

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione di Verifica dell' Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 14 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 18-09-2013



[Handwritten signature]

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell' Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 1338 del 13/09/2013

V

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

Progetto	<i>Istruttoria VIA</i> Aeroporto di Brindisi – Interventi di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo
Proponente	ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile

[Handwritten mark]

[Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la nota DVA/5685/2011 del 06.03.2012 con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito Direzione) ha attivato presso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS (di seguito Commissione) l'istruttoria di verifica di compatibilità ambientale relativa al progetto "Aeroporto di Brindisi - Aeroporto del Salento" presentato dall'Ente Nazionale Aviazione Civile - ENAC (di seguito Proponente);

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla richiesta di compatibilità ambientale ed al deposito dello Studio di Impatto Ambientale è avvenuta in data 10.11.2011 sui quotidiani "La Stampa" e "La Gazzetta del Mezzogiorno";

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito del progetto è avvenuta in data 19.02.2012 sui quotidiani "Il Messaggero" e "Nuovo Quotidiano di Puglia";

VISTA la documentazione trasmessa dalla DVA con nota prot. 5685/2012, riguardante le seguenti aree tematiche:

- SIA;
- elaborati progettuali relativi all'ampliamento delle sale di imbarco;
- elaborati progettuali relativi alla ristrutturazione della caserma VVFF;
- elaborati progettuali relativi al rifacimento dei piazzali e all'adeguamento delle infrastrutture di volo;
- elaborati progettuali relativi all'ampliamento dei parcheggi;

VISTA la nota prot. 0051781/IPP del 23.0.2012 con cui "si elencano i pareri e nulla osta già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio degli interventi previsti ...";

PRESO ATTO che:

- con nota prot. 0080275/IPP del 22.06.2012 il Proponente ha comunicato l'intenzione di presentare integrazioni spontanee al progetto ed al relativo SIA a seguito degli esiti degli incontri svoltisi presso il Ministero;
- con nota prot. 0018004/IPP del 12.02.2013 il Proponente ha comunicato l'intenzione di presentare integrazioni spontanee al progetto ed al relativo SIA a seguito degli esiti degli incontri svoltisi presso il Ministero;
- con nota prot. 0070824/IPP del 12.06.2013 il Proponente ha comunicato l'intenzione di presentare integrazioni spontanee al progetto ed al relativo SIA a alla luce del nuovo "Regolamento recante la discipline dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo";

VISTA la documentazione integrativa trasmessa:

- da ENAC con nota prot. 0151460/IPP, del 27.11.2012, relativa alla documentazione integrativa, corredata della tavola del Piano di Rischio e la documentazione richiesta dal MIBAC con nota DG/PBAAC/34.19.04/13526/2012;
- da Aeroporti di Puglia per conto di ENAC con nota prot. AdP 0004624/2013 del 26.03.2013, che si compone dei documenti relativi agli incontri con gli uffici preposti del Comune di Brindisi per la definizione della riqualifica dell'area circostante il complesso monumentale S. Maria del Casale;
- da Aeroporti di Puglia per conto di ENAC con nota prot. AdP 0005638/2013 del 16.04.2013, che si compone dei documenti per gli adempimenti posti in capo alla Commissione ex. Art. 5 del D.M. 31.10.1997, ed in particolare:
 - Relazione Generale;
 - Censimento dei ricettori - Ubicazione degli edifici sensibili;
 - Censimento dei ricettori - Schede di censimento;
 - Carta delle curve isofoniche in LVA(scenario attuale);
 - Carta delle curve isofoniche in LVA(scenario al 2016);
- da Aeroporti di Puglia per conto di ENAC con nota prot. AdP. 6312 del 30.04.2013 in merito alle seguenti tematiche::
 - Relazione generale di integrazioni al SIA;
 - Alternative di progetto;
 - Relazione geologica e geotecnica;
 - Sistema di raccolta delle acque meteoriche;
 - Interventi di progetto per i parcheggi autovetture;
 - Bird Strike . Studio Ornitologico;
 - Analisi di intervisibilità;
 - Ubicazione interventi paesaggistico ambientali e tipologici;
 - Dettagli interventi paesaggistico ambientali;
 - Fotosimulazioni aeree
 - Censimento ricettori acustici, zonizzazione acustica, cartografi dei livelli acustici, sistema di monitoraggio acustico;

- Ubicazione siti di deposito e prestito materiale;
- da Aeroporti di Puglia per conto di ENAC con nota prot. AdP 9620 del 01.07.2013, con particolare riferimento al DM 161/2012;

VISTI gli esiti delle riunioni svoltesi c/o MATTM nel corso della fase istruttoria e del sopralluogo svoltosi in data 07.02.2013;

VISTI, CONSIDERATI E VALUTATI i pareri espressi dagli Enti territoriali, ovvero:

- Comune di Brindisi, Determinazione Dirigenziale n. 62 del 21.03.2013, parere di compatibilità ambientale favorevole;
- Provincia di Brindisi, Determinazione Dirigenziale n. 882 del 17.05.2012. La Provincia ha espresso parere favorevole, a condizione che gli interventi rispettino le seguenti condizioni:
 - *“Al fine di migliorare la compatibilità dell’attuale sistema finale di scarico delle acque meteoriche di dilavamento confluenti direttamente sulla battigia, si provveda a prolungare i collettori mediante condotte interrato sottomarine sino al raggiungimento di idonea batimetria al fine di assicurare la dispersione delle acque meteoriche anche nei periodi di massimo carico;*
 - *sia predisposto un piano di riutilizzo delle acque meteoriche di dilavamento finalizzato alle necessità irrigue delle aree aeroportuali investite a verde;*
 - *sia acquisita, relativamente alle aree interessate dalle opere di scarico delle acque meteoriche, la concessione demaniale da parte dell’Ente competente.*

Avverso tale Determinazione AdP (Aeroporti di Puglia) ha proposto ricorso al TAR Puglia, di cui si attende di conoscere l’esito.

PRESO ATTO che alla Commissione non è pervenuta alcuna ulteriore osservazione del pubblico ai sensi del comma 4 dell’art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 s.m.i;

PRESO ATTO che alla data odierna non è ancora pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC), ma che nel corso del sopralluogo e delle riunioni non sono emersi fatti ostativi

PRESO ATTO che alla data odierna non è ancora pervenuto il parere della Regione Puglia.

CONGRUITA’

VISTA la nota prot. 0021922/IPD del 20.02.2012 con cui il Proponente ha trasmesso l’originale della dichiarazione della Società Aeroporti di Puglia (AdP) circa il valore delle opere da realizzare;

VALUTATO che la stima iniziale del valore delle opere proposte per l’Aeroporto di Brindisi non comprendeva alcune opere essenziali, come la ristrutturazione della caserma VV.FF., e che pertanto il versamento dello 0,5 per mille già effettuato dal Proponente – pari a euro 11.250,00 – deve essere integrato;

VALUTATA, quindi, la necessità di un ricalcolo da parte del Proponente e **PRESO ATTO** che il nuovo importo delle opere – comprendente anche quelle inizialmente escluse – è pari a **euro 26.065.771,99** e

VERIFICATO tale importo congruente, si calcola l’integrazione dello 0,5 per mille come differenza tra l’importo corretto (euro 13.032,89) e quello già versato (euro 11.250,00), ottenendo un versamento aggiuntivo di euro 1.782,89.

ITER PROCEDURALE

Con Decreto VIA DEC - VIA n. 25 del 28.01.2008 è stata decretata “ la compatibilità ambientale del progetto relativo all’Aeroporto di Brindisi – interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007 da realizzarsi in Comune di Brindisi presentata dalla Società SEAP S.p.A: Società di Esercizio Aeroporti di Puglia a

condizione che di ottemperi alle seguenti prescrizioni" [... omissis ...];

Con Determina DSA prot. 3855/2009 del 19.02.2009 è stata determinata " 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, 8";

Con Determina DSA prot. 15631/2013 del 04.07.2013 è stata determinata " ... l'ottemperanza delle prescrizioni nn. 1 (assorbita nel procedimento di VIA in corso), 2, 4, 5, 6, 7 e 8 di cui al decreto di compatibilità ambientale n. 25 del 28.01.2008, relativo al progetto "Aeroporto di Brindisi - Progetto di adeguamento infrastrutture ...";

La prescrizione n. 1 del DEC VIA 25/2008 prevede che: "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 di VIA;"

PREMESSA

L'aeroporto di Brindisi, classificato come "Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale", è ubicato nella parte nord-orientale del quartiere Casale e occupa un ambito territoriale compreso tra il litorale nord di Brindisi e la zona portuale interna, ad un'altezza sul livello del mare di circa 14 m.

Lo scalo brindisino ha anche funzione di base Logistica delle Nazioni Unite, dal novembre 1994, e all'interno del Programma Alimentare Mondiale, dal giugno 2000. Parte delle strutture militari vengono utilizzate dalla base logistica del programma UNHCR che supporta ed aiuta i rifugiati e le popolazioni in difficoltà. La Base operativa di Pronto Intervento Umanitario delle Nazioni Unite è in grado di inviare aiuti di prima necessità in qualsiasi parte del mondo entro 24-48 ore. UNHRD è gestita dal Programma Alimentare Mondiale delle Nazioni Unite (WFP).

