase di costruzione:

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 I, lettera h della legge 26/1 0/1995 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 cementizi 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.

4 L'articolazione temporale delle prescrizioni

In relazione a quanto riportato nel Par. 3, di seguito si riporta la lista delle prescrizioni con la distinzione in:

- Ottemperabile: identificando le prescrizioni che possono essere interamente ottemperate prima dell'inizio dei lavori per l'intervento in oggetto;
- Parzialmente Ottemperabile: identificando le prescrizioni che possono essere ottemperate in maniera parziale prima dell'inizio dei lavori e che saranno poi compiutamente ottemperate nella fase di costruzione ed esercizio;

DEC/DSA/2004/00809		
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 I, lettera h della legge 26/1 0/1995 n. 447	Ottemperabile
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 cementizi 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;	Ottemperabile
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.	Ottemperabile
Fase di Esercizio		

b.1	<p>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.</p>	Parzialmente Ottemperabile
b.5	<p>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;</p>	Ottemperabile
b.6	<p>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 LV A 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 LV A > 75 dBA si deve provvedere alla delocalizzazione delle abitazioni 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.</p> <p>Per tutti i recettori ricadenti nelle aree acustiche caratterizzate dall'indice L VA 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	Parzialmente Ottemperabile

	<p>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).</p> <p>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.</p>	
b.7	<p>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</p>	Parzialmente Ottemperabile
b.8	<p>nelle more della conclusione dei lavori della commissione aeroportuale di cui all'art. 5 comma I 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;</p>	Parzialmente Ottemperabile

Di seguito si riporta per ognuna delle prescrizioni "parzialmente ottemperabili" l'articolazione temporale con la quale si intende dare seguito alle verifiche di ottemperanza, definendo i diversi documenti che saranno prodotti nonché le diverse fasi operative in cui si consegneranno al MATTM i documenti stessi.

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.		
	Attività	Fase	Documenti prodotti
	Predisposizione di un Piano di Monitoraggio	Attuale	Piano di Monitoraggio
	Esito dei monitoraggi in Corso d'Opera	Termine della Fase di Cantiere	1. Report di Misura Ante Operam; 2. Report di misura Corso d'Opera 3. Relazione di verifica Ante – Corso d'Opera
Esito dei monitoraggi in Post Operam	Fase Post Operam	1.Report di Misura Post Operam; 2.Relazione di verifica Ante – Post Operam	

b.6	<p>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 LV A 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 LV A > 75 dBA si deve provvedere alla delocalizzazione delle abitazioni 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.</p> <p>Per tutti i recettori ricadenti nelle aree acustiche caratterizzate dall'indice L VA 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.</p>
-----	--

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.

Attività	Fase	Documenti prodotti
Studio previsionale per la valutazione del rumore aeroportuale in LVA	Attuale	Relazione acustica
-	Termine della Fase di Cantiere	-
Studio previsionale per la valutazione del rumore aeroportuale in LVA	Fase Post Operam	Relazione acustica

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

Attività	Fase	Documenti prodotti
Studio previsionale per la valutazione del rumore aeroportuale in Leq(A)	Attuale	Relazione acustica
-	Termine della Fase di Cantiere	-
Studio previsionale per la valutazione del rumore aeroportuale in Leq(A)	Fase Post Operam	Relazione acustica

b.8	<p>nelle more della conclusione dei lavori della commissione aeroportuale di cui all'art. 5 comma I 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;</p>		
	Attività	Fase	Documenti prodotti
	Predisposizione di un Piano di Monitoraggio	Attuale	Piano di Monitoraggio
	Esito dei monitoraggi in Corso d'Opera	Termine della Fase di Cantiere	1. Report di Misura Ante Operam; 2. Report di misura Corso d'Opera 3. Relazione di verifica Ante – Corso d'Opera
Esito dei monitoraggi in Post Operam	Fase Post Operam	1. Report di Misura Post Operam; 2. Relazione di verifica Ante – Post Operam	

5 Le Ottemperanze in oggetto

5.1 Prescrizioni Ottemperabili

5.1.1 DEC/DSA/2004/00809 punto a.1

Prescrizione:

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 26/1 0/1995 n. 447;

Ottemperanza:

In relazione a quanto in oggetto, in virtù della azione temporanea delle attività di cantiere, l'Impresa appaltatrice provvederà preliminarmente all'avvio dei lavori a richiedere l'autorizzazione in deroga per le attività temporanee secondo le modalità previste dal regolamento acustico del Comune di San Giovanni Teatino interessato dalle attività di lavoro previste per il prolungamento della pista di volo.

5.1.2 DEC/DSA/2004/00809 punto a.2

Prescrizione:

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 cementizi 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;

Ottemperanza:

In relazione a quanto in oggetto, il Progetto del Prolungamento della Pista di Volo prevede le seguenti misure di mitigazione per la riduzione della produzione e propagazione delle polveri.

Aree di Cantiere Base:

le aree di cantiere sono previste all'interno del sedime aeroportuale, in area pavimentata e recintata, in modo tale da non interferire con l'operatività aeroportuale.

In tali aree si prevedono le seguenti azioni di mitigazione:

1. copertura dei cumuli di materiale eventualmente stoccato e che può essere disperso nella fase di trasporto dei materiali e nella fase di accumulo, utilizzando a tale proposito dei teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e di resistenza agli strappi;
2. pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dall'area di cantiere, con l'utilizzo di apposite vasche di lavaggio di tipo lavar ruote;

Aree di Cantiere Operativo:

Le aree di cantiere operative sono coincidenti con le aree di realizzazione del Prolungamento della nuova pista di volo. In tale aree dovendo effettuare attività di scavo di materiale terrigeno sono adottate le seguenti azioni di prevenzione e mitigazione:

1. rispetto di una bassa velocità di transito (max 25 km/h) per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione, con particolare riferimento al transito su aree non pavimentate;
2. copertura di tutti i mezzi adibiti al trasporto delle terre con teli di copertura dei relativi cassoni;
3. bagnatura delle superfici durante le operazioni di scavo e di demolizione;
4. ottimizzazione delle modalità e dei tempi di carico e scarico, di creazione dei cumuli di scarico e delle operazioni di stesa, limitando la velocità di scarico del materiale polverulento dai cassoni.
5. pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dall'area di cantiere, con l'utilizzo di apposite vasche di lavaggio di tipo lavar ruote
6. Divieto di stoccaggio del materiale polverulento in prossimità delle aree di cantiere operativo a meno di adottare le opportune modalità di copertura con teli così come visto per il cantiere base.

Aree esterne al sedime aeroportuale

Si prevede la spazzolatura periodica della viabilità pubblica, in considerazione dei punti di accesso dei mezzi di lavoro per una lunghezza pari a 250 metri, per senso di marcia, dal punto di accesso stesso.

5.1.3 DEC/DSA/2004/00809 punto a.3

Prescrizione:

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.

Ottemperanza:

In relazione a quanto in oggetto, il Progetto del Prolungamento della Pista di Volo prevede le seguenti misure di prevenzione e mitigazione per rischio di sversamenti accidentali.

Aree di Cantiere Base:

Al fine di ridurre ogni possibile contaminazione il progetto prevede che:

1. Le attività di rifornimento dei mezzi saranno effettuate all'interno dell'area del Cantiere Base la quale è prevista su area attualmente pavimentata. L'area essendo all'interno della parte pavimentata del sedime è regimentata e trattata così come previsto dallo schema aeroportuale.
2. è fatto divieto di lasciare stazionare macchine operatrice e mezzi non in funzione al di fuori delle aree di cantiere Base

Aree di Cantiere Operativo:

Come detto al fine di minimizzare il rischio, e nello specifico la probabilità del fenomeno di sversamento accidentale è fatto divieto lo stazionamento in condizioni non operative all'interno dei cantieri operativi, così come tutte le operazioni di manutenzione e/o rifornimento dei macchinari.

Laddove dovesse avvenire lo sversamento, il progetto contiene delle procedure operative, che dovranno essere recepite ed accettate da parte della ditta che realizzerà i lavori, che prevedono l'intervento immediato da parte di operatori formati, informati e addestrati all'utilizzo degli appositi kit anti-spandimento e di altri eventuali sistemi di bonifica al fine di provvedere al risanamento dell'area interessata all'evento. Il materiale d'uso in caso di spandimento di sostanze di origine chimica è il seguente:

- Polvere o granuli di assorbente universale per prodotti chimici;
- Panni, cuscini, salsicciotti.

Procedure di Manutenzione

Tutte le attrezzature e gli impianti saranno soggetti a controlli e manutenzione secondo programmi stabiliti dal fornitore della macchina. Tali controlli saranno riportati in appositi formulari di cantiere al fine di garantire un controllo ed una tracciabilità di tutte le operazioni di manutenzione/controllo effettuate. In particolare i controlli saranno effettuati a seguito di periodi di "fermo macchine" prolungati, preventivamente al riavvio della macchina stessa, e a seguito di lunghi periodi di lavorazione in continuo ed ai massimi regimi dei macchinari. Come già espresso tutti le procedure di manutenzione saranno effettuate all'interno del Cantiere Base in apposite aree.

