



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

U.prot DSA-2009-0003855 del 19/02/2009

Alla Società SEAP
viale Enzo ferrari
70128 BARI

Al Ministero Delle Infrastrutture
Direzione Generale Per Le Politiche Di
Sviluppo Del Territorio
P.zzale di Porta Pia, 1
00198 ROMA

Al Ministero Per I Beni E Le Attività
Culturali Direzione Generale Per La
Qualità E La Tutela Del Paesaggio
L'Architettura E L'Arte Contemporanee
-Ufficio Per Il Paesaggio-
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Alla Regione Puglia Assessorato
All'Ambiente
Via delle Magnolie, 6/8 Zona
Industriale Modugno
70026 BARI

e p.c. Al Presidente Della Commissione
Tecnica Di Verifica Dell'Impatto
Ambientale V.I.A./V.A.S.
Via Cristoforo Colombo, 112
00147 ROMA

Alla Divisione X
Via Cristoforo Colombo, 12
00147 ROMA

**OGGETTO: verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto di VIA
n.25 del 25 gennaio 2008 relativo alle opere dell'aeroporto
di Brindisi**

Con nota pervenuta in data 2 settembre 2008, la SEAP –Aeroporti di Puglia- ha trasmesso la documentazione necessaria per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA n. 25/08.

In data 15 settembre 2008, con nota n. 25234, la documentazione è stata inviata alla Commissione Tecnica di verifica VIA/VAS per le valutazioni; in data 4 febbraio 2009, con nota n. 2426, la Commissione ha trasmesso copia del parere di competenza n. 234, espresso nella seduta del 29 gennaio 2009.

I contenuti del citato parere sono riportati integralmente nell'allegato, parte integrante della presente determinazione.

Acquisito il parere della Commissione n. 234, del 29 gennaio 2009,

SI DETERMINA

la positiva ottemperanza delle prescrizioni nn.3, 6, 9,10,11,12 e 13;
la parziale ottemperanza delle prescrizioni nn. 1, 2,4,5,6,7 e 8.

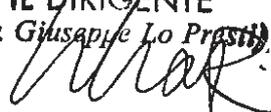
Quanto sopra si comunica alle Amministrazioni interessate per il prosieguo dell'iter del progetto e per le verifiche di ottemperanza di competenza della Regione Puglia e del Ministero per i beni e le attività culturali.

Il dirigente della div.III
dott. Mariano Grillo



p. IL DIRETTORE GENERALE t.o.
(ing. Bruno Agricola)

IL DIRIGENTE
(Dr. Giuseppe Lo Prati)



ALLEGATO

Oggetto della presente procedura è la verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel DEC/ VIA/25/2008 di compatibilità ambientale per gli interventi previsti per la prima fase di sviluppo dell'Aeroporto di Brindisi.

Le prescrizioni oggetto della Verifica di Ottemperanza

Le prescrizioni oggetto di Verifica di Ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente sono le seguenti:

1. *Qualora sia superato il limite di 855.000 passeggeri su base annua oppure si abbiano più di 11.000 movimenti aeromobili l'anno, si dovrà aggiornare lo studio di impatto ambientale al nuovo scenario di riferimento e sottoporre lo stesso ad una nuova procedura VIA;*
2. *prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto progetto complessivo di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui si inserisce l'aeroporto, che comprenda, oltre alle opere di arredo a verde delle aree di pertinenza dell'aerostazione, una sistemazione a verde dell'immediato intorno dell'aeroporto e delle aree circostanti, la sistemazione dei tre scarichi delle acque reflue a mare, coerentemente con i caratteri propri fisionomici della vegetazione locale. Detto progetto dovrà contenere anche un programma temporale di esecuzione degli interventi in argomento;*
3. *prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto un disciplinare di attuazione delle attenzioni progettuali ed ambientali relativo alla fase di costruzione delle opere che tenga conto i siti di cava e smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Dovrà essere prodotto un regolamento di cantiere per l'adozione degli accorgimenti e dei dispositivi che consentano il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, prevedendo, tra l'altro, in sede di trasporto, la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione e delle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento, ecc.) di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc. In particolare, il proponente dovrà eseguire le riparazioni ed i rifornimenti di carburanti e lubrificanti ai mezzi meccanici, nonché il parcheggio dei medesimi su un'area attrezzata ed impermeabilizzata. Il proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordarsi con l'ARPA Puglia, dovrà attuare, per ciascuna delle fasi di realizzazione prima del loro inizio, tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dispositivi definiti nel suddetto regolamento;*
4. *in merito all'inquinamento acustico, prima dell'inizio dei lavori di riqualificazione dell'aeroporto, dovranno essere verificati i risultati presentati in termini di definizione delle curve isofoniche mediante una campagna di rilievi specifici di idonea durata e in periodo significativi dell'intera attività aeroportuale. Si dovrà in particolare accertare che la curva LVA pari a 65 dBA dovuta a tutte le attività presenti nell'aeroporto non includa edifici residenziali. Detta attività, completata da un processo di simulazione che includa tutte le azioni presenti nel sedime aeroportuale (movimenti aeromobili civili e non in relazione a tutte le operazioni, movimenti mezzi di servizio, utilizzo mezzi di piazzale, ecc), dovrà essere svolta a cura e spese del Proponente, controllata dall'ARPA Puglia e gli esiti dovranno essere comunicati a questo ministero. Sempre prima dell'inizio dei lavori, in caso di esito negativo ovvero se si dovesse riscontrare la presenza di edifici con livello, in facciata, superiore a quello indicato si dovrà provvedere alla riduzione del rumore aeroportuale in relazione a quanto previsto dal D. Lgs. 13 del 17.1.2005 ed in particolare art. 4 comma 2, ovvero alla delocalizzazione dei ricettori stessi. Quest'ultima azione dovrà essere eseguita tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni. Per quanto riguarda gli edifici che saranno individuati nella porzione di territorio compresi tra le isofoniche comprese tra 60 e 65 dBA dovranno essere previsti interventi di mitigazione (interventi diretti) per mantenere i livelli di inquinamento acustico non superiori allo stato ante operam riscontrati all'interno degli edifici da valutare con idonei monitoraggi da concordarsi con l'ARPA Puglia;*
5. *dovrà quindi essere implementato ed attuato entro 6 mesi dal presente decreto, il sistema di monitoraggio del rumore connesso all'esercizio dell'opera, che comprenda dei punti di rilievo – da*

