



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0016317 del 28/05/2014

Prot. n. 112723

Bari, 09/05/14

OGGETTO: AEROPORTO DI BARI-PALESE. Piano di sviluppo aeroportuale all'anno 2022.

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Presidente Commissione VIA e VAS
c.a. Arch. Bortolo Mainardi
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
- p.c. - E.N.A.C. Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Direzione Centrale Infrastrutture Aeroportuali
Viale Castro Pretorio, 118
00185 ROMA
- " - Alla Società Aeroporti di Puglia
Viale Enzo Ferrari
70128 BARI



Con riferimento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa agli interventi previsti nel Piano di Sviluppo all'anno 2022 dell'aeroporto in oggetto, a seguito degli approfondimenti e dei relativi incontri tenutisi sull'argomento, per quanto attiene alle criticità ambientali prodotte dall'espansione dell'attività aeroportuale, i caratteri di maggiore rilievo sono l'inquinamento dell'aria *outdoor*, l'inquinamento acustico ed il consumo di suolo. A riguardo la scrivente Amministrazione rileva quanto di seguito riportato.

Inquinamento dell'aria ambiente

Dovrà essere presentato un piano di monitoraggio che preveda:

- campagne di rilevamento atmosferico nell'intorno aeroportuale di tutti i principali inquinanti, definite in collaborazione con ARPA Puglia e da effettuarsi con cadenza almeno annuale;

Area Tematica: VIA VAS AIA
Documento: 140502 mde Ventrella_Parere Ecolsud Srl per Provincia
Ns. Rif.:

Unità Organizzativa
Responsabile del procedimento:
Istruttore:

P.O.S. Suolo Sottosuolo e Acque
dott. biol. Giovanni B. Ventrella
Per. Ind. Maurizio D'Elia

Pag. 1/9



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

- gli inquinanti monitorati, oltre a quelli rilevati e riportati nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) dovranno comprendere anche gli NMHC, poiché si attende l'aumento di questi ultimi a seguito dell'aumento di volume del traffico aereo;
- modalità di gestione delle eventuali criticità collegate ad episodi acuti di inquinamento atmosferico dovuto all'attività aeroportuale;

Per le mitigazioni delle emissioni di polveri in fase di cantiere dovranno essere attuati ulteriori accorgimenti quali:

- contenimento della velocità di transito dei mezzi operativi;
- previsione di apposita pavimentazione delle piste di cantiere;
- installazione di appositi filtri sui silos di stoccaggio del cemento e della calce;
- adozione di tecniche di lavorazione meno impattanti organizzandole in orari di minor disturbo per la popolazione vicina;
- evitare sovrapposizioni di lavorazioni caratterizzate da emissioni significative in prossimità delle zone residenziali.

Inquinamento acustico

- Sulla scorta degli esiti dei monitoraggi del clima acustico effettuati tramite la rete di Aeroporti di Puglia e riportati nello S.I.A., dovranno essere individuati nuovi ricettori da ricercare anche presso le zone residenziali prossime al perimetro dell'aeroporto ove si sono manifestati superamenti seppure puntuali, rilevando anche il S.E.L. (*Sound Exposure Level* o *Single Event Level*), cioè il rumore istantaneo provocato dal sorvolo della sorgente mobile come l'aereo; detto monitoraggio dovrà essere effettuato anche presso quei ricettori che, nello studio previsionale, hanno evidenziato possibili superamenti del valore di 65 dBA, dovuti all'aumento del previsto traffico aereo al 2022 ovvero dovrà essere prevista una nuova dislocazione della rete di monitoraggio in considerazione delle summenzionate zone di criticità. Qualora le indagini dovessero manifestare un progressivo peggioramento del clima acustico dovuto alla evoluzione della sorgente "aeroporto", dovranno essere adottate, ove possibile, strategie di mitigazione acustica - da concordare con gli Enti a vario titolo interessati - intervenendo direttamente sui ricettori colpiti con mitigazioni acustiche passive.
- Considerato lo spostamento del baricentro dell'immissione sonora in direzione della Lama Balice (per effetto della riattivazione della pista dell'area ex militare, in prossimità dell'area del Parco Naturale Regionale Lama Balice), che potrebbe comportare un aumento degli effetti negativi anche sull'avifauna residente e frequentante, dovranno essere individuate ulteriori strategie di mitigazione acustica non trascurando la possibilità di intervenire direttamente sui ricettori, con mitigazioni acustiche passive.

Dovrà inoltre essere realizzato un monitoraggio, per un numero di mesi congruo, dell'avifauna dell'area del Parco in prossimità della nuova pista ex area militare.

Consumo di suolo

Per mitigare l'impatto dovuto all'impermeabilizzazione delle superfici ed al consumo di suolo agricolo per la realizzazione delle opere (edifici, aree a parcheggio, viabilità), occorrerà:

- ove possibile, privilegiare l'uso di pavimentazioni permeabili e prevedere adeguate sistemazioni a verde mediante l'utilizzo di specie vegetali autoctone e bassa esigenza idrica;
- salvaguardare le alberature esistenti, facendo salva la ripiantumazione delle stesse qualora fosse necessario l'espianto (avendo cura di scegliere il migliore periodo per tale operazione e garantendo le cure necessarie per la fase immediatamente successiva al reimpianto). Per gli



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

alberi di ulivo, si deve far riferimento alla disciplina prevista dalla l. 144/1951 e dalla DGR n. 7310/1989 che prescrive, prima dell'attuazione delle previsioni di piano, il parere da parte degli Uffici Provinciali per l'Agricoltura, nonché il parere della Commissione per la tutela degli alberi monumentali della Regione Puglia qualora si rilevasse la presenza di ulivi aventi carattere di monumentalità ai sensi della LR 14/2007;

- perseguire il recupero e il riutilizzo delle acque meteoriche, in primo luogo di quelle provenienti dalle coperture, almeno per l'irrigazione degli spazi verdi o per altri usi non potabili;
- rispettare quanto previsto dal Regolamento Regionale Puglia 9 dicembre 2013, n. 26 "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia" (attuazione dell'art. 113 del D.l.gs. n. 152/06 e ss.mm. ed ii.).

Relativamente alla coerenza degli interventi proposti con gli strumenti di programmazione/pianificazione di livello comunale si rileva quanto segue.

Conformità urbanistica dell'intervento

- a) la programmazione "dell'ampliamento" risulta recepita nel Piano Strutturale del P.U.G. (Piano Urbanistico Generale) in via di consegna/adozione; resta salva la verifica di compatibilità delle "trasformazioni" con le destinazioni residenziali;
- b) dal punto di vista paesaggistico, fatte salve le risultanze proprie dell'attivata procedura di V.A.S., qualora la programmazione/progettazione sia sottoposta a procedura paesaggistica in sede "locale", dovrà integrarsi lo studio con le verifiche di coerenza/conformità con l'adottato P.P.T.R. (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale) ai sensi dell'art. 106, co. 1, del Piano, con particolare riferimento agli "ulteriori contesti paesaggistici - strade a valenza paesaggistica"; comunque la programmazione/pianificazione ed eventualmente i singoli interventi, dovranno essere oggetto di "Attestazione di compatibilità paesaggistica" da parte della Regione Puglia, ai sensi del combinato disposto di cui al Titolo IV, art. 4.01, 4.02, 4.03, 5.04 del vigente P.U.T.T./P. Particolare analisi/studio, altresì, dovrà essere effettuata ai fini della verifica di compatibilità della localizzazione/ampliamento con l'istituto "Parco Naturale Regionale di Lama Balice", ai sensi della L.R. 15/07 e ss.mm.ii.

Piano di accessibilità del sito aeroportuale

Gli Aeroporti di Puglia, nell'ambito del piano di sviluppo aeroportuale denominato "Master Plan Aeroporto di Bari 2022", ha previsto una serie integrata di interventi infrastrutturali necessari a soddisfare le esigenze derivanti dal costante incremento del traffico aereo dello scalo.

Parte di questi interventi sono finalizzati all'implementazione dell'accessibilità del sito aeroportuale da realizzarsi attraverso il potenziamento della rete stradale di accesso.

L'Ente proponente ha pertanto individuato e proposto delle soluzioni progettuali derivanti dalle necessità emerse dagli studi e dalle analisi effettuate sul futuro sviluppo del traffico aereo, nonché sulla base delle previsioni contenute nel Piano Urbano della Mobilità (PUM) della Città di Bari.