L'Aeroporto è anche utilizzato come Base di emergenza dai vettori operanti nel basso Adriatico / Canale d'Otranto e Base per i velivoli che effettuano attività di tiro presso il Poligono di Punta della Contessa.

E' dotato di 2 piste di volo (RWY 05/23 e RWY 13/31) che si intersecano tra loro e la pista RWY 13/31 consente avvicinamenti strumentali di precisione Cat. 1 per pista 31. La configurazione aeroportuale è riportata in AIP - Italia, nell'Aerodrome Chart - ICAO AD 2 LIBR 2-1.

Attualmente l'Aeroporto è classificato come LQS (livello qualitativo di servizio) in classe B, caratterizzata da un alto livello di servizio, condizioni di flusso stabili, pochissimi ritardi ed un alto livello di comfort.

Nella configurazione attuale e con le previsioni di sviluppo che si stanno concretizzando si rendono necessari una serie di interventi atti a soddisfare i fabbisogni derivanti dal previsto incremento di traffico.

BREVE DESCRIZIONE DELLE OPERE

Gli interventi necessari previsti nel progetto si possono suddividere in quattro macro-interventi che consistono in:

1. Riqualficazione del piazzale di sosta aeromobili ed adeguamento infrastrutture di volo;
2. Ristrutturazione della caserma dei vigili del fuoco;
3. Ampliamento delle sale di imbarco dell'aerostazione passeggeri;
4. Ampliamento delle aree destinate alla sosta delle autovetture.

Non sono previsti cambiamenti inerenti le piste di volo, ad esclusione di miglorie in testata connesse al sistema luminoso di avvicinamento degli aeromobili.

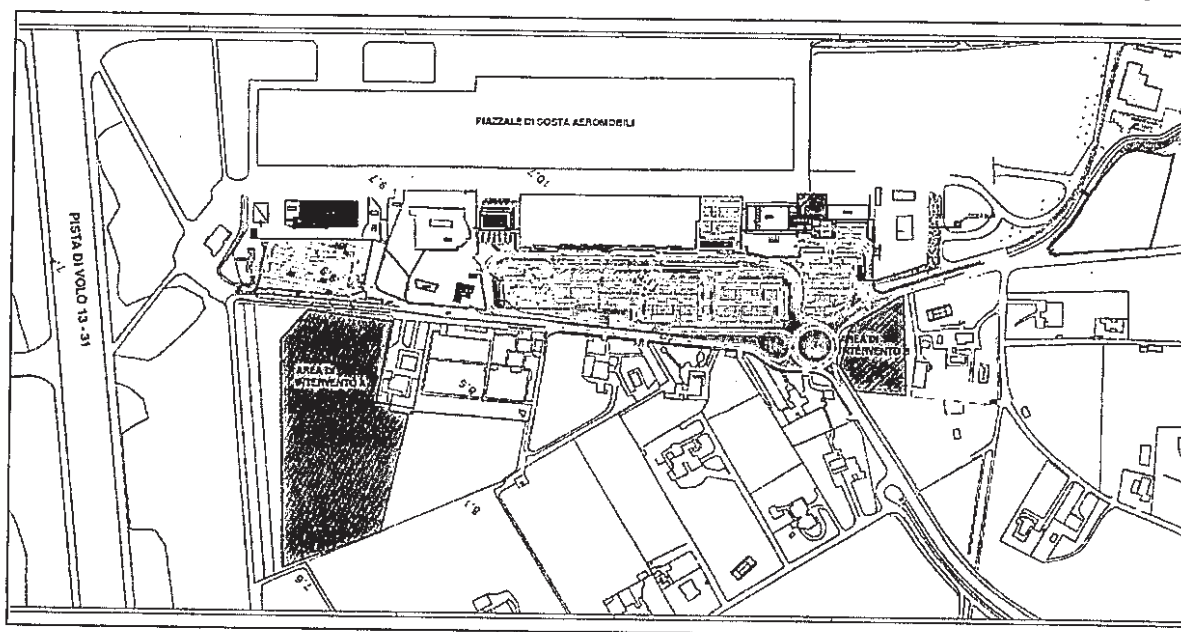
ALTERNATIVE PROGETTUALI

VALUTATO, che l'opzione zero – ossia di non intervento – non sia sostenibile, in quanto non permetterebbe di mantenere gli standard di servizio attuali dell'aerostazione e richiesti da ENAC;

VERIFICATO che gli interventi all'interno del sedime aeroportuale non possono essere effettuati in aree diverse da quelle individuate dal Proponente e che, pertanto, le localizzazioni individuate risultano scelte "obbligate" a causa di motivazioni di ordine tecnico e soprattutto di sicurezza;

CONSIDERATO, invece, che il Proponente ha analizzato differenti soluzioni per le opere localizzate in aree esterne al sedime, presentando uno schema di fattibilità (rif. tav. W514_013_INT-01) nel quale vengono illustrate tutte le aree potenzialmente utilizzabili per la localizzazione dei previsti interventi;

CONSIDERATO che gli approfondimenti progettuali con le relative valutazioni economiche, volti a identificare le aree di intervento più adatte alle opere proposte, hanno permesso di identificare i terreni destinati all'ampliamento dei parcheggi, lungo l'asse viario tangente al lato ovest del perimetro aeroportuale;



VALUTATO che le motivazioni di esclusione esposte dal Proponente siano pienamente condivisibili e che, pertanto, la soluzione scelta rappresenti la migliore alternativa per la realizzazione degli interventi sull'area esterna al sedime aeroportuale;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

PRESO ATTO che nel QPRM il Proponente dimostra che il progetto è coerente con i principali atti di programmazione e pianificazione territoriale ed ambientale attualmente vigenti, ed in particolare con:

- Commissione Europea – LIBRO BIANCO – la politica europea dei trasporti;
- Accordo di Programma Quadro (APQ) "Trasporti aeroporti e viabilità";
- DPEF 2008-2012 Allegato G Infrastrutture prioritarie;
- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- Programma operativo nazionale Reti e Mobilità;
- Programma Operativo FESR 2007-2013;
- Programma Regionale dei Trasporti – piano operativo attuativo 2009-2013;
- Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio;

- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale;
- Piano di Assetto idrogeologico del Bacino della Puglia;
- Protocollo di intesa tra il Ministero per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia;
- Documento Strategico della Regione Puglia 2007/2013
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – BR;
- Piano della Mobilità dell'area vasta brindisina;
- Piano Regolatore Generale Comunale di Brindisi;
- Piano Urbanistico Generale di Brindisi;

VISTI i piani e programmi analizzati dal Proponente nell'ambito del Quadro di Riferimento Programmatico;

CONSIDERATO che il SIA nel quadro di riferimento programmatico illustra le relazioni esistenti tra il progetto e gli atti di programmazione e pianificazione, i rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dai suddetti strumenti ed i tempi di attuazione delle previsioni di progetto e delle opere a servizio;

VERIFICATO e VALUTATO che l'intervento in oggetto risulta essere coerente con la pianificazione vigente;

CONSIDERATO che le aree interessate dalle opere a progetto non sono in generale sottoposte a vincolo, ad eccezione di alcune aree sottoposte a vincolo ai sensi degli art. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004, ed in particolare:

- la fascia costiera "Apani – Punta Penna" in cui è previsto il nuovo sentiero di avvicinamento (SALS) alla testata 13;
- alcune zone nella fascia costiera tutelata ex Art.142 del D.Lgs. n. 42/2004 in cui verrà realizzata la sola riqualifica di pozzetti esistenti, intervento che non interferirà con gli indirizzi di tutela;

PRESO ATTO che nel PAI Regionale vengono definite 3 classi di pericolosità idraulica e altrettante di pericolosità geomorfologica e 5 zone a rischio, ma CONSIDERATO che l'area di intervento non insiste su alcuna delle predette aree;

VERIFICATO che tutto il sedime aeroportuale e, pertanto, anche le aree di intervento non ricadono in alcuna area regionale protetta;

CONSIDERATO che il Proponente identifica le seguenti aree appartenenti alla Rete Natura 2000 come le più prossime all'area di intervento:

- SIC Torre Guaceto e Macchia San Giovanni – IT9140005;
- SIC Foce Canale Giancola – IT9140009;
- SIC/ZPS Stagni e Saline di Punta della Contessa – IT9140003;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

PRESO ATTO che il trend registrato di passeggeri in transito dell'aeroporto di Brindisi è in costante e graduale incremento a partire dal 2001, che si stima il raggiungimento di quota 2200000 passeggeri al 2016, e CONSIDERATO che tale incremento necessita degli adeguamenti strutturali della stazione sia land side che air side, ai fini del mantenimento degli standard di servizio;

Anno	Passeggeri	Pax/volo	Movimenti	Movimenti/gg
2010	1.606.322	111	14.528	40
2011	1.779.083	111	16.090	44
2012	1.922.589	111	17.388	48
2013	2.038.901	111	18.440	51
2014	2.131.412	111	19.277	53
2015	2.203.944	111	19.933	55
2016	2.260.195	111	20.442	56