5.1.4 DEC/DSA/2004/00809 punto b.5

Prescrizione:

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

Ottemperanza:

Al fine di ottemperare al primo punto del quadro delle prescrizioni riferite alla tematica del rumore indotto dall'esercizio dell'aeroporto è stata effettuata una analisi conoscitiva del territorio interessata dall'intorno aeroportuale della zonizzazione acustica così come approvata dalla Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31.10.1997.

Lo studio si è limitato quindi alla porzione di territorio prossimo all'infrastruttura aeroportuale compresa tra il sedime aeroportuale e la curva di isolivello acustico LVA dei 60 dB(A) rappresentativa della cosiddetta zonizzazione acustica aeroportuale. Per ciascuna area di rispetto, zona A e zona B, essendo la zona C totalmente compresa all'interno del sedime stesso, sono stati individuate le aree antropiche e differenziate a seconda della destinazione d'uso (residenziale, commerciale, etc.).

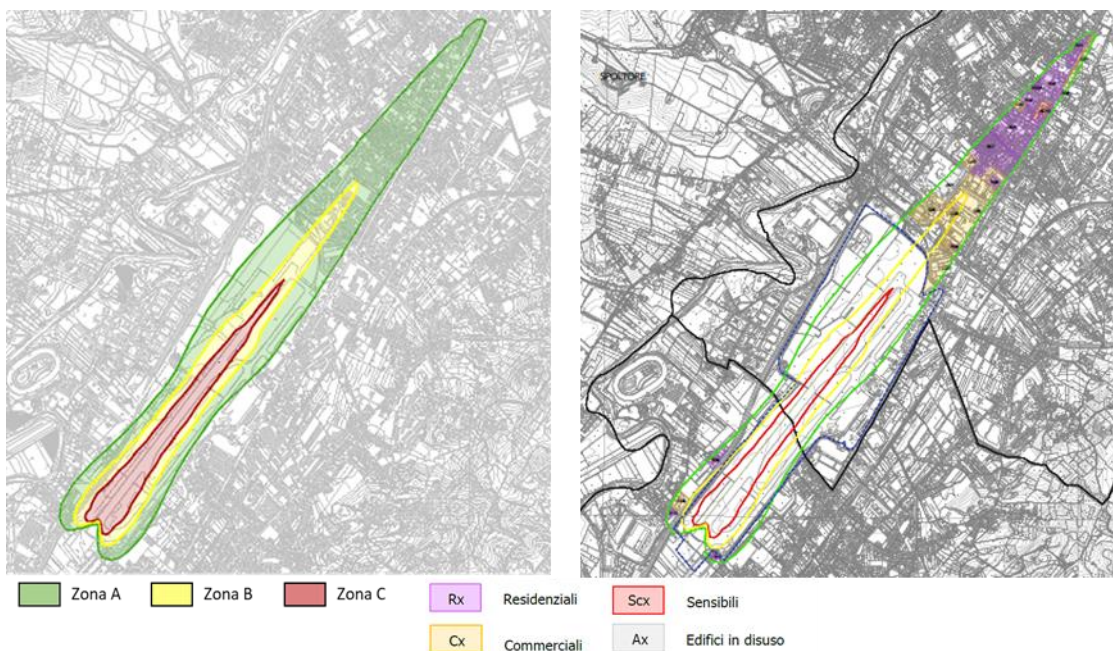


Figura 5-1 Stralcio tavola T.B.5.1 Prescrizione B.5 – Planimetria dei ricettori all'interno della zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale

Si rimanda agli specifici elaborati allegati per un maggior approfondimento delle diverse aree territoriali interne alla zonizzazione acustica aeroportuale.

5.2 Prescrizioni Parzialmente Ottemperabili

5.2.1 DEC/DSA/2004/00809 punto b.1

Prescrizione:

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.

Ottemperanza:

Al fine di ottemperare alla prima fase dell'ottemperanza in oggetto, in coerenza con l'articolazione temporale vista nel Cap. 4, sono stati redatti i seguenti documenti:

- R.B.1.01 Prescrizione B.1 - Piano di Monitoraggio Ambientale – Atmosfera
- T.B.1.01 Prescrizione B.1 – Planimetria dei punti di monitoraggio Atmosfera

Il Piano prevede quindi di integrare la rete delle centraline esistenti e gestite da ARTA con una serie di monitoraggi effettuati con campionatori passivo di tipo Radiello e con Laboratorio mobile, nelle fasi Ante, Corso e Post Operam.

Tale Piano è stato inviato per condivisione ad ARTA in data 18/01/2021 ed approvato dalla stessa in data 30/09/2021 come riportato nell'Allegato 01 alla presente relazione

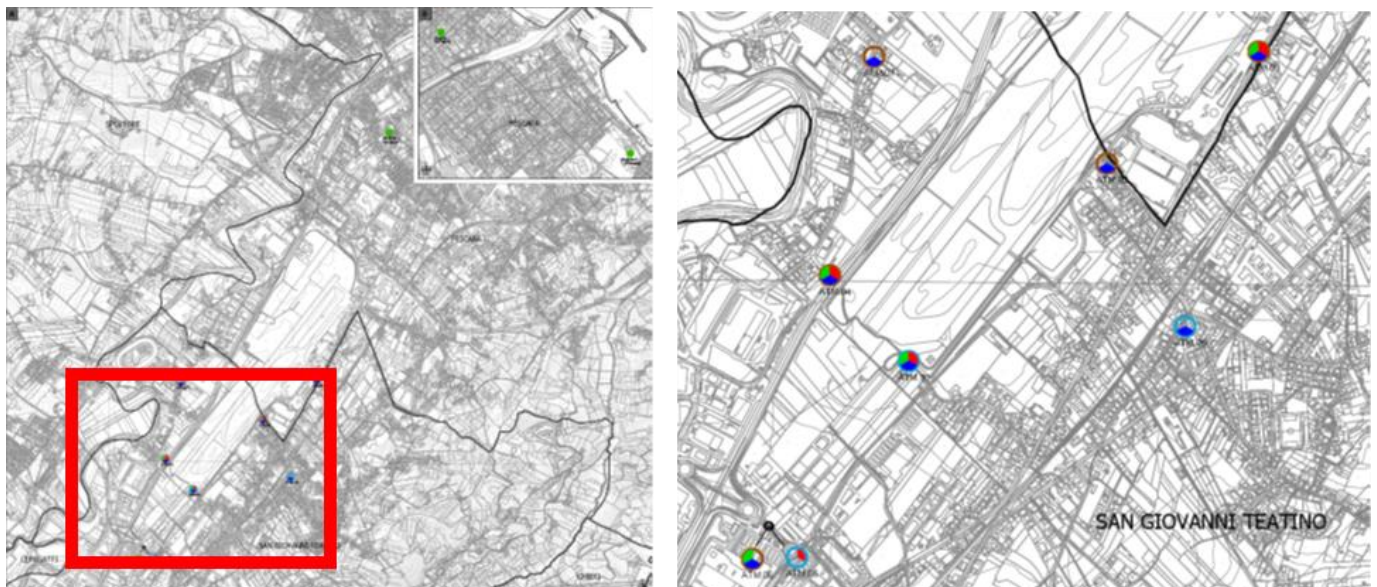


Figura 5-2 Stralcio Tavola T.B.1.01 Prescrizione B.1 – Planimetria dei punti di monitoraggio Atmosfera

Rimandando ai citati allegati per gli approfondimenti specifici la tabella successiva sintetizza la metodologia e le fasi previste per i diversi punti individuati dal monitoraggio.



Centraline rete ARTA Abruzzo

Punti di monitoraggio



Monitoraggio con mezzo mobile



Monitoraggio con campionatore passivo

Fasi di monitoraggio



Ante Operam



Cantiere



Esercizio

Punti di monitoraggio	Tipo monitoraggio	Fasi		
		Ante Operam	Cantiere	Esercizio
ATM.1	Monitoraggio con mezzo mobile	•	•	•
ATM.2	Monitoraggio con campionatore passivo			•
ATM.3	Monitoraggio con campionatore passivo	•	•	•
ATM.4	Monitoraggio con campionatore passivo	•	•	•
ATM.5	Monitoraggio con mezzo mobile			•
ATM.6	Monitoraggio con mezzo mobile		•	
	Monitoraggio con campionatore passivo	•		•
ATM.7	Monitoraggio con campionatore passivo			•

5.2.2 DEC/DSA/2004/00809 punto b.6

Prescrizione:

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

Prescrizione:

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 LV A 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 LV A > 75 dBA si deve provvedere alla delocalizzazione delle abitazioni 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 L VA 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 termogrametrico 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.

