

## AEROPORTO DI BRINDISI

### Nuovo piazzale di sosta Aviazione Generale



**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

Aeroporto di Brindisi – Nuovo piazzale di sosta Aviazione Generale

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto10	Opere ricadenti in “Tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché <u>aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza</u> ”
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Oggetto della presente valutazione preliminare di compatibilità ambientale è la realizzazione di un nuovo piazzale destinato alla sosta degli aerei di Aviazione Generale (AG), previsto internamente al sedime aeroportuale attuale dell'Aeroporto di Brindisi (Aeroporto del Salento), con conseguente demolizione di un edificio shelter, attualmente presente nell'area di nuova realizzazione del piazzale AG.

L'intervento si compone di due parti, piazzale ovest e ed est rispetto ad un'area con presenza di 3 shelter che non vengono modificati. Tali interventi sono previsti nell'ambito di un progetto più ampio denominato “Adeguamento infrastrutture di volo e relativi impianti AVL, Riqualifica pista RWY 05/23 ed ampliamento piazzale Aviazione Generale”, in cui oltre alla realizzazione dei piazzali per l'Aviazione Generale sono previsti altri interventi di adeguamento infrastrutturale, non oggetto della presente procedura. Questi interventi infatti, come l'adeguamento della RESA in testata 05 ed il conseguente adeguamento del raccordo “C” confinanti con l'area di intervento, sono stati previsti ai fini del rispetto del Reg. UE 139/2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio. tali interventi, come detto non oggetto della presente attività, si sono resi necessari per dar conto delle Certification Specification (CSs) emanate dall'EASA, facendo specifico riferimento alla CS ADR-DSN.C.215.

Alla luce di ciò, con riferimento agli elaborati grafici allegati (“T02 – Configurazione attuale”, “T03 – Configurazione aggiornata ai sensi del Reg. UE 139/2014 e secondo le CSs dell'EASA” e “T04 – Configurazione di progetto”) è possibile distinguere tre differenti configurazioni per l'area di intervento:

1. configurazione relativa allo stato attuale (elaborato T02);
2. configurazione a valle dell'adeguamento infrastrutturale ai sensi del Reg. UE 139/2014 e secondo le CSs dell'EASA (elaborato T03) che sarà perseguita indipendentemente dalla presnete procedura;
3. configurazione di progetto costituita dai nuovi piazzali di AG (elaborato T04).

Prima di entrare nel merito della proposta progettuale in oggetto, di seguito si riportano i principali elementi per inquadrare l'Aeroporto di Brindisi da un punto di vista procedurale. In tal senso si evidenzia che l'aeroporto è stato oggetto del decreto VIA DM 246 del 09/10/2014 che ha concluso la procedura di compatibilità ambientale con giudizio positivo per il progetto “Aeroporto di Brindisi – Interventi di adeguamento e miglioramento infrastrutturale ed operativo”. Allo stato sono in atto le realizzazioni

conseguenti al suddetto progetto.

Il progetto in esame, sopra definito e più oltre dettagliato, è stato esaminato da ENAC, che con nota 24522-P del 04/03/2019, nell'esprimere parere tecnico/economico favorevole all'iniziativa, ha constatato la necessità di adeguamento in termini di verifica ambientale per la quale si svolge la procedura in oggetto.



Le motivazioni e le esigenze che hanno portato alla definizione del progetto in esame derivano dal ruolo che svolge l'Aeroporto di Brindisi, di importanza strategica per il traffico commerciale e per l'attività cargo derivante dai trasporti umanitari su scala mondiale. L'ONU e il WFP hanno individuato, infatti, l'aeroporto del Salento quale base logistica delle Nazioni Unite a sostegno delle operazioni di pace. Tale scelta è scaturita dalla favorevole collocazione geografica (incrocio tra Europa, Africa ed il Medio Oriente) e per la rete di infrastrutture di comunicazione (porto – aeroporto – ferrovie e strade di grande comunicazione).

Alla luce di ciò l'aeroporto in questione necessita di un sensibile miglioramento degli standard di qualità dei servizi prestati agli "Aeroporti Commerciali" ed all'"Aviazione Generale", riferiti sia ai sistemi infrastrutturali a terra che ai sistemi relativi alle radioassistenze, cui il progetto si propone di adempire.

Stante l'obiettivo di migliorare da un punto di vista operativo/funzionale l'aeroporto di Brindisi, con lo scopo, quindi, di rendere più funzionale e coerente con gli standard operativi richiesti dalle policy di ENAC le movimentazioni delle tipologie di traffico presenti nello scalo, si è previsto di separare l'attuale traffico di Aviazione Generale da quello di Aviazione Commerciale che attualmente operano negli stessi spazi (piazzi, vie di rullaggio e raccordi). Vista l'attuale configurazione dell'aeroporto questo obiettivo può essere ottenuto con dei semplici interventi che non modificano né le vocazioni aeroportuali né le relative infrastrutture.

L'oggetto del presente documento, come sopra anticipato, è infatti rappresentato dai soli piazzali per gli aeromobili di aviazione generale da realizzarsi in un'area ad oggi residuale di precedenti strutture di origine militare che vengono in parte demolite per far posto alle nuove aree, rendendo più funzionale lo scalo di Brindisi. Si precisa che l'intervento non è finalizzato ad un incremento di traffico aereo, ma alla sola assegnazione di stalli più consoni all'utilizzo proprio dei velivoli di aviazione generale.

Si evidenzia, quindi, come la realizzazione dei nuovi piazzali per l'Aviazione Generale garantiscano un miglioramento dell'efficienza in termini di operatività aeronautica, in quanto grazie all'intervento in esame si avrebbe una redistribuzione del traffico a terra, attraverso la separazione della sosta degli aeromobili commerciale e cargo dalla sosta degli aerei di Aviazione Generale. Pertanto, è possibile concludere che il nuovo progetto rappresenta un elemento ottimale sotto il profilo funzionale/operativo e, conseguentemente ambientale, dell'aeroporto, previsto in risposta al ruolo dell'aeroporto di Brindisi e alla necessità di un miglioramento dell'efficienza dell'aeroporto.

La localizzazione dei piazzali in progetto evidenzia, inoltre, la volontà, in fase di progettazione, di ottimizzare l'inserimento ambientale degli interventi, stante la loro collocazione all'interno del sedime aeroportuale, in un'area attualmente inutilizzata. Si sottolinea, in primo luogo, come la demolizione dell'edificio esistente rappresenti un miglioramento dall'area dal punto di vista paesaggistico, stante l'assenza dell'elemento in elevazione di possibile intrusione visiva dalla viabilità limitrofa all'aeroporto. Inoltre, la sistemazione dell'area di intervento attraverso la realizzazione dei piazzali per l'Aviazione Generale e la demolizione dello shelter, oltre a non generare interferenze ambientali stante la tipologia d'opera, la sua localizzazione interna al sedime aeroportuale e le idonee misure di prevenzione e mitigazione previste in fase di cantiere, rappresenta una riqualificazione dell'area stessa, in linea con gli obiettivi dell'aeroporto.

