

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 2 agosto 2018, n. 1432

[ID_VIP: 4005] Procedimento di V.I.A. ai sensi degli art. 23 e ss. del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. - Aeroporto M. Arlotta di Taranto Grottaglie Piano di sviluppo aeroportuale 2030 – Proponente ENAC. Parere regionale favorevole condizionato di compatibilità ambientale.

Il Presidente della Giunta Regionale con delega alla Qualità dell'Ambiente Michele Emiliano, sulla base dell'istruttoria espletata dai Servizi e confermata dal Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali, dott.ssa Antonietta Riccio, riferisce:

PREMESSO CHE

- Con nota n. 33043 del 29/03/2018, successivamente perfezionata con nota prot. 39880 del 16.04.2018, ENAC ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito MATTM), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., istanza di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al Piano di Sviluppo al 2030 dell'Aeroporto di Taranto-Grottaglie.

L'intervento proposto prevede interventi sulle vie di rullaggio e sui piazzali aeromobili nord e sud, la realizzazione del piazzale area merci, degli edifici land side, air side e degli edifici per l'industria aeronautica. Sono inoltre previsti interventi sulla viabilità, sui parcheggi e sugli impianti tecnologici e la realizzazione di infrastrutture per la ricerca sperimentale in campo aeronautico.

Enac, con Disposizione del Direttore Generale n. 20 del 14/07/2014, ha determinato che l'Aeroporto di Taranto Grottaglie "Marcello Adotta" è qualificato a "*svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata attività di sviluppo di ricerca e sperimentazione di prodotti aeronautici, con l'attivazione delle procedure di gestione per l'uso flessibile dello spazio aereo*".

Sulla base di tale decisione, oltre alla possibilità di svolgere le normali operazioni aeroportuali per il trasporto civile e le attività di aviazione generale, l'aeroporto di Taranto Grottaglie potrà avviare procedure di gestione finalizzate ad un uso flessibile dello spazio aereo, in relazione alle crescenti esigenze di sperimentare il volo con pilotaggio remoto (SARP), tenendo anche conto delle condizioni particolarmente favorevoli dei territori circostanti per queste specifiche attività.

con nota prot. n. DVA/9263 del 19.04.2018 il MATTM ha comunicato la procedibilità dell'istanza;

CONSIDERATO CHE

- nell'ambito di tale procedimento la Regione Puglia è chiamata ad esprimere il proprio parere endoprocedimentale, la Sezione Autorizzazioni Ambientali, con nota prot. n. AOO_089/5235 del 17.05.2018, ha richiesto le valutazioni di competenza agli Enti ed alle Amministrazioni coinvolte a vario titolo nella realizzazione del progetto;

RILEVATO CHE

con nota prot. n. 7516 del 12.07.2018 l'Autorità di bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale - Sede Puglia - trasmetteva il proprio contributo evidenziando che: "*...Nella relazione a corredo si fa riferimento al Piano di gestione del rischio alluvioni e non anche al Piano di Bacino Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI), tuttora vigente, che nell'area aeroportuale presenta alcuni perimetri AP (Alta pericolosità idraulica) ed MP (Media pericolosità idraulica). Si specifica che per gli interventi consentiti ricadenti nelle suddette aeree è necessario produrre uno studio di compatibilità idrologica ed idraulica.*

In riferimento al suddetto PAI si evince, in particolare, che il complesso degli interventi in parola risulta compatibile con l'attuale regime vincolistico, ad eccezione della viabilità contrassegnata con il numero 20.1 ed il tratto di viabilità perimetrale più ad est che attraversano il canale posto sulla testata nord dell'aeroporto.

In entrambi i casi, anche in considerazione della criticità idraulica segnalata dalla stessa società che gestisce l'impianto in argomento (nota ns prot. n. 1855/2018), la progettazione degli interventi va effettuata nel rispetto dei caratteri richiesti per gli attraversamenti di reticoli idrografici ovvero intradosso dell'impalcato dell'attraversamento posto a quota superiore di quella del tirante duecentennale + 1 m di franco e le spalle del ponte poste al di fuori dell'area golenale. Si segnala, infine, il generale aumento delle superfici impermeabili che associato ad una già critica situazione idraulica potrebbe - in assenza dell'adozione di adeguate tecnologie drenanti - accrescere le problematiche dell'area";

CONSIDERATO CHE

Il Comitato Regionale V.I.A., cui compete la responsabilità dell'istruttoria tecnica ai sensi del comma 6, art. 4 e del comma 4, art. 11 del Regolamento Regionale 10/2011, nella seduta del 28.06.2018, esprimeva le proprie valutazioni come da parere prot. n. AOO_089/7088 del 29.06.2018, allegato n. 1 alla presente deliberazione che ne costituisce parte integrante e sostanziale.