Tabella 5-1. Stima crescita movimenti al 2016

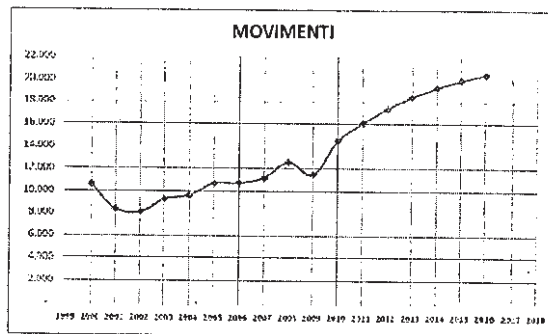


Figura 5-3. Andamento della crescita di movimenti (anni 2000 - 2016)

PRESO ATTO che l'aeroporto è dotato di due piste di volo (RWY 05/23 e RWY 13/31) di cui una, la RWY 13/31, consente avvicinamenti strumentali di precisione Cat. 1 per pista 31. La configurazione aeroportuale è riportata in AIP - Italia, nell'Aerodrome Chart - ICAO AD 2 LIBR 2-1;

PRESO ATTO che per quanto concerne l'utilizzo delle testate pista complessivamente il 96% circa dei movimenti avviene sulla pista 13/31 ed il restante 4% circa sulla pista 05/23. Il numero dei decolli per pista 13/31 va ulteriormente suddiviso nel 70% per RWY 31 ed il 30% per RWY 13.

Pista	Testata	% voli	Testata	% voli
Principale	31	67	13	29
Secondaria	23	-	05	4

PRESO ATTO che nel Quadro Progettuale viene correttamente sviluppata un'analisi del traffico aereo e del traffico a terra;

CONSIDERATO che dall'analisi del traffico a terra emerge che le variazioni dei flussi veicolari indotti dall'opera non comportano significative variazioni dei livelli di servizio dell'infrastruttura viaria esistente, in quanto i flussi stessi sono molto contenuti (si stimano + 102 veicoli/h in entrata e +70 veicoli/h in uscita nell'ora di punta del traffico pendolare);

Scenario anno 2016							
Nodo A	Nodo B	Strada	Ante Operam		Post Operam		Incremento
			Veicoli eq./h	LOS	Veicoli eq./h	LOS	
1	2	SS379	970	B	985	B	14
2	1	SS379	938	B	948	B	10
2	3	SS379	1.249	B	1.264	B	14
3	2	SS379	1.039	B	1.049	B	10
3	4	SS379	1.290	B	1.350	B	60
4	3	SS379	1.048	B	1.135	B	88
4	5	SS16	2.199	C	2.256	C	57
5	4	SS16	1.553	B	1.636	B	83
5	6	SS16	1.911	C	1.943	C	32
6	5	SS16	1.546	B	1.593	B	48
6	7	SS613	1.376	B	1.407	B	32
7	6	SS613	1.709	B	1.755	B	46
6	8	SS16	119	A	120	A	1
8	6	SS16	272	B	273	B	1
7	8	SP84	41	A	41	A	0
8	7	SP84	53	A	53	A	0
8	9	SP76	57	A	58	A	1
9	8	SP76	246	B	248	B	2
9	10	SS605	225	B	225	B	0
10	9	SS605	350	B	350	B	0
5	10	SS7	943	B	963	B	21
10	5	SS7	1.317	B	1.348	B	30
10	11	SS605	67	A	67	A	0
11	10	SS605	139	B	139	B	0
11	4	SS16	377	B	377	B	0
4	11	SS16	228	B	228	B	0
11	12	SS16	435	B	435	B	0
12	11	SS16	316	B	316	B	0
2	12	SP20	177	B	177	B	0
12	2	SP20	266	B	266	B	0
12	1	SS16	200	B	200	B	0
1	12	SS16	236	B	236	B	0
3	13	Strada per aeroporto/ via M. Lavoro	230	B	332	B	102
13	3	Strada per aeroporto/ via M. Lavoro	284	B	354	B	70
13	14	Via R. De Simone	187	B	187	B	0
14	13	Via R. De Simone	25	A	25	A	0
4	14	Via Nicola Brandi	553	C	553	C	0
14	4	Via Nicola Brandi	810	C	810	C	0

Tabella 3-9. Flussi e Livelli di Servizio simulati sulla rete – scenario ante-post operam 2016

VALUTATO

- che la prescrizione n. 1 del DEC. VIA n. 25/1988 prevede che, qualora sia superato il limite di 855.000 passeggeri su base annua o di 11.000 movimenti di aeromobili all'anno, si dovrà espletare una nuova procedura di VIA;
- che, come è più in dettaglio illustrato nel seguito del presente parere, gli scenari di traffico aereo e veicolare proiettati al 2016 non presentano criticità dal punto di vista ambientale, fatte salve le prescrizioni e le cautele contenute nel seguente quadro prescrittivo;
- che, pertanto, la attuale situazione di esercizio dell'aeroporto, che presenta scenari di traffico aereo e veicolare di dimensione più contenuta di quelli previsti per il 2016, non configura violazione delle prescrizioni del citato decreto (come prova l'avvio della presente procedura), né arreca pregiudizio ambientale.

CONSIDERATO che nell'ambito dell'adeguamento della struttura aeroportuale, ENAC richiede il

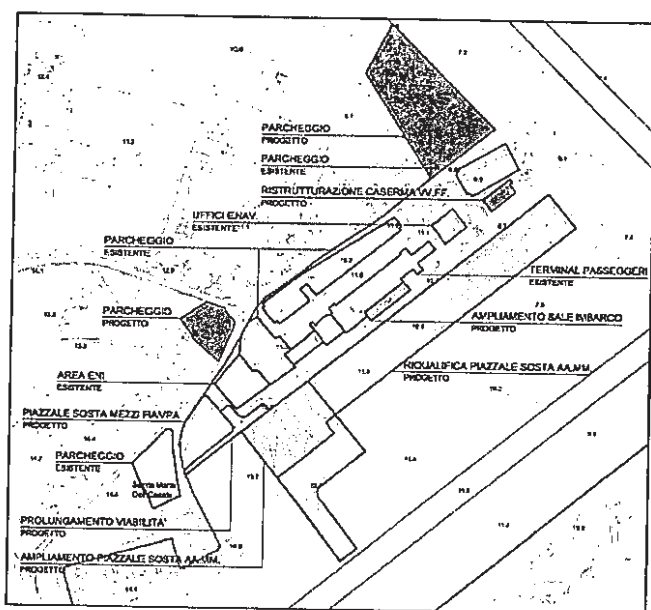
mantenimento dell'attuale livello qualitativo di servizio, livello B, caratterizzato da:

- alto livello di servizio;
- condizioni di flusso stabili;
- pochissimi ritardi;
- alto livello di comfort;

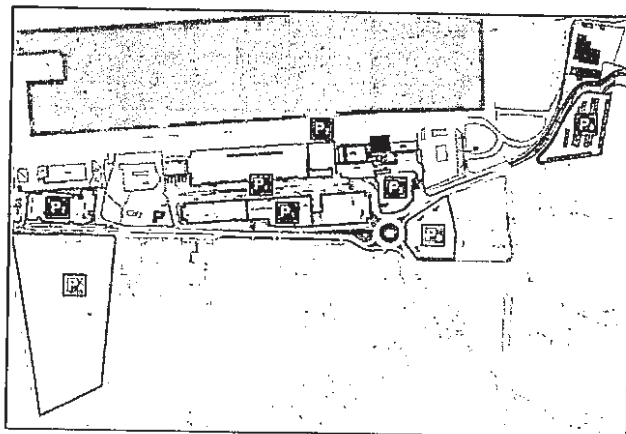
PROPOSTE DI INTERVENTO

Gli interventi previsti nell'ambito del progetto di sono suddivisibili in n.° 4 macrointerventi, ovvero:

1. Riqualficazione del piazzale di sosta aeromobili ed adeguamento infrastrutture di volo;
2. Ristrutturazione della caserma dei vigili del fuoco;
3. Ampliamento delle sale di imbarco dell'aerostazione passeggeri;
4. Ampliamento delle aree destinate alla sosta delle autovetture;



Schematizzazione planimetrica delle strutture aeroportuali esistenti e di progetto



Schematizzazione planimetrica dei parcheggi esistenti e di progetto

CONSIDERATO che il cronoprogramma degli interventi prevede 400 giorni per l'ampliamento e riqualfica del piazzale esistente e nuovo tratto di viabilità perimetrale ; 180 giorni per l'ampliamento delle sale imbarco passeggeri; 40 giorni per la riconfigurazione delle aree esterne interessate dai parcheggi autovetture e 180 giorni per la ristrutturazione della caserma VV.FF.;

"Intervento 1"

CONSIDERATO che il primo macro intervento prevede in particolare:

- la riqualfica del piazzale esistente (per circa 8.000 mq) con interventi di ripristino corticali, sostituzione di lastre in cls fortemente ammalorate (per circa 400 mq) e sigillatura di giusti esistenti; la realizzazione di nuova segnaletica al termine;
- l'ampliamento del piazzale di sosta aeronautica militare (aa.mm.) sul lato sud-ovest, per incrementare il numero di piazzole di sosta, sia di aa.mm. che di aviazione commerciale, con pavimentazione rigida e flessibile, per circa 20.000 mq (esclusa la viabilità perimetrale), per un totale di superficie occupata a termine intervento di 80.000 mq (di cui 63.000 in materiale rigido e 17.000 in materiale flessibile);
- la realizzazione di un nuovo tratto di viabilità perimetrale sul lato sud-ovest con pavimentazione flessibile;

- la realizzazione di una nuova area per la sosta dei mezzi di rampa e dei dolly per il trasporto bagagli, per una superficie totale di 3.500 mq circa;
- l'adeguamento normativo di circa 500 pozzetti posti all'interno della cga (cleared and graded area - area livellata e priva di ostacoli parte della runway strip);
- la realizzazione del nuovo sentiero luminoso di avvicinamento (ALS);
- l'installazione di nuovo impianto Runway Visual Range (RVR);
- la realizzazione di nuova segnaletica orizzontale conforme a quanto previsto da ENAC;
- la realizzazione di sistemazioni impiantistiche, tra cui l'integrazione sia dell'impianto di illuminazione esistente, mediante l'inserimento di 2 torri faro aggiuntive, sia degli aiuti visivi luminosi di bordo piazzale;
- la realizzazione di interventi di minor rilievo sulla rete di terra (inserimento dispersori di terra), sull'impianto Voli Notturni (implementazione aiuti visivi luminosi e adeguamento segnalazione luminosa di bordo del raccordo "B") e sulle Torri Faro (posa in opera di 2 torri faro aggiuntive relative alla parte di ampliamento);

VALUTATO che gli interventi proposti siano funzionali al miglioramento degli standard di sicurezza del sedime, nonché alla migliore organizzazione dello stesso;

"Intervento 2"

CONSIDERATO che il secondo macro intervento prevede interventi distribuiti al piano terra, al primo piano ed al piano di copertura, e, nel dettaglio:

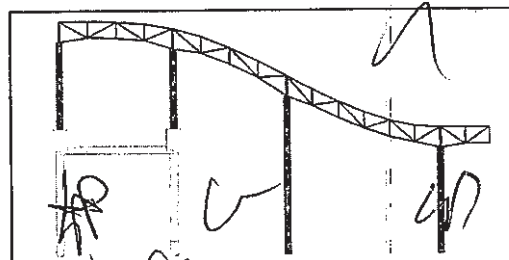
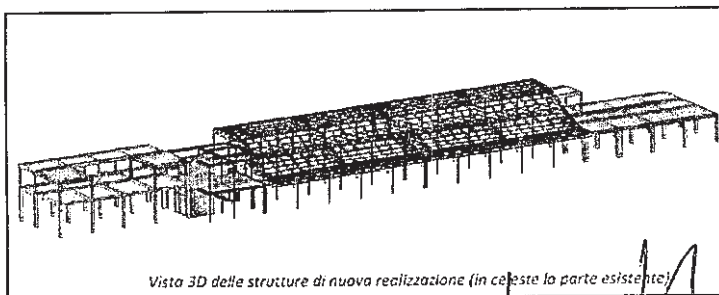
- la realizzazione di nuovo punto di avvistamento in sopraelevazione dall'attuale fabbricato in corrispondenza del corpo di fabbrica NE;
- la realizzazione di nuova pensilina angolare;
- la realizzazione di nuova tettoia;
- il ripristino degli ammaloramenti;
- la realizzazione di nuovi vani porta/finestra e sostituzione di tutti gli infissi;
- la rilocalizzazione degli attuali blocchi servizi e ristrutturazione di tutti gli ambienti interni;
- la sostituzione delle serrande dell'autorimessa;
- la manutenzione dell'impermeabilizzazione delle terrazze;
- il rifacimento degli impianti elettrici;
- il rifacimento degli impianti meccanici;

VERIFICATO che il Proponente ha correttamente provveduto ad effettuare la verifica antisismica dell'opera;

VALUTATO che il miglioramento e la manutenzione della caserma VVFF siano funzionali a mantenere elevati standard di sicurezza e rapidità di intervento in caso di necessità;

"Intervento 3"

CONSIDERATO che il terzo macro intervento prevede un ampliamento di circa 2779 mq attraverso la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica lungo il lato *air side* dell'aerostazione, di cui il primo piano sarà destinato ad aree *air side* e 1334 mq saranno destinati all'ampliamento delle sale di imbarco passeggeri;



ree

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the name 'FA' and various initials.

CONSIDERATO che nell'ambito dell'adeguamento della struttura aeroportuale, ENAC richiede il mantenimento dell'attuale livello qualitativo di servizio, ovvero livello B;

VALUTATO che la realizzazione della nuova struttura permetterà di aumentare di 2 unità il numero di gates dedicate al pre-imbarco (da 8 a 10);

CONSIDERATO che l'ampliamento aeroportuale "land side" richiede costruzioni almeno parzialmente in sopraelevazione e opere strutturalmente connesse alle precedenti, e che – a lavori terminati – sono previste variazioni delle condizioni d'uso e, in generale, una sostanziale diversità dell'opera;

CONSIDERATO che per tali edifici non è stata finora effettuata una verifica antisismica ai sensi del D.M. 14/01/2008, né per la situazione esistente né per la situazione finale di progetto, ma **VALUTATO** che tale verifica potrà essere effettuata più precisamente in fase di progettazione esecutiva, come peraltro è obbligatorio per legge;

"Intervento 4"

CONSIDERATO che il quarto macro intervento riguarda:

- il riassetto della viabilità di accesso all'aerostazione;
- il sistema dei parcheggi a raso;
- le sistemazioni a verde dell'intera area ed adeguati percorsi pedonali;
- la sistemazione esterna;
- le attrezzature specifiche e l'illuminazione dei parcheggi;
- l'illuminazione pubblica;
- la realizzazione di nuove aree a parcheggio custodito (1000 posti auto nei pressi degli attuali parcheggi per operatori e 173 a disposizione degli autonoleggiatori con riposizionamento dalla attuale area di parcheggio P2);
- la realizzazione del sistema di regimentazione, deflusso e trattamento delle acque di piattaforma delle sistemazioni delle nuove aree pavimentate, connesse al collettore esistente passante in prossimità della rotatoria con successivo recapito all'impianto di trattamento acque di prima pioggia presente in area *air side* dell'aeroporto

VERIFICATO in sede di sopralluogo che le aree da acquisire, nelle quali si propone di realizzare i due nuovi parcheggi rispettivamente di 24.500 mq e 4.600 mq, sono classificate in base al vigente PRG del comune di Brindisi rispettivamente come "attrezzature urbane" e come "area agricola", e che già oggi sono in parte utilizzate come parcheggio "non regolamentato";

VERIFICATO e positivamente **VALUTATO** che i due parcheggi previsti in progetto saranno dotati di sistema di smaltimento acque di prima pioggia, collegato tramite una nuova condotta allo scarico Zona "B" appartenente a sistema di raccolta delle acque meteoriche di tutto l'aeroporto;

CONSIDERATO e positivamente **VALUTATO** che sono previsti interventi di mitigazione ambientale finalizzati alla valorizzazione ambientale della viabilità di accesso, al miglioramento percettivo dei percorsi pedonali ed alla protezione visiva dei nuclei residenziali presenti lungo il margine del sedime, e che tali interventi saranno realizzati utilizzando specie autoctone tipiche della vegetazione potenziale dell'area;

CONSIDERATO, inoltre, che la tipologia di intervento a verde adottata sarà differente in funzione dei settori aeroportuali in cui andrà a collocarsi e che, in particolare, si possono distinguere interventi di arbusti a gruppi, fasce arboreo-arbustive e veri e propri filari arborei;

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

ATMOSFERA

PRESO ATTO che il Proponente nell'analisi presenta due scenari, uno al 2010 ed uno al 2016, in cui per il 2010 si è utilizzato il punto di decollo attuale (in testa alla pista 13-31) e per il 2016 il punto di decollo che si prevede verrà utilizzato in futuro (partenza degli aeromobili in prossimità dell'incrocio tra la pista 13-

31 e il corridoio che conduce al Terminal);

VALUTATO che la proposta di spostamento del punto di decollo attraverso l'ottimizzazione della movimentazione a terra intende contribuire alla riduzione delle emissioni atmosferiche e acustiche;

PRESO ATTO che le simulazioni sono state effettuate con il modello di simulazione EDMS e che, sia per lo scenario attuale che per quello futuro, i dati risultanti non presentano criticità né per il parametro PM10 né per il parametro NO2 nei ricettori individuati;

SCENARIO ATTUALE PM10 (µg/mc)					
Ricettore	Codifica ricettori	Fondo	Valore simulato	Concentrazione totale	Limite annuo anno 2010
Casale	ATM 01	21,6	0,9	22,5	40
Via Taranto	ATM 02	21,6	0,7	22,3	40
Via dei Mille	ATM 03	21,6	0,26	21,86	40
Terminal Passeggeri	ATM 04	21,6	2,1	23,7	40
SISRI	ATM 05	21,6	0,15	21,75	40
Bozzano	ATM 06	21,6	0,5	22,1	40

