



*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 D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal D.Lgs. 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 D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, recante "Modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152";

**VISTO** il D.P.C.M. 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. 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 D. L. 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;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata da ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile per il progetto “*Prolungamento della pista di volo RWT 15/33*” dell'aeroporto civile di Foggia, con nota n. 29043/CIA del 6 marzo 2012, acquisita al prot. n. DVA-2012-6013 del 9 marzo 2012;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta in data 6 marzo 2012 sui quotidiani “Il Quotidiano di Foggia” e “La Gazzetta del Mezzogiorno”;

**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** che non sono pervenuti pareri ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii.;

**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, suddivisi in tre fasi di cantierizzazione, consistono in:

Fase 1 (interna al sedime aeroportuale):

- prolungamento della pista di volo e della strip esistente;
- adeguamento raccordo Bravo per l'ingresso/uscita pista di volo;
- adeguamento e riqualifica pista esistente per una larghezza pari a 20 metri in asse pista;
- adeguamento e implementazione impianti di volo notturni e aiuti visivi luminosi;
- esproprio di circa 20,4 ha di superficie (14 per la pista, 4,5 per la testata sud e 1,9 per la deviazione delle strade comunali);
- realizzazione della nuova viabilità perimetrale;
- realizzazione di due bretelle di collegamento della strada comunale Castelluccio con la strada comunale Tratturo – Camporeale;
- realizzazione della nuova recinzione aeroportuale.

Fase 2 (posteriore al completamento degli espropri):

- realizzazione della nuova recinzione aeroportuale (area oltre la strada comunale Castelluccio);



- prolungamento pista di volo e strip esistente (area oltre la strada comunale Castelluccio);
- realizzazione di una zona back track in testata 15;
- realizzazione della nuova viabilità perimetrale (area oltre la strada comunale Castelluccio);
- realizzazione dell'Area di sicurezza di fine pista (runa end safety area – RESA) della RWY 33 (lato testata 15) con superficie 290 x 150m;
- adeguamento e implementazione degli impianti di volo notturni e degli aiuti visivi luminosi.

Fase 3 (posteriore alla realizzazione delle bretelle di collegamento):

- completamento della pista di volo mediante raccordo tra i tratti eseguiti;
- completamento della strip di sicurezza mediante raccordo tra i tratti eseguiti;
- completamento della nuova recinzione mediante raccordo tra i tratti eseguiti.

**CONSIDERATO** che, relativamente al sistema delle aree protette della rete Natura 2000, il SIC “Valle del Cervaro, Bosco dell’Incoronata” (IT9110032) si trova ad una distanza di circa 8 Km dal sedime aeroportuale;

**CONSIDERATO** che il Proponente ha provveduto a redigere la prima fase della Valutazione di Incidenza Ambientale – *fase I Screening*, da cui emerge che lo studio di incidenza non debba essere oggetto di ulteriori approfondimenti;

**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 il SIC “Valle del Cervaro, Bosco dell’Incoronata” non risulta interferito e/o impattato dalle opere previste nel progetto in analisi;

**PRESO ATTO** che allo stato di fatto non sono state approvate ufficialmente dalla Commissione Aeroportuale ai sensi del DM 31 ottobre 1997 la zonizzazione acustica e le procedure antirumore, ma preso atto che, con nota prot. 11779/2015, il Comune di Foggia ha dichiarato che “... a seguito del rilascio de decreto VLA da parte dei Dicasteri competenti e sulla base della zonizzazione acustica che deriverà dai risultati della Commissione aeroportuale, ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997, costituirà obbligo di questa Amministrazione comunale procedere a dare corso all'aggiornamento della zonizzazione acustica di cui al "Piano di Disinquinamento acustico" comunale, redatto ai sensi del DPCM 1 marzo 1991 ed approvato con Del. CC n. 57 del 20 aprile 1999”;

**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS n. 1773 del 24 aprile 2015, assunto al prot. DVA-2015-12456 del 11 maggio 2015, costituito da n. 41 pagine;



**ACQUISITO** il parere positivo con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 26806 del 29 ottobre 2014, assunto al prot. DVA-2014-35817 del 3 novembre 2014 e costituito da n. 13 pagine;

**ACQUISITO** il parere positivo della Regione Puglia, espresso con D.G.R. n. 1575 del 3 settembre 2014, assunto al prot. DVA-2014-21602 del 23 settembre 2014, e costituito da n. 11 pagine;

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

1. parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 1773 del 24 aprile 2015, prot. DVA-2015-12456 del 11 maggio 2015;
2. parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 26806 del 29 ottobre 2014, prot. DVA-2014-35817 del 3 novembre 2014;
3. parere della Regione Puglia, espresso con D.G.R. n. 1575 del 3 settembre 2014, prot. DVA-2014-21602 del 23 settembre 2014;

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, 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'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, 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.

