



# *Il Ministro dell' Ambiente*

10

## DI CONCERTO CON IL

## MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto per l'eliminazione degli ostacoli alla navigazione aerea nell'aeroporto di Bari Palese da realizzarsi in Comune di Bari, località Palese, presentata dal Ministero dei trasporti e della navigazione con sede in Roma in data 3 ottobre 1994;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Ministero dei trasporti e della navigazione in data 9 febbraio 1995;

**VISTO** il parere formulato in data 11 aprile 1995, dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria, sul progetto presentato dal Ministero dei trasporti e della navigazione;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che:

- l'aeroporto di Bari Palese deve essere adeguato ai livelli di sicurezza internazionale (norme ICAO), anche in previsione di un maggior numero di movimenti annui che le tendenze attuali dimostrano superiori alle stime del Ministero dei trasporti. In tal senso già nel 1992 il numero complessivo dei movimenti è andato ben oltre le stime all'anno 2.000;
- l'aeroporto di Bari nasce intorno al 1950 utilizzando un precedente impianto militare. Alla fine degli anni '60 con l'adozione di nuovi vettori, non potendosi più utilizzare la vecchia pista, fu progettata una nuova pista di lunghezza pari a 3.000 m, di cui eseguiti solo 2.280 m, parzialmente dotata di radioassistenza;

*mf*

- con la legge n.825/73 fu disciplinata la problematica della sicurezza degli aeroporti e per l'aeroporto di Bari fu stabilita l'installazione di sistemi per l'atterraggio strumentale, successivamente installati tra il 1984 e 1985;
- con decreto del Ministero dei trasporti n. 215/85 venivano approvate le mappe delle servitù aeroportuali; nel caso di Bari è risultato che, essendo l'aeroporto situato ad un livello medio di 38,50 m s.l.m., fino ad una distanza di 1450 dalla fine della fascia di sicurezza della pista 07, anche il terreno nudo costituisce ostacolo alla navigazione; pertanto l'abolizione degli ostacoli, ai fini della sicurezza delle vite umane, è ritenuta ormai improrogabile; l'eliminazione degli ostacoli renderà possibile incrementare la sicurezza d'uso dell'intera pista, permettendo all'aeroporto di operare in sicurezza rispetto a quelli che sono i rischi più comuni e cioè gli "atterraggi troppo lunghi" e i decolli "abortiti";
- dalle analisi eseguite dall'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo, risulta che gli ostacoli consistono principalmente nella conformazione del terreno in leggera salita, nella recinzione, seppure regolamentare, dell'aeroporto e nella viabilità circostante, nonché nella presenza di uliveti;
- in sintesi, dall'attuale recinzione fino ad una distanza fra i 140 m e 180 m il terreno fora il piano di avvicinamento. In questa zona non sono ammissibili presenze umane e alberi e lo stesso terreno nudo richiede uno sbancamento per raggiungere una configurazione più bassa. Non sono ammessi inoltre traffici veicolari e in tal senso risulta necessario deviare due tratti della strada vicinale "Montanari", un tratto della strada "Tarine", un tratto della strada "Antica Torre Brencola" e di quella denominata "Parco Brancaccio";
- le opere elencate per la messa in sicurezza dell'aeroporto prefigurano un esproprio di circa 29 ha con uno sbancamento di terreno pari a circa 300.000 mc. La sistemazione delle strade vicinali seguirà il profilo delle strade esistenti; solo in un piccolo tratto, a causa della sfavorevole configurazione del terreno, sarà necessario realizzare una trincea per evitare ostacoli. Le nuove carreggiate progettate avranno larghezza di 3,50 m, più banchina e cunetta per lo scolo delle acque per complessivi 10 m. di ingombro. Detti interventi presuppongono l'abbattimento delle alberature esistenti, in prevalenza ulivi e mandorli;
- gli uliveti presenti nell'area sono censiti catastalmente come seconda classe; sarà necessario abbattearne circa 7.000. Nelle aree limitrofe, in particolare quella compresa tra la strada "Candele" e l'area di avvicinamento, caratterizzata da alberi fuori norma, cioè più alti di quanto prescritto, sarà solo necessario, dopo accurata verifica, procedere al taglio della parte eccedente (l'area ha una estensione di circa 44 ha);

osservato che:

- il Piano Generale dei Trasporti prevede specifici interventi per la riqualificazione dell'offerta del trasporto nel Meridione d'Italia;
- il Piano Nazionale degli Aeroporti riprende le direttive programmatiche del PGT per quanto riguarda le specifiche strutture situate al Meridione, costituenti un settore di rilevanza essenziale nell'ambito della rete aeroportuale, prevedendo un adeguato sviluppo della rete di terzo livello, quale è quello dell'aeroporto di Bari interessato, in particolare, da traffico interno e, solo in determinati periodi dell'anno, da charter e da traffico internazionale;
- tali direttive sono state più recentemente riprese dal Piano Quinquennale degli Investimenti per gli Aeroporti Italiani (1991) che fotografa la situazione degli scali nazionali, mettendo in luce i ritardi



# Il Ministro dell'Ambiente

delle dotazioni (soprattutto in qualità) e le insufficienze di capacità operative dei sistemi e la saturazione operativa di alcune fasce orarie; le principali esigenze possono essere riassunte in:

- adeguamento dello stato delle servitù aeronautiche di rilevanza immediata per l'operatività;
- investimenti per la sicurezza;
- verifica della situazione urbanistica circostante l'aeroporto per quanto attiene i livelli di inquinamento da rumore;
- nel Piano Regionale dei Trasporti si auspica il "potenziamento del trasporto aereo soprattutto sulle lunghe distanze, contestualmente ad una maggiore diversificazione dei collegamenti aerei della Puglia con l'estero". In tale senso l'aeroporto di Bari viene delineato come perno del sistema aeroportuale pugliese;
- nel P.R.G. di Bari del 1976, l'area del sedime dell'aeroporto di Bari, nelle dimensioni e con i confini delle aree oggi oggetto di intervento, è interamente prevista come zona di sviluppo dell'aeroporto e, pertanto, vincolata al "mantenimento ed ampliamento di impianti e servizi secondo piani particolareggiati da redigere d'intesa con il Comune";
- il progetto in esame prevede anche l'utilizzazione di aree ricadenti nel Comune di Bitonto; anche in questo caso il P.R.G. del 1980 recepisce integralmente le servitù aeroportuali, nella ipotesi di massimo sviluppo. Su tali aree non ricadono vincoli architettonici, storico-artistici ed ambientali;
- il Comune di Bari ed il Comune di Bitonto non hanno ancora provveduto ad individuare la zonizzazione ai sensi del DCPM 1 marzo 1991 che fissa limiti di esposizione al rumore da parte delle popolazioni interessate in funzione della diversa classificazione del territorio;
- non risultano difformità tra le opere proposte e le linee di indirizzo e di programmazione regionale, comunale e nazionale;