RILEVATO ANCORA CHE

Ai sensi dell'art. 20, l.r. n. 11/2001 e s.m.i. la Giunta Regionale esprime il parere relativo alla pronuncia di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6, comma 3 della l. n. 349/1986 nell'ambito della procedura di VIA ministeriale;

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. N. 28/01 E S.M. E I.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

Il Presidente della Giunta regionale, sulla base delle risultanze dell'istruttoria innanzi illustrate, propone alla Giunta Regionale l'adozione del conseguente atto finale, rientrando il medesimo nella fattispecie di cui fattispecie di cui all'art. 20, comma 1, L.R. 11/2001 e s.m.i. e della lett. K) c.4, art.4, L.R. n.7/97.

LA GIUNTA

- Udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente della Giunta Regionale;
- Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal funzionario istruttore e dal Dirigente della Sezione;
- Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

DELIBERA

- di esprimere, ai sensi dell'art. 20, comma 3, l.r. n. 11/2001 e s.m.i., nell'ambito del procedimento ministeriale di Valutazione di Impatto Ambientale, in conformità al giudizio reso dal Comitato Regionale per la V.I.A. nella seduta del 28.06.2018, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante, parere favorevole condizionato di compatibilità ambientale sul Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, inerente l'Aeroporto "Marcello Arlotta" di Taranto - Grottaglie, proposto ENAC - con sede IN Viale Castro Pretorio - Roma - ;
- di notificare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali -, a cura all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della Regione Puglia
- di pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ROBERTO VENNERI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

UFF VIA/VINCA
ANGELINI - MARZIA
A

Regione Puglia
Sezione Autorizzazioni Ambientali

AOO_089/PROT
29/06/2018 - 0007088
Dir. Ingegn. Registro Provinciale Generale



REGIONE PUGLIA
DIPARTIMENTO MOBILITÀ, QUALITÀ, URBANA, OPERE PUBBLICHE E PAESAGGIO
ASSESSORATO ALLA QUALITÀ DELL'AMBIENTE
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
SERVIZIO VIA E VINCA

Al Dirigente Servizio VIA e VINCA
S E D E

Parere espresso nella seduta del 28.06.2018
ai sensi del Regolamento Regionale n. 10/2011, approvato con D.G.R. n. 1099 del 16.05.2011

OGGETTO: D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e L.R. n. 11/2001 e s.m.i. - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli art. 23 e ss. del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. relativa al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, inerente l'Aeroporto "Marcello Arlotta" di Taranto - Grottaglie.
Parere endoprocedimentale nell'ambito di una Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale presso il MATTM.
Proponente: ENAC



B

le

D

L

A

S
A
A

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

PREMESSA

Con nota n. 33043 del 29/03/2018, successivamente perfezionata con nota prot. 39880 del 16.04.2018, ENAC ha presentato, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., istanza di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al Piano di Sviluppo al 2030 dell'Aeroporto di Taranto-Grottaglie.

L'intervento proposto prevede interventi sulle vie di rullaggio e sui piazzali aeromobili nord e sud, la realizzazione del piazzale area merci, degli edifici land side, air side e degli edifici per l'industria aeronautica.

Sono inoltre previsti interventi sulla viabilità, sui parcheggi e sugli impianti tecnologici e la realizzazione di infrastrutture per la ricerca sperimentale in campo aeronautico.

Con nota prot. n. DVA/9263 del 19.04.2018 il MATTM ha comunicato la procedibilità dell'istanza, pertanto nell'ambito di tale procedimento la Regione Puglia è tenuta ad esprimere il proprio parere endoprocedimentale.

L'aeroporto "Marcello Arlotta" di Taranto-Grottaglie, secondo il Decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201, rientra fra quegli «aeroporti di interesse nazionale» che dovranno rispettare due condizioni tra le quali la prima riguarda la capacità di «esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino [il bacino Mediterraneo], con una specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino da incentivare».

Enac, con Disposizione del Direttore Generale n. 20 del 14/07/2014, ha determinato che l'Aeroporto di Taranto Grottaglie "Marcello Arlotta" è qualificato a «svolgere la funzione di piattaforma logistica integrata attività di sviluppo di ricerca e sperimentazione di prodotti aeronautici, con l'attivazione delle procedure di gestione per l'uso flessibile dello spazio aereo. Di conseguenza, sull'Aeroporto di Taranto Grottaglie:

- è consentita l'attività di trasporto commerciale di passeggeri previa valutazione di compatibilità con le attività di sperimentazione sull'aeroporto da effettuarsi sulla base di apposito risk assessment a cura del gestore aeroportuale;
- è consentita l'attività di aviazione generale inclusa quella di aerotaxi, salvo casi di incompatibilità con l'attività di sperimentazione in atto».

Sulla base di tale decisione, oltre alla possibilità di svolgere le normali operazioni aeroportuali per il trasporto civile e le attività di aviazione generale, l'aeroporto di Taranto Grottaglie potrà avviare procedure di gestione finalizzate ad un uso flessibile dello spazio aereo, in relazione alle crescenti esigenze di sperimentare il volo con pilotaggio remoto (SARP), tenendo anche conto delle condizioni particolarmente favorevoli dei territori circostanti per queste specifiche attività.

Il proponente riporta che la sostenibilità del rapporto aeroporto-territorio dal punto di vista della sicurezza è assicurata dalla stessa ENAC attraverso diverse attività istituzionali che, in applicazione delle previsioni in materia del Codice della Navigazione, garantiscono, attraverso l'imposizione di specifici vincoli, sia la sicurezza della navigazione aerea dagli ostacoli e pericoli sia la tutela del territorio dai rischi generati dall'attività di volo.

In riferimento all'art. 715 del Codice della navigazione, ENAC ha definito gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio ponendo una soglia di movimenti anno eserciti. Detta soglia è stata posta al valore di 50.000 movimenti/anno. Per ciò l'aeroporto di Taranto Grottaglie non è stato oggetto di "Valutazione del rischio delle attività aeronautiche". Ne consegue che in corrispondenza dello scalo non vi sono mappe di vincolo, che normalmente sono pubblicate e depositate presso i Comuni aeroportuali interessati, secondo la procedura prevista dal Codice della Navigazione.

Considerato che anche a seguito dell'attuazione del Piano di sviluppo in oggetto tale soglia non sarà superata, l'aspetto che è stato approfondito è stato quello di verificare la presenza di stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti ai sensi dell'art. 15 co 4 del Dlgs n. 334/99 e smi.



COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Al riguardo sulla base dei dati riportati nel sito istituzionale della regione Puglia (http://www.sit.puglia.it/portal/rischio_industriale/Rischio+Incidente+Rilevante/Anagrafe+RIR) emerge che nella provincia di Taranto gli stabilimenti rientranti in detta categoria sono:

- DR012 TARANTO ENERGIA SRL Centrale termoelettrica
- NR061 BASILE PETROLI SPA Deposito di oli minerali
- DR013 ILVA SPA Acciaierie e impianti metallurgici
- NR004 ENI SPA - DIVISIONE REFINING & MARKETING Raffinazione petrolio
- DR014 IN.CAL.GAL SUD srl Deposito di gas liquefatto

Gli impianti in questione risultano al di fuori dell'asse della pista di volo.

I documenti esaminati per la espressione del presente parere, trasmessi dalla ditta proponente, sono stati quelli prelevati dal sito web www.va.minambiente.it del MATTM di cui ai seguenti elenchi elaborati:

- 0794MRdU01_0100-02_EE_SIA (documentazione relativa allo Studio di Impatto Ambientale)
- EE_PSA_Elenco_elaborati (documentazione relativa al Piano di Sviluppo Aeroportuale)

UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

L'aeroporto di Taranto Grottaglie, posto ad una quota sul livello del mare di circa 59 m, dal punto di vista amministrativo ricade nel territorio dei Comuni di Grottaglie, Monteiasi e Carosino.

Lo scalo dista 20 Km dal centro di Taranto, ed è situato a circa 50 km da Brindisi, 85 km da Lecce e a circa 80 km da Matera.

L'aeroporto è situato in prossimità della E90 che collega Taranto a Brindisi. Tale direttrice stradale e ferroviaria costituisce l'asse di comunicazione tra i due mari Adriatico e Ionio, e si configura come la prosecuzione naturale del "Corridoio VIII paneuropeo", in cui si concentrano i principali terminali di trasporto (i porti e gli aeroporti di Taranto e Brindisi ed il centro logistico di interscambio ferro-gomma di Francavilla Fontana), che, messi a sistema, potrebbero costituire una interessante piattaforma logistica e generare interessanti sviluppi territoriali.



Figura 1 Inquadramento territoriale

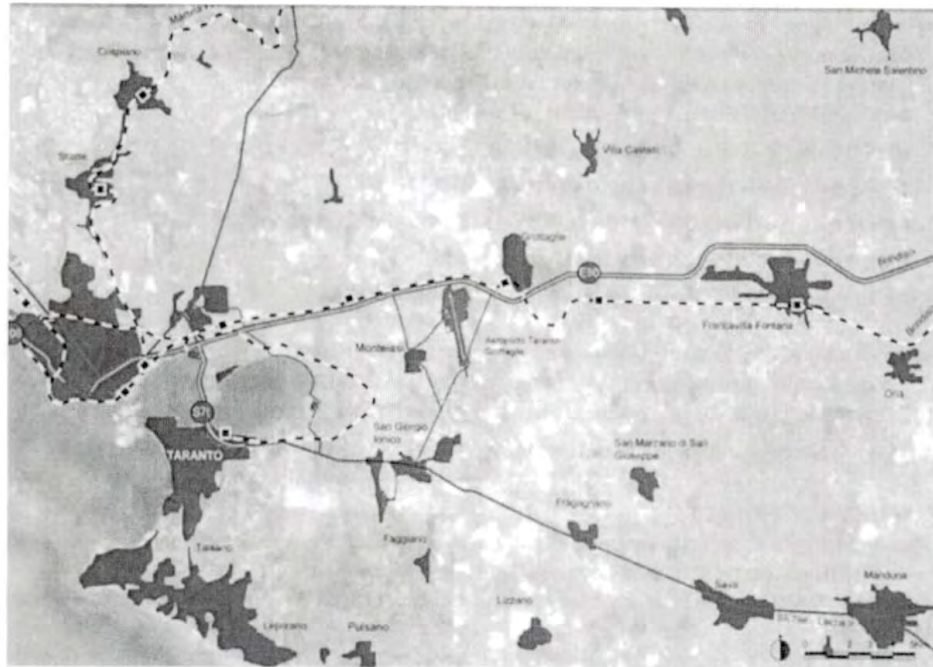
A scala locale, l'aeroporto è raggiungibile attraverso l'itinerario costituito dalla Sp80, che si stacca dalla E90, e dalla Sp83 che collega lo scalo con i due centri abitati di Monteiasi e di Grottaglie, dai quali dista rispettivamente 4, 1,5 e 6 Km.



