



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI**



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

prot. DSA-DEC-2008-0000025 del 28/01/2008

VISTO l'articolo 52, comma 2, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che recita: "I procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore della parte seconda del presente decreto, nonché i procedimenti per i quali a tale data sia già stata formalmente presentata istanza introduttiva da parte dell'interessato, si concludono in conformità alle disposizioni ed alle attribuzioni di competenza in vigore all'epoca della presentazione di detta istanza";

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'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 Esercizio Aeroporti di Puglia con sede in Bari acquisita in data 2 settembre 2005 con protocollo n. 21561, pubblicata sui quotidiani "La Repubblica" e "La Gazzetta di Bari" in data 30 agosto 2005 ;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società SEAP S.p.A. Società Esercizio Aeroporti di Puglia acquisita in data 10 febbraio 2006 con protocollo n.;

pk



VISTA la delibera n. 524 del 28 aprile 2006 della Regione Puglia inviata il 16 maggio 2006, pervenuta il 30 maggio 2006 con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. DG BAP SO2/0011604/79 del Ministero per i beni e le attività culturali del 19 giugno 2006, pervenuta in data 3 ottobre 2006, con cui si esprime parere favorevole;

VISTA la nota n. DG BAP SO2/30.19.04/18430 del Ministero per i beni e le attività culturali del 10 ottobre 2006, pervenuta in data 12 ottobre 2006, con cui si conferma il precedente parere del 19 giugno 2006;

VISTO il parere n. 947 positivo con prescrizioni formulato in data 11 luglio 2007 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società SEAP S.p.A. Società Esercizio Aeroporti di Puglia;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- l'aeroporto di Brindisi Papola ricade integralmente nel territorio del Comune di Brindisi, confina a nord e ad ovest con un territorio destinato ad attività agricole, ad est con la strada comunale lungomare Apani e area abitativa; a sud con la strada comunale per il centro storico che dista ca 3,5 Km., con zona di tipo residenziale destinata agli alloggiamenti della base militare e altri terreni agricoli;
- lo scalo è dotato di due piste: pista di volo principale (14-32): 4E: pista di volo secondario (05-23): 3C;
- gli interventi previsti sono finanziati dal PON Trasporti con risorse del CIPE (delibera n. 36 del 3 maggio 2002- "risorse aree depresse 2000-2004")

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- è stata valutata la coerenza del progetto con i piani e documenti programmatici ed in particolare: il programma operativo nazionale (pon) 2000-2006 – settore trasporti che prevede interventi sulle infrastrutture di volo finalizzati ad aumentare le capacità operative, in particolare la misura I. 4 "sviluppo delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea e innovazione tecnologica" e la misura III.2 "potenziamento delle infrastrutture aeroportuali air side e land side": gli studi eseguiti e le valutazioni hanno trattato tutti gli argomenti indicati per le verifiche dei potenziali impatti indicati dalle Misure I.4 e III.2;
- il piano di bacino - stralcio per l'assetto idrogeologico (P.A.I.), adottato dal comitato istituzionale dell'autorità di bacino della Puglia con delibera n. 25 del 15.12.2004, evidenzia la presenza, in prossimità del sedime aeroportuale, di una zona di rischio molto elevato (R4) e ad alta probabilità di inondazione (AP) per una superficie complessiva di 250 mila m². con deliberazione del comitato istituzionale n. 39 del 30.11.2005 ad oggetto "LR 19 del 9.12.2002 art 9, comma 8 approvazione del piano di bacino della Puglia, stralcio " assetto idrogeologico" e



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

delle relative misure di salvaguardia" è stato approvato il piano stralcio per l'assetto idrogeologico per i bacini regionali e per il bacino interregionale del fiume Ofanto. In detta delibera è indicato che il PAI, alla luce di eventuali variazioni e modifiche che potrebbero essere segnalate, possa essere modificato per stralci successivi.

Nello specifico dell'area di interesse con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 206 del 19 maggio 2006 ad oggetto "Integrazioni e modifiche del PAI (art. 25 delle norme tecniche) – Comune di Brindisi" è stata approvata, per l'area interessata ricadente a valle dello sbarramento sul Cillarese, in abitato di Brindisi, la modifica della perimetrazione attuale con una nuova perimetrazione delle aree ad Alta Pericolosità Idraulica.

L'esame della cartografia del sito web dell'Autorità di Bacino mette in evidenza che l'area dell'aeroporto non è più interessata da zone soggette a vincoli dettati dal PAI.

- Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico "Paesaggio Beni Ambientali" (PUTT/PBA) approvato dalla Regione Puglia – Assessorato all'urbanistica ed al territorio con Delibera del 15.12.2000, n. 1748, (pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 8-Suppl. in data 17.01.2002), in adempimento di quanto disposto dall'art. 149 del D.vo n. 490/29.10.99 e dalla L.R. n. 56/80, disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio allo scopo di:
 - tutelarne l'identità storica e culturale;
 - rendere compatibili la qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti, e il suo uso sociale;
 - promuovere la salvaguardia e valorizzazione delle risorse territoriali;
- piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Brindisi, approvato con Deliberazione del 10 gennaio 1980 e successive modifiche ed integrazioni, suddivide il territorio comunale in sette zone, distinte a seconda della loro destinazione d'uso, per ognuna delle quali vengono definiti dei vincoli di uso del suolo.

Gli interventi in progetto interesseranno per la quasi totalità un'area attualmente adibita all'attività aeroportuale e come tale non caratterizzata al suo interno dalla presenza di particolari criticità o di vincoli ambientali;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- le caratteristiche attuali dell'aeroporto evidenziano che lo stesso dispone di due piste di volo quasi ortogonali che permettono decolli ed atterraggi indipendentemente dalle condizioni del vento. La pista di volo principale, lunga 2629 metri e larga 45 metri, consente il decollo di aerei Wide Body fino al Boeing 767 e A 330 ed è classificata di categoria 4E, mentre la pista di volo secondaria, lunga 1934 metri e larga 45 metri, è classificata 3C.;
- il traffico aeroportuale (movimento aeromobili, passeggeri e merci) registrato nel 2004 è stato pari a un totale di 9418 movimenti per un totale di 754.289 passeggeri e 805.108 tonnellate di merci;
- il traffico merci è gestito sostanzialmente con riferimento ai movimenti passeggeri (trasporti in stiva);
- gli interventi in progetto si articolano nelle seguenti categorie di opere:
 - a) sistema "air-side":



1. allungamento di 510 metri della pista principale e riadeguamento delle pavimentazioni di ambedue le piste di volo, delle relative vie di rullaggio e dei piazzali di sosta degli aeromobili cui si aggiungono le operazioni di livellamento e di riqualifica delle superfici di sicurezza;
 2. adeguamento degli impianti AVL - Aiuti Visivi Luminosi;
 3. realizzazione del sistema di avvicinamento strumentale di prima categoria;
 4. recinzione perimetrale di sicurezza;
 5. strada perimetrale di sicurezza aeroportuale;
- b) sistema "land-side":
6. demolizione degli edifici che interferiscono con le superfici laterali di sicurezza della pista;
 7. realizzazione di un nuovo sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche afferenti le superfici aeroportuali pavimentate ed il loro successivo recapito a mare in corrispondenza degli sbocchi di esistenti ricettori. A questo scopo saranno realizzate alcune cunette laterali, tre vasche di raccolta ed intercettazione delle acque di prima pioggia al servizio dell'intero sedime aeroportuale. idonei sistemi di by-pass muniti di un impianto di grigliatura per il trattamento di sedimentazione di tutte le acque scaricate e i relativi impianti di sollevamento, in grado di garantire lo scarico a mare delle acque meteoriche eccedenti;
- l'entità degli ammodernamenti previsti sono contenuti in quanto si realizzerà un allungamento della pista principale di 510 metri ed un'espansione del sedime aeroportuale di 5,5 ettari pari al 2,2% dell'intero sedime. In particolare, l'ampliamento del sedime, necessario per il rispetto delle distanze di sicurezza, riguarderà:
 - a) un'area ad ovest della pista principale, larga 30 metri, che riguarda in parte a zona D ("destinata ad insediamenti produttivi") e in parte a zona E ("territorio a destinazione agricola") prevista dal PRG del Comune di Brindisi; si tratta di una striscia di terra incolta non utilizzabile perché vincolata da attività riservate dell'Aeronautica Militare e comprendente anche una strada vicinale a servizio dei terreni circostanti ed usata solo sporadicamente.