Eventuali ulteriori autorizzazioni ambientali 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 dover 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 *“Prolungamento della pista di volo RWT 15/33”* dell'Aeroporto civile di Foggia presentato da ENAC, subordinata al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di cui all'art. 1.

Si specifica che la sola fase 1 dei lavori potrà essere avviata dopo aver ottemperato alle prescrizioni ante-operam dalla n. A)1 alla n. A)11.

Le fasi 2 e 3 potranno essere avviate solo dopo che il Comune di Foggia avrà adeguato la zonizzazione acustica comunale in accordo con la nota prot. n. 11779 del 10 febbraio 2015 dello stesso Ente, con comunicazione al MATTM prima dell'avvio dei lavori.

### 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 preidentificate 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. 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 e il PUT, redatto in conformità alla normativa vigente e con tutti i contenuti 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 componente atmosfera sia per la fase di cantiere che per la fase post-operam (aeroporto attivo nella nuova configurazione). I punti di monitoraggio, la modalità e la frequenza dei rilievi saranno stabiliti di comune accordo tra Proponente e ARPA Puglia; il progetto di monitoraggio rientrerà in un PMA complessivo così come definito dalla prescrizione 9.

### *Ambiente idrico*

3. Il Proponente provvederà a realizzare uno studio di dettaglio che permetta di identificare compiutamente sia eventuali impatti indotti, sia l'influenza dell'impermeabilizzazione del suolo sulla componente. Tale studio, con le eventuali opere di mitigazione individuate, dovrà essere presentato al MATTM prima dell'inizio dei lavori, in fase di progettazione esecutiva.

### *Acque meteoriche*

4. Il Proponente dovrà riordinare il materiale già presentato, che risulta suddiviso in diversi documenti, redigendo un'unica relazione a livello di progettazione esecutiva riguardante l'intero sistema di raccolta delle acque meteoriche e il suo dimensionamento. In particolare si richiede che vengano predisposti capitoli dedicati a:
  - i parametri caratteristici pluviometrici per tempi di ritorno non inferiori a 50 anni, con definizione della durata tC dell'evento critico e la portata dell'evento critico QC per i suddetti tempi di ritorno;
  - il dimensionamento dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche per l'evento critico definito al punto precedente;
  - una analisi di dettaglio del sistema di trattamento delle acque e le caratteristiche delle vasche di trattamento (chiarendo se esistono due sistemi differenziati per le prime e le seconde piogge) e dei sistemi di pompaggio;
  - le modalità di raccolta e smaltimento del sedimentato degli impianti di trattamento;
  - descrivere il metodo di calcolo adottato per il dimensionamento ottimale della vasca di laminazione;
  - verificare il mantenimento del coefficiente udometrico della zona, che potrebbe essere modificato dall'impermeabilizzazione delle aree di ampliamento del sedime aeroportuale e, nel caso tale variazione risulti significativa, descrivere i previsti interventi di ripristino di tale coefficiente (vasche di laminazione, ...)
  - fornire elaborati cartografici in opportune scale di riferimento
  - approfondimenti in merito all'impianto di trattamento esistente (parametri di progettazione e verifica) chiarendo la scelta di trattare tutta



la portata proveniente sia dalla vasca volano che dall'impianto di pompaggio;

- approfondimenti in merito ai possibili effetti conseguenti alle variazioni di portate nei recapiti finali di smaltimento (fognatura comunale, impianto di depurazione da specificare, torrente Cervaro).
- un apposito approfondimento sulle acque di cantiere, che dovranno essere governate trattate in base alla normativa vigente prima della loro immissione nella rete idrica

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

#### *Acque di falda*

5. Nella fase esecutiva il Proponente provvederà a predisporre ulteriori stazioni di monitoraggio della falda e a progettare nel dettaglio opere drenanti per intercettare eventuali acque di risalita, in accordo con ARPA Puglia. Il progetto delle opere drenanti dovrà essere presentata al MATTM prima dell'avvio dei lavori; il progetto di monitoraggio rientrerà in un PMA complessivo così come definito dalla prescrizione 9.

