



*Il 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-2008-0000024 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 gli *“Interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007 dell'Aeroporto di Bari-Palese: interventi di ampliamento piazzale sosta aeromobili e interventi di prolungamento pista di volo RWY 07/25 e via di rullaggio T”*, da realizzarsi nei Comuni di Bari e Bitonto (BA), presentata dalla Società Aeroporti di Puglia S.p.A. (ex S.E.A.P.) con sede in Viale Enzo Ferrari, 70057 Bari-Palese, acquisita in data 31 ottobre 2005 con protocollo n. 27593, pubblicata sui quotidiani *“La Repubblica”* e *“La Gazzetta del Mezzogiorno”* in data 21 ottobre 2005;



VISTA la documentazione trasmessa dalla stessa Società Aeroporti di Puglia S.p.A. acquisita in data 20 aprile 2006 con protocollo n. 11357 a seguito della richiesta di chiarimenti effettuata con nota protocollo n. 460 del 10 gennaio 2006;

VISTO l'aggiornamento dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA) conseguente alle nuove previsioni di traffico al 2017, acquisito in data 3 ottobre 2006 con protocollo n. 25273, e la relativa nuova pubblicazione avvenuta sui quotidiani "La Repubblica" e "La Gazzetta del Mezzogiorno" in data 16 febbraio 2007;

VISTA l'ulteriore documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Aeroporti di Puglia S.p.A. acquisita in data 17 maggio 2007 con protocollo n. 14161;

VISTA la Delibera di Giunta della Regione Puglia n. 1073 del 18 luglio 2006, pervenuta il 2 luglio 2007, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. DG/BAP/S02/34.19.04/16754/2007 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 17 settembre 2007, pervenuta in data 19 settembre 2007, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 946 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 Aeroporti di Puglia S.p.A.;

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 "Bari-Palese" è classificato come "Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale" (Codice ICAO: LIBD);
- all'interno del sedime aeroportuale vi sono alcuni interventi già in corso d'opera che sono da riferirsi ad azioni gestionali che non interessano la procedura di V.I.A.:
 - la messa a norma della recinzione perimetrale esistente e coincidente con l'attuale sedime;
 - il completamento della viabilità perimetrale (breve tratto nell'area ad est dell'area merci);
 - la riqualificazione della viabilità perimetrale: tronco Tinarelli e realizzazione del nuovo tronco ovest;
 - la riqualificazione della attuale pista di volo RWY 07/25 (escluse testate) e bretella "Alpha";
 - l'installazione di un impianto fotovoltaico (sui solai di copertura del 1° e 2° piano della aerostazione);
- il progetto per il quale è stata richiesta la procedura di V.I.A. riguarda l'adeguamento delle infrastrutture di volo e relativi impianti, ed in particolare il prolungamento della pista di volo ed annessa via di rullaggio e le aree di sosta e vie di circolazione degli aeromobili, compreso la piazzola per voli endemici, anche se nell'ambito dello Studio d'Impatto Ambientale sono stati



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

considerati tutti gli interventi previsti nelle prime due fasi quinquennali (2006-2011 e 2012-2017) del Master Plan in corso di approvazione al fine di dimostrare che essi risultano sufficienti e coerenti a sostenere i volumi di traffico al 2017 delle opere soggette a V.I.A.;

- gli interventi oggetto della procedura di VIA, per l'aeroporto in esame:
 - risultano coerenti con le strategie e necessità individuate nell' "Intesa Istituzionale di Programma" siglata il 16/02/2000 tra Governo della Repubblica Italiana e Regione Puglia;
 - sono stati individuati nella Tabella 1 allegata all' "Accordo di Programma Quadro Trasporti: Aeroporti e Viabilità", sottoscritto in data 31/03/2003 tra Ministero dell' Economia e delle Finanze, Ministero Infrastrutture e Trasporti, ENAC, ENAV, ANAS e Regione Puglia;
 - appartengono al complesso di azioni organicamente preordinate al perseguimento delle strategie d'intervento delineate nel "Piano Regionale dei Trasporti" della Regione Puglia;
 - trovano copertura finanziaria a livello nazionale sia nell'ambito dei fondi stanziati dal "P.O.N. Trasporti 2000÷2006" – Misura III.2, di competenza ENAC, sia con le risorse deliberate dal C.I.P.E per le "aree depresse";
 - sono stati confermati nel quadro di rimodulazione dell' A.P.Q. Puglia al 31/12/2003.

in merito alle criticità e alle principali esigenze infrastrutturali

- a fronte di una dotazione infrastrutturale esistente, risulta per le previsioni al 2017 una inadeguatezza per l'area "land-side" ove si riscontra la necessità di pianificare le previsioni per futuri insediamenti rivolti all'ottenimento di una razionalizzazione generale degli spazi e dei volumi aeroportuali (nucleo operativo, VV.F., hangar, magazzini, officine aeroportuali, ricovero mezzi di rampa, centrali tecnologiche, ecc...).
- Inoltre, l'esistente pista di volo di 2440 metri consente il decollo e l'atterraggio di aerei quali MD82 ed il B737 senza significative limitazioni di carico. L'utilizzo di aerei più grandi pone problemi al decollo a pieno carico. Nell'ambito delle previsioni di sviluppo, gli interventi di prolungamento della pista di volo a 3000 m, assumono ruolo centrale in quanto consentono l'innalzamento della classe dei velivoli operanti sullo scalo pugliese (attualmente sono presenti principalmente velivoli di classe "C" come MD80, B737, ATR72, A320) consentendo così di far atterrare anche velivoli di classi superiori ("D" o "E") che, con la loro capienza e maggior autonomia, garantirebbero una maggior offerta di posti e collegamenti verso nuove e più distanti destinazioni. Il prolungamento della pista permetterebbe inoltre anche l'atterraggio di velivoli cargo di grosse dimensioni favorendo quindi la ripresa e lo sviluppo del trasporto merci sullo scalo barese;
- per l'attuale piazzale di sosta, le possibilità di stazionamento dei velivoli commerciali passeggeri e merci risultano per il momento solo parzialmente adeguate agli attuali volumi di traffico aeroportuale. Le tendenze di sviluppo prevedibili portano ad ipotizzare, nel breve-medio periodo, la necessità di un ampliamento delle aree di sosta, in modo da potenziare la capacità di stazionamento complessiva e destinare alle due principali componenti del traffico aeroportuale (passeggeri e merci) aree operative ben distinte;



per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- lo Studio di Impatto Ambientale ha preso in considerazione i piani ed i programmi relativi al settore dei trasporti ed in particolare:
 - il Piano Generale dei Trasporti (PGT) con le indicazioni del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) ed in particolare in merito alla rete Aeroportuale SNIT all'interno della Regione Puglia, definendo gli indirizzi e le strategie di sviluppo del sistema di trasporto aereo;
 - l'Accordo di programma quadro in materia di "trasporti: aeroporti e viabilità" relativamente all'attuazione di un programma di interventi sul sistema stradale ed aeroportuale, finalizzato ad assicurare migliore accessibilità al territorio regionale, da realizzarsi mediante il potenziamento e l'ammodernamento degli aeroporti e della rete stradale di competenza regionale. Nell'Accordo Quadro emerge chiaramente la nuova configurazione dell'assetto del sistema da realizzarsi mediante politiche di sviluppo degli scali regionali indirizzate verso la seguente specializzazione funzionale:
 - aeroporto di Bari: aeroscalo nazionale ed internazionale della Puglia;
 - aeroporto di Brindisi: aeroscalo di livello nazionale a servizio dell'area salentina;
 - aeroporto di Foggia: aeroscalo specializzato per servizi aerei turistici e religiosi (nazionali ed internazionali), servizi di protezione ed aviazione generale;
 - aeroporto di Taranto Grottaglie: aeroscalo merci;
 - il Piano Regionale Trasporti (PRT) individua come prioritari gli interventi di accessibilità stradale ed il miglioramento dei servizi di trasporto collettivo, tra cui l'intervento in corso di collegamento ferroviario con Bari, che potrebbe svolgere una efficiente funzione anche per le connessioni con Matera e la Basilicata;
 - il POR Puglia 2000-2006 – Misura 6.1 Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto individua gli interventi, da realizzare a titolo delle componenti "invarianti" rispetto alle possibili opzioni del PGT, tesi al recupero dell'efficienza di base del sistema dei trasporti in quanto prioritari e coerenti con il vigente Piano Regionale Trasporti;
- lo Studio di Impatto Ambientale ha preso in considerazione i piani ed i programmi relativi al settore territoriale ed in particolare:
 - in merito al Piano Paesistico Territoriale Tematico per il Paesaggio si evidenzia che sia il Comune di Bari che quello di Bitonto, all'interno dei quali ricade il progetto di ampliamento del sedime dell'aeroporto di Bari-Palese, hanno provveduto ad adeguare alla L.R. 56/80 e alla successiva L.R. 30/90, i propri piani regolatori. Per il Comune di Bari vengono individuate e definiti 30 aree intercluse, (le aree o gli ambienti da sottoporre a specifica disciplina di tutela) di cui 3 riguardanti altrettante aree limitrofe alle aree di studio ed in particolare area interclusa n.2 Località Titolo- S. Spirito Palese, area n.4 Villaggio Miglia-Palese ed area n.6 ad ovest dall'opera idraulica (canalone) per deflusso a mare delle acque convogliate dall'alveo naturale di "Lama Balice". Per quanto riguarda il Comune di Bitonto, invece, l'unica segnalazione in prossimità dell'area oggetto dello studio è la presenza della Lama Balice, che con L.R. n. 21 del 24 marzo 1980 è stata riconosciuta come Parco Naturale Attrezzato e compresa nell'elenco delle aree protette regionali della L. 19-97;