#### 4. Localizzazione del progetto

Il progetto in esame riguarda la realizzazione di un piazzale suddiviso in due parti (piazzale ovest e piazzale est) per l'Aviazione Generale, previsti all'interno del sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Brindisi, con conseguente demolizione dell'edificio shelter di origine militare presente attualmente nell'area in cui verrà realizzato il nuovo piazzale per gli aerei di Aviazione Generale, lato est.

Al fine di fornire sinteticamente alcune informazioni sul progetto in esame a livello territoriale di area vasta è possibile inquadrare l'Aeroporto di Brindisi, all'interno del quale è previsto l'intervento, nel territorio della Provincia di Brindisi e nel Comune omonimo, in particolare a nord della città di Brindisi.

La zona aeroportuale si colloca nel settore nord-orientale del quartiere Casale ed occupa un ambito territoriale sub pianeggiante compreso tra il litorale nord di Brindisi a la zona portuale interna.

In larga scala il paesaggio prevalente nell'intorno dell'area aeroportuale è quello della piana brindisina che termina e che si affaccia, ad Est, sul mare.

Il territorio della costa, compreso tra la pista principale dello scalo aereo e la linea di costa, è caratterizzato da un sistema insediativo costituito dalla strada litoranea, la S.P. n.41, su cui si attesta un insediamento residenziale, costituito prevalentemente da case unifamiliari. Dallo stesso tratto di strada è possibile apprezzare il panorama sul mare e la morfologia complessa di questo tratto di costa.

L'Aeroporto di Brindisi – Casale (40° 39' 38" N 17° 56' 53" E) è un aeroporto civile ubicato a 46 ft (14 m) sul livello del mare al margine del sistema urbano di Brindisi e serve tutta l'area del Salento (la totalità delle Province di Brindisi e Lecce e parte di quella di Taranto).

Il sedime aeroportuale, nello specifico, si estende su una superficie complessiva di circa 325 ettari (cfr. elaborato grafico allegato "T01 – Inquadramento territoriale"). Il territorio circostante al sedime è caratterizzato a nord, ovest e nord-est principalmente da terreno agricolo – produttivo, a sud da un'area prevalentemente residenziale e ad est confina con il Mar Adriatico.

Entrando nel dettaglio del progetto in esame, si specifica come gli interventi relativi ai piazzali di Aviazione Generale interessino una piccola parte interna al sedime aeroportuale, di circa 2,7 ettari, posta a nord-est in adiacenza del Raccordo C.

Attualmente la superficie che verrà occupata dall'intervento in progetto è costituita principalmente da aree a verde interne al sedime aeroportuale, da una parte pavimentata e da uno shelter, per il quale è prevista la demolizione.

#### 5. Caratteristiche del progetto

Il progetto del "nuovo piazzale di Aviazione Generale" è composto dai seguenti interventi:

- realizzazione piazzale Aviazione Generale est;
- demolizione di un edificio shelter esistente;
- realizzazione piazzale Aviazione Generale ovest.

L'intervento di **realizzazione del piazzale per l'Aviazione Generale est** consiste nella realizzazione di un nuovo piazzale aeromobili. Le aree prese in considerazione per la realizzazione del nuovo piazzale sono situate a nord-est in adiacenza del Raccordo C.

L'area, ricompresa nell'attuale sedime aeroportuale risulta disponibile per i lavori senza dover ricorrere a particolari procedure di esproprio, ma allo stato attuale non immediatamente utilizzabile per la presenza di uno shelter in cemento armato e l'adiacente piazzale, che rendono necessarie le operazioni di demolizione per consentire la costruzione del nuovo piazzale di Aviazione Generale.

Il nuovo piazzale aeromobili è caratterizzato da una forma trapezoidale con larghezza massima pari a circa 240 m e altezza massima pari a circa 95 m, con il lato sud-est previsto in aderenza della struttura portante del Raccordo C. La superficie di intervento risulta pari a circa 18.000 mq.

Per quanto riguarda le lavorazioni di cantiere per la realizzazione del piazzale AG est, si prevede:

- la demolizione del manufatto esistente (shelter);
- la demolizione di pavimentazione rigida esistente sul piazzale antistante lo shelter;
- lo scavo di sbancamento fino a quota media -80 cm dal piano campagna;
- la preparazione del piano di posa della sovrastruttura;
- la realizzazione della pavimentazione.

In merito ai volumi prodotti durante lo scavo è possibile far riferimento alla tabella sottostante.

Materiali di scavo	Quantitativi
Scotico e scavo di sbancamento	10.200 m <sup>3</sup>
Demolizione pavimentazione	4.200 m <sup>3</sup>
<i>Totale</i>	<i>14.400 m<sup>3</sup></i>

Il dimensionamento del nuovo piazzale di Aviazione Generale lato est è stato effettuato considerando fino alla categoria ICAO C di aeromobili, in favore di sicurezza, e pertanto la pavimentazione sarà così costituita:

- uno strato di fondazione in misto granulare stabilizzato di spessore pari a 35 cm;
- uno strato in misto cementato di spessore pari a 20 cm;
- lastre in calcestruzzo di spessore di 35 cm.

Nel dettaglio i volumi dei materiali necessari alla realizzazione della pavimentazione sono di seguito riportati.

Materiali per pavimentazione	Fabbisogni
Misto granulare stabilizzato	6.300 m <sup>3</sup>
Misto cementato	3.600 m <sup>3</sup>
Lastre in calcestruzzo	6.300 m <sup>3</sup>
<i>Totale</i>	<i>16.200 m<sup>3</sup></i>

Tra le attività più significative dal punto di vista ambientale si evidenzia l'attività di **demolizione dello shelter esistente**, in merito alla quale vengono forniti i criteri di esecuzione dell'attività, nonché tutte le misure di sicurezza e prevenzione da adottare durante la demolizione.

Si specifica come lo shelter oggetto di demolizione sia costituito da una struttura mista in calcestruzzo armato e lamiera di ferro (cassone) in copertura con setti in calcestruzzo armato. L'ingombro complessivo è di circa 40x24 metri e la struttura si compone di due corpi di fabbrica ("A" e "B") posti in adiacenza tra loro sul lato corto e connessi per mezzo di una porta scorrevole a due ante in metallo. Il corpo di fabbrica "A" è costituito da un edificio a pianta regolare con profilo curvilineo in elevazione che arriva ad una massima altezza di 8 metri al centro. Il corpo di fabbrica "B", invece, rappresentato dall'estrattore, è un manufatto composto da una struttura portante interamente in calcestruzzo armato a vista, realizzata a parete (setti di diverse altezze a formare in elevazione, delle sagome trapezoidali) di altezza variabile ed inferiore comunque a quella del corpo "A".

