



**Ministero della Transizione Ecologica**  
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

**Parere n. 198 del 5 marzo 2021**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Aeroporto di Foggia - prolungamento pista di volo RWY 15/33 - Prescrizioni: A.1, A.10, A.11, A.12, A.13, A.14, A.15, A.16, A.17, A.18, A.2, A.3, A.4, A.5, A.6, A.7, A.8, A.9 - DM VIA n. 124 del 18/06/2015</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 4904</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>ENAC</b>

## La Sottocommissione VIA

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*” convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

**PREMESSO** che:

- la Società Aeroporti di Puglia con nota prot. n. 15064 del 03/10/2019 ha presentato, ai sensi dell’art.28 del D. Lgs. n. 152/2006, domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 impartite con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 104 del 18/06/2015 relativo al progetto “*Prolungamento della pista di volo RWT 15/33*” dell’Aeroporto civile di Foggia;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/25113 del 03/10/2019;

- successivamente, su richiesta della Divisione, la Società Aeroporti di Puglia con nota prot.n.2442 del 17/02/2020, acquisita con prot. n. MATTM/12812 del 24/02/2020 ha ripresentato la domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza;

- la Divisione con nota prot. n. MATTM/22416 del 30/03/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/879 in data 31/03/2020 ha disposto l’avvio dell’istruttoria e ha trasmesso la domanda sopraccitata e la documentazione allegata;

- con la stessa nota la Divisione ha chiesto all’ARPA Puglia, ente coinvolto nella verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali nn. A 1, 2, 5, 6, 9 e 12, di comunicare le proprie valutazioni al fine di concludere il e procedimento nei tempi stabiliti dall’art. 28 del D. Lgs. 152/2006;

**RILEVATO** che per il progetto in questione:

- con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n.104 del 18/06/2015 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto “*Prolungamento della pista di volo RWT 15/33*” dell’Aeroporto civile di Foggia subordinato al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nell’art. 1;

- con tale D.M. era specificata che:

- la sola fase 1 dei lavori potrà essere avviata dopo aver ottemperato alle prescrizioni ante operam dalla n.A.1 alla n. A.11;

- le fasi 2 e 3 potranno essere avviate solo dopo che il Comune di Foggia avrà adeguato la zonizzazione acustica comunale in accordo con la nota prot.n.11779 del 10/02/2015 dello stesso Ente, con comunicazione al MATTM prima dell’avvio dei lavori;

**RILEVATO** che:

- la-fase 1 dei lavori (interna al sedime aeroportuale) consiste nelle seguenti attività:
  - o prolungamento della pista di volo e della strip esistente;
  - o adeguamento raccordo Bravo per l’ingresso/uscita pista di volo;
  - o adeguamento e riqualifica pista esistente per una larghezza pari a 20 metri in asse pista;
  - o adeguamento e implementazione impianti di volo notturni e aiuti visivi luminosi;
  - o esproprio di circa 20.4 ha di superficie (14 per la pista e 4.5 per la testata sud e 1.9 per la deviazione delle strade comunali);
  - o realizzazione della nuova viabilità perimetrale;
  - o realizzazione di due bretelle di collegamento della strada comunale Castelluccio con la strada comunale Tratturo – Camporeale;
  - o realizzazione della nuova recinzione aeroportuale.
- la fase 2 (posteriore al completamento degli espropri) consiste in:
  - o realizzazione della nuova recinzione aeroportuale (area oltre la strada comunale Castelluccio);
  - o prolungamento pista di volo e strip esistente (area oltre la strada comunale Castelluccio);
  - o realizzazione di una zona back track in testata 15;
  - o realizzazione della nuova viabilità perimetrale (area oltre la strada comunale Castelluccio);
  - o realizzazione dell’Area di sicurezza di fine pista (runa end safety area – RESA) della RWY 33 (lato testata 15) con superficie 290\*150m;
  - o adeguamento e implementazione degli impianti di volo notturni e degli aiuti visivi luminosi.
- la fase 3 (posteriore alla realizzazione delle bretelle di collegamento) consiste in:
  - o completamento della pista di volo mediante raccordo tra i tratti eseguiti;
  - o completamento della strip di sicurezza mediante raccordo tra i tratti eseguiti;
  - o completamento della nuova recinzione mediante raccordo tra i tratti eseguiti.