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

- il Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia, è entrato ufficialmente in vigore il 15 dicembre 2004. Il territorio interessato dal progetto di ampliamento della pista dell'aeroporto di Bari-Palese non comprende zone a rischio, evidenziate del PAI;
- il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) risulta ancora in corso di elaborazione;
- per ciò che riguarda gli strumenti attuativi del P.R.G. di Bari nelle aree adiacenti a quelle oggetto di studio, allo stato attuale vi sono due progetti che interessano le aree limitrofe a quella oggetto di studio. Il primo è il Programma di Riqualificazione Urbana (Legge 17/2/92 n. 179) che interessa un'area a sud della strada provinciale Bitonto-Aeroporto compresa tra i due lati della strada Modugno-Palese e una nuova strada già prevista dal PRG ma non ancora realizzata; il secondo è il Piano Particolareggiato Palese-Macchie, a nord dell'area aeroportuale e ad ovest della via D'Annunzio, che è di fatto una variante al PRG. In conclusione, le opere in programma non risultano interferire in alcuna parte con le attività di pianificazione territoriale del Comune di Bari;
- il nuovo PRG del comune di Bitonto, è stato approvato dalla Regione Puglia con G.R. n. 2263 il 23-12-2003, ed in merito alla quota parte di estensione del sedime aeroportuale verso est, che si estende a nord della strada provinciale Bitonto-Aeroporto, si evidenzia che attualmente è destinata ad uso agricolo, individuata come "Zona Agricola 'E'";
- in merito alla coerenza dell'intervento con gli strumenti di programmazione e di pianificazione del settore dei trasporti gli interventi di potenziamento dell'aeroporto di Bari pur non essendo indicati in maniera esplicita né all'interno della documentazione comunitaria, né del Piano Generale dei Trasporti (PGT) trova, comunque, all'interno dei suddetti strumenti di programmazione una collocazione indiretta dovuta alla coerenza delle finalità degli interventi che è quello di potenziare la capacità infrastrutturale dell'aeroporto in relazione al trend di sviluppo del traffico merci e passeggeri, incrementando per quest'ultimo sia i collegamenti di linea che i voli UE ed extra UE;
- nell'ambito dell'Accordo di programma quadro in materia di "trasporti" la coerenza degli interventi si rileva nella realizzazione di quelle opere necessarie per soddisfare il previsto incremento del traffico e dei voli, consentendo una gestione più efficiente delle operazioni di decollo ed atterraggio e, conseguentemente, una maggiore flessibilità nella distribuzione dei voli nell'arco della giornata e nelle ore di punta;
- infine, la coerenza rispetto al POR Puglia 2000-2006 - Misura 6.1 Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto si manifesta a livello di azioni espressamente finalizzate al miglioramento del sistema aeroportuale regionale per migliorarne l'efficienza complessiva, nonché la qualità del servizio, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione;
- le opere in programma ricadono per una quota parte all'interno del sedime aeroportuale attuale, nel Comune di Bari e, per la parte di estensione fuori dal sedime, questa è nel Comune di Bitonto e precisamente un'area attualmente ad uso agricolo, classificata come Zona Agricola "E", nel PRG comunale (in dettaglio: "E/1" verde agricolo) con la necessità di apportare una variante alla destinazione d'uso agricolo delle aree da espropriare, nel comune di Bitonto.



- le zone di programmazione urbanistica nel comune di Bari riguardano aree già urbanizzate e quindi non sono da considerare quali nuove zone per le verifiche ambientali;

in merito ai vincoli

- il vincolo idrogeologico, ai sensi del RD 3267/1923 non interessa l'area di stretto interesse progettuale, né quelle ad essa strettamente limitrofe;
- il Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio, insieme al nuovo "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" (D.L.vo n. 42/2004), preso in considerazione non evidenzia interferenze del progetto con le aree e i beni vincolati, che risultano insistere su aree piuttosto distanti da quelle interessate dagli interventi;
- è stata riscontrata, inoltre, la mancanza di interferenza diretta e/o indiretta con il sistema di aree protette, caratterizzante l'intero territorio provinciale di Bari per cui non si è ravvisata la necessità della valutazione d'incidenza ai sensi del DPR 8 Settembre 1997 n. 357 - che attua la Direttiva 92/43/CEE - modificato ed integrato dal DPR 12 Marzo 2003 n. 120;
- 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;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- le previsioni di traffico elaborate derivano dall'analisi della situazione corrente (nell'anno 2006 si sono avuti 1.880.000 passeggeri-anno e 26622 movimenti-anno) e delle iniziative in corso per lo sviluppo della attività di trasporto aereo sull'Aeroporto di Bari Palese e mettono in evidenza un valore di movimentazioni annue di circa 42.500 movimenti aeromobili e di un volume di passeggeri di 3,1 milioni annui (anno 2017);
- i dati sopra riportati derivano da un'analisi statistica degli andamenti degli ultimi decenni e si basano su estrapolazioni statistiche e non su uno studio di utenze potenziali connesse al contesto di studio pur se danno indicazioni coerenti con i trend indicati a livello internazionale quali le stime IATA (International Air Transport Association) che valutano, per i paesi ICAO (International Civil Aviation Organization) un tasso di crescita, per il decennio 2002-2011, pari a circa il 5,3%;
- allo stato attuale il complesso aeroportuale di Bari, che si estende su un'area di sedime di 200 ha, è costituito da una pista di volo RWY 07/25 che si sviluppa per 2.440 m ed ha una larghezza pari a 45 m; è pavimentata con sovrastruttura flessibile in conglomerato bituminoso, ad eccezione degli ultimi 150 m della testata 25 che sono in lastre di cls. La sezione trasversale ha andamento a schiena d'asino, con pendenza delle due falde dell'1,5%;
- l'orientamento magnetico della pista è di 67° rispetto al Nord magnetico. Le coordinate geografiche del "punto di riferimento" dell'Aeroporto sono 41°08'21" N e 16°45'57" E, mentre la sua quota sul livello medio del mare è di 177 ft (54 metri). L'Aeroporto di Bari Palese è classificato con il codice alfanumerico "4E";
- per quanto riguarda la parte land-side, l'aeroporto è dotato di una nuova aerostazione passeggeri, a doppio livello (le partenze si svolgono al piano primo mentre gli arrivi al piano terra),



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

articolata verticalmente su cinque piani, dimensionata per un numero di passeggeri massimo di punta oraria di 1.400 pax/ora ed un movimento aeromobili pari a 32.000 mov/anno.

Attualmente, la parte land-side consiste in:

- nuova aerostazione passeggeri;
 - parcheggio multipiano;
 - sistemazione a verde antistante nuova aerostazione e zona di accesso all'aeroporto;
 - viabilità di accesso alla nuova aerostazione passeggeri;
 - shoulder pista di volo attuale: da 3,5m a 7,5m (RWY 07/25 – 2440m);
 - nuova Torre di Controllo ENAV;
- per dar conto degli obiettivi del Piano di Sviluppo al 2017 dovranno essere nel tempo considerati:
- il potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale (adeguamento ai problemi di interfaccia tra air-side e land-side connessi direttamente all'incremento del traffico aereo);
 - l'adeguamento della capacità ed il miglioramento dei servizi offerti dall'attuale aerostazione passeggeri di Bari;
 - il prolungamento della pista di volo fino a 3000 m;
 - l'ampliamento dei piazzali aeromobili;
 - la dotazione dello scalo di una aerostazione merci;
 - adeguamento degli impianti tecnologici;

gli interventi oggetto della V.I.A.

- il prolungamento della pista di volo prevede la realizzazione di un nuovo tratto di pista della lunghezza complessiva di 560 m. che si andranno ad aggiungere agli attuali 2.440 m per ottenere una lunghezza totale di 3.000 m. Il corpo centrale di tale prolungamento (45 m) è realizzato in parte mediante una pavimentazione flessibile, (pavimentazione in clb per i primi 260 m a partire dall'attuale testata 07), e in parte utilizzando un pacchetto di pavimentazione rigida (lastre in cls per gli ultimi 300 m). La pendenza trasversale è del 1,5% con doppia falda;
- in base alle caratteristiche non ottimali dei terreni presenti nella zona di ampliamento della pista, è necessario un apporto di bonifica di almeno 0,77 m se costituito da materiale arido frantumato e stabilizzato o di almeno 0,94 m se costituito da materiale granulare non stabilizzato o tout-venant;
- le nuove pavimentazioni flessibili di corpo pista saranno costituite da un pacchetto multistrato in conglomerato bituminoso (confezionato con bitume normale per gli strati di base e binder, e con bitume modificato di tipo "hard" per il tappeto di usura) dello spessore complessivo pari a cm 30 (base cm 20, binder cm 6, usura cm 4), sovrapposto ad uno strato di fondazione in misto granulare stabilizzato (spessore cm 30);
- per quanto riguarda i piazzali, la superficie totale del futuro piazzale di sosta aeromobili sarà pari a circa 179.042 m². Tale superficie verrà ottenuta mediante un duplice intervento che vede sia la realizzazione di un ampliamento sul lato est (rigido m² 27.082; flessibile m² 31.6222; viabilità m² 7.205), che sul lato ovest (rigido m² 16.125; flessibile m² 12.850; viabilità m² 4.260), per una superficie complessiva dell'ampliamento (est + ovest) pari a m² 99.146, al lordo della viabilità di piazzale;



- la soluzione progettuale permette di dare maggior respiro all'attività dello scalo, in quanto consente di ottenere complessivamente 37 piazzole complessive, con un incremento di 19 unità rispetto all'attuale capacità;
- la nuova via di rullaggio "T" è prevista a prolungamento della via di rullaggio esistente, denominata "G". La via di rullaggio presenta una pendenza longitudinale dell'1,5 %, che si unisce mediante un raccordo altimetrico alla bretella "G" con pendenza longitudinale dello 0,8 in discesa, per poi ricollegarsi alla pista di volo. La pendenza trasversale è in entrambi i casi dello 0,9 % monopendente;
- alla fine della pista è stata prevista la realizzazione di una zona pavimentata denominata Antiblast, delle dimensioni di 60 m x 60 m avente la funzione di evitare che i gas caldi prodotti dai reattori degli aeromobili possano causare degli incendi alla vegetazione eventualmente presente all'interno della R.E.S.A., o ancora per evitare che tali gas ad altissima velocità possano proiettare detriti o inerti verso il limite del sedime aeroportuale colpendo eventuali veicoli in transito sulla viabilità perimetrale esterna;
- sono anche previste opere complementari consistenti nel completamento della viabilità perimetrale e della recinzione, nella realizzazione degli impianti di illuminazione del piazzale, nell'implementazione dell'impianto voli notturni nonché nello spostamento ed incremento del sentiero luminoso di avvicinamento;
- la configurazione proposta avvantaggia i decolli per pista RWY 07 ovvero verso mare;
- per quanto concerne gli atterraggi, a fronte di un incremento di LDA per pista RWY 25 e soprattutto della sua trasformazione in pista strumentale di precisione, si ritiene che l'utilizzo delle due piste 07 e 25 per l'avvicinamento e l'atterraggio (oggi fortemente orientato sulla sola pista 07 in quanto dotata di apparato ILS) venga ridistribuito più omogeneamente, anche in ragione di considerazioni di carattere operativo connesse all'incremento del traffico, ed ad un'ottimizzazione delle procedure anti-rumore;
- l'aeroporto non gode di un collegamento con l'autostrada A14 che possa definirsi soddisfacente, mentre i principali assi stradali di collegamento dello scalo aeroportuale con il centro città e con gli altri poli del bacino di traffico, risultano: la superstrada Modugno-Palese (4 corsie con spartitraffico centrale), per i flussi in direzione di Modugno, dell'autostrada A14, e di Altamura-Matera attraverso la S.S. 96; la S.P. 156 Bitonto-Aeroporto (principale accesso dalla provincia di Bari) che si raccorda alla poligonale di Bitonto sulla quale convergono gli assi provenienti dal nord della provincia (Ruvo, Terlizzi, Spinazzola, le Murge, ecc..) attraverso la S.S. 96; la S.S. 16 e 16 bis che risulta essere l'infrastruttura più importante si innesta sulla tangenziale di Bari; la Bari-Brindisi, è stata resa più sicura, mentre rimane ancora molto problematica nel tratto Palese-Aeroporto; la S.S. 98 (Canosa-Bitonto-Bari) e la S.S. 96 (Altamura - Bari) che confluiscono prima della diramazione per la S.P. 54 Modugno-Palese, quindi vi si possono immettere, oppure proseguire fino alla tangenziale di Bari; la S.S. 271 (Matera-Bari) che arriva sulla Tangenziale di Bari; la S.S. 100 (Massafra - Bari) che arriva sulla Tangenziale di Bari;
- per quanto riguarda il sistema ferroviario che interessa l'area aeroportuale sono presenti due linee che però non hanno connessioni con lo scalo. In futuro è previsto un collegamento ferroviario,



