

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

1. Titolo del progetto

Aeroporto "Pio La Torre" di Comiso – Realizzazione Nuovo Ufficio Merci

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, punto/lettera 10	<i>Opere relative a aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza.</i>
<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

La proposta progettuale trae origine dalla necessità di procedere ad un adeguamento tecnico funzionale degli assetti esistenti finalizzata alla gestione merci ottenuto realizzando un edificio di volumetria adeguata al fine di evitare l'invio ad altri scali aeroportuali mediante trasporto su gomma e quindi con un inevitabile impatto ambientale correlato con l'aumento del traffico sulla rete stradale regionale già particolarmente in sofferenza.

Il progetto prevede la realizzazione di un Ufficio Merci da realizzarsi all'interno del sedime aeroportuale dell'aeroporto "Pio la Torre" di Comiso (RG). L'area d'intervento è localizzata in corrispondenza della porzione (Sud-Occidentale) dell'attuale Park a Lunga Sosta, pavimentato in conglomerato bituminoso e dotato di reti di smaltimento acque e di energia.

Il progetto riguarda la realizzazione di un fabbricato "di tipo industriale prefabbricato" con superficie di 455 mq circa da destinarsi ad attività di gestione e controllo di merce aerea "Import" ed "Export" da trasportarsi in continuità al servizio passeggeri già offerto dai vettori aerei che ad oggi operano sullo scalo.

Per questo motivo la movimentazione aerea delle merci verrà espletata tramite la capacità fornita dalle stive degli aerei passeggeri "belly cargo".

Dunque, la tipologia di merce da movimentare risulta essere quella trasportabile attraverso "piccoli pacchi" raggruppabili in unità di carico quali Pallet Aeronautici e EuroPallet.

4. Localizzazione del progetto

L'area di intervento destinata al nuovo Ufficio Merci ricade interamente all'interno dell'area di sedime aeroportuale che insiste sul territorio del Comune di Comiso che il relativo Piano Regolatore Generale identifica come AREA DI SEDIME AEROPORTUALE" (TAV_5_PRG_Agg. 2019 – Zonizzazione Urbanistica – Aree destinate alle attrezzature e servizi).

Dal punto di vista dell'accessibilità viabilistica, l'area individuata risulta essere ben inserita all'interno della maglia viabilistica principale al contorno, nonché adeguatamente ad essa collegata. Il sito di realizzazione del nuovo Ufficio Merci è ubicato in prossimità delle vie "Capitano Mario Visintini" e "Italo Balbo".

2

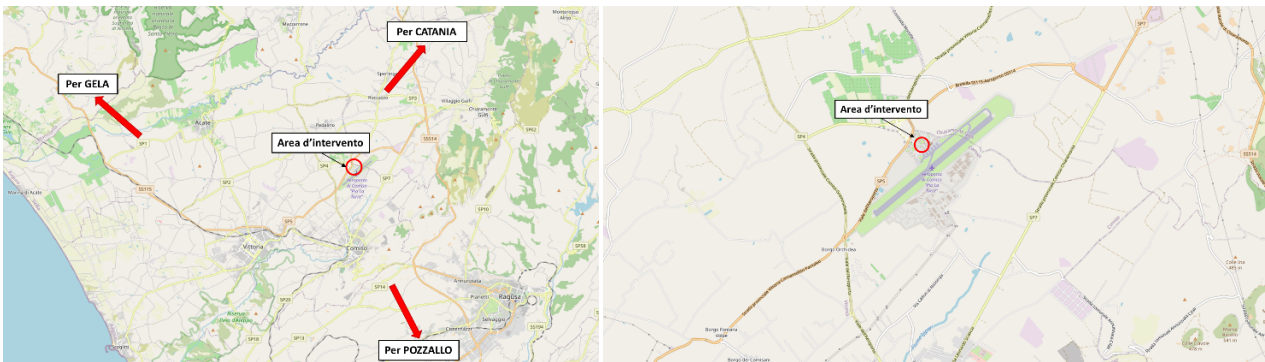
La figura di seguito rappresenta l'assetto infrastrutturale del contesto territoriale contermini l'area d'intervento.

In questo comparto territoriale si evidenzia una struttura della maglia viaria che presenta diverse connessioni nei pressi dell'aeroporto "Pio la Torre" a collegamento dell'area di Comiso, Vittoria e più in generale del Ragusano con Catania, Gela e Pozzallo.

In particolare, le principali direttrici ubicate nei pressi dell'area d'intervento sono:

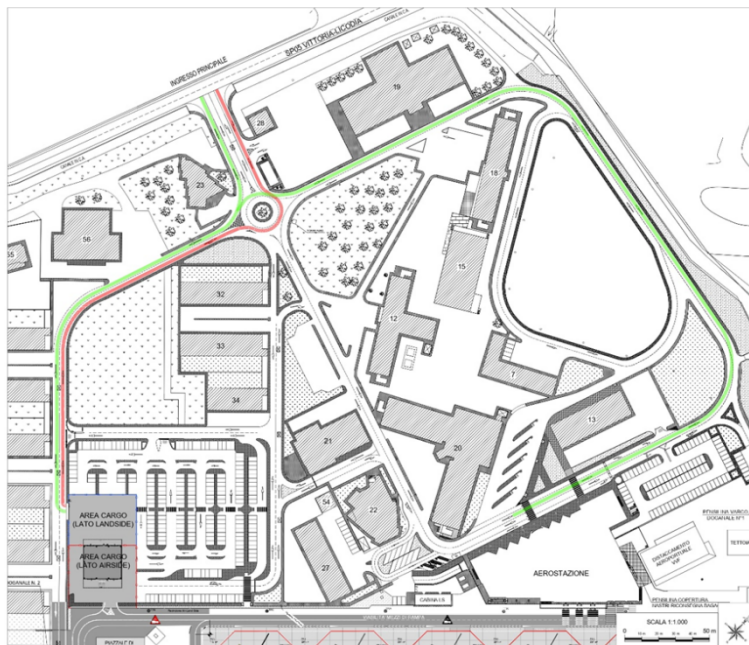
- La Strada Provinciale 5, Vittoria-Cannamellito-Pantaleo;
- La Strada Provinciale 4, Comiso-Grammichele;
- La Bretella SS115-Aeroporto SS514;
- La Strada Provinciale 7, Comiso-Chiaramonte.

Circa 45 km a Sud-Est dallo scalo è inoltre presente l'autostrada A18 Siracusa – Gela.



L'area di intervento è ubicata sulla porzione sud-occidentale dell'attuale Park a Lunga Sosta. L'area risulta allo stato di fatto già pavimentata con pavimentazione in conglomerato bituminoso.

L'accesso alla nuova area merci dalla viabilità pubblica avverrà attraverso un percorso dedicato, già esistente, a partire dalla prima rotatoria interna al sedime aeroportuale.



Tutti i percorsi individuati dal progetto per consentire l'accessibilità della nuova area merci sono stati previsti su viabilità già esistente. Per la realizzazione delle superfici esterne della nuova area merci è prevista una riconfigurazione funzionale di un'area allo stato di fatto già pavimentata con funzione di parcheggio a raso a lunga sosta.

5. Caratteristiche del progetto

Il progetto riguarda la realizzazione di un fabbricato “di tipo industriale prefabbricato” da destