

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

## 1. Titolo del progetto

Progetto definitivo del Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - realizzazione di un pontile con briccole

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2/h	<i>Punto 2 Progetti di infrastrutture lettera h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)".</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adeguamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

Nella situazione attuale le navi Ro-Ro con portellone poppiero attraccano alla banchina di Costa Morena ovest utilizzando le ancore di prua per il mantenimento in posizione perpendicolare. Tale sistema di ormeggio, come più volte evidenziato sia dagli operatori portuali (pilotti ed ormeggiatori) che dalla Capitaneria di Porto (ALL 44 CP), non garantisce lo svolgimento delle operazioni di sbarco e di imbarco in condizioni di sicurezza. Per questa ragione, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - Porto di Brindisi ha fortemente voluto mettere in sicurezza gli accosti delle navi Ro-Ro proponendo di realizzare, in posizione centrata rispetto alle due rampe presenti lungo la banchina in oggetto, la struttura di attracco, oggetto della presente valutazione, collegata alla terra ferma mediante una passerella metallica.

L'infissaggio delle briccole non fa altro che definire, in termini di maggiore efficientamento, le strutture esistenti, senza intaccare l'assetto e la configurazione portuale che, di fatto, non andrà a subire alcuna modifica al suo "funzionamento" a seguito della realizzazione dei lavori.

La previsione del pontile di attracco, arredato con parabordi in grado di assorbire l'energia della nave in fase di accosto, tre parabordi lato est, da dove spirano i venti principali e dove accostano le navi di maggiori dimensioni, e due sul lato ovest, garantisce migliori condizioni di sicurezza per la nave, sia in fase di accosto che di ormeggio.

Le navi Ro-Ro che utilizzeranno per l'accosto e l'ormeggio le nuove briccole sono le stesse che attualmente scalano a Costa Morena, utilizzando le due rampe poppiere esistenti, ovvero navi Ro-Ro che assicurano il collegamento merci con l'Albania e la Grecia. All'opera non viene assegnata alcuna funzione portuale (nuova o diversa), essendo finalizzata esclusivamente al miglioramento della sicurezza delle navi che da tanti anni ormeggiano in banchina assicurando che le operazioni di carico/scarico avvengano in

piena sicurezza.

L'intervento, inoltre, non determina una modifica del numero o della tipologia del naviglio attuale, non muta le attuali funzioni portuali e non provoca una variazione plano-altimetrica o batimetrica o degli obiettivi del PRP vigente.

È importante sottolineare che la realizzazione del pontile in oggetto non comporterà alcun aumento del traffico delle navi presso Costa Morena Ovest e dunque non provocherà la modifica dell'attuale clima atmosferico ed acustico.

Il progetto definitivo, quindi, si configura come un miglioramento del rendimento e delle prestazioni ambientali dell'accosto di Costa Morena Ovest, anche in termini di miglioramento delle condizioni di sicurezza rispetto a condizioni meteomarine avverse (vedi da ALL 3 ad ALL 35 per gli elaborati del Progetto Definitivo e del relativo Adeguamento Tecnico Funzionale ALL 36 ATF Relazione Generale.pdf e ALL 37 ATF Relazione Ambientale.pdf)

#### 4. Localizzazione del progetto

*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8)*

L'area di intervento è ubicata nel porto medio di Brindisi perpendicolarmente alla banchina del piazzale di Costa Morena Ovest, attualmente già utilizzata per l'ormeggio di navi Ro-Ro pax che ormeggiano di poppa facendo uso di ancore di prua (ALL3 Corografia.pdf e ALL4 Stato dei luoghi.pdf).

La banchina esistente è stata realizzata negli anni 1992-1993 con cassoni di calcestruzzo armato a tre file di celle imbasati alla -14 m s.l.m.m. I fondali attuali sono di circa -14÷-15 m s.l.m.m., del tutto sufficienti a ricevere navi Ro-Ro pax lunghe al massimo 200 m.

Dal punto di vista geotecnico la zona è stata indagata con 6 sondaggi (4 a mare e 2 a terra) con prove SPT e down hole per la caratterizzazione sismica. Da tali indagini si ricava che sino alla - 33 m s.l.m.m. il terreno è costituito da sabbia limosa sciolta ( $\gamma = 1.3 \text{ t/m}^3$ ) di debolissime caratteristiche meccaniche, al di sotto vi è uno strato di circa 3 m di sabbia limo argillosa mediamente addensata e quindi uno strato sino alla -45 m s.l.m.m. di limo argilloso grigio azzurro. La categoria di suolo di fondazione rientra in tutti i sondaggi nella categoria C ed il terrapieno del Comune di Brindisi è classificato in zona sismica 4 (DGR Puglia 153/2004).