Ottemperanza:

Al fine di ottemperare alla specifica prescrizione, è stata predisposta una modellazione acustica riferita all'anno 2019 finalizzata alla determinazione dell'impronta acustica al suolo in termini di LVA e riferita alla condizione di traffico delle tre settimane di maggior traffico così come previsto dal DM 31.10.1997 in attuazione della L.447/95 per il caso specifico delle infrastrutture aeroportuali.

Dal confronto con i risultati ottenuti dallo studio modellistico e la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale vigente per l'aeroporto di Pescara, sono state individuate le aree di conflitto, ovvero quelle aree territoriali per le quali il modello previsionale abbia restituito un valore di LVA superiore a quello limite.

La metodologia di studio si articola pertanto nei seguenti step:

- Individuazione del periodo di osservazione, ovvero delle tre settimane di maggior traffico nell'anno 2019;
- Caratterizzazione della sorgente acustica aeronautica rispetto a tale periodo;
- Definizione del layout aeroportuale;
- Modellazione acustica all'interno del software INM 7.0d;
- Verifica della corretta implementazione dei dati di input mediante confronto con misure fonometriche;
- Determinazione dell'impronta acustica al suolo in LVA;
- Confronto con la zonizzazione acustica aeroportuale vigente;
- Individuazione delle aree di conflitto e dei ricettori oggetto di interventi di risanamento;

- Definizione del Piano degli interventi di risanamento acustico qualora emergano le condizioni di superamento secondo le modalità previste dalla prescrizione.

Sulla base dei risultati ottenuti, non è stato necessario sviluppare le attività connesse all'ultimo punto della metodologia adottata in virtù dell'assenza di zone di superamento dei valori acustici in termini di LVA al 2019. Lo scenario di esercizio come detto si riferisce al giorno medio delle tre settimane di maggior traffico del 2019 individuate sulla base dei dati di schedato e dei criteri previsti dal DM 31.10.1997. Tale giorno è caratterizzato da circa 32 movimenti di volo.

Rimandando all'elaborato tecnico allegato per un maggior dettaglio circa i dati di input e il processo di costruzione della modellazione acustica, di seguito si riporta lo stralcio della tavola rappresentante la sovrapposizione dell'impronta acustica al suolo in LVA dell'anno 2019 con l'intorno aeroportuale normato.

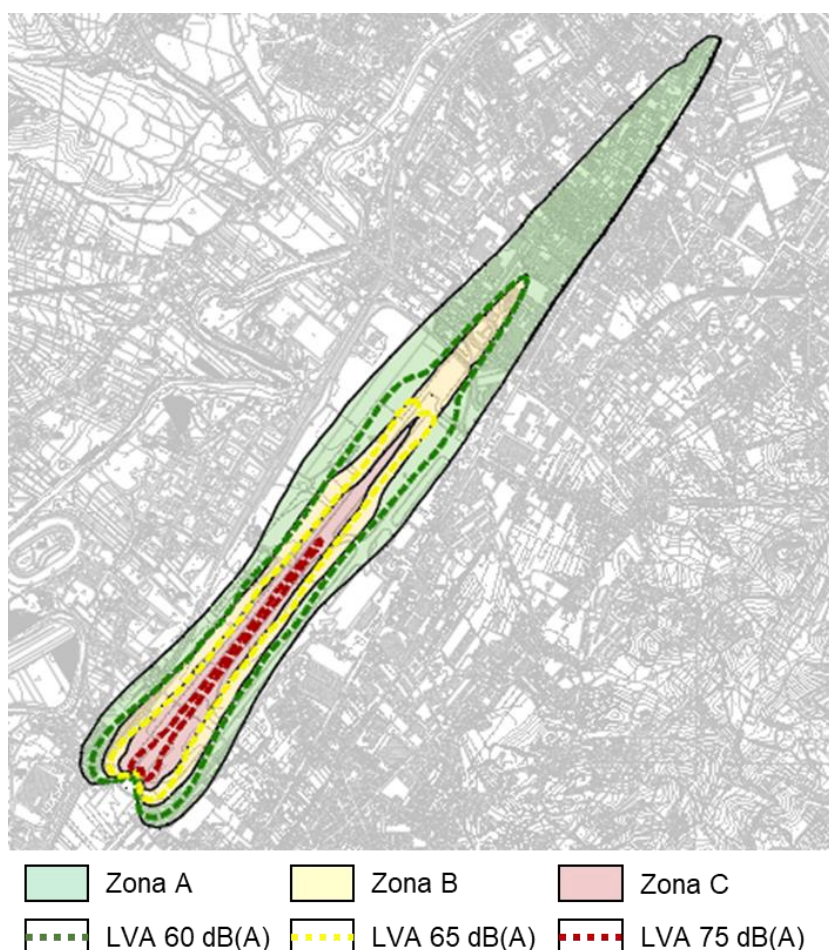


Figura 5-3 Stralcio tavola T.B.6.1 Prescrizione B.6 - Sovrapposizione dell'impronta acustica 2019 con la zonizzazione acustica aeroportuale