Per quanto riguarda quest'ultima, il proponente, su richiesta del Comune di Brindisi, ha apportato una variante al tracciato previsto: trattasi di una modifica che consiste, per il tratto che corre affiancato al lato ovest del sedime aeroportuale, nell'avanzamento di 12 metri parallelamente alla rete di recinzione, che comporterà l'esproprio di piccole aree, in parte di proprietà demaniale, il cui uso è vincolato dalla legge 58/1982;
 - b) due aree, situate rispettivamente a destra e a sinistra della testata 05 della pista di volo secondaria, una di proprietà A.M. che ospita strutture inutilizzate di ca 1,86 ettari; l'altra, più piccola (0,6 ettari), è vincolata dalla L. 58/1963;
 - in merito alla domanda di traffico:
 - lo studio presentato riporta una analisi dell'evoluzione della domanda che si fonda su una dettagliata analisi delle serie storiche dei dati relativi ai flussi di aeromobili, passeggeri e merci nell'ultimo decennio e che tiene conto anche delle stime svolte a livello nazionale ed europeo da enti ed associazioni di categoria;



*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- a seguito delle risultanze dell'esame istruttorio il proponente ha individuato come orizzonte di progetto lo scenario di evoluzione all'anno 2007;
- dallo studio di traffico eseguito emerge che la domanda potenziale allo scenario di riferimento (anno 2007) è da assumersi secondo il seguente schema: 10.980 movimenti e 854.483 passeggeri;
- dal modesto intervallo temporale assunto dal proponente nei confronti della vita utile dell'intervento si deduce che questo comporta un incremento limitato a circa 1.500 movimenti-anno e a circa 100.000 passeggeri-anno pertanto si evince che gli interventi previsti, poiché sono costituiti da opere di adeguamento alle norme di sicurezza delle strutture aeroportuali, non incideranno sull'evoluzione attesa del traffico dell'aeroporto, il quale seguirà i normali trend di mercato che caratterizzano il settore del trasporto aereo e che la realizzazione delle opere non porta alla modifica della categoria delle piste di volo, la cui classe rimane invariata (Classe 4), e lo scalo non subirà quindi modifiche tali da poter accogliere classi e tipologie di aeromobili superiori a quelle che normalmente impegnano oggi lo scalo;
- lo studio presentato e le integrazioni redatte durante l'istruttoria hanno messo in evidenza il tema dell'accessibilità all'aeroporto sia in termini infrastrutturali che di traffico. E' stata al riguardo condotta un'approfondita analisi che ha permesso di determinare i livelli di servizio per tutte le arterie di accesso sia nelle condizioni attuali che in quelle future. Da detto studio non sono emerse particolari criticità e la struttura viaria presente consente il mantenimento di idonei livelli di servizio anche nello scenario di progetto;
- gli itinerari di accesso allo scalo non presentano, né allo stato attuale né in quello di progetto criticità dal punto di vista della capacità in quanto il traffico veicolare viene completamente assorbito dalle attuali strutture;
- l'esecuzione dei lavori, che si prolungherà prevedibilmente per 220 giorni, è stata programmata in modo da garantire l'operatività di una delle due piste di volo assicurando le normali condizioni di sicurezza sia delle manovre aeroportuali che dell'esecuzione dei lavori;
- il volume dei materiali che verranno movimentati durante l'esecuzione dei lavori è stimato in ca 144 mila metri cubi;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

per quanto riguarda la componente atmosfera:

- le potenziali interazioni con l'atmosfera sono, in linea generale, rappresentati dai:
 - la fase di cantiere: emissioni di polveri per effetto dei movimenti terra, seppur minimi, e della mobilità dei mezzi d'opera coinvolti nelle operazioni;
 - la fase di esercizio: emissioni attribuibili alle operazioni di decollo ed atterraggio degli aeromobili;
- per quanto concerne la fase di esecuzione degli interventi, in particolare per gli interventi di sistemazione delle piste e della strada perimetrale dello scalo, questi vengono realizzati per la totalità all'interno del sedime aeroportuale, quindi in un'area non prossima (in base a quanto prescritto dai vincoli aeronautici ed urbanistico - territoriali) ad insediamenti abitativi che potrebbero essere interessati da polveri ed inquinanti emessi dai mezzi di cantiere. Oltre a ciò,



anche i mezzi di cantiere direttamente coinvolti nelle operazioni risultano di numero limitato e interesseranno le aree interne al sedime stesso;

- le demolizioni si limiteranno esclusivamente ad un edificio presente all'interno del sedime aeroportuale che attualmente interferisce con le distanze di sicurezza aeroportuale della pista di volo principale. Tale edificio si trova in prossimità dell'incrocio delle due piste, in corrispondenza delle strutture land-side annesse all'aeroporto stesso; non sono pertanto presenti nella zona insediamenti ed edifici di carattere abitativo che potrebbero risentire di particolari tipi di interferenze dovute alle azioni di demolizione;
- al fine di caratterizzare la qualità dell'aria ante-operam sono stati analizzati i dati relativi alle misurazioni effettuate dalla stazione SIMAGE di Brindisi, collocata in via Magellano nella zona residenziale a sud della testata 05, che monitora in continuo le concentrazioni di: ossidi di azoto (NO, NO₂, NO_x); biossido di zolfo (SO₂) e polveri sottili totali al di sotto dei 10 micrometri (PM 10);
- dall'analisi dei dati medi orari validati per l'anno 2005 si hanno i valori medi che risultano tutti al di sotto dei limiti fissati dal DM 60/2002;
- durante lo stesso periodo si sono però registrati 14 superamenti del livello di NO_x rispetto a quello medio orario di 200 (µg/m³), valore questo da non superare più di 18 volte l'anno;
- un confronto fra i valori di concentrazione di NO_x nei 14 giorni del superamento con i relativi valori di velocità e di direzione del vento registrati dalla centralina, permette le seguenti considerazioni:
 - tutti i valori di concentrazione in cui si ha un superamento del limite orario di normativa, si manifestano in concomitanza di una definita situazione anemologica della zona, caratterizzata da venti deboli con direzione da sud-ovest ovvero da venti con direzione dal centro di Brindisi verso l'aeroporto e con un valore di velocità molto basso. Questa situazione non è frequente nella zona che al contrario è caratterizzata da un trend anemologico con venti abbastanza sostenuti da nord;
 - tutti i superamenti si sono registrati nel periodo compreso fra metà dicembre e gli inizi di gennaio: il SIA conclude che ai livelli di inquinamento abbiano contribuito significativamente gli impianti di riscaldamento della città e della stessa zona residenziale in cui è situata la centralina, il quartiere di Borgo Casale che presenta caldaie a gasolio non essendo interessata dalla rete di distribuzione del metano;
- per la definizione dello scenario di progetto con la stima della diffusione e della ricaduta al suolo degli inquinanti per la zona oggetto di studio, è stata riportata una simulazione modellistica attraverso l'impiego del modello multisorgente Dimula dell'Enea. Poiché dall'analisi dei dati del monitoraggio eseguito dall'ARPA nella centralina più significativa per lo studio in esame (centralina Casale posta al bordo dell'area urbana più vicino all'aeroporto) l'unico parametro che mostrava alcuni superamenti si è rilevato l'ossido di azoto, le simulazioni eseguite dal proponente si sono riferite a tale inquinante e in particolare, sono state effettuate due simulazioni:



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- la prima, condotta sullo scenario meteorologico che caratterizza la quasi totalità dei casi (condizione meteo "A"), ha preso in esame i valori di concentrazione di NOx relativi al traffico aereo ed al traffico stradale, che si prevede caratterizzeranno l'intorno aeroportuale;
 - la seconda riguarda lo stato atmosferico della zona assumendo come valore di fondo per il programma quello rappresentativo dell'inquinamento di base dell'area vasta. Tale valore è stato estrapolato dai dati rilevati dalla centralina ARPA-Brindisi e in via cautelativa è stato impostato un valore medio totale corrisponde, per gli NOx, al livello medio di 20 µg/m³ superiore al valore medio di 14 µg/m³ rilevato.
- i risultati della prima simulazione sono riportati nella seguente tabella, in cui sono indicate le concentrazioni al suolo dovute al traffico aereo previsto al 2007 ed al traffico stradale nelle condizioni meteo "A" (vento forte da nord), a partire dai dati della centralina di rilevamento ARPA-Brindisi:

| NO ₂ -(µg/ m ³) - Sorgenti inquinanti: aeroporto e traffico stradale (solo contributo aeroportuale) | |
|--|---------------------------|
| Identificazione punto | Valore concentrazione |
| Stazione Arpa | 3,5 (µg/ m ³) |
| Aerostazione passeggeri | 3,0 (µg/ m ³) |
| Zona agricola ovest pista | 4,2 (µg/ m ³) |
| Zona agricola est pista | 2,3 (µg/ m ³) |

- l'analisi dei dati delle simulazioni eseguite mette in evidenza che il contributo delle attività aeroportuali (incluso anche i mezzi di servizio e la viabilità) fornisce nel punto della stazione ARPA un contributo non elevato (circa il 20%) rispetto al totale;
- i valori di massima ricaduta prodotti dall'aeroporto raggiungono concentrazioni comprese tra i 40 µg/m³ ed i 100 µg/m³. Tali valori sono però raggiunti all'interno del sedime aeroportuale e più precisamente in una porzione presente a sud del piazzale aeromobili lungo la pista per testata 05 nonché in corrispondenza della testata 14 della pista principale dove avvengono la maggior parte delle operazioni. In questa ultima zona il contributo aeroportuale arriva a valori di NOx compresi tra 5 e 20 µg/m³;
- l'analisi eseguita dal proponente ha assunto un valore di fondo coerente con quanto misurato dalle centraline ARPA e ha evidenziato che incrementi significativi attesi dall'esercizio dell'aeroporto riguardano soltanto alcune porzioni dell'area di studio interne al sedime aeroportuale e comunque con valori complessivi che rimangono inferiori ai limiti di legge;
- si evidenzia che la Regione Puglia non ha ancora provveduto a predisporre i piani ed i programmi per il risanamento della qualità dell'aria, in base al D.Lgs.351/99 ed al D.M. 60/02, tuttavia sono stati esaminati i dati che la Regione Puglia ha inviato al Ministero dell'Ambiente in relazione al Questionario (anno 2005) per la presentazione delle informazioni in merito alla direttiva 96/62/CE del Consiglio in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente e alla direttiva 1999/30/CE del Consiglio concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo come pure alle direttive del Consiglio e del Parlamento europeo 2000/69/CE, concernente i



valori limite per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente, e 2002/3/CE relativa all'ozono nell'aria;

- dai questionari sopra individuati si evince che la zona di Brindisi (Zona IT1603) comprende le seguenti postazioni: Via Taranto; Via dei Mille; Casale; Bozzano; Sistri in queste aree si è rilevato, per l'anno 2005, il superamento del valore limite giornaliero del PM10 e del valore limite annuale dell'NO2, mentre per il 2004 si è registrato il superamento del valore limite orario del PM10 e del valore limite annuale dell'NO2;
- nessuna delle postazioni sono presenti in zone analoghe a quelle dell'aeroporto, l'unica vicina, quella di Brindisi Casale (a ca. 3 Km dal centro urbano di Brindisi), in cui si sono riscontrati solo alcuni superamenti del NO2 evidenzia tuttavia che i superamenti non sono da correlarsi all'esercizio dell'aeroporto;
- i dati riportati dai questionari CE in merito alla qualità dell'aria sono riferiti all'intero territorio del Comune di Brindisi ed in particolare le stazioni di rilevamento non sono distribuite in modo omogeneo nel territorio ma sono per lo più concentrate nelle aree urbane e/o industriali differenti a quella dell'aeroporto sia per le condizioni meteorologiche sia per le condizioni di diffusione degli inquinanti (area aperta limitrofa al mare) per cui, in mancanza di una caratterizzazione specifica da parte della Regione Puglia, si è basata la valutazione sulle metodologie di lavoro dello SIA che per lo più sono improntate sull'uso di modelli di simulazione e mirati da evidenziare il contributo aggiuntivo che l'esercizio dell'aeroporto può imporre alla qualità dell'aria. Tale assunzione può ritenersi soddisfacente in quanto le movimentazioni (11 mila movimenti l'anno) non risultano particolarmente significative e, per scelta del proponente, la validità della procedura è limitata allo scenario del 2007 e quindi non sono da prevedere incrementi significativi delle movimentazioni aeree che potranno essere agevolmente controllati in virtù dei monitoraggi sia tecnici che di natura ambientale prescritti dal presente parere;
- sulla base delle rilevazioni effettuate e dei risultati delle simulazioni del modello di diffusione degli inquinanti il contributo dell'attività aeroportuale all'inquinamento dell'intorno rimarrà analogo all'attuale (gli studi al riguardo prevedono una leggera riduzione) e che, esaminate le simulazioni eseguite considerando le altre sorgenti del territorio (traffico stradale, ecc), i valori globali dei principali inquinanti rimangono comunque al di sotto dei limiti di legge;

l'ambiente idrico:

- all'interno del sedime fuori dalle aree pavimentate aeroportuale le acque meteoriche sono agevolmente smaltite per porosità e ristagnano per tempi più o meno lunghi nei terreni sottostanti meno permeabili, mentre lo scorrimento superficiale è agevolato dalla naturale pendenza anche se minima, verso il mare. Gli assorbimenti superficiali alimentano direttamente la falda freatica superficiale la cui superficie di fondo poggia su argille impermeabili senza interessare la falda profonda;
- tra i lavori in progetto è previsto il riadeguamento del sistema di raccolta e di smaltimento delle acque dei piazzali e delle piste che consentiranno un netto miglioramento sia dell'ambiente idrico del sedime, permettendo di raccogliere e trattare le acque di pioggia che altrimenti si disperderebbero nel terreno sia di quelle dell'ambiente idrico costiero verso il quale saranno così recapitate le acque trattate ai sensi di legge;

pa

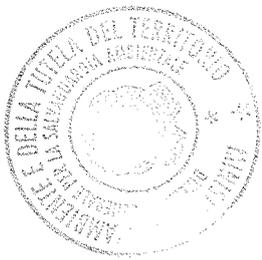


*Al Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- con nota n. 1157 del 24.04.2005 l'Autorità di Bacino della Puglia ha espresso parere favorevole all'intervento di adeguamento del sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche previste nel progetto e ha affermato, in particolare, che: -"l'area interessata dai lavori in progetto non ricade fra quelle perimetrate a pericolosità idrogeologica dal P.A.I. approvato dal Comitato istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia con Delibera n. 39 del 30.11.2005 e in quelle comunque sottoposte a vincolo e/o tutela ai sensi delle norme tecniche di attuazione del predetto Piano"; -"i lavori previsti dal progetto non comportano interferenze o modificazioni del naturale assetto idraulico e idrogeologico del territorio interessato";
- per quanto riguarda le altre tipologie di interventi, il progetto non prevede azioni che portino ad alterare la qualità dell'ambiente idrico dello scalo. Le uniche interazioni che si possono manifestare sono legate a possibili sversamenti accidentali connessi all'uso dei mezzi di cantiere. Al fine di evitare conseguenze da detti fenomeni si prevede l'uso di teli e di sostanze oleoassorbenti/idrorepellenti in caso di necessità;
- la deliberazione del Comitato Istituzionale n. 206 del 19 maggio 2006, con la quale l'Autorità di Bacino della Puglia ha modificato la perimetrazione dell'area ad Alta Pericolosità Idraulica e ha ridotto la stessa ad un tratto del Torrente Cillarese in prossimità dell'immissione dello stesso nel Seno di Ponente del Porto di Brindisi eliminando dal sedime aeroportuale e dal suo intorno il vincolo precedentemente indicato. Risulta positiva la realizzazione del nuovo e completo sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque dell'intero sedime già approvata dall'Autorità di Bacino, a meno della forma troppo artificiale attribuita alle sezioni finali di recapito delle acque dopo il trattamento a mare lungo il tratto di costa presente a nord della pista 14/32. Per quest'ultimo aspetto si ritiene necessario prescrivere un adeguamento dell'intervento che dovrà essere meglio esplicitato in sede di progetto esecutivo e dovrà prevedere la realizzazione mediante soluzioni che, fermo restando la valenza funzionale, privilegino l'impiego di materiali a valenza naturale;

il suolo e il sottosuolo:

- la zona aeroportuale, situata ad una quota media di 8 metri sul l.m., è un'area scarsamente urbanizzata ed interessata in gran parte dalle opere di pertinenza dello scalo; nelle aree non interessate da opere antropiche una spessa coltre di terreno vegetale ha preservato da ogni forma di degrado atmosferico i depositi sottostanti.
La morfologia è lievemente ondulata con un reticolato idrografico superficiale molto ridotto data la natura permeabile dei terreni. Lo smaltimento delle acque meteoriche è agevolato dalla porosità dei terreni così come il loro scorrimento superficiale dalla pendenza verso il mare.
La stratigrafia dell'area si presenta, in generale, abbastanza omogenea nei due sensi (orizzontale e verticale). La stabilità dei terreni, per la parte più superficiale, è assicurata da un deposito sabbioso calcarenitico collocato fra i 2 ed i 7 metri;
- sotto il profilo sismico, l'area è stata classificata - con il D.P.C.M. 20.03.2003 n. 3274 ("Criteri per l'individuazione delle aree sismiche") - come "zona sismica 4" e, per quel che riguarda gli aeroporti è previsto l'obbligo della progettazione antisismica in conformità alle norme tecniche stabilite per le zone sismiche 3. (vedi Delibera Giunta Regionale n. 153 del 2.03.2000).



Il terreno direttamente interessato dalle opere, dal punto di vista geotecnico, è formato da due livelli:

- il primo è composto da sabbia (con una percentuale superiore al 50%) ed una buona percentuale di argilla che conferisce un elevato valore di plasticità al terreno;
- il secondo è caratterizzato da sabbie combinata con ghiaia alternata a livelli calcarenitici, combinazione che conferisce allo strato una buona capacità portante;
- le norme tecniche di attuazione del Piano di Bacino non vietano la realizzazione delle opere in progetto, che peraltro miglioreranno il sistema di drenaggio, in quanto queste interessano una struttura strategica di pubblica utilità;
- non sono da prevedersi interferenze con il suolo ma si ritiene che, al fine di protezione dell'ambiente idrico sotterraneo e per limitare il rischio di rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi nelle aree di cantiere, il proponente dovrà prevedere nel regolamento di cantiere idonei accorgimenti da porre in opera in caso di contaminazione accidentale del terreno o delle acque con idrocarburi:

la vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi:

- il territorio brindisino è, in generale, caratterizzato da una bassa altitudine con diversi scenari a seconda di trovarsi a ridosso del mare o nell'entroterra. Gli ambienti naturali della zona sono quasi scomparsi e la superficie boschiva è la più bassa d'Italia (meno dell'1% della superficie totale);
- i diversi scenari e la destinazione d'uso che caratterizzano da vicino il sedime aeroportuale sono essenzialmente di tre tipi:
 - ad ovest, una zona a destinazione ad attività agricola non di tipo intensivo (prevalentemente ulivi);
 - a nord ed est una zona costiera;
 - verso sud la zona urbana e portuale;
- nella zona aeroportuale non sono presenti formazioni vegetali ed elementi faunistici di interesse e che la fase realizzativa delle opere non porterà all'eliminazione diretta o indiretta di vegetazione naturale, né perdita di naturalità nelle aree coinvolte;
- nell'area vasta è presente un sistema di Siti di Interesse Comunitario (SIC) dei quali i più prossimi al sedime aeroportuale sono tre e precisamente:
 - IT 914003 "Stagni e saline di Punta della Contessa: situato tra i 7 e i 12 Km di distanza dall'aeroporto e limitrofo alla zona industriale, rappresenta un sito interesse paesaggistico, con pregevoli aspetti vegetazionali, identificato come importante sito di nidificazione e sosta dell'avifauna migratoria acquatica. Tale area non viene compresa tra quelle perimetrata dalla LIPU come IBA e, tra queste ultime, le più vicine all'aeroporto si trovano ad una distanza compresa fra i 50 e gli 80 Km. verso sud;
 - IT 914005 "Torre Guaceto e Macchia San Giovanni: si trova nel Comune di Carovigno tra i 12 e i 17 Km. di distanza dallo scalo aeroportuale. Viene considerata una zona di interesse paesaggistico sotto il profilo costiero;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- IT 914009 "Foce Canale Giancola: caratterizzato dalla presenza dell'omonimo torrente, si trova a ca 7 Km. verso ovest rispetto all'aeroporto;
- per i suddetti SIC il proponente ha fornito le prescritte valutazioni di incidenza, nelle quali si evidenzia che il progetto non interferisce significativamente con gli ambienti protetti;
- nel prendere in esame le possibili interazioni degli interventi previsti con i SIC citati, si giunge alla conclusione che quanto proposto dal progetto non abbia alcuna incidenza significativa con tali aree di tutela e di rispetto poiché le opere in progetto non modificano, né tanto meno interagiscono, con le traiettorie di volo dello scalo pugliese, vincolate dalle carte aeronautiche e dalle traiettorie aeree imposte dagli enti di regolazione delle attività aeroportuali;
- la realizzazione di un completo sistema di drenaggio dello scalo brindisino portano ad un netto, significativo miglioramento rispetto all'attuale situazione della qualità delle acque di drenaggio che vengono recapitate a mare, a netto vantaggio delle zone costiere prossime allo scalo, ed in particolare per quanto riguarda la zona di Posidonia Oceanica a nord della T14;
- durante la realizzazione degli interventi previsti e l'esercizio dello scalo, tali interventi non interagiranno, nemmeno in misura marginale, con detti SIC a motivo della loro distanza e, per quanto riguarda il SIC "Foce Canale Giancola", il territorio dello stesso ricadente nell'area vasta ha carattere sottomarino;
- dall'analisi dei risultati delle simulazioni acustiche effettuate si evince che, in relazione ai tre SIC di cui sopra, il contributo in termini di inquinamento derivante dalle attività aeronautiche dello scalo sia minimo e, comunque, ben al disotto dei livelli imposti dalle norme vigenti;

il rumore:

- l'aeroporto di Brindisi non risulta ancora dotato di una zonizzazione acustica né di uno studio dei livelli di inquinamento acustico per le zone circostanti, previsto dal D.M. 3.12.1999;
- presso lo scalo di Brindisi sono attualmente operative due stazioni fisse di rilevamento del rumore, che consentono il monitoraggio in continuo del rumore generato dalle attività aeroportuali, ed una stazione di tipo mobile che viene utilizzata per eventuali misure integrative in caso di necessità.

Le centraline sono posizionate a ridosso del sedime, in modo tale da tenere conto solo del rumore generato all'attività aeroportuale e non degli eventi rumorosi prodotti da altre fonti esterne (strade, attività agricola, ecc). Esse sono situate, l'una in prossimità del lato est della pista principale e l'altra lungo il lato ovest, e sono collegate ad un server centrale di acquisizione presso gli uffici del gestore aeroportuale, dove i dati vengono registrati ed elaborati tramite un software (Sistema di Acquisizione del Rumore Aeroportuale-SARA) che permette la gestione ed il controllo delle attività aeroportuali.

Partendo dai dati acquisiti mediante le centraline fisse sono state eseguite delle elaborazioni al fine di determinare un "giorno tipo" rappresentativo del flusso caratterizzante l'aeroporto di Brindisi. Tale elaborazione è stata assunta anche per l'input del modello. Per ciascuna delle 2 centraline sono stati assunti i valori relativi alla settimana a maggior numero di movimenti aerei in relazione ai tre periodi dell'anno 2004 riportati al comma 2 dell'allegato A del DM 31.10.97.

I valori ottenuti sono riportati di seguito:

pu



| Stazione di monitoraggio | LVA dB(A) | Lva d dB(A) | Lva n dB(A) |
|---------------------------|--------------|----------------|----------------|
| n.1 Villa Anna | 41,9 | 43,4 | 0 (*) |
| n.2 Condominio Intappiate | 53,6 | 55,1 | 0 (*) |

(*) l'aeroporto non ha attività notturna.