## osservato inoltre che:

- l'infrastruttura è ubicata in una zona pianeggiante con lieve pendenza verso il mare in una area caratterizzata da dolomie e calcari dolomitici, con modesti fenomeni carsici coperti da una coltre sabbioso-limosa. Nell'area è possibile anche trovare formazioni di "terre rosse" che ricoprono la superficie calcarea o riempiono paleoalvei. Il terreno presenta ottime qualità meccaniche, l'area non è classificata sismica e non è soggetta a fenomeni erosivi, pertanto il sito può ritenersi morfologicamente e geologicamente stabile;
- il sedime è compreso in un bacino imbrifero di circa 76 ha, caratterizzato da precipitazioni per lo più di notevole intensità e breve durata;
- la zona geograficamente appartiene alla fascia costiera della Terra di Bari; da un punto di vista pedologico si riconnette invece all'area della Premurgia, caratterizzata da intensa e fitta arboricoltura. A distanza di circa 1 km dalle aree oggetto dell'intervento, si trova la Lama del Balice che presenta un ecosistema, salvo brevi tratti, profondamente alterato dalla intensa attività di cavazione ancora in atto;
- la vegetazione esistente nell'area è di tipo agricolo, con presenza di associazioni di graminacee ed erbe spontanee nelle zone non coltivate, che costringono ad onerose azioni di sfalcio ad evitare, soprattutto in estate, le fonti di incendio. La fauna non presenta specie di rilievo, salvo qualche rara presenza di donnole e talpe;
- al livello di avifauna si sono registrati passaggi di gabbiani e pavoncelle; a livello stabile, soprattutto nell'area aeroportuale, si trovano passerì e civette; il passaggio di migratori costituisce un rischio per la navigazione;

- la zona non presenta una qualità ambientale elevata ed anche le coltivazioni esercitate non hanno caratteristiche particolari di pregio;

**valutato che:**

gli impatti più significativi si realizzeranno durante la fase di costruzione mentre nella fase di esercizio dell'opera, i maggiori impatti deriveranno invece dall'inquinamento da rumore per gli accresciuti movimenti degli aeromobili e dall'inquinamento atmosferico dovuto al maggior numero di spostamenti di passeggeri. In particolare:

**- impatti in fase di costruzione:**

per tale fase, considerata la brevità dei tempi di realizzazione, la lontananza del sito da insediamenti, la possibilità di acquisire e scaricare le acque necessarie per il cantiere con gli impianti esistenti in aeroporto, si può ritenere che gli impatti saranno tutti di lieve entità.

L'impatto più significativo sarà quello costituito dai movimenti di automezzi per il trasporto a discarica del materiale di risulta, ma che interesserà strade non soggette, attualmente, ad una rilevante intensità di traffico.

Per quanto riguarda le discariche, lo studio individua come siti le cave dismesse tra il quartiere S. Paolo e la zona industriale di Bari; occorre concordare con la Regione ed il Comune la fattibilità di tale individuazione. In tal caso i movimenti degli automezzi sarebbero fortemente ridotti, essendo l'area in questione abbastanza vicina all'aeroporto.

Relativamente alle conseguenze di ordine economico occorre segnalare che la diminuzione della superficie agricola, in conseguenza della realizzazione dell'intervento, sarà del 5% dell'intera area agricola del Comune di Bari e dell'1% rispetto alle aree coltivate ad ulivo; nel Comune di Bitonto si avrà invece una diminuzione del 5% delle aree coltivate ad ulivo. Tali valori rappresentano una parte poco significativa rispetto alla produttività complessiva della zona;

**- inquinamento da rumore:**

circa l'influenza dell'inquinamento da rumore, lo studio fornisce una analisi sulla rumorosità intorno all'aeroporto per verificare la compatibilità delle destinazioni previste dagli strumenti urbanistici dei Comuni di Bari e Bitonto. A conclusione lo studio evidenzia che solo nella frazione Macchie di Bari e nella futura espansione "C2" del Comune di Bitonto si potrebbe verificare un incremento dei livelli di inquinamento fonico, stante la presenza attuale e futura di nuclei residenziali.

Per la stima complessiva del rumore nello studio è stato usato il metodo NEF "noise exposure forecast" misurato in decibel di EPN "effective perceived noise"; tale metodo però non tiene conto delle oscillazioni stagionali del traffico.

I valori forniti mostrano un rumore significativo nelle fasce a destra e sinistra della pista in fase di atterraggio per circa 350 m e in fase di decollo per circa 700 m.