Come si evince, tale sovrapposizione ha evidenziato una condizione di pieno rispetto dei limiti acustici in LVA e quindi l'assenza di alcuna area insediativa per la quale si rendono necessari interventi di risanamento acustico secondo le modalità indicate dalla prescrizione stessa.

5.2.3 DEC/DSA/2004/00809 punto b.7

Prescrizione:

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".

Ottemperanza:

Stante quanto richiesto dalla prescrizione, l'obiettivo dello studio è quello di verificare nelle condizioni di traffico al 2019 in che modo la sorgente acustica aeroportuale contribuisca al clima acustico territoriale e come concorra al raggiungimento dei limiti di zona previsti dal Comune territorialmente competente al di fuori dell'intorno aeroportuale definito dalla zonizzazione acustica aeroportuale. Lo studio intende quindi valutare l'impronta acustica al suolo di origine aeroportuale rispetto al descrittore acustico Leq(A) e ai limiti acustici territoriali individuati dal Comune territorialmente competente attraverso il proprio piano di classificazione acustica del territorio. Come prescritto dal DPCM 14.11.1997 stesso tale verifica viene eseguita sul territorio al di fuori della zonizzazione acustica aeroportuale in LVA.

Anche in questo caso, in accordo al quadro normativo di riferimento per l'inquinamento acustico delle infrastrutture aeroportuali, lo scenario di riferimento per la valutazione del rumore aeroportuale sia quello delle tre settimane di maggior traffico. In tal senso lo studio acustico sviluppato tiene conto della condizione di esercizio dell'infrastruttura aeroportuale all'anno 2019. Tale necessità viene ulteriormente confermata stante l'attuale condizione emergenziale nazionale ed internazionale che ha visto negli anni 2020 e 2021 il quasi annullamento del traffico aereo nazionale e locale presso lo scalo di Pescara. Un qualsiasi studio riferito agli anni 2020 e 2021 risulterebbe quindi scientificamente non valido sia certamente per la sorgente aeroportuale sia per la valutazione del rumore antropico delle altre sorgenti concorsuali in virtù della differente mobilità territoriale data la condizione emergenziale sanitaria in essere. Questo a maggior ragione nel caso dell'aeroporto di Pescara, laddove gli aeromobili sia in fase di atterraggio che di decollo sorvolano la città stessa e quindi la rumorosità indotta dagli aeromobili si sovrappone con quella territoriale antropica urbana.

Non potendo quindi eseguire campagne fonometriche in situ per la determinazione del rumore ambientale del territorio e dei diversi contributi specifici di origine aeroportuale e di origine antropico territoriale (rumore residuo), non è stato possibile determinare, nella modalità più opportuna, ovvero quella mediante misure sul campo, l'effettivo contributo acustico aeronautico sul territorio e verificare l'incidenza specifica rispetto al contesto urbano di riferimento. Rimandando quindi la verifica della concorsualità ad una successiva fase di studio, non appena le condizioni di esercizio dell'aeroporto possano ritornare ad un livello di traffico di almeno l'80% della condizione antecedente l'emergenza COVID-19, in tale fase di studio si è verificato esclusivamente il rumore aeroportuale in termini di Leq(A) attraverso uno studio acustico

previsionale con il software INM e utilizzando lo stesso "case di studio" assunto per la prescrizione B.6. In questo caso la modellazione acustica è stata opportunamente rimodulata tenendo conto dell'operatività dell'aeroporto rispetto alla definizione di periodo diurno e notturno riferita al descrittore $Leq(A)$, ovvero delle fasce 6:00-22:00 nel primo caso e 22:00-6:00 nel secondo.