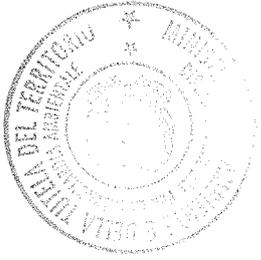
*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

che interesserà una variante a doppio binario della ferrovia Bari-Barletta con una fermata, costituita dai due soli binari di corsa, in corrispondenza dell'attuale aerostazione passeggeri. La nuova linea permetterà di collegare direttamente l'Aeroporto via treno con Bari Centrale (tempo di percorrenza 6'), Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Andria e Barletta. Si evidenzia però che tale collegamento non rientra tra le opere analizzate nello Studio di Impatto Ambientale in quanto solo presente in programmi strategici di area vasta;

- nel corso della redazione dello Studio, è stata condotta anche un'analisi "trasportistica" del livello di servizio delle infrastrutture viarie connesse con l'infrastruttura aeroportuale. Tale studio è stato sviluppato secondo i metodi della modellistica dei trasporti, con un'analisi della rete di trasporto privato negli scenari di domanda/offerta relativi ai collegamenti da e per l'Aeroporto di Bari Palese;
- l'analisi modellistica ha avuto come specifico obiettivo quello di analizzare e valutare nel periodo di punta (ora di punta della mattina) il livello di servizio (LOS. – Level Of Service) delle infrastrutture di collegamento da e per l'Aeroporto in cinque distinti scenari temporali : uno scenario attuale (2006) e quattro scenari progettuali (2007, 2011, 2012 e 2017) legati agli interventi infrastrutturali dell'Aeroporto, ed al conseguente incremento di traffico passeggeri e quindi veicolare;
- dalle simulazioni modellistiche del traffico si rileva che per gli archi analizzati nello studio trasportistico si desume che i traffici generati dall'aeroporto non sono tali da comportare, di per sé, fenomeni di congestione, in quanto costituiscono solo una parte ridotta dei flussi registrati;
- si rende invece necessario un adeguamento funzionale delle arterie di collegamento intorno all'aeroporto: tali interventi non dovranno rispondere ad esigenze di capacità, per lo meno non per effetto del traffico automobilistico generato dall'aeroporto. Dovranno invece garantire un adeguato drenaggio del bacino di traffico e tempi di trasporto ridotti, in particolare rispetto a quelle aree presso le quali l'offerta di trasporto aereo è limitata o inesistente, come l'area del Materano e del Tarantino;
- lo studio condotto, evidenzia che l'accessibilità all'aeroporto deve essere migliorata e siano messe in atto tutte le azioni necessarie per pervenire alla reale attivazione dei collegamenti ferroviari previsti nell'area. Poiché la completa attuazione del piano aeroportuale potrà essere definita solo a valle della messa in atto di tutte le iniziative previste dal piano di sviluppo e poiché necessariamente questo dovrà essere soggetto ad una nuova procedura di VIA, anche il tema dell'accessibilità negli scenari futuri può essere rimandata alla fase di attuazione delle future prospettive di sviluppo infrastrutturali dell'aeroporto.

in merito alle acque superficiali

- il progetto prevede: captazione a mezzo di opere esistenti e pienamente efficienti, il trattamento dell'intercettazione rinvenenti dai bacini tributari individuati lungo la via di rullaggio "T" e la pista di volo RWY 07/25; l'allontanamento mediante i collettori esistenti (Φ 1000, pendenza 1%) per quanto attiene alle acque dilavanti le aree della via di rullaggio "T" e a mezzo delle nuove dorsali predisposte a tergo della testata 25 per le acque meteoriche di pista; e la dispersione al ricettore finale che è stato individuato nello strato superficiale del suolo, così come dettato dall'art. 10 "Scarichi sul suolo" (comma 1) D.Lgs. 18/08/2000, n. 258 (eccezione al



divieto di scarico per “per le acque meteoriche convogliate in reti fognarie separate”) prevedendo un franco di sicurezza interposto a protezione della falda (circa 25 m): tale strato è costituito dalla porzione anidra (sopra falda) e in esso, per filtrazione, termineranno i pozzi perdenti, protetti da un adeguato franco di sicurezza e di potenza tale da assicurare l’indipendenza delle acque disperse dalle acque di falda:

- frequentemente si è previsto che tutte le acque meteoriche provenienti dalle aree pavimentate “air-side”, vengano sottoposte a trattamento di sedimentazione, grigliatura, dissabbiatura e disoleatura prima di essere smaltite verso il ricettore finale;

in merito alla cantieristica

- è stata prevista la tipologia di “cantiere fisso”, attrezzato per alloggiare le maestranze specializzate, gli impianti principali, i materiali e le attrezzature necessarie per fornire al contempo supporto logistico ai servizi operativi. Dato lo sviluppo dell’opera (560 m di prolungamento pista con relative vie di rullaggio e ampliamento 100000 m³ della superficie dei piazzali) non è necessario ricorrere ad ulteriori sottocantieri e a cantieri itineranti. Il cantiere è stato previsto in corrispondenza della fascia centrale dell’area di espansione del sedime aeroportuale, in direzione Sud, a ridosso della futura nuova recinzione perimetrale. La zona presenta infatti posizione baricentrica rispetto la zona di allungamento pista; favorevole morfologia ed apertura dei luoghi; buona accessibilità lungo la viabilità ordinaria; situazione favorevole per l’apertura di piste di cantiere; vicinanza alle superfici di sviluppo dei piazzali.

L’area inoltre è libera da vegetazione arborea e caratterizzata dalla presenza di superfici seminate; la viabilità locale permette un facile collegamento al Comuni di Bari, Palese e Bitonto, attraverso la rete viaria vicinale e le strada provinciale S.P. 91 (a nord del sedime aeroportuale) permettendo così un rapido trasferimento dei materiali da/per le aree di lavorazione e di stoccaggio definitivo.

- la realizzazione delle opere in progetto comporterà, considerate le tipologie di progetto prevalenti, una movimentazione di materiale sia in uscita che in entrata rispetto ai cantieri.

Le caratteristiche geologiche e granulometriche del materiale proveniente dalle operazioni di scavo (suolo agrario) e sbancamento sono tali da renderlo non idoneo per la realizzazione degli strati di fondazione della pista e della testata e come materiale granulare per calcestruzzi.

In fase esecutiva dovranno essere individuati i siti specifici di cava nonché il trasporto a discarica del materiale proveniente dagli scavi.

Per quanto riguarda l’approvvigionamento di materiale per la realizzazione delle opere più significative (prolungamento della pista, le vie di rullaggio, la viabilità perimetrale e di ispezione e l’ampliamento dei piazzali sosta aeromobili), è stato stimato (in linea di massima) in 107.000 m³.

- lo studio considera che, vista la presenza sul territorio di cave con una discreta differenziazione nei materiali estratti, è possibile prevedere che all’interno del territorio provinciale vi siano dei siti che potranno soddisfare interamente il fabbisogno di inerti legato alla realizzazione delle diverse opere d’arte e dei manufatti in progetto e delle discariche ove smaltire i residui di scavo, valutati in 465.000 m³;



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

- in corrispondenza dell'area interessata dal prolungamento della pista di volo (testata 07) si rende necessario operare degli espropri; in questo contesto sono presenti vaste superfici adibite ad uso agricolo, con netta prevalenza di colture arboree (uliveti), che si caratterizzano per la notevole continuità laterale degli appezzamenti e per la sostanziale omogeneità colturale. Le uniche soluzioni di continuità, in questo contesto, sono costituiti da appezzamenti di più ridotta superficie unitaria destinati a seminativo o a prato;
- l'estensione delle aree da espropriare per annetterle al sedime è stata stimata in circa 60 ettari, di cui 9 ha risultano già nella disponibilità del Demanio civile aeronautico;
- il comparto interessato dal futuro ampliamento del piazzale ricade, invece, completamente all'interno del sedime aeroportuale, in aree caratterizzate da vegetazione erbacea (sedime aeroportuale incolto), non comportando modifiche rispetto alle attuali condizioni di uso del suolo;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

componente atmosfera

- in merito alla qualità dell'aria ante operam si evidenzia che i dati disponibili sono quelli forniti dalle rilevazioni delle centraline fisse della Rete Regionale di monitoraggio della Qualità dell'Aria (RRQA), gestita da ARPA Puglia;
- nel mese di gennaio 2007 sono registrati superamenti per il PM₁₀ nella prima postazione per 14 volte e nell'ultima di 12 volte. Per l'NO₂ si è avuto un superamento nella zona industriale di Molfetta per una volta. Per gli altri inquinanti non si sono avuti superamenti. Analizzando l'intero anno 2006 si ha: per il PM₁₀ si hanno superamenti 55 e 59 rispettivamente per le due stazioni, per l'NO₂ due volte nell'area industriale nella quale si supera 26 volte il limite anche per O₃. Per gli altri inquinanti non sono riportati superamenti;
- il proponente ha provveduto ad elaborare i dati disponibili per caratterizzare la qualità dell'aria della zona in esame basandosi sia su dati delle centraline regionali sia su dati rilevati ad hoc nell'intorno aeroportuale. La stazione considerata, anche se distante dall'area di interesse, è la stazione di fondo ASM, ubicata nel comune di Molfetta, nella quale vengono monitorati NO₂, SO₂ e O₃ in quanto indicata come centralina utile per la determinazione del fondo;
- per la determinazione dei valori di fondo degli inquinanti CO e PM₁₀, il proponente ha invece utilizzato i risultati della campagna di monitoraggio ad hoc effettuata dal 28 febbraio al 14 marzo 2006. La campagna di monitoraggio ha visto impegnati due mezzi mobili ubicati rispettivamente all'interno del sedime aeroportuale, a ridosso della testata di decollo (Postazione A), ed in una postazione esterna all'area aeroportuale, all'interno dell'area abitata di Palese (Postazione B). Tale scelta è stata dettata dall'esigenza di distinguere, per quanto possibile, l'inquinamento prodotto dalle attività aeroportuali da quello prodotto all'esterno del sedime dal traffico intenso e dalle attività di origine antropica che caratterizzano la zona circostante l'aeroporto. Pertanto la postazione A ha rilevato essenzialmente il contributo aeroportuale mentre la postazione B ha rilevato entrambe i contributi, traffico veicolare nei dintorni dell'aeroporto e attività aeroportuale.

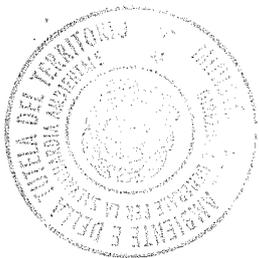


Per la determinazione del valore di fondo è stato considerato il punto A ed ai valori rilevati è stato detratto il valore simulato come contributo del traffico veicolare ottenendo un valore di $0,5 \text{ mg/m}^3$ per il CO e $10 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ per il PM₁₀.