#### 5. Caratteristiche del progetto

*Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).*

*Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

*Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).*

*Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.*

Il progetto definitivo in valutazione è costituito da un pontile di attracco per navi Ro-Ro pax posto perpendicolare al piazzale Costa Morena Ovest, sito all'interno delle aree del Porto medio di Brindisi in piena disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ALL3 Corografia.pdf).

Il terminale è stato progettato considerando navi Ro-Ro aventi GRT compreso tra 3.000 e 15.000 t e lunghezza fuoritutto (LOA) compresa tra 109 e 196 m.

Il pontile, per il solo attracco ed ormeggio, è costituito da sei briccole la prima lato terra posta a 17 m dall'attuale banchina, le quattro successive poste ad intervalli di 30 m, l'ultima (sesta) lato mare posta a 60 m dalla precedente (quinta) (ALL 5 Pianta pontile.pdf, ALL 6 Profilo longitudinale.pdf e ALL 7 Prospetti.pdf ALL 13 OO Banchina.pdf).

Le briccole sono collegate tra loro da passerelle metalliche per consentire l'accesso agli ormeggiatori. Ogni briccola è formata da sei pali di acciaio DN 1420 spessore 3 cm spinti sino alla - 43 m s.m., il piano superiore calpestabile è realizzato a quota +4,50 m s.m. con grigliato metallico (ALL 14 Briccola ormeggio.pdf e ALL 15 Briccola di ormeggio dettagli.pdf).

La parte emersa dei sei pali di ogni briccola è controventata sia sul piano che in verticale con una struttura metallica tubolare.

Su ogni briccola sono posizionate due bitte da 100 t e cinque parabordi, solo sull'ultima (sesta) briccola lato mare vi sono sette parabordi per proteggere anche il lato esterno ed esposto della briccola stessa (ALL 16 Parabordi e scalette.pdf).

I parabordi devono assorbire l'energia della nave in fase di accosto, si sono previsti tre parabordi lato est, da dove spirano i venti principali e dove accostano le navi di maggiori dimensioni, e due sul lato ovest. Sulle briccole come detto sono posizionate due bitte da 100 t che consentono la fissazione dei cavi d'ormeggio (traversini e springer) delle navi.

Le briccole sono dotate di scalette alla marinara per consentire la risalita degli operatori da imbarcazioni di servizio o accidentalmente caduti in mare (ALL 16 Parabordi e scalette.pdf).

L'intero il pontile è dotato di illuminazione integrabile con luci portatili in caso di necessità e di un fanale di segnalamento testa pontile. Le parti fuori acqua in acciaio delle briccole sono zincate.

A terra è previsto l'ampliamento delle due scasse esistenti per accogliere i portelloni delle navi attraccate, oltre all'installazione di quattro bitte per completare la dotazione di dispositivi di ormeggio.

Il pontile di attracco è inoltre dotato di un impianto elettrico di illuminazione e segnalamento collegato all'impianto portuale (ALL 20 Impianto elettrico.pdf).

Per quanto riguarda le aree di cantiere a terra queste sono ubicate sulla banchina interessata e sul retrostante piazzale in corrispondenza del futuro pontile; le aree di lavoro a mare interesseranno lo specchio acqueo antistante lo stesso tratto di banchina. Tutte le aree di cantiere a terra e a mare saranno opportunamente delimitate per l'intera durata dei lavori, le prime mediante recinzione metallica, le seconde mediante boe luminose. Per la localizzazione in pianta delle aree di cantiere a terra ed a mare si rimanda all'ALL8 Lay out cantiere.pdf.

La conterminazione delle aree di cantiere, comunque, dovrà essere preventivamente concordata con la D.L. ed il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione tenendo conto in particolare delle esigenze dell'Autorità Portuale, e dei vincoli inerenti la sicurezza e salute dei lavoratori, nonché con le Autorità Marittime al fine di non intralciare l'ordinario traffico marittimo.

Nel lay-out di cantiere proposto (ALL8 Lay out cantiere.pdf ) sono state individuate l'area all'interno della quale impiantare tutte le unità necessarie alla logistica di cantiere (uffici della direzione tecnica di cantiere e della Direzione Lavori, servizi igienico-assistenziali, locale primo soccorso, magazzini, etc), e l'area operativa adibita allo svolgimento delle lavorazioni necessarie per la realizzazione delle opere di progetto e ad ogni servizio legato all'operatività del cantiere (area per lo stoccaggio dei materiali, capannette per saldatura e per lavorazioni di carpenteria, deposito carburante, etc).

Le aree di cantiere a terra saranno delimitate per tutta la durata dei lavori con una recinzione di tipo metallico con rete plastificata (con altezza minima di 2 m) ancorata a blocchi prefabbricati di calcestruzzo fissati a terra. L'ingresso del personale di cantiere avverrà attraverso il cancello di cantiere pedonale, mentre gli automezzi utilizzeranno gli appositi cancelli carrabili. Tali ingressi verranno tenuti rigorosamente chiusi anche durante le lavorazioni, al fine di impedire l'accesso di persone non addette ai lavori. Su tutto lo sviluppo della recinzione e sui cancelli dovranno essere affissi, in numero adeguato e ben visibile, i necessari cartelli di divieto, avvertimento e prescrizione per consentire a chiunque una corretta individuazione delle aree di lavoro.