3

Handwritten signatures and scribbles in blue ink, including a large '3' and several illegible marks.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE



LEGENDA

Urbanizzato	Autostrada per mobilità nazionale
Aeroporto oggetto di studio	Casello autostradale
Altre infrastrutture aeroportuali	Autostrada per mobilità locale o altra infrastruttura a scorrimento veloce
Infrastruttura portuale	Strada principale
Altri nodi infrastrutturali (interporto, autoporto, ecc...)	Linea - stazione ferroviaria
	Corso d'acqua

Figura 2 Accessibilità di area vasta

L'infrastruttura aeroportuale si estende lungo l'asse nord-sud su una superficie complessiva di circa 321 ettari.

Da un punto di vista funzionale, l'aeroporto si distingue in due aree: una, militare, ad est della pista di volo su una superficie complessiva di circa 106 ettari, e una seconda, ad ovest, di circa 215 ettari, dedicata al traffico aereo civile. A queste si aggiunge una terza area, contermina all'aeroporto ma esterna al sedime aeroportuale, a destinazione d'uso industriale, occupata dallo stabilimento dell'Alenia Aeronautica per la realizzazione di alcuni componenti degli aeromobili Boeing. Quest'ultima pertanto non rientra nell'assetto infrastrutturale dell'aeroporto.



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a prominent '4' in the center.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

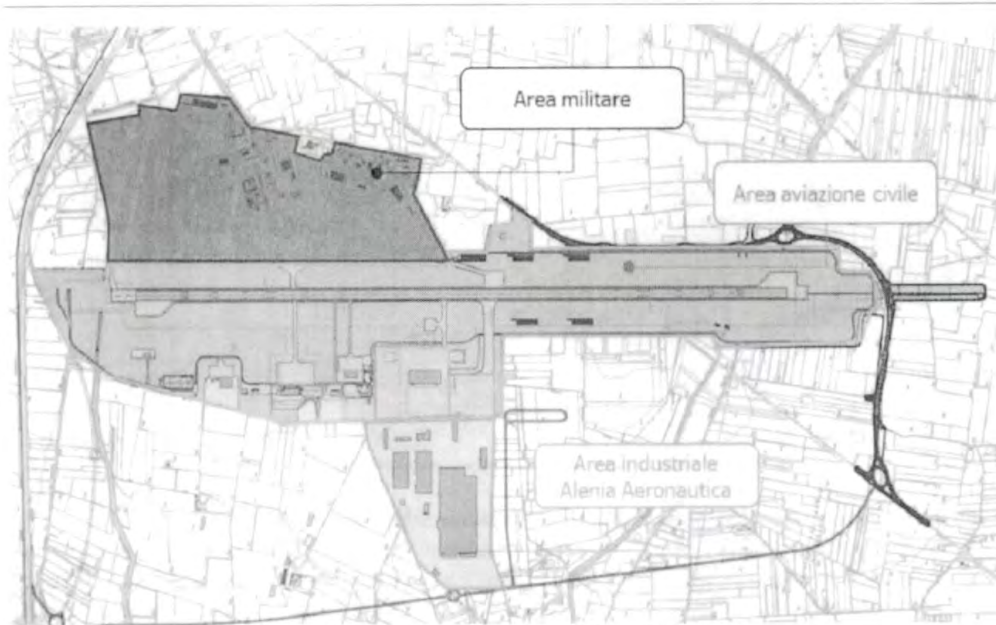


Figura 3 Configurazione finale aeroporto di Taranto-Grottaglie

CONFIGURAZIONE DELLO STATO DI FATTO

In linea generale l'aeroporto, nella parte del sedime aeroportuale destinata al traffico di aviazione civile, è caratterizzata dalla presenza di più aree terminali direttamente collegate alla pista di volo.