concordare con l'ARPA Puglia in numero non inferiore a due oltre quelli esistenti – in aree esterne al sedime e dove vi sono edifici adibiti a residenza (anche temporanee – residenze estive). Il monitoraggio dovrà avere lo scopo di controllare che il clima acustico complessivo (dovuto a tutte le attività che si svolgono all'interno dell'aeroporto) non implichi su tutti i ricettori presenti (come già censiti) valori dell'indice Lva, considerato in facciata, superiori a 65 dBA. Qualora dai monitoraggi acustici dovesse emergere che i ricettori residenziali fossero interessati da valori di LVA>65 dBA si dovrà provvedere:

- a) ad applicare quanto previsto dal D. Lgs. 13 del 17.1.2005 ed in particolare art. 4 comma 2
 - b) a delocalizzare le abitazioni stesse qualora quanto indicato al punto precedente non fosse sufficiente. Ciò tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in maniera tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni;
6. prima del completamento dei lavori deve essere concordata con l'ARPA e realizzata una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che:
- a) riguardi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM10 e/o PM2.5), benzene e ozono;
 - b) interessi almeno due siti nell'intorno dell'aeroporto scelti in funzione delle sorgenti di emissioni che influenzano il territorio e della localizzazione degli insediamenti abitativi;
 - c) ottenga serie di dati, in ciascun sito di misura, che rispettino gli obiettivi di qualità (incertezza, raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura) fissati, per le misure indicative, nell'allegato X al DM 60/2002 e nell'allegato VII al D. Lgs. 183/04;
 - d) per tutta la durata della campagna di monitoraggio devono essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici;
7. nei due anni successivi al completamento dei lavori dovranno essere condotte due campagne di monitoraggio annuali (una per ciascun anno) con le stesse caratteristiche indicate al punto precedente. In ogni caso analoghe campagne annuali dovranno essere realizzate, negli anni successivi, dal Proponente sino a quando la Regione Puglia non avrà completato i seguenti adempimenti, relativamente al territorio del comune di Brindisi:
- a) definizione della zonizzazione prevista dal D.Lgs. 351/99, DM 60/2002 e D. Lgs. 183/04;
 - b) realizzazione di una rete di monitoraggio conforme alle disposizioni delle sopraccitate norme;
 - c) predisposizione di un piano di risanamento, qualora la zona in cui ricade il comune di Brindisi sia interessata da superamenti dei valori limite;
8. nella fase di cantiere dovrà essere imposto l'impiego di veicoli omologati secondo la Direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase III B) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato per il superamento dei test di idoneità del VERT. Tale tipologia di veicoli dovrà essere progressivamente adottata anche per i macchinari off-road utilizzati nella fase di esercizio all'interno del sedime aeroportuale prima dell'immissione nei recettori finali;
9. in sede di redazione di progetto esecutivo il proponente, anche in conformità a quanto previsto dall'appendice A1 del "Piano Direttore" della Regione Puglia ed al progetto già approvato dall'Autorità di Bacino della Puglia, dovrà prevedere il trattamento (grigliatura, dissabbiatura e disoleazione) delle acque raccolte nell'intero sedime aeroportuale;
10. le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori d'aria, ecc dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie disponibili per minimizzare le emissioni sonore in conformità al D.M. 1.01.2004;
11. il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario e curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale. Gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819;
12. il sistema di monitoraggio dovrà essere esteso:

- a) all'ambiente idrico superficiale per il quale nei punti di recapito finale del sistema di raccolta e trattamento delle acque superficiali dovrà essere predisposto un monitoraggio periodico delle acque al fine di accertarne la loro compatibilità con il corpo idrico recettore;
- b) all'avifauna per cui i dati relativi ai rilievi ordinari del fenomeno bird-strike dovranno essere implementati banca dati del monitoraggio e dovrà essere provvisto di una apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni, agli Enti territoriali competenti e ai cittadini;
13. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentato uno studio mirato ad evidenziare, a parità di scenari trasportistici, i benefici ambientali introdotti dalla realizzazione dell'intervento con riferimento agli obiettivi posti alla base del Programma Operativo Nazionale. Detto studio dovrà essere valutato dall'Autorità ambientale preposta secondo le logiche delineate dal Quadro Comunitario di Sostegno per le regioni italiane Obiettivo 1;
14. dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, riportate integralmente nelle premesse;
15. la verifica di tutte le prescrizioni sarà svolta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e dalla Regione Puglia, le prescrizioni 6) e 8) dovranno essere definite con l'ARPA Puglia e con cadenza semestrale, dovranno essere trasmessi i dati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare..."

Documentazione presentata per la verifica di ottemperanza:

In data 29 agosto 2008, con nota prot. n. 4807, il Proponente (Aeroporti di Puglia – AdP) ha trasmesso la documentazione progettuale in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel DEC/VIA/25/2008 (prot. n. DSA/2008/24149 del 2 settembre 2008).

La documentazione predisposta dal Proponente consta di:

- nota contenente una sintesi dello status delle prescrizioni contenute nel Decreto VIA n. 25 del 28 gennaio 2008;
- disciplinare di attuazione delle attenzioni progettuali ed ambientali e regolamento di cantiere;
- Studio di Impatto Ambientale – relazione generale
- Previsione del traffico aeroportuale
- Diffusione del rumore aeroportuale
- Relazione tecnica
- Stato di fatto – planimetria
- Interventi progettuali – planimetria
- Interventi progettuali – sovrapposizione con ortofoto
- Curve isofoniche di esposizione al rumore – stato attuale 2004 ante operam
- Curve isofoniche di esposizione al rumore – stato futuro 2017 post operam
- Curve isofoniche di esposizione al rumore – stato futuro 2017 ante operam
- Curve isofoniche di esposizione al rumore – stato futuro 2017 post operam con decollo da T32
- Curve isofoniche di esposizione al rumore e PRG – stato futuro 2017 post operam
- Curve isofoniche di esposizione al rumore e PRG – stato futuro 2017 post operam con decollo da T32
- Integrazioni allo SIA per il Ministero dell'Ambiente
- Verbale di sopralluogo tra Aeroporti di Puglia, ARPA Puglia e Softech ai fini dell'ottemperanza delle prescrizioni VIA punti 4 e 5
- Copia della relazione contenente il raffronto tra le curve isofoniche redatte in sede di SIA presentate al Ministero dell'Ambiente e l'aggiornamento delle stesse effettuate nel febbraio 2008
- Verbale riunione del 28 aprile 2008 con ARPA Puglia

- Comunicazione in merito all'ordine di servizio n. 1 del 22 luglio 2008 (obbligo di impiego di veicoli omologati secondo la Direttiva 2004/26/CE – Fase III A e Fase III B)
- Comunicazione in merito all'ordine di servizio n. 12 del 22 luglio 2008 (obbligo di impiego di veicoli omologati secondo la Direttiva 2004/26/CE – Fase III A e Fase III B)
- Ordine di Servizio n. 2 del 25 luglio 2008 (obbligo di utilizzare generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori d'aria e macchinari costituenti sorgenti di rumore di tipo silenziato, in conformità al DM 1.01.2004)
- Ordine di Servizio n. 13 del 25 luglio 2008 (obbligo di utilizzare generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori d'aria e macchinari costituenti sorgenti di rumore di tipo silenziato, in conformità al DM 1.01.2004)
- Studio e monitoraggio della comunità ornitica nel sedime aeroportuale e valutazione del fenomeno birdstrike (risk assessment)
- Studio dei benefici ambientali con riferimento agli obiettivi del programma operativo nazionale
- Studio per la fattibilità per la riqualificazione ambientale dell'area circostante il complesso monumentale "Santa Maria del Casale" – Relazione Illustrativa 21 dicembre 2007.

Nel corso del sopralluogo, è stata acquisita una nota predisposta dal Proponente ed indirizzata ad ARPA Puglia in relazione alla disponibilità dell'agenzia ad accettare incarichi in merito ad una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria, così come richiesto al punto 6 delle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale n. 25 del 28 gennaio 2008. Detta lettera è stata protocollata agli atti della Commissione con prot. n. CTVA/2008/4214 del 7 novembre 2008.

Analisi della documentazione presentata e stato di ottemperanza:

Con riferimento alla prescrizione n.1:

"(prescrizione n. 1) Qualora sia superato il limite di 855.000 passeggeri su base annua oppure si abbiano più di 11.000 movimenti aeromobili l'anno, si dovrà aggiornare lo studio di impatto ambientale al nuovo scenario di riferimento e sottoporre lo stesso ad una nuova procedura VIA"

Dalla documentazione prodotta emerge l'impegno del Proponente "ad aggiornare lo studio di impatto ambientale al nuovo scenario di riferimento ed a sottoporre lo stesso ad una nuova procedura di VIA nel caso di accertamento dell'avvenuto aumento del traffico aeroportuale" nonché viene prodotto un documento di sintesi che raffigura scenari incrementali del traffico aeroportuale.

La prescrizione risulta non ottemperabile al momento, non essendo maturati i tempi relativi (pari ad un anno) alla prima possibile verifica di ottemperanza della prescrizione stessa.

Con riferimento alla prescrizione n. 2:

"(prescrizione n. 2) prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto progetto complessivo di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui si inserisce l'aeroporto, che comprenda, oltre alle opere di arredo a verde delle aree di pertinenza dell'aerostazione, una sistemazione a verde dell'immediato intorno dell'aeroporto e delle aree circostanti, la sistemazione dei tre scarichi delle acque reflue a mare, coerentemente con i caratteri propri fisionomici della vegetazione locale. Detto progetto dovrà contenere anche un programma temporale di esecuzione degli interventi in argomento"

Il Proponente ha dichiarato di aver incaricato SWS Engineering S.p.A. di Trento della redazione del progetto complessivo delle opere di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui si inserisce l'aeroporto di Brindisi, da prodursi, ai sensi della prescrizione n. 2, prima dell'inizio dei lavori.

Il Proponente ha inoltre dichiarato che, anche dallo stato di avanzamento della redazione di tale progetto, emergerebbe che lo stesso sia idoneo ad "evidenziare le opere di arredo a verde delle aree di pertinenza dell'aerostazione già recentemente realizzate (piantumazione di ulivi secolari sia all'interno dell'area aeroportuale - nella fascia a confine con la Chiesa di Santa Maria del Casale – sia sul fronte strada prospiciente il prospetto principale dell'aerostazione e sistemazione a prato delle isole spartitraffico presenti sulla viabilità di accesso ed a servizio della stessa aerostazione), oltre che le ulteriori opere di arredo a verde che si prevede di eseguire sia a perimetro della viabilità interna di

servizio posta a confine del sedime aeroportuale, sia nelle aree esterne, comprese quelle di pertinenza dell'edificio di culto Santa Maria del Casale".

Il Proponente si è impegnato altresì affinché "nessuna opera verrà, invece, eseguita lungo la fascia costiera, in quanto con una variante in corso di approvazione è stata prevista la completa eliminazione delle precedentemente progettate nuove opere di scarico a mare delle acque di pioggia e la costruzione, all'interno delle aree aeroportuali di n.3 vasche di laminazione ed accumulo delle stesse acque da utilizzarsi quale riserva idrica antincendio e per la irrigazione delle aree a verde".

Vista la tempistica indicata dal DEC/VIA/25/2008 sul punto, e le positive azioni intraprese dal Proponente, la prescrizione appare allo stato parzialmente ottemperata.

Con riferimento alla prescrizione n. 3:

"(prescrizione n. 3) prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto un disciplinare di attuazione delle attenzioni progettuali ed ambientali relativo alla fase di costruzione delle opere che tenga conto i siti di cava e smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Dovrà essere prodotto un regolamento di cantiere per l'adozione degli accorgimenti e dei dispositivi che consentano il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, prevedendo, tra l'altro, in sede di trasporto, la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione e delle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento, ecc.) di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc. In particolare, il proponente dovrà eseguire le riparazioni ed i rifornimenti di carburanti e lubrificanti ai mezzi meccanici, nonché il parcheggio dei medesimi su un'area attrezzata ed impermeabilizzata. Il proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordarsi con l'ARPA Puglia, dovrà attuare, per ciascuna delle fasi di realizzazione prima del loro inizio, tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dispositivi definiti nel suddetto regolamento;

Il Proponente ha provveduto a trasmettere il richiesto "Disciplinare di attuazione delle attenzioni progettuali ed ambientali e regolamento di cantiere", oltre ad un elaborato grafico riportante il percorso che gli automezzi di cantiere dovranno compiere per il trasporto dei materiali inerti.

Il documento prodotto dal Proponente appare congruo con quanto richiesto dal Decreto DEC/VIA/25/2008.

La prescrizione risulta ottemperata.

Con riferimento alle prescrizioni n. 4 e 5:

"(prescrizione n. 4) in merito all'inquinamento acustico, prima dell'inizio dei lavori di riqualificazione dell'aeroporto, dovranno essere verificati i risultati presentati in termini di definizione delle curve isofoniche mediante una campagna di rilievi specifici di idonea durata e in periodo significativi dell'intera attività aeroportuale. Si dovrà in particolare accertare che la curva LVA pari a 65 dBA dovuta a tutte le attività presenti nell'aeroporto non includa edifici residenziali. Detta attività, completata da un processo di simulazione che includa tutte le azioni presenti nel sedime aeroportuale (movimenti aeromobili civili e non in relazione a tutte le operazioni, movimenti mezzi di servizio, utilizzo mezzi di piazzale, ecc), dovrà essere svolta a cura e spese del Proponente, controllata dall'ARPA Puglia e gli esiti dovranno essere comunicati a questo ministero. Sempre prima dell'inizio dei lavori, in caso di esito negativo ovvero se si dovesse riscontrare la presenza di edifici con livello, in facciata, superiore a quello indicato si dovrà provvedere alla riduzione del rumore aeroportuale in relazione a quanto previsto dal D. Lgs. 13 del 17.1.2005 ed in particolare art. 4 comma 2, ovvero alla delocalizzazione dei ricettori stessi. Quest'ultima azione dovrà essere eseguita tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni. Per quanto riguarda gli edifici che saranno individuati nella porzione di territorio compresi tra le isofoniche comprese tra 60 e 65 dBA dovranno essere previsti interventi di mitigazione (interventi diretti) per mantenere i livelli di inquinamento acustico non superiori allo stato ante operam riscontrati all'interno degli edifici da valutare con idonei monitoraggi da concordarsi con l'ARPA Puglia;

(prescrizione n. 5) dovrà quindi essere implementato ed attuato entro 6 mesi dal presente decreto, il sistema di monitoraggio del rumore connesso all'esercizio dell'opera, che comprenda dei punti di rilievo – da concordare con l'ARPA Puglia in numero non inferiore a due oltre quelli esistenti – in aree esterne al sedime e dove vi sono edifici adibiti a residenza (anche temporanee – residenze estive). Il monitoraggio dovrà avere lo scopo di controllare che il clima acustico complessivo (dovuto a tutte le attività che si svolgono all'interno dell'aeroporto) non implichi su tutti i ricettori presenti (come già censiti) valori dell'indice Lva, considerato in facciata, superiori a 65 dBA. Qualora dai monitoraggi acustici dovesse emergere che i ricettori residenziali fossero interessati da valori di LVA>65 dBA si dovrà provvedere:

- a) ad applicare quanto previsto dal D. Lgs. 13 del 17.1.2005 ed in particolare art. 4 comma 2;*
- b) a delocalizzare le abitazioni stesse qualora quanto indicato al punto precedente non fosse sufficiente. Ciò tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in maniera tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni;"*

Il Proponente ha trasmesso copiosa documentazione idonea a fornire un quadro degli impatti acustici e del rumore, anche in simulazione tenendo conto di valori *ante operam* al periodo 2004 e *post operam* (inizialmente al 2007, ormai superato, e poi al 2017).

