



OGGETTO: [ID: 9130] Interventi di adeguamento del sistema di smistamento bagagli degli aeroporti di Bari e Brindisi - Aeroporto di Brindisi. Procedimento di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. ENAC-PROT-10/11/2022-0139964-P acquisita al prot. MiTE_2022-0141436 del 14/11/2022, ENAC ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto " *Interventi di adeguamento del sistema di smistamento bagagli degli aeroporti di Bari e Brindisi - Aeroporto di Brindisi*", in quanto modifica ad opera ricadente al punto 2 lettera *e* dell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero " *Aeroporti (progetti non compresi nell'Allegato II)*".

In particolare oggetto della presente valutazione preliminare è l'adeguamento dell'impianto di trattamento bagagli da stiva (BHS- Baggage Handling System) dell'Aeroporto di Brindisi, necessario, a detta del Proponente, al fine di adempiere ai recenti obblighi normativi che prescrivono l'aggiornamento degli apparati EDS allo Standard 3 (ECAC), mediante la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica posizionato nella zona sud-ovest dell'aerostazione esistente in continuità al blocco del BHS esistente.

Per l'aeroporto di Brindisi è stato effettuato un procedimento di Valutazione di impatto ambientale per il progetto di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo che si è concluso con provvedimento di compatibilità ambientale DM_2014-0000246 del 09/10/2014 dall'esito positivo con prescrizioni.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante " *Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104*", ed alcuni elaborati di dettaglio.

Analisi e valutazioni

Il progetto in oggetto è ubicato all'interno del sedime aeroportuale dell'aeroporto di Brindisi, nel lato sud ovest dell'aerostazione, ed occupa una superficie in pianta di circa 1400 mq.

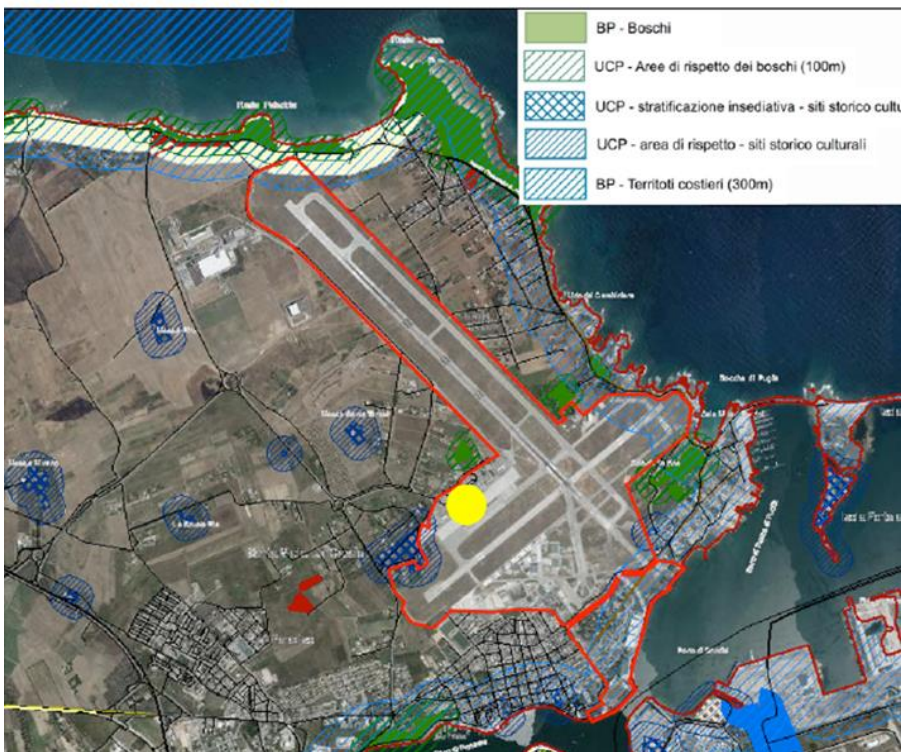


Figura 1 Localizzazione del sedime aeroportuale. In giallo l'area d'intervento



Figura 2 Ortofoto. In rosso l'area di intervento



Figura 3 Area d'intervento

Il progetto si pone come obiettivo primario l'adeguamento del sistema HBS dell'Aeroporto di Brindisi alla più recente normativa ECAC Standard 3 in tema di Security e consiste nell' ampliamento di un edificato già presente.

In particolare, per consentire l'alloggiamento del nuovo sistema di smistamento bagagli (BHS–Baggage Handling System) è previsto un ampliamento dell'aerostazione mediante la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica posizionato nella zona sud-ovest dell'aerostazione esistente in continuità al blocco del BHS esistente e sarà formato da un fabbricato di due piani fuori terra realizzato in adiacenza, ma non in continuità, con l'edificio esistente. Il nuovo edificio sorgerà dove attualmente è prevista un'area adibita a parcheggio landside, si compone, secondo quanto riportato dal Proponente, di due piani fuori terra (copertura a +9.5 m) di cui il piano terra sarà dedicato alla zona operativa del BHS mentre il piano primo sarà lasciato al grezzo per futuri eventuali ampliamenti da parte di Aeroporti di Puglia S.p.A.

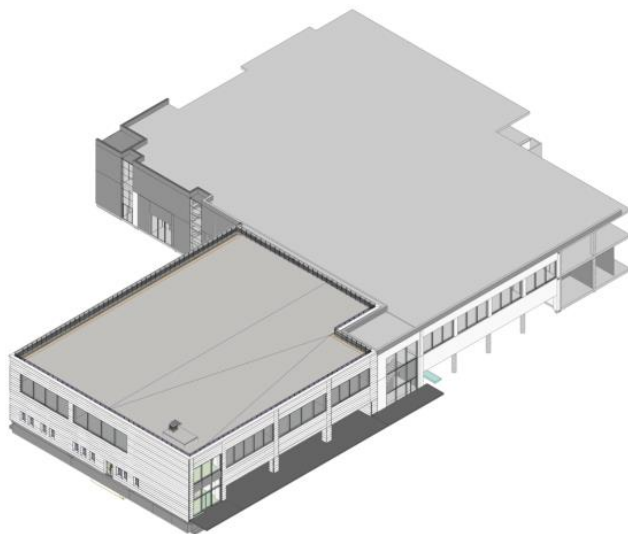


Figura 4 vista 3d del modello dell'intervento in progetto

Di seguito, in figura, una descrizione più dettagliata degli interventi previsti, così come riportati dal Proponente.

Codice	Azione di progetto
L1	Scotico terreno vegetale
L2	Demolizione pavimentazione esistente
L3	Scavi e sbancamenti
L4	Demolizione opere in cls
L5	Formazione rilevati
L6	Formazione di strati di sottofondazione e fondazione delle pavimentazioni
L7	Realizzazione fondazioni dirette ed indirette
L8	Posa in opera di elementi prefabbricati
L9	Realizzazione elementi gettati in opera
L10	Realizzazione di pavimentazioni in conglomerato cementizio
L11	Realizzazione di pavimentazioni in conglomerato bituminoso
L12	Stoccaggio materiali di risulta e di approvvigionamento
L13	Trasporto materiali

Figura 5 elenco interventi in progetto

Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, il Proponente afferma che *“per la realizzazione delle opere di scavo e la realizzazione delle fondazioni si sono stimati 160 giorni circa di attività”*.

Per quanto concerne la movimentazione/gestione del materiale (Bilancio delle materie) il Proponente stima 2900 mc totali di materiale scavato di cui 1900 mc riutilizzati per rinterri e livellamenti, 1000 mc smaltimento / recupero in impianto autorizzato o siti idonei, 100 mc materiale proveniente da demolizioni di porzioni dell’edificio esistente da smaltire.

Per quanto riguarda le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo, il Proponente afferma che il campo di applicazione è quello dei cantieri con quantità di materiale escavato inferiore a 6000 mc.

Il Proponente afferma che *“la gestione delle materie provenienti dagli scavi sarà quella del riutilizzo in sito, previa caratterizzazione finalizzata a verificarne la compatibilità con tale gestione, e non rientrando, ai sensi dell’art.185, comma1, lett. c) del Dlgs. 152/2006, nella disciplina dei rifiuti”*.

Per quanto riguarda la presenza di aree naturali protette, il Proponente dichiara che l’intervento non ricade neppure parzialmente all’interno Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) che distano come minimo 3.5 km dal sedime aeroportuale.