**RILEVATO** che il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza e relativa alle prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 del D.M. n. 104 del 18/06/2015 di competenza del MATTM così come disposto dalla Divisione con la nota sopraccitata prot. n. MATTM/22416 del 30/03/2020;

**RILEVATO** che il Proponente non fornisce una relazione descrittiva sulle ottemperanze nella quale specificare per ogni singola prescrizione le azioni messe in atto per adempiere a quanto richiesto con la prescrizione stessa; non si evince con chiarezza la documentazione prodotta per le singole ottemperanze; ad ogni modo la Commissione procede con le verifiche richieste di competenza;

### **Per quanto riguarda la prescrizione A.1**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.1 riporta:

*“Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo: Il Proponente dovrà predisporre una accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisorie, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale. La relazione, poi, dovrà contenere il bilancio definitivo delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti gli altri materiali che saranno impiegati, con precise indicazioni sulle quantità, sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti, in conformità alla normativa vigente. La relazione dovrà indicare la scelta delle cave che saranno utilizzate, tra tutte quelle già pre-identificate nel SIA o individuate successivamente, con perfetta distinzione tra le cave di prestito e i siti di deposito, fornendo le relative autorizzazioni e le dichiarazioni di disponibilità delle singole cave alla fornitura o al ricevimento dei previsti volumi di materiali. I movimenti terra dovranno essere preceduti da adeguate analisi, da effettuarsi non appena si avrà disponibilità delle aree interessate e comunque sempre prima dell'avvio dei lavori, che dovranno fornire i risultati delle caratterizzazioni chimico-fisiche ai sensi del DM 161/2012. Il piano delle analisi dovrà essere preventivamente concordato con ARPA Puglia e aggiornato periodicamente, se del caso, in funzione del cronoprogramma dei lavori. La relazione di cantierizzazione e il PUT, redatto in conformità alla normativa vigente e con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori.”;*

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 3a\_11102019\_n73031\_arpa\_lavori\_pista\_VIA-sezA-punto1;
- 3\_VIA\_sezA\_punto1\_piano\_cantierizzazione;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

- come ente coinvolto risulta ARPA Puglia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha predisposto una relazione contenente la descrizione di tutte le fasi dei lavori, le zone operative, i macchinari impiegati per le opere da realizzare, il bilancio delle terre, i materiali che saranno impiegati con indicazioni delle quantità, delle movimentazioni e dei percorsi;
- le volumetrie di terre prodotte per la pista e per la bretella sono 99.358 m<sup>3</sup> e il volume riutilizzabile in cantiere è di circa 41.940 m<sup>3</sup>; tali volumetrie si discostano leggermente da quelle previste nel progetto definitivo per effetto delle varianti introdotte nel progetto esecutivo per cause sopravvenute; la caratterizzazione dei materiali è stata eseguita mediante pozzetti esplorativi e la densità dei punti

di campionamento è stata predisposta secondo le indicazioni riportate nell'allegato 2 del D.P.R. n.120/2017; sono stati prelevati 6 campioni per le aree interessate dalla bretella e n.14 campioni nelle aree interessate dai lavori della pista; il piano di campionamento è stato condiviso con ARPA; il Proponente non ha allegato i certificati di analisi; si prende atto che il Proponente afferma che gli esiti delle caratterizzazioni dimostrano il rispetto dei limiti della colonna A della Tabella 1 – allegato 5 del titolo V del D. Lgs. n. 152/2006; per tutti i campioni prelevati è stato effettuato anche il test di cessione secondo il D.M. dello 05/02/1998;

- l'elenco degli interventi riportato corrisponde alle attività previste della fase 1;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.1 può ritenersi ottemperata limitatamente alla fase 1, ma il Proponente è tenuto a inviare i certificati di analisi;

### **Per quanto riguarda la prescrizione A.2**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.2 riporta:

- *“Atmosfera: Il Proponente, di concerto con ARPA Puglia, definirà tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili per il monitoraggio della componente atmosfera sia per la fase di cantiere che per la fase post-operam (aeroporto attivo nella nuova configurazione). I punti di monitoraggio, la modalità e la frequenza dei rilievi saranno stabiliti di comune accordo tra Proponente e ARPA Puglia; il progetto di monitoraggio rientrerà in un PMA complessivo così come definito dalla prescrizione 9”;*

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 4a\_07062019\_n43268\_arpa\_lavori\_pista\_VIA\_sezA\_punto2 ;
- 4\_VIA\_sezA\_punto1\_piano\_monitoraggio\_atmosfera\_rumore ;
- 5\_13122019\_n19309\_adp\_monitoraggio\_qualita\_aria-rumore ;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