Le **infrastrutture di volo** sono costituite da:

- **PISTA DI VOLO:** L'aeroporto è dotato di una pista di volo, denominata 17/35, con orientamento nord-sud di lunghezza complessiva pari a 3.200 metri e larghezza di 60 metri comprensivi delle shoulder laterali di 7,5 metri di larghezza per ciascun lato. La pista di volo è di codice 4E.
- **PIAZZALI AEROMOBILI E VIE DI RULLAGGIO:** Per quanto riguarda il sistema delle vie di rullaggio, la pista di volo non ha una taxiway principale parallela bensì una serie di vie di rullaggio trasversali denominate "A", "C" e "D" che collegano direttamente la pista di volo ai diversi piazzali aeromobili. L'attuale layout aeroportuale prevede, infatti, una procedura di back-track sulla testata pista opposta una volta che l'aeromobile abbia terminato la fase di atterraggio. Tale configurazione del sistema di vie di rullaggio deriva dall'attuale layout aeroportuale che vede la presenza di più aree terminali all'interno del sedime aeroportuale tra loro indipendenti e localizzate in diverse aree. Di queste, allo stato attuale, sono la taxiway "A" e "D" risultano operative



5

5

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

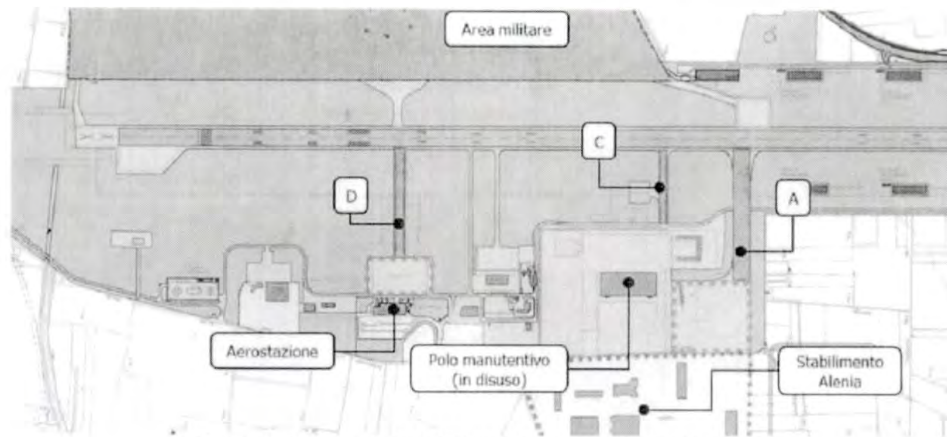


Figura 4 Taxiway di collegamento tra i piazzali aeromobili e la pista di volo

Gli altri componenti aeroportuali sono costituiti dal **Terminal e Strutture Complementari**:

- **AEROSTAZIONE PASSEGGERI:** L'aerostazione dedicata al traffico civile passeggeri presente in aeroporto ha una superficie complessiva di circa 3.500 mq distribuiti su due livelli: uno, al piano terra, dedicato ai passeggeri, e uno, invece, al livello superiore, dedicato esclusivamente agli uffici amministrativi
- **STRUTTURE COMPLEMENTARI:** Le altre strutture ed aree presenti all'interno dell'aeroporto si differenziano in ragione della destinazione funzionale. Nello specifico si identificano all'interno del sedime aeroportuale: Base della Guardia di Finanza, Deposito carburanti, Hangar aeromobili (Master Fly e Aerosigma), Torre di controllo, Caserma Vigili del Fuoco, Ulteriori edifici destinati ad attività di produzione per circa 16.000 mq a cui si aggiungo circa 2.000 mq di uffici.

Per quanto riguarda gli impianti tecnologici sono presenti:

- **SISTEMI DI ASSISTENZA AL VOLO:** per quanto concerne le radioassistenze, ovvero la strumentazione di supporto alla navigazione aerea, l'aeroporto di Taranto è dotato di VOR/DME e di sistema ILS limitatamente alla RWY 35. La strumentazione VOR/DME è installata a 382 metri dalla soglia di pista 35 ed a 170 m a est dell'asse pista. Per quanto riguarda invece il sistema ILS, questo è tale da garantire avvicinamenti strumentali di precisione CAT I. Per quanto riguarda gli ulteriori sistemi di assistenza al volo (AVL) l'infrastruttura di volo è dotata dei seguenti impianti: PAPI; Segnaletica luminosa verticale; Illuminazione pista di volo; Sentiero di avvicinamento RWY 35.
- **RETE DI RACCOLTA E GESTIONE DELLE ACQUE METEORICHE:** L'aeroporto è dotato di una rete di raccolta e gestione delle acque meteoriche a servizio delle aree pavimentate aeroportuali secondo lo schema riportato in figura seguente desunto dagli elaborati grafici allegati al Piano di sviluppo aeroportuale.

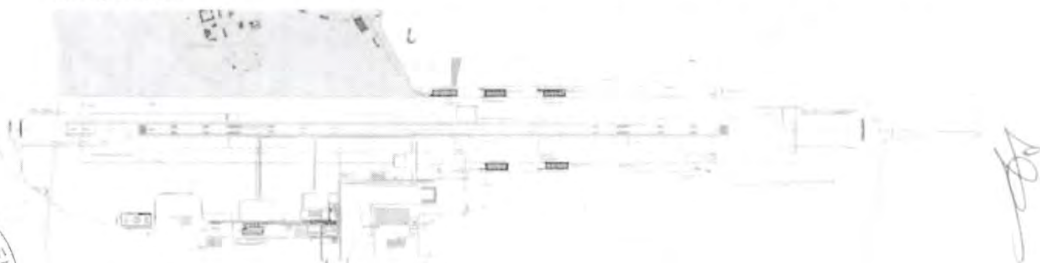


Figura 5 Rete di raccolta e gestione acque meteoriche (Fonte: Piano di sviluppo aeroportuale)



COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

La configurazione della rete di raccolta e gestione delle acque di dilavamento risulta articolata in una serie di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia e punti di scarico delle acque trattate, unitamente a quelle di seconda pioggia, dislocati nel sedime aeroportuale in ragione della diversa dotazione impiantistica. Nello specifico, allo stato attuale, si identificano 14 differenti punti di scarico delle acque di cui 8 superficiali e 6 sotterranei.

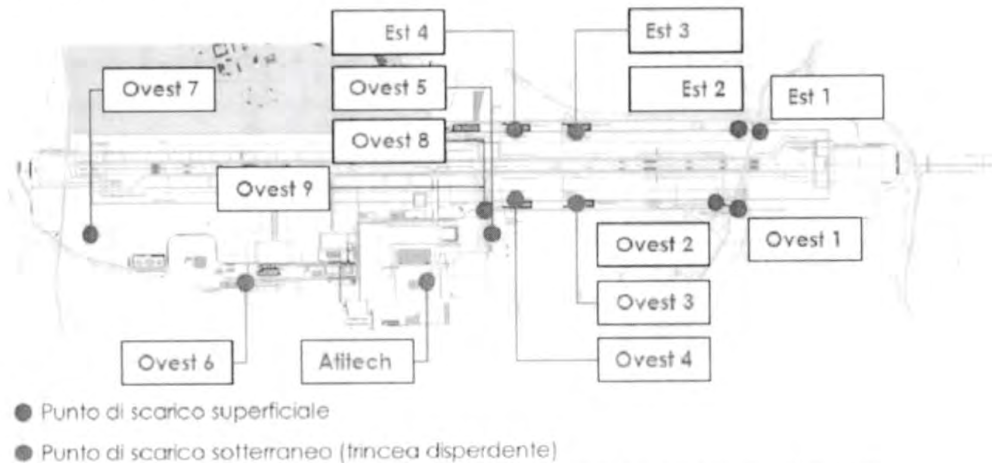


Figura 6 Rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche: localizzazione dei punti di scarico

Per ciascun punto di scarico è previsto un trattamento mediante grigliatura, dissabbiatura e disoleazione delle acque di prima pioggia prima del loro recapito nel corpo ricettore. Come si evince dallo schema di Figura precedente, i punti di scarico sono localizzati in prossimità dei tre fossi che attraversano l'aeroporto di Taranto, ovvero il fosso delle Monache in prossimità della testata sud della pista di volo (scarichi denominati Ovest 1, Ovest 2, Est 1 e Est 2), il fosso della Madonna del Prato (scarichi denominati Ovest 5, 8 e 9) e fosso Macchione (Ovest 7).

- **VIABILITÀ DI ACCESSO ALL'AEROPORTO ED I PARCHEGGI:** L'aeroporto è collegato alla rete viaria territoriale mediante un accesso diretto sulla SP83 posto in prossimità dell'aerostazione passeggeri. Tale accesso permette di raggiungere l'area terminale dell'aerostazione e il varco di accesso doganale in area airside. L'area terminale rappresentata dall'aerostazione passeggeri è caratterizzata dalla presenza di un piazzale di sosta costituito da circa 150 posti auto e 10 stalli per autobus.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Per la definizione della configurazione finale dell'aeroporto di Taranto Grottaglie, in funzione dei criteri e degli obiettivi delineati dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, gli interventi previsti, e quindi quelli sottoposti a procedura di VIA, vengono raggruppati in cinque differenti sistemi funzionali in relazione alla tipologia di opera e alla funzionalità operativa. Di seguito è riportata una tabella ove è indicata la correlazione tra le macro tipologie di intervento e le opere previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale.



7

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

AREE DI INTERVENTO PER SISTEMI FUNZIONALI: INTERVENTI ED OPERE		
Sistema funzionale	Interventi	Opere
A – Infrastrutture di volo	A1 – Vie di rullaggio e piazzali aeromobili nord	<ul style="list-style-type: none"> Via di rullaggio "T" nord e raccordi pista di volo Bretelle "D", "F" e "G" Ampliamento nord piazzale aeromobili fronte aerostazione
	A2 – Vie di rullaggio e piazzali aeromobili sud	<ul style="list-style-type: none"> Via di rullaggio "T" sud e raccordi pista di volo Ampliamento sud piazzale aeromobili fronte aerostazione
	A3 – Piazzali area merci	<ul style="list-style-type: none"> Nuovi piazzali nord "G" ed "H"
B – Edifici sviluppo industria aeronautica ed attività aeroportuali	B1 – Edifici landside	<ul style="list-style-type: none"> Strutture per la produzione di elementi aeronautici Struttura per servizi correlati alla presenza di lavoratori/imprese Strutture per logistica/ricerca nel campo aeronautico
	B2 – Edifici airside	<ul style="list-style-type: none"> Ampliamento aerostazione Struttura multifunzionale e servizi collegati alle imprese Struttura area merci
	B3 – Edifici industria aeronautica	<ul style="list-style-type: none"> Hangar e servizi collegati per l'industria aeronautica