- per quanto riguarda il livello sonoro equivalente, invece, i valori complessivi rilevati nelle medesime due centraline sono:

| Stazione di monitoraggio | Leq d dB(A) | Leq n dB(A) |
|---------------------------|----------------|----------------|
| n.1 Villa Anna | 57,1 | 46,5 |
| n.2 Condominio Intappiate | 70,3 | 59,4 |

- per la postazione 2, anche se in mancanza del piano acustico comunale, il livello sonoro equivalente è elevato, ma dai dati sopra riportati si evince che la causa di ciò non è imputabile all'attività aeroportuale;
- il proponente ha effettuato, per la fase di esercizio, una simulazione modellistica del rumore aeronautico dello scalo, che ha permesso di determinare l'impronta acustica sul territorio dovuta all'operatività dell'aeroporto di Brindisi, con l'impiego dell'Integrated Noise Model (INM) sviluppato dalla Federal Aviation Administration (FAA);
- in particolare, è stata elaborata una simulazione di propagazione del rumore generato dall'attività dello scalo, che hanno messo in evidenza che: le isofoniche a maggior impronta acustica, ovvero quelle a 70 dB(A) e 65 dB(A), ricadono interamente all'interno del sedime aeroportuale e non interessano, quindi, alcun edificio situato all'esterno di questo; da un confronto tra lo stato post operam e la situazione attuale emerge, per effetto della modifica della pista di volo principale, un, modesto decremento dell'estensione dell'impronta delle curve isofoniche sul territorio circostante l'aeroporto;
- nella configurazione 2007, l'isofonica dei 65 dB(A) è interna al sedime aeroportuale e che per la porzione di territorio presente tra la curva rappresentativa del livello di 60 dB(A) e quella di LVA 65 dB(A) è stato individuato il numero di edifici e sono stati distinti:
 - le abitazioni che sono conformi ai vincoli urbanistici (L. 58/63 e L. 47/85);
 - le abitazioni che non sono conformi alla L. 58/63;
 - le abitazioni che non sono conformi alla L. 47/85;
 - le abitazioni che non sono conformi ad entrambe le indicazioni normative;

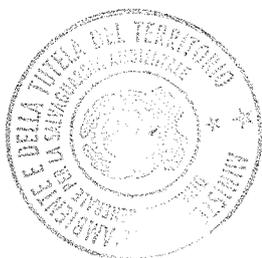
in particolare:

- nella fascia di territorio a nord dello scalo brindisino sono presenti 4 edifici ad un piano a cui corrispondono 4 nuclei abitativi che possono mediamente corrispondere a 12 persone;
- ad ovest della pista di volo principale sono presenti 1 edificio a due piani ed 1 edificio singolo per un totale di 10 persone;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- considerando, quindi, che nelle abitazioni conformi alle disposizioni urbanistiche e quelle che non rispettano la L. 58/63 sono state stimate 25 unità di popolazione ricadenti nella fascia isofonica compresa tra 60 e 65 dB(A);
- considerando anche le aree perimetrate dal PRG del Comune di Brindisi come facente parte della L. 47/85 (recupero di insediamenti abusivi) il numero dei residenti in detta fascia si accresce di ulteriori 50 unità di popolazione;
- per lo stato di progetto, con riferimento al traffico civile, che rappresenta la totalità del traffico ordinario presente nello scalo, lo studio riporta che la curva isofonica rappresentativa del livello LVA pari a 65 dB(A) è interamente all'interno del sedime aeroportuale. È stato richiesto di eseguire una caratterizzazione acustica dell'aeroporto e "anche delle campagne di rilevamento del rumore al fine di supportare la determinazione del reale livello sonoro che è presente sul territorio, quale insieme delle operazioni che vengono eseguite nell'aeroporto stesso (civile e militare), da confrontare con le simulazioni che verranno predisposte";
- la società SEAP ha fornito i chiarimenti richiesti con nota prot. CVIA 0047 del 4.01.2007, riportando alcune considerazioni in merito alle altre attività rumorose presenti nel sedime con il fine di sottolineare il modesto contributo di queste nel rumore complessivo che si può percepire dall'esterno;
- in riferimento alla richiesta di definire le curve isofoniche tenendo conto dell'insieme delle operazioni di volo considerando le attività connesse sia al traffico civile che a quello militare, il proponente osserva che le informazioni relative al movimento di aeromobili militari sono coperte da assoluta riservatezza e quindi non disponibili. Tuttavia, si è ripetuta la modellazione acustica per l'anno 2004 nella condizione "ante operam" aggiungendo al traffico aereo della giornata tipo due voli militari (modello F104), uno in arrivo ed uno in partenza, come dedotto dalla documentazione relativa ai rilievi acustici, ottenendo in corrispondenza delle due stazioni di misura un incremento di ulteriori 0,8 dB (A) per il traffico militare.
In conclusione, in riferimento alla richiesta di ridefinire l'emissione sonora nella situazione di progetto alla luce delle reali rotte degli aeromobili, delle attività di piazzale e del contributo del traffico militare, il proponente valuta in 1,3 dB(A) l'incremento previsto del livello del rumore aeroportuale diurno. Inoltre, in una nota acquisita al prot. CVIA-2007-1523 del 23.03.2007 il proponente ha trasmesso una scheda, rilasciata da ENAC- Aeroporto di Brindisi riepilogativa dei voli ONU e W.F.P. effettuati nell'anno 2006, dalla quale si rileva che detti voli (che nel corso del 2006 sono risultati poco più di trenta), di natura umanitaria, sono legati ad eventi eccezionali e non rientrano in attività di tipo ordinario e assunto quanto dichiarato che non sono più in atto attività aeronautiche militari e che nello stato futuro è prevista la cessazione dello status di aeroporto militare in base al protocollo d'intesa tra il Ministero della Difesa ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 17681 del 14.10.2004;
- per lo stato futuro non sono da considerare altre attività se non quella civile, vista la dichiarazione sopra riportata del proponente, e che quindi non sono prevedibili limitazioni dell'uso del territorio per il rumore generato dall'esercizio dell'aeroporto nello scenario al 2007 (limite di validità del presente parere) in quanto la curva isofonica LVA pari a 65 dB(A) è interna al sedime;



- in riferimento al Decreto legislativo 17.1.05 n. 13, relativo all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari, per l'aeroporto di Brindisi Papola non sono definiti i limiti acustici come individuati in attuazione dell'art. 3 comma 1 lettera m numero 3 della L. 447 del 26.10.95 e dell'art. 6 comma 2 e art. 7 del DM 31.10.97 ove sono determinate le attività consentite;
- per quanto riguarda le vibrazioni e radiazioni (ionizzanti e non) si rileva che: l'unica tipologia di intervento, tra quelle previste, che può ingenerare delle interazioni in termini di vibrazioni riguarda la demolizione della vecchia caserma dei VVFF, posta ad una distanza tale (fra i 350 ed i 500 metri dalle abitazioni più vicine) da non destare al riguardo alcuna preoccupazione; gli interventi previsti escludono altresì l'emissione di radiazioni di tipi ionizzante e non, in fase di cantiere di esercizio;

paesaggio e beni culturali:

- la zona oggetto di studio non è contraddistinta da particolari criticità o vincoli di tutela. Gli interventi in progetto non portano alla realizzazioni di strutture in grado di alterare il paesaggio preesistente. Invece, poiché gli scavi e la movimentazione dei terreni avverranno vicino ad una zona che i piani urbanistici ed ambientali definiscono di interesse archeologico, il proponente si impegna, come fase propedeutica alla realizzazione delle opere, a procedere ad un'analisi archeologica e, quindi, durante l'esecuzione, ad assicurare la presenza di un tecnico qualificato in materia di beni culturali;
- con nota 2181 del 18 maggio 2006, la SEAP ha chiarito, per gli aspetti concernenti il piano di sviluppo aeroportuale, che:
 - "gli interventi in valutazione sono esclusivamente quelli previsti nel SIA" e che "detti interventi sono funzionali all'uso ed alla messa a norma delle infrastrutture di volo, in conformità al regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti aperti al traffico civile"; "la valutazione di compatibilità ambientale, pertanto, non riguarda eventuali ulteriori interventi che si dovessero rendere necessari nel futuro per sopperire a necessità di attuazione delle fasi successive del piano di sviluppo aeroportuale"; "per questi eventuali interventi SEAP si impegna a presentare domanda di compatibilità ambientale, qualora si decida di eseguirli e nel caso vadano ad incidere sull'entità del traffico";

CONSIDERATA la delibera n. 524 del 28 aprile 2006 della Regione Puglia inviata il 16 maggio 2006, pervenuta il 30 maggio 2006 con cui si esprime un parere favorevole a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

l'impianto di depurazione a servizio dell'Aeroporto Civile Papola di Brindisi risulti, adeguato in termini di dimensionamento;

delibera

di esprimere, nell'ambito del procedimento Ministeriale di V.I.A., parere favorevole per il progetto concernente la realizzazione degli interventi di adeguamento e di messa in sicurezza dell'Aeroporto di Brindisi Papola Casale (ad oggi classificato come Aeroporto militare aperto al traffico civile) – Interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007, proposto dalla SEAP S.p.A. Società Esercizio Aeroporti di Puglia – Viale Enzo Ferrari – Bari-Palese;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG BAP SO2/0011604/79, del 19 giugno 2006, pervenuto in data 3 ottobre 2006, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale:

VISTA l'istanza del 29/08/2005 prot. n. 3320, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici il 30/08/2005, al prot. n. AER/05/ST/414/05, la Società SEAP S.p.A., ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86 per il progetto relativo all' "Aeroporto di Brindisi – Interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007" nel comune di Brindisi.

VISTA la pubblicazione dell'avviso pubblico sui quotidiani, effettuata in data 30/08/2005 su "La Gazzetta del Mezzogiorno" e su "La Repubblica".

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, dopo aver richiesto al proponente, con nota prot. n. AER/05/ST/414/19526 del 02/09/2005, una copia della documentazione di progetto anche per le Soprintendenze di settore territorialmente competenti, con nota prot. n. S02/34.19.04/1132 del 21/09/2005, ha chiesto alle stesse Soprintendenze e alla Direzione Generale per i Beni Archeologici di esprimere il proprio parere di competenza.

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico per le province di Lecce Brindisi e Taranto, ricevuti ed esaminati gli elaborati del progetto trasmessi dal proponente, ha richiesto, con nota prot. n. 8547/B del 26/09/2005, della documentazione integrativa, fornita dal proponente con nota prot. n. 4108 del 24/10/2005.

CONSIDERATO che, successivamente, la sopracitata Soprintendenza, con nota prot. n. 9645/B del 28/10/2005 inviata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, ha espresso il seguente parere:

<Con riferimento all'oggetto, esaminati gli elaborati tecnici trasmessi, alla luce della documentazione integrativa assunta al protocollo n. 9645/B del 14/10/2005, questo Ufficio ritiene di poter esprimere parere favorevole alla esecuzione delle opere in progetto, atteso che le stesse non determinino significativa alterazione dei luoghi, riguardando prevalentemente sistemazioni a terra, per l'estensione delle piste.

Si osserva infine che l'area d'intervento non risulta sottoposta alle disposizioni di vincolo paesaggistico >.

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, esaminata la documentazione, con nota prot. n. 17249 del 26/10/2005, inoltrata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, ha espresso il seguente parere:

< Con riferimento all'oggetto, acquisiti al prot. 14292 del 6/9/05 il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale, trasmessi dalla SEAP S.p.A., esaminati gli elaborati progettuali, si osserva preliminarmente quanto segue:

pk



- Il territorio interessato dalle opere non presenta aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi del D. Lgs. 42/04 ma, essendo parte in antico della colonia latina Brindisium, potrebbe celare importanti testimonianze archeologiche, a volte non immediatamente percettibili sulla superficie del terreno, come ad esempio, le tracce della suddivisione agraria di età romana.
- Riferendosi alla planimetria delle opere, all. 0.3.2. del Progetto definitivo e al paragrafo 4.9.3. "Il paesaggio ed i beni culturali nell'area di intervento" della Relazione Tecnica allegata allo Studio di impatto ambientale, si evince che la nuova recinzione e sistema di antintrusione (5) e al nuova strada perimetrale (6) lambiscono la Chiesa di Santa Maria del Casale, la cui tutela non rientra nelle dirette competenze di questa Soprintendenza, alla quale compete però istituzionalmente la salvaguardia di eventuali resti nel sottosuolo riferibili allo stesso complesso.
- A pag. 76 paragrafo 3.4.3. "Patrimonio storico, archeologico e paesaggistico" della Relazione Tecnica allegata allo studio di impatto ambientale, viene prevista un'analisi archeologica generale di superficie e la presenza di un tecnico qualificato durante l'esecuzione dei lavori, inoltre, nessuna ma non viene ulteriormente definito il processo che dall'analisi archeologica conduce alla salvaguardia e alla tutela di eventuali livelli e/o strutture archeologiche; nel computo metrico dei lavori, inoltre, nessuna voce riconduce alla tutela archeologica.

Sulla base di quanto esposto questa Soprintendenza, per quanto di competenza, rilascia parere favorevole alle seguenti condizioni:

1. La realizzazione delle opere dovrà essere preceduta da una ricognizione topografica integrale di superficie condotta da archeologi di comprovata esperienza e con competenza specialistica in Topografia antica. Il lavoro dovrà concludersi con la redazione di una carta archeologica georeferenziata in cui vengano rappresentati tutti i dati desunti dalla ricognizione diretta. Per ogni traccia archeologica o sito evidenziato dovrà essere redatta una scheda SITO secondo gli standard catalografici dell'Istituto Centrale per il Catalogo e la documentazione.
2. In corrispondenza delle tracce o aree archeologiche che saranno evidenziate dalle prospezioni di superficie, dovrà essere prevista l'esecuzione di saggi archeologici secondo la rigorosa metodologia stratigrafica. Per i saggi archeologici, che dovranno essere diretti da questa Soprintendenza, dovrà prevedersi l'affidamento di incarichi di assistenza e consulenza scientifica ad archeologi esterni, l'esecuzione dei lavori di scavo, da eseguirsi a man, dovrà essere affidata a ditte appartenenti alla categoria OS 25.
3. A prescindere dalle attività previste ai punti 1-2, il controllo di tutti lavori previsti in progetto che comportino spostamenti di terreno anche minimo, dovranno essere seguiti da archeologi esterni con comprovata esperienza. Nel caso di rinvenimenti di livelli e/o strutture archeologiche, i lavori dovranno essere sospesi nelle aree interessate per gli accertamenti tecnici da eseguirsi secondo le modalità di cui al punto 2.
4. Questa Soprintendenza si riserva di poter chiedere varianti al progetto originario per la salvaguardia e tutela dei resti archeologici che dovessero venire in luce nel corso dei lavori.

Handwritten signature



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

5. Si chiede, inoltre, che vengano presi preliminari contatti con questa Soprintendenza al fine di definire nei dettagli specialistici (ad esempio modalità da eseguire nella ricognizione territoriale, documentazione scritta, grafica e fotografica informatizzata da produrre nelle varie fasi del lavoro ecc.) gli incarichi da affidare agli archeologi esterni >.

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i Beni Archeologici, acquisite le valutazioni trasmesse dalla suddetta Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Puglia, ha espresso il seguente parere istruttorio, inoltrato con nota n. 2747 del 18/11/2005 alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici:

< Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia con la nota n. 17249 del 26/10/05, concorda con le indicazioni ivi contenute >.

CONSIDERATO che, a seguito degli approfondimenti richiesti dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio con nota prot. DSA-2006-476 del 10/01/2006, il proponente ha inviato della documentazione integrativa con nota prot. 661 del 17/02/2006 e che al riguardo la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico per le province di Lecce Brindisi e Taranto, con nota prot. n. 4466 del 03/05/2006, ha confermato il parere favorevole già espresso.