La documentazione è stata condivisa con ARPA Puglia e appare congrua con quanto richiesto dal Decreto DEC/VIA/25/2008.

Più in particolare, il Proponente ha trasmesso una copia della relazione contenente il raffronto tra le curve isofoniche redatte in sede di SIA e presentate al Ministero dell'Ambiente e l'aggiornamento delle stesse effettuate nel febbraio 2008.

Negli allegati alla relazione sopra citata, il Proponente ha inoltre riportato le curve isofoniche di esposizione al rumore aeroportuale, relative rispettivamente alla simulazione acustica condotta per lo stato futuro sia al 2007 sia al 2017 dello scalo, ad interventi eseguiti (*stato post operam*), con evidenziati i limiti delle curve a 70 dB(A), 65 dB(A) e 60 dB(A), in base a quanto previsto dal Decreto del 31 ottobre 1997 (che rappresenta la normativa vigente in materia di rumore aeroportuale), la perimetrazione delle aree sottoposte ai vincoli ed alle limitazioni aeroportuali, in base a quanto espresso dalla legge n. 58/63, ed uno stralcio dei vincoli riportati nel PRG del Comune di Brindisi.

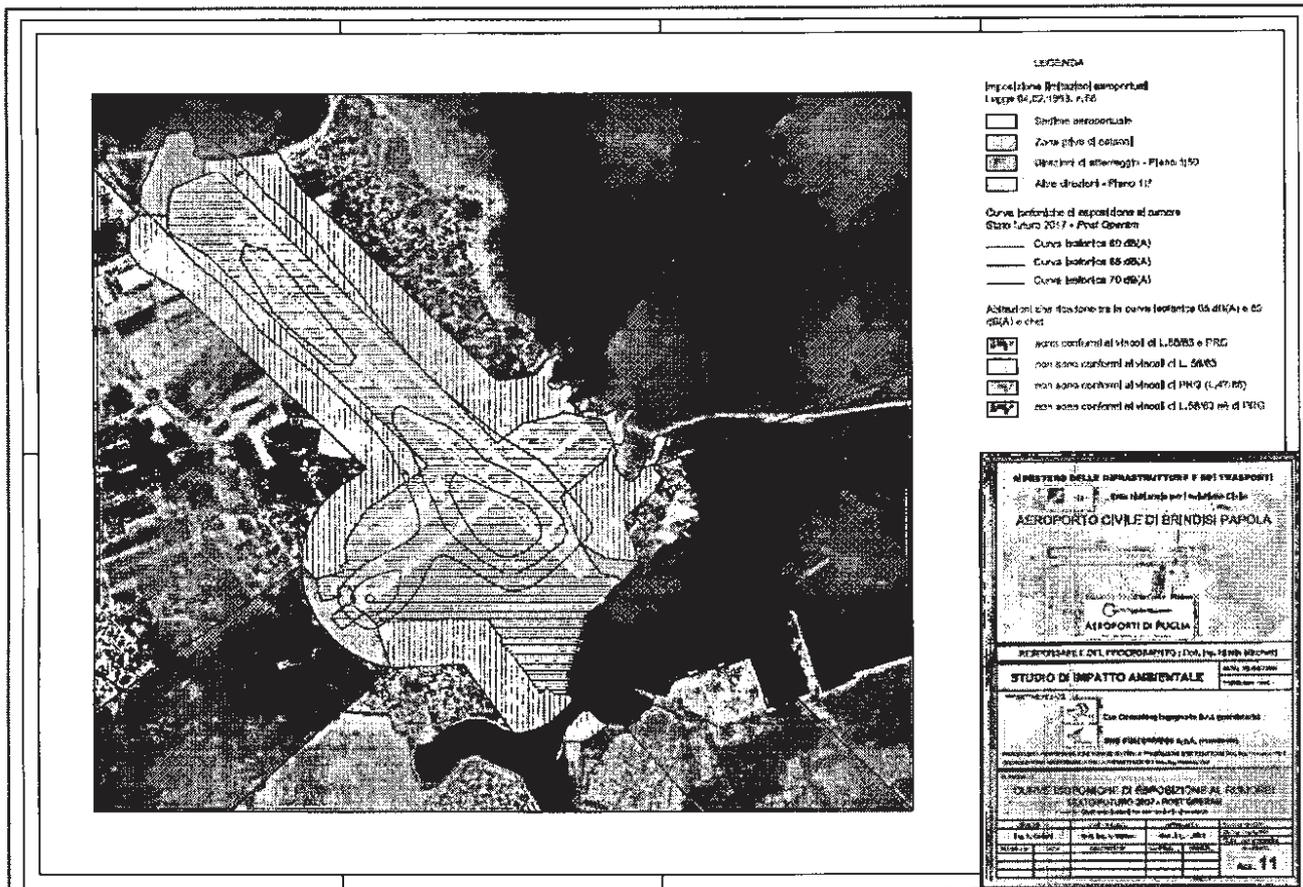


Figura 1: Curve isofoniche di esposizione al rumore – stato futuro 2007 – Post Operam – Confronto isofoniche con territorio circostante

