



Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 271 del 28 maggio 2021

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica d'ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;">Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo dell'Aeroporto di Brindisi "Aeroporto del Salento" Prescrizioni: A.1), A.2), A.3), A.4), A.5), A.6), A.7), A.8), A.9) del D.M. n. 246 del 09/10/2014</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 6043</p>
Proponente:	ENAC

La Sottocommissione VIA

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

-il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;

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

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

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

PREMESSO che:

- ENAC, con nota prot. n. 43366 del 20/04/2021, acquisita agli atti con prot. 40741/MATTM del 20/04/2021, ha presentato istanza ai fini della verifica di ottemperanza alle prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 dell’art. 1 D.M. n. 246 del 09/10/2014;
- La Divisione V Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi: Divisione della CRESS), con nota prot. MATTM U 42570 del 23/04/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2114 del 23/04/2021, ha comunicato la procedibilità dell’istanza disponendo l’avvio dell’istruttoria tecnica, rimanendo in attesa del contributo da parte dell’ARPA Puglia quale ente coinvolto nelle verifiche di ottemperanza alle condizioni ambientali nn. 1, 2, 6 e 7;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con D.M. n. 246 del 09/10/2014 è stata determinata la compatibilità ambientale del “Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo dell’Aeroporto di Brindisi” (ID VIP 1654), fissando in 5 anni il termine per la realizzazione del progetto medesimo, a decorrere dalla data di pubblicazione dello stesso sulla Gazzetta Ufficiale avvenuta il 26/02/2015;

- la società Aeroporti di Puglia con nota prot. n. 14470 del 24/09/2019, acquisita agli atti con prot. 24114/DVA del 24/09/2019, integrata con nota n. 14550 del 25/09/2019, acquisita al prot. n. 24648/DVA del 30/09/2019, aveva presentato istanza di verifica di ottemperanza (ID VIP 4877) alle prescrizioni di cui alla sezione A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 dell'art. 1 D.M. n. 246 del 09/10/2014, giusta nota n. 124253 del 29/10/2019, acquisita al prot. n. 28453/DVA del 29/10/2019, con cui ENAC aveva delegato la società Aeroporti di Puglia a richiedere l'attivazione della procedura di verifica di ottemperanza alle citate prescrizioni;
- ENAC con nota n. 126382 del 04/11/2019, acquisita al prot. 28925/DVA del 05/11/2019, aveva presentato, ai fini dell'ottenimento, ai sensi dell'art.25, comma 5 del Decreto Legislativo del 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i. (d'ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006), della proroga di 3 anni della validità temporale del Decreto di compatibilità ambientale per la realizzazione di quanto previsto nel citato progetto, la "Relazione tecnica descrittiva ambientale", finalizzata alla verifica della non sostanziale variazione delle condizioni ambientali valutate dallo Studio di Impatto Ambientale (ID VIP 4968);
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/27194 del 17/04/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/994 in data 21/04/2020 aveva trasmesso, ai fini delle determinazioni della stessa Divisione e della predisposizione del decreto di proroga dei termini di validità del provvedimento di VIA (ID VIP 4968), la documentazione acquisita, chiedendo di stabilire se, alla luce della stessa, fosse possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell'ambito della procedura di VIA conclusa con D.M. n. 246 del 9/10/2014, e se vi fossero, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta;
- la Commissione con Parere n. 3395 del 08/05/2020 (ID VIP 4877) ha ritenuto non ottemperate, fra altre, le prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 dell'art. 1 D.M. n. 246 del 09/10/2014;
- la Commissione nominata con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 si è insediata il 25/05/2020;
- con Determina Direttoriale al registro decreti n. 285 del 18/09/2020, acquisito il Parere n. 3395 del 08/05/2020 (ID VIP 4877), è stata determinata la non ottemperanza, fra altre, alle prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 dell'art. 1 D.M. n. 246 del 09/10/2014, disponendo che ai fini del completamento dell'ottemperanza alle prescrizioni, il proponente dovrà presentare una nuova istanza per l'avvio delle verifiche stesse, entro i termini stabiliti dal provvedimento di compatibilità ambientale;
- la Commissione con Parere n. 50 del 02/10/2020 (ID VIP 4968) ha ritenuto che non sussistano le condizioni per procedere alla concessione della proroga di tre anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 246 del 09/10/2014;
- la Divisione con nota prot. n. 94790/MATTM del 18/11/2020 ha trasmesso al proponente preavviso di rigetto ai sensi dell'art. 10 bis della L. 241/90;
- ENAC con nota n. 118246 del 30/11/2020, assunta al prot. n. 100604/MATTM del 02/12/2020, a riscontro del preavviso di rigetto ai sensi dell'art. 10 bis della L. 241/90, ha rappresentato tra l'altro che "*si conferma l'interesse di presentare della nuova istanza e si ritiene necessario che sia espletata la nuova verifica di ottemperanza prima di procedere alla conclusione della determinazione circa l'istanza di proroga di cui in oggetto. [...] Si formula espressa richiesta di procedere preliminarmente alla nuova verifica di ottemperanza la cui istanza sarà presentata in breve tempo e successivamente aggiornare il parere di proroga di cui in oggetto*".
- ENAC con nota n. 128614 del 31/12/2020, assunta al prot. n. 110643/MATTM del 31/12/2020, ha comunicato che "*prevede di poter consegnare la nuova documentazione con il mese di marzo 2021*" per il completamento delle procedure di verifica di ottemperanza alle prescrizioni;
- la Divisione con nota prot. MATTM U 2353 del 12/01/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 120 del 12/01/2021, nelle more dell'avvio della procedura di verifica di ottemperanza, ha chiesto al proponente di presentare apposita istanza di sospensione del procedimento di proroga del provvedimento di compatibilità ambientale n. 246 del 09/10/2014, specificandone una durata ritenuta congrua con la conclusione del procedimento di verifica di ottemperanza;

- ENAC, con nota prot. n. 35988 del 31/03/2021, assunta al prot. n. 34180/MATTM del 01/04/2021, ha presentato istanza di sospensione del procedimento di proroga della validità del D.M. VIA n. 246 del 09/10/2014 “*al fine di permettere – entro la fine del prossimo mese di aprile – la conclusione delle verifiche di ottemperanza*”;
- ENAC, con la nota indicata in premessa, acquisita agli atti con prot. 40741/MATTM del 20/04/2021, ha presentato nuova istanza ai fini della verifica di ottemperanza alle prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 dell’art. 1 D.M. n. 246 del 09/10/2014;
- La Divisione, con la nota indicata in premessa acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2114 del 23/04/2021, nel comunicare la procedibilità dell’istanza acquisita con prot. 40741/MATTM del 20/04/2021 e disporre l’avvio dell’istruttoria tecnica rimanendo in attesa del contributo da parte dell’ARPA Puglia per le condizioni ambientali nn. 1, 2, 6 e 7, ha contestualmente rappresentato che nulla osta alla concessione della sospensione richiesta con la nota assunta al prot. n. 34180/MATTM del 01/04/2021, e che pertanto il procedimento di proroga (ID VIP 4968) della validità del D.M. VIA n. 246 del 09/10/2014, rispetto alla quale la Commissione ha espresso parere negativo n. 50 del 02/10/2020, è sospeso fino alla conclusione dell’iter di verifica di ottemperanza;
- ARPA Puglia, con nota prot. n. 0037687 - 32 del 21/05/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2657 del 21/05/2021, ha comunicato le proprie valutazioni in merito alle condizioni ambientali nn. 1, 2, 6 e 7 dell’art. 1 D.M. n. 246 del 09/10/2014;

RILEVATO che per il progetto autorizzato in questione:

- per le prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 all’art. 1 del D.M. n. 246 del 09/10/2014 il termine indicato per l’avvio della verifica di ottemperanza è prima dell’avvio dei lavori;
- per dette prescrizioni, l’ente vigilante è il MATTM;
- per le prescrizioni nn. 1, 2, 6 e 7, l’ente coinvolto è l’ARPA Puglia;
- il D.M. n. 246 del 09/10/2014 conteneva, all’art. 1 sez. A, altre tre prescrizioni, specificamente lett. A) nn. 10, 11 e 12, da ottemperare a seguito dell’emissione degli atti ufficiali degli Enti indicati, non oggetto del presente parere;
- il D.M. n. 246 del 09/10/2014 conteneva altre 12 prescrizioni (art.1 sez. B) del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, non oggetto del presente parere;
- in precedenza, era stata avviata e conclusa un’altra procedura di compatibilità ambientale (D.M. n. 25 del 28/01/2008), relativa al “Progetto di adeguamento infrastrutture - Aeroporto di Brindisi”, contenente anch’essa prescrizioni che sono state successivamente valutate come ottemperate dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del MATTM con nota prot. DVA-2009-3855 del 19/02/2009 e successiva nota prot. DVA-2013-15631 del 4/07/2013. La prescrizione n. 1 (“Qualora sia superato il limite di 855.000 passeggeri su base annua oppure si abbia 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”) risulta assorbita nel procedimento di VIA (ID VIP 1654) conclusa con il citato D.M. n. 246/2014;

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l’esame della documentazione acquisita alla pagina internet <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/478/11467> per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 dell’art. 1 D.M. n. 246 del 09/10/2014 di competenza del MATTM, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. MATTM U 42570 del 23/04/2021 acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2114 del 23/04/2021, specificamente:

Relazione Generale di Ottemperanza	All.1	20/04/2021	1175 kB
------------------------------------	-------	------------	---------

Impatti Cantiere	All.2	20/04/2021	10351 kB
Carta dei punti di Monitoraggi	All.3	20/04/2021	11275 kB
Gestione Materiali	All.4	20/04/2021	1600 kB
Piano di monitoraggio ambientale	All.5	20/04/2021	2096 kB
Piano emergenza	All.6	20/04/2021	295 kB

Per quanto riguarda la prescrizione A) 1

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

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 provvisoriale, 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 preidentificate 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. 3 aprile 2006, n. 152, e 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;

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione riporta che:

per quanto concerne la cantierizzazione, è stato predisposto un approfondimento specifico di cui alla relazione "OTT-CAN-01 Relazione degli impatti di Cantiere". Tale elaborato è stato redatto con una duplice finalità, da un lato quella di fornire una descrizione tecnica della cantierizzazione, dall'altro quella di effettuare una valutazione degli effetti ambientali al fine di valutare la necessità di interventi di mitigazione e del monitoraggio in fase di corso d'opera. Alla luce delle analisi condotte sulle componenti ambientali potenzialmente interferite in fase di cantiere dai quattro interventi oggetto del presente documento, non sono emerse criticità dal punto di vista ambientale stante l'assenza di impatti. I modelli di simulazioni applicati per le componenti Atmosfera e Rumore, nonché le analisi numeriche effettuate per le vibrazioni, hanno messo in luce il pieno rispetto dei limiti normativi, nonché valori di concentrazione e livelli sonori molto bassi. Nonostante ciò, si specifica come durante le attività più critiche di cantiere si preveda l'adozione di specifiche misure (best practice), atte alla riduzione delle emissioni acustiche ed atmosferiche e delle vibrazioni prodotte dai macchinari;

quanto al bilancio definitivo delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti gli altri materiali che saranno impiegati, è stato redatto il documento "OTT-CAN-02 Relazione di Gestione dei Materiali", in cui è stato effettuato il bilancio dei materiali relativi ai diversi interventi, riportando i principali fabbisogni di

progetto nonché il quadro completo relativo alla produzione di materiale, l'eventuale riutilizzo ed il conferimento a discarica, specificando infine che non sussiste "la necessità di riutilizzare materiale in situ e che pertanto la parte finale della prescrizione relativa alla predisposizione della documentazione ai sensi del DM 161/2012 (oggi sostituito dal DPR 120/17) che come ben noto ha il compito di normare i "sottoprodotti" ai sensi dell'articolo 184 bis del D.Lgs. 152/06 sia di fatto non Applicabile in quanto non presente tale fattispecie."

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 1:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 aveva considerato, anche sulla base di quanto comunicato da ARPA Puglia, che la documentazione presentata non fosse stata redatta ai sensi del DM 161/2012 non essendo stato presentato il Piano di Utilizzo, non risultando riportato il bilancio delle terre e rocce a scavo e/o dei materiali da impiegare, non essendo stato proposto alcun piano delle analisi da effettuarsi sulle terre che verranno movimentate, infine che non fosse stato presentato un quadro organico della cantierizzazione, ma unicamente dei singoli interventi.

-la documentazione depositata con il procedimento di cui in premessa fornisce un mero elenco delle cave di prestito e dei siti di deposito individuati, senza i necessari dettagli sulle effettive disponibilità delle singole cave alla fornitura e degli impianti al ricevimento dei previsti volumi di materiali. Inoltre, non è stato presentato il Piano di Utilizzo, ritenendo il proponente di gestire tutti i materiali prodotti come rifiuti e di approvvigionare quelli necessari da cava, diversamente dai presupposti che avevano consentito di esprimere un giudizio di compatibilità ambientale positivo, subordinato all'ottemperanza, fra altre, a questa prescrizione.

- pur essendo la quasi totalità degli interventi già realizzato, come anche dichiarato nella Relazione "DVA_2019-0028925_ALL" di Settembre 2019 (ID VIP 4968), nulla è detto sugli effettivi quantitativi di inerti approvvigionati, da quali cave, sui quantitativi di terre prodotte dagli scavi e materiali da demolizione conferiti a discarica, in riferimento ai siti di smaltimento effettivamente utilizzati, sugli interventi di mitigazione adottati e sulla loro efficacia.

- ARPA Puglia con la nota ultima sopra indicata ha precisato che l'elaborato trasmesso risulta carente in quanto non riporta tutte le informazioni previste dall'All. 5 del DM 161/2012 e che non è stato proposto alcun piano delle analisi sulle terre che verranno movimentate, piano da concordare preventivamente con l'Agenzia medesima, valutando che la prescrizione non possa ritenersi ottemperata.

- la prescrizione n. 1 risulta pertanto **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam e alla fase della progettazione esecutiva, prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la prescrizione A) 2

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

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;

- nella documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione, il proponente ritiene che visto gli interventi progettati sono relativi ad un'infrastruttura già in esercizio, già allo stato attuale sono presenti le azioni di progetto da considerare per lo scenario di esercizio, condizione questa che rende del tutto impossibile distinguere la fase ante operam da quella post operam". Inoltre, sempre in merito alla scala temporale del PMA, ritiene che *"la realizzazione degli interventi avviene in contemporanea con il regolare esercizio dell'aeroporto, comportando con ciò la sovrapposizione tra azioni di progetto di realizzazione e quelle di esercizio"*, ed inoltre che *"nel caso in specie non è di fatto concepibile la fase di ante operam e che le fasi di corso d'opera e post operam costituiscono un processo continuo nel quale si sovrappongono la realizzazione dei nuovi interventi ed opere, la loro progressiva messa in esercizio e l'esercizio dell'infrastruttura attuale"*. Per questo motivo il proponente ha assunto la scelta di concepire il PMA in modo unitario, sviluppando quello che è stato identificato con il termine "sistema generale di monitoraggio".

In merito alla fase di cantiere il proponente evidenzia l'assenza di effetti significativi. Anche per la fase di cantiere ha fatto riferimento al cosiddetto "sistema generale di monitoraggio" che per il monitoraggio della componente atmosfera ha previsto alcuni punti significativi, andando ad integrare quanto attualmente predisposto dall'ARPA nei propri compiti istituzionali". A tal riguardo nella relazione di ottemperanza il Proponente presenta una cartina con la localizzazione delle postazioni di misura identificate come ATM01, ATM 02 e ATM03 in aggiunta alle 3 centraline di monitoraggio della qualità dell'aria di ARPA Puglia.

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 2:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 aveva valutato che la documentazione presentata non rispecchiava quanto richiesto considerato che ARPA Puglia con nota Prot. 0006219-32 del 30/01/2020 aveva trasmesso il parere di competenza quale Ente coinvolto nella verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali nn. 1, 2, 6 e 7 e in tale parere ARPA dichiarava che: *"... In merito alla prescrizione 2, nella documentazione agli atti risulta allegato il verbale di un incontro tenutosi presso la Direzione di Arpa Puglia del 17 maggio 2019 che, tuttavia, aveva ad oggetto la proposta di rete di monitoraggio della qualità dell'aria di Aeroporti di Puglia (AdP) trasmessa da AdP [...] per un altro aeroporto (Bari) e in riferimento al Decreto di Compatibilità Ambientale del MATTM 277 del 19.11.2015. [...] Per quanto risulta a questo servizio, quindi, la prescrizione 2 non è, ad oggi, ottemperata in quanto manca il presupposto dell'accordo specifico tra le parti"*;

- la documentazione depositata in merito alla prescrizione 2 risulta insufficiente rispetto a quanto specificamente richiesto dalla prescrizione;

- con nota prot. 2657 del 21/05/2021 ARPA Puglia ha trasmesso il proprio riscontro rispetto alla prescrizione 2 in cui comunica che *"Preso atto di quanto dichiarato dal proponente nei documenti visionati al fine dell'ottemperanza, si ribadisce che non essendo intervenute interlocuzioni tra le parti per il procedimento in parola, sulla 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, questa Agenzia conferma la non ottemperanza alla prescrizione n°2 del Decreto VIA n. 246/2014."*

- rispetto a quanto ritenuto dal proponente circa le fasi temporali del monitoraggio si evidenzia che il Proponente è tenuto ad eseguire il monitoraggio ante operam per acquisire e trasmettere le informazioni sullo stato dell'ambiente dell'area ove localizzato l'aeroporto alla data di presentazione dell'istanza e preliminarmente la realizzazione delle opere (scenario di base). Non si ritiene accoglibile quanto rappresentato dal proponente circa la scelta di concepire il PMA in modo unitario non distinguendo le tre fasi temporali AO, CO, PO;

- il proponente nella Relazione "DVA_2019-0028925_ALL" di Settembre 2019 (ID VIP 4968) afferma che gli interventi sopra descritti "sono stati attualmente già realizzati, a eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un'area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture" (p. 49), come peraltro evidenziabile anche da foto satellitari come di seguito mostrate, e pertanto lo studio non è stato presentato prima dell'avvio dei lavori;

- la prescrizione n. 2 risulta pertanto **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam, prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la prescrizione A) 3

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

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;

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione riporta che:

nella Relazione Generale di Ottemperanza si premette che gli interventi in esame non modificano lo schema generale del sistema e come questo sia ad oggi autorizzato agli scarichi dalla Provincia. Secondo quanto previsto dal progetto esecutivo "Interventi di Prima Fase di Sviluppo 2003 – 2007 dell'aeroporto Civile di Brindisi" già ottemperato nel corso dell'anno 2013 (Determina DVA-2013-0015631 del MATTM), il sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche del sedime aeroportuale presenta una configurazione suddivisa in tre zone (A, B, C); la struttura prevede un sistema di smaltimento delle acque di pioggia esteso a tutte le superfici pavimentate a carattere operativo (piste, vie di rullaggio e piazzali di sosta aeromobili), basato su una rete di fognoli (caditoie) di intercettazione e di collettori in cls. armato che convogliano le acque meteoriche su tre complessi di vasche, denominate "A", "B" e "C" (cfr. Figura 4-3), all'uscita delle quali partono i collettori di adduzione verso il mare. Nella medesima Relazione

Generale di Ottemperanza sono schematizzate le principali caratteristiche dei tre sistemi così come indicato nella relazione di progetto esecutivo "Interventi di Prima Fase di Sviluppo 2003 – 2007 dell'aeroporto Civile di Brindisi".

In merito ai quattro interventi in esame, il proponente afferma che si può ritenere trascurabile il tema delle acque meteoriche per l'intervento B "Progetto esecutivo architettonico ampliamento sale di imbarco" e per l'intervento D "Ristrutturazione caserma VVFF", poiché afferenti a lavori interni agli edifici e recapitati conseguentemente nel sistema fognario. La tematica è quindi affrontata relativamente all'intervento A rifacimento piazzali AAMM e all'adeguamento delle infrastrutture di volo, e all'intervento C sulla strada comunale 11 e sentiero luminoso RWY13.

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 3:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 aveva considerato che la pur copiosa documentazione trasmessa dal Proponente non ottemperasse la richiesta di semplificazione e unificazione della documentazione, che era alla base della prescrizione stessa, e non rispondesse alle esigenze di chiarezza ritenute indispensabili in relazione alla tematica "ambiente idrico";

- la documentazione depositata con il procedimento di cui in premessa non corrisponde, in termini formali, a quanto richiesto, consistendo nella sola Relazione Generale di Ottemperanza in luogo della specifica e separata, "unica relazione riguardante l'intero sistema di raccolta delle acque meteoriche e il suo dimensionamento", suddivisa in capitoli con le risposte alle singole richieste elencate alle lettere a), b), c), d) ed e) nella prescrizione medesima. Nel merito dei contenuti della Relazione Generale di Ottemperanza, si osserva che la descrizione dei sistemi di raccolta delle acque, le relative opere, il loro dimensionamento, si riferiscono espressamente al precedente progetto "Interventi di Prima Fase di Sviluppo 2003 – 2007 dell'aeroporto Civile di Brindisi" ritenuto ambientalmente compatibile con decreto VIA n. 25 del 28/01/2008, per il quale la prescrizione n. 1 prevedeva che qualora fosse stato superato il limite di 855.000 passeggeri annui, si sarebbe dovuto aggiornare il SIA procedendo con un nuovo procedimento di VIA. Essendosi verificata detta evenienza, il nuovo progetto (ID VIP 1654) venne sottoposto a VIA e ritenuto ambientalmente compatibile con il D.M. n. 246 del 09/10/2014, a fronte dell'ottemperanza al quadro prescrittivo contenente, fra altre, le nove prescrizioni oggetto del presente parere. Stante l'incremento di traffico, si presume che il nuovo progetto sia stato adeguato anche in relazione al sistema di raccolta delle acque. Al riguardo, tuttavia, il proponente ritiene "trascurabile il tema delle acque meteoriche" per l'intervento B "Progetto esecutivo architettonico ampliamento sale di imbarco" e per l'intervento D "Ristrutturazione caserma VVFF". Per l'intervento A di ampliamento del piazzale sosta aeromobili, sono indicate le caratteristiche del sistema di raccolta e il dimensionamento delle singole opere in relazione alle portate critiche, per le quali non è tuttavia esplicitato il tempo di ritorno considerato, diversamente da quanto richiesto alla lettera a) della prescrizione. Per l'intervento C sulla strada comunale 11 e sentiero luminoso RWY13 il sistema di raccolta e il dimensionamento delle opere è stato effettuato considerando un tempo di ritorno di 5 anni anziché di almeno 50 anni come richiesto alla lettera a) della prescrizione. Al riguardo, detto intervento C non è stato oggetto della valutazione ambientale esitata con D.M. n. 246 del 9/10/2014;

- il proponente nella Relazione "DVA_2019-0028925_ALL" di Settembre 2019 (ID VIP 4968) afferma che gli interventi sopra descritti "sono stati attualmente già realizzati, a eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un'area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture" (p. 49), come peraltro evidenziabile anche da foto satellitari come di seguito mostrate, e pertanto la relazione non è stata presentata prima dell'avvio dei lavori;

- la prescrizione n. 3 risulta pertanto **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam e alla fase della progettazione esecutiva, prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la prescrizione A) 4

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

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 autovetture, ai fini della verifica delle fasi di lavorazione maggiormente impattanti. Tale studio sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori;

- nella relazione di ottemperanza trasmessa, il Proponente evidenzia che in relazione all'intervento previsto dal Masterplan relativo alla realizzazione di parcheggi a raso per lunga sosta per circa 750 nuovi posti di 24.500 mq, con Nota ADP 2020-0015597 la società di gestione Aeroporti di Puglia ha comunicato all'ENAC che stante le attuali condizioni di traffico non è più di interesse la realizzazione dello stesso e che pertanto è da considerarsi stralciato dagli interventi del progetto Aeroporto di Brindisi – Interventi di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo. Stante ciò si ritiene pertanto la prescrizione A.4 non applicabile. Tuttavia, a maggior tutela, nella Relazione degli Impatti di Cantiere è stata approntato, per tutti i progetti da A a D un apposito studio Vibrazionale il quale non ha evidenziato criticità rispetto ai ricettori più prossimi all'area di intervento.

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 4:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 aveva considerato che il Proponente non aveva presentato alcuna documentazione in merito alla componente vibrazionale;

- la "Relazione degli impatti di cantiere" riporta lo studio previsionale dell'impatto da vibrazioni determinato dai cantieri per la realizzazione dei progetti denominati rispettivamente A, B, C e D.

Per valutare le potenziali problematiche legate alla propagazione delle vibrazioni prodotte durante la realizzazione degli interventi in fase di cantiere, sono state individuate le tipologie di lavorazioni svolte, i macchinari impiegati, le loro modalità di utilizzo e l'entità dei livelli vibrazionali da essi prodotti. La verifica dei livelli vibrazionali indotti è stata eseguita rispetto ai valori assunti come riferimento per la valutazione del disturbo in corrispondenza degli edifici così come individuati dalla norma UNI 9614:1990 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo". Nello specifico le valutazioni hanno tenuto conto delle attività di massimo disturbo associate ai diversi interventi progettuali.

Le risultanze del modello previsionale adottato hanno evidenziato per tutti gli scenari individuati, l'assenza di interferenze legate alle vibrazioni indotte dalle attività di cantiere sui ricettori prospicienti alle aree di lavorazione. Lo studio non riporta tuttavia l'elenco dei ricettori individuati ed il calcolo previsionale presso ciascun ricettore selezionato;

- il proponente nella Relazione "DVA_2019-0028925_ALL" di Settembre 2019 (ID VIP 4968) afferma che gli interventi sopra descritti "sono stati attualmente già realizzati, a eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un'area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture" (p. 49), come peraltro evidenziabile anche da foto satellitari come di seguito mostrate, e pertanto lo studio non è stato presentato prima dell'avvio dei lavori;

- la prescrizione n. 4, ancorchè lo studio richiesto sia stato eseguito, risulta **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam, prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la prescrizione A) 5

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

Rumore e vibrazioni - studio previsionale e verifica dei livelli sonori

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 contempra 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;

- nella documentazione di ottemperanza trasmessa, il proponente nella "Relazione degli impatti di cantiere" ha presentato uno studio acustico che ha valutato, per gli interventi da A a D, i livelli acustici generati dalla fase di cantiere. Lo studio previsionale è stato eseguito con l'ausilio del modello di calcolo SoundPlan. I risultati delle simulazioni effettuate evidenziano come il clima acustico indotto dalle lavorazioni e dal trasporto dei materiali nelle condizioni maggiormente critiche siano tali da indurre livelli acustici contenuti al di fuori del sedime aeroportuale. In particolare le risultanze dello studio modellistico evidenziano che i valori di immissione acustica generati dalle attività in progetto non superano mai i limiti normativi previsti dal Piano di Zonizzazione Acustica del comune di Brindisi.

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 5:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 in merito alla prescrizione n.5 considerava che non era stato presentato alcuno studio di valutazione dei livelli acustici prodotti dalle attività di cantiere;

- la documentazione depositata riporta documentazione attestante il rispetto dei limiti della classificazione acustica, ma non riporta l'elenco dei ricettori individuati con il relativo calcolo dei livelli acustici in facciata; inoltre lo studio non riporta nulla in merito al rispetto dei limiti di immissione differenziali.

- il proponente nella Relazione "DVA_2019-0028925_ALL" di Settembre 2019 (ID VIP 4968) afferma che gli interventi sopra descritti "sono stati attualmente già realizzati, a eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un'area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture" (p. 49), come peraltro evidenziabile anche da foto satellitari come di seguito mostrate, e pertanto lo studio non è stato presentato prima dell'avvio dei lavori;

- la prescrizione n. 5 risulta pertanto **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam, prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la prescrizione A) 6

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

Rumore e vibrazioni - studio previsionale e verifica dei livelli sonori

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;

- il Proponente nella documentazione trasmessa, analogamente alla prescrizione A2, ritiene che visto che gli interventi progettati sono relativi ad un'infrastruttura già in esercizio, già allo stato attuale sono presenti le azioni di progetto da considerare per lo scenario di esercizio, condizione questa che rende del tutto impossibile distinguere la fase ante operam da quella post operam". Inoltre, sempre in merito alla scala temporale del PMA, ritiene che *"la realizzazione degli interventi avviene in contemporanea con il regolare esercizio dell'aeroporto, comportando con ciò la sovrapposizione tra azioni di progetto di realizzazione e quelle di esercizio"*, ed inoltre che *"nel caso in specie non è di fatto concepibile la fase di ante operam e che le fasi di corso d'opera e post operam costituiscono un processo continuo nel quale si sovrappongono la realizzazione dei nuovi interventi ed opere, la loro progressiva messa in esercizio e l'esercizio dell'infrastruttura attuale"*. Per questo motivo il proponente ha assunto la scelta di concepire il PMA in modo unitario, sviluppando quello che è stato identificato con il termine "sistema generale di monitoraggio".

In merito alla fase di cantiere il proponente evidenzia l'assenza di effetti significativi come da prescrizione A5 e non ha previsto specifiche centraline di monitoraggio. Per la fase in esercizio il proponente descrive l'attuale sistema di monitoraggio aeroportuale che presenta 4 centraline di rilevazione in continuo e ritiene che il sistema già impostato risulti efficace anche in relazione alla configurazione aeroportuale in progetto, non cambiando di fatto a livello strutturale e funzionale le modalità di utilizzo dell'aerostazione.

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 6:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 aveva considerato che la documentazione fornita non rispecchiava quanto richiesto dalle prescrizioni sopra riportate visto che con proprio parere ARPA Puglia dichiarava che: *"... AdP nella propria nota prot. 14470 del 24/09/019 a proposito della ottemperanza alla presente prescrizione dichiara di aver inviato ad ARPA Puglia Relazioni periodiche sulla valutazione della rumorosità generata dall'Aeroporto di Brindisi nel periodo 2014 – 2019. Si precisa che detti atti nulla hanno in realtà a che vedere con l'ottemperanza alla prescrizione n. 6 del Decreto VIA n. 246/2014 [...] È citata inoltre la realizzazione della mappa acustica strategica dell'agglomerato di Brindisi. Detto documento in realtà è stato redatto da ARPA in accordo con la Regione Puglia secondo i criteri previsti dal D. Lgs. 194/05, pur non essendo atto ufficiale [...]. Alla luce di quanto sopra evidenziato nessuno dei succitati documenti è da mettere in relazione alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni n.6 del Decreto VIA n 246/2014"*;

- con nota prot. 2657 del 21/05/2021 ARPA Puglia ha trasmesso il proprio ultimo riscontro rispetto alla prescrizione 6 in cui comunica che *"In relazione alla prescrizione si precisa che presso l'Aeroporto di Brindisi è già in funzione una rete di monitoraggio del rumore aeroportuale, funzionale agli adempimenti di cui alla normativa specifica, e per la quale Arpa Puglia trasmette semestralmente al Ministero della Transizione Ecologica apposita valutazione di funzionalità. Parimenti AdP trasmette relazioni periodiche basate sui dati registrati dalle suddette centraline. In relazione al procedimento di VIA in oggetto, AdP non ha richiesto ad Arpa Puglia di valutare una eventuale implementazione/variazione delle centraline afferenti alla suddetta rete di monitoraggio ai fini della verifica di ottemperanza della prescrizione A6 o richiesto un parere di adeguatezza della rete esistente ai fini dell'adempimento alla specifica prescrizione. Pertanto ad oggi, per quanto di competenza dell'Agenzia, la prescrizione n. 6 del Decreto VIA n. 246/2014 non risulta ottemperata.*

- la documentazione depositata non riporta un PMA specifico per la fase di cantiere;
- il PMA individuato, che non aggiunge punti di misura rispetto all'attuale rete di monitoraggio presente ai sensi del DPR 496/96 e relativi decreti attuativi, non è stato concordato con ARPA Puglia;
- rispetto a quanto ritenuto dal proponente circa le fasi temporali del monitoraggio si evidenzia che il Proponente è tenuto ad eseguire il monitoraggio ante operam per acquisire e trasmettere le informazioni sullo stato dell'ambiente dell'area ove localizzato l'aeroporto alla data di presentazione dell'istanza e preliminarmente la realizzazione delle opere (scenario di base). Non si ritiene accoglibile quanto rappresentato dal proponente circa la scelta di concepire il PMA in modo unitario non distinguendo le tre fasi temporali AO, CO, PO;
- il proponente nella Relazione "DVA_2019-0028925_ALL" di Settembre 2019 (ID VIP 4968) afferma che gli interventi sopra descritti "sono stati attualmente già realizzati, a eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un'area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture" (p. 49), come peraltro evidenziabile anche da foto satellitari come di seguito mostrate, e pertanto lo studio non è stato presentato prima dell'avvio dei lavori;
- la prescrizione n. 6 risulta pertanto **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam, prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la prescrizione A) 7

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

PMA

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 contempli 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;

- il proponente presenta un PMA riferito alle componenti ambientali ritenute maggiormente significative in relazione agli aspetti principali evidenziati nello SIA. Le componenti prese a riferimento sono Atmosfera, Rumore e Biodiversità. Inoltre evidenzia come dal punto di vista temporale i Piani di Monitoraggio Ambientali di infrastrutture aeroportuali, rappresentino un elemento molto particolare in quanto l'infrastruttura è di fatto già presente ed attiva sul territorio e pertanto non è possibile determinare una condizione di "bianco ambientale" da far corrispondere alla configurazione di Ante Operam. Infatti il proponente come già anticipato per le prescrizioni A2 e A6, nella documentazione trasmessa, analogamente alla prescrizione A2, ritiene che visto che gli interventi progettati sono relativi ad un'infrastruttura già in esercizio, già allo stato attuale sono presenti le azioni di progetto da considerare per lo scenario di esercizio, condizione questa che rende del tutto impossibile distinguere la fase ante operam da quella post operam. Inoltre, sempre in merito alla scala

temporale del PMA, ritiene che “la realizzazione degli interventi avviene in contemporanea con il regolare esercizio dell'aeroporto, comportando con ciò la sovrapposizione tra azioni di progetto di realizzazione e quelle di esercizio”, ed inoltre che “nel caso in specie non è di fatto concepibile la fase di ante operam e che le fasi di corso d'opera e post operam costituiscono un processo continuo nel quale si sovrappongono la realizzazione dei nuovi interventi ed opere, la loro progressiva messa in esercizio e l'esercizio dell'infrastruttura attuale”. Per questo motivo il proponente ha assunto la scelta di concepire il PMA in modo unitario, sviluppando quello che è stato identificato con il termine “sistema generale di monitoraggio.

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 7:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 aveva considerato che la documentazione presentata non rispecchia quanto richiesto, in quanto non è stato trasmesso un PMA organico bensì è stato ritrasmesso quanto già considerato in fase istruttoria, e non vi è evidenza dell'accordo con ARPA Puglia in merito alla componente “atmosfera”;

- rispetto a quanto ritenuto dal proponente circa le fasi temporali del monitoraggio si evidenzia che il Proponente è tenuto ad eseguire il monitoraggio ante operam per acquisire e trasmettere le informazioni sullo stato dell'ambiente dell'area ove localizzato l'aeroporto alla data di presentazione dell'istanza e preliminarmente la realizzazione delle opere (scenario di base). Non si ritiene accoglibile quanto rappresentato dal proponente circa la scelta di concepire il PMA in modo unitario, non distinguendo le tre fasi temporali AO, CO, PO;

- con nota prot. 2657 del 21/05/2021 ARPA Puglia ha trasmesso il proprio riscontro rispetto alla prescrizione 7 in cui comunica che “Successivamente alla data di emanazione del Provvedimento VIA n. 246/2014 alla scrivente Agenzia non è pervenuto alcun PMA aggiornato in relazione al monitoraggio delle opere autorizzate. Pertanto ad oggi, per quanto di competenza dell'Agenzia, la prescrizione n. 7 del Decreto VIA n. 246/2014 non risulta ottemperata;

- la documentazione depositata con il procedimento di cui in premessa non rispecchia quanto richiesto specificatamente dalla prescrizione A7 e non è stato concordato preventivamente con ARPA Puglia;

- il proponente nella Relazione “DVA_2019-0028925_ALL” di Settembre 2019 (ID VIP 4968) afferma che gli interventi sopra descritti “sono stati attualmente già realizzati, a eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un'area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture” (p. 49), come peraltro evidenziabile anche da foto satellitari come di seguito mostrate, e pertanto il PMA non è stato presentato prima dell'avvio dei lavori;

- la prescrizione n. 7 risulta pertanto **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam, prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la prescrizione A) 8

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

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;

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione consiste nell'affermazione, contenuta nella Relazione Generale di Ottemperanza, che la prescrizione A.8 non sia applicabile per gli interventi in progetto, in quanto le analisi condotte non hanno rilevato la necessità di interventi di mitigazioni, né in fase di cantiere che di esercizio.

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 8:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 aveva considerato che *“nulla è stato presentato dal Proponente in relazione alle misure di mitigazione e compensazione da prevedere/adottare per i diversi comparti ambientali”*;

-la documentazione depositata con il procedimento di cui in premessa si limita all'affermazione della non sussistenza, sulla base di non meglio specificate analisi condotte in un momento imprecisato, della necessità di interventi di mitigazioni, né in fase di cantiere che di esercizio, assumendo che la prescrizione A.8 non sia applicabile agli interventi in progetto.

- peraltro, il proponente nella Relazione “DVA_2019-0028925_ALL” di Settembre 2019 (ID VIP 4968) afferma che gli interventi sopra descritti *“sono stati attualmente già realizzati, a eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un'area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture”* (p. 49), come peraltro evidenziabile anche da foto satellitari come di seguito mostrate, e pertanto il piano delle misure di mitigazione e compensazione, qualora anche fosse stato presentato in questa sede, risulterebbe non presentato prima dell'avvio dei lavori;

- la prescrizione n. 8 risulta pertanto **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam, prima dell'avvio dei lavori.

Per quanto riguarda la prescrizione A) 9

RILEVATO che:

- la prescrizione riporta:

Varie

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.

- la documentazione trasmessa con riferimento alla prescrizione riporta che è stato prodotto uno specifico documento OTT-CAN-03 Piano di Emergenza, i cui *“contenuti erano comunque già presenti nel Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Brindisi e che rispondono a quanto richiesto dalla prescrizione A.9”*. La allegata Relazione OTT-CAN-03, che segue quanto già previsto dal Regolamento di Scalo dell'Aeroporto di Brindisi, riporta il piano di emergenza definito per ogni aspetto/matrice ambientale, articolato rispetto a inquinamento

acustico, inquinamento idrico e del suolo, versamenti accidentali, spargimento merci pericolose, inquinamento atmosferico, gestione di rifiuti, attività a rischio di incidente rilevante.

CONSIDERATO che riguardo la prescrizione n. 9:

- la Commissione nel Parere n. 3395 del 08/05/2020 aveva considerato che *“il Piano di emergenza presentato dal Proponente riguarda le “Norme e procedure per l’assistenza agli aeromobili in emergenza e per il soccorso ad aeromobili in caso di incidente”, e non eventuali situazioni emergenziali che si possano verificare in fase di cantiere e generare impatti sull’ambiente circostante”*;

-la documentazione depositata con il procedimento di cui in premessa corrisponde, dichiaratamente, al Regolamento di Scalo dell’Aeroporto di Brindisi e descrive sommariamente le modalità di gestione delle attività, le buone pratiche per il personale e gli accorgimenti generali per evitare il verificarsi di eventi incidentali che potrebbero produrre impatti su alcune componenti, senza tuttavia specificare le modalità di intervento e le soluzioni da attuare per gestire le situazioni emergenziali, al verificarsi delle stesse.

- il proponente nella Relazione “DVA_2019-0028925_ALL” di Settembre 2019 (ID VIP 4968) afferma che gli interventi sopra descritti *“sono stati attualmente già realizzati, a eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un’area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture”* (p. 49), come peraltro evidenziabile anche da foto satellitari come di seguito mostrate, e pertanto il piano di emergenza non è stato presentato prima dell’avvio dei lavori;

- la prescrizione n. 9 risulta pertanto **non ottemperata e comunque non ottemperabile**, in quanto riferita alla macrofase ante-operam, prima dell’avvio dei lavori.

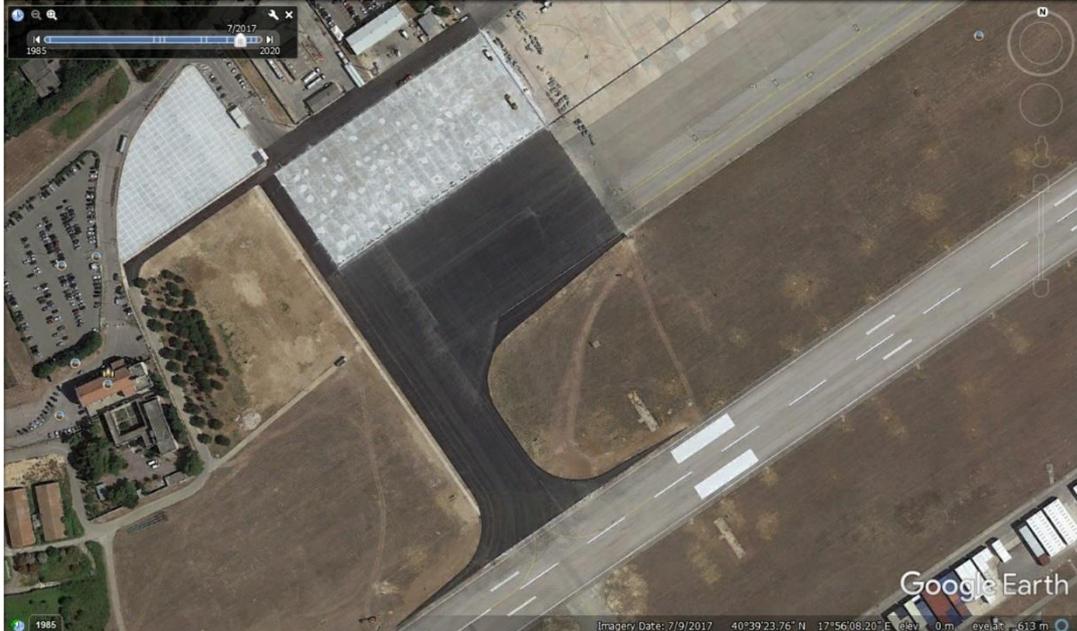
CONSIDERATO e VALUTATO che:

- Il progetto autorizzato con il del D.M. n. 246 del 9/10/2014 prevedeva i seguenti quattro macrointerventi:
 1. **Riqualificazione 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;**
- Nella Relazione Generale di Ottemperanza si specifica che gli interventi previsti sono i seguenti:
 - A. Progetto esecutivo rifacimento piazzali AAMM ed adeguamento delle infrastrutture di volo;
 - B. Progetto esecutivo architettonico ampliamento sale di imbarco;
 - C. Strada comunale 11 e sentiero luminoso RWY13;
 - D. Ristrutturazione caserma VVFF.

	<p>Intervento A</p>
	<p>Intervento B</p>
	<p>Intervento C</p>
<p>Gli interventi di progetto, come rappresentati nella Relazione Generale di Ottemperanza (l'intervento D non è schematizzato)</p>	

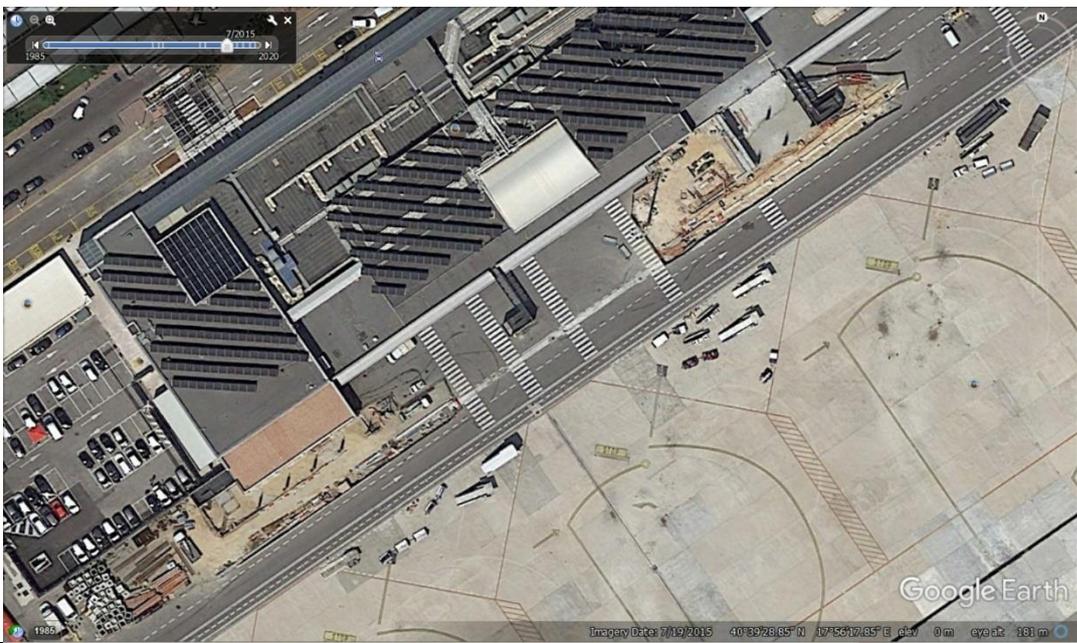
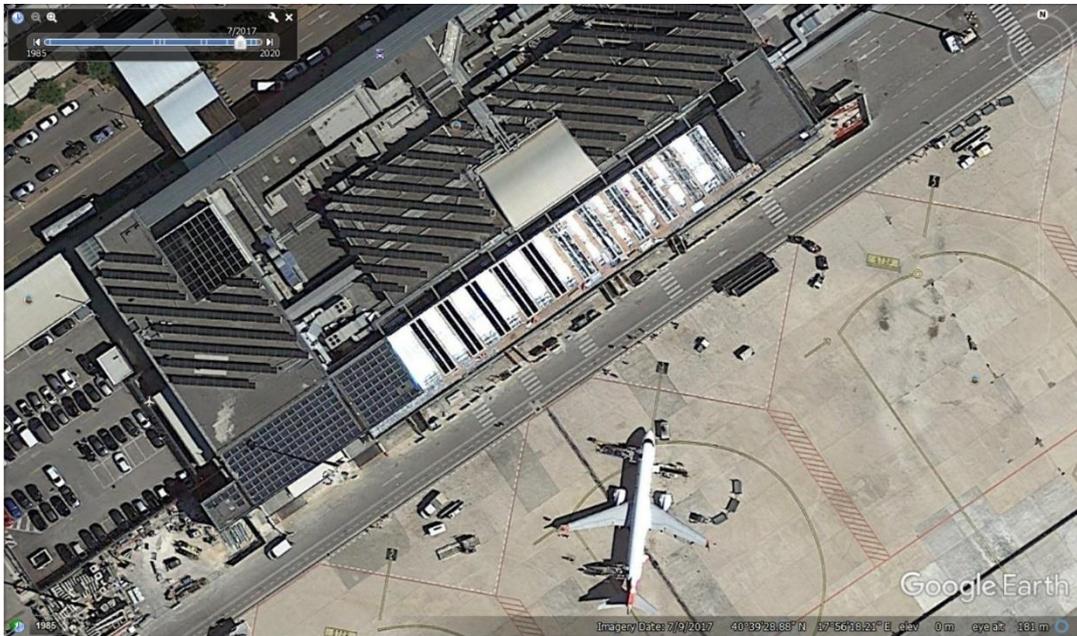
- Nella medesima relazione si specifica che l'intervento previsto dal Masterplan, al n. 4 del succitato elenco, di realizzazione di parcheggi a raso per lunga sosta per circa 750 nuovi posti di 24.500 m², stante le attuali condizioni di traffico, non sarà realizzato;
- L'intervento al n. 4 del Masterplan di ampliamento delle aree di sosta autoveicoli è venuto meno, per quanto afferma il Proponente, in ragione delle mutate condizioni di traffico che, tuttavia, non pregiudicano i tre interventi elencati ai nn. 1, 2 e 3 del Masterplan autorizzato, rispettivamente di ampliamento della sosta aeromobili, di ristrutturazione della caserma dei VVFF e di ampliamento delle sale d'imbarco, che sono confermati (rispettivamente elencati in A, D e B) nella Relazione Generale di Ottemperanza alla quale, inoltre, si aggiunge l'intervento sulla Strada comunale 11 e sentiero luminoso RWY13 (C) che, tuttavia, non è stato oggetto della valutazione ambientale esitata con D.M. n. 246 del 9/10/2014;

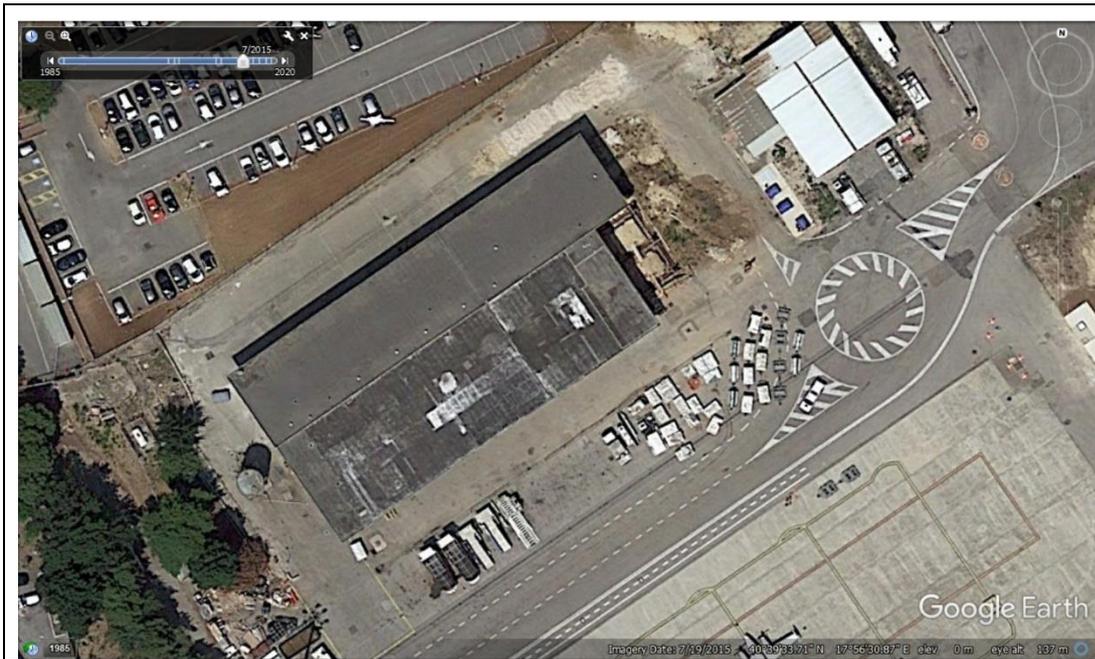
- È mutato il quadro di riferimento progettuale sulla base del quale è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con D.M. n. 246 del 9/10/2014, a condizione del rispetto delle prescrizioni elencate all'art. 1 del decreto medesimo, di cui le prescrizioni lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 da ottemperarsi prima dell'avvio dei lavori;

	<p>Google Earth, luglio 2015</p>
	<p>Google Earth, luglio 2017</p>
<p>Intervento A rifacimento piazzali AAMM e adeguamento delle infrastrutture di volo: evidenze di realizzazione dell'intervento, dedotta sulla base dell'analisi multitemporale condotta con lo strumento immagini storiche di Google Earth Pro ®</p>	

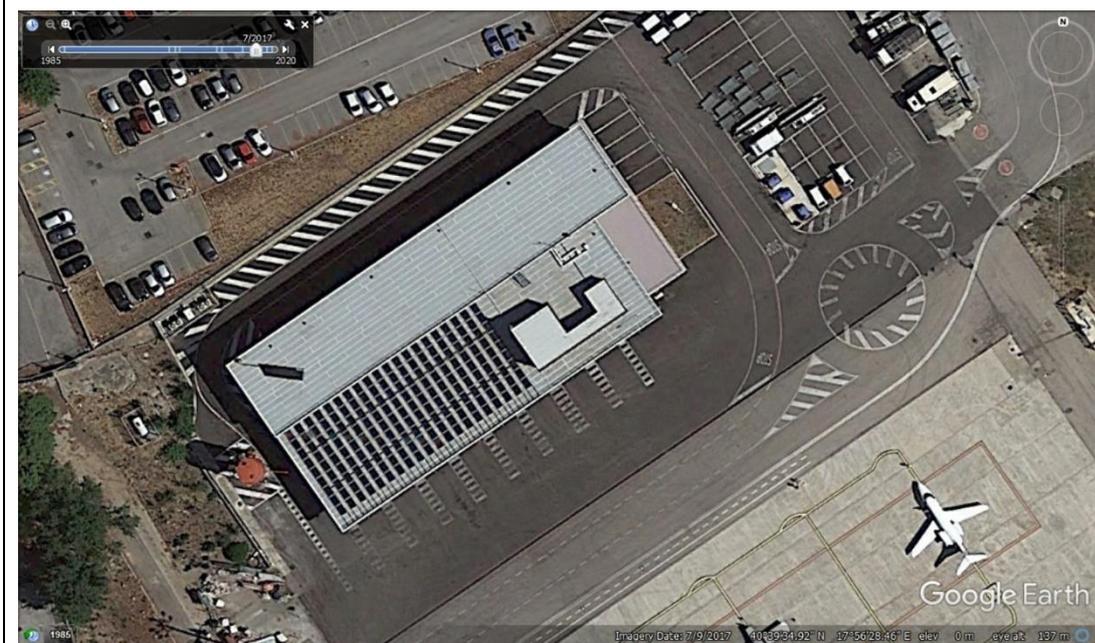
- I tre interventi di ampliamento della sosta aeromobili (A), di ristrutturazione della caserma dei VVFF (D) e di ampliamento delle sale d'imbarco (B), peraltro, risultano essere stati già realizzati al luglio 2017

(Google Earth), sulla base delle evidenze di trasformazione, coerenti con gli interventi progettuali previsti in ciascuno dei siti, riscontrate attraverso l'analisi multitemporale condotta con lo strumento immagini storiche di Google Earth Pro ®;

	<p>Google Earth, luglio 2015</p>
	<p>Google Earth, luglio 2017</p>
<p>Intervento B di ampliamento sale di imbarco: evidenze di realizzazione dell'intervento, dedotta sulla base dell'analisi multitemporale condotta con lo strumento immagini storiche di Google Earth Pro ®</p>	



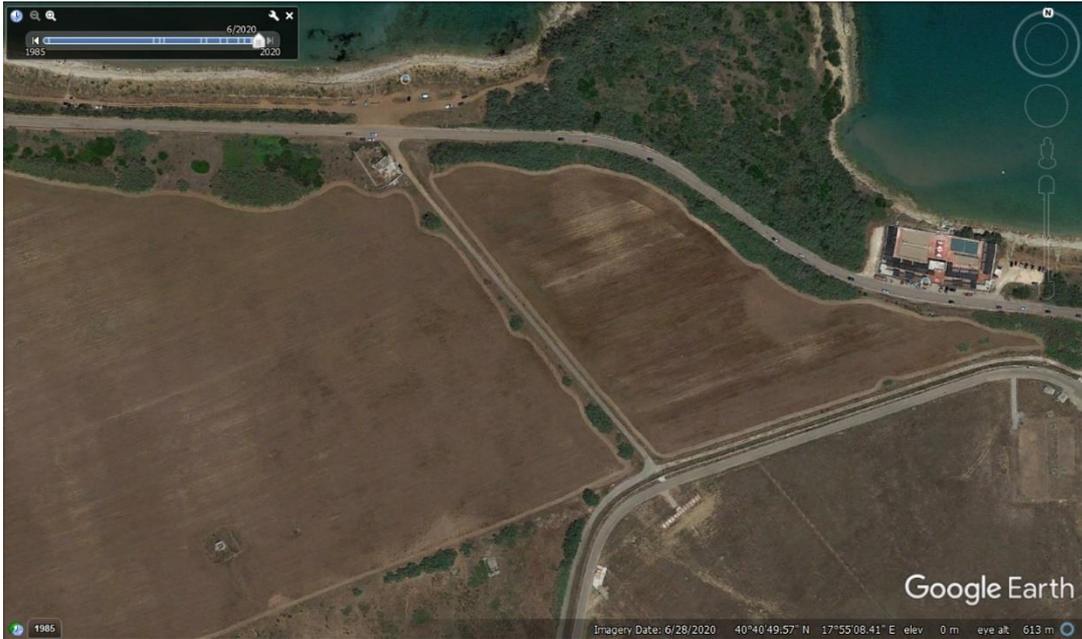
Google Earth,
luglio 2015



Google Earth,
luglio 2017

Intervento D di ristrutturazione caserma VVFF: evidenze di realizzazione dell'intervento, dedotta sulla base dell'analisi multitemporale condotta con lo strumento immagini storiche di Google Earth Pro ®

- sulla base invece dell'assenza di trasformazioni riscontrate attraverso l'analisi multitemporale condotta con lo strumento immagini storiche di Google Earth Pro ®, risulta ancora da realizzarsi, a giugno 2020, ultima immagine disponibile, l'intervento sulla Strada comunale 11 e sentiero luminoso RWY13 (C);

	<p>Google Earth, luglio 2015</p>
	<p>Google Earth, giugno 2020</p>
<p>Intervento C sulla strada comunale 11 e sentiero luminoso RWY13: assenza di trasformazioni del sito, riscontrata sulla base dell'analisi multitemporale condotta con lo strumento immagini storiche di Google Earth Pro ®</p>	

- il Proponente nella Relazione "DVA_2019-0028925_ALL" di Settembre 2019 oggetto di esame per l'istruttoria ID VIP 4968 sulla proroga della validità del D.M. n. 246 del 9/10/2014 aveva dichiarato che per gli "interventi previsti dal "Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo" dell'Aeroporto di Brindisi, si sottolinea come questi interventi siano stati attualmente già realizzati, ad eccezione di un unico intervento ancora da realizzare, caratterizzato da un'area esterna al sedime aeroportuale, destinata al parcheggio per la lunga sosta delle autovetture" e che tale richiesta di proroga riguardava pertanto "esclusivamente l'intervento relativo al nuovo parcheggio che deve essere ancora

realizzato”, intervento che nella attuale Relazione Generale di Ottemperanza si afferma essere non più necessario;

- ai sensi dell’art. 3 (Disposizioni finali) del D.M. n. 246 del 9/10/2014 per i lavori in oggetto, il termine di realizzazione dei lavori era stato fissato in 5 anni dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale, avvenuta il 26/02/2015;
- la Commissione con Parere n. 50 del 02/10/2020 (ID VIP 4968) ha ritenuto che non sussistono le condizioni per procedere alla concessione della proroga di tre anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 246 del 09/10/2014, atteso che la mancata ottemperanza delle prescrizioni, accertata con Determina Direttoriale al registro decreti n. 285 del 18/09/2020 sulla base del parere della Commissione n. 3395 dell’08/05/2020, rende inefficace il predetto provvedimento di VIA, in quanto è stata in gran parte completata la realizzazione delle opere e degli interventi previsti nel progetto, rendendo di fatto quindi impossibile il rispetto del quadro prescrittivo Ante Operam che aveva accompagnato *sub conditione* la valutazione positiva della compatibilità ambientale del progetto stesso;
- la Divisione della CRESS ha ritenuto di sospendere il procedimento di proroga (ID VIP 4968) del termine di validità quinquennale del D.M. n. 246 del 09/10/2014, la cui scadenza, diversamente, sarebbe intervenuta il 26/02/2020;
- le prescrizioni in esame, già valutate come non ottemperate dalla Commissione nel parere n. 3395 dell’08/05/2020, sono inerenti a studi, attività e interventi da prevedersi, secondo il D.M. n. 246 del 09/10/2014, prima dell’avvio dei lavori, ossia nella macrofase Ante Operam e quindi, allo stato attuale, non sono più ottemperabili;
- essendo gli interventi A, B e D della Relazione Generale di Ottemperanza già realizzati, non sarebbe più possibile porre in essere gli interventi mitigativi eventualmente necessari, alla luce degli approfondimenti progettuali, delle verifiche e dei monitoraggi previsti precedentemente alla fase di costruzione e di esercizio delle opere medesime, mentre per il nuovo intervento progettuale C non oggetto delle valutazioni ambientali del D.M. n. 246 del 09/10/2014 non è possibile procedere con una valutazione ex post dei relativi impatti, né considerare comunque le prescrizioni dettate nel provvedimento sopra citato efficaci per la mitigazione di detti ulteriori impatti, in quanto non previsti precedentemente, nuovi ed aggiuntivi;
- ARPA Puglia, con la nota acquisita dalla Commissione con prot. CTVA n. 2657 del 21/05/2021, ha valutato che ciascuna delle prescrizioni nn. 1, 2, 6 e 7 dell’art. 1 D.M. n. 246 del 09/10/2014 non possa ritenersi ottemperata, precisando che a tutt’oggi non è a conoscenza dello stato dell’arte relativamente alle opere realizzate e previste dal decreto VIA sopra citato, comunicando ad ogni modo che per le prescrizioni nn. 1, 2, 6 e 7 il proprio parere circa l’ottemperanza è negativo;

la Sottocommissione VIA

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

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

In ordine alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni ambientali lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, di cui all’art. 1 del D.M. n. 246 del 09/10/2014, relativo al Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo dell'Aeroporto di Brindisi "Aeroporto del Salento", così come disposto dalla Divisione con nota

ID_VIP 6043 - Progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo dell'Aeroporto di Brindisi "Aeroporto del Salento"- V.O. prescrizioni: A.1), A.2), A.3), A.4), A.5), A.6), A.7), A.8), A.9) del D.M. n. 246 del 09/10/2014

di procedibilità prot. MATTM U 42570 del 23/04/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS con prot. CTVA n. 2114 del 23/04/2021:

- le prescrizioni ambientali lett. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, di cui all'art. 1 del D.M. n. 246 del 09/10/2014, non sono ottemperate e non sono ottemperabili nelle fasi successive.

La Direzione CRESS valuterà l'avvio di un procedimento sanzionatorio ai sensi dell'art. 29 del Decreto Legislativo del 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i.

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Pola Brambilla**

-