- come ente coinvolto risulta ARPA Puglia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha predisposto il Piano di monitoraggio per la componente atmosfera; i contenuti del piano sono conformi alle indicazioni riportate nelle linee guida nazionali sul PMA
- tale piano è stato condiviso da ARPA con nota del 07/06/2019; ARPA impartisce ulteriori indicazioni relativamente alla strumentazione utilizzata, alla durata dei monitoraggi ed i siti di monitoraggio;
- con nota prot.n.19309 del 13/12/2019 il Proponente ha dato comunicazione ad ARPA circa l'attivazione del sistema di monitoraggio per la qualità dell'aria;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.2 può ritenersi ottemperata; il Proponente è tenuto a recepire le indicazioni dell'ARPA;

### **Per quanto riguarda la prescrizione A.3**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.3 riporta:

- *“Ambiente idrico: Il Proponente provvederà a realizzare uno studio di dettaglio che permetta di identificare compiutamente sia eventuali impatti indotti, sia l'influenza dell'impermeabilizzazione del suolo sulla componente. Tale studio, con le eventuali opere di mitigazione individuate, dovrà essere presentato al MATTM prima dell'inizio dei lavori, in fase di progettazione esecutiva”;*

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 6\_VIA\_sezA\_punti-3-5\_acque\_falda ;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha predisposto lo studio richiesto dalla prescrizione; lo studio affronta gli impatti indotti dall'opera e l'influenza che l'impermeabilizzazione del suolo per circa 25.000 m<sup>2</sup> determina sulla componente idrica nonché le eventuali interventi di mitigazione;
- l'area di intervento non è interessata da vincolo idrogeologico e non sono gravate da alcun vincolo di pericolosità idraulica; le attività di cantiere e le opere in questione non determinano di per sé modificazioni della circolazione idrica superficiale; nell'area aeroportuale è presente un sistema di raccolta e di gestione delle acque; a partire da luglio 2019 è in corso una campagna di monitoraggio della falda attraverso 22 piezometri; il controllo è programmato per la fase di cantiere e potrà essere esteso anche per l'esercizio;
- si prende atto delle misure di mitigazione previste per la fase di cantiere e di esercizio;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.3 può ritenersi ottemperata; il Proponente è tenuto a adottare le misure di mitigazione previste per la fase di cantiere e di esercizio;

**Per quanto riguarda la prescrizione A.4**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.4 riporta:

*“Acque meteoriche: Il Proponente dovrà riordinare il materiale già presentato, che risulta suddiviso in diversi documenti, redigendo un'unica relazione a livello di progettazione esecutiva riguardante l'intero sistema di raccolta delle acque meteoriche e il suo dimensionamento. In particolare si richiede che vengano predisposti capitoli dedicati a:*

- *i parametri caratteristici pluviometrici per tempi di ritorno non inferiori a 50 anni, con definizione della durata tC dell'evento critico e la portata dell'evento critico QC per i suddetti tempi di ritorno;*
- *il dimensionamento dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche per l'evento critico definito al punto precedente;*
- *una analisi di dettaglio del sistema di trattamento delle acque e le caratteristiche delle vasche di trattamento (chiarendo se esistono due sistemi differenzi per le prime e le seconde piogge) e dei sistemi di pompaggio;*
- *le modalità di raccolta e smaltimento del sedimentato degli impianti di trattamento;*

- *descrivere il metodo di calcolo adottato per il dimensionamento ottimale della vasca di laminazione;*
- *verificare il mantenimento del coefficiente udometrico della zona, che potrebbe essere modificato dall'impermeabilizzazione delle aree di ampliamento del sedime aeroportuale e, nel caso tale variazione risulti significativa, descrivere i previsti interventi di ripristino di tale coefficiente (vasche di laminazione, ...);*
- *fornire elaborati cartografici in opportune scale di riferimento;*
- *approfondimenti in merito all'impianto di trattamento esistente (parametri di progettazione e verifica) chiarendo la scelta di trattare tutta la portata proveniente sia dalla vasca volano che dall'impianto di pompaggio;*
- *approfondimenti in merito ai possibili effetti conseguenti alle variazioni di portate nei recapiti finali di smaltimento (fognatura comunale, impianto di depurazione da specificare, torrente Cervaro);*
- *un apposito approfondimento sulle acque di cantiere, che dovranno essere governate trattate in base alla normativa vigente prima della loro immissione nella rete idrica.*