- nella campagna specifica eseguita sono stati rilevati dati relativi a SO₂ NO NO₂ NO_x CO O₃ PM₁₀ BTX, oltre a direzione e velocità vento, pressione atmosferica, temperatura, umidità, radiazione solare, precipitazioni. Dall'esame dei dati si evincono valori medi giornalieri variabili nei range sotto indicati:

Parametro	Postazione A		Postazione B	
	Valori in $\mu\text{g/m}^3$ compresi tra		Valori in $\mu\text{g/m}^3$ compresi tra	
SO ₂	2	2,5	2,5	3,5
NO ₂	10	20	70	110
CO (x1000)	0,02	0,4	0,2	0,3
O ₃	60	80	50	70
PM ₁₀	10	20	15	35
Benzene	1	2	1,5	4

- dall'esame dei dati dell'ARPA Puglia i dati più critici emergono per la qualità dell'aria in riferimento alle polveri rappresentate dal PM₁₀. I dati del gennaio 2007 mettono in evidenza per i rilievi eseguiti a Bari – Via Caldarola un valore medio giornaliero di circa $44 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ mentre a Molfetta – Piazza Verdi il valore è di circa $50 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ mettendo quindi in evidenza situazioni non buone in merito alla qualità dell'aria urbana. Considerando che la regione Puglia non ha eseguito alcuna azione in riferimento alle indicazioni date dalla normativa (predisposizione di piani di caratterizzazione e risanamento della qualità dell'aria) è chiaro il tentativo formulato dal proponente di caratterizzare in qualche modo l'area di studio ma, pur se confortati dai dati rilevati nel breve periodo presso l'aeroporto e considerando che l'aeroporto è in una zona di margine della città di Bari e quindi presumibilmente con fenomeni di dispersione più evidenti, la stima assunta per individuare i valori di fondo appare un po' ottimistica sia per gli ossidi di azoto che per le polveri (NO₂ e PM₁₀). Si ritiene quindi necessario che prima del completamento dei lavori sia condotta una campagna di monitoraggio tesa a caratterizzare per più lunghi periodi la qualità dell'aria del contesto aeroportuale. Ciò anche in riferimento ai 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 e alla direttiva 1999/30/CE e successive dai quali si evince la zonizzazione eseguita dalla Regione Puglia per la quale il Comune di Bari è in zona A "aree urbane".
- l'analisi dell'attività anemologica condotta nello Studio d'Impatto Ambientale ha evidenziato che le 3 direzioni prevalenti del vento sono: SW (65.7 % delle frequenze annuali), S (17.1%), W (10.5%). Pertanto le simulazioni sono state eseguite nei tre casi ed è stata calcolata la media pesata della concentrazione presso i ricettori utilizzando le frequenze annuali sopra riportate. Il modello utilizzato è l'EDMS versione 3.11– Emission and Dispersion Modeling System – della F.A.A. che consente elaborazioni in termini di tipologia di sorgenti assunte ma è semplicistico in termini di modellazione in quanto modello gaussiano;



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

- per l'analisi meteorologica è stato assunto che:
 - la distribuzione delle frequenze annuali della direzione del vento indica una attività anemologica caratterizzata dalla predominanza di venti con direzione prevalente SW (65.7 % delle frequenze annuali), a seguire quella S (17.1%), W (10.5%) e N (5.3%);
 - per quanto riguarda le classi di velocità, si osserva un andamento costante di leggera brezza, con valori di velocità compresi tra 2,7 m/s e 4,5 m/s. La distribuzione mensile è abbastanza omogenea, si osservano parziali incrementi nei mesi primaverili;
- il proponente ha, quindi, assunto le 3 direzioni prevalenti del vento sopra riportate per la simulazione dell'andamento annuale delle concentrazioni in aria simulate al fine di calcolare la media pesata delle concentrazioni nei punti assunti come riferimento;
- al fine del calcolo delle concentrazioni lo SIA è partito dai dati di traffico per gli scenari attuale (2007) e futuro (2017) Per quanto riguarda gli effetti indotti dalla rete viaria i risultati dello studio trasportistico hanno consentito di calcolare, tramite il CORINAIR, i coefficienti di emissione da inserire nella simulazione per i due scenari. La suddivisione per tipologia di autoveicoli al 2017 è stato considerato conservativamente uguale al parco veicolare attuale;
- per le simulazioni del traffico aeroportuale sia dello stato attuale che dello stato futuro sono stati utilizzati i valori di aeromobili medi giornalieri in quanto si sono calcolati i valori pesati su base annua con riferimento alle direzioni prevalenti dei venti in modo da confrontare i risultati con i valori limite annuali;
- in termini di voli il numero di aeromobili assunti per lo scenario attuale è di 63 movimenti giorno che sono aumentati a 116 per lo scenario futuro per un traffico totale di 42520 movimenti annui. La tipologia di aeromobili considerata riguarda i seguenti tipi: ATR 72, MD 80, B 737/800, B 737/500, A 320, A 330, B 777, B 747. Nelle simulazioni sono stati previsti allo stato futuro anche 2100 movimenti annui relativi al traffico carico con un quantitativo di 3.522.429 kg/anno di merci trasportate. Sono stati quindi considerati 6 movimenti/giorno di cui 2 nelle ore notturne con Aeromobili: B737, A300, MD80;
- in termini di distribuzione del traffico sulle direzioni della pista è stato eseguito un processo di ottimizzazione, in particolare per il tema del rumore, che ha portato alla seguente assunzione:
 - pista RWY 25: 60% atterraggi- 40% decolli;
 - pista RWY 7: 40% atterraggi- 60% decolli;
- sono stati individuati 8 ricettori rappresentativi dell'intorno aeroportuale e per questi sono state determinate, con il modello di simulazione, le concentrazioni degli inquinanti CO, NO_x, SO₂ e PM₁₀ per lo scenario attuale (2007) e futuro (2017);
- per lo stato attuale (2007) la documentazione presentata considera, come risultato delle elaborazioni per gli inquinanti NO_x ed SO₂, che il valore di fondo è in realtà un valore di fondo comprensivo del traffico attuale per cui è stata calcolata la media pesata annuale in base alle 3 direzioni del vento predominante del solo traffico aereo e a questo valore è stato aggiunto il valore di fondo con il contributo del traffico e i valori sono stati confrontati con il valore limite annuale;



- per gli inquinanti PM_{10} e CO per i quali sono stati assunti valore del solo fondo, è stata fatta la media pesata annuale in base alle 3 frequenze di vento sul valore totale ossia traffico aereo e traffico veicolare ottenuto dalle simulazioni. A questo valore è stato aggiunto il valore di fondo ottenuto dal monitoraggio di breve durata eseguito. Il risultato è stato confrontato con i valori limite annuali;
- per quanto riguarda lo stato futuro, dalle elaborazioni presentate, si evincono i valori di CO e PM_{10} con mix di traffico aereo relativo al 2017 e traffico veicolare al 2017 come previsto dallo studio trasportistico mentre i valori di SO_2 e NO_x sono stati calcolati sempre considerando il mix di traffico aereo relativo al 2017 e come traffico veicolare l'incremento di traffico rispetto al 2007 che è stato previsto nello studio trasportistico (tenendo anche conto dell'aggiornamento progressivo del parco veicolare);
- i valori rilevati evidenziano contributi prossimi ai limiti normativi e quindi di potenziale criticità;

componente ambiente idrico

- l'aeroporto Civile di Bari-Palese è ubicato a ovest di Bari, a circa 1,2 Km dalla linea di costa, in un terreno la cui pendenza naturale media, procedendo in declivio da ovest verso est, è dell'1%. L'unico corso d'acqua poco distante dall'asse della pista è la Lama Balice, peraltro asciutto per gran parte dell'anno; all'interno dell'aeroporto vi è un sistema superficiale e sotterraneo di raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche, lungo quasi tutto il perimetro, di cui è previsto l'adeguamento, soprattutto per quelle di prima pioggia;
- per quanto riguarda gli aspetti qualitativi delle acque sotterranee, la zona di studio ricade nell'area dell'acquifero del murgiano con un livello medio della falda sotterranea a circa 1m sul livello medio marino (il piano campagna dell'aeroporto è a quota 40 m s.l.m. circa);
- la permeabilità dei terreni è considerabile medio-alta, soprattutto in presenza di una bassa percentuale di terre rosse ed unitamente ad una fratturazione molto spinta;
- l'attuale assetto del sistema di smaltimento delle acque bianche all'interno dell'area "air side" dell'aeroporto viene dichiarato nello SIA "fuori norma" data la profondità degli attuali pozzi perdenti che recapitano direttamente in falda (essendo profondi 45m) e senza il preventivo passaggio in opportuni impianti di trattamento delle acque di prima pioggia; tale difformità è rilevata in osservanza del Piano di Tutela delle Acque, strumento con cui la Regione Puglia ha recepito il Dlgs n. 152/99, con cui si fa assoluto divieto dell'immissione diretta nelle acque sotterranee degli scarichi;
- il processo di impermeabilizzazione del suolo ha reso quindi necessario il dimensionamento di un sistema di raccolta e smaltimento;

componente suolo e sottosuolo;

- l'inquadramento geologico dell'area, ha permesso di evidenziare la presenza di vasti affioramenti di rocce calcaree e calcaree-dolomitiche del Mesozoico, note in letteratura geologica con il nome di "Calcarea di Bari", sulle quali localmente poggiano in trasgressione lembi di calcareniti pleistoceniche, di modesto spessore appartenente alla formazione delle "Calcarenite di Gravina".



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Alla luce dei dati della campagna geognostica del 1997 condotta all'interno del sedime aeroportuale e nei pressi anche delle aree coinvolte, è evidente che la copertura della roccia calcarea presente nell'area è costituita, nei primi metri, da un terreno incoerente, tanto da essere considerato un terreno di scarsa portanza.

La roccia calcarea sottostante si compone, nella parte più prossima alla superficie, di due orizzonti, l'uno molto fratturato e carsificato (-1,00 ÷ -1,40 metri rispetto al piano campagna) e l'altro meno fratturato con terre rosse (-3,00 ÷ -5,90 metri).

Le caratteristiche geomeccaniche della formazione calcarea hanno evidenziato una variabilità di valori, che riflettono le altrettanto variabili condizioni di fessurazione e di carsificazione del calcare. Nella zona più vicina alla superficie si ha una roccia da "molto scadente" a "scadente", per poi passare ad una roccia di qualità "discreta" ed infine giungendo più in profondità ad una roccia "buona".

In virtù di tale situazione, il piano di posa delle sovrastrutture (piazzi-sosta aeromobili, prolungamento pista, viabilità interna, ecc) viene ad interessare, a seconda della profondità degli scavi, sulla roccia della zona superiore o intermedia, per le quali è prevedibile una bonifica con calcestruzzo magro, delle sacche di terre rosse e della roccia particolarmente degradata.

Proprio, in virtù della natura di tali terreni ed in considerazione della natura delle tipologie di opere in programma, nell'ambito della zona di stretto interesse progettuale, sono state individuate alcune aree di particolare sensibilità, coincidenti con l'impronta delle opere superficiali di progetto.

- la sottrazione di suolo (seminativi e coltivazioni di ulivo) è irreversibile in corrispondenza delle opere da realizzare (aumento delle superfici del sedime a seguito di espropri);
- i terreni interessati dalle lavorazioni appartengono alla formazione geologica a giacitura prevalentemente sub-orizzontale, alterata e degradata nella porzione superficiale, interessata da sacche di materiale limo-argilloso ("terre rosse") che ne intasano le fratture e ricoperta da un terreno di copertura, dallo spessore modesto e dalla scarsa portanza. Durante le attività di scavo sono previsti particolari accorgimenti per la salvaguardia della staticità delle opere pre-esistenti situate nell'immediato intorno dell'area progettuale;
- le caratteristiche del terreno permettono di considerare discretamente bassa la capacità di propagazione verticale nel suolo delle sostanze inquinanti potenzialmente sversate, con conseguente moderato rischio di inquinamento specifico;
- la sottrazione di suolo, pur se non trascurabile essendo prevista l'acquisizione di 50 ha circa, interessa aree caratteristiche della zona e quindi non tali da ritenersi di pregio. Sono aree agricole e a colture arboree (uliveti per lo più) con la presenza di alcune piante di pregio. In riferimento a queste è previsto un'attività di mitigazione mirata all'espianto e al riposizionamento delle stesse;

componente vegetazione flora e fauna:

- l'azione dell'uomo ha profondamente modificato il paesaggio naturale pugliese e la vegetazione spontanea è stata sostituita quasi completamente dalle colture;

pb



- un elemento caratteristico del paesaggio costiero e subcostiero della provincia di Bari è rappresentato dalle valli carsiche ('lame') un tempo attraversate da fiumi, ora caratterizzate da vegetazione spontanea tanto da costituire dei veri e propri corridoi nella campagna coltivata;
- la lama Balice, posta a circa 1 Km a sud dell'area di stretto interesse progettuale, è inquadrabile da un punto di vista vegetazionale nel piano basale caratterizzato, procedendo dalla costa verso l'interno, dalla presenza di formazioni di sclerofille sempreverdi (vegetazione mediterranea) e latifoglie eliofile (vegetazione sub-mediterranea). La vegetazione attuale della lama presenta accanto a formazioni spontanee, diffuse tracce del paesaggio agricolo storico; nel tratto a sud dell'area di stretto interesse progettuale si rinviene una macchia mediterranea "bassa" che degrada localmente verso la gariga, con una densità e compattezza variabili, con presenza di agave (*Agave americana* L.);
- nell'area di studio sono molto diffuse le coltivazioni legnose in particolare olivi e mandorli, oltre ai seminativi. La coltivazione dell'Olivo caratterizza gran parte del territorio circostante l'area del sedime aeroportuale; è un albero sempreverde che predilige terreni collinari e ambienti aridi; pianta molto longeva che può essere coltivata anche su terreni calcarei e argillosi;
- la Regione Puglia non ha ancora una legge organica che protegge i patriarchi della Natura, anche se con la legge regionale 14/01. art. 30 ("Tutela paesaggistica alberi") è stato istituito "l'Albo dei monumenti vegetazionali" con cui s'intende proteggere dall'espianto, censire ed iscrivere in un apposito registro tutti gli "esemplari vegetazionali" che per le loro caratteristiche costituiscono elemento caratteristico del paesaggio pugliese, non esiste ancora una tutela specifica che vieti gli espianti;
- per quanto concerne i popolamenti animali, nell'ambito della porzione di territorio di più stretto interesse progettuale, l'antropizzazione ha determinato modificazioni ambientali tali da influenzare sia tipologicamente che quantitativamente la fauna dell'area. La frammentazione delle aree naturali ha portato a varie forme di disturbo che si sono espresse con un generalizzato impoverimento rispetto alle potenzialità esistenti;
- l'unica area che può essere considerata di valore faunistico consiste nella zona del Parco Naturale della Lama Balice, che comprende numerose specie animali facilmente adattabili al mutamento delle condizioni ambientali a cui si aggiungono presenze temporanee o legate a particolari habitat;
- i popolamenti dei seminativi e delle colture arboree, nonché quelli degli incolti e delle aree ruderali, risentono delle caratteristiche di tali ambienti condizionati dall'intervento umano con bassi livelli di naturalità. La componente animale presente ha una bassa diversità, con poche specie presenti in alte densità, come *Talpa europaea*, *Hystrix cristata*, molti tra i micromammiferi come *Sorex minutus*, *Crocidura leucodon*, *Microtus savii*;
- il popolamento delle aree urbanizzate (compresa l'area del sedime aeroportuale) e delle aree verdi pertinenziali urbane è in genere rappresentato da specie animali opportuniste, in grado di adattarsi bene ad un ambiente poco ospitale;
- l'unico raggruppamento vegetale di tipo naturale presente nell'area vasta è quella della macchia mediterranea della Lama Balice, che non viene interferita dalle opere in progetto;



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

- durante la fase di esercizio, il disturbo indotto dalle attività dell'aeroporto è da ritenersi trascurabile in quanto l'area è già destinata a servizi aeroportuali;
- gli interventi air-side porteranno un incremento del traffico aereo e i rischi del "birdstrike" aumentano come conseguenza dell'intensificazione del traffico aereo e della maggiore silenziosità e velocità dei moderni velivoli;
- l'aeroporto di Bari Palese è dotato di un servizio di falconeria per l'allontanamento dei volatili, che utilizza varie specie di rapaci diurni quali il falco pellegrino, il falco di Harris e il falco sacro e un rapace notturno, il barbagianni; ciascuna specie viene utilizzato per dissuadere una specifica specie di uccello potenzialmente pericoloso;
- nelle aree attigue all'aeroporto sono presenti, negli uliveti e nel centro urbano di Bitonto, diversi dormitori invernali, che spesso cambiano ubicazione determinando la redistribuzione degli uccelli e la loro aggregazione durante gli spostamenti; tuttavia dallo SIA risulta che tali aggregazioni non abbiano mai interessato direttamente lo spazio aereo sopra le piste ma unicamente le aree limitrofe;
- data l'esistenza di censimenti avifaunistici e considerato lo svolgimento dell'attività di falconeria, la previsione degli impatti risulta di bassa entità;

componente rumore:

- l'aeroporto di Bari è dotato di un sistema di rilievo del rumore, in funzione da diverso tempo. Sono presenti 4 postazioni e rispetto ai dati rilevati ed archiviati presso la sede dell'aeroporto è stata eseguita la caratterizzazione dello stato attuale che è stata strutturata in due fasi. Nella prima fase sono state analizzate le rilevazioni fonometriche di livello sonoro equivalente globale (LEQ) e livelli statistici, in modo tale da rappresentare il clima acustico generale senza una precisa distinzione tra quello prodotto dai movimenti degli aeromobili in decollo o atterraggio. Nella seconda fase invece sono stati analizzati i dati registrati dalle centraline ubicate specificamente per il controllo del rumore origine aeronautica, i quali sono stati poi correlati con i movimenti aerei corrispondenti ai periodi di misura, in modo tale da poter scindere la componente aeronautica dal rumore di fondo definendo il livello specifico LVA. Lo SIA riporta i seguenti dati espressi in dB(A):

Punto	Ubicazione	LAeq	LVA
1	Bari - Parete che delimita il lato sud-est del cimitero	51,3	31,7
2	Bari - SS16 in prossimità dei campi sportivi	61,9	63,0
3	Bari - Muro di cinta dell'Ospedale San Paolo.	49,1	45,8
4	Bitonto - Terrazza dell'edificio comunale sede dell'anagrafe.	63,2	46,3

- i risultati delle misurazioni acustiche evidenziano un valore del livello di valutazione del rumore aeroportuale giornaliero modesto, soprattutto se confrontato con i dati di livello, equivalente residuo. Il valore maggiore di LVA si attesta nei pressi della SS 16 in una zona sottostante le traiettorie di arrivo-decollo lato testata 25 ed è pari a 63 dBA quindi corrispondente all'intervallo della zona (60-65 dBA) per la quale non sono previste limitazioni (DM 31.10.97);



- gli scenari analizzati nel corso delle simulazioni sono due, quello attuale con anno di riferimento 2005 e quello futuro al 2017, con relativo mix di traffico ovvero numero di movimenti giorno per tipo di aeromobile e distribuzione percentuale di utilizzo delle piste, così come già esposto per la componente atmosfera;
- alla luce del prolungamento della pista di volo a 3000 m e conseguentemente alle nuove dotazioni impiantistiche, è stata distribuita la percentuale di atterraggi e decolli in modo più omogeneo per pista 07 e 25, in modo tale da non sfavorire acusticamente nessuna delle aree limitrofe alle due zone di testata o una direzione principale di atterraggio-decollo. Inizialmente le percentuali di atterraggio e decollo future erano state fissate a 70% per pista 07 e 30% per pista 25, in modo tale da diminuire l'impronta a terra delle isofoniche nelle zone del comune di Bitonto, ed utilizzare la pendenza longitudinale della pista di volo in discesa verso la testata 25 (lato mare). A seguito di un'attenta analisi delle curve isofoniche, si è scelto di rendere ancora più omogenea la distribuzione dei movimenti aerei lasciando un piccolo margine a favore dei decolli ed atterraggi verso il mare. Alla luce di tali considerazioni e delle varie simulazioni acustiche effettuate, è stata scelta come condizione ottimale la seguente distribuzione dei movimenti: RWY 25: 60% atterraggi, 40% decolli mentre per RWY 07 40% atterraggi, 60% decolli;
- dalle simulazioni eseguite a seguito delle ottimizzazioni delle procedure, lo SIA evidenzia che la presenza delle curve isofoniche che attualmente si estendono maggiormente verso il comune di Bitonto, si attenua con una distribuzione quasi omogenea lato mare e lato Bitonto;
- la curva isofonica a 60 dBA fuoriesce dal sedime sulle direzioni di atterraggio e decollo in particolare in prossimità della testata 25 mentre al lato sud della pista di volo si trova quasi interamente all'interno del sedime e al lato nord viaggia parallela alla pista di volo esternamente al sedime aeroportuale;
- la curva isofonica a 65 dBA, risulta comunque confinata all'interno del sedime aeroportuale a meno di una parte al lato nord della testata 25 sulla direzione di atterraggio ed una zona lato nord della pista di volo parallelamente al confine del sedime aeroportuale;
- per quanto riguarda invece la curva isofonica a 70 dBA e quelle successive, sono interamente comprese all'interno del sedime aeroportuale;
- prima di eseguire un confronto tra le curve isofoniche e la presenza di edifici residenziali all'interno delle diverse fasce, è stata considerata la sovrapposizione degli effetti tra il traffico di origine aeroportuale (piste, taxi, piazzali, ecc) e quello del traffico posto sulla viabilità di adduzione all'aeroporto stesso. A tal fine partendo dai risultati dello studio trasportistico è stato associato alle singole strade un livello sonoro che è stato poi sommato energeticamente a quello di origine aeroportuale. Dall'analisi dei risultati di tale simulazione lo SIA indica che i livelli acustici imputabili al traffico aeronautico non apportino modifiche sostanziali e rilevanti ai livelli già imputabili al traffico veicolare;
- dalle simulazioni eseguite nelle condizioni di progetto le curve di Lva pari a 70 e 75 dBA sono interamente all'interno del sedime aeroportuale. Il territorio con livelli di Lva compresi tra 65 e 70 dBA è ubicato per la maggior parte all'interno del sedime e solo una parte all'esterno del sedime aeroportuale, è esclusa la presenza di edifici residenziali a meno di un edificio posto al



