



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

**DI CONCERTO CON IL  
MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL  
TURISMO**

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale", e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152";

**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. 9 del D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 e successive modifiche di cui all'art. 7, comma 1, del Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella Legge 14 luglio 2008, n. 123, che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS e prevede, per le valutazioni di impatto ambientale di opere, per le quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, l'integrazione della Commissione con un componente designato dalle Regioni e dalle Province Autonome interessate;

**CONSIDERATO** che, in sede di istruttoria tecnica, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS è stata integrata dal rappresentante della Regione Puglia, nominato con Decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;



**VISTO** il Decreto prot. n. DSA-DEC-2008-025 del 28 gennaio 2008 con cui è stata decretata la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Aeroporto di Brindisi "Interventi di prima fase di sviluppo 2003-2007", a condizione che fossero ottemperate una serie di prescrizioni;

**CONSIDERATA** la prescrizione n. 1 di cui al suddetto Decreto, la quale prevede che *"Qualora sia superato il limite di 855.000 passeggeri su base annua oppure si abbiano più di 11.000 movimenti aeromobili l'anno, si dovrà aggiornare lo studio di impatto ambientale al nuovo scenario di riferimento e sottoporre lo stesso ad una nuova procedura di VIA"*;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile per il progetto *"Aeroporto di Brindisi – Interventi di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo"*, con nota n. 0144844/IPP del 10 novembre 2011, acquisita al prot. n. DVA-2011-28234 del 11 novembre 2011, e successivamente perfezionata con nota n. 21922/IPP del 20 febbraio 2012, acquisita al prot. n. DVA-2012-4548 del 23 febbraio 2012;

**PRESO ATTO** che la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale è stata presentata da ENAC in ottemperanza alla prescrizione n. 1 del Decreto di compatibilità ambientale prot. n. DSA-DEC-2008-025 del 28 gennaio 2008 su riportata;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla richiesta di compatibilità ambientale ed al deposito dello Studio di Impatto Ambientale è avvenuta in data 10 novembre 2011 sui quotidiani "La Stampa" e "La Gazzetta del Mezzogiorno", successivamente integrata con la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito del progetto è avvenuta in data 19 febbraio 2012 sui quotidiani "Il Messaggero" e "Nuovo Quotidiano di Puglia";

**VISTA** la documentazione trasmessa dal soggetto proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale nonché le integrazioni e i chiarimenti trasmessi da ENAC e da Aeroporti di Puglia, per conto di ENAC, nel corso dell'iter istruttorio;

**PRESO ATTO** che non sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii.;

**PRESO ATTO** dei pareri pervenuti ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, riportati a pag. 4 del Parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1318 del 13 settembre 2013, considerati dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;



**PRESO ATTO** che il progetto presentato è riferibile alla tipologia di cui al punto 10) dell'allegato II alla Parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., e che gli interventi previsti, resisi necessari alla luce della stima fornita dal Proponente di un incremento del numero dei passeggeri, non comprendono cambiamenti inerenti le piste di volo, ad esclusione di migliorie in testata connesse al sistema luminoso di avvicinamento degli aeromobili, e possono essere suddivisi in quattro macro-interventi che consistono in:

1. Riqualficazione del piazzale di sosta aeromobili ed adeguamento infrastrutture di volo;
2. Ristrutturazione della caserma dei vigili del fuoco;
3. Ampliamento delle sale di imbarco dell'aerostazione passeggeri;
4. Ampliamento delle aree destinate alla sosta delle autovetture;

**PRESO ATTO** che l'intervento sarà realizzato per la maggior parte internamente al sedime aeroportuale e che, pertanto, non coinvolgerà direttamente aree di interesse naturalistico o habitat delle specie avio-faunistiche residenti nell'intorno dell'aeroporto;

**CONSIDERATO** che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000 sono presenti nell'area vasta le seguenti aree, tutte distanti più di 5 km dall'area d'intervento:

- SIC Torre Guaceto e Macchia San Giovanni – IT9140005;
- SIC Foce Canale Giancola – IT9140009;
- SIC/ZPS Stagni e Saline di Punta della Contessa – IT9140003;

**PRESO ATTO** che, con riguardo all'interferenza diretta o indiretta sui SIC e ZPS, per tutti i Siti Natura 2000, il Proponente ha provveduto a redigere la Valutazione di Incidenza Ambientale;