*Tale relazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori.”;*

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 6\_7a\_VIA\_sezA\_punto4\_relazione\_smaltimento\_acque\_meteoriche
- 7b\_VIA\_sezA\_punto4\_relazione\_sistemazione\_idrauliche\_progetto\_esecutivo
- 7c\_VIA\_sezA\_punto4\_relazione\_sistemazioni\_idrauliche\_progetto\_completamento
- 7d\_TAV\_14\_IMPIANTO\_IDRAULICO\_PLANIMETRIA\_GENERALE
- 7e\_TAV\_15\_PROFILO\_IDRAULICO-PISTA\_DI\_VOLO\_TESTATA\_15
- 7f\_TAV\_16\_SISTEMAZIONI\_IDRAULICHE\_PARTICOLARI\_COSTRUTTIVI
- 7\_09102019\_n15323\_adp\_nota\_mattm\_VIA\_sezA-n4;

;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha predisposto lo studio richiesto dalla prescrizione; le opere previste si inseriscono in un contesto infrastrutturale esistente e pertanto si è proceduto alla verifica delle opere idrauliche esistenti ed alla progettazione delle nuove opere; le verifiche effettuate dimostrano che con tempo di ritorno di 50 anni il fognolo di progetto relativo al prolungamento della pista è sufficiente a smaltire le portate generate dall'evento critico, ma il restante aeroportuale di smaltimento delle acque meteoriche non è in grado di soddisfare tale evento critico. Se di contro, si considera un tempo di ritorno di 50 anni per il solo tronco fognario afferente al presente progetto e un tempo di ritorno di 190 anni per le opere esistenti, l'intero sistema risulta idraulicamente verificato. Infatti, in quest'ultimo caso, tutti i bacini hanno portate di progetto sempre inferiori rispetto alle portate che le opere idrauliche corrispondenti sono in grado di smaltire.
- sono descritte e analizzate le opere previste per lo smaltimento delle acque meteoriche di prima pioggia;
- in un'ulteriore relazione il Proponente tratta tutte le opere previste per lo smaltimento delle acque di piattaforma, sia che esse siano state già realizzate, sia che debbano essere ancora costruite; sono quindi descritte e analizzate l'insieme delle opere previste per lo smaltimento delle acque meteoriche di prima pioggia di tutto l'aeroporto;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.4 può ritenersi ottemperata;

**Per quanto riguarda la prescrizione A.5**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.5 riporta:

- *“Acque di falda: Nella fase esecutiva il Proponente provvederà a predisporre ulteriori stazioni di monitoraggio della falda e a progettare nel dettaglio opere drenanti per intercettare eventuali acque di risalita, in accordo con ARPA Puglia. Il progetto delle opere drenanti dovrà essere presentato al MATTM prima dell’avvio dei lavori; il progetto di monitoraggio rientrerà in un PMA complessivo così come definito dalla prescrizione 9.”;*

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 6\_VIA\_sezA\_punti-3-5\_acque\_falda;

- il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

- come ente coinvolto risulta ARPA Puglia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha predisposto una relazione di approfondimento in merito al regime idraulico ed alla falda acquifera ed in particolare alla problematica connessa a eventuali acque di risalita;
- nell’area aeroportuale è presente un sistema di raccolta e di gestione delle acque; a partire da luglio 2019 è in corso una campagna di monitoraggio della falda attraverso 22 piezometri; il controllo è programmato per la fase di cantiere e potrà essere esteso anche per l’esercizio;
- si prende atto delle soluzioni progettuali adottate (sottofondo di pietrame calcareo in sostituzione dello strato di crosta evaporitica) al fine di scongiurare fenomeni di risalita dell’acqua;
- si condivide la proposta del Proponente di estendere il monitoraggio anche per la fase di esercizio dando comunicazione ad ARPA;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.5 può ritenersi ottemperata;

**Per quanto riguarda le prescrizioni A.6 e A.7**

**RILEVATO** che:

- le prescrizioni n.A.6 e A.7 riportano:

- *“Rumore e Vibrazioni:*

*6. Il Proponente, di concerto con ARPA Puglia, definirà tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili per il monitoraggio del rumore e delle vibrazioni, da installare sia per la fase di cantiere che per la fase post-operam (aeroporto attivo nella nuova configurazione). In particolare, il piano di monitoraggio acustico ambientale per la fase post-operam sarà principalmente concentrato sulle aree individuate sia all’interno che all’esterno delle zone A, B e C, relativamente alla rumorosità di origine aeronautica. I punti di monitoraggio, la modalità e la frequenza dei rilievi saranno stabiliti di comune accordo*