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

marginale Est. Per altri edifici si riscontrano valori di Leq(A) tra 65 e 70 dBA ma in questo caso i livelli acustici sono da imputare a quelli di origine veicolare, infatti in quella zona il contributo aeronautico si attesta tra i 55 e i 60 dBA;

- 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 Bari Palese 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; non è stata, altresì, attuata la zonizzazione acustica comunale;
- allo stato attuale l'intero territorio interessato dalle isofoniche simulate dal proponente, tenendo conto di tutte le operazioni presenti nel sedime, è privo di abitazioni per le isofoniche superiori a Lva di 65 dB(A) mentre nello stato futuro, grazie anche all'ottimizzazione ottenuta in fase istruttoria circa la ripartizione dell'utilizzo della pista per le fasi di atterraggio e decollo, risulta presente un solo edificio nella zona in cui non è consentita la presenza di residenze secondo quanto indicato dal DM 31.10.97. Per tale edificio il proponente dovrà assumersi l'onere di individuare una soluzione coerente con la normativa qualora anche i monitoraggi che saranno attuati confermeranno le previsioni dello SIA;
- anche a causa del traffico indotto dall'esercizio dell'aeroporto lungo la viabilità perimetrale all'aeroporto le simulazioni eseguite mettono in risalto il superamento di Leq pari a 65 dB(A) per alcuni ricettori lungo la viabilità di accesso perimetrale (lato Est) allo scalo, il proponente dovrà mettere in essere una serie di monitoraggi specifici sia allo stato attuale che nel futuro e qualora le misure dovessero confermare le simulazioni dovrà mettere in atto le idonee azioni di mitigazioni da concordare con gli Enti gestori della strada;

componente paesaggio:

- l'intero sistema territoriale, dentro il quale si sviluppa l'area degli interventi, si configura come un ambito strutturalmente e percettivamente omogeneo, caratterizzato da ampie superfici pianeggianti, per la maggior parte agricole, nelle quali gli alberi di ulivo e mandorlo sono le specie predominanti.
- tra gli ambiti paesaggistici esaminati, quello naturale agricolo, che si estende per più della metà del territorio di studio, e quello naturale paesistico della Lama Balice, sono gli ambiti di maggiore valenza e minore capacità di adattamento alle modificazioni esterne. Il primo conserva quasi intatte le caratteristiche del paesaggio pugliese tipico, con la presenza di alberi di ulivo dei quali alcuni anche secolari;
- la Lama Balice costituisce una testimonianza della presenza umana già a partire dal Neolitico; il territorio, oggi trasformato in Parco naturale Regionale, nonostante sia stata in parte inglobata, soprattutto nell'ultimo tratto prima di sfociare a mare, nel tessuto urbano in espansione della città di Bari, conserva alcune delle sue caratteristiche originarie costituendo un elemento che connota il paesaggio;
- in assenza di apprezzabili forme orografiche, i segni strutturanti all'interno del territorio di indagine sono rappresentati essenzialmente dall'elemento idrografico che definisce la



configurazione fisica del territorio e dai principali elementi del sistema antropico che definiscono il profilo insediativi;

- i lavori dell'ampliamento della pista di volo e il conseguente ampliamento del sedime aeroportuale sono previsti all'interno dell'ambito naturale agricolo, è evidente come all'interno di un comparto fortemente omogeneo dal punto di vista paesaggistico, elevate siano le possibilità che l'impianto dei cantieri possa comportare alterazioni del sistema stesso, ma allo stesso tempo la vastità del sistema paesaggistico consente di assorbire meglio eventuali azioni alternative;
- al contrario, per quanto riguarda i lavori di realizzazione dei due piazzali di sosta aeromobili, le alterazioni della percezione paesaggistica sono pressoché nulle, dato che si espletano all'interno dell'area di stretta pertinenza dell'ambito infrastrutturale aeroportuale;

CONSIDERATA la Delibera di Giunta della Regione Puglia n. 1073 del 18 luglio 2006, pervenuta il 2 luglio 2007, con cui si esprime un parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

“PRG di Bari e Bitonto

[...] In conclusione in relazione al tasso di coerenza delle opere programmate con la pianificazione territoriale si ha:

- 1. una quota parte del sedime aeroportuale attuale ricade nel comune di Bari e la restante parte nel comune di Bitonto;*
- 2. l'area di espansione verso EST interesserà il comune di Bitonto e precisamente un'area attualmente ad uso agricolo “E” che dovrà essere dotata di una Variante di PRG da sottoporre al consiglio Comunale di Bitonto ed alla approvazione della Regione Puglia. [...]*

Fabbisogno e movimentazione materiali

[...] I progettisti in questa parte della trattazione eseguono riferimenti normativi errati per cui sarebbe opportuno correggere tutto il paragrafo 8.2.6.3 introducendo gli esatti riferimenti normativi e le esatte categorie di discariche ai sensi del D.Lgs. 22/97, D.Lgs. 36/03 e del DM 3 Agosto 2005 “criteri di ammissibilità dei rifiuti in discarica”. [...]

Considerato quanto sopra evidenziato, il Comitato Reg.le per la V.I.A., ritiene opportuno proporre, nell'ambito della procedura ministeriale di V.I.A., parere favorevole sulla compatibilità ambientale dell'intervento proposto, previa riscrittura ed aggiornamento normativo del capitolo destinato allo smaltimento/recupero dei rifiuti prodotti e previa risoluzione del conflitto creatosi con il comune di Bitonto relativamente alla variante prevista per la zona agricola tipizzata E dal PRG del comune di Bitonto. [...]”:

CONSIDERATA la nota del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/16754/2007 del 17 settembre 2007, pervenuta in data 19 settembre 2007, con cui si esprime parere favorevole che di seguito si riporta integralmente:

“VISTO il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”, parte seconda, ed in particolare l'art. 52, comma 2;

VISTO l'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349;

VISTO il DPCM 10 agosto 1988 n. 377 e successive modifiche e integrazioni;



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

VISTO il DPCM 27 dicembre 1988;

VISTA la legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 recante "Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137" pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.45 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 27 aprile 2006;

VISTO l'art. 8, comma 2, lett. g), del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali";

VISTO l'art. 3, comma 4, lett. e), del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali";

VISTO il decreto del Ministro per i Beni e le Attività Culturali 24 settembre 2004 recante "Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 271 del 18 novembre 2004 ed in particolare l'Allegato 3;

VISTO il decreto del Ministro per i Beni e le Attività Culturali 17 febbraio 2006 "Modifiche al decreto ministeriale 24 settembre 2004, recante : <Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali >" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 92 del 20 aprile 2006;

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 luglio 2005 di nomina del Direttore Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici;

VISTO il Decreto legislativo 3 ottobre 2006, n. 262, convertito in legge 24 novembre 2006, n. 286, articoli 94 e 95;

VISTO il decreto 3 luglio 2006, del Ministro per i Beni e le Attività Culturali, di nomina ad interim del Capo Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici, con decorrenza 1 luglio 2006;

VISTO il D.D. 10/10/2006 dell'allora Capo Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici ad interim con il quale sono state delegate al Direttore Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici le funzioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173, articolo 3, comma 4, lettera e);

VISTO il D.M. 28/12/2006 "di incarico al Segretario Generale per assicurare il coordinamento e la continuità dell'azione amministrativa del Ministero per i Beni e le Attività Culturali";

VISTO il D.P.R. 12/01/2007 concernente il conferimento dell'incarico di Segretario Generale;

VISTO il D.M. 19/06/2007 con il quale sono state prorogate le disposizioni di cui al sopra citato D.M. 28/12/2006 fino all'adozione del provvedimento di articolazione della struttura centrale e periferica del Ministero per i beni e le attività culturali conseguente all'entrata in vigore del nuovo regolamento di organizzazione del Ministero medesimo e comunque non oltre il 31/12/2007;

VISTA la Circolare del Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici n. 74 del 05/08/2004;



VISTO il D.M. 19/06/2007, registrato alla Corte dei Conti il 02/07/2007, di proroga delle disposizioni contenute nel D.M. 28/12/2006 fino all'adozione del provvedimento di articolazione della struttura centrale e periferica del Ministero per i beni e le attività culturali conseguente all'entrata in vigore del nuovo regolamento di organizzazione del Ministero medesimo e comunque non oltre il 31 dicembre 2007;

VISTO il D.M. 26 gennaio 2007 del Ministero per i beni e le attività culturali di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

VISTA la nota ministeriale n. DG/BAP/S01/16.13.07/14432/2007 del 26/07/2007 del Direttore Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici di delega alla sottoscrizione degli atti già di competenza del Direttore del Servizio II – paesaggio al Delegato del medesimo servizio;

VISTA la nota ministeriale n. DG/BAP/S02/16.19.34/14438/2007 del 26/07/2007 del Delegato del Servizio II Paesaggio con la quale è stato comunicato a tutto il personale l'avvenuto rilascio della suddetta delega;

VISTA l'istanza del 20/10/2005, prot. n. 4077, pervenuta il 25/10/2005 ed acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici il 07/11/2005 al prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/4364, trasmessa unitamente agli elaborati dello Studio di Impatto Ambientale e la Sintesi non tecnica, con la quale la **Società SEAP S.p.A. Società Esercizio Aeroporti di Puglia** ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della legge 349/1986 secondo la procedura di cui al DPCM 27/12/1988, per il progetto relativo agli **"Interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007 per l'aeroporto di Bari – Palese: interventi di ampliamento piazzale sosta aeromobili e interventi di prolungamento pista di volo RWY 07/25 e via di rullaggio T"** di cui all'oggetto.