Le aree di cantiere a mare saranno delimitate con opportune boe luminose e gavitelli al fine di segnalare lo specchio acqueo destinato ai lavori e per consentire alle imbarcazioni di transitare in sicurezza e senza interferire con i mezzi marittimi di cantiere. In particolare sarà onere dell'Impresa, in accordo con le competenti Autorità marittime, curare la disposizione delle boe/gavitelli per l'ormeggio a mare del pontone stesso, compresi i dispositivi di segnalazione degli eventuali corpi morti.

L'accesso dall'esterno alle aree di cantiere avverrà tramite la viabilità portuale che consente di raggiungere l'attuale terminale marittimo, risultando limitate le sovrapposizioni/interferenze con la viabilità ordinaria.

L'esecuzione dei lavori dovrà essere preceduta dalla realizzazione della recinzione dell'area di cantiere; l'ingresso dei mezzi all'area di cantiere avverrà attraverso i cancelli carrabili aventi adeguate dimensioni.

L'intervento di realizzazione del pontile avverrà nelle seguenti fasi:

1. In prima fase: avvio della progettazione esecutiva ed individuazione del lay-out per la creazione di un'area di cantiere che dovrà essere realizzata in modo da garantire comunque la operatività delle banchine ed assicurare una propria viabilità distinta e da quella degli utenti: passeggeri e merci.
2. In seconda fase: cantierizzazione dell'intervento.
3. In terza fase: rimozione del cantiere e completamento dei nuovi percorsi funzionali alla nuova opera.

Attraverso il mantenimento della operatività delle strutture esistenti, degli accessi e dei punti di controllo, in fase di cantiere, si tenderà ad ottimizzare i tempi ed i costi di gestione dell'intervento, limitando gli eventuali impatti sul territorio e sull'infrastruttura portuale.

L'area d'intervento si localizza in zone portuali e aree produttivo-logistiche, non confinanti con zone residenziali, e va, altresì rilevato che gli interventi previsti nelle diverse fasi non comportano aumento del traffico nell'area, neanche in fase di cantiere in quanto le relative attività possono essere svolte per via mare.

Per quanto riguarda l'interferenza tra le attività di cantiere e le componenti potenzialmente interessate dall'intervento nonché le misure finalizzate a mitigare eventuali criticità, si premette che in fase di esercizio non è previsto un incremento delle emissioni atmosferiche ed acustiche da parte delle navi in quanto il numero degli accosti e la tipologia delle navi che possono essere ormeggiate saranno gli stessi.

Rimandando agli elaborati del Progetto Definitivo ALL 21 RG.pdf e ALL 35 SFA.pdf e agli allegati ALL 36 ATF Relazione Generale.pdf e ALL 37 ATF Relazione Ambientale.pdf relativi all'ATF, si sintetizzano le principali conclusioni.

In primis è importante sottolineare che la portata e la tipologia delle opere permette di anticipare che non si prevedono dei superamenti dei limiti imposti dalla normativa vigente in termini di qualità dell'aria e del clima acustico in fase di cantiere poiché il progetto non modifica il traffico attuale presso la banchina di Costa Morena Ovest. L'unica possibile alterazione della qualità dell'aria e del rumore potrebbe essere ricondotta alle attività di cantiere e dal flusso dei mezzi impiegati per l'approvvigionamento dello stesso. Tuttavia, si ritiene che i possibili impatti siano facilmente gestibili con azioni di mitigazioni al fine di eliminare o limitare le possibili interferenze sulla qualità delle due componenti.

Per quanto riguarda le componenti suolo-sottosuolo e qualità dell'ambiente idrico marino, gli impatti potenziali sono legati esclusivamente alla fase di esecuzione dei lavori dovuti all'incremento della torbidità, ovvero della concentrazione di solidi sospesi, per effetto delle attività di infissaggio delle briccole su pali, infatti, la realizzazione dell'opera in oggetto non prevede interventi di dragaggio.

Durante la fase di cantiere sono previste due misure principali volte a mitigare e controllare le possibili interferenze:

- al fine di mitigare gli effetti legati alla movimentazione dei fondali, l'attività di infissaggio dei pali sarà realizzata con tecnologie idonee alla minimizzazione degli effetti di risospensione del materiale attraverso l'uso di panne antitorbidità;
- nelle successive fasi di progettazione verrà predisposto ed attuato un Piano di Monitoraggio

Ambientale (PMA) di controllo delle torbidità generate al fine di controllare e ottimizzare le operazioni di infissaggio.

Il monitoraggio della torbidità permetterà, inoltre, di poter smobilizzare le panne nel più breve tempo possibile appena raggiunti i limiti di torbidità ammissibili.

Il PMA approfondirà:

- il monitoraggio della colonna d'acqua, la cui finalità è quella stabilire le caratteristiche chimico fisiche della colonna d'acqua e monitorare l'eventuale variazione di tali parametri durante le operazioni di infissaggio dei pali;
- il monitoraggio degli organismi (biomonitoraggio).

Il Piano sarà, quindi, inserito e validato all'interno del PSC del cantiere e andrà a far parte delle attività HSE (Sicurezza, Salute e Ambiente) che verranno sempre eseguite in cantiere.

## 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	VIA statale della Variante del Piano Regolatore del Porto di Brindisi conclusa con Decreto di compatibilità ambientale n. 405 del 26/04/2005, positivo con prescrizioni
<input checked="" type="checkbox"/> Nulla Osta Soprintendenza beni archeologici	Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia TARANTO/ 2012.08.07 - prot. 07994 - Parere N.O. Soprintendenza archeologica (vedi ALL 38 Parere NO Soprintendenza archeo). Nell'ambito dell'aggiornamento del progetto avvenuto nel 2018, come richiesto, è stata elaborata una Relazione Paesaggistica presentata alla Conferenza dei Servizi e trasmessa alla citata Soprintendenza. Ad oggi la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio non si è ancora espressa (vedi ALL 40 Richiesta chiarimenti da Sopr. Arch. B.A.P.).
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Voto n. 3 del 2019.02.15, Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Campania, Molise, Puglia e Basilicata	Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Campania, Molise, Puglia e Basilicata (ALL 41 Voto Comitato Tecnico Amministrativo OOPP)
<input checked="" type="checkbox"/> Parere Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale (DAM Puglia Prot. n. 7431 del 18.06.2019)	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia (ALL 42 Parere APB)

<input checked="" type="checkbox"/> Parere Sez. Tutela e Val. Paesaggio Reg. Puglia - Conf. Servizi art. 3 Dpr 383-9	Regione Puglia - Dipartimento mobilità, qualità urbana opere pubbliche e paesaggio Sezione tutela e valorizzazione del paesaggio (ALL 43 Parere Paesaggio)
<input checked="" type="checkbox"/> Capitaneria di Porto di Brindisi (M_INF.CPBR Reg. Uff. U.0016269 del 11.10.2019)	Capitaneria di Porto di Brindisi (ALL 44 CP)
<input checked="" type="checkbox"/> Parere ISPRA (m_amte.STA Reg. Uff. Prot. 20952 del 15.10.2019)	ISPRA (ALL 45 ISPRA)
<input checked="" type="checkbox"/> Parere ARPA Puglia (m_amte.STA Rg. Uff. Prot. 21114 del 16.10.2019)	ARPA Puglia (ALL 46 ARPA)
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione Paesaggistica n. 53/2019 (Comune di Brindisi Prot. n. 105751 del 31.10.2019)	Nell'ambito dell'aggiornamento del progetto avvenuto nel 2018 è stata acquisita l'Autorizzazione paesaggistica dal Comune di Brindisi (vedi ALL 47 Autorizzazione Paesaggistica).

## 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 type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <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'area è situata nel porto medio di Brindisi e non ricade nelle zone citate (vedi ALL 9 Aree protette e regime vincolistico.pdf)
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La zona di intervento è ubicata nel porto medio di Brindisi, nello specchio acqueo prospiciente la banchina di Costa Morena Ovest
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area è situata nelle acque del porto medio 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"/>	L'intervento non ricade all'interno di aree protette come è possibile verificare dall'ALL 9 Aree protette e regime vincolistico.pdf
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	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento si inserisce all'interno del porto medio di Brindisi in un'area destinata alle attività commerciali. L'intervento si configura come una messa in sicurezza degli accosti di Costa Morena Ovest non andando a modificare né la tipologia di nave né il numero di accosti e né il traffico presso la banchina
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento si inserisce all'interno del porto medio di Brindisi in un'area destinata alle attività commerciali dunque in un'area libera di abitazioni civili (vedi ALL 11 SIU.pdf)
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il pontile si radica alla banchina di Costa Morena che ricade in una perimetrazione soggetta <i>ope legis</i> a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., così come modificato dall'art.12 del D.Lgs. 157/2006 – Aree tutelate per legge, che alla lettera a) comprende i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (ALL 9 Aree protette e regime vincolistico.pdf). Nell'ambito dell'aggiornamento del progetto avvenuto nel 2018 è stata acquisita l'Autorizzazione paesaggistica dal Comune di Brindisi (vedi ALL 47 Autorizzazione Paesaggistica).