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, acquisita la suddetta documentazione integrativa, ha trasmesso, con nota prot. n. 6423 del 20/04/2006, il seguente parere istruttorio alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici:

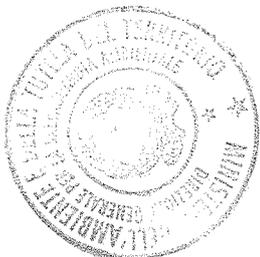
<(…) Valutato l'elaborato trasmesso (Integrazioni allo S.I.A. per il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio), per quanto di stretta competenza, ferme restando le osservazioni formulate con nota 17249 del 26/10/2005, si conferma il parere favorevole alle seguenti condizioni, dettate anche dall'esame del Progetto definitivo dell'opera (acquisitola prot. 5183 del 28/3/06):

- Tutti i lavori previsti in progetto che comportino spostamenti di terreno anche minimo, dovranno essere eseguiti con il controllo di archeologi esterni con comprovata esperienza. Nel caso di rinvenimenti di livelli e/o strutture archeologiche, i lavori dovranno essere sospesi nelle aree interessate per gli accertamenti tecnici di competenza di questo ufficio.
- Per eventuali accertamenti archeologici, che dovranno essere eseguiti con la Direzione scientifica di questa Soprintendenza, dovrà prevedersi l'affidamento di incarichi di assistenza scientifica ad archeologi esterni accreditati presso questa Soprintendenza, mentre l'esecuzione dei lavori di scavo, da eseguirsi a mano, dovrà essere affidata a ditte appartenenti alla categoria OS 25.
- Questa Soprintendenza si riserva di poter chiedere varianti al progetto originario per la salvaguardia e tutela dei resti archeologici che dovessero venire in luce nel corso dei lavori.
- Dell'inizio dei lavori dovrà essere data preventiva comunicazione a questo Ufficio.

Si fa presente che la copertura finanziaria dei lavori di controllo e di scavo archeologico viene richiesta in quanto questa Soprintendenza non dispone di finanziamenti non programmati >.

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i Beni Archeologici, a seguito della suddetta nota, ha espresso il seguente parere istruttorio, trasmesso con nota n. 4856 del 19/05/2006, alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici:

pa



< Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia con la nota n. 6423 del 19/05/2006, concorda con le indicazioni ivi contenute >.

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici acquisite le valutazioni delle Soprintendenze di settore, acquisito il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esaminati gli elaborati progettuali, a conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, con parere istruttorio prot. n. DGBAP S02/34.19.04/18430 del 10 ottobre 2006, ha ritenuto di poter concordare con i pareri sopraccitati, nel rispetto delle seguenti ulteriori prescrizioni:

- Considerato il valore di emergenza architettonica che riveste il complesso di Santa Maria del Casale nel territorio di Brindisi, e soprattutto verificato che sul complesso (chiesa, chiostro e convento dei Cappuccini) e sulle aree adiacenti insistono un vincolo ai sensi dell'art. 10 e uno ai sensi dell'art. 45 del D. Lgs 42/04 e sue s. m. i.; constatata, con l'occasione dei lavori proposti, la condizione di degrado in cui versa il complesso, soffocato e quasi intercluso dalla recinzione dell'aeroporto e dalla strada che lambisce uno spigolo della facciata, si prescrive che venga predisposto, a titolo di compensazione, un progetto di riqualificazione, dell'area circostante il complesso monumentale che preveda, in particolare, l'allontanamento della strada comunale dalla chiesa e la realizzazione di un sagrato. Dovrà essere inoltre garantita, dove possibile, una schermatura arborea, lungo la recinzione che confina con il complesso monumentale.

La realizzazione degli interventi potrà essere a carico del proponente oppure, nello spirito di leale collaborazione, potrà avvenire a seguito della sottoscrizione di un protocollo d'intesa nel quale venga definita la concorrenza di ciascun soggetto interessato (SEAP S.p.A., Comune, Aeronautica Militare, Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico per le province di Lecce, Brindisi e Taranto, Ente proprietario del complesso) alla realizzazione del progetto.

Il progetto di riqualificazione e l'eventuale protocollo d'intesa dovranno essere sottoposti a verifica di ottemperanza e pertanto trasmessi alle Soprintendenze di settore e a questa Direzione Generale prima dell'inizio dei lavori.

- La documentazione relativa all'ottemperanza alle prescrizioni impartite dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia dovrà essere inviata per conoscenza anche a questa Direzione Generale e alla Direzione Generale per i Beni Archeologici.

Questo Ministero Esaminati gli atti, in conformità con il parere istruttorio formulato dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, sulla scorta delle valutazioni delle succitate Soprintendenze e del parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, **esprime parere positivo** alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società SEAP S.p.A. per la realizzazione di "Aeroporto di Brindisi -- Interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007" nel comune di Brindisi nel più assoluto rispetto di tutte le sopraccitate prescrizioni.



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

CONSIDERATO il parere successivo del Ministero per i beni e le attività culturali trasmesso con nota n. DG BAP S02/30.19.04/18430 del 10 ottobre 2006, pervenuto in data 12 ottobre 2006, con cui si conferma il parere precedente che di seguito si riporta:

Con riferimento all'oggetto, a seguito dell'invio della nota prot. n. 2703 del 16/06/2006, acquisita agli atti in data 21/06/2006 con prot. n. DG BAP S02/34.19.04/11787, con la quale la società Seap S.p.A.- Aeroporti di Puglia ha trasmesso degli elaborati grafici relativi alla variante della strada perimetrale esterna, che si sviluppa parallelamente alla pista 14-32 sul fronte ovest del sedime aeroportuale;

VISTO il parere della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico per la province di Lecce, Brindisi e Taranto, trasmesso a questa Direzione Generale con nota prot. n. 9727 del 26/09/2006, con il quale si riferisce:

< (...) esaminati gli elaborati tecnici trasmessi riguardanti una variante alla strada perimetrale esterna Strada Faro Penne, questo Ufficio, rilevato che le opere a farsi non determinano significativa alterazione dei luoghi, atteso che l'area di intervento non risulta sottoposta alle disposizioni di vincolo paesaggistico, ritiene di poter confermare il parere favorevole al progetto, già espresso con nota n. 4466 del 03/05/2006 >.

VISTO il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Puglia, trasmesso a questa Direzione Generale con nota prot. n. 12664 del 29/09/2006, con il quale si riferisce:

< (...) pertanto, valutati gli elaborati progettuali, si conferma il parere favorevole alle stesse condizioni espresse con la precedente nota del 20/04/2006 >.

CONSIDERATO che questo Ministero con il proprio parere di competenza, formalizzato in data 19/06/2006, con prot. n. DG BAP S02/34.19.04/11604, aveva già valutato positivamente il progetto in questione, condizionandolo al rispetto delle prescrizioni in esso contenute;

Questo Ministero, esaminata la documentazione trasmessa e relativa a dette modifiche; concorda con i pareri resi dalle Soprintendenze di settore e conferma il parere già reso il 19/06/2006, con prot. n. DG BAP S02/34.19.04/11604.

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;



ESPRIME

giudizio positivo circa 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 Esercizio Aeroporti di Puglia a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. qualora sia superato il limite di 855.000 passeggeri su base annua oppure si abbiano più di 11.000 movimenti aeromobili l'anno si dovrà aggiornare lo studio di impatto ambientale al nuovo scenario di riferimento e sottoporre lo stesso ad una nuova procedura VIA;
2. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere definito un progetto complessivo di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui si inserisce l'aeroporto, che comprenda, oltre alle opere di arredo a verde delle aree di pertinenza dell'aerostazione, una sistemazione a verde dell'immediato intorno dell'aeroporto e delle aree circostanti, la sistemazione dei tre scarichi delle acque reflue a mare, coerentemente con i caratteri propri fisionomici della vegetazione locale. Detto progetto, che dovrà contenere anche un programma temporale di esecuzione degli interventi in argomento;
3. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere prodotto un disciplinare di attuazione delle attenzioni progettuali ed ambientali relativo alla fase di costruzione delle opere che tenga conto i siti di cava e di smaltimento degli inerti, stimi le prevedibili interferenze ambientali connesse al traffico sui relativi itinerari (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento atmosferico, acustico e da vibrazioni) e definisca le conseguenti misure mitigative. Dovrà essere prodotto un regolamento di cantiere per l'adozione degli accorgimenti e dei dispositivi che consentano il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, prevedendo, tra l'altro, in sede di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione e delle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento, ecc) di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc. In particolare, il proponente dovrà eseguire le riparazioni ed i rifornimenti di carburanti e lubrificanti ai mezzi meccanici nonché il parcheggio dei medesimi su un'area attrezzata ed impermeabilizzata. Il proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordarsi con l'ARPA Puglia, dovrà attuare, per ciascuna delle fasi di realizzazione prima del loro inizio, tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dispositivi definiti nel suddetto regolamento;
4. in merito all'inquinamento acustico, prima dell'inizio dei lavori di riqualificazione dell'aeroporto, dovranno essere verificati i risultati presentati in termini di definizione delle curve isofoniche mediante una campagna di rilevamenti specifici di idonea durata e in periodi significativi dell'intera attività aeroportuale. Si dovrà in particolare accertare che la curva LVA pari a 65 dBA dovuta a tutte le attività presenti nell'aeroporto non includa edifici residenziali. Detta attività, completata da un processo di simulazione che includa tutte le azioni presenti nel sedime aeroportuale (movimenti aeromobili civili e non in relazione a tutte le operazioni, movimenti mezzi di servizio, utilizzo mezzi di piazzale, ecc), dovrà essere svolta a cura e spese del proponente, controllata dall'ARPA Puglia e gli esiti dovranno essere comunicati a questo