Il PUM prevede per il sistema viario, nell'orizzonte temporale di progetto 2021, di diretto interesse per l'utenza aeroportuale i seguenti interventi:

- Realizzazione del nuovo casello Bari Aeroporto sulla autostrada A14;
- Realizzazione dell'asse viario di collegamento tra il nuovo svincolo autostradale Bari Aeroporto, la SP 54 Modugno - Palese e la tangenziale di Bari;



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

- Nuovo asse viario di collegamento tra la SP 54, la SP 231 e la SS 96;
- Adeguamento a 4 corsie della SP 218 e della SP 156;
- Nuove viabilità di accesso dalla SP 156 su via Ferrari (e quindi per l'aerostazione) e sul nuovo terminale aeroportuale merci.

Per quanto riguarda il primo ed il secondo intervento: è previsto il posizionamento di un nuovo casello autostradale compreso tra l'attuale casello di Bari Nord e il Casello di Bitonto, che dovrebbe soddisfare non solo il traffico da/verso l'aeroporto sia con provenienza da nord, che da sud, ma anche il traffico verso l'Interporto e il Porto di Bari e quindi a servizio della "Strada Porta del Levante" (già Camionale).

Il nuovo casello autostradale per l'aeroporto, funzionale sia per le provenienze da nord che da sud dell'Autostrada A14, è quello previsto nel Documento Programmatico Preliminare (DPP) al Piano Urbanistico Generale di Bari. E' posizionato leggermente più a sud di quello previsto dal PUM e su di esso si innesta un asse in parte di nuova realizzazione, in parte di potenziamento, per il traffico da/verso l'aeroporto (fino all'intersezione con la SP54, anch'essa da potenziare secondo tutti i piani esaminati), che successivamente si immette sulla tangenziale di Bari.

La previsione del PUM (fig. 1) ipotizza il posizionamento del casello autostradale in corrispondenza dell'intersezione tra il prolungamento della SP 156 e l'Autostrada A14 e la realizzazione di un nuovo tracciato viario di connessione tra lo stesso casello e l'aerostazione.

Tale soluzione, rispetto a quella prevista nel Master Plan risulta inadeguata in quanto prevede:

- la realizzazione ex novo di un'ulteriore strada in un territorio, destinato essenzialmente ad aree agricole, già fortemente caratterizzato da infrastrutture di rilevante impatto;
- la realizzazione di un casello autostradale funzionale al solo soddisfacimento dell'accessibilità all'area aeroportuale e non coerente ed integrato con le previsioni di realizzazione della "Strada Porta del Levante" (già Camionale).

E' dunque da considerare più coerente con gli strumenti di pianificazione dell'area urbana quella prevista dal Master Plan Aeroporto di Bari 2022.

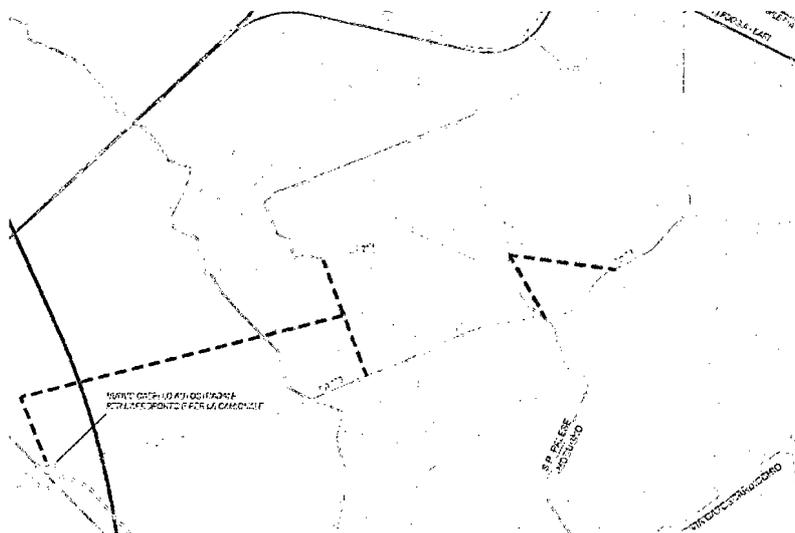


fig. 1 - Previsione PUM nuovo casello autostradale e viabilità accesso aeroporto



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

Per il terzo intervento, riguardante la realizzazione del nuovo asse viario di collegamento tra la SP 54, la SP 231 e la SS 96, si denota che parte della nuova infrastruttura prevista è stata già realizzata per il tratto compreso tra Via delle Magnolie e la SP 231 e che il suo completamento risulta funzionale al miglioramento dell'accessibilità all'area aeroportuale.