Minimizazioni del rumore si potranno ottenere sul territorio di Bitonto durante la fase di decollo (non altrettanto in fase di atterraggio) divergendo l'asse del 10%;

**- inquinamento atmosferico:**

per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico le principali fonti sono rappresentate da:

- i motori degli aeromobili che passeranno da 38 a 58 movimenti/giorno;
- i veicoli usati dai passeggeri e dagli operatori da e per l'aeroporto nonché i veicoli merci e le persone all'interno dello stesso;
- le centrali termiche che, tuttavia, l'attuale progetto non prevede di variare.

Per il calcolo dei livelli di inquinamento è stato ipotizzato che tutti i movimenti giornalieri previsti (58) avvengano con MD 80, prevedendo, quindi, quali saranno i livelli di qualità dell'aria al suolo.



# Il Ministro dell'Ambiente

Secondo le norme internazionali LTO-cycle la qualità dell'aria è influenzata da elementi inquinanti emessi al di sotto dei 900 m di quota. Un aeromobile entra in tale zona ad una distanza di 20 km dall'aeroporto in fase di atterraggio ed ad una distanza di 7 km quando abbandona l'aeroporto.

Il totale delle emissioni nelle 24 ore è stato stimato pari a circa 72 kg di HC, 239 kg di CO e 409 kg di NOx; tali emissioni, essendo il decollo e l'atterraggio controvento, sono diffuse su una lunghezza di 25 km.

L'analisi dei possibili impatti sull'atmosfera esibita nello studio risulta tuttavia carente, in quanto non è stata prodotta una caratterizzazione dello stato di riferimento iniziale della qualità dell'aria.

Stando alle affermazioni del proponente, le uniche sorgenti di inquinamento che subiranno un incremento nel tempo, per effetto dell'intervento, saranno il traffico veicolare per raggiungere l'aeroporto e il movimento di aeromobili.

Considerate le stime effettuate su tale incremento di traffico veicolare e le conseguenti considerazioni svolte dal proponente sulle ricadute in termini di qualità dell'aria, si può affermare che il deterioramento della qualità dell'aria indotto dall'intervento non debba considerarsi molto significativo. Infine, sulla base della variazione delle condizioni meteorologiche della zona, si è verificato che nell'80% delle situazioni atmosferiche non si ritengono possibili fenomeni di rilievo in quanto, data anche la particolare configurazione del terreno, gli inquinanti si disperdono rapidamente. Le condizioni peggiori si ravvisano, ovviamente, nei casi di calma di vento.

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**VISTO** che non è pervenuto da parte della Regione Puglia il parere ai sensi della legge 349/86 in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta, sollecitato dal Servizio valutazione impatto ambientale con telegramma del 12 aprile 1995, protocollo n. 2945/VIA/A.O.13.G.i;

**VISTA** la nota prot. n. 15992 dell'11 luglio 1995 pervenuta dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali, con cui si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, sulla richiesta di pronuncia della 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 all'eliminazione degli ostacoli alla navigazione aerea nell'aeroporto di Bari Palese da realizzarsi in Comune di Bari, località Palese, presentato dal Ministero dei trasporti e della navigazione a condizione che:

*Antonio Di Pietro*

si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà attuare un piano di monitoraggio atmosferico e acustico da concordare preventivamente con la Regione Puglia, per definire lo stato di riferimento iniziale delle due componenti ambientali;
- b) sulla base di tale piano dovrà essere formulato dal proponente un programma di monitoraggio da attuare durante la fase di esercizio per verificare il reale incremento dei livelli di inquinamento indotti dall'intervento e adottare le eventuali misure correttive nelle manovre di decollo;
- c) dovranno essere utilizzate come zone di discarica le cave dismesse, individuate dal proponente, tra il quartiere S. Paolo e la zona industriale, nel Comune di Bari.

**DISPONE**

che il presente provvedimento sia comunicato al Ministero dei trasporti e della navigazione, al Comune di Bari, al Comune di Bitonto 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.

Roma li

**21 OTT. 1995**

*A*  
*P*  
*faulli*  
**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**

**IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI**  
*Di Luca*



La presente copia fotostatica composta di N. 3 fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li 21.10.95  
*Paolucci*