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

ministero. Sempre prima dell'inizio dei lavori, in caso di esito negativo ovvero se si dovesse riscontrare la presenza di edifici con livello, in facciata, superiore a quello indicato si dovrà provvedere alla riduzione del rumore aeroportuale in relazione a quanto previsto dal Dlgs 13 del 17.1.2005 ed in particolare art. 4 comma 2, ovvero alla delocalizzazione dei ricettori stessi. Quest'ultima azione dovrà essere eseguita tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni. Per quanto riguarda gli edifici che saranno individuati nella porzione di territorio compresi tra le isofoniche comprese tra 60 e 65 dBA dovranno essere previsti interventi di mitigazione (interventi diretti) per mantenere i livelli di inquinamento acustico non superiori allo stato ante operam riscontrati all'interno degli edifici da valutare con idonei monitoraggi da concordarsi con l'Arpa Puglia;

5. dovrà quindi essere implementato e attuato entro 6 mesi dal presente decreto, il sistema di monitoraggio del rumore connesso all'esercizio dell'opera, che comprenda dei punti di rilievo - da concordare con l'Arpa Puglia in numero non inferiore a due oltre a quelle esistenti - in aree esterne al sedime e dove vi sono edifici adibiti a residenza (anche temporanee - residenze estive). Il monitoraggio dovrà avere lo scopo di controllare che il clima acustico complessivo (dovuto a tutte le attività che si svolgono all'interno dell'aeroporto) non implichi su tutti i ricettori presenti (come già censiti) valori dell'indice L_{va}, considerato in facciata, superiori a 65 dB(A). Qualora dai monitoraggi acustici dovesse emergere che i ricettori residenziali fossero interessati da valori di L_{VA}>65 dBA si dovrà provvedere:
 - a. ad applicare quanto previsto dal Dlgs 13 del 17.1.2005 ed in particolare art. 4 comma 2
 - b. a delocalizzare le abitazioni stesse qualora quanto indicato al punto precedente non fosse sufficiente. Ciò tenendo conto degli standard abitativi e del valore dell'immobile in modo tale che questi siano uguali o superiori a quelli attuali e comunque che riscuotano la piena soddisfazione degli interessati proprietari ed inquilini delle abitazioni.
6. prima del completamento dei lavori deve essere concordata con l'ARPA e realizzata una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che:
 - a. riguardi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM₁₀ e/o PM_{2.5}), benzene e ozono;
 - b. interessi almeno due siti nei dintorni dell'aeroporto scelti in funzione delle sorgenti di emissioni che influenzano il territorio e della localizzazione degli insediamenti abitativi;
 - c. ottenga serie di dati, in ciascun sito di misura, che rispettino gli obiettivi di qualità (incertezza, raccolta minima dei dati e periodo minimo di copertura) fissati, per le misure indicative, nell'allegato X al DM 60/02 e nell'allegato VII al D.lgs. 183/04;
 - d. per tutta la durata della campagna di monitoraggio devono essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici;
7. nei due anni successivi al completamento dei lavori dovranno essere condotte due campagne di monitoraggio annuali (una per ciascun anno) con le stesse caratteristiche indicate al punto precedente. In ogni caso analoghe campagne annuali dovranno essere realizzate, negli anni



successivi, dal proponente fino a quando la Regione Puglia non avrà completato i seguenti adempimenti, relativamente al territorio del comune di Brindisi:

- a. definizione della zonizzazione prevista dal D.lgs. 351/99, DM 60/02 e D.Lgs. 183/04;
 - b. realizzazione di una rete di monitoraggio conforme alle disposizioni delle sopraccitate norme;
 - c. predisposizione di un piano di risanamento, qualora la zona in cui ricade il comune di Brindisi sia interessata da superamenti dei valori limite;
8. nella fase di cantiere dovrà essere imposto l'impiego di veicoli omologati secondo la Direttiva 2004/26/CE (Fase III A o Fase III B) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato per il superamento dei test di idoneità del VERT. Tale tipologia di veicoli dovrà essere progressivamente adottata anche per i macchinari off road utilizzati nella fase di esercizio all'interno del sedime aeroportuale prima dell'immissione nei recettori finali;
9. in sede di redazione di progetto esecutivo il proponente, anche in conformità a quanto previsto dall'Appendice A1 del " Piano Direttore" della Regione Puglia ed al progetto già approvato dall'Autorità di Bacino della Puglia, dovrà prevedere il trattamento (grigliatura, dissabbiatura, e disoleazione) delle acque raccolte nell'intero sedime aeroportuale;
10. le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori d'aria, ecc dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al D.M. 1.01.2004;
11. il sistema di illuminazione del sedime dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale. Gli impianti di illuminazione di uso non aeronautico dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819;
12. il sistema di monitoraggio dovrà essere esteso:
- a all'ambiente idrico superficiale per il quale nei punti di recapito finale del sistema di raccolta e trattamento delle acque superficiali dovrà essere predisposto un monitoraggio periodico delle acque al fine di accertarne la loro compatibilità con il corpo idrico ricettore;
 - b all'avifauna per cui i dati relativi ai rilievi ordinari del fenomeno bird-strike dovranno essere implementati banca dati del monitoraggio e dovrà essere provvisto di un apposita banca dati che consenta la raccolta e l'archiviazione di tutti i dati rilevati, prevedendo altresì idonei sistemi di comunicazione e diffusione delle informazioni, agli Enti territoriali competenti ed ai cittadini;
13. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentato uno studio mirato ad evidenziare, a parità di scenari trasportistici, i benefici ambientali introdotti dalla realizzazione dell'intervento con riferimento agli obiettivi posti alla base del Programma Operativo Nazionale. Detto studio dovrà essere valutato dall'Autorità ambientale preposta secondo le logiche delineate dal Quadro Comunitario di Sostegno per le regioni italiane obiettivo 1;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

14. dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Puglia e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
15. la verifica di tutte le prescrizioni sarà svolta dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dal Ministero per i beni e le attività culturali e dalla Regione Puglia le prescrizioni 6) e 8) dovranno essere definite con l'ARPA Puglia e con cadenza semestrale, dovranno essere trasmessi al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

si richiama l'attenzione della Società SEAP S.p.A. Società Esercizio Aeroporti di Puglia sull'art. 6, comma 6 della Legge n. 349/1986 e sull'art. 4 del D.P.C.M. n. 377/1988, preavvisando fin d'ora che, qualora si ravvisino comportamenti contrastanti con le disposizioni del presente decreto o comunque tali da compromettere fondamentali esigenze di equilibrio ecologico e ambientale, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare procederà alla sospensione dei lavori rimettendo la questione al Consiglio dei Ministri;

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società SEAP S.p.A. Società Esercizio Aeroporti di Puglia, al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture ed alla Regione Puglia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare -- Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Roma li

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**

**DIREZIONE GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

La presente copia è valida composta di 23
n°...12... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li ...28/01/08