<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

<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>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento si inserisce all'interno del porto medio di Brindisi e non coinvolge terreni coltivati
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento ricade nell'area a mare del Sito di Interesse Nazionale di Brindisi definito tale con legge 426/98 e successivamente perimetrato con Decreto di ministero dell'Ambiente del 10/01/2000, in attuazione della predetta Legge (ALL 12 SIN.pdf)
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'area di intervento non si rilevano vincoli idrologici (ALL 9 Aree protette e regime vincolistico.pdf)
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"/>	Nell'area di intervento non sono presenti aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni (ALL 9 Aree protette e regime vincolistico.pdf)
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il Comune di Brindisi, in base all'O.P.C.M. n° 3274/03 ed alla sua parziale modifica da parte della Regione Puglia (D.G.R. n. 153 del 02/03/2004) è stato classificato in zona 4, area a bassa sismicità

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 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>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'area di progetto risulta un sito sensibile alle limitazioni inerenti la compatibilità aeronautica, soprattutto legate alle altezze compatibili relative alla testata 32 della pista di volo RWY 32/14 dell'Aeroporto di Brindisi. Nel particolare l'intervento risulta nel cono di salita al decollo e di avvicinamento degli aeromobili in funzione nell'Aeroporto della città.</p> <p>Per la stretta vicinanza all'Aeroporto di Brindisi, gli interventi all'interno del Porto devono dunque tener conto delle disposizioni nazionali ed internazionali in materia di infrastrutture aeronautiche ed aeroportuali, sia in fase di cantiere che di esercizio, con specifico riguardo alle leggi, norme, regolamenti e circolari tecniche, per quanto applicabile</p> <p>Per il posizionamento di eventuali gru in fase di realizzazione del nuovo pontile si dovranno verificare i vincoli aeronautici facendo riferimento al "Regolamento per la Costruzione e L'Esercizio degli Aeroporti" dell'ENAC, Edizione 2 del 21 ottobre 2003. – Emendamento 5 del 23/09/2008. - cap. 4 - redatto da ENAC, che definisce lo spazio circostante un Aeroporto, mediante un tracciamento di alcune superfici teoriche, che costituiscono i limiti delle servitù imponibile agli effetti della posizione ed altezza degli ostacoli naturali ed artificiali.</p> <p>Bisognerà porre inoltre attenzione anche al quanto specificato dal Regolamento in merito alla Prevenzione e Gestione dei Rischi, capitolo 9, riferimento paragrafo 6 – Piani di Rischio.</p> <p>L'altezza di eventuali ostacoli non dovrà quindi superare l' Hmax di 34,93 metri. Durante i lavori di realizzazione del pontile dovranno essere adottati opportuni accorgimenti (si veda R 06 CSA art.30 comma r)).</p>

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: l'intervento è orientato a mettere in sicurezza gli accosti delle navi Ro-Ro che attualmente ormeggiano presso Costa Morena Ovest senza modificare la funzione portuale ed il contesto portuale in cui si inserisce</i>		<i>Perché: il pontile non determina una modifica del numero o della tipologia del naviglio attuale e non cambia la funzione ad oggi svolta presso la banchina di Costa Morena Ovest</i>	
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: l'intervento non prevede l'uso di risorse non rinnovabili</i>		<i>Perché: l'intervento non prevede l'uso di risorse non rinnovabili</i>	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: non si prevede la movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute. Nel progetto non è previsto il dragaggio dei sedimenti del porto per la realizzazione del pontile.</i>		<i>Perché: nel progetto non è previsto il dragaggio dei sedimenti del porto per la realizzazione del pontile.</i>	

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>                      l'intervento produrrà una quantità assai esigua di rifiuti solidi che sarà gestita ai sensi della normativa vigente.</p>		<p><i>Perché:</i>                      l'intervento produrrà una quantità assai esigua di rifiuti solidi che sarà gestita ai sensi della normativa vigente.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>                      La realizzazione del pontile in oggetto è una messa in sicurezza dell'attuale accosto e non comporterà alcun aumento del traffico delle navi presso Costa Morena Ovest e dunque non provocherà la modifica dell'attuale clima atmosferico.</p>		<p><i>Perché:</i>                      L'unica possibile alterazione della qualità dell'aria potrebbe essere ricondotta alle attività di cantiere e dal flusso dei mezzi impiegati per l'approvvigionamento dello stesso. Tuttavia, si ritiene che i possibili impatti siano facilmente gestibili con azioni di mitigazioni al fine di eliminare o limitare le possibili interferenze sulla qualità della componente.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i>                      La realizzazione del pontile in oggetto è una messa in sicurezza dell'attuale accosto e non comporterà alcun aumento del traffico delle navi presso Costa Morena Ovest e dunque non provocherà la modifica dell'attuale clima acustico.</p>		<p><i>Perché:</i>                      L'unica possibile alterazione della qualità del rumore potrebbe essere ricondotta alle attività di cantiere e dal flusso dei mezzi impiegati per l'approvvigionamento dello stesso. Tuttavia, si ritiene che i possibili impatti siano facilmente gestibili con azioni di mitigazioni al fine di eliminare o limitare le possibili interferenze sulla qualità della componente.</p>	