SCENARIO FUTURO PM10 (µg/mc)	
Codifica ricettori	Valore simulato
ATM 01	1,5
ATM 02	1,2
ATM 03	0,4
ATM 04	3,2
ATM 05	0,3
ATM 06	1

SCENARIO ATTUALE NO2 (µg/mc)					
Ricettore	Codifica ricettore	Fondo	Valore simulato	Concentrazione totale	Limite annuo anno 2010
Casale	ATM 01	18,6	1,6	20,2	40
Via Taranto	ATM 02	18,6	1,4	20	40
Via dei Mille	ATM 03	18,6	0,5	19,1	40
Terminal Passeggeri	ATM 04	18,6	4,1	22,7	40
SISRI	ATM 05	18,6	0,35	18,95	40
Bozzano	ATM 06	18,6	1,3	19,9	40

SCENARIO FUTURO NO2 (µg/mc)	
Codifica ricettore	Valore simulato
ATM 01	2,9
ATM 02	2,2
ATM 03	0,8
ATM 04	6,5
ATM 05	0,7
ATM 06	1,7

VALUTATO che le simulazioni previsionali effettuate dal Proponente sono da considerarsi svolte a favore di sicurezza ambientale, in quanto il mix di flotta aeroportuale utilizzato per lo scenario futuro è stato assunto come invariato rispetto all'attuale, mentre presumibilmente evolverà verso aeromobili di più recente costruzione e pertanto meno impattanti;

AMBIENTE IDRICO SUPERFICIALE

PRESO ATTO che il Proponente dichiara l'assenza di corpi idrici significativi nell'area e **VERIFICATO** questo aspetto;

CONSIDERATO che lo stato di qualità dei corpi idrici superficiali regionali che interessano l'area di indagine è il seguente:

Corpo Idrico Superficiale Regione Puglia	Codice Completo	Giudizio di Qualità
Fiume Grande_17	ITF-R16-15017EF7T	Scarso

Categoria "Corsi d'acqua/Fiumi"

Corpo Idrico Superficiale Regione Puglia	Codice Completo	Giudizio di Qualità
Limite sud AMP Torre Guaceto-Brindisi	ITR16-147ACB3.s3_7	Sufficiente

Categoria "Acque marino-costiere"

CONSIDERATO che il sistema di gestione e trattamento delle acque meteoriche è articolato in tre zone distinte, e che ognuna di queste zone è dotata di apposito impianto per le acque di prima pioggia, composto da una vasca di trattamento (disoleazione) e dissabbiatura e una vasca di laminazione con funzioni di "rallentamento" e di accumulo per utilizzi secondari;

PRESO ATTO che, ai fini della verifica della funzionalità dell'impianto di raccolta e smaltimento acque meteoriche, sono state effettuate analisi di laboratorio (rispettivamente in gennaio 2010, marzo 2011 e maggio 2012), sulle acque affluenti e defluenti prima dell'immissione a mare e che le analisi sono tutte risultate conformi ai limiti di emissione del D. Lgs. 152/06 tabella 3;

VALUTATO, pertanto, che i sistemi di gestione presenti nell'impianto siano adeguati all'opera in essere allo stato attuale;

VALUTATO, infine, che le opere previste nello scenario di progetto risultano adeguate agli scopi e che, tuttavia, la documentazione presentata richiede un riordino complessivo.

SUOLO, SOTTOSUOLO e AMBIENTE IDRICO PROFONDO

VALUTATO che nell'area di progetto non si evidenziano zone a pericolosità idraulica;

CONSIDERATO che tutti i comuni dell'area brindisina ricadono, in base alla classificazione sismica del territorio italiano, in classe 4 secondo la classificazione sismica realizzata con i valori di accelerazione ai sensi dell'ordinanza OPCM 28 aprile 2006 n° 3519, all.1b;

CONSIDERATO che le criticità potenziali, in fase di cantiere, sono rappresentate dalla eventualità di inquinamento dovuto a sversamenti accidentali e dal potenziale pericolo di interferenza con il deflusso idrico sotterraneo, ma **VALUTATO** che – per far fronte alle possibili criticità in fase di cantiere – sono stati previsti sistemi chiusi di raccolta delle acque sia per la rete viaria che per le aree di cantiere;

CONSIDERATO che sono state recentemente eseguite indagini geognostiche ai fini della caratterizzazione dei suoli nell'area;

CONSIDERATO che i nuovi interventi prevedono l'occupazione di suolo attualmente coltivato a seminativi, per una superficie pari a 3.5 ha circa, tutto circondato da aree antropizzate;

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

PRESO ATTO che il Proponente dichiara che le opere "sono localizzate in un contesto prettamente antropizzato e caratterizzato da livelli di bassa naturalità" e **VALUTATO** che "l'habitat coinvolto è ben rappresentato in tutto il territorio limitrofo pertanto la sua occupazione non configura una sottrazione di habitat faunistici e una limitazione di risorse trofiche";

PRESO ATTO e VERIFICATO che nell'area direttamente interessata dall'intervento non si riscontrano specie endemiche o particolari specificità faunistiche e botaniche;

CONSIDERATO che il Proponente identifica le seguenti aree appartenenti alla Rete Natura 2000, tutte più distanti di 5 km dall'area di intervento:

- SIC Torre Guaceto e Macchia San Giovanni – IT9140005;
- SIC Foce Canale Giancola – IT9140009;
- SIC/ZPS Stagni e Saline di Punta della Contessa – IT9140003;

CONSIDERATO e positivamente VALUTATO che il Proponente ha provveduto a redigere la prima fase della Verifica di Incidenza Ambientale – *fase I Screening*, da cui emerge che nessuno dei siti Rete Natura 2000 risulta interferito e/o impattato dalle opere previste nel progetto in analisi;

PRESO ATTO che l'intervento sarà realizzato per la maggior parte internamente al sedime aeroportuale e che, pertanto, non coinvolgerà direttamente aree di interesse naturalistico o habitat delle specie avio-faunistiche residenti nell'intorno dell'aeroporto;

CONSIDERATO che il numero di eventi riportati nel record di *bird strike* risulta estremamente modesto;

VERIFICATA nel corso del sopralluogo l'attività di falconeria, a supporto di ulteriori sistemi di dissuasione (distress call veicolare, pistola a salve, veicoli fuoristrada) come mezzo di allontanamento dei volatili e della fauna selvatica dall'area aeroportuale;

VALUTATO che, ipotizzando il rischio potenziale di un aumento di *bird strike* correlato all'incremento del numero dei voli, le già consistenti modalità di prevenzione saranno sicuramente incrementate (come previsto nella relazione di *bird strike - studio ornitologico* e successive integrazioni), poiché le attività di prevenzione sono funzionali sia alla salvaguardia ambientale che alla sicurezza delle operazioni di decollo e atterraggio degli aeromobili;

SALUTE PUBBLICA

VERIFICATO che il Proponente affronta correttamente le diverse tematiche correlate alle possibili interferenze tra le attività aeroportuali e la "cittadinanza", con particolare accento sulle tematiche dell'inquinamento atmosferico, acustico e dovuto alle vibrazioni;

CONSIDERATO che dall'analisi effettuata non emergono significative variazioni tra lo scenario attuale e lo scenario futuro;

VALUTATO, inoltre, che gli accorgimenti previsti in fase di cantiere per la limitazione degli impatti sulle diverse componenti ambientali abbiano un effetto positivo anche ai fini della salvaguardia della componente salute pubblica;

RUMORE

PRESO ATTO che l'Aeroporto è già dotato di un sistema di monitoraggio acustico composto da centraline fisse (località Intappiate, località Villa Anna, località Le Ville e località Villaggio Nemo);

VALUTATO che non è stata tuttora definita ufficialmente la classificazione acustica ad opera della Commissione Aeroportuale ex art. 4 DM Ambiente 31.10.1997, ma che il Proponente ha già provveduto a trasmettere la documentazione necessaria per gli adempimenti in capo alla Commissione con nota prot. AdP 5638/2013 del 16.04.2013;

VALUTATO che dai dati rilevati si riscontra un generale incremento dei livelli acustici nel periodo estivo, ma che comunque i valori - in termini di LVA - risultano per tutte le centraline sempre al di sotto dei 60 dB e che tale condizione rimane confermata anche negli scenari ipotizzati al 2016 pur con lievi differenze di estensione e di forma dell'impronta acustica a terra.

VALUTATO, inoltre, che la zonizzazione acustica ipotizzata dal Proponente, in attesa della determina ufficiale della Commissione Aeroportuale, risulta costruita con un approccio cautelativo dal punto di vista della sicurezza ambientale, cioè con criteri che prevedibilmente non saranno resi più restrittivi dalla suddetta Commissione.

PRESO ATTO che il Proponente ha presentato lo studio di previsione del clima acustico aeroportuale all'anno di riferimento 2016, basato su un previsto incremento di traffico di circa il 40%, con un numero previsto di voli giornalieri di 62 voli ed un mix di flotta invariata rispetto all'attuale

CONSIDERATO che, dalle simulazioni effettuate, emerge che l'ottimizzazione prevista dei percorsi a terra, con lo spostamento del punto di decollo (partenza degli aeromobili in prossimità dell'incrocio tra la pista 13-31 e il corridoio che conduce al Terminal), ridurrà l'impronta acustica dello scenario 2016, in base al quale l'area a est del sedime risulterà influenzata praticamente solo dalle operazioni di atterraggio;

VALUTATO, infine, che le simulazioni previsionali effettuate dal Proponente sono da considerarsi svolte in favore di sicurezza ambientale, in quanto il mix di flotta aeroportuale evolverà - come è naturale - verso aeromobili di più recente costruzione e pertanto più performanti dal punto di vista acustico e meno impattanti;

BENI CULTURALI e PAESAGGIO

PRESO ATTO che nell'area di studio sono rilevati i seguenti beni storico architettonici:

- Chiesa di Santa Maria del Casale
- Torre Punta Penne
- Castello Alfonsino
- Insediamento protostorico di Punta delle Terrare
- Masseria Pinti – Betlemme, S.Teresa – Puzzo Franco, Lu Prema e Scuole Pie

PRESO ATTO, inoltre, che nell'area in esame ricade una porzione terminale della zona costiera Apani – Punta Penne di interesse paesaggistico;

VERIFICATO che il Proponente presenta apposita relazione paesaggistica in cui vengono caratterizzati tutti gli elementi del patrimonio culturale e paesaggistico presenti nell'area e riportate le opportune foto simulazioni

CONSIDERATO che il Proponente propone una serie di misure mitigative atte a ridurre possibili interferenze tra le opere e la percezione paesaggistica;

VALUTATO che la maggior parte degli interventi in oggetto appartengono alla tipologia di interventi a raso, e che l'unico intervento in elevazione consta nell'ampliamento della stazione passeggeri che, oltre ad insistere su aree già edificate, avendo caratteristiche analoghe ad edifici già esistenti, non comporta alterazioni morfologiche rispetto allo scenario attuale.

IMPATTI AMBIENTALI NELLA FASE DI CANTIERE

CONSIDERATO che le attività di cantierizzazione previste sono localizzate quasi interamente all'interno del sedime aeroportuale e che questo aspetto produce una grande attenzione alla sicurezza dei voli, con misure di prevenzione rafforzate su alcuni potenziali impatti, quali l'emissione di polveri etc.;

VALUTATO che, in generale, le misure di mitigazione di tipo gestionale e progettuale proposte, quali per es. *l'ottimizzazione delle fasi lavorative, la pulizia dei cantieri e dei mezzi, l'automatizzazione della gestione topografica del cantiere, [...]*, siano funzionali alla mitigazione di eventuali impatti che potrebbero insorgere in fase di cantiere e che, comunque, le stesse misure siano da considerarsi "*buone pratiche*" per la gestione della fase di cantiere;

Componente Atmosfera

PRESO ATTO che il Proponente ha proposto di installare alcune centraline di monitoraggio della qualità dell'aria in fase di cantiere, da valutare successivamente di concerto con l'amministrazione locale e ARPA Puglia;

CONSIDERATO che l'analisi dei possibili impatti sulla componente atmosfera, in fase di cantiere, è stata correttamente valutata e che gli scenari sono stati simulati considerando da un lato le emissioni prodotte dalle attività di sbancamento, costruzione, carico, scarico e riassetto delle terre movimentate (con particolare riferimento al PM10), e – dall'altro – considerando le concentrazioni correlate al traffico indotto dal cantiere sul territorio (con particolare riferimento a NO2 e PM10);

VALUTATO che le simulazioni effettuate sono state svolte in favore di sicurezza ambientale, in quanto si è considerato che l'intero parco veicolare fosse in movimento contemporaneamente, in modo da stimare il massimo impatto nei diversi scenari ipotizzabili;

VERIFICATO che la somma delle analisi sopra indicate e del fondo ambientale (sovrapposizione degli effetti) risulta essere compatibile con la normativa vigente, e che la compatibilità ambientale risulti già verificata nelle immediate vicinanze dell'area di lavorazione;

Distanza ase stradale	Output modello ($\mu\text{g}/\text{mc}$)	Fondo ($\mu\text{g}/\text{mc}$)	Conc. Totale ($\mu\text{g}/\text{mc}$)	Limite normativo [Max 1 h ($\mu\text{g}/\text{mc}$)]	Confronto limiti normativi
10	18,9	18,6	37,5	200	OK
20	18,8		37,4		OK
30	18,5		37,1		OK

Biossido di Azoto - NO₂

Distanza ase stradale	Output modello ($\mu\text{g}/\text{mc}$)	Fondo ($\mu\text{g}/\text{mc}$)	Conc. Totale ($\mu\text{g}/\text{mc}$)	Limite normativo [Max 24 h ($\mu\text{g}/\text{mc}$)]	Confronto limiti normativi
10	0,2	21,6	21,8	40	OK
20	0,2		21,8		OK
30	0,1		21,7		OK

Polveri sottili - PM₁₀

VALUTATO, infine, che la modalità di gestione delle attività di cantiere sia funzionale sia alla riduzione delle emissioni che delle immissioni di polveri nell'aria, attraverso apposite procedure come, ad esempio, la bagnatura delle superfici, la copertura dei carichi in fase di trasporto, la definizione del layout di cantiere in modo da aumentare la distanza delle sorgenti potenziali di inquinamento dalle aree critiche, la creazione di quinte arboree/arbustive a protezione delle aree abitate etc. [... omissis ...];

Componente Rumore e Vibrazioni

PRESO ATTO che il Proponente ha proposto l'installazione di alcune nuove postazioni di misura fonometrica e vibrazionale, da valutare successivamente di concerto con ARPA Puglia e con l'amministrazione locale, per monitorare il livelli di emissione in base alla posizione dei ricettori rispetto alle strutture aeroportuali, alla posizione dei cantieri e alla viabilità nell'intorno dell'aeroporto;

Rumore

PRESO ATTO che, nell'ambito delle simulazioni effettuate, le macchine di cantiere sono state considerate come sorgenti puntiformi aventi appropriata potenza sonora e quota sul piano campagna (ovvero quota di emissione) ed una assegnata percentuale di utilizzo - di buon senso ingegneristico - sul totale dei mezzi impiegati nell'ambito delle lavorazioni;

CONSIDERATO che per ogni cantiere sono state simulate le emissioni acustiche e generate le relative mappe di simulazione acustica, correlate alle attività contemporanee, che mostrano come il valore di 70dB(A) non sia mai raggiunto, mentre valori maggiori di 60 dB(A) risultano confinati all'interno delle aree di cantiere stesse, e **VERIFICATO**, pertanto, che le attività lavorative previste per la realizzazione delle opere in progetto non presentano criticità secondo la normativa vigente;

VALUTATO che le suddette simulazioni acustiche in fase di cantiere sono state svolte in favore di sicurezza ambientale, in quanto basate sull'ipotesi di trasmissione del suono prevalentemente in campo libero e che i risultati dell'analisi sono coerenti con la zonizzazione acustica vigente;

VALUTATA corretta la scelta del Proponente di prevedere in fase di cantiere l'utilizzo di macchinari e impianti omologati in conformità alle Direttive CE ed ai relativi recepimenti nazionali delle stesse;

VALUTATO, infine, che la proposta di scelta/gestione dei macchinari da lavorazione e l'organizzazione spaziale e temporale delle lavorazioni, unitamente alla corretta manutenzione della sede stradale, sia garanzia della riduzione al minimo dei possibili impatti;

Vibrazioni

PRESO ATTO che il Proponente ha provveduto ad individuare i ricettori critici per la componente vibrazioni, in particolare per le diverse macroattività di cantiere;

CONSIDERATO che i risultati delle analisi condotte per l'impatto vibrazionale hanno confermato l'ipotesi iniziale, che cioè le attività maggiormente critiche siano quelle di scavo, ed in particolare la realizzazione dei due nuovi parcheggi esterni al sedime, in quanto a ridosso delle aree di intervento si trovano alcuni edifici;

VALUTATO che le eventuali criticità riscontrabili in merito alla componente *vibrazioni* sono limitate a pochi ricettori, sono potenzialmente di lieve entità e non comportano alcun danno agli edifici. **CONSIDERATO**, inoltre, che le attività sono previste in orario diurno, **SI RITIENE** che gli accorgimenti proposti dal Proponente, con particolare riferimento alle iniziative di informazione alla cittadinanza, possano costituire una *buona pratica*, sufficiente per la gestione di eventuali problematiche di durata limitata nel tempo;

Componente Vegetazione, Flora e Fauna

CONSIDERATO che, sebbene le aree oggetto di cantiere siano caratterizzate in generale da un basso livello di sensibilità ambientale, possano verificarsi interferenze puntuali, quali sottrazione di terreno vegetale, sottrazione/alterazione di fitocenosi, danno alla vegetazione per polveri; interruzione e/o alterazione di corridoi faunistici;