L'obiettivo di tale studio previsionale è esclusivamente quello di individuare le aree di attenzione, ovvero le possibili zone di conflitto laddove il rumore aeroportuale induce un possibile superamento del livello acustico di zona, che saranno oggetto di un approfondimento nella successiva fase finale mediante indagini fonometriche sul campo non appena la condizione emergenziale da COVID-19 si sarà conclusa e il contesto di riferimento torni ad una situazione pari a quella antecedente marzo 2020. Nelle suddette zone di attenzione saranno quindi eseguite opportune campagne fonometriche di durata sufficientemente estesa in modo da verificare l'entità del rumore ambientale, del rumore di origine aeroportuale e del rumore residuo indotto da tutte le altre sorgenti. Attraverso tali indagini sarà quindi possibile determinare sia l'effettivo contributo aeroportuale in territorio distante l'aeroporto sia l'effettivo clima acustico di zona in modo da determinare l'incidenza della sorgente aeronautica rispetto al totale rumore antropico e quindi poter valutare se l'effettiva criticità sia connessa all'infrastruttura aeroportuale o no. Tale metodo risulta fondamentale in virtù di quanto prescritto dal DPCM 14.11.1997 stesso laddove indica che la sorgente specifica in esame concorre al superamento dei limiti di immissione assoluta, ovvero all'insieme di tutte le sorgenti acustiche proprie del territorio in esame. Limitare quindi tale verifica alla mera sovrapposizione dell'impronta acustica in $Leq(A)$ sul territorio, specie per aree territoriali ben distanti l'aeroporto laddove quindi la distanza sorgente-ricettore è maggiore rispetto all'intorno aeroportuale, non costituisce un metodo scientificamente corretto per la verifica della prescrizione stessa, il cui spirito è quello di valutare l'impatto acustico all'esterno dell'intorno aeroportuale e le opportunità di determinare misure di mitigazione acustica.

In virtù di quanto detto, la metodologia di studio assunta per ottemperare a quanto richiesto dalla prescrizione, si articola pertanto in più fasi di studio, ovvero:

- Fase 1 – Modellazione acustica 2019
 - Individuazione del periodo di osservazione, ovvero delle tre settimane di maggior traffico nell'anno 2019;
 - Caratterizzazione della sorgente acustica aeronautica rispetto a tale periodo, facendo però riferimento ai due periodi temporali indicati per il $Leq(A)$;
 - Definizione del layout aeroportuale;
 - Modellazione acustica all'interno del software INM 7.0d;
 - Verifica della corretta implementazione dei dati di input mediante confronto con misure fonometriche;
 - Determinazione dell'impronta acustica al suolo in $Leq(A)$ al di fuori dell'intorno aeroportuale normato;
- Fase 2 – Individuazione delle zone di attenzione
 - Sovrapposizione dell'impronta acustica in $LEq(A)$ con la zonizzazione acustica aeroportuale e confronto con le zonizzazioni acustiche comunali di Pescara e San Giovanni Teatino;

- Individuazione delle aree di attenzione ovvero quelle porzioni di territorio che, sulla base della classificazione acustica comunale, risultano coinvolte da valori di $Leq(A)$ aeroportuali superiori a quelli limite;
- Caratterizzazione delle aree di attenzione da un punto di vista localizzazione e di tipologia e di destinazione d'uso;
- Fase 3 – Verifica del livello di incidenza del rumore aeroportuale
 - Esecuzione di campagne fonometriche in situ in corrispondenza delle suddette aree potenzialmente critiche per un periodo sufficientemente esteso da poter ritenere di caratterizzare sia il fenomeno acustico aeronautico che quello residuo del contesto antropico urbano di riferimento;
 - Individuazione del rumore ambientale complessivo e del contributo specifico di origine aeroportuale e residuo;
 - Verifica della condizione di superamento del livello limite comunale nei due periodi di riferimento;
 - Verifica dell'incidenza della sorgente aeroportuale rispetto all'intero contributo emissivo acustico di origine antropica.

Come detto all'inizio del paragrafo, in ragione dell'attuale contesto sociale e della situazione del trasporto aereo a livello internazionale, nazionale e locale non è stato possibile eseguire la terza fase dello studio in ragione delle considerazioni sopra esposte e che di seguito si sintetizzano nuovamente.

In primo luogo allo stato attuale il traffico aereo operativo sullo scalo di Pescara è ridotto al minimo data la drastica riduzione del numero di collegamenti per effetto del calo di traffico al livello internazionale e nazionale causata dalla pandemia da COVID-19. Questo implica che il rumore indotto dall'aeroporto sul territorio è inferiore al valore standard e quindi non rappresentativo di una reale condizione di esposizione.

In secondo luogo anche il contesto emissivo territoriale connesso alle altre sorgenti acustiche antropiche ha subito una modifica per effetto della pandemia. Una ridotta mobilità territoriale, il dislocamento di alcune attività, etc. hanno contribuito ad una modifica, in forma più o meno minore a seconda delle disposizioni vigenti, del clima acustico territoriale.