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p><i>Descrizione:</i> l'intervento non prevede il dragaggio dei fondali per l'infissaggio delle briccole e dunque non saranno gestiti i sedimenti provenienti dal SIN.</p>		<p><i>Perché:</i> pur non essendo previste attività di dragaggio, i possibili impatti sono legati esclusivamente alla fase di esecuzione dei lavori e sono relativi al potenziale incremento della torbidità, ovvero della concentrazione di solidi sospesi, per effetto delle attività di infissaggio delle briccole su pali. Durante tale fase sono previste due principali misure volte a mitigare e controllare le possibili interferenze tra il cantiere e il suolo e l'ambiente idrico marino:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- utilizzo di panne antitorbidità durante le attività di infissaggio delle briccole;</li> <li>- nelle successive fasi di progettazione verrà predisposto ed attuato un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) di controllo delle torbidità generate al fine di controllare e ottimizzare le operazioni di infissaggio.</li> </ul> <p>Il PMA approfondirà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il monitoraggio della colonna d'acqua, la cui finalità è quella stabilire le caratteristiche chimico fisiche della colonna d'acqua e monitorare l'eventuale variazione di tali parametri durante le operazioni di infissaggio dei pali;</li> <li>- il monitoraggio degli organismi (biomonitoraggio).</li> </ul> <p>Il Piano sarà, quindi, inserito e validato all'interno del PSC del cantiere e andrà a far parte delle attività HSE (Sicurezza, Salute e Ambiente) che verranno sempre eseguite in cantiere.</p> <p>In fase di esercizio non si prevedono impatti sulla componente.</p>	

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> non sono previsti rischi poiché non saranno utilizzate sostanze pericolose</p>		<p><i>Perché:</i> non sono previsti rischi poiché non saranno utilizzate sostanze pericolose e non sono previste attività di dragaggio dei sedimenti provenienti dal SIN</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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> l'area d'intervento non ricade all'interno di aree della Rete Natura 2000, vedi ALL 9 Aree protette e regime vincolistico.pdf; tuttavia nell'area vasta sono presenti i seguenti SIC e ZPS: - SIC IT9140005 Torre Guaceto e Macchia. Giovanni distante circa 6 km dall'area d'intervento; - SIC IT9140003 Stagni e Saline di Punta della Contessa distante circa 5,8 km dall'area d'intervento; Considerando la distanza delle aree SIC dal sito d'intervento, le opere in oggetto non sono in contrasto con la conservazione delle stesse. L'intervento non ricade in aree archeologiche, tuttavia a circa 400 m è situato il Villaggio Protostorico di "Punta delle Terrare", area sottoposta a vincolo archeologico, ai sensi della Legge n. 1089/1939, con Decreto del Ministro Segretario di Stato per la Pubblica Istruzione del 19.08.1970, già valutata dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici nel 2012.</p>		<p><i>Perché:</i> l'intervento non produce alcuna modifica dell'attuale traffico presso l'accosto di Costa Morena Ovest non modificando le relazioni con le aree protette site in area vasta. Inoltre, questo non introduce alcuna nuova funzione portuale ma rappresenta una messa in sicurezza dell'accosto delle navi Ro-Ro. Per tale motivo non sono previsti effetti negativi sulle aree protette citate. In più si richiamano le due note delle due Soprintendenze che si sono espresse nel 2012 e 2019. Il PD nella Conferenza di Servizi del 22/06/2012 ha acquisito parere favorevole dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce che si è espressa sottolineando la non interferenza del progetto con le principali visuali panoramiche da e verso il centro storico di Brindisi e le emergenze architettoniche e paesaggistiche all'intorno (vedi ALL 39 Parere N.O. Sopr. BBAAPP e ALL 40 Richiesta chiarimenti da Sopr. Arch. B.A.P.). Nell'ambito dell'aggiornamento del progetto avvenuto nel 2018 è stata acquisita l'Autorizzazione paesaggistica dal Comune di Brindisi (vedi ALL 47 Autorizzazione Paesaggistica).</p>	