L'attività di demolizione dello shelter, localizzato nell'area in cui avrà luogo il nuovo piazzale di Aviazione Generale est, è necessaria ai fini della predisposizione dell'area di cantiere per lo svolgimento delle lavorazioni.

I sistemi provvisori di sostegno e di protezione risultano necessari per garantire la resistenza alle sollecitazioni provocate dalle attività di demolizione. In base alla tipologia di demolizione da eseguire e al contesto ambientale, si sceglierà tra ponteggi metallici e cestelli di carico e scarico materiali.

Per i lavori in quota saranno adottati ponteggi, cestelli, impalcature o altro tipo di opere provvisori atte a garantire l'esecuzione dei lavori in sicurezza per gli operatori e ad evitare la caduta di materiale dall'alto. Tali misure saranno adottate in fase di esecuzione di lavori in quota per le seguenti operazioni:

- la rimozione di impianti elettrici interni;
- lo smontaggio dei pannelli metallici casseforme della copertura ad arco;
- i lavori di demolizione in quota;
- il taglio e lo smontaggio della struttura metallica esterna delle porte scorrevoli dello shelter e per ogni altra lavorazione in cui i lavori siano superiori ad una altezza di 2 metri.

Si sottolinea, inoltre, come lo shelter da demolire verrà isolato dagli edifici adiacenti, per non subire dannose ripercussioni dovute a vibrazioni o scuotimenti: i fabbricati adiacenti e i luoghi di transito interni o esterni al cantiere, infatti, saranno adeguatamente protetti con mantovane parasassi o ripari di altro genere.

In merito alle tecniche che verranno adottate per la demolizione dello shelter si evidenziano le seguenti:

- demolizione per frantumazione con pinze e cesoie idrauliche;
- demolizione per percussione.
- demolizione per frantumazione meccanica con pinze di demolizione e cesoie manuali;
- idrodemolizione o taglio per abrasione con sega a disco diamantato o sega a filo diamantato.

Per le parti di struttura aventi altezza sul terreno non superiore ai 5 metri, invece, la demolizione è prevista per rovesciamento, mediante demolizione controllata con impiego di mezzi percussivi (demolitori). Tale tecnica di demolizione sarà esercitata in modo graduale e senza strappi ed eseguita su elementi di struttura opportunamente isolati dal resto del fabbricato in demolizione in modo da non determinare crolli intempestivi o non previsti di altre parti.

Le tecniche e attrezzature da adottare per la demolizione, verranno scelte in funzione delle diverse tipologie di strutture da demolire, come riportato nella seguente tabella.

<b>Struttura da demolire</b>	<b>Attrezzatura/tecnica da adottare</b>
A platea	Martello demolitore
Murature di calcestruzzo armato	Pinze e cesoie idrauliche
Solai di calcestruzzo armato con lamiera grecata	Escavatore con pinze e cesoie idrauliche
Soletta piena in calcestruzzo armato	Martello demolitore
Impianto elettrico	Smontaggio
Collegamento esterno	Smontaggio

In base alla tecnica da adottare per la demolizione delle strutture, vengono di seguito indicate le attrezzature ed i mezzi di cantiere da utilizzare per la demolizione del singolo elemento, aspetto fondamentale per definire le modalità di demolizione, valutare i rischi specifici per gli operatori e valutare eventuali opere provvisori aggiuntive. Le macchine e attrezzature di cantiere previste sono di seguito elencate:

- benne a carico;

- autogru;
- escavatore con martellone;
- escavatore;
- autocarro;
- martello demolitore;
- flessibile;
- pinze e cesoie idrauliche;
- gruppo elettrogeno;
- utensili a mano;
- ponti su ruote;
- accessori di sollevamento.

A valle della demolizione dei corpi di fabbrica è previsto l'allontanamento del materiale risultante ed il successivo trattamento delle macerie attraverso la differenziazione del materiale demolito finalizzato al riciclaggio, al riuso, allo stoccaggio, al trattamento e al deposito in discarica. In particolare, si prevedono i seguenti quantitativi.

Materiali da demolire	Quantitativi
Opere in ferro, relative a "carpenterie del tipo pesante"	28.212,38 kg
Conglomerati cementizi di qualunque tipo, effettuata con mezzi meccanici (porte e portone)	57,82 m <sup>3</sup>
Strutture edili, industriali e stradali con uso di mezzi demolitori e attrezzature	1.149,09 m <sup>3</sup>

Pertanto, la demolizione dello shelter esistente vede circa 1.200 m<sup>3</sup> di materiale da smaltire e circa 30 tonnellate di opere in ferro. Considerando che per la demolizione dell'edificio esistente si prevede un tempo complessivo di 3 settimane (21 giorni lavorativi) ed ipotizzando l'utilizzo di autocarri da 16 m<sup>3</sup> per il trasporto del materiale ai siti di conferimento, si stimano circa 60 m<sup>3</sup>/giorno di materiale da trasportare, corrispondenti a circa 4 autocarri al giorno monodirezionali circolanti sulla viabilità di cantiere. Alla luce di tali considerazioni è possibile affermare che dal punto di vista ambientale i traffici indotti sulla viabilità esistente risultano non significativi ai fini ambientali, stante la bassa entità di questi.

Per quanto riguarda, in ultimo, l'intervento di **realizzazione del piazzale per l'Aviazione Generale ovest**, collocato tra l'intersezione dei due raccordi "A" e "C", questo consiste nella realizzazione di un'area pavimentata, in continuità con quella esistente, di forma trapezoidale e di dimensioni pari a circa 9.100 mq.

Preliminarmente alla realizzazione della pavimentazione del piazzale di sosta si prevedono le attività di scotico e scavo, nonché in parte l'attività di demolizione della pavimentazione esistente, i cui quantitativi sono di seguito esplicitati.

<b>Materiali di scavo e demolizioni</b>	<b>Produzioni</b>
Scotico e scavo di sbancamento	4.320,00 m <sup>3</sup>
Demolizioni pavimentazione	1.140,00 m <sup>3</sup>
<i>Totale</i>	<i>5.460,00 m<sup>3</sup></i>

Considerato il tipo di traffico che utilizzerà questo piazzale di sosta, che include aeromobili di Categoria ICAO A e B, il pacchetto di pavimentazione proposto tramite dimensionamento di massima consiste in:

- uno strato di fondazione in misto granulare dello spessore di 30/35 cm;
- uno strato di base in conglomerato bituminoso ordinario dello spessore di 15 cm;
- uno strato di binder di 8 cm;
- uno strato di usura additivato per rendere lo stesso non aggredibile da carburanti e oli lubrificanti di 5 cm.

Preliminarmente alla realizzazione della pavimentazione del piazzale di sosta si prevede l'attività di scavo, i cui quantitativi sono di seguito esplicitati.

