



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0002945 del 29/08/2014

Pratica N.

Prof. Mittorolo:



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

E.prot DVA - 2014 - 0028113 del 03/09/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 1860 trasmissione parere n. 1589 CTVA del 1 agosto 2014. Richiesta di parere art. 9 D.M. 150/07 Disposto L.241/90. Aeroporto di Bari Palese piano di sviluppo aeroportuale 2022. Istanza di revisione del parere CTVA/1409, del 20/12/2013, pervenuta dal proponente, proponente ENAC

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 1 agosto 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0218.DOC



Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Ministero dell'Ambiente e del Mare

La presente copia fotostatica composta di N° 5 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 29-08-2014



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

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

* * *

Parere n. 1589 del 1.8.14

Progetto	Disposto Legge 241/90 – Aeroporto di Bari Palese – Piano di Sviluppo Aeroportuale 2022. Istanza di revisione del Parere CTVA/1409 del 20/12/2013 pervenuta dal Proponente Parere ex Art. 9 DM 150/07
Proponente	ENAC

Roma, Agosto 2014

[Handwritten signatures and initials: For, J, M, S, B, P, S, V, G, C, P, etc.]



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

Vista la nota U.prot.DVA-2014-0009927 dell'08/04/2014 acquisita all'E.Prot.CTVA-2014-0001231 dell'08/04/2014 con la quale la Direzione Generale per la Valutazione Ambientale (di seguito DVA) ha richiesto un sollecito riscontro all'istanza di revisione del Parere della Commissione Tecnica per la valutazione Ambientale (di seguito CTVA) N°1409 del 20/12/2013 richiesta da ENAC.

Visto il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n° 152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008 n° 4 e dal Decreto Legislativo del 29 giugno 2010 n°128.

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 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

Visto il Decreto Legge 6 Luglio 2011 n. 98 convertito in legge il 15 Luglio 2011, L.111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 6 Luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

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

Vista la Nota di ENAC di Prot. 0033598 del 01/04/2014 con la quale si faceva "istanza revisione parere Commissione Tecnica VIA" ed in particolare si chiedeva di rivedere la prescrizione al **Punto 5** laddove si limitavano il "...numero annuale di sorvoli in decollo/atterraggio sulla testata 25".

- **Punto 5.** Considerato che gli Scenari del Master Plan 2022 comportano un aumento della capacità oraria del traffico aereo e che già allo stato attuale, con i dati al 2009 lo SIA riporta valori per fasce di territorio urbanizzato fino a 65 dB, il numero dei sorvoli in decollo/atterraggio sulla testata 25 non dovrà superare, annualmente, negli orizzonti futuri previsti dal Master Plan 2022, il numero dei voli ante operam al 31/12/2013. Inoltre per le rotte del traffico in decollo sulla testata 25 dovranno essere adottate le procedure

antirumore di salita iniziale (ICP) al fine di contenere il sorvolo del centro abitato, sempre compatibilmente con la sicurezza del volo. Il sistema di monitoraggio del rumore (identificazione dalle tracce radar dei vari tipi di aeromobili con rilevamento del SEL-Sound Exposure Level - SEL sulla verticale delle rotte) dovrà consentire le verifiche per il calcolo dell'LVA ed esternamente alla Zona "A" di pertinenza aeroportuale, verificare la concorsualità ai limiti delle emissioni acustiche LEQ diurno/notturno, affinché le condizioni sopra poste vengano rispettate.

Visto che nella succitata Nota di ENAC è richiesta la revisione della Prescrizione al **Punto 5** nella previsione del limite annuale "...dei voli ante-operam al 31/12/2013" in quanto la stessa produrrebbe "...gravose limitazioni alle modalità operative ad agli associati livelli di safety che caratterizzano l'aeroporto stesso..." e specificando ulteriormente che "...la curva indicata per il valore 65 dB ricade esclusivamente in ambito aeroportuale...e che non investe pertanto in alcun modo fasce di territorio urbanizzato di tipo residenziale".

Vista la Nota del Comitato Tecnico di gestione del Parco Naturale Regionale "Lama Balice" con il protocollo della Provincia di Bari PG-0081661 del 03/06/2014 acquisita al prot. CTVA-2014-0002004 del 12/06/2014 con la quale si chiedono delle integrazioni ed approfondimenti tematici al PSA dell'Aeroporto di Bari – 2022.