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione: l'area d'intervento non ricade direttamente all'interno di alcun parco regionale (ALL 9 Aree protette e regime vincolistico.pdf). Nell'area vasta e più precisamente a sud est dell'area a circa 2 km è presente l'EUAP 0580 Parco Naturale Regionale di Salina di Punta della Contessa (istituito con legge regionale n.28 del 23 dicembre 2002).</i></p>		<p><i>Perché: l'intervento non produce una modifica del traffico attualmente presente presso l'accosto di Costa Morena Ovest. Inoltre questo non introduce alcuna nuova funzione portuale ma rappresenta una messa in sicurezza dell'accosto delle navi Ro-Ro che non modifica né la tipologia di nave né il numero degli accosti. Per tale motivo non sono previsti effetti negativi sull'EUAP citato.</i></p>	
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
	<p><i>Descrizione: l'area interessa lo specchio acqueo prospiciente la banchina di Costa Morena Ovest libera da corpi idrici superficiali</i></p>		<p><i>Perché: l'intervento non interferisce con corpi idrici superficiali o sotterranei</i></p>	
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: l'intervento si inserisce nella parte commerciale del porto medio di Brindisi dunque separata dalla viabilità urbana caratterizzata da elevati livelli di traffico.</i></p>		<p><i>Perché: non si rinvergono nell'area di progetto vie suscettibili di elevati livelli di traffico legate alla realizzazione del pontile.</i></p>	

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: l'intervento si inserisce nella parte commerciale del porto medio di Brindisi non fruibile dal pubblico</i>		<i>Perché: l'area d'intervento sita nel porto medio di Brindisi non è fruibile dal pubblico ed è caratterizzata da tempo da infrastrutture portuali destinate al traffico commerciale.</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: il progetto si inserisce in un'area profondamente antropizzata e destinata ai traffici portuali commerciali</i>		<i>Perché: l'intervento si inserisce in un'area profondamente antropizzata.</i>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: l'area interessata dall'intervento è regolamentata dal vigente Piano Regolatore Portuale di Brindisi.</i>		<i>Perché: come emerge dagli allegati ALL 35 SFA.pdf e ALL 37 ATF Relazione Ambientale.pdf il pontile è coerente con il Piano Regolatore Portuale vigente e con gli strumenti di programmazione e pianificazione di livello regionale e comunale.</i>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: il progetto si inserisce in un'area profondamente antropizzata e destinata ai traffici portuali commerciali</i>		<i>Perché: l'intervento si inserisce in un'area profondamente antropizzata</i>	

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<i>Descrizione:</i> l'intervento si inserisce nell'area del porto medio di Brindisi destinata ai traffici portuali commerciali		<i>Perché:</i> nell'area in cui ricade l'intervento non sono presenti ricettori sensibili, in più la realizzazione del pontile non introduce una modifica del traffico attuale presso la banchina, o una nuova funzione, ma invece è orientato alla messa in sicurezza dell'accosto delle navi Ro-Ro presso Costa Morena Ovest.	
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?	<i>Descrizione:</i> l'intervento si inserisce nel porto medio di Brindisi, in un'area fortemente antropizzata e destinata al traffico commerciale		<i>Perché:</i> l'area in cui si inserisce il progetto non presenta risorse importanti o con scarsa disponibilità	
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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> l'intervento ricade nell'area a mare del Sito di Interesse Nazionale di Brindisi definito tale con legge 426/98 e successivamente perimetrato con Decreto di ministero dell'Ambiente del 10/01/2000, in attuazione della predetta Legge (ALL 10 SIN.pdf)		<i>Perché:</i> la realizzazione dell'opera in oggetto non prevede interventi di dragaggio per l'infissaggio delle briccole e di fatto non preclude l'esecuzione della caratterizzazione dei sedimenti marini né tantomeno preclude l'attuazione di futuri interventi di dragaggio dei sedimenti contaminati	

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
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?	<i>Descrizione: l'area di progetto non è soggetta a vincolo idrologico o a pericolosità geomorfologica e ricade in zona 4, area a bassa sismicità</i>		<i>Perché: l'intervento non ricade nelle aree anzidette</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<i>Descrizione: considerando che l'intervento non produrrà modifiche del traffico attuale presso la banchina, la tipologia dell'intervento e la brevità del cantiere non si prevedono effetti cumulativi con l'attuazione di altri progetti</i>		<i>Perché: non si prevedono effetti cumulativi con altri progetti. Tuttavia in fase di cantiere si attuerà il complesso delle azioni di mitigazioni previste (vedi ALL 35 SFA.pdf e ALL 37 ATF Relazione Ambientale.pdf) al fine di eliminare o limitare le possibili interferenze.</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione: il progetto non ha interferenze con regioni transfrontaliere</i>		<i>Perché: il progetto non ha interferenze con regioni transfrontaliere</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 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)