<b>Materiali da demolire</b>	<b>Quantitativi</b>
Demolizioni nuovo piazzale	1.140,00 m <sup>3</sup>
Scavo di sbancamento nuovo piazzale	4.320,00 m <sup>3</sup>
<i>Totale</i>	<i>5.460,00 m<sup>3</sup></i>

Il materiale necessario alla realizzazione della pavimentazione corrisponde, in termini quantitativi, al materiale scavato, ossia a 5.460 m<sup>3</sup>. Nel dettaglio i volumi dei materiali da approvvigionare sono i seguenti.

<b>Materiali per pavimentazione</b>	<b>Fabbisogni</b>
Misto granulare	2.912 m <sup>3</sup>
Strato di base in conglomerato bituminoso	1.365 m <sup>3</sup>
Strato di binder in conglomerato bituminoso	728 m <sup>3</sup>
Strato di usura in conglomerato bituminoso	455 m <sup>3</sup>
<i>Totale</i>	<i>5.460 m<sup>3</sup></i>

Alla luce di quanto sopra riportato, nel complesso le produzioni di materiale da scavo e demolizione della pavimentazione esistente relative ad entrambi i piazzali di AG di nuova realizzazione risultano pari a circa 20.000 m<sup>3</sup>, così come i fabbisogni per la realizzazione delle pavimentazioni dei due piazzali.

Il bilancio dei materiali complessivo del progetto in esame è riassunto nelle seguenti tabelle in cui sono riportati i volumi di terra e materiali scavati e demoliti ed i volumi di materiale necessario alla realizzazione delle pavimentazioni dei nuovi piazzali per l'aviazione generale.

<b>PRODUZIONI TERRA E DEMOLIZIONI PAVIMENTAZIONE ESISTENTE</b>				
<i>Aree</i>	<i>Superficie (mq)</i>	<i>Tipologia materiale scavato</i>	<i>h scavo (m)</i>	<i>Volume scavo (mc)</i>
Aree verdi piazzale AG est	10.000	terre	0.8	8.000
Aree pavimentate piazzale AG est	7.000	pavimentazione	0.6	4.200
		terre	0.2	1.400
Area occupata dallo shelter	1.000	terre	0.8	900
Aree verdi piazzale AG ovest	7.200	terre	0.6	4.320
Aree pavimentate piazzale AG ovest	1.900	pavimentazione	0.6	1.140
<b>Totale</b>				<b>19.860</b>

<b>DEMOLIZIONI MANUFATTO</b>			
<i>Aree</i>	<i>Superficie (mq)</i>	<i>Tipologia materiale demolito</i>	<i>Quantitativi</i>
Aree occupata dallo shelter	10.000	Opere in ferro, relative a "carpenterie del tipo pesante"	28.212,38 kg
		Conglomerati cementizi di qualunque tipo, effettuata con mezzi meccanici (porte e portone)	57,82 m <sup>3</sup>
		Strutture edili, industriali e stradali con uso di mezzi demolitori e attrezzature	1.149,09 m <sup>3</sup>

<b>FABBISOGNI PAVIMENTAZIONE PIAZZALI</b>				
<i>Aree</i>	<i>Superficie (mq)</i>	<i>Tipologia materiale</i>	<i>h scavo (m)</i>	<i>Volume scavo (mc)</i>
Pavimentazione piazzale AG est	18.000	Misto granulare stabilizzato	0.35	6.300
		Misto cementato	0.2	3.600
		lastre in calcestruzzo	0.35	6.300
Pavimentazione piazzale AG ovest	9.100	Misto granulare	0.32	2.912
		Strato di base in conglomerato bituminoso	0.15	1.365
		Strato di binder in conglomerato bituminoso	0.08	728
		Strato di usura in conglomerato bituminoso	0.05	455
<b>Totale</b>				<b>21.660</b>

Al fine di definire le caratteristiche dei materiali di risulta e lo stato ambientale del sito di interesse per verificare la fattibilità in termini di riutilizzo delle terre e rocce da scavo, nel mese di giugno 2015, sono state realizzate alcune indagini finalizzate alla caratterizzazione chimica dei terreni da scavo che potranno essere movimentati in corso d'opera. Le indagini previste si sono svolte mediante il prelievo e le successive analisi di laboratorio di campioni di terreno prelevati all'interno delle aree di scavo. Dai risultati delle analisi è emerso come i superamenti dei limiti di CSC si siano verificati in alcuni casi per la sola per

la colonna A, limitatamente ai parametri Stagno e Arsenico. Tutti i campioni risultano, quindi, sempre inferiori ai limiti di Colonna B della Tabella 1, Allegato 5, Titolo V Parte IV del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Le terre scavate nell'ambito del presente progetto, non essendo interessate da fenomeni di potenziale contaminazione, potranno essere gestite secondo le seguenti modalità:

- Riutilizzo nell'ambito delle lavorazioni (relativamente alle quantità pari ai fabbisogni);
- Conferimento presso impianto di recupero (relativamente alla quantità pari agli esuberi);
- Conferimento a discarica per inerti o per rifiuti speciali non pericolosi (relativamente alle quantità pari agli esuberi).

Le destinazioni previste potranno essere confermate in maniera definitiva nei successivi approfondimenti progettuali e durante le fasi di scavo per la corretta scelta delle modalità di gestione dei materiali di risulta ai sensi della normativa ambientale vigente. Come previsto dalla normativa vigente, inoltre, nelle successive fasi progettuali dovrà essere individuato un sito di deposito del materiale da scavo in attesa dei campionamenti in corso d'opera, del suo riutilizzo oppure del suo conferimento a riserva. L'area di deposito temporaneo, in fase di cantiere, sarà utilizzata per la formazione dei cumuli delle terre e rocce scavate, da sottoporre a campionamento ed analisi per la verifica della corretta destinazione.

Il materiale non riutilizzato per la realizzazione del progetto verrà, pertanto, conferito in via preferenziale, rispetto alle discariche, ai siti di recupero più vicini all'area di intervento, autorizzati per impianti di recupero per il codice CER 17.05.04 (terre e rocce da scavo) e CER 17.09.04 (materiali provenienti dalle demolizioni). Gli impianti individuati nelle vicinanze dell'aeroporto di Brindisi sono di seguito indicati.

<b>Impianti di recupero</b>				
<b>Codice</b>	<b>Nome società</b>	<b>Comune</b>	<b>Scadenza autorizzazione</b>	<b>CER autorizzati</b>
R1	Trollo srl	Putignano (BA)	set. 2015	17.05.04/17.09.04
R2	Frallonardo srl	Putignano (BA)	nov. 2015	17.05.04/17.09.04
R3	IMAC	Locorotondo (BA)	gen. 2019	17.05.04/17.09.04
R4	F.Ili Grazioso srl	Ceglie del campo (BA)	ott. 2015	17.05.04
R5	Recyclair srl	Barletta (BT)	set. 2017	17.05.04/17.09.04
R6	Cava Grieco srl	Ostuni (BR)	giu. 2015	17.05.04/17.09.04
R7	Iris srl	S. Vito dei Normanni (BR)	lug. 2017	17.05.04/17.09.04
R8	Mingolla srl	Torre S. Susanna (BR)	feb. 2017	17.05.04/17.09.04

Nel caso in cui in fase di approfondimento progettuale successivo, o in fase di realizzazione dei lavori, emergesse la presenza di materiale non gestibile né in cantiere come sottoprodotto né all'esterno del cantiere negli impianti di recupero, il materiale andrà destinato a discarica.

Di seguito la tabella riepilogativa delle diverse discariche individuate nell'area di interesse in cui è inserito il progetto.

Discariche per inerti				
Codice	Nome società	Comune	Scadenza autorizzazione	Volumetria residua
D1	IMAC	Locorotondo (BA)	2021	76.000

Discariche per rifiuti non pericolosi				
Codice	Nome società	Comune	Scadenza autorizzazione	Volumetria residua
D2	Nuova San Michele	Terlizzi (BA)	2017	475.000
D3	Rei srl	Lecce (LE)	2016	86.000

Per quanto riguarda la realizzazione della pavimentazione dei nuovi piazzali previsti, si prevede l'approvvigionamento di inerti, conglomerato bituminoso e cementizio da appositi impianti di produzione, individuati nella seguente tabella.

Impianti di produzione inerti, conglomerati bituminosi e cementizi			
Codice	Nome società	Comune	Attività
C1	S.E.M.E.S. SRL	Brindisi (BR)	Produzione materiali inerti, conglomerati cementizi e bituminosi
C2	C.B.M.C.SRL	Taranto (TA)	Produzione di conglomerati bituminosi
C3	SIPA SPA	Andria (BA)	Produzione di conglomerati bituminosi
C4	CO.BIT SRL	Lucera (FG)	Produzione materiali inerti, conglomerati cementizi e bituminosi
C5	CONGLOBIX SNC	Foggia (FG)	Produzione di conglomerati bituminosi

Con la finalità di contenere il più possibile e minimizzare le interferenze ambientali, durante le attività di cantiere ed in particolar modo durante la demolizione dell'edificio shelter, sono previste idonee misure di prevenzione e mitigazione.

Stante la tipologia degli interventi di progetto, la localizzazione di questi prevista internamente al sedime aeroportuale e la distanza da edifici residenziali e considerata la durata limitata delle attività di cantiere, si evidenzia come le interferenze ambientali che potrebbero essere generate dalle lavorazioni interessino in non tanto il territorio, quanto prevalentemente la salute umana, in particolar modo quella degli addetti ai lavori che sono maggiormente esposti alle lavorazioni di cantiere.

Tra le principali interferenze, direttamente connesse alla salute umana, che potrebbero verificarsi durante le attività di cantiere previste per la realizzazione degli interventi di progetto si evidenziano:

- vibrazioni meccaniche;
- produzione di livelli sonori;
- dispersione di polveri nell'atmosfera.

Al fine di ridurre al minimo il rischio per i lavoratori, si prevedono delle azioni di prevenzione e mitigazione per minimizzare le possibili interferenze sopra citate. Al fine di ridurre, pertanto, le vibrazioni generate dalle attività di cantiere si prevede l'utilizzo di macchinari a ridotta fonte di rischio, nonché l'interruzione delle lavorazioni che producono maggiori vibrazioni durante l'arco della giornata, in modo tale da limitare al minimo necessario l'esposizione alle vibrazioni meccaniche da parte dei lavoratori.

Per limitare la produzione di rumore durante la realizzazione degli interventi in progetto, si prevede l'utilizzo di macchine a basso livello di rumorosità, oppure qualora il rumore non potesse essere eliminato e/o ridotto si prevede l'utilizzo da parte dei lavoratori di idonee schermature supplementari.

La dispersione di polveri e fibre, in ultimo, viene risolta attraverso l'uso di nebulizzatori specifici ed opportunamente dimensionati alle esigenze del caso specifico. Il sistema di abbattimento polveri ha lo scopo di risolvere nel modo più efficiente il problema di abbattimento delle polveri volatili in tutti gli ambienti nei quali si svolgano attività di demolizione di edifici e movimentazione di materiale polverulento, come nel caso in esame.

In ultimo, si specifica come per garantire la funzionalità dei piazzali di nuova realizzazione in fase di esercizio, sia necessario prevedere un corretto sistema di raccolta, trattamento e smaltimento delle acque meteoriche. Essendo i piazzali impermeabili e costituiti da una sezione trasversale a doppia falda, si prevede che parte dell'acqua di piattaforma venga convogliata nel fognolo esistente, adiacente la via di rullaggio C, e la restante parte raccolta da un nuovo sistema di drenaggio delle acque meteoriche. Quest'ultimo sarà composto da un fognolo previsto lungo il perimetro dei piazzali. L'acqua raccolta dai fognoli verrà convogliata verso due vasche di trattamento posizionate tra il Raccordo D e la Pista 05/23 e l'altra in adiacenza al tratto di immissione del Raccordo D su Testata 23.

Attraverso il sistema appena descritto ed in considerazione della tipologia di attività previste in fase di esercizio nei piazzali in progetto, non si prevedono interferenze ambientali in fase di esercizio legate al territorio circostante e alla salute umana, in quanto il progetto in sé non modifica i traffici aerei e l'operatività dell'aeroporto, ma rappresenta solamente una riconfigurazione degli spazi interi a questo dedicati alla sosta dei velivoli, senza modifiche rispetto allo stato attuale in termini di produzioni di inquinamento acustico e atmosferico generate dalle attività aeroportuali e senza ripercussioni sul territorio essendo l'intervento in esame interno al sedime aeroportuale.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	MATTM - Decreto VIA n. 246 del 09/10/2014
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	ENAC
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'aeroporto di Brindisi è situato in prossimità della costa, ma non presenta paludi, acquitrini, torbe o bacini con acqua stagnante. La zona umida di importanza internazionale più vicina al sito di intervento infatti è posta ad una distanza di circa 15 km.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Parte dell'area di intervento è localizzata in un'area "Territori costieri (300 m)" come definita da Beni Paesaggistici ex art. 142 co.1 lett. a del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. (cfr. elaborato grafico allegato "T06 – Carta dei vincoli e delle tutele – Beni culturali e paesaggistici").
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto in esame è localizzato in un'area costiera e l'area circostante il sedime aeroportuale è prevalentemente costituita da seminativi e zone residenziali, pertanto non si rileva la presenza di zone montuose e forestali in prossimità dell'aeroporto di Brindisi.
4. 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)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti riserve, parchi naturali e zone protette in corrispondenza dell'area di intervento. Si rileva, però, la presenza di un'area SIC a nord dell'Aeroporto di Brindisi (IT9140005 Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni) e di un parco naturale regionale a sud (Parco Regionale Salina di Punta della Contessa), entrambi a circa 3 km dall'area di intervento in esame. (cfr. elaborato grafico allegato "T08 – Carta delle aree naturali protette")

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>In merito alla qualità dell'aria dell'area provinciale di Brindisi le centraline di monitoraggio presenti più vicine all'area di intervento non registrano superamenti in termini di concentrazioni di inquinanti, quali ad esempio NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, così come riportato nell'ultima "Relazione annuale sulla Qualità dell'Aria in Puglia – Anno 2017". Inoltre, si specifica come in merito agli standard di qualità delle acque in prossimità dell'area di intervento non vi è la presenza di zone di territorio vulnerabili da nitrati di origine agricola, come riportato nella Deliberazione della Giunta Regionale del 7 febbraio 2017, n. 147 "Attuazione Direttiva 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall'inquinamento provocato da nitrati provenienti da fonti agricole. Rettifica Perimetrazione e Designazione delle Zone Vulnerabili da nitrati di origine agricola (ex DGR 1787/2013)".</p>
<p>6. Zone a forte densità demografica</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La zona a forte densità demografica (così come identificata dall'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, punto 4.3.) più vicina all'intervento è l'abitato di Brindisi. Questo non interessa direttamente l'area di intervento ma è localizzato a circa 3 km dalla zona interna al sedime aeroportuale di Brindisi in cui è previsto il progetto in esame.</p>

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Tra le zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica prossime al progetto, ma non ricadenti nella zona di intervento, emerge la presenza di alcune aree di rispetto di zone di interesse archeologico e di siti storico culturali (cfr. elaborati grafici allegati "T06 – Carta dei vincoli e delle tutele – Beni culturali e paesaggistici" e "T07- Carta dei vincoli e delle tutele – Beni paesaggistici ulteriori contesti").
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'intervento non sono presenti territori con produzioni agricole di particolare qualità, in quanto l'area circostante è prevalentemente costituita da seminativi ed aree antropizzate (cfr. elaborato grafico allegato "T11 – Carta dell'uso del suolo").
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Tra i siti contaminati presenti nell'intorno dell'Aeroporto di Brindisi ed in particolare a sud e ad est dello stesso, si evidenzia il Sito di Interesse Nazionale di Brindisi, costituito in parte da aree a mare ed in parte da aree terrestri. Nonostante la presenza di tale sito, si sottolinea come l'area di intervento non sia interessata direttamente da questo.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'opera in progetto non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico. La più vicina si trova a nord dell'aeroporto ad una distanza dall'area di intervento di circa 15 km.

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A sud del sedime aeroportuale sono presenti alcune aree definite ad alta pericolosità idraulica, che comunque non interessano l'area di intervento (cfr. elaborato grafico allegato "T09 – Carta idrografica e pericolosità idraulica"). Allo stesso modo si evidenziano aree a pericolosità geomorfologica alta media e bassa lungo alcuni tratti della costa adriatica, in particolare a nord dell'Aeroporto di Brindisi. Tali aree, come visto per la pericolosità idraulica, non interessano direttamente l'area di intervento. (cfr. elaborato grafico allegato "T10 – Carta geologica e pericolosità geomorfologica").
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/> Zona 4	<input type="checkbox"/>	Secondo la classificazione sismica del territorio regionale, l'aeroporto di Brindisi è localizzato in Zona 4, caratteristica di una pericolosità sismica bassa.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Oltre al fatto che l'area di intervento ricade in parte in "Territori costieri" (beni paesaggistici ex art. 142 co.1 lett. a del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.) così come visto al punto 2 della presente Tabella 8, in prossimità dell'area di intervento, ma non in corrispondenza di essa, si rileva la presenza di altri vincoli, tra cui:  -fiumi, torrenti, corsi d'acqua (beni paesaggistici ex art. 142 co.1 lett. c del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.);  -boschi (beni paesaggistici ex art. 142 co.1 lett. g del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.);  -immobili o aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.).

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica  
Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali  
Modulistica VIA - 15/12/2017

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto non comporterà modifiche fisiche sul territorio, in quanto le opere previste occupano una superficie limitata, che risulta interamente all'interno del sedime aeroportuale di brindisi.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente, in quanto le nuove opere non modificheranno fisicamente il territorio al di fuori del sedime aeroportuale.	
	<i>Descrizione:</i> Stante la tipologia degli interventi in progetto, in fase di costruzione si prevede l'utilizzo di materiale granulare per la realizzazione della pavimentazione dei piazzali, stimato in circa 9.000 m <sup>3</sup> .		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, stante il volume contenuto degli approvvigionamenti e considerando il reperimento del materiale necessario da cave già autorizzate ed in parte riutilizzando il materiale proveniente dallo scavo.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere si prevede la movimentazione ed il trasporto del materiale proveniente dagli scavi, dalla demolizione dell'edificio esistente e dal materiale per la realizzazione della pavimentazione dei piazzali. Si specifica come il volume di materiale proveniente dagli scavi e dalla demolizione della pavimentazione esistente sia pari complessivamente a circa 20.000 m<sup>3</sup>. Per la realizzazione della pavimentazione dei piazzali saranno necessari 21.660 m<sup>3</sup> di materiale. In ultimo relativamente alla demolizione dell'edificio si prevedono circa 30 tonnellate di opere in ferro e circa 1.200 m<sup>3</sup> di conglomerati cementizi, strutture edili e stradali.</p>		<p><i>Perché:</i> Stante le misure di sicurezza, prevenzione e mitigazioni finalizzate all'abbattimento delle polveri in atmosfera e alla riduzione dei livelli sonori attraverso l'utilizzo di nebulizzatori e macchinari a bassa rumorosità, nonché l'assenza di ricettori residenziali limitrofi all'area di cantiere, i potenziali effetti generati dagli interventi in progetto sulla salute umana possono ritenersi non significativi all'interno dell'area di cantiere. Per quanto riguarda il trasporto di materiale da e per i siti di approvvigionamento e smaltimento del materiale si specifica come i volumi trasportati possono ritenersi limitati in merito al riutilizzo di parte del materiale all'interno del progetto in esame.</p>	

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Per la realizzazione delle opere in progetto sarà necessaria la realizzazione di scavi, la demolizione della pavimentazione esistente e la demolizione dell'edificio shelter. Come specificato al punto precedente i quantitativi prodotti sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20.000 m<sup>3</sup> di materiale scavato;</li> <li>• 30 t di opere in ferro demolite;</li> <li>• 1.200 m<sup>3</sup> di conglomerati cementizi, strutture edili e stradali demoliti.</li> </ul>		<i>Perché:</i> I volumi prodotti da conferire agli impianti di smaltimento e recupero, stante le tipologie di lavorazioni previste e la gestione dei materiali con possibilità di riutilizzo degli stessi, risultano essere esigui e pertanto non si prevedono effetti potenziali significativi sull'ambiente.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>  <b>CANTIERE</b>            Durante la realizzazione dei piazzali si prevedono attività con movimentazione di materiali, tra cui attività di scavo e di demolizione della pavimentazione e dell'edificio esistente.</p> <p><b>ESERCIZIO</b>            Durante l'esercizio dell'opera in esame, l'attività di maggior rilievo è caratterizzata dalla movimentazione degli aerei a terra.</p>		<p><i>Perché:</i>  <b>CANTIERE</b>            Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni polverulente generate dalle attività di cantiere possono ritenersi trascurabili in merito alla breve durata delle lavorazioni ed in considerazione delle azioni di mitigazioni previste (nebulizzatori) e della lontananza dei ricettori residenziali dalle aree di cantiere.</p> <p><b>ESERCIZIO</b>            La realizzazione dei nuovi piazzali per l'aviazione generale non determina di per sé un incremento dei traffici, bensì una redistribuzione degli spazi di sosta degli aeromobili presenti nell'aeroporto di Brindisi, al fine di garantire un miglioramento dell'efficienza gestionale all'aeroporto. Pertanto, il progetto in esame non comporterà modifiche alle condizioni di inquinamento atmosferico rispetto alla situazione di non intervento.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>  <b>CANTIERE</b>            Durante la realizzazione dei piazzali si prevedono attività rumorose, in particolar modo la demolizione dell'edificio esistente.</p> <p><b>ESERCIZIO</b>            Durante l'esercizio dell'opera in esame, l'attività di maggior rilievo è caratterizzata dalla movimentazione degli aerei a terra.</p>		<p><i>Perché:</i>  <b>CANTIERE:</b>            Non sono previsti effetti potenziali significativi in termini di rumore durante le attività di cantiere, in quanto questi vengono prodotti in misura non significativa date le accortezze previste attraverso l'utilizzo di macchinari a bassa rumorosità e la distanza dai ricettori residenziali.</p> <p><b>ESERCIZIO:</b>            La realizzazione dei nuovi piazzali per l'aviazione generale non determina un incremento dei traffici, bensì una redistribuzione degli spazi di sosta degli aeromobili presenti nell'aeroporto di Brindisi, al fine di garantire un miglioramento dell'efficienza gestionale all'aeroporto. Pertanto, il progetto in esame non comporterà modifiche alle condizioni di inquinamento acustico rispetto alla situazione di non intervento.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nella realizzazione ed esercizio delle opere in progetto si prevede una pavimentazione impermeabile ed un corretto sistema di gestione di raccolta e smaltimento delle acque. Lungo il perimetro dei piazzali, infatti, è previsto lo smaltimento delle acque attraverso un sistema di fognoli, che conferiscono l'acqua alle vasche di trattamento.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi generati dal progetto sul suolo e sulle acque, grazie alla nuova pavimentazione impermeabile e al sistema di gestione delle acque previsto.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Secondo quanto indicato dall'art. 715 del Codice della Navigazione ENAC ha il compito di individuare gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio. ENAC, infatti, ha individuato come soglia per tale valutazione gli aeroporti con movimenti annui superiori ai 50.000 ("Policy di attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione - Definizione della metodologia e della Policy di attuazione del Risk Assessment" - ENAC), tra i quali l'Aeroporto di Brindisi non rientra.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi in merito ai rischi di incidente.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Sì/No/? – Perché?	
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Parte dell'area di intervento ricade in zona vincolata "Territori costieri (300 m)" come da beni paesaggistici ex art. 142 co.1 lett. a del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. (cfr. elaborato grafico allegato "T05 – Carta dei vincoli e delle tutele – Beni culturali e paesaggistici")</p>		<p><i>Perché:</i> Alla luce delle analisi condotte nell'ambito della Relazione Paesaggistica riferita al progetto in esame, non si rileva alcun tipo di effetto potenziale sull'area vincolata, in quanto gli interventi in esame rientrano in un contesto già urbanizzato occupando un'area già interna al sedime aeroportuale. Per approfondimenti sulla tematica si rimanda alla Relazione Paesaggistica allegata.</p>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Non direttamente in corrispondenza dell'area di intervento si rileva, ad ovest dell'Aeroporto di Brindisi, la presenza di un'area di "Oasi di protezione faunistica ricadente in aree prevalentemente agricole" così come indicato dalla Tavola n. 6P "Rete Ecologica" del PTCP di Brindisi.</p>		<p><i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, stante la tipologia di interventi in esame e la localizzazione di questi internamente al sedime dell'Aeroporto Brindisi. Per tali ragioni e stante la distanza tra l'area di intervento e l'Oasi di protezione faunistica individuata non si rilevano potenziali effetti ambientali su quest'ultima prodotti dall'opera in progetto.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Sì/No/? – Perché?	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità delle aree di progetto non sono presenti corpi idrici superficiali (cfr. elaborato grafico allegato "T08 – Carta idrografica e pericolosità idraulica"). Inoltre, per quanto riguarda il livello di falda, dai sondaggi effettuati durante la campagna geognostica del 2010 per l'Ampliamento ed adeguamento delle Sale di Imbarco dell'Aeroporto, si rileva una profondità della falda superficiale, presente localmente, a circa 4,5 metri dal piano campagna. Stante la profondità di scavo massima prevista pari a meno di 1 m, è possibile affermare che le attività di cantiere non interessano i corpi idrici sotterranei.		<i>Perché:</i> Non sono previste potenziali interferenze generate dall'opera sui corpi idrici superficiali e sotterranei in considerazione della tipologia di lavorazioni previste e della localizzazione dei corsi d'acqua e della falda, che non interessano l'area di cantiere e le profondità di scavo.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'opera il traffico indotto dalle attività di cantiere risulta limitato in funzione delle dimensioni dell'intervento, che richiede un quantitativo di materiale da approvvigionare e da smaltire esiguo. In particolare, considerando la possibilità di riutilizzare il materiale scavato all'interno del progetto in esame, ci si sofferma sul traffico indotto dal conferimento del materiale a siti appositi proveniente dalla demolizione dello shelter. Nel dettaglio stante i quantitativi di materiale prodotti durante la demolizione ed i 21 giorni in cui è prevista questa attività, si stimano circa 60 m<sup>3</sup>/giorno. Ipotizzando degli autocarri da 16 m<sup>3</sup> di capacità si stima un traffico veicolare indotto di circa 4 autocarri/giorno monodirezionali, che considerando 6 ore lavorative al giorno corrispondono a meno di un autocarro l'ora monodirezionale.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale, stante i bassi volumi di traffico indotto dal cantiere rispetto al traffico circolante sulla viabilità e stante la durata limitata prevista per i lavori.</p>	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto, interno al sedime aeroportuale, si colloca in un'area già antropizzata, pianeggiante e con scarsa intervisibilità, in quanto l'unica viabilità da cui è visibile l'area di intervento si trova alla stessa quota dell'area in cui è previsto il progetto in esame.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sulla percezione del paesaggio non si ritengono significativi, in quanto l'opera non si trova in un'area ad elevata intervisibilità e gli interventi in progetto essendo dei piazzali a raso non risultano visibili e conseguentemente non determinano interferenze sul paesaggio. Si sottolinea, anzi, come la demolizione dello shelter esistente rappresenti un miglioramento dal punto di vista paesaggistico, eliminando l'elemento in elevazione, visibile dalla SP41.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento in esame è previsto internamente al sedime aeroportuale dell'Aeroporto di Brindisi, in un'area già antropizzata.		<i>Perché:</i> Gli effetti del progetto sulla perdita di suolo non antropizzato risultano nulli, in quanto l'area di intervento interessa esclusivamente parte interna al sedime aeroportuale di Brindisi.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto in esame essendo localizzato all'interno del sedime aeroportuale di Brindisi ricade in un'area cui la pianificazione comunale definisce "Zone aeroportuali – militari demanio marittimo". (cfr. elaborato grafico allegato "T05 – PRG del Comune di Brindisi").		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti sul suolo generati dal progetto in esame, in quanto l'intervento ricade internamente al sedime aeroportuale e pertanto, non si prevedono modifiche di destinazione d'uso rispetto alla configurazione attuale.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento non sono presenti zone densamente abitate. Il centro abitato più vicino è Brindisi, localizzato ad una distanza dall'area di intervento di circa 3 km (cfr. elaborato grafico allegato "T11 – Carta dell'uso del suolo").		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali del progetto, nelle sue fasi di costruzione e di esercizio, sulle aree abitate in quanto la tipologia di intervento previsto e la distanza con le zone densamente abitate sono tali da non indurre effetti potenziali significativi sulla popolazione.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle vicinanze del progetto non si rileva la presenza di ricettori sensibili, in quanto questi si trovano nell'abitato di Brindisi, a circa 2 km di distanza dall'intervento.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili stante la tipologia ed entità degli interventi di progetto e la distanza dei ricettori sensibili dal sito di intervento.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si sottolinea che l'Aeroporto di Brindisi è inserito all'interno di un'area fortemente antropizzata ed il progetto non interessa aree in cui sono presenti risorse importanti.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa qualità, in quanto le lavorazioni sono interne al sedime aeroportuale, in un contesto antropizzato.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area in cui è previsto l'intervento non interessa zone già soggette a inquinamento o danno ambientale, sia in termini di qualità dell'aria che di qualità delle acque rispetto alle zone vulnerabili da nitrati di origine agricola.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali generati dalla realizzazione dell'opera in merito alla presenza di zone soggette a inquinamento o danno ambientale, in quanto queste non sono presenti in corrispondenza ed in prossimità dell'area di intervento.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si evidenzia come l'area di intervento sia posta su un territorio con pericolosità sismica bassa (Zona 4). In prossimità dell'area di intervento sono presenti aree ad alta pericolosità idraulica e aree caratterizzate da dissesti lungo la costa che, in entrambi i casi, non interessano direttamente il sito in esame. Pertanto, si può concludere che la zona in cui è previsto l'intervento non è posta su aree sensibili da un punto di vista ambientale. (cfr. elaborati grafici allegati "T09 – Carta idrografica e pericolosità idraulica" e "T10 – Carta geologica e pericolosità geomorfologica").		<i>Perché:</i> Data l'entità, la tipologia dell'opera e l'assenza di aree sensibili caratterizzate da zone a rischio sismico, a pericolosità idraulica e a pericolosità geomorfologica in corrispondenza dell'area di intervento, non si rilevano problematiche ambientali connesse al progetto in esame.	

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'intorno del progetto in esame la fonte principale delle interferenze ambientali è riferita alle attività aeronautiche dell'Aeroporto di Brindisi. In merito alla realizzazione degli interventi di progetto, le interferenze ambientali previste possono considerarsi trascurabili rispetto all'operatività dell'aeroporto. Allo stesso modo, in fase di esercizio del progetto in esame, si precisa come questo non determini incrementi di traffico e quindi non determini interferenze ambientali differenti da quelle già prodotte dalle attività aeronautiche nella situazione di non intervento.		<i>Perché:</i> Non sono previste interferenze potenziali generate dagli effetti cumulativi del progetto in esame, in quanto, stante le maggiori interferenze ambientali in fase di esercizio generate dal traffico aereo, il progetto in esame non determina direttamente un incremento dello stesso, ma solo una riconfigurazione degli spazi interni per la sosta degli aeromobili.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si specifica come gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti all'area di intervento, stante la tipologia del progetto in esame, la sua entità in termini di dimensioni e la sua funzione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dal progetto in esame.	

## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
T01	Inquadramento territoriale	1:50.000	T01_Inquadramento territoriale.pdf
T02	Configurazione attuale	1:2.000	T02_Configurazione attuale.pdf
T03	Configurazione aggiornata ai sensi del Reg. UE 139/2014 e secondo le CSs dell'EASA	1:2.000	T03_ Configurazione aggiornata ai sensi del Reg. UE 139/2014 e secondo le CSs dell'EASA.pdf
T04	Configurazione di progetto	1:2.000	T04_Configurazione di progetto.pdf
T05	PRG del Comune di Brindisi	1:25.000	T05_ PRG del Comune di Brindisi.pdf
T06	Carta dei vincoli e delle tutele - Beni culturali e paesaggistici	1:25.000	T06_ Carta dei vincoli e delle tutele - Beni culturali e paesaggistici.pdf
T07	Carta dei vincoli e delle tutele - Beni paesaggistici: ulteriori contesti	1:25.000	T07_ Carta dei vincoli e delle tutele - Beni paesaggistici: ulteriori contesti.pdf
T08	Carta delle aree naturali protette	1:25.000	T08_ Carta delle aree naturali protette.pdf
T09	Carta idrografica e pericolosità idraulica	1:25.000	T09_ Carta della idrografia superficiale.pdf
T10	Carta geologica e pericolosità geomorfologica	1:25.000	T10_ Carta geologica e pericolosità geomorfologica.pdf
T11	Carta dell'uso del suolo	1:25.000	T11_ Carta dell'uso del suolo.pdf
R01	Inquadramento progettuale	-	R01_Inquadramento progettuale.pdf
R02	Relazione Paesaggistica	-	R02_Relazione paesaggistica.pdf

Il/La dichiarante

  
(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.