**PRESO ATTO** che, come si evince dall'allegato parere, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS sulla base dell'istruttoria condotta, ha valutato che nessuno dei siti Rete Natura 2000 risulta interferito e/o impattato dalle opere previste nel progetto in analisi;

**ACQUISITO** il Parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 1338 del 13 settembre 2013, assunto al protocollo DVA-2013-21397 del 19 settembre 2013, costituito da n. 27 pagine;

**ACQUISITO** il Parere positivo con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 6854 del 13 marzo 2014, assunto al prot. DVA-2014-7106 del 14 marzo 2014, e costituito da n. 7 pagine;



**ACQUISITO** il Parere positivo della Regione Puglia, espresso con D.G.R. n. 790 del 5 maggio 2014, assunto al prot. DVA-2014-14607 del 16 maggio 2014, e costituito da n. 18 pagine;

**VISTA** la nota prot. n. CTVA-2014-1935 del 6 giugno 2014, acquisita con prot. DVA-2014-17986 del 10 giugno 2014, con cui la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ha ritenuto, alla luce del parere della Regione Puglia, di non dover modificare il proprio parere n. 1338 del 13 settembre 2013;

**CONSIDERATO** quindi che sono allegati al presente Decreto e ne costituiscono parte integrante i seguenti pareri:

1. Parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1338 del 13 settembre 2013, prot. DVA-2013-21397 del 19 settembre 2013;
2. Parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 6854 del 13 marzo 2014, prot. DVA-2014-7106 del 14 marzo 2014;
3. Parere della Regione Puglia espresso con D.G.R. n. 790 del 5 maggio 2014, prot. DVA-2014-14607 del 16 maggio 2014;

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., così come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

**CONSIDERATO** che ai sensi dell'articolo 26, comma 4, del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., sulla base di quanto indicato dal proponente si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale e relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di VIA.

Sulla base di tale ricognizione sono stati acquisiti i pareri di cui all'elenco riportato a pag. 4 del Parere della Commissione Tecnica VIA/VAS n. 1318 del 13 settembre 2013, che sono stati considerati dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo.

Eventuali ulteriori autorizzazioni relative al livello progettuale oggetto della presente valutazione, dovranno essere acquisite prima della conclusione della conferenza dei servizi decisoria.

Sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente provvedimento, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e della Regione;



**RITENUTO**, sulla base di quanto premesso, di dovere provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, alla formulazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale:

## DECRETA

la compatibilità ambientale del progetto *“Aeroporto di Brindisi – Interventi di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo”* presentato da ENAC, subordinata al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di cui all'art. 1

### Art. 1 (Quadro Prescrittivo)

**Sez. A) Prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS:**

*Piano di cantierizzazione e terre e rocce da scavo*

1. Il Proponente dovrà predisporre una accurata relazione di cantierizzazione, riguardante tutte le fasi dei lavori, tutte le zone operative, tutti i macchinari e tutte le opere da realizzare, anche provvisorie, con la descrizione degli accorgimenti pratici da mettere in atto caso per caso, al fine di garantire la massima riduzione dei disturbi e una ottimale prevenzione contro ogni prevedibile tipologia di inquinamento accidentale. La relazione, poi, dovrà contenere il bilancio definitivo delle terre e delle rocce da scavo, nonché quello di tutti gli altri materiali che saranno impiegati, con precise indicazioni sulle quantità, sulle movimentazioni, sui percorsi e sui trasporti, in conformità alla normativa vigente. La relazione dovrà indicare la scelta delle cave che saranno utilizzate, tra tutte quelle già pre-identificate nel SIA o individuate successivamente, con perfetta distinzione tra le cave di prestito e i siti di deposito, fornendo le relative autorizzazioni e le dichiarazioni di disponibilità delle singole cave alla fornitura o al ricevimento dei previsti volumi di materiali. I movimenti terra dovranno essere preceduti da adeguate analisi, da effettuarsi non appena si avrà disponibilità delle aree interessate e comunque sempre prima dell'avvio dei lavori, che dovranno fornire i risultati delle caratterizzazioni chimico-fisiche ai sensi del DM 161/2012 e dell'all. 5 titolo V parte IV D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e s.m.i. Il piano delle analisi dovrà essere preventivamente concordato con ARPA Puglia e aggiornato periodicamente, se del caso, in funzione del cronoprogramma dei lavori. La relazione di cantierizzazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

### *Atmosfera*

2. Il Proponente, di concerto con ARPA Puglia, definirà tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili per il monitoraggio della qualità dell'aria, oltre a quelle già oggi attive e esistenti, da installare sia per la fase di cantiere che per la fase post-operam (aeroporto attivo nella nuova configurazione). In particolare, le centraline specifiche per la fase di cantiere dovranno monitorare i punti ritenuti maggiormente sensibili in funzione delle lavorazioni che potrebbero addurre un potenziale disturbo. La tipologia degli inquinanti da rilevare, il numero delle centraline, la modalità e la frequenza dei rilievi – sia per la fase di cantiere che post-operam – saranno stabiliti di comune accordo tra Proponente e ARPA Puglia. Il piano dei monitoraggi della componente atmosfera così definito dovrà essere presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

### *Ambiente idrico - acque meteoriche*

3. Il Proponente dovrà riordinare il materiale già presentato, che risulta suddiviso in diversi documenti, redigendo un'unica relazione riguardante l'intero sistema di raccolta delle acque meteoriche e il suo dimensionamento. In particolare si richiede che vengano predisposti capitoli dedicati a:
  - a) i parametri caratteristici pluviometrici per tempi di ritorno non inferiori a 50 anni, con definizione della durata  $t_c$  dell'evento critico e la portata dell'evento critico  $Q_c$  per i suddetti tempi di ritorno;
  - b) il dimensionamento dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche delle tre sottozone A, B e C per l'evento critico definito al punto precedente;
  - c) l'articolazione del sistema di trattamento delle acque meteoriche nelle tre sottozone, con particolare riguardo al diverso trattamento delle acque di prima pioggia da quelle di seconda pioggia. La descrizione dovrà riguardare anche le sottozone C e A, in quanto zone strettamente connesse con la zona B oggetto di ampliamento;
  - d) le caratteristiche delle vasche di trattamento "secondario" e dei sistemi di pompaggio;
  - e) le modalità di raccolta e smaltimento del residuo (sedimentato e flottato) degli impianti di disoleazione e dissabbiatura.

Inoltre, dovrà essere fornita adeguata descrizione della condotta di allacciamento degli scarichi dei parcheggi alla condotta generale degli scarichi di tutte le acque dell'aeroporto.

Tale relazione, con tutti i contenuti più sopra definiti, dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

### *Rumore e vibrazioni - studio previsionale e verifica dei livelli sonori*

4. Il Proponente predisporrà uno studio di valutazione di impatto delle vibrazioni in fase di cantiere, da redigere ai sensi della norma UNI 9614, in cui siano anche considerati i ricettori situati a ridosso dei due parcheggi autovetture, ai fini della



verifica delle fasi di lavorazione maggiormente impattanti. Tale studio sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

5. Il Proponente predisporrà uno studio di valutazione dei livelli acustici prodotti dalle attività di cantiere, relativi al traffico aggiuntivo dei mezzi pesanti sulla viabilità ordinaria, che contempli tutti i cantieri previsti nel progetto, considerando l'intero tragitto effettuato dai mezzi di cantiere ed individuando, lungo il percorso, eventuali ricettori critici rispetto alle condizioni ante-operam. Qualora non risultino rispettati i limiti previsti dalla normativa vigente, il Proponente provvederà ad integrare il suddetto studio con adeguati interventi di mitigazione. Tale studio sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.
6. Il Proponente, di concerto con ARPA Puglia, definirà tipologia e numero di centraline fisse e/o mobili per il monitoraggio del rumore e delle vibrazioni, da installare sia per la fase di cantiere che per la fase post-operam (aeroporto attivo nella nuova configurazione). In particolare, le centraline specifiche per la fase di cantiere dovranno monitorare i punti ritenuti maggiormente sensibili in funzione delle lavorazioni che potrebbero addurre un potenziale disturbo. I punti di monitoraggio, la modalità e la frequenza dei rilievi saranno stabiliti di comune accordo tra Proponente e ARPA Puglia. Il piano dei monitoraggi della componente rumore-vibrazioni così definito, sia per la fase di cantiere che per quella post-operam, dovrà essere presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