*tra Proponente e ARPA Puglia; il progetto di monitoraggio rientrerà in un PMA complessivo così come definito dalla prescrizione 9*

7. *Il Proponente provvederà a inserire nel PMA un apposito programma di monitoraggio relativo al controllo dei livelli acustici nei pressi dei ricettori sensibili individuati, che contempra le fasi ante operam, in corso d'opera e post operam e si protragga almeno fino al raggiungimento della "previsione realistica attuale" di traffico, pari a 110.000 pax/anno."*;

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 4a\_07062019\_n43268\_arpa\_lavori\_pista\_VIA\_sezA\_punto2 ;
- 4\_VIA\_sezA\_punto1\_piano\_monitoraggio\_atmosfera\_rumore ;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

- come ente coinvolto per la prescrizione n.A.6 risulta ARPA Puglia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha predisposto il Piano di monitoraggio per la componente rumore; i contenuti del piano sono conformi alle indicazioni riportate nelle linee guida nazionali sul PMA;
- tale piano è stato condiviso da ARPA con nota del 07/06/2019 con riserva di apportare eventuali modifiche nel corso del monitoraggio qualora emergessero delle necessità di natura tecnica;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.6 e la prescrizione n. A.7 possono ritenersi ottemperate; il Proponente è tenuto a recepire le indicazioni dell'ARPA in merito alla prescrizione A.6;

**Per quanto riguarda la prescrizione A.8**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.8 riporta:

- *“Salute pubblica: Il Proponente provvederà a presentare uno studio sulla componente salute pubblica aggiornato, con particolare riferimento al quadro demografico presente e allo stato di salute della popolazione afferente all'area interessata dal progetto. Tale studio sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori”;*

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 9a\_VIA\_sezA\_punto8\_relazione\_salute\_pubblica;
- 9\_03102019\_n15064\_adp\_ottemper\_prescriz\_sezA-n8;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha predisposto non lo studio richiesto dalla prescrizione, ma uno studio che riporta i dati demografici ed epidemiologici al 2016 della popolazione dell'intera provincia di Foggia, che solo in minima parte potrebbe essere interessata dalle emissioni dell'infrastruttura;

- il Proponente doveva utilizzare i dati delle unità di censimento potenzialmente impattate; in assenza, sarebbero stati idonei i dati del rione di Foggia più vicino all'aeroporto; in assenza anche di tali informazioni, sarebbe stato possibile fornire i dati del comune di Foggia;
- specificamente, è opportuno considerare che il tasso ospedalizzato (per mille abitanti) di ricoveri ospedalieri per patologie del sistema nervoso e degli organi di senso è sensibilmente più alto in provincia di Foggia rispetto ai tassi regionale e italiano, sia negli uomini sia nelle donne (98.32 vs. 63.44 e 65.01 rispettivamente, negli uomini, e 95.58 vs. 54.74 e 57.84 rispettivamente, nelle donne);
- trattasi di patologie che potrebbero teoricamente associate alle emissioni sonore dell'aeroporto e ai possibili conseguenti disturbi del sonno e non è, quindi, possibile concordare con l'affermazione presente nelle conclusioni: "*Non esistono significativi valori di mortalità e ricoveri relativi alle patologie collegate alle attività afferenti l'opera infrastrutturale in esame*";
- il Proponente è tenuto rivedere le conclusioni e auspicabilmente impegnarsi ad affrontare in futuro il tema specifico con studi ad hoc di tipo individuale sui recettori umani esistenti intorno all'aeroporto.

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.8 può ritenersi non ottemperata;

**Per quanto riguarda la prescrizione A.9**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.9 riporta:

- "***PMA**: Tenuto anche conto delle precedenti prescrizioni 2, 5, 6 e 7, assegnate in modo specifico per le singole componenti ambientali "atmosfera", "ambiente idrico – acque di falda" e "rumore-vibrazioni", il Proponente provvederà a redigere un unico documento di PMA organico, che sarà preventivamente concordato e approvato da ARPA Puglia e che sarà adeguato a monitorare tutte le componenti ambientali più significative per l'opera in oggetto, che contempra separatamente la fase ante operam, in corso d'opera e post operam e che definisca accuratamente le tecniche di monitoraggio caso per caso, le modalità di misura, la cadenza dei rilievi, le grandezze di confronto, le modalità di comunicazione/diffusione dei risultati e ogni altro dato significativo per il corretto utilizzo successivo dei dati raccolti. In funzione dei risultati ottenuti saranno definite eventuali misure di mitigazione in accordo con ARPA Puglia. Il PMA così definito dovrà essere trasmesso al MATTM prima dell'avvio dei lavori.*";