VISTO il D.M. 19/06/2007 con il quale sono state prorogate le disposizioni di cui al sopra citato D.M. 28/12/2006 fino all'adozione del provvedimento di articolazione della struttura centrale e periferica del Ministero per i beni e le attività culturali conseguente all'entrata in vigore del nuovo regolamento di organizzazione del Ministero medesimo e comunque non oltre il 31/12/2007;

CONSIDERATO che la pubblicazione dell'avviso al pubblico sui quotidiani risulta effettuata in data 21/10/2005 su "La Repubblica" e su "La Gazzetta del Mezzogiorno";

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con nota n. DG/BAP/S02/34.19.04/4972 del 14/11/2005 ha richiesto alle Soprintendenze di settore le valutazioni di competenza per l'espressione del parere ai sensi dell'art. 6 della legge 349/1986;

CONSIDERATO che il Gruppo Istruttore della Commissione V.I.A. in data 30/11/2005 ha effettuato un sopralluogo presso il sito di interesse del progetto in argomento (nota di convocazione n. CVIA/2005/3602 del 28/11/2005, assunta al protocollo con il n. DG/BAP/S02/34.19.04/6162 del 29/11/2005) e che la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con nota n. DG/BAP/S02/34.19.04/6189 del 29/11/2005 ha delegato le Soprintendenze competenti territorialmente di partecipare al suddetto sopralluogo;

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia, ricevuti ed esaminati gli elaborati dello Studio di Impatto Ambientale del progetto in argomento, con nota prot. n. 6189 del 29/11/2005, inoltrata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, ha espresso il seguente parere:



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

< Con riferimento all'istanza di cui all'oggetto, questo Ufficio ha esaminato gli elaborati prodotti dalla società SEAP S.p.A. in data 20/10/2005 prot. N. 4077 e, considerato che nell'intervento in oggetto non ricadono immobili vincolati ai sensi del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 recante il "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", ritiene di non dover sollevare obiezioni relativamente agli interventi di ampliamento piazzale sosta aeromobili e di prolungamento della pista di volo RWY 07/25 e via di rullaggio T >:

CONSIDERATO che la **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia**, esaminata la documentazione, con nota prot. n. 290 del 15/06/2006, inoltrata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, ha espresso il seguente parere:

< In risposta alla nota di codesta Direzione prot. n. 502/34.19.04/4972 del 14/11/2005, riferita al progetto in epigrafe, sulla base della diretta conoscenza dei luoghi le opere previste per il prolungamento della pista ricadono in area interessata da preesistenze insediative riferibili all'età del Bronzo individuate con il toponimo di "Bregola". Una delimitazione di massima dell'area a rischio archeologico è riportata sullo stralcio planimetrico 1:10.000, in allegato alla presente, ricavato dagli elaborati trasmessi dalla SEAP S.p.A. ed in particolare dal Doc. 5 (settembre 2005) del Prog. 222 B AER108 - 32 SLA QR - AM. Rev. 1.

Nel rilasciare pertanto parere favorevole alle opere in progetto, per quanto di competenza di chi scrive, si ritiene tuttavia indispensabile prevedere la documentazione e il recupero preventivo delle emergenze archeologiche riferibili all'antico insediamento di Bregola, attraverso un progetto di prospezioni di superficie, sondaggi e scavi archeologici, da affidarsi all'esterno sotto la direzione di questa Soprintendenza >:

CONSIDERATO che in data 10/01/2006 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota n. DSA-2006-460, ha chiesto al Proponente dei chiarimenti e approfondimenti allo studio di impatto ambientale del progetto;

CONSIDERATO che con nota prot. DSA-2006-6173 del 06/03/2006 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha concesso alla Società SEAP S.p.A., a seguito di richiesta, 30 giorni di proroga per fornire gli approfondimenti richiesti, che sono stati poi trasmessi in data 06/04/2006 con nota prot. n. 1519;

CONSIDERATO che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti SIIT Puglia Basilicata con nota prot. n. 5453 del 22/05/2006 ha convocato la Conferenza dei servizi per il giorno 12/06/2006 e che la Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, con nota prot. n. DG BAP S02/34.19.04/ del 07/06/2007, ha comunicato al suddetto Ministero di non poter partecipare alla Conferenza di Servizi in quanto non era stata ancora conclusa la procedura di VIA del progetto;

CONSIDERATO che in data 14/06/2006 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso il verbale della Conferenza di servizi, nella quale si conclude di aggiornare la stessa, per le determinazioni finali, a data da destinarsi, previa acquisizione dell'esito della procedura di VIA;

CONSIDERATO che la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia**, ricevuti ed esaminati gli elaborati integrativi dello Studio di Impatto Ambientale del progetto in argomento, con nota prot. n. 5519 del 04/08/2006, inoltrata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, ha espresso il seguente parere:



< Con riferimento all'istanza di cui all'oggetto, questo Ufficio, esaminati gli elaborati integrativi prodotti dalla società SEAP S.p.A. in data 06/04/2006 prot. n. 1519 ed anche a seguito di sopralluogo effettuato unitamente al Responsabile Unico del Procedimento, ritiene di poter confermare quanto già espresso con nota del 30/12/2005 n. 10848, che si allega in copia.

Infatti la Scrivente ha verificato che il "Casino Fons Silos", riportato quale segnalazione architettonica nel Piano Urbanistico Territoriale Tematico della Regione Puglia, non risulta vincolato ai sensi del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 recante il "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" e comunque non viene interessato dal prolungamento della pista di volo RWY 07/25 e via di rullaggio T in quanto situato all'esterno della nuova perimetrazione di progetto; inoltre l'effetto acustico è stato contenuto al di sotto dei 55 dB.

Per quanto riguarda le opere di mitigazione ambientale, conseguenti all'espianto delle alberature esistenti, si raccomanda di utilizzare essenze arbustive tipiche della macchia mediterranea >:

CONSIDERATO che successivamente con nota prot. n. 2864 del 27/06/2006 la **Società SEAP S.p.A** ha comunicato quanto segue:

< Con riferimento alla procedura di VIA in atto relativa all'aeroporto Carol Woityla di Bari Palese, interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007, constatando che le previsioni di traffico poste alla base dello studio di impatto ambientale sono state sostanzialmente superate dall'attualità, si ritiene opportuno fornire un aggiornamento della documentazione già in Vostro possesso. Tale aggiornamento riguarderà le nuove previsioni di traffico ed i relativi impatti indotti nello scenario al 2017 e la descrizione delle opere necessarie a rendere sostenibile tale incremento. La documentazione verrà consegnata entro il 30 settembre >:

CONSIDERATO che la Società SEAP S.p.A. ha trasmesso, con nota prot. n. 4366 del 27/09/2006 alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici e con nota prot. n. 4747 del 18/10/2006 alle Soprintendenze di settore, la documentazione concernente lo Studio di impatto Ambientale del "Piano degli interventi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale all'anno 2017 per l'aeroporto civile di Bari";

CONSIDERATO che con nota prot. n. DSA-2006-27759 del 30/10/2006 e successiva nota del 01/02/2007, prot. n. DSA -2007-3038, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha chiesto alla Società proponente la pubblicazione su un quotidiano a diffusione locale ed uno a diffusione nazionale, dell'avvenuto deposito della nuova documentazione;

CONSIDERATO che in data 16/02/2007 è stata effettuata una nuova pubblicazione dell'avviso al pubblico sui quotidiani "La Repubblica" e su "La Gazzetta del Mezzogiorno";

CONSIDERATO che riguardo la nuova documentazione la **Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia**, con nota prot. n. 14758 del 20/11/2006, ha ribadito il parere favorevole con prescrizioni già espresso e con successiva nota del 02/08/2007, prot. n. 9233, ha meglio specificato la prescrizione contenuta nei due precedenti pareri:

< Ad integrazione delle note di questa Soprintendenza, in riferimento al progetto in epigrafe, prot. n.14758 del 20.11.2006 e alla precedente prot. n. 290 del 15 giugno 2006, nel ribadire il parere favorevole già espresso nelle suddette note, si precisa che quest'Ufficio, per quanto di sua competenza, onde poter assicurare la direzione e il controllo delle attività di ricerca



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

ha la necessità di conoscere con congruo anticipo la data di avvio del progetto di indagine archeologica preventiva per il recupero del sito dell'età del Bronzo di Torre Brengola, noto da indagini di superficie.

Si prevede che la durata delle attività nello specifico, da eseguirsi con oneri a carico del committente sotto la direzione scientifica di questa Soprintendenza, salvo imprevisti al momento non valutabili, si svolga nell'arco di trenta giornate lavorative per almeno due squadre di intervento, composte da tre unità di mano d'opera specializzata nello scavo archeologico, con l'assistenza continuativa di un archeologo preistorico. Dovranno essere inoltre previste apposite risorse per il rilievo puntuale e l'ubicazione delle emergenze evidenziate, per il restauro e la catalogazione dei reperti, per indagini e analisi di laboratorio per lo studio e la datazione delle evidenze di natura organica (resti faunistici e vegetali) >.

Accordi specifici potranno essere presi per stabilire ulteriormente i termini del progetto nonché tempi e modalità operative dell'intervento anche contattando il nostro Centro operativo per l'Archeologia di Bari (tel. 080- 5275451;

CONSIDERATO che la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia**, con nota n. 8164 del 13/09/2007, relativamente alle ulteriori integrazioni, ha espresso le seguenti valutazioni:

< Con riferimento all'istanza di cui all'oggetto, esaminata la relativa documentazione acquisita agli atti, ritiene di poter confermare quanto già espresso con nota del 30/12/05 n. 10848.

Pur tuttavia si raccomanda la massima attenzione nelle fasi di scavo per l'eventuale presenza di ambienti ipogeici non conosciuti allo stato attuale. Eventuali ritrovamenti dovranno essere immediatamente comunicati previa sospensione dei lavori.

Per quanto riguarda le opere di mitigazione ambientale, conseguenti all'espianto delle alberature esistenti si raccomanda di utilizzare essenze arbustive tipiche della macchia mediterranea privilegiando il reimpiego degli esemplari di maggior pregio (ulivi pluridecennali).

Dovrà inoltre essere data comunicazione preventiva della data di inizio dei lavori >.

CONSIDERATO che la **Direzione Generale per i Beni Archeologici** con nota n. 8743 del 09/08/2007 ha espresso le seguenti valutazioni:

< Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale - visti i pareri con osservazioni resi dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia, con le note n. 290 del 15/6/06 e n. 14758 del 20/11/06, e la più recente nota n. 9233 del 2/8/07 che prevede un programma di indagine archeologica preventiva, con oneri a carico del committente, sotto la direzione scientifica e nei tempi indicati dalla Soprintendenza - concorda con le prescrizioni formulate limitatamente alle operazioni inerenti lo scavo archeologico, il rilievo puntuale e l'ubicazione delle emergenze evidenziate.