Handwritten signatures and initials are present below the table. A blue number '8' is written in the center. A small number '8' is written at the bottom right.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

AREE DI INTERVENTO PER SISTEMI FUNZIONALI: INTERVENTI ED OPERE		
Sistema funzionale	Interventi	Opere
C - Viabilità e parcheggi	C1 - Viabilità	<ul style="list-style-type: none"> • Viabilità di accesso all'aerostazione e di servizio interna • Adeguamento/rettifica della viabilità airside
	C2 - Parcheggi	<ul style="list-style-type: none"> • Nuovi parcheggi in area landside • Riqualifica area di sosta fronte aerostazione
D - Impianti tecnologici	D1 - Impianto trattamento acque	<ul style="list-style-type: none"> • Nuova trincea disperdente con vasca di trattamento • Nuova vasca di prima pioggia con vasca di trattamento • Trincea ovest 5 con vasca di trattamento
E - Polo sperimentale in campo aeronautico	E1 - Infrastrutture per la ricerca sperimentale in campo aeronautico	<ul style="list-style-type: none"> • Struttura dedicata alla ricerca sperimentale in campo aeronautico • Piazzale veicolare e viabilità di accesso Nord • Potenziamento deposito carburanti

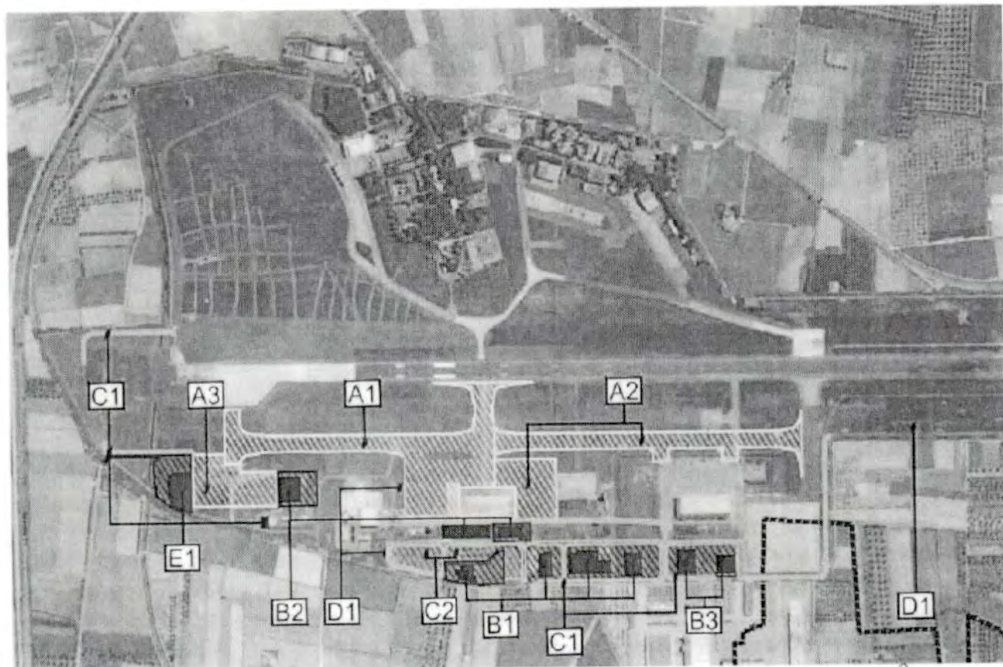


Figura 7 Aree di intervento per sistemi funzionali: interventi ed opere



Handwritten signatures and scribbles in blue and black ink, including a large stylized signature and several smaller marks.

COMITATO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

La configurazione finale dell'aeroporto secondo l'assetto individuato dal Piano di sviluppo nel complesso non risulta significativamente differente da quella attuale. Il quadro degli interventi previsti dal PSA non prevede modifiche ampliamenti del sedime aeroportuale; tutte le opere infatti ricadono all'interno dell'area aeroportuale senza interessare porzioni di territorio esterne né aree a diversa destinazione d'uso.