VALUTATO tuttavia che, con riferimento alla componente vegetazione e paesaggio, le pratiche di buona gestione proposte dal Proponente, quali l'accantonamento del terreno destinato al riutilizzo per il ripristino delle aree a verde, il recupero degli elementi di naturalità tramite rimodellamento morfologico e/o piantumazione di specie vegetali nelle aree modificate a causa delle attività di cantiere, siano consone ad eliminare il rischio di riduzione/eliminazione di suolo e/o habitat;

Componente Ambiente Idrico

CONSIDERATO che le possibili cause di inquinamento delle acque in fase di cantierizzazione possono essere sversamenti accidentali, immissione di acque torbide, scarichi di acque nere o bianche non trattate, di rifiuti etc.;

VALUTATA opportuna e adeguata la scelta del Proponente di realizzare un sistema di raccolta dei liquidi eventualmente sversati accidentalmente, che convogli gli stessi in una vasca d'accumulo impermeabilizzata e periodicamente spurgata, a servizio delle aree di lavaggio e manutenzione dei macchinari, di rifornimento carburante e stoccaggio di materiali pericolosi o potenzialmente inquinanti;

VALUTATO, infine, che il servizio di assistenza tecnica e di pronto intervento contro eventuali sversamenti accidentali, previsto in fase di cantiere nell'arco di 24 - 48 ore, in base alla gravità degli stessi, eseguito da personale specializzato, rappresenti un'efficace misura di protezione dell'ambiente idrico, unitamente alle altre corrette procedure gestionali;

MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

VERIFICATO che il Proponente, nel corso della trattazione delle varie tematiche ambientali, prevede accorgimenti e azioni di mitigazione specifiche per il comparto ambientale in analisi, sia per la fase di cantiere che per il *post operam*;

VALUTATO che tutte le lavorazioni saranno eseguite mantenendo operativo l'aeroporto e che ciò impone misure ancora più restrittive, soprattutto per le emissioni di polveri, che potrebbero provocare danni agli aeromobili e rischi per i lavoratori e gli utenti dell'aeroporto, **SI RITIENE** che il Proponente **debba predisporre un documento omogeneo che illustri tutte le misure di mitigazione e compensazione a verde messe in atto**, suddivise nelle diverse fasi di vita dell'opera, comprendente anche le misure restrittive da adottare per l'abbattimento ottimale delle polveri in fase di cantiere;

AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI PER LA REALIZZAZIONE/ESERCIZIO DI SPECIFICHE TIPOLOGIE D'OPERA

Autorizzazioni ambientali	Riferimenti normativi	Oggetto del regime autorizzativo	Autorità competente	Acquisita (SI/NO/NP)
Autorizzazione Integrata Ambientale	D.Lgs.152/2006 e s.m.i. - Parte Seconda, Titolo III bis	Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare Regione/Provincia	Non Pertinente
Nulla Osta di Fattibilità (NOF)	D.Lgs.334/1999 e s.m.i. (art.21, c.3) D.Lgs.19/3/2001 (art.3) D.Lgs.238/2005 e s.m.i.	Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose	Comitato Tecnico Regionale	Non Pertinente
Emissioni dei gas a effetto serra	D.Lgs.216/2006	Rilascio in atmosfera dei gas a effetto serra a partire da fonti situate in un impianto	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (Comitato nazionale di gestione e attuazione della direttiva 2003/87/CE)	Non Pertinente

AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI PER LA REALIZZAZIONE/ESERCIZIO RELATIVE A SPECIFICHE CARATTERISTICHE DEL CONTESTO LOCALIZZATIVO O ATTIVITA'

Autorizzazioni ambientali	Riferimenti normativi	Oggetto del regime autorizzativo	Autorità competente	Acquisita (SI/NO/NP)
Deposito temporaneo, stoccaggio rifiuti (deposito preliminare)	D.Lgs.152/2006 s.m.i. (art.183)	Gestione dei rifiuti	Provincia o eventuale altro soggetto delegato	Non Pertinente
Utilizzo terre e rocce da scavo	D.M.161/2012	Gestione dei materiali da scavo	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare	NO
Immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte	D.Lgs.152/2006 e s.m.i. (Art. 109) D.M.24/01/1996	Gestione dei sedimenti marini connessi con determinate attività	Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare	Non Pertinente
Scarichi idrici	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo III)	Gestione acque reflue	Provincia o eventuale altro soggetto delegato (ATO,	NO

[Handwritten signatures and notes in the right margin]

	Norme regionali di settore	Gestione risorse idriche	Comune)	
Prelievo e utilizzo acque, superficiali e sotterranee	R.D.1775/1933 D.Lgs.152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, Capo II) Norme regionali di settore		Provincia o eventuale altro soggetto delegato (ATO, Comune)	Non Pertinente
Autorizzazione paesaggistica	D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (art. 146) D.P.C.M. 12/12/2005	Aree soggette a vincolo paesaggistico	Regione e Ministero per i Beni e le Attività Culturali	NO
Verifica preventiva dell'interesse archeologico	D.Lgs.42/2004 (art.28 c.4) D.Lgs.163/2006 (artt.95-96)	Lavori pubblici in aree di interesse archeologico e opere pubbliche	Ministero per i Beni e le Attività Culturali	NO
Parere/autorizzazione/nulla osta compatibilità idrogeologica	D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (Parte Terza, art.67) Piani di Assetto Idrogeologico	Aree a pericolosità / rischio idraulico e/o geomorfologico	Autorità di Bacino/Distretto	Non Pertinente
Parere/nulla osta in area naturale protetta	Legge 394/1991 Norme istitutive e regolamentari delle aree protette	Aree naturali protette di livello nazionale, regionale, locale (Parco nazionale, Parco regionale, Riserva, ...)	Ente Parco (o altra Autorità di gestione dell' area naturale protetta)	Non Pertinente
Vincolo idrogeologico	R.D.30/12/1923, n.3267 R.D.L.16/05/1926, n.1126 Norme regionali di settore	Aree soggette a vincolo idrogeologico	Varie (Regione, Provincia, Comune)	Non Pertinente

VALUTATO pertanto che, al momento, non è richiesto alcun supplemento di attività istruttoria al fine di dare compiuta attuazione al combinato disposto di cui agli artt. 23 e 26 del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.;

5 9

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE di compatibilità ambientale del progetto "Aeroporto di Brindisi – Interventi di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo" presentato da ENAC, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

PRESCRIZIONI DA OTTEMPERARE IN FASE ANTE OPERAM – PROGETTAZIONE ESECUTIVA

PIANO DI CANTIERIZZAZIONE e TERRE E ROCCE DA SCAVO :

1. 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 e dell'all. 5 titolo V parte IV D.Lgs. 152/06 s.m.i. 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, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

ATMOSFERA

2. Il Proponente, di concerto con ARPA Puglia, definirà tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili per il monitoraggio della qualità dell'aria, oltre a quelle già oggi attive e esistenti, da installare sia per la fase di cantiere che per la fase post-operam (aeroporto attivo nella nuova configurazione). In particolare, le centraline specifiche per la fase di cantiere dovranno monitorare i punti ritenuti maggiormente sensibili in funzione delle lavorazioni che potrebbero addurre un potenziale disturbo. La tipologia degli inquinanti da rilevare, il numero delle centraline, la modalità e la frequenza dei rilievi – sia per la fase di cantiere che post-operam – saranno stabiliti di comune accordo tra Proponente e ARPA Puglia. Il piano dei monitoraggi della componente atmosfera così definito dovrà essere presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

AMBIENTE IDRICO

ACQUE METEORICHE

3. Il Proponente dovrà riordinare il materiale già presentato, che risulta suddiviso in diversi documenti, redigendo un'unica relazione riguardante l'intero sistema di raccolta delle acque meteoriche e il suo dimensionamento. In particolare si richiede che vengano predisposti capitoli dedicati a:
 - a) i parametri caratteristici pluviometrici per tempi di ritorno non inferiori a 50 anni, con definizione della durata t_c dell'evento critico e la portata dell'evento critico Q_c per i suddetti tempi di ritorno;
 - b) il dimensionamento dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche delle tre sottozone A, B e C per l'evento critico definito al punto precedente;
 - c) l'articolazione del sistema di trattamento delle acque meteoriche nelle tre sottozone, con particolare riguardo al diverso trattamento delle acque di prima pioggia da quelle di seconda pioggia. La descrizione dovrà riguardare anche le sottozone C e A, in quanto zone strettamente connesse con la zona B oggetto di ampliamento;
 - d) le caratteristiche delle vasche di trattamento "secondario" e dei sistemi di pompaggio;
 - e) le modalità di raccolta e smaltimento del residuo (sedimentato e flottato) degli impianti di disoleazione e dissabbiatura;

Inoltre, dovrà essere fornita adeguata descrizione della condotta di allacciamento degli scarichi dei parcheggi alla condotta generale degli scarichi di tutte le acque dell'aeroporto.