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 10a\_VIA\_sezA\_punto10\_piano\_emergenza\_ambientale
- 10\_08102019\_n15333\_adp\_nota\_mattm\_VIA\_sez-A-n10

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

- come ente coinvolto risulta ARPA Puglia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente richiama quanto riportato relativamente alle prescrizioni n. A.2, A.5, A.6 e A.7;

**VALUTATO** che per quanto sopra riportato relativamente alle prescrizioni n. A.2, A.5, A.6 e A.7, la prescrizione n.A.9 può ritenersi ottemperata; il Proponente dovrà, in funzione dei risultati ottenuti, di definire eventuali misure di mitigazione in accordo con ARPA Puglia.

**Per quanto riguarda la prescrizione A.10**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.10 riporta:

- *“**Varie:** Il Proponente predisporrà in un unico documento organico un piano di emergenza che illustri le possibili soluzioni di intervento, in fase di cantiere, per far fronte a eventuali situazioni di emergenza ambientale che dovessero presentarsi durante la realizzazione dell’opera. Tale piano sarà presentato al MATTM prima dell’avvio dei lavori;”*;

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- 9a\_VIA\_sezA\_punto8\_relazione\_salute\_pubblica;
- 9\_03102019\_n15064\_adp\_ottemper\_prescriz\_sezA-n8;

- il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha predisposto lo studio richiesto dalla prescrizione; il piano prevede l’attuazione e l’organizzazione delle operazioni al fine di tutelare l’incolumità del territorio e delle persone durante le attività di cantiere; relativamente ai seguenti aspetti: materiali di risulta, rifiuti; sostanze pericolose; emissione in atmosfera; gestione scarichi idrici e acque; gestione suolo e sottosuolo, sono indicate le modalità operative che limitano gli impatti negativi.

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.10 può ritenersi ottemperata;

**Per quanto riguarda la prescrizione A.11**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.11 riporta:

- *“**Varie:** Il Proponente predisporrà, in un unico documento organico a livello di approfondimento di un progetto esecutivo, un piano che illustri tutte le misure di mitigazione e di compensazione previste per le varie fasi di vita dell’opera e per ogni comparto ambientale, con una descrizione completa delle modalità di attuazione delle stesse. Tale piano sarà presentato al MATTM prima dell’avvio dei lavori”*;

- non risulta nessuna documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione;

- il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- il Proponente ha provveduto a predisporre un unico documento organico richiesto dalla prescrizione;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.11 può ritenersi non ottemperata;

**Per quanto riguarda la prescrizione A.12**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.12 riporta:

- *“In merito ai trattamenti di normale pratica industriale (con particolare riferimento alla stabilizzazione delle terre a calce e/o pozzolana), ritenuta necessaria un'estrema cautela riguardo alle suddette lavorazioni, a causa dei possibili impatti conseguenti alla dispersione della calce nell'ambiente, le modalità operative dovranno essere preventivamente concordate con l'ARPA Puglia. Inoltre, tenuto conto che per la calce viva esiste un valore IDLH “Immediately Dangerous for Life and Health”, ovvero di immediata pericolosità per la vita e la salute, corrispondente ad una concentrazione in aria di 25 mg/m<sup>3</sup> dovrà comunque essere previsto che:*
  - a) *gli intervalli di tempo tra le operazioni di spargimento e quelle di miscelazione devono essere ridotti al massimo a 15 minuti;*
  - b) *l'attività deve essere sospesa in corrispondenza di condizioni anemologiche caratterizzate da raffiche di vento superiori a 5 m/s;*
  - c) *la registrazione in continuo della velocità del vento durante le operazioni deve essere effettuata utilizzando una strumentazione anemometrica posta ad un'altezza non inferiore a 5 metri dal piano campagna, in prossimità del cantiere di attività e in assenza di ostacoli rilevanti per un raggio di circa 50 metri intorno. I dati devono essere registrati;*
  - d) *la superficie trattata a calce giornalmente non deve essere superiore a quella lavorabile nel medesimo periodo di tempo (completamento delle fasi di miscelazione e compattazione) al fine di prevenire l'asportazione eolica della calce;*
  - e) *la compattazione deve essere condotta con metodologie e velocità di lavoro atte a non creare sviluppo di polveri;*
  - f) *il personale addetto alle operazioni di stabilizzazione con la calce deve essere informato anche di tutti gli aspetti ambientali correlati con tale lavorazione e formato rispetto alle procedure e alle attività da mettere in atto per evitare impatti sull'ambiente;*
  - g) *le aree sottoposte al trattamento a calce devono essere realizzate con sistemi chiusi di raccolta acque. In tal caso qualsiasi eventuale fuoriuscita d'acqua da tali aree di lavoro deve essere raccolta opportunamente con un sistema di regimazione ai fini dello smaltimento oppure del trattamento con impianto specificamente autorizzato;*
  - h) *considerato che le superfici laterali dei rilevati costruiti ricorrendo al trattamento a calce risultano essere punti sottoposti a spolvero, causa erosione eolica dovuta ad una loro minore compattazione, si dovrà evidenziare come si intende operare per evitare eventuali problemi di tale natura;*
  - i) *evidenziato dall'esperienza sul campo che successivamente alle attività di trattamento si può verificare la percolazione delle acque piovane con trascinarsi di calce non reagita all'interno di sistemi di raccolta acque superficiali (in particolare per rilevati di un certo spessore ed a seguito di eventi piovosi di una certa entità), si ritiene che debbano essere evidenziate le soluzioni che saranno adottate per evitare il versamento di acqua a pH elevato in corsi d'acqua superficiali;*
  - j) *le schede di sicurezza dei prodotti utilizzati devono essere aggiornate secondo la normativa vigente;*