Vista la Nota della Regione Puglia di prot. A00_89-29/04/2014-0004168 acquisita al prot DVA-2014-0012702 del 05/05/2014 con l'allegata Delibera della Giunta Regionale n°556 del 02/04/2014 che riporta il **giudizio favorevole** espresso dal Comitato Regionale per la V.I.A. il quale a sua volta riprende i **pareri favorevoli** al PSA Aeroporto di Bari – 2022 sia del MIBACT, espresso con Nota di prot. 4844 del 21/02/2014, sia da ARPA Puglia espresso con Nota di prot. 0012198 del 04/03/2014.

Vista la Nota del Comune di Bari di prot. 112723 del 09/05/2014 acquisita al prot. CTVA-2014-0001817 del 28/05/2014 con la quale l'Amministrazione Comunale, pur richiedendo delle integrazioni al PSA con dei monitoraggi specifici sulla qualità dell'aria e del clima acustico, delle modifiche e precisazioni sia sulla viabilità d'ingresso che sui parcheggi, esprime comunque un **parere favorevole** di compatibilità ambientale al PSA Aeroporto di Bari – 2022.

Preso Atto

che durante la riunione con il Proponente presso il MATTM del 12/06/2014 è stato chiarito come sia lo stesso SIA a sottolineare che, tra la curva isofonica dei 60 dB e quella dei 65 dB, insiste una fascia di "territorio urbanizzato fino a 65 dB..." ricadente in "...un'area residenziale all'interno della fascia A di intorno aeroportuale...".

che proprio a seguito della succitata riunione, il Proponente ha presentato un'ulteriore Nota di integrazione e modifica a quella presentata in data 01/04/2014 (Nota con prot. 006212/ENAC/CIA del 16/07/2014 ed acquisita al prot. CTVA-2014-0002544 il 16/07/2014) richiedendo, con maggiori e più puntuali argomentazioni, la revisione della Prescrizione relativa alla limitazione dei voli sulla Testata 25 di cui al Parere CTVA n°1409 del 20/12/2013.

Considerato che

Con la succitata Nota integrativa del 16/07/2014, il Proponente dichiara tra l'altro

- Di voler avviare/concordare, sia con l'Ente Gestore del controllo del traffico aereo, sia con gli Enti Locali territorialmente interessati, ogni utile e necessaria iniziativa atta a "...ridurre il sorvolo sul centro abitato di Bari-Palese".

- Di programmare quanto prima dei lavori per il prolungamento del sentiero di avvicinamento per la pista RWY 07 con l'obiettivo di una conseguente riduzione immediata dei sorvoli sul centro abitato di Bari-Palese.
- Di condividere con ENAC/ENAV l'inserimento dell'Aeroporto di Bari nelle procedure antirumore recepite all'interno della sezione AIP (*Aeronautical Information Publication*) nel documento ENR 1.5 al punto 2.1.
- Di coinvolgere e attivare la Commissione Aeroportuale (ex. art. 5 D.M. 31/10/1997) in un costante monitoraggio del rumore aeroportuale nell'area urbanizzata e contestualmente *"...favorendo i decolli da pista 25 verso 07, e quindi limitando l'uso a particolari condizioni meteo in atterraggio della pista 25 e, in decollo della pista 07"*.

Considerato Inoltre che

- Nella stessa Nota presentata il 16/07/2014, sono state allegate delle specifiche documentazioni afferenti le Procedure Antirumore di arrivo e partenze siglate ENAV-Roma, una composta da sei fogli con riferimenti *A/RAC effective date 26 JUN 2014* e una documentazione di recepimento le Procedure dell'Aeroporto di Bari Palese composta da dodici fogli con riferimenti *A/RAC effective date 26 JUN 2014*.
- Il Proponente ha riportato anche il testo NOTAM (*Notice to Airmen*) che verrà pubblicato su AIP il quale prevede delle modalità di comunicazione dei voli ai piloti, testo che contribuisce a *"dare attuazione a quanto sopra..."* e cioè all'applicazione delle procedure antirumore.

Valutato che

- Il Proponente ENAC, a supporto e giustificazione della richiesta di limitazione dei voli prescritta, dichiara tra l'altro che *"...la limitazione del numero dei voli può generare criticità sull'operatività dell'aeroporto, sia in termini di sicurezza che di sviluppo futuro..."* considerando infine la Prescrizione del **Punto 5** del Parere n°1409 del 20/12/2013 *"...di fatto eccessiva"*.
- Con la Nota integrativa del 16/07/2014, il Proponente si impegna inoltre con argomentazioni e proposte, ad avviare una serie di iniziative finalizzate alla riduzione dei sorvoli delle zone urbanizzate nell'obiettivo primario di contenimento dei livelli di esposizione acustica.
- Il costante monitoraggio previsto nella zona urbanizzata da parte della Commissione Aeroportuale in accordo con ARPA Puglia, è garanzia di controllo responsabile e precauzionale sulla limitazione del numero dei sorvoli in decollo/atterraggio sulla Testata 25, e quindi di conseguente assicurazione sulle preoccupazioni di sicurezza sottolineate dal Proponente.

**Tutto quanto sopra VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO,
la Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

esprime

Parere Favorevole circa l'istanza richiesta da ENAC di revisione della Prescrizione **Punto 5** del Parere CTVA n°1409 del 20/12/2013 del PSA Aeroporto di Bari Palese – 2022, con le stesse

prescrizioni nei **Punti 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9** e con parziali modifiche/integrazioni alle Prescrizioni ai **Punti 5 e 8**.

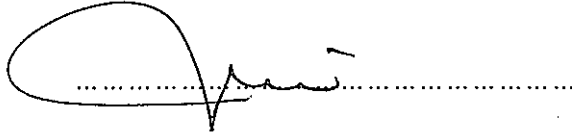
1. Considerato che l'Autorizzazione allo scarico delle acque meteoriche opportunamente trattate rilasciata dalla Provincia di Bari è in scadenza con il marzo 2014, dovrà essere documentato con una Progettazione dello Stato di Fatto con Elaborati Grafici di dettaglio e una Relazione Tecnico-Illustrativa l'impianto di trattamento delle acque in modo di avere conferma del corretto smaltimento di reflui potenzialmente inquinanti conseguenti il traffico aereo e degli aeromobili a terra come prevede il D.Lgs. 152/2006 oltre alle norme UNI EN-858 e UNI EN-1825, in modo da escludere tassativamente ogni possibilità di inquinamento delle falde sotterranee. La Documentazione di Progetto richiesta dovrà inoltre dimostrare che lo strato di 25 m calcarenitico e carbonico svolga effettivamente una funzione operativa e inoltre dovrà avere l'approvazione per competenza della Provincia di Bari - Servizio Ambiente.
2. Dovrà essere concordato un monitoraggio acustico che definisca la Caratterizzazione Acustica dell'intorno aeroportuale come previsto dagli artt. 4-5-6 del DM 31/10/1997 basandosi sul traffico attuale. Dovrà essere condotto un monitoraggio anche sui principali eventuali recettori sensibili ed anche sugli edifici residenziali nella parte urbana sotto la proiezione delle rotte dei decolli e degli atterraggi, con gli opportuni microfoni posizionati all'esterno e all'interno dei fabbricati, il tutto come previsto dal DM 31/10/1997 e dal DM 30/05/1999. Il monitoraggio dovrà essere attuato secondo i criteri e la strumentazione prevista dalla norma, rilevando oltre che gli **LVA_j** anche il **SEL** (*Sound Exposure Level o Single Event Level*) cioè il rumore istantaneo provocato dal sorvolo della sorgente mobile come l'aereo. L'intera campagna di rilevamento acustico dovrà essere condotta, coordinata e definita nelle operazioni di misura, controlli ed efficienza dei sistemi di rilevamento da **ARPA** della Regione Puglia.
3. Qualora i livelli di inquinamento acustico rilevati sugli edifici, si rivelassero superiori a quelli massimi previsti dalla normativa e/o comunque a livelli di intollerabilità, si dovrà prevedere l'installazione di infissi antirumore ad alte prestazioni fonoisolanti e comunque tali da garantire il rispetto dei valori dell'indice di isolamento acustico standardizzato di facciata di cui al DM 05/12/1997. Detti interventi dovranno garantire il mantenimento degli standard qualitativi degli ambienti interni, dal punto di vista termico-igrometrico e del confort ambientale attraverso idonei sistemi di ventilazione e/o condizionamento. In accordo con il Comune di Bari e con la Regione Puglia dovrà essere valutato l'impatto acustico di tutte le attività a servizio dell'aeroporto all'esterno dell'intorno aeroportuale per verificare, ai sensi del DPCM 14/11/1997 art. 3, comma 2, il rispetto dei limiti di immissione.
4. Dovrà essere predisposta anche una Mappatura Acustica in riferimento al D.Lgs. 194/2005 di attuazione alla Direttiva 2002/49/CE ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per quella fascia di territorio (Palese - Campi Sportivi) dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo, determina il superamento dei limiti previsti dai Piani e/o nuove precisazioni comunali sulla Classificazione Acustica.
5. I sorvoli in decollo/atterraggio sulla Testata 25 dovranno essere limitati a particolari condizioni meteo e al mantenimento dei livelli di sicurezza, attestati ed approvati preventivamente dalla Commissione Aeroportuale e in accordo con **ARPA** Puglia.
Le rotte del traffico in decollo sulla testata 25 dovranno essere adottate le procedure antirumore di salita iniziale (**ICP**) al fine di contenere il sorvolo del centro abitato, sempre

compatibilmente con la sicurezza del volo. Il sistema di monitoraggio del rumore (identificazione dalle tracce radar dei vari tipi di aeromobili con rilevamento del **SEL-Sound Exposure Level** - SEL sulla verticale delle rotte) dovrà consentire le verifiche per il calcolo dell'LVA ed esternamente alla Zona "A" di pertinenza aeroportuale, verificare la concorsualità ai limiti delle emissioni acustiche LEQ diurno/notturno, affinché le condizioni sopra poste vengano rispettate.

6. Dovrà essere condotto un monitoraggio sulla qualità dell'aria aggiornato sulle emissioni in atmosfera delle varie sorgenti emissive interessanti lo scalo aeroportuale. La campagna di rilevamento atmosferico dovrà essere condotta, coordinata e definita con ARPA della Regione Puglia sia nell'intorno aeroportuale che sulla proiezione a terra dei LTO rilevando le concentrazioni di tutti i principali inquinanti compreso l'Ozono. Dovranno inoltre essere individuate in un numero adeguato le postazioni per il rilevamento le quali rimarranno dei "Siti fissi" in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e perciò confrontabili con le norme fissate nel D.Lgs. n°155 del 13/08/2010.
7. Dovrà essere efficacemente reso operativo il sistema di decollo atterraggio strumentale ILS recentemente installato, con la necessaria valutazione tecnica di ENAV e la necessaria condivisione della competente Commissione Aeroportuale (art. 5 DM 31/10/1997),
8. Dovrà essere rilasciata dall'Ente Parco Naturale Regionale "Lama Balice", un Parere Paesaggistico di compatibilità/sostenibilità ambientale con gli approfondimenti tematici richiesti nella nota Nota del Comitato Tecnico di Gestione del Parco Naturale Regionale LAMA BALICE del 03/06/2014.
9. In virtù di una assodata presenza di eventuali ulivi monumentali nel contesto territoriale aeroportuale, nella prevista nuova area merci, dovrà essere definita una Documentazione Progettuale nella quale sia dettagliatamente riportato il censimento di tutti gli ulivi presenti nell'area con le loro caratteristiche morfologiche, dimensionali, produttive e/o di valore storico – antropologico, prevedendo l'eventuale ipotesi di reimpianto di quelli che risulteranno "ulivi secolari e/o monumentali", il tutto con il coordinamento dell'Autorità della Regione Puglia competente nella tutela e attuazione di quanto previsto nella LR n°14 del 04/06/2007.

Le prescrizioni 1, 2, 3, 4, 5, 6 8 dovranno essere sottoposte a Verifica di Ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

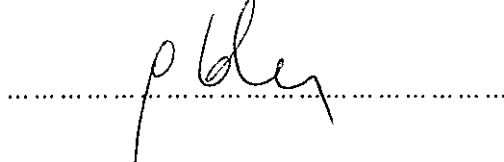
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



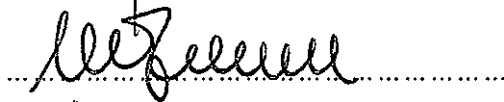
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



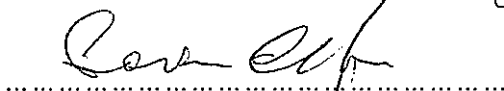
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



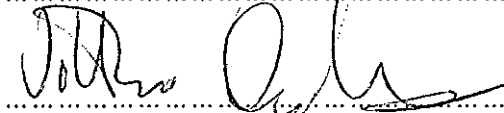
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



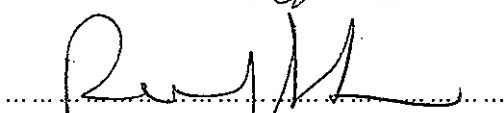
Prof. Saverio Altieri



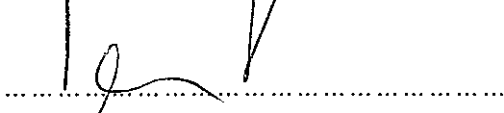
Prof. Vittorio Amadio



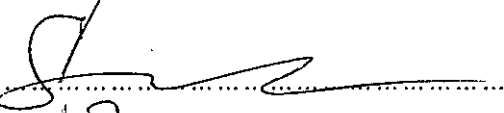
Dott. Renzo Baldoni



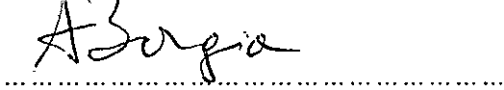
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

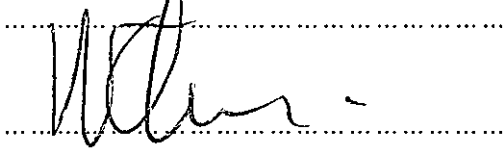


Dott. Andrea Borgia



ASSENTE

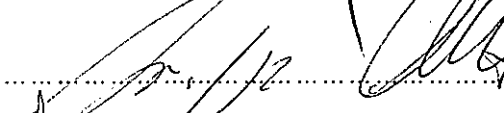
Ing. Silvio Bosetti



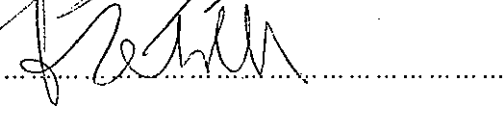
Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

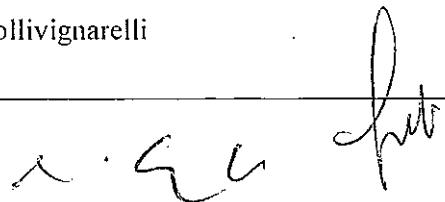


Arch. Laura Cobello



ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli



Handwritten marks and initials on the right margin: a circle, 'V5', a signature, and another signature.

Dott. Siro Corezzi

CONTRARIO (Autunno)

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

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

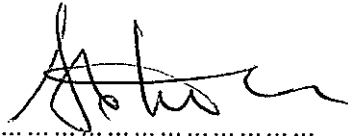
Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

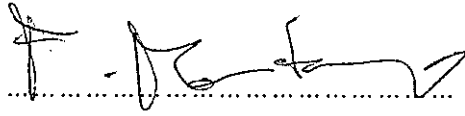
ASSENTE

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



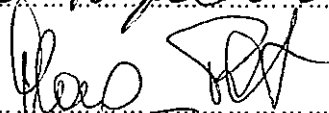
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



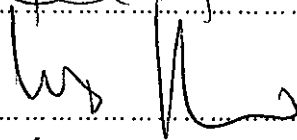
Ing. Mauro Patti



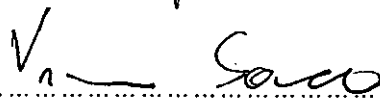
Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero

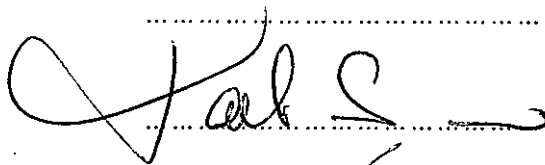


Dott. Vincenzo Sacco



ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

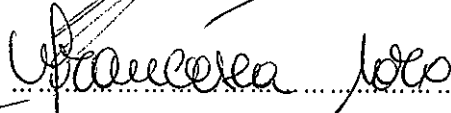


Dott. Paolo Saraceno

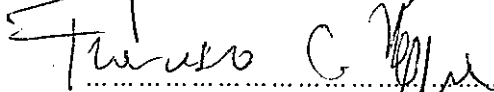
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