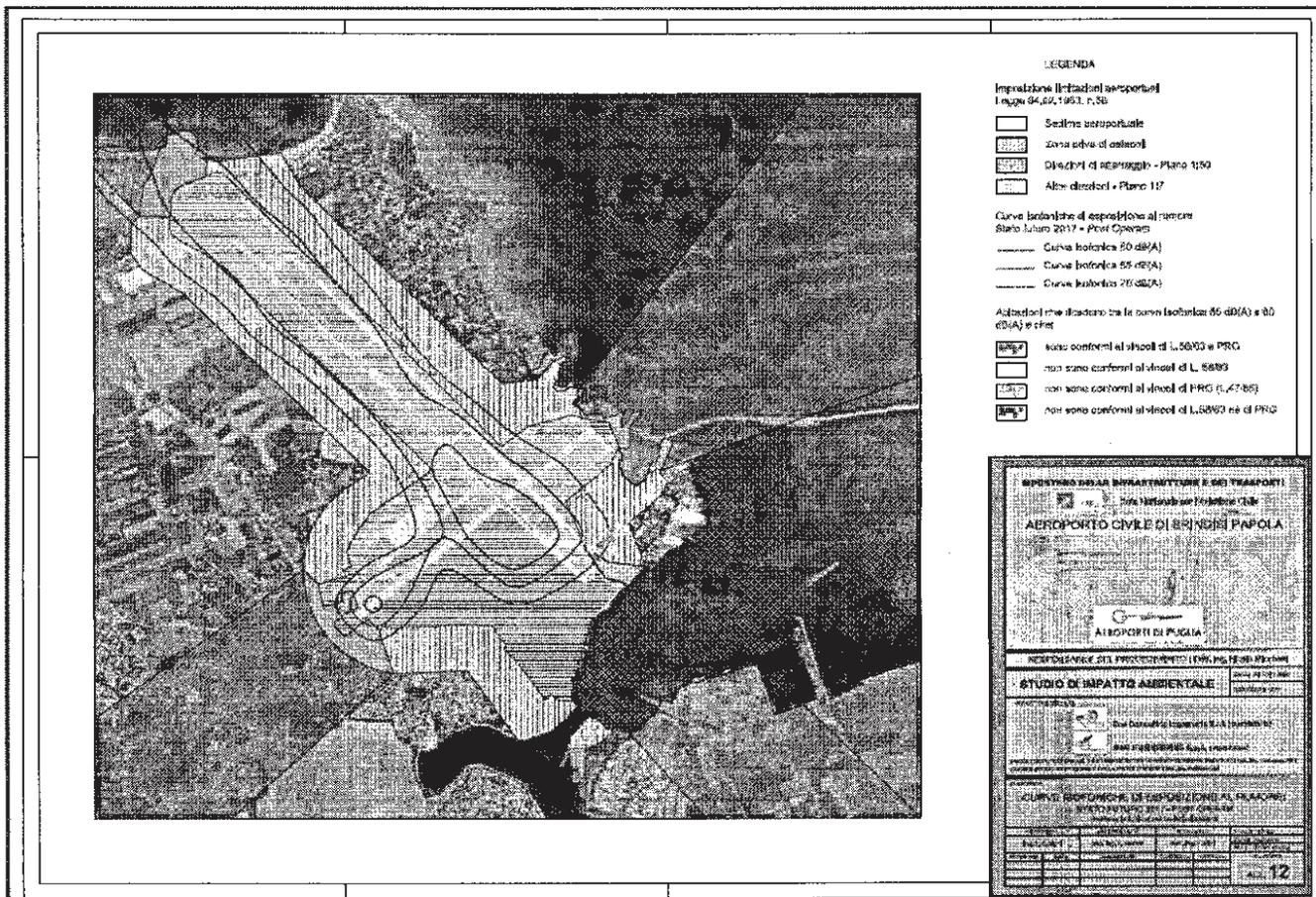


Figura 2: Curve isofoniche di esposizione al rumore – stato futuro 2017 – Post Operam – Confronto isofoniche con territorio circostante.

In particolare, nella cartografia sono stati riportati:

- ✓ con il colore verde, le abitazioni conformi alla legge n. 58/63 ed alla legge n. 47/85;
- ✓ con il colore giallo, le abitazioni non conformi alla legge n. 58/63;
- ✓ con il colore arancio, le abitazioni non conformi alla legge n. 47/85;
- ✓ con il colore rosso, le abitazioni non conformi legge n. 58/63 ed alla legge 47/85.

Sia nel caso relativo al 2007 che, in quello al 2017, più eloquente in quanto più sfavorevole, secondo quanto riportato dal Proponente, le curve a 65 dB(A) ed a 70 dB(A) ricadono all'interno delle aree interne al sedime, mentre quella compresa tra i 60 dB(A) ed i 65 dB(A) interessa in minima parte aree esterne ad esso. In base a quanto sopra riportato, appare che le aree interessate dai livelli isofonici più elevati, soggette a limitazioni d'uso del territorio, ricadono all'interno del sedime aeroportuale.

Per la fascia di intorno aeroportuale compresa tra i 60 dB(A) e i 65 dB(A), il Proponente ha stimato l'entità della popolazione che può essere interessata rispetto alle curve isofoniche di esposizione del rumore aeroportuale.

Nella previsione al 2017 la popolazione che ricade all'interno della fascia compresa tra le isofoniche 60 dB(A) e 65 dB(A) è stata stimata in 100 unità. Sono state considerate sia le abitazioni conformi alla legge n. 58/63 ed alla legge n. 47/85 (colore verde) che quelle non conformi alla legge n. 58/63 (colore giallo).