Le ulteriori operazioni inerenti il restauro e la catalogazione dei reperti, le indagini e le analisi di laboratorio potranno eventualmente essere oggetto di accordi specifici con la committenza >;

CONSIDERATO che la **Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici**, a conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, con parere istruttorio prot. n. DG/BAP/S02/34.19.04/16620 del 13/09/2007 ha espresso il seguente parere:

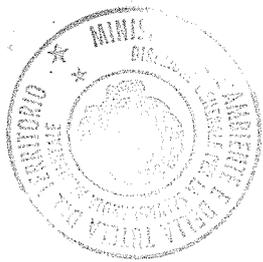


< A conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, viste le valutazioni delle Soprintendenze di settore, acquisiti i pareri della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esaminati gli elaborati progettuali e il relativo Studio di Impatto Ambientale, preso atto della situazione vincolistica e di pianificazione paesaggistica verificata dalle competenti Soprintendenze, si ritiene di poter concordare con il con i pareri favorevoli delle Soprintendenze e della Direzione Generale per i Beni Archeologici sopra citate, nel rispetto delle prescrizioni dettate dalla Direzione Generale per i Beni Archeologici e delle Soprintendenze di settore e delle ulteriori seguenti prescrizioni:

- Con il progetto esecutivo e comunque prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentato un progetto, redatto con la consulenza di un agronomo o di un botanico, finalizzato al reimpianto del maggior numero di alberi di ulivo espianati per l'esecuzione dei lavori, sia nell'area relativa al prolungamento della pista che nell'area merci, e che preveda il censimento degli ulivi da espianare e il successivo reimpianto di tutti quelli ritenuti idonei, nello stesso sedime aeroportuale o in altre aree dello stesso comune o dei comuni contermini. Qualora nelle aree in esame fossero presenti ulivi secolari dovranno essere rispettate le disposizioni di tutela contenute nella L.R. 4 giugno 2007, n. 14.
- La progettazione dei volumi edilizi da realizzare sia nella prima fase di sviluppo 2003-2007 che nella fase successiva di potenziamento infrastrutturale al 2017, dovrà rispettare oltre che i criteri di economicità e funzionalità anche quelli relativi alla qualità architettonica, superando la schematicità che di solito caratterizza costruzioni simili (hangar, magazzini e depositi, ricovero per mezzi di rampa, ecc.), frequentemente assimilate a capannoni industriali. Pertanto, in fase di progettazione definitiva o esecutiva dovranno essere fornite adeguate indicazioni sui dettagli progettuali circa le forme le dimensioni, i materiali e i colori dei manufatti architettonici e su tutti i particolari relativi ai materiali di arredo vegetale da impiegare per le opere di sistemazione a verde proposte al fine di realizzare una migliore integrazione paesaggistica.
- I progetti sopra indicati dovranno essere presentati, per la verifica di ottemperanza, alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia. >.

Questo Ministero

esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, 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 favorevole** alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società SEAP S.p.A. per la realizzazione del progetto nei comuni di Bari e Bitonto relativo agli "Interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007 per l'aeroporto di Bari – Palese: interventi di ampliamento piazzale sosta aeromobili e interventi di prolungamento pista di volo RWY 07/25 e via di rullaggio T" e al "Piano degli interventi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale all'anno 2017 per l'aeroporto civile di Bari", **nel rispetto di tutte le prescrizioni dettate dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, della Direzione Generale per i Beni Archeologici e delle Soprintendenze di settore**";



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

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;

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 agli "Interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007 dell'Aeroporto di Bari-Palese: interventi di ampliamento piazzale sosta aeromobili e interventi di prolungamento pista di volo RWY 07/25 e via di rullaggio T", da realizzarsi nei Comuni di Bari e Bitonto (BA), presentata dalla Società Aeroporti di Puglia S.p.A. a **condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- 1 deve essere garantito il non superamento degli attuali livelli di traffico, dichiarati nell'anno 2006. Incrementi di traffico dovranno essere sottoposti ad una successiva procedura di VIA unitamente alle opere necessarie per renderli ambientalmente compatibili;
- 2 prima dell'avvio delle attività di realizzazione delle opere in oggetto dovrà essere steso, con gli Enti territorialmente competenti, un protocollo d'intesa che definisca i tempi, le modalità, le responsabilità ed i costi (da intendersi a carico della SEAP) per la progettazione e la realizzazione di interventi tesi all'ottimizzazione delle arterie viarie di accesso all'aeroporto per:
 - 2.1 interventi necessari per risolvere le criticità evidenziate sugli assi viari che conducono all'asse di accesso all'aeroporto. In particolare la Via Gabriele d'Annunzio e la SP 156 Bitonto-Aeroporto di Palese dovranno essere potenziate al fine di eliminare i fenomeni di congestione (livelli di servizio E-F simulati), anche mediante l'anticipazione temporale della realizzazione dei nuovi sistemi di accessibilità come ipotizzati nell'ambito degli interventi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale all'anno 2017;
 - 2.2 interventi di guida per l'individuazione del percorso idoneo per l'accesso all'aerostazione mediante almeno posa in opera di idonea cartellonistica, inserimento di pannelli a messaggio variabile sulle principali vie di accesso nell'area vasta;
 - 2.3 sistema di monitoraggio del traffico, per la viabilità di accesso all'aeroporto, che dovrà essere gestito dal proponente secondo modalità da concordare con gli organi territorialmente competenti e che dovrà essere connesso al sistema di aiuto agli utenti operante in tempo reale al fine di individuare i percorsi idonei per raggiungere l'aeroporto;
- 3 sia attivato e mantenuto in essere un monitoraggio del traffico e dei livelli di servizio dell'infrastruttura aeroportuale al fine di mettere in risalto la necessità di attuazione degli altri interventi individuati nello SIA, che non sono oggetto del presente provvedimento e per i quali dovrà essere attivata una nuova procedura di VIA
- 4 sia definito un progetto complessivo di riambientalizzazione del sistema territoriale in cui si inserisce l'aeroporto, che comprenda il "Piano del Verde" (di protezione e reimpianto delle specie di interesse che sono interessate dall'allungamento della pista) previsto dal proponente



nello SIA, previo accordo con gli Enti territoriali e locali interessati. Detto Piano dovrà essere definito ed approvato prima dell'inizio dei lavori allo scopo di garantire il trapianto e il reimpianto in aree limitrofe oppure in opportune aree scelte di comune accordo tra la Società di Gestione dell'Aeroporto e gli Enti locali e territoriali interessati. Detto progetto dovrà contenere anche un programma temporale di esecuzione degli interventi in argomento ed essere realizzato contestualmente agli interventi aeroportuali con oneri a carico del proponente;

- 5 in merito all'inquinamento acustico, prima dell'inizio dei lavori di cui in oggetto, dovrà essere verificato il risultato dello SIA in termini di definizione delle curve isofoniche mediante una campagna di rilevamenti specifici di idonea durata e in periodi significativi dell'intera attività aeroportuale così come previsto al comma 1 dell'allegato A del DM 31.10.1997. 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 dovrà essere svolta a cura e spese del proponente, concordata e controllata dall'ARPA Puglia e gli esiti dovranno essere comunicati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. 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 D. Lgs n. 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;
- 6 sia previsto e posto in essere entro 6 mesi dalla data del presente decreto, un 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 tre oltre a quelli esistenti - in aree esterne al sedime e dove vi sono edifici adibiti a residenza con particolare riferimento a quanto indicato nelle simulazioni nello SIA e successive integrazioni. 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 valori dell'indice Lva, considerato in facciata, superiori a 65 dB(A). Qualora dai monitoraggi acustici dovesse emergere che i ricettori residenziali fossero interessati da valori di $LVA > 65$ dBA si dovrà provvedere:
 - 6.1 ad applicare quanto previsto dal D.Lgs n. 13 del 17.1.2005 ed in particolare art.4 comma 2;
 - 6.2 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;
- 7 il monitoraggio acustico dovrà consentire sia nella fase attuale che nel corso del tempo di verificare che i ricettori posti lungo la viabilità di accesso all'aeroporto per il tratto in cui la stessa è parallela all'intero sedime non siano soggetti a valori superiori ai 65 dBA. In caso di superamenti dovranno essere concordati tra il proponente e l'ente di gestione della strada idonei interventi per la riduzione del rumore con oneri a carico del proponente stesso (es. stesa di pavimentazione fonoassorbente);



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

- 8 in fase di esercizio dovrà essere eseguito un monitoraggio per individuare l'effettivo smorzamento dell'energia vibrazionale indotta dall'utilizzo della pista. In caso contrario dovranno essere individuate e realizzate idonee misure di mitigazione per il contenimento del fenomeno rispetto ai ricettori interessati, secondo modalità da concordare con l'ARPA Puglia;
- 9 le sorgenti di rumore a terra quali generatori, gruppi elettrogeni, condizionatori dell'aria etc. dovranno essere silenziati secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere, degli impianti ivi inclusa l'adozione dei sistemi e delle tecnologie ivi previsti;
- 10 durante la fase di cantiere, sebbene non vi siano effettive condizioni di rischio, dovrà essere attivata una campagna di monitoraggio della falda, secondo modalità da concordare con l'ARPA Puglia, unita ad un'adeguata organizzazione delle fasi lavorative, onde evitare di incorrere in sversamenti accidentali;
- 11 prima del completamento dei lavori deve essere concordata con ARPA Puglia e interamente realizzata una campagna di monitoraggio annuale della qualità dell'aria attraverso postazione mobile che:
 - 11.1 riguardi almeno i seguenti inquinanti: biossido di zolfo, ossidi di azoto, materiale particolato (PM₁₀ e/o PM_{2,5}), benzene e ozono;
 - 11.2 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;
 - 11.3 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;
 - 11.4 per tutta la durata della campagna di monitoraggio devono essere contestualmente rilevati i parametri meteorologici;
- 12 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, secondo modalità da concordare con l'ARPA Puglia. 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 Bari:
 - 12.1 definizione della zonizzazione prevista dal D.Lgs. 351/99, DM 60/02 e D.Lgs. 183/04;
 - 12.2 realizzazione di una rete di monitoraggio conforme alle disposizioni delle sopra citate norme;
 - 12.3 predisposizione di un piano di risanamento, qualora la zona in cui ricade il comune di Bari sia interessata da superamenti dei valori limite;
- 13 dovrà essere prodotto uno studio sulla cantierizzazione delle opere che tenga nel dovuto conto i siti di approvvigionamento e smaltimento dei materiali, 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.

fr



Lo studio dovrà anche contenere un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali prevedendo tra l'altro in fase di trasporto la copertura dei carichi che possono essere dispersi, la previsione delle dispersioni e delle infiltrazioni di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature (lavaggio, manutenzione, rifornimento ecc), di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, ecc. Il Proponente, a proprio carico e secondo modalità da concordare con l'ARPA Puglia dovrà attuare tutte le misure mitigative individuate e disporre durante le fasi di cantiere la messa in opera degli accorgimenti e dei dispositivi idonei alla tutela dell'ambiente interessato;

- 14 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;
- 15 a titolo di compensazione dovrà essere predisposto un piano finalizzato alla riforestazione di territori, con piante autoctone, nell'ambito della Regione Puglia per l'assorbimento di carbonio in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di riduzione di gas serra in adempimento al protocollo di Kyoto. A tal fine dovrà essere previsto l'aumento della superficie forestale regionale privilegiando il recupero di territori abbandonati e la protezione del territorio dai rischi di dissesto. Le aree dovranno essere individuate, di comune accordo con la Regione Puglia con la quale dovranno essere definite anche le modalità di acquisizione e gestione delle aree, in modo proporzionale all'incidenza che il settore trasporti aereo ha nell'emissione nazionale e alle movimentazioni previste nell'infrastruttura in progetto rispetto al totale nazionale della specifica modalità di trasporto;
- 16 il sistema di monitoraggio 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;
- 17 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;
- 18 dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Regione Puglia, riportate nelle premesse;
- 19 di tutte le prescrizioni sopra riportate, la relativa verifica di ottemperanza sarà effettuata 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.



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

Si richiama l'attenzione della Società Aeroporti di Puglia S.p.A. sull'art. 41 del D.Lgs. 152/2006, 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 e ad impartire le prescrizioni necessarie al ripristino delle condizioni di compatibilità ambientale dei lavori medesimi;

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Aeroporti di Puglia S.p.A., al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dei Trasporti 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**

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

**DIREZIONE GENERALE
PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE**

La presente copia fotostatica composta di
n° 16 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 28/01/08