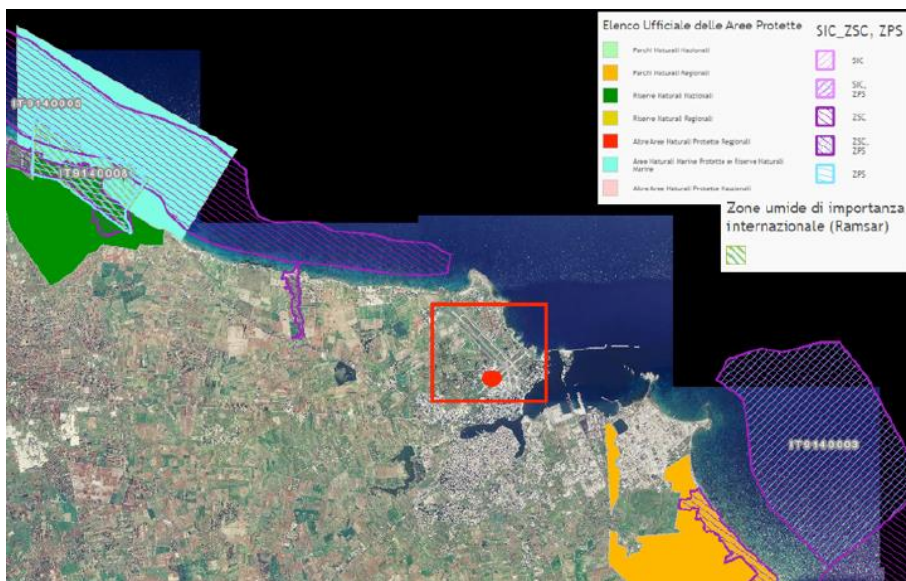


Figura 6 Cartografia Aree protette e siti Rete Natura 2000

Per quanto riguarda le zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica il Proponente dichiara nessuna interferenza.

Per quanto riguarda la presenza di aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il Proponente dichiara che gli interventi in progetto non ricadono in aree caratterizzate da pericolosità e rischi idraulici.

Il Proponente afferma inoltre che non sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dal progetto evidenziando che *“la natura e le dimensioni dell'intervento sono tali da non sollevare attenzione rispetto al rischio di inquinamento idrico superficiale e sotterraneo”*.

Infine, il Proponente afferma che, in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, l'ambito di progetto non ricade in aree caratterizzate da pericolosità sismica.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa, considerato e valutato che:

- l'obiettivo principale dell'intervento è l'adeguamento dell'impianto di trattamento bagagli da stiva (BHS-Baggage Handling System) dell'Aeroporto di Brindisi, necessario al fine di adempiere ai recenti obblighi normativi che prescrivono l'aggiornamento degli apparati EDS allo Standard 3 (ECAC), mediante la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica posizionato nella zona sud-ovest dell'aerostazione esistente in continuità al blocco del BHS esistente;
- l'opera in progetto consiste in un nuovo edificio composto da due piani fuori terra (copertura a +9.5 m), occupa una superficie in pianta di circa 1400 mq e sorgerà dove attualmente è prevista un'area adibita a parcheggio landside;

- il progetto non interferisce direttamente con zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) e ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico;
- il progetto non interferisce direttamente con aree soggette a zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica;
- non sono presenti corpi idrici superficiali e sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto;
- per riguarda la modalità di gestione dei materiali da scavo essi saranno gestiti in regime di sottoprodotto ai sensi del DPR 120/2017 e come rifiuto ai sensi del D.Lgs. 152/06;
- per quanto riguarda i quantitativi dei materiali che saranno movimentati si stimano 2900 mc totali di materiale scavato di cui 1900 mc riutilizzati per rinterri e livellamenti, 1000 mc smaltimento / recupero in impianto autorizzato o siti idonei, 100 mc materiale proveniente da demolizioni di porzioni dell'edificio esistente da smaltire;
- per quanto riguarda la fase di cantierizzazione vengono stimati 160 giorni di attività;
- in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, il progetto non ricade in aree caratterizzate da pericolosità sismica.

valutato in particolare, che:

- l'ampliamento in progetto non modifica le funzionalità dell'aeroporto stesso ma si configura come adeguamento tecnico del sistema HBS dell'Aeroporto di Brindisi alla più recente normativa ECAC Standard 3 in tema di Security, non comportando pertanto alcun potenziale incremento dei flussi di mezzi e persone, emissioni in atmosfera e rumore nell'area prossima dell'aeroporto;
- gli unici effetti ambientali ipotizzabili, reversibili e di modesta entità, sono legati alla fase di cantierizzazione dell'opera.

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che per il progetto in valutazione denominato "*Interventi di adeguamento del sistema di smistamento bagagli degli aeroporti di Bari e Brindisi - Aeroporto di Brindisi*" si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi e pertanto si propone che lo stesso non debba essere valutato nell'ambito di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori "nulla osta" e/o autorizzazioni.

Resta l'obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con il Decreto DM_2014-0000246 del 09/10/2014 ove applicabili.

La Responsabile del Procedimento

Arch. Claudia Pieri