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

RUMORE e VIBRAZIONI

STUDIO PREVISIONALE e VERIFICA DEI LIVELLI SONORI

4. Il Proponente predisporrà uno studio di valutazione di impatto delle vibrazioni in fase di cantiere, da redigere ai sensi della norma UNI 9614, in cui siano anche considerati i ricettori situati a ridosso dei due parcheggi autoveicoli, ai fini della verifica delle fasi di lavorazione maggiormente impattanti. Tale studio sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.
5. Il Proponente predisporrà uno studio di valutazione dei livelli acustici prodotti dalle attività di cantiere, relativi al traffico aggiuntivo dei mezzi pesanti sulla viabilità ordinaria, che contempli tutti i cantieri previsti nel progetto, considerando l'intero tragitto effettuato dai mezzi di cantiere ed individuando, lungo il percorso, eventuali ricettori critici rispetto alle condizioni ante operam. Qualora non risultino rispettati i limiti previsti dalla normativa vigente, il Proponente provvederà ad integrare il suddetto studio con adeguati interventi di mitigazione. Tale studio sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.
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, le centraline specifiche per la fase di cantiere dovranno monitorare i punti ritenuti maggiormente sensibili in funzione delle lavorazioni che potrebbero addurre un potenziale disturbo. I punti di monitoraggio, la modalità e la frequenza dei rilievi saranno stabiliti di comune accordo tra Proponente e ARPA Puglia. Il piano dei monitoraggi della componente rumore-vibrazioni così definito, sia per la fase di cantiere che per quella post-operam, dovrà essere presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

7. Tenuto anche conto delle precedenti prescrizioni 2 e 6, assegnate in modo specifico per le singole componenti ambientali “atmosfera” 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 contempili 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.

VARIE

8. Il Proponente predisporrà in un unico documento organico un piano che illustri tutte le misure di mitigazione e di compensazione, 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.
9. 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.

PRESCRIZIONI DA OTTEMPERARE A SEGUITO DELL’EMISSIONE DI ATTI UFFICIALI DI ALTRI ENTI

AMBIENTE IDRICO

AUTORIZZAZIONI

10. Il Proponente dovrà comunicare al MATTM l’esito del ricorso al TAR avverso i Provvedimenti della Provincia di Brindisi di cui alle Determine Dirigenziali n. 882 del 17.5.2012 e n. 1234 del 4.7.2012, indicando le varianti al progetto che si renderanno eventualmente necessarie.

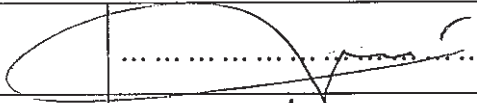
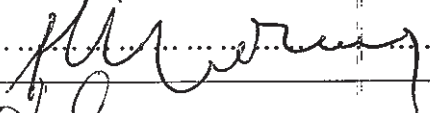
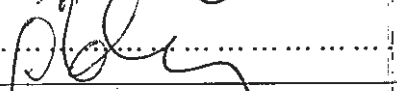

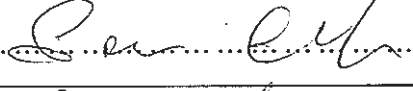

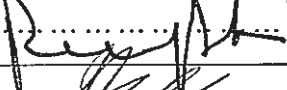

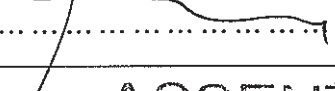
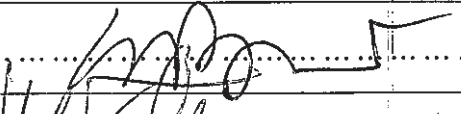
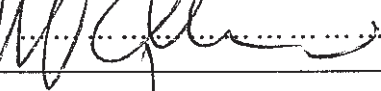

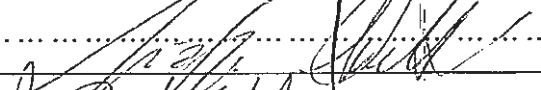
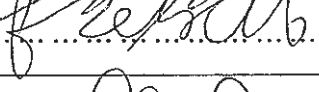
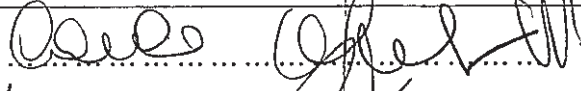
RUMORE

11. 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.
12. A valle dell’approvazione della zonizzazione acustica da parte della Commissione Aeroportuale, il Proponente dovrà inoltre:
- Produrre una relazione aggiornata che descriva tutti i ricettori sensibili e tutti i ricettori residenziali ricadenti nell’intorno dell’area aeroportuale, tra i quali in particolare gli edifici presenti nella zona Nord Est. Per ogni ricettore saranno riportate le relative schede di censimento e le informazioni specifiche, quali codifica, destinazione d’uso, n.° piani fuori terra, classe PCCA (Piano Comunale di Classificazione Acustica), Zonizzazione da PRG, distanza dal sedime etc.
 - Presentare 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.

- Valutare l'opportunità di integrare nel PMA, oltre al previsto monitoraggio del ricettore sensibile S-02 (scuola), anche nuovi punti di monitoraggio in prossimità dei ricettori sensibili S-01 ed S-03 (anch'esse scuole, molto vicine a S-02), per i quali i livelli acustici d'immissione – nella proiezione 2016 – risultano prossimi ai limiti soprattutto a causa dell'aumento locale di traffico veicolare.

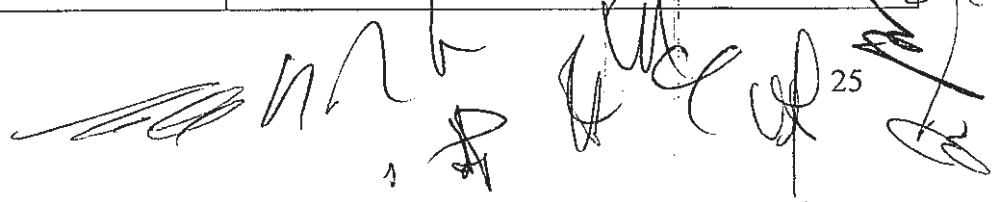
Tutta la documentazione dovrà essere sottoposta a valutazione da parte del MATTM non appena disponibile.

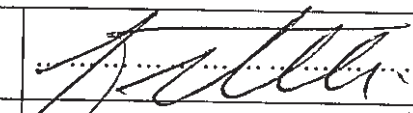
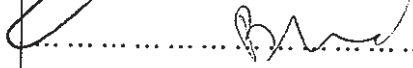
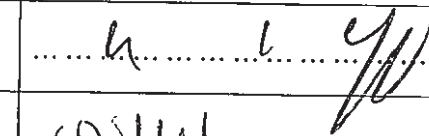

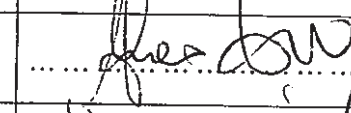

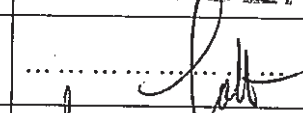
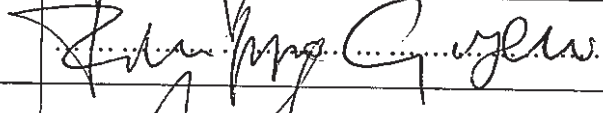
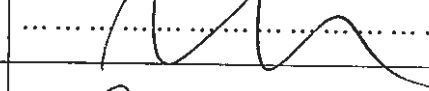
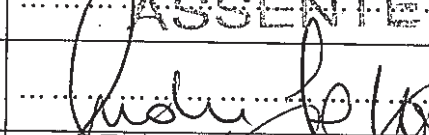
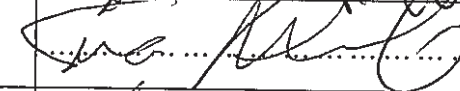




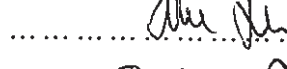
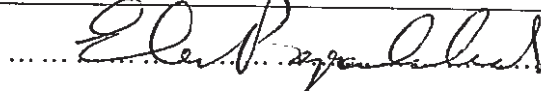
4 9

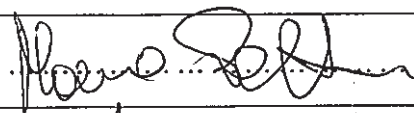

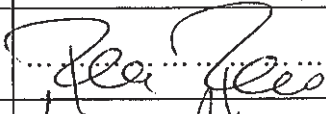
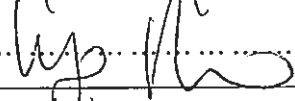
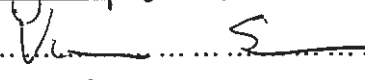
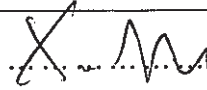

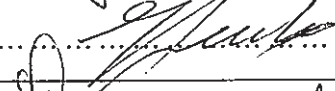
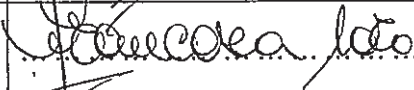
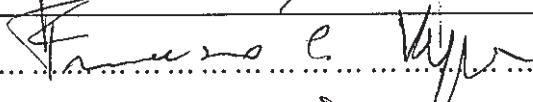
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Dott. Gualtiero Bellomo	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE

12
4
6
8
25

4

u' 

Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	ASSENTE
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	

Ing. Mauro Patti	
Avv. Luigi Pelaggi	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Ing. Caterina Dibitonto (Rappresentante Regionale)	ASSENTE

6