#### *Rumore e vibrazioni*

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, il piano di monitoraggio acustico ambientale per la fase post-operam sarà principalmente concentrato sulle aree individuate sia all'interno che all'esterno delle zone A, B e C, relativamente alla rumorosità di origine aeronautica. I punti di monitoraggio, la modalità e la frequenza dei rilievi saranno stabiliti di comune accordo tra Proponente e ARPA Puglia; il progetto di monitoraggio rientrerà in un PMA complessivo così come definito dalla prescrizione 9.
7. Il Proponente provvederà a inserire nel PMA un apposito programma di monitoraggio relativo al controllo dei livelli acustici nei pressi dei ricettori sensibili individuati, che contempli le fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, e si protragga almeno fino al raggiungimento della "previsione realistica attuale" di traffico, pari a 110.000 pax/anno.

#### *Salute pubblica*

8. Il Proponente provvederà a presentare uno studio sulla componente salute pubblica aggiornato, con particolare riferimento al quadro demografico presente e allo stato di salute della popolazione afferente all'area interessata dal progetto. Tale studio sarà presentato al MATTM prima dell'avvio dei lavori.



#### *PMA*

9. Tenuto anche conto delle precedenti prescrizioni 2, 5, 6 e 7, assegnate in modo specifico per le singole componenti ambientali "atmosfera", "ambiente idrico - acque di falda" 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*

10. 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.
11. Il Proponente predisporrà, in un unico documento organico a livello di approfondimento di un progetto esecutivo, un piano che illustri tutte le misure di mitigazione e di compensazione previste 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.
12. In merito ai trattamenti di normale pratica industriale (con particolare riferimento alla stabilizzazione delle terre a calce e/o pozzolana), è ritenuta necessaria un'estrema cautela riguardo alle suddette lavorazioni, a causa dei possibili impatti conseguenti alla dispersione della calce nell'ambiente, le modalità operative dovranno essere preventivamente concordate con l'ARPA Puglia. Inoltre, tenuto conto che per la calce viva esiste un valore IDLH "Immediately Dangerous for Life and Health", ovvero di immediata pericolosità per la vita e la salute, corrispondente ad una concentrazione in aria di  $25 \text{ mg/m}^3$  dovrà comunque essere previsto che:
- a) gli intervalli di tempo tra le operazioni di spargimento e quelle di miscelazione devono essere ridotti al massimo a 15 minuti;
  - b) l'attività deve essere sospesa in corrispondenza di condizioni anemologiche caratterizzate da raffiche di vento superiori a  $5 \text{ m/s}$ ;