Il quarto intervento prevede l'adeguamento a 4 corsie della SP 218 e della SP 156.

Per la SP 218 ((Via Ernesto Guevara) l'intervento risulta opportuno in quanto l'asse viario in questione rappresenta la circonvallazione (Poligonale) del Comune di Bitonto che in futuro potrebbe essere prolungata fino alla SP 231 Bitonto - Modugno, in modo tale da poter costituire un vero e proprio percorso alternativo al traffico diretto da Modugno verso Palese, Giovinazzo e le aree a nord di Bitonto e viceversa.

Per la SP 156 Bitonto - Aeroporto, che collega l'abitato di Bitonto all'aerostazione, la SP 53 Modugno - Palese e la SP 73 (Viale Europa) si ravvisa la necessità del solo potenziamento, e non ampliamento, dell'asse viario attraverso una serie di interventi di sistemazione.

Il quinto intervento programmato prevede dei collegamenti viari tra la SP 156, la SP 54 e via Ferrari. Per tale ipotesi progettuale è stata prevista la creazione ex novo di una rotatoria, nodo n. 9 (fig. 3), di tre nuovi assi viari, oltre il prolungamento della SP 54 Modugno - Palese, confluenti nel nodo anzidetto.

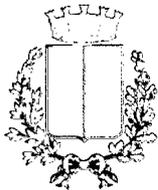
Riguardo a tale soluzione vi è da notare che vengono previste due strade totalmente nuove che vanno ad affiancarsi ad una viabilità esistente che diverrebbe, se le previsioni venissero realizzate, dei relitti infrastrutturali (dalla planimetria - QPRG 02 - si possono notare due *cul-de-sac* al termine delle strade che si attestano sulla SP 54 Modugno - Palese)

Partendo dal presupposto dell' indiscutibile necessità di rendere più razionale ed efficiente la viabilità di accesso all'area aeroportuale è opportuno che nelle fasi di progettazione di dettaglio si ipotizzi:

- il potenziamento piuttosto che l'allargamento della SP 156 Bitonto - Aeroporto;
- l'allargamento a quattro corsie della SP 73;
- lo spostamento del nodo n. 9 in corrispondenza della attuale intersezione tra la SP 54 Modugno - Palese, SP 156 e la SP 73. (fig. 4)

Tali scelte risultano più appropriate per i seguenti motivi:

- intervenire su assi stradali già esistenti abbattendo i costi di realizzazione di nuove strade;
- ridurre il consumo di suolo vergine ed evitare il conseguente espanto di essenze arboree presenti sulle aree interessate dal tracciato previsto;
- limitare l'ulteriore impermeabilizzazione del suolo;
- evitare la creazione di relitti infrastrutturali che richiederebbero risorse per il loro eventuale smantellamento o manutenzione.