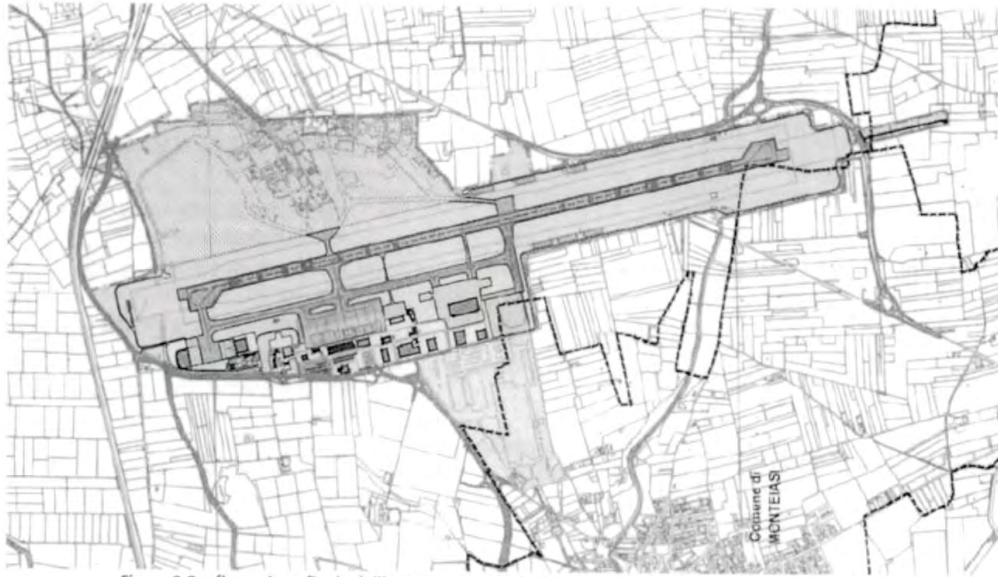


Figura 8 Configurazione finale dell'aeroporto secondo il layout infrastrutturale individuato dal PSA

CONCLUSIONI

Dalla analisi degli elaborati trasmessi nell'ambito della procedura di VIA presso il MATTM, oltre che della documentazione tecnica di progetto, questo Comitato ritiene di poter esprimere un parere endoprocedimentale di compatibilità ambientale favorevole, con le seguenti prescrizioni:

- effettuare uno studio di impatto acustico previa esecuzione di misure fonometriche sia durante la realizzazione dei lavori che nelle condizioni di esercizio a regime con riferimento ai ricettori sensibili, da trasmettere alle Autorità Competenti;
- eseguire il rilievo delle emissioni in atmosfera, nelle condizioni di esercizio a regime, ai sensi della normativa vigente (LR 16 aprile 2015, n. 23, "Modifiche alla legge regionale 22 gennaio 1999, n. 7, come modificata e integrata dalla legge regionale 14 giugno 2007, n. 17", e D.Lgs. 152/06 e smi) e trasmettere i risultati alle Autorità Competenti;
- provvedere alla corretta gestione e manutenzione dei sistemi destinati a ridurre le emissioni provocate dagli impianti dello stabilimento ed eseguire i controlli secondo quanto riportato nel Piano di Monitoraggio e Controllo proposto;
- fornire evidenza delle misure di mitigazione e compensazione da mettere in atto durante i lavori, così come previste nello Studio di Impatto Ambientale e nella proposta di PMA, redigendo un dettagliato report tecnico e fotografico con la evidenza di tutte le fasi realizzative e la avvenuta applicazione delle misure mitigative/compensative previste nel progetto, nello SIA e nel PMA; il report dovrà essere redatto con cadenza almeno trimestrale durante i lavori, o comunque in presenza di attività lavorative determinanti maggiori pressioni ambientali; al termine dei lavori dovrà essere redatto un report conclusivo;



10

[Handwritten signatures and initials]

10

COMPARTI REGIONALI PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

- aggiornare il documento di valutazione dei rischi con le interferenze derivanti dall'inserimento delle nuove attività, curando in dettaglio le misure di sicurezza per gli operatori negli ambienti di lavoro conformemente alla normativa vigente.

Delle prescrizioni suddette si dovrà tener conto nel Piano di Monitoraggio Ambientale PMA, predisposto ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/06 e smi.

1	Esperto in Chimica Dott. Damiano Antonio Paolo MANIGRASSI	
2	Esperto in Gestione dei Rifiuti Dott. Salvatore MASTRORILLO	
3	Esperto in gestione delle acque Ing. Alessandro ANTEZZA	
4	Esperto giuridico-legale	
5	Esperto in igiene ed epidemiologia ambientale Dott. Guido CARDELLA	
6	Esperto in impianti industriali e diffusione ambientali	
7	Esperto in Urbanistica Ing. Claudio CONVERSANO	
8	Esperto in Infrastrutture Arch. Antonio Alberto CLEMENTE	
9	Esperto in paesaggio Arch. Paola DIOMEDE	
10	Esperto in scienze ambientali	
11	Esperto in scienze forestali Dott. Gianfranco CIOLA	
12	Esperto in scienze geologiche Dott. Oronzo SANTORO	
13	Esperto in scienze marine Dott. Giulio BRIZZI	
14	Esperto in scienze naturali	
15	Esperto in valutazioni economico-ambientali Ing. Tommaso FARENGA	
16	Rappresentante Provincia	
17	Rappresentante dell'Autorità di Bacino della Puglia Arch. Alessandro CANTATORE	
18	Rappresentante dell'Ass.to reg.le alla Qualità del Territorio Dott. Michele BUX	



Il presente allegato è costituito da n. 11 fasciate ed è parte integrante del provvedimento avente codice cifra ECO/SEL/2018/00019

11

IL DIRIGENTE DI SEZIONE
AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
Dott.ssa Antonietta RICCIO