- c) la registrazione in continuo della velocità del vento durante le operazioni deve essere effettuata utilizzando una strumentazione anemometrica posta ad un'altezza non inferiore a 5 metri dal piano campagna, in prossimità del cantiere di attività e in assenza di ostacoli rilevanti per un raggio di circa 50 metri intorno. I dati devono essere registrati;
- d) la superficie trattata a calce giornalmente non deve essere superiore a quella lavorabile nel medesimo periodo di tempo (completamento delle fasi di miscelazione e compattazione) al fine di prevenire l'asportazione eolica della calce;
- e) la compattazione deve essere condotta con metodologie e velocità di lavoro atte a non creare sviluppo di polveri;
- f) il personale addetto alle operazioni di stabilizzazione con la calce deve essere informato anche di tutti gli aspetti ambientali correlati con tale lavorazione e formato rispetto alle procedure e alle attività da mettere in atto per evitare impatti sull'ambiente;
- g) le aree sottoposte al trattamento a calce devono essere realizzate con sistemi chiusi di raccolta acque. In tal caso qualsiasi eventuale fuoriuscita d'acqua da tali aree di lavoro deve essere raccolta opportunamente con un sistema di regimazione ai fini dello smaltimento oppure del trattamento con impianto specificamente autorizzato;
- h) considerato che le superfici laterali dei rilevati costruiti ricorrendo al trattamento a calce risultano essere punti sottoposti a spolvero, causa erosione eolica dovuta ad una loro minore compattazione, si dovrà evidenziare come si intende operare per evitare eventuali problemi di tale natura;
- i) evidenziato dall'esperienza sul campo che successivamente alle attività di trattamento si può verificare la percolazione delle acque piovane con trascinamento di calce non reagita all'interno di sistemi di raccolta acque superficiali (in particolare per rilevati di un certo spessore ed a seguito di eventi piovosi di una certa entità), si ritiene che debbano essere evidenziate le soluzioni che saranno adottate per evitare il versamento di acqua a pH elevato in corsi d'acqua superficiali;
- j) le schede di sicurezza dei prodotti utilizzati devono essere aggiornate secondo la normativa vigente;
- k) i depositi della calce viva devono essere realizzati per quanto possibile vicino alle aree di trattamento. Le aree dove sono collocati tali depositi devono essere predisposte per la raccolta di eventuali acque di dilavamento. Le stesse devono essere mantenute pulite. Nel caso di versamento accidentale della calce in fase di riempimento degli stoccaggi o di travaso nei mezzi per il trasporto sui luoghi di lavoro, occorre provvedere immediatamente a nebulizzare acqua allo scopo di contenere eventuale spolvero, senza creare ruscellamento e comunque provvedendo a raccogliere le eventuali acque di dilavamento prodotte. Nel caso di grossi quantitativi il materiale deve essere raccolto in maniera da evitare spolvero;



- l) i mezzi di trasporto della calce all'interno delle strade di cantiere ed all'esterno delle stesse devono avere le ruote pulite al fine di evitare il trascinarsi della calce lungo la sede viaria sia asfaltata sia non asfaltata.
13. E' vietata qualsiasi attività di cantierizzazione in fascia notturna, ovvero tra le 22 p.m. e le 6 a.m.
14. Il Proponente provvederà a predisporre gli interventi di mitigazione acustica diretta sui ricettori già in fase di corso d'opera e a darne comunicazione al MATTM prima della conclusione dei lavori.
15. E' vietata qualsiasi attività aeroportuale connessa alla movimentazione di velivoli - ad eccezione del soccorso elicotteristico - in fascia notturna, ovvero tra le 22 p.m. e le 6 a.m.
16. Gli eventuali interventi infrastrutturali di ampliamento della stazione aeroportuale e delle relative strutture di servizio, oltre i limiti dichiarati dal Proponente nel quadro progettuale del SIA presentato ed esaminati nel presente parere, dovranno essere preventivamente sottoposti a procedura di VIA secondo la normativa vigente.

#### *Rumore*

17. A valle dell'approvazione ufficiale della zonizzazione acustica e delle procedure antirumore da parte della Commissione Aeroportuale, ai sensi del DM 31/10/1997 (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.
18. A valle dell'approvazione della zonizzazione acustica da parte della Commissione Aeroportuale, il Proponente dovrà:
- presentare - se necessario - 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;
  - produrre un nuovo Piano di Monitoraggio Acustico concentrato sulle aree critiche all'interno ed all'esterno delle zone A-B-C, qualora individuate, relativamente alla rumorosità di origine aeronautica;
- tale documentazione dovrà essere sottoposta a verifica da parte del MATTM.