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene



fig. 2 - Ortofoto



fig. 3 - Master Plan Aeroporto di Bari 2022_Carta delle reti di accessibilità

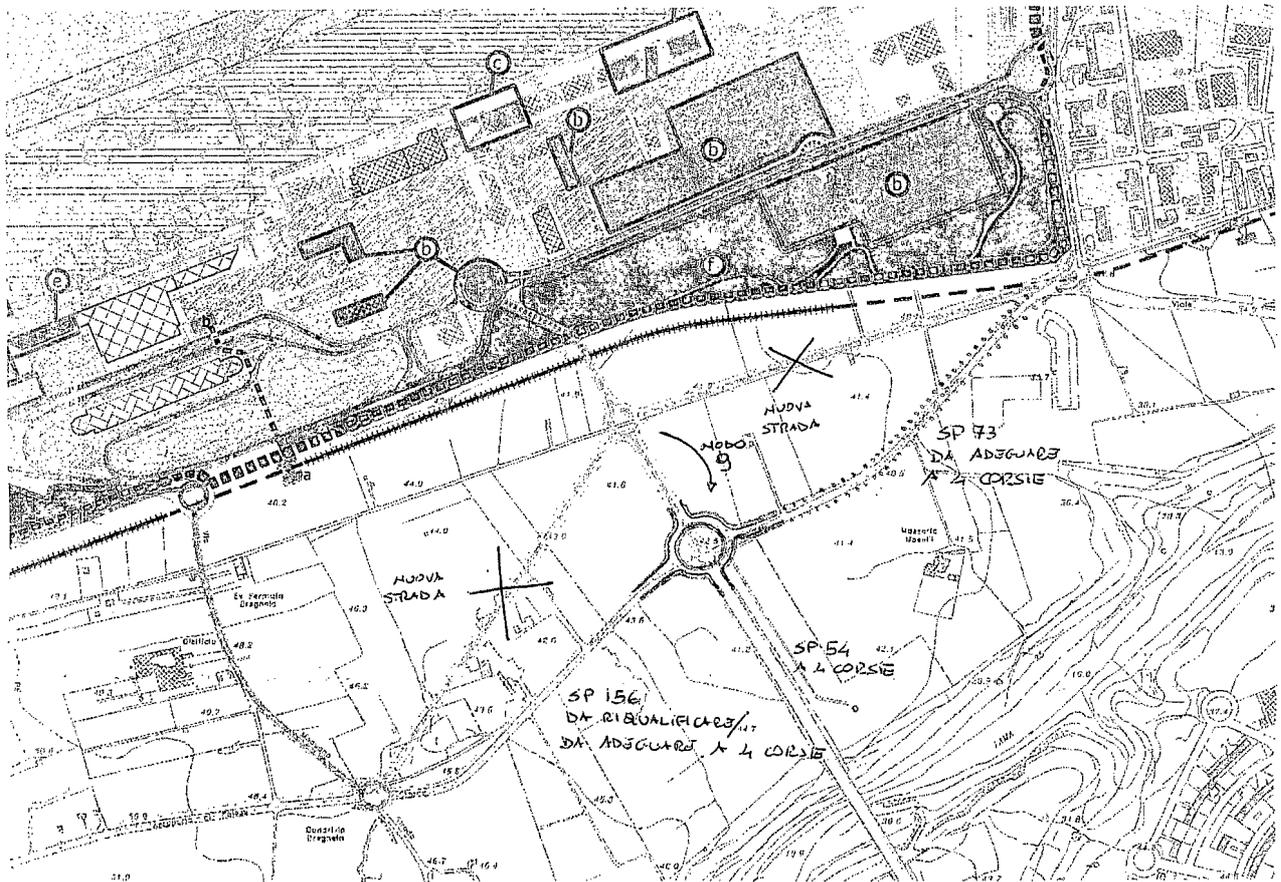


fig 4 - Variante agli interventi progettati

Ampliamento parcheggio Low Cost P3

I lavori di ampliamento del parcheggio *low cost* P3 si rendono necessari al fine di compensare la riduzione dei posti auto determinatosi con l'acquisizione di parti del parcheggio P2 con l'area di cantiere dell'ampliamento est dell'aerostazione passeggeri. L'intervento prevede un incremento pari a 177 posti auto che porteranno la capacità complessiva dell'area di sosta dagli attuali 426 posti a 603.

L'area interessata dall'espansione risulta adiacente ed inglobata in spazi già destinati a parcheggio e posti in diretta connessione con il viale Enzo Ferrari che rappresenta l'asse viario di accesso all'area aeroportuale. (fig. 5)

Le caratteristiche del sito, la sua localizzazione e la sistemazione prevista non presentano motivi ostativi che possano inficiare la sua realizzazione o di apportarne eventuali varianti.



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

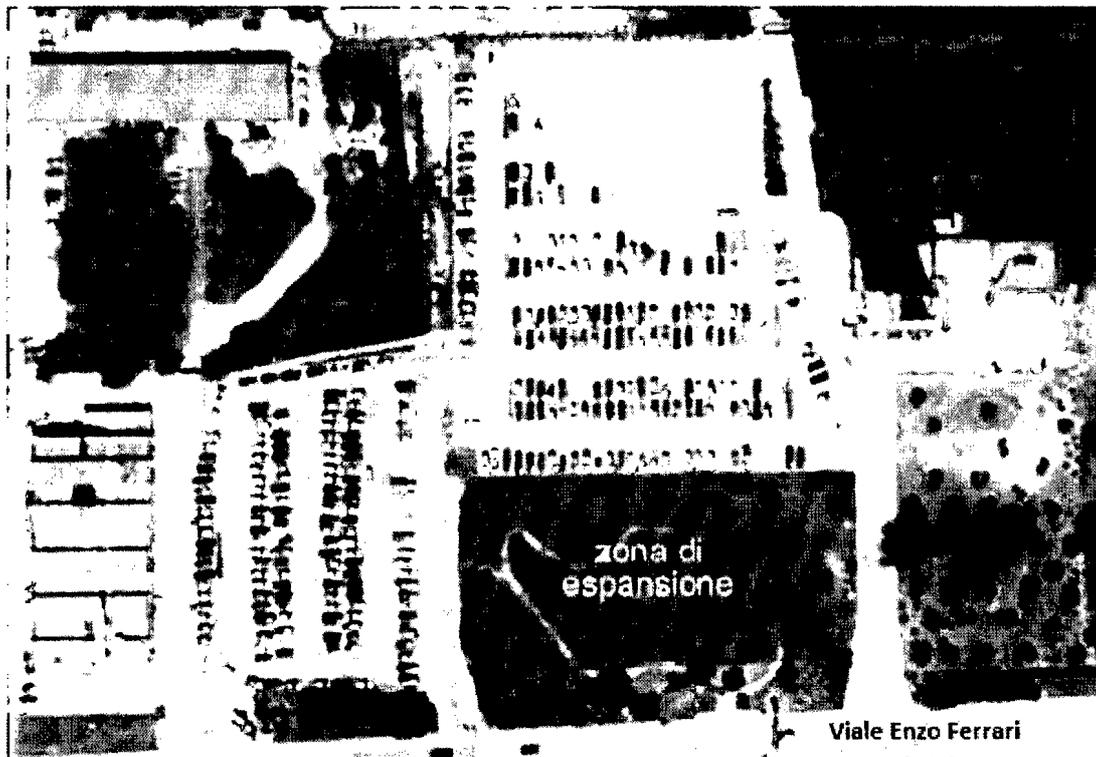


fig 5 - Individuazione aree interessate dall'ampliamento

Relativamente alla valutazione dei singoli progetti proposti, si ritiene di particolare rilievo la realizzazione dell'**impianto di cogenerazione**, per il quale si raccomanda il rispetto di tutte le principali normative regionali in materia:

1. Regolamento Regionale Puglia 30 dicembre 2010, n. 24 - Regolamento attuativo del Decreto del Ministero per lo Sviluppo Economico del 10 settembre 2010, "*Linee Guida per l'autorizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili*", recante la individuazione di aree e **siti non idonei** alla installazione di specifiche tipologie di impianti alimentati da fonti rinnovabili nel territorio della Regione Puglia";
2. Regolamento Regionale Puglia 14 luglio 2008, n. 12 - "*Regolamento per la realizzazione degli impianti di produzione di energia alimentata a biomasse*";
3. D.G.R. 1370/07 Programma regionale PROBIO - Approvazione della Banca dati regionale del potenziale di biomasse agricole;
4. Legge Regionale Puglia 23 novembre 2005, n.15 - "*Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico*";

Si ritiene altresì che nella fase di progettazione esecutiva si debbano integrare gli elaborati con:

- a) modello previsionale delle ricadute degli inquinanti con particolare riferimento alle realtà presenti nel raggio di influenza dell'impianto (aree residenziali, attività commerciali, fondi agricoli, strutture ospedaliere etc.);
- b) computo emissivo dei parametri PM10 e NO_x per un bilancio a saldo nullo;
- c) incidenza del traffico veicolare relativo all'approvvigionamento della materia prima e al conferimento delle ceneri;
- d) valutazione rischio sanitario;



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

- e) piano di approvvigionamento degli scarti di potatura, stima disponibilità biomassa legnosa, precontratti con i fornitori;
- f) piano di conferimento dei residui di combustione;
- g) studio previsionale di impatto acustico;
- h) valutazioni tecniche per lo smantellamento dell'impianto;
- i) relazione di calcolo dell'impianto di protezione contro le scariche atmosferiche.

Tanto al fine di adottare, se necessario, opportuni accorgimenti nella progettazione impiantistica che possano mitigare gli impatti ambientali dell'intervento proposto.

In conclusione questa Amministrazione, richiamando tutte le prescrizioni e condizioni sopra esposte, **esprime parere favorevole di compatibilità ambientale del Piano di sviluppo aeroportuale al 2022 proposto da ENAC.**

Distinti saluti

Il Direttore della Ripartizione
"Tutela dell'Ambiente, Igiene e Sanità"
Dott. Ing. Vincenzo Campanaro