Nelle considerazioni sopra riportate, il Proponente non ha considerato gli edifici che si trovano nelle aree perimetrate da PRG come facenti parte della legge n. 47/85; secondo quanto riportato nelle carte, per questi è in atto presso il Comune di Brindisi un tentativo di recupero dell'area abusiva.

Come dichiarato dal Proponente, queste considerazioni sono state condotte sullo stato acustico futuro dello scalo, considerando quella fascia di territorio non vincolata dalle leggi vigenti in

materia (Decreto 31 ottobre 1997) alle limitazioni d'uso del suolo, le quali si applicano alle zone sottese dalla curva isofonica a 65 dB(A), 70 dB(A) e 75 dB(A).

Nella documentazione trasmessa dal Proponente figura anche il verbale della riunione tenutasi in data 28 aprile 2008 con ARPA Puglia, in merito all'attivazione del tavolo tecnico tra i due soggetti. In merito alla prescrizione n. 5, nella nota viene riportato che "...AdP ha già implementato un sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale [...] la funzionalità di tale sistema oggetto di continuo confronto nell'ambito del tavolo AdP-ARPA Puglia e la stessa ARPA Puglia svolge istituzionalmente i controlli relativi alla efficacia del sistema relazionando circa gli esiti degli stessi direttamente al Ministero...".

In data 7 luglio 2008 il Proponente ha trasmesso ad ARPA Puglia copia della relazione inerente il raffronto tra le curve isofoniche redatte in sede di SIA presentate al MATTM e l'aggiornamento delle stesse effettuate nel febbraio 2008. Nella nota trasmessa dal Proponente si legge che:

- ✓ per quanto riguarda l'area a Nord della testata "14" l'area sottesa dall'isofonica di 60 dB(A) riportata nello scenario riferito al 2007 mostra un'estensione lievemente maggiore rispetto a quella riportata nello studio aggiornato a febbraio 2008;
- ✓ per quanto riguarda l'area a Sud della testata "32", l'aggiornamento delle isofoniche prevede una distribuzione delle stesse diversa rispetto a quanto ipotizzato in sede di SIA (scenario al 2007).

Nella stessa nota si legge che "...a causa della scarsa presenza di contesto edificato nell'intorno aeroportuale, non si riscontrano in nessun caso situazioni di particolare criticità in quanto le curve LVA 65 e LVA 75 non inglobano al loro interno alcun edificio residenziale...".

Il Proponente ha provveduto inoltre a trasmettere alla Commissione il verbale dell'incontro con ARPA Puglia tenutosi in data 18 luglio 2008 al fine di individuare due punti di rilievo in aree esterne al sedime aeroportuale ed interessate da edifici adibiti a residenza per verificare che il clima acustico complessivo a tutte le attività che si svolgono all'interno dell'aeroporto non implichi sui ricettori valori di LVA (considerato in facciata) > 65 dBA. Durante il sopralluogo sono state individuate due aree (a Nord e Ovest) in cui poter posizionare i recettori.

Nel verbale di sopralluogo il Proponente riporta che la campagna di misurazione si prevede "...abbia inizio entro il 30 luglio 2008 ed abbia termine entro il 31 dicembre 2008, considerando anche la possibilità di estendere la durata della stessa per circa 60 giorni successivi alla data di ultimazione dei lavori [...] prevista per fine Ottobre 2008...".

Le prescrizioni 4 e 5 risultano ottemperate con la sola eccezione dell'ultimo punto relativo alla comunicazione degli esiti del monitoraggio.

Con riferimento alla prescrizione n. 6:

"(prescrizione n. 6) prima del completamento dei lavori deve essere concordata con l'ARPA e realizzata una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che:

- c) riguardi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM10 e/o PM2.5), benzene e ozono;
- d) interessi almeno due siti nell'intorno dell'aeroporto scelti in funzione delle sorgenti di emissioni che influenzano il territorio e della localizzazione degli insediamenti abitativi;
- e) ottenga serie di dati, in ciascun sito di misura, che rispettino gli obiettivi di qualità (incertezza, raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura) fissati, per le misure indicative, nell'allegato X al DM 60/2002 e nell'allegato VII al D. Lgs. 183/04;
- f) per tutta la durata della campagna di monitoraggio devono essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici;"

Dalla documentazione in atti si evince che il Proponente si è utilmente attivato con ARPA Puglia ai fini della messa in opera delle azioni di monitoraggio degli inquinanti atmosferici, mediante la richiesta di attivazione di protocolli analoghi a quelli in essere per l'Aeroporto di Bari. Tuttavia non si evince con altrettanta chiarezza lo stato di avanzamento di tali attività, ancorché la prescrizione richiede che la campagna di monitoraggio della qualità dell'aria sia "realizzata" prima del completamento dei lavori e non prima dell'inizio degli stessi.

La prescrizione è ottemperata, con riserva di valutare gli esiti del monitoraggio.

Con riferimento alla prescrizione n. 7:

"(prescrizione n. 7) nei due anni successivi al completamento dei lavori dovranno essere condotte due campagne di monitoraggio annuali (una per ciascun anno) con le stesse caratteristiche indicate al punto precedente. In ogni caso analoghe campagne annuali dovranno essere realizzate, negli anni successivi, dal Proponente sino a quando la Regione Puglia non avrà completato i seguenti adempimenti, relativamente al territorio del comune di Brindisi:

- g) definizione della zonizzazione prevista dal D.Lgs. 351/99, DM 60/2002 e D. Lgs. 183/04;*
- h) realizzazione di una rete di monitoraggio conforme alle disposizioni delle sopraccitate norme;*
- i) predisposizione di un piano di risanamento, qualora la zona in cui ricade il comune di Brindisi sia interessata da superamenti dei valori limite;"*

Il Proponente si è impegnato a "condurre nei due anni successivi al completamento dei lavori oggetto di VIA le chieste due campagne di monitoraggio annuali e, laddove occorrenti, quelle richieste per gli anni successivi".