Tutto questo ha impossibilitato, nell'ambito del presente studio, di poter effettuare indagini fonometriche in situ in quanto i livelli acustici percepiti risulterebbero non rappresentativi del reale contesto territoriale oggetto di indagine. Tale attività sarà quindi rinviata ad una successiva fase di studio non appena il traffico aereo sull'aeroporto di Pescara ritorni ad una condizione operativa almeno pari all'80% del livello di traffico antecedente la situazione emergenziale nazionale causa Covid-19.

In tal senso la Società di gestione ha individuato una serie di azioni che saranno messe in atto non appena la condizione di esercizio dell'infrastruttura aeroportuale si sarà ristabilita, ovvero finita l'attuale condizione emergenziale, e comunque condivise con le Autorità competenti mediante opportune fasi di concertazione.

5.2.4 DEC/DSA/2004/00809 punto b.8

Prescrizione:

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

Ottemperanza

Per quanto concerne una infrastruttura aeroportuale è opportuno distinguere, stante il quadro normativo di riferimento che le modalità di valutazione del rumore indotto stesso, tra fase di esercizio e fase di realizzazione degli interventi.

Per quanto attiene il monitoraggio acustico del rumore aeroportuale, ovvero durante la fase di esercizio dell'infrastruttura aeroportuale, i riferimenti normativi considerati sono il DM 31 ottobre 1997 che definisce la metodologia di misura del rumore aeroportuale ed il DM 20 maggio 1999 recante i criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti. A questi si affiancano una serie di indicazioni tecniche attraverso le linee guida nazionali sviluppate da ISPRA nell'ambito delle attività di monitoraggio per i progetti sottoposti a VIA e nello specifico delle infrastrutture aeroportuali in ragione del preciso quadro normativo di riferimento.

Nello specifico, non essendo allo stato attuale l'aeroporto dotato di un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, si prevede l'installazione di tre nuove centraline poste all'esterno del sedime aeroportuale in prossimità delle aree residenziali più esposte al rumore indotto dagli aeromobili. In particolare, si prevede l'installazione di due centraline finalizzate esclusivamente al monitoraggio del rumore aeronautico, e quindi alla determinazione dell'indice LVA, e una centralina invece finalizzata al monitoraggio del rumore ambientale. Al primo gruppo, ovvero le centraline di tipo M, sono ubicate in corrispondenza della testata 04 nel Comune di San Giovanni Teatino e a nord-est dell'aeroporto, sotto la rotta di atterraggio per pista 22, nel Comune di Pescara. La centralina destinata al monitoraggio del rumore ambientale è altresì posizionata a nord-est dell'aeroporto in prossimità delle abitazioni in zona A vicino il raccordo stradale tra gli assi SS714 e SS16.

Per quanto riguarda il monitoraggio acustico in fase di corso d'opera, questo ha carattere di transitorietà e pertanto l'obiettivo è quello di valutare la rumorosità indotta dalle attività di cantiere relative alla realizzazione del prolungamento della pista di volo verificando il rispetto dei limiti territoriali per i ricettori residenziali più esposti. I riferimenti normativi in questo caso consistono pertanto nel DM 16 marzo 1998 recante le tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico e nei Piani di classificazione acustica del territorio del comune competente per quanto concerne i valori limite di riferimento e le modalità di regolamentazione delle attività temporanee.

La tipologia di monitoraggio consiste in specifiche campagne fonometriche da effettuare durante le attività di cantiere relative ai lavori di prolungamento della pista di volo, mediante misure assistite con strumentazione conforme al DM 16.03.1998. La frequenza del monitoraggio acustico è mensile, da svolgere in occasione delle attività di cantiere potenzialmente più interferenti sulla scorta del cronoprogramma dei lavori. Contestualmente quindi all'avvio dei lavori verrà predisposto un calendario dei campionamenti fonometrici da eseguire nel territorio contermini il sedime aeroportuale e oggetto di modifica e controllo sulla scorta dell'andamento dei lavori.

In analogia a quanto visto per la componente atmosfera tale Piano è stato inviato per condivisione ad ARTA in data 18/01/2021 ed approvato dalla stessa con espressione del parere Tecnico 2021_028-055 (cfr. Allegato 01)



Monitoraggio del rumore aeroportuale

Monitoraggio del rumore di cantiere

Figura 5-4 Stralcio tavola T.B.8.1 Prescrizione B.8 – Monitoraggio della componente rumore