- k) *i depositi della calce viva devono essere realizzati per quanto possibile vicino alle aree di trattamento. Le aree dove sono collocati tali depositi devono essere predisposte per la raccolta di eventuali acque di dilavamento. Le stesse devono essere mantenute pulite. Nel caso di versamento accidentale della calce in fase di riempimento degli stoccaggi o di travaso nei mezzi per il trasporto sui luoghi di lavoro, occorre provvedere immediatamente a nebulizzare acqua allo scopo di contenere eventuale spolvero, senza creare ruscellamento e comunque provvedendo a raccogliere le eventuali acque di dilavamento prodotte. Nel caso di grossi quantitativi il materiale deve essere raccolto in maniera da evitare spolvero;*
- l) *i mezzi di trasporto della calce all'interno delle strade di cantiere ed all'esterno delle stesse devono avere le ruote pulite al fine di evitare il trascinarsi della calce lungo la sede viaria sia asfaltata sia non asfaltata.”;*

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta IN CORSO D'OPERA;

- come ente coinvolto risulta ARPA Puglia;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente con la propria nota prot.n.408 del 13/01/2020 comunica che in sede di redazione della progettazione esecutiva le relative lavorazioni sono state oggetto di stralcio e, pertanto non più realizzate;

**VALUTATO** che per quanto comunicato dal Proponente la prescrizione n.A.12 può ritenersi superata;

#### **Per quanto riguarda le prescrizioni A.13 e A.15**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.13 riporta:

- *“E' vietata qualsiasi attività di cantierizzazione in fascia notturna, ovvero tra le 22 p.m. e le 6 a.m.;*

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta IN CORSO D'OPERA;

- la prescrizione n.A.15 riporta:

- *“È vietata qualsiasi attività aeroportuale connessa alla movimentazione di velivoli – ad eccezione del soccorso elicotteristico - in fascia notturna, ovvero tra le 22 p.m. e le 6 a.m.!;*

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta POST OPERAM – Fase di esercizio;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente con la propria nota prot.n.408 del 13/01/2020 afferma che non sono previste attività lavorative durante le fasce indicate nelle prescrizioni;

**VALUTATO** che per quanto comunicato dal Proponente la prescrizione n.A.13 e la prescrizione A.15 possono ritenersi superate;

#### **Per quanto riguarda la prescrizione A.14**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.14 riporta:

- *“Il Proponente provvederà a predisporre gli interventi di mitigazione acustica diretta sui ricettori già in fase di corso d’opera e a darne comunicazione al MATTM prima della conclusione dei lavori;”*;

- non risulta nessuna documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione;

- il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza risulta IN CORSO D’OPERA;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito nessun riscontro alla prescrizione;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.14 può ritenersi non ottemperata;