La prescrizione risulta parzialmente ottemperata, stante la riserva di valutare gli esiti del monitoraggio.

Con riferimento alla prescrizione n. 8:

"(prescrizione n. 8) nella fase di cantiere dovrà essere imposto l'impiego di veicoli omologati secondo la Direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase III B) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato per il superamento dei test di idoneità del VERT. Tale tipologia di veicoli dovrà essere progressivamente adottata anche per i macchinari off-road utilizzati nella fase di esercizio all'interno del sedime aeroportuale prima dell'immissione nei recettori finali";

Il Proponente ha trasmesso idonea documentazione atta a dimostrare di aver messo in atto misure idonee a ridurre nelle aree di cantiere l'inquinamento derivante dalla movimentazione di macchinari nelle fasi di cantierizzazione.

La prescrizione è parzialmente ottemperata, con riserva di verificare, ai sensi della prescrizione n. 15, i dati della prima verifica semestrale a valle della fase di cantierizzazione.

Con riferimento alla prescrizione n. 9:

"(prescrizione n. 9) in sede di redazione di progetto esecutivo il proponente, anche in conformità a quanto previsto dall'appendice A1 del "Piano Direttore" della Regione Puglia ed al progetto già approvato dall'Autorità di Bacino della Puglia, dovrà prevedere il trattamento (grigliatura, dissabbiatura e disoleazione) delle acque raccolte nell'intero sedime aeroportuale".

Dalla documentazione presentata dal Proponente, si evince che il redatto progetto esecutivo con riferimento alla raccolta e allo smaltimento delle acque di pioggia prevede "n.3 distinti impianti per la grigliatura, dissabbiatura e disoleazione di tutte le acque raccolte nell'intero sedime aeroportuale".

La prescrizione risulta pertanto ottemperata.

Con riferimento alla prescrizione n. 10:

"(prescrizione n. 10) le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori d'aria, ecc dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie disponibili per minimizzare le emissioni sonore in conformità al D.M. 1.01.2004".

Il Proponente ha trasmesso taluni ordini di servizio inviati alle imprese aggiudicatrici degli appalti dei lavori di ammodernamento dell'aeroporto, da cui si evincono le relative istruzioni sulle insonorizzazioni.

La prescrizione è ottemperata.

Con riferimento alla prescrizione n. 11:

"(prescrizione n. 11) il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario e curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale. Gli

impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normativi UNI 10439 e 10819”;

Il Proponente nella relazione illustrativa di ottemperanza ha precisato che “il progetto delle opere delle quali si argomenta prevede, quali opere di illuminazione, solo la realizzazione della integrazione alle opere di impianti AVL eseguiti dall’Aeronautica Militare e di segnaletica luminosa delle piste e relativi raccordi”.

La prescrizione risulta ottemperata.

Con riferimento alla prescrizione n. 12:

“(prescrizione n. 12) il sistema di monitoraggio dovrà essere esteso:

- j) all’ambiente idrico superficiale per il quale nei punti di recapito finale del sistema di raccolta e trattamento delle acque superficiali dovrà essere predisposto un monitoraggio periodico delle acque al fine di accertarne la loro compatibilità con il corpo idrico recettore;
- k) all’avifauna per cui i dati relativi ai rilievi ordinari del fenomeno bird-strike dovranno essere implementati banca dati del monitoraggio e dovrà essere provvisto di una apposita banca dati che consenta la raccolta e l’archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni, agli Enti territoriali competenti e ai cittadini;”

La prescrizione richiede due diverse attività di monitoraggio, l’una con riferimento all’ambiente idrico superficiale, l’altra con riferimento all’avifauna.

Dalla documentazione prodotta, si evince che “il progetto esecutivo concernente la raccolta, il trattamento e lo smaltimento delle acque di pioggia, già prevede che i relativi tre citati impianti dovranno essere dotati di pozzetti di prelievo di campioni delle acque per un monitoraggio periodico delle stesse al fine di accertarne la loro compatibilità con il corpo idrico ricettore”.

Con riferimento al monitoraggio dell’avifauna il Proponente ha trasmesso copia di una nota del 12 agosto 2008, con la quale si è provveduto ad affidare il servizio di monitoraggio dell’avifauna all’Università di Bari – Dipartimento di Zoologia.

La prescrizione risulta ottemperata.

Con riferimento alla prescrizione n. 13:

“(prescrizione n. 13) prima dell’inizio dei lavori dovrà essere presentato uno studio mirato ad evidenziare, a parità di scenari trasportistici, i benefici ambientali introdotti dalla realizzazione dell’intervento con riferimento agli obiettivi posti alla base del Programma Operativo Nazionale. Detto studio dovrà essere valutato dall’Autorità ambientale preposta secondo le logiche delineate dal Quadro Comunitario di Sostegno per le regioni italiane Obiettivo 1”;

Lo “Studio dei benefici ambientali con riferimento agli obiettivi del Programma Operativo Nazionale” prodotto dal Proponente, in ottemperanza alla prescrizione in parola, appare congruo con quanto richiesto dal Decreto DEC/VIA/25/2008.

La prescrizione è ottemperata.

Tutto ciò premesso e considerato, la Commissione ritiene ottemperate le prescrizioni di cui al DEC/VIA/25/2008 nei termini di cui in motivazione.