#### *PMA*

7. Tenuto anche conto delle precedenti prescrizioni 2 e 6, assegnate in modo specifico per le singole componenti ambientali "atmosfera" e "rumore-vibrazioni", il Proponente provvederà a redigere un unico documento di PMA organico, che sarà preventivamente concordato e approvato da ARPA Puglia e che sarà adeguato a monitorare tutte le componenti ambientali più significative per l'opera in oggetto, che contempli separatamente la fase ante-operam, in corso d'opera e post-operam e che definisca accuratamente le tecniche di monitoraggio caso per caso, le modalità di misura, la cadenza dei rilievi, le grandezze di confronto, le modalità di comunicazione/diffusione dei risultati e ogni altro dato significativo per il corretto utilizzo successivo dei dati raccolti. In funzione dei risultati ottenuti saranno definite eventuali misure di mitigazione in accordo con ARPA Puglia. Il PMA così definito dovrà essere trasmesso al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

#### *Varie*

8. Il Proponente predisporrà in un unico documento organico un piano che illustri tutte le misure di mitigazione e di compensazione, per le varie fasi di vita dell'opera e per ogni comparto ambientale, con una descrizione completa delle modalità di attuazione delle stesse. Tale piano sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.



9. Il Proponente predisporrà in un unico documento organico un piano di emergenza che illustri le possibili soluzioni di intervento, in fase di cantiere, per far fronte a eventuali situazioni di emergenza ambientale che dovessero presentarsi durante la realizzazione dell'opera. Tale piano sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

*Ambiente idrico - autorizzazioni*

10. Il Proponente dovrà comunicare al MATTM l'esito del ricorso al TAR avverso i Provvedimenti della Provincia di Brindisi di cui alle Determine Dirigenziali n. 882 del 17 maggio 2012 e n. 1234 del 4 luglio 2012, indicando le varianti al progetto che si renderanno eventualmente necessarie.

*Rumore*

11. A valle dell'approvazione ufficiale della zonizzazione acustica e delle procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale, ai sensi del DM 31 ottobre 1997 (Metodologia di misura del rumore aeroportuale), il Proponente provvederà ad aggiornare – se necessario – lo scenario acustico finora ipotizzato, verificando la coerenza dello studio acustico posto a base del SIA con il piano ufficiale approvato. Eventualmente provvederà a verificare/modificare gli interventi di mitigazione attualmente previsti. Verrà pertanto redatto apposito documento aggiornato che dovrà essere presentato al MATTM non appena disponibile.
12. A valle dell'approvazione della zonizzazione acustica da parte della Commissione Aeroportuale, il Proponente dovrà inoltre:
- produrre una relazione aggiornata che descriva tutti i ricettori sensibili e tutti i ricettori residenziali ricadenti nell'intorno dell'area aeroportuale, tra i quali in particolare gli edifici presenti nella zona Nord Est. Per ogni ricettore saranno riportate le relative schede di censimento e le informazioni specifiche, quali codifica, destinazione d'uso, n.° piani fuori terra, classe PCCA (Piano Comunale di Classificazione Acustica), Zonizzazione da PRG, distanza dal sedime etc.
  - presentare un piano di contenimento del rumore, specifico e contestualizzato, per tutti i ricettori dove venisse rilevato un eventuale superamento dei limiti, con adeguato progetto di risanamento.
  - valutare l'opportunità di integrare nel PMA, oltre al previsto monitoraggio del ricettore sensibile S-02 (scuola), anche nuovi punti di monitoraggio in prossimità dei ricettori sensibili S-01 ed S-03 (anch'esse scuole, molto vicine a S-02), per i quali i livelli acustici d'immissione – nella proiezione 2016 – risultano prossimi ai limiti soprattutto a causa dell'aumento locale di traffico veicolare.

Tutta la documentazione dovrà essere sottoposta a valutazione da parte del MATTM non appena disponibile.



**Sez. B) Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:**

1. Tutti i lavori previsti in progetto che comportano movimenti di terreno dovranno essere eseguiti con controllo archeologico continuativo sin dalla realizzazione delle opere connesse alla cantierizzazione.
2. Dovrà prevedersi l'utilizzo per i movimenti di terra, sino all'affioramento del banco geologico, di escavatore a benna liscia e di portata utile a procedere per tagli di terreno successivi.
3. Nel caso di rinvenimenti di livelli e/o strutture archeologiche, i lavori dovranno essere sospesi nei tratti interessati per eventuali ampliamenti d'indagine.
4. Tutte le attività legate al controllo e alle eventuali indagini archeologiche, che dovranno svolgersi con la Direzione scientifica della Soprintendenza per i beni archeologici competente, dovranno essere affidate ad archeologi in possesso di specializzazione, con adeguata formazione e comprovata esperienza professionale, i cui curricula dovranno essere preventivamente sottoposti al vaglio della Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia per la valutazione dei requisiti richiesti.
5. Gli archeologi incaricati dalla stazione appaltante, in numero idoneo a garantire il contemporaneo controllo dei lavori nei diversi settori d'intervento, dovranno redigere la documentazione cartacea, grafica e fotografica secondo gli standard metodologici correnti e le indicazioni che potranno essere fornite dalla competente Soprintendenza per i beni archeologici in corso d'opera. La documentazione in formato cartaceo e digitale, dovrà essere consegnata alla medesima Soprintendenza entro trenta giorni dalla conclusione delle attività archeologiche.
6. L'esecuzione degli eventuali lavori di scavo archeologico, da eseguirsi a mano, dovrà essere affidata, per la manodopera, a ditta in possesso di qualificazione OS25.
7. La Società ENAC, per il tramite della Società Aeroporti di Puglia, in attuazione del Protocollo d'intesa del 12 aprile 2013, stipulato da quest'ultima con la Regione Puglia e il Comune di Brindisi, ai fini della "Realizzazione del collegamento tra l'aeroporto di Brindisi e la rete ferroviaria", dovrà elaborare un progetto di recupero e riqualificazione dell'area circostante il complesso monumentale di Santa Maria del Casale, in attuazione all'art. 4 di detto protocollo, per la parte in cui si fa riferimento al riassetto dell'area di pertinenza della Chiesa di S. Maria del Casale, secondo le indicazioni già impartite dalla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee, con i precedenti pareri inerenti gli "Interventi di Prima fase di



sviluppo 2003-2007", oggetto di decreto di compatibilità ambientale n. 25 del 28 gennaio 2008.

8. Nell'area di sedime aeroportuale, alle spalle del complesso monumentale di Santa Maria del Casale, dovrà essere implementata la fascia di verde esistente costituita da alberi di ulivo, con l'impianto di nuove specie arboree e arbustive, realizzando quindi una fascia arborea - arbustiva (Tipologico "C", elaborato W514\_013\_INT-09) con andamento naturale, da estendere fino alla zona denominata "piazzale mezzi di rampa".
9. Tutte le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con l'avanzare dei cantieri previsti dal cronoprogramma dei lavori, al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto.
10. In corso d'opera le Soprintendenze competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati, nella documentazione presentata.
11. La Società ENAC avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori alle competenti Soprintendenze di settore, come anche alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee.
12. La Società ENAC, entro sei mesi dal completamento degli interventi in valutazione con la presente procedura, consegnerà alle Soprintendenze di settore territorialmente competenti e alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee una relazione, adeguatamente illustrata da fotografie ed elaborati grafici, con la quale si darà conto del recepimento di tutte le prescrizioni dal n. B1 al n. B12.

## Art. 2 (Verifiche di Ottemperanza)

Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate all'art. 1 si provvederà, con oneri a carico del Proponente, laddove le attività richieste ai soggetti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali, come indicato di seguito:



### Sez. A)

Prescrizioni n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva

*Ente Vigilante:* Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

*Enti Coinvolti:* ARPA Puglia, per le prescrizioni n. 1, 2, 6 e 7

Prescrizioni n. 10, 11, 12

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* a seguito dell'emissione di atti ufficiali di altri enti

*Ente Vigilante:* Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

### Sez. B)

Prescrizioni n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* IN CORSO D'OPERA – Fase di cantiere

*Ente Vigilante:* Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Prescrizione n. 11

*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* ANTE OPERAM

*Ente Vigilante:* Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Prescrizione n. 12

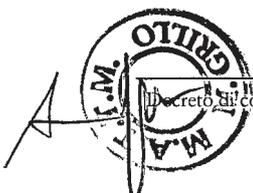
*Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza:* POST OPERAM

*Ente Vigilante:* Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Gli esiti saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

### Art. 3 (Disposizioni Finali)

Il presente provvedimento sarà comunicato a ENAC, a Aeroporti di Puglia S.p.A., al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'ARPA Puglia ed alla Regione Puglia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni interessate.



Il Proponente provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento per estratto nella Gazzetta Ufficiale, ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, notiziandone il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per le valutazioni ambientali, e trasmetterà al medesimo e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge 24 novembre 2000, n. 340.

Ai sensi dell'art. 26, comma 6, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.

Il presente decreto è reso disponibile, unitamente al parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, al parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, e al parere della Regione Puglia, sul sito WEB del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

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



IL MINISTRO DEI BENI E  
DELLE ATTIVITÀ CULTURALI  
E DEL TURISMO