#### **Per quanto riguarda la prescrizione A.16**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n.A.16 riporta:

- *“Gli eventuali interventi infrastrutturali di ampliamento della stazione aeroportuale e delle relative strutture di servizio, oltre i limiti dichiarati dal Proponente nel quadro progettuale del SIA presentato ed esaminati nel presente parere, dovranno essere preventivamente sottoposti a procedura di VIA secondo la normativa vigente;”*;

- non risulta nessuna documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione;

- il termine per l’avvio della verifica di ottemperanza risulta POST OPERAM – Fase di esercizio;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito nessun riscontro alla prescrizione;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n.A.16 può ritenersi non ottemperata;

#### **Per quanto riguarda le prescrizioni A.17 e A.18**

**RILEVATO** che:

- le prescrizioni n.A.17 e A.18 riportano:

- **“RUMORE:**
- *17. A valle dell’approvazione ufficiale della zonizzazione acustica e delle procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale, ai sensi del DM 31.10.1997 (Metodologia di misura del rumore aeroportuale), il Proponente provvederà ad aggiornare – se necessario – lo scenario acustico finora ipotizzato, verificando la coerenza dello studio acustico posto a base del SIA con il piano ufficiale approvato. Eventualmente provvederà a verificare/modificare gli interventi di mitigazione attualmente previsti. Verrà pertanto redatto apposito documento aggiornato che dovrà essere presentato al MATTM non appena disponibile.*

*18. A valle dell’approvazione della zonizzazione acustica da parte della Commissione Aeroportuale, il Proponente dovrà:*

- *presentare – se necessario - un piano di contenimento del rumore, specifico e contestualizzato, per tutti i ricettori dove venisse rilevato un eventuale superamento dei limiti, con adeguato progetto di risanamento;*

- produrrà un nuovo Piano di Monitoraggio Acustico concentrato sulle aree critiche all'interno ed all'esterno delle zone A-B-C, qualora individuate, relativamente alla rumorosità di origine aeronautica;

*tale documentazione dovrà essere sottoposta a verifica da parte del MATTM.;"*;

- non risulta nessuna documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta **PRESCRIZIONI DA OTTEMPERARE A SEGUITO DELL'EMISSIONE DI ATTI UFFICIALI DI ALTRI ENTI**;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente con la propria nota prot.n.408 del 13/01/2020 afferma che con nota prot.n.19447 del 17/12/2019 si è dato avvio del procedimento della zonizzazione acustica ex D.M. 31/10/1997;

**VALUTATO** che per quanto sopra la prescrizione n. A.17 e la prescrizione n. A.18 possono ritenersi non ottemperate;

**RIBADENDO** che per le prossime ottemperanze il Proponente è tenuto a fornire una relazione descrittiva sulle ottemperanze nella quale specificare per ogni singola prescrizione le azioni messe in atto per adempiere a quanto richiesto con la prescrizione stessa;

**RIBADENDO** che il Proponente è tenuto a recepire le indicazioni dell'ARPA in merito alle prescrizioni A.2 A.6 ed è tenuto a adottare le misure di mitigazione previste per la fase di cantiere e di esercizio in merito alla prescrizione A.3;

#### **la Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

#### **MOTIVATO PARERE**

In ordine alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14, A15, A16, A17 e A18 del decreto di compatibilità ambientale n. D.M. n.104 del 18/06/2015 del progetto "Prolungamento della pista di volo RWT 15/33" dell'Aeroporto civile di Foggia subordinato al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nell'art. 1, così come disposto dalla Divisione con nota di procedibilità prot. n. MATTM/22416 del 30/03/2020, acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA/879 in data 31/03/2020:

- la prescrizione n. A1 è ottemperata limitatamente alla fase 1; il Proponente è tenuto ad inviare i certificati di analisi;
- le prescrizioni nn. A2, A3, A4, A5, A6, A7, A10 sono ottemperate;
- la prescrizione n.A9 è ottemperata; il Proponente dovrà, in funzione dei risultati del monitoraggio ottenuti, definire eventuali misure di mitigazione in accordo con ARPA Puglia;
- le prescrizioni A12, A13 e A15 sono superate;
- le prescrizioni nn. A8, A.11, A14, A16, A17, A18 non sono ottemperate.

*ID\_VIP: 4904 - Aeroporto di Foggia - prolungamento pista di volo RWY 15/33 - Prescrizioni: A.1, A.10, A.11, A.12, A.13, A.14, A.15, A.16, A.17, A.18, A.2, A.3, A.4, A.5, A.6, A.7, A.8, A.9 - DM VIA n. 124 del 18/06/2015*

- La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
  - Avv. Paola Brambilla

-