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Parere n. 31460 del 14/12/2020	-	ALL 1 Parere CSLLPP.pdf
2	MATTM chiarimenti REG-1611083452602-CreSS_05-Set_05-6893_2021-0017	-	ALL 2 MATTM chiarimenti.pdf
3	Corografia di inquadramento	Scala grafica	ALL3 Corografia.pdf
4	Stato dei luoghi ed ubicazione intervento	Scala grafica	ALL4 Stato dei luoghi.pdf
5	Pianta pontile con briccole	Scala grafica	ALL 5 Pianta pontile.pdf
6	Pontile con briccole profilo longitudinale	Scala grafica	ALL 6 Profilo longitudinale.pdf
7	Pontile con briccole prospetti	Scala grafica	ALL 7 Prospetti.pdf
8	Lay out cantiere	Scala grafica	ALL 8 Lay out cantiere.pdf
9	Ubicazione delle aree protette e regime vincolistico	Scala grafica	ALL 9 Aree protette e regime vincolistico.pdf
10	Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Brindisi	Scala grafica	ALL 10 SIN.pdf
11	Studio di inserimento urbanistico	Scala grafica	ALL 11 SIU.pdf
12	Opere a mare planimetria pontile	Scala grafica	ALL 12 OOMM.pdf
13	Opere di banchina, piante, sezioni e dettagli	Scala grafica	ALL 13 OO Banchina.pdf
14	Briccola di ormeggio piante e sezioni orizzontali	Scala grafica	ALL 14 Briccola ormeggio.pdf
15	Briccola di ormeggio sezione e dettagli	Scala grafica	ALL 15 Briccola di ormeggio dettagli.pdf

16	Parabordi e scalette alla marinare: piante, sezioni e dettagli	Scala grafica	ALL 16 Parabordi e scalette.pdf
17	Pulvino intermedio di acciaio: piante, sezioni e dettagli	Scala grafica	ALL 17 Pulvino.pdf
18	Passerella di acciaio tipo "A" Piante, prospetti e sezioni	Scala grafica	ALL 18 Passerella A.pdf
19	Passerella di acciaio tipo "B" piante, prospetti e sezioni	Scala grafica	ALL 19 Passerella B.pdf
20	Opere a mare Impianto Elettrico Pontile	Scala grafica	ALL 20 Impianto elettrico.pdf
21	Relazione Generale	-	ALL 21 RG.pdf
22	Relazione geologica e geotecnica	-	ALL 22 Rel geo.pdf
23	Azioni sulle briccole	-	ALL 23 Azioni briccole.pdf
24	Agitazione ondosa	-	ALL 24 Agitazione.pdf
25	Calcoli delle strutture	-	ALL 25 Calcoli strutture.pdf
26	Calcoli impianto elettrico	-	ALL 26 Impianto elettrico.pdf
27	Capitolato speciale di appalto	-	ALL 27 CSA.pdf
28	Elenco Prezzi	-	ALL 28 EP.pdf
29	Computo metrico	-	ALL 29 EP.pdf
30	Computo metrico estimativo	-	ALL 30 CME.pdf
31	Analisi Prezzi	-	ALL 31 AP.pdf
32	Piano della Sicurezza e del Coordinamento	-	ALL 32 PSC.pdf
33	Cronoprogramma dei lavori	-	ALL 33 CRO.pdf

34	Quadro Economico	-	ALL 34 QE.pdf
35	Studio di Fattibilità Ambientale	-	ALL 35 SFA.pdf
36	Relazione Generale dell'ATF	-	ALL 36 ATF Relazione Generale.pdf
37	Relazione Ambientale Sintetica dell'ATF	-	ALL 37 ATF Relazione Ambientale.pdf
38	Parere favorevole della Soprintendenza archeologica per l'esecuzione di lavori	-	ALL 38 Parere NO Soprintendenza archeo.pdf
39	Parere favorevole della Soprintendenza dei Beni Architettonici e Paesaggistici	-	ALL 39 Parere N.O. Sopr. BBAAPP.pdf
40	Richiesta chiarimenti da Sopr. Arch. B.A.P. in merito alla Conferenza di Servizi	-	ALL 40 Richiesta chiarimenti da Sopr. Arch. B.A.P. pdf
41	Voto n. 3 del 2019.02.15, Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Campania, Molise, Puglia e Basilicata	-	ALL 41 Voto Comitato Tecnico Amministrativo OOPP
42	Parere Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale (DAM Puglia Prot. n. 7431 del 18.06.2019)	-	ALL 42 Parere APB
43	Parere Sez. Tutela e Val. Paesaggio Reg. Puglia - Conf. Servizi art. 3 Dpr 383-9	-	ALL 43 Parere Paesaggio
44	Capitaneria di Porto di Brindisi (M_INF.CPBR Reg. Uff. U.0016269 del 11.10.2019)	-	ALL 44 CP
45	Parere ISPRA	-	ALL 45 ISPRA

	(m_amte.STA Reg. Uff. Prot. 20952 del 15.10.2019)		
46	Parere ARPA Puglia (m_amte.STA Rg. Uff. Prot. 21114 del 16.10.2019)	-	ALL 46 ARPA
47	Autorizzazione Paesaggistica n. 53/2019 (Comune di Brindisi Prot. n. 105751 del 31.10.2019)	-	ALL 47 Autorizzazione Paesaggistica

Il dichiarante

Il Presidente AdSP MAM  
Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi

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

Il Direttore del Dipartimento Tecnico/ RUP  
Ing. Francesco Di Leverano

*(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)*<sup>5</sup>

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

<sup>5</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.