## Sez. B)

### Prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo:

1. Relativamente ai lavori che comportano asporto di terreno al di sotto delle quote di campagna e stradali attuali, prescrive che tutti i lavori di scavo, in particolare per la realizzazione del prolungamento della pista di volo e relative infrastrutture, per la realizzazione delle nuove bretelle di collegamento, e relativi sottoservizi e della pista ciclabile, dovranno essere eseguiti costantemente da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso Università o Ditte Archeologiche specializzate esterne al Ministero per i beni e le attività culturali, le quali prestazioni saranno a carico della Società ENAC) e realizzati, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso di attestazioni SOA per la categoria OS 25. Quanto sopra al fine di identificare e salvaguardare reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso di scavi e che possono determinare l'avvio, a carico della Società ENAC di ulteriori indagini archeologiche. Il suddetto personale specializzato archeologico e le ditte specializzate incaricate dovranno operare secondo le direttive della competente Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, con la quale pertanto manterranno costanti contatti. La Società ENAC dovrà comunicare alla competente Soprintendenza per i beni archeologici, preliminarmente all'avvio dei lavori e tempestivamente, il nominativo dell'università o Ditta archeologica incaricata della suddetta assistenza per consentire alla stessa Soprintendenza di verificare i *curricula* e i titoli formativi posseduti dai soggetti incaricati.
2. Si prescrive ai sensi, dell'art. 90, "Scoperte fortuite", del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintendenza per i beni archeologici competente, la quale, se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti.
3. Nel caso di ritrovamenti d'interesse archeologico potranno essere prescritte delle variazioni progettuali in corso d'opera a tutela delle emergenze affiorate.
4. Tenuto conto delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione paesaggistica sopra citata, si prescrive che nella fase di progettazione esecutiva venga elaborato un progetto di dettaglio di tutta l'area tratturale (relativa al Tratturello n. 35 "Castelluccio dei Sauri") e di quella circostante, per i tratti ricadenti sia all'interno della zona aeroportuale - con particolare riferimento alla



realizzazione della strada di emergenza - che all'esterno della stessa area - con riferimento alle opere di mitigazione ambientale e paesaggistica, nonché di riqualificazione e valorizzazione del tratturello previsto nello SIA. Tale progetto dovrà essere sottoposto preventivamente alla valutazione delle Soprintendenze competenti.

5. Compatibilmente con le delimitazioni delle proprietà private esistenti, dovrà essere implementato il "filare arboreo/arbustivo" lungo la pista ciclabile, previsto nello SIA solo per una parte della pista medesima.
6. 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 cori 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 per ciascuna fase di intervento, 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.
7. 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.
8. 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.
9. La Società ENAC, entro sei mesi dal completamento dei singoli lotti funzionali 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. B8.

#### Sez. C)

##### Prescrizioni della Regione Puglia

Sono da ottemperare le prescrizioni dettate dalla Regione Puglia nel parere espresso con D.G.R. n. 1575 del 3 settembre 2014, qualora non già ricomprese o non in contrasto con le prescrizioni richiamate alle lettere A) e B) del presente decreto.



## 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 della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS

Prescrizioni: A) 1, 2, 9, 5, 6

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

Ente Coinvolto: ARPA Puglia

Prescrizioni: A) 3, 4, 7, 8, 10, 11

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

Prescrizione: A) 12

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

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

Ente Coinvolto: ARPA Puglia

Prescrizioni: A) 13, 14

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

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

Prescrizioni: A) 15, 16

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST OPERAM – Fase di esercizio

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



Prescrizioni: A) 17, 18

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: DA OTTEMPERARE 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 del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

Prescrizioni: B) 1, 5

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM ED IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Soprintendenza Archeologia della Puglia e Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia

Prescrizioni: B) 2, 3, 7

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA

Ente Vigilante: Soprintendenza Archeologia della Puglia e Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia

Prescrizione: B) 4

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

Ente Vigilante: Direzione Generale BeAP del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Soprintendenza Archeologia della Puglia e Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia

Prescrizione: B) 6

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA e POST OPERAM

Ente Vigilante: Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia

Prescrizione: B) 8

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase precedente la cantierizzazione



Ente Vigilante: Direzione Generale BeAP del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Soprintendenza Archeologia della Puglia e Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia

Prescrizione: B) 9

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST OPERAM – Fase precedente la messa in esercizio

Ente Vigilante: Direzione Generale BeAP del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, Soprintendenza Archeologia della Puglia e Soprintendenza belle arti e paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia

### Sez. C)

#### Prescrizioni della Regione Puglia

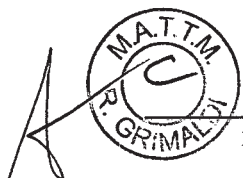
Alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto C) provvederà la Regione Puglia.

### Art. 3 (Disposizioni Finali)

Il presente provvedimento sarà comunicato a ENAC, ad 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, e alla Regione Puglia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente 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 e le autorizzazioni 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. 152/2006 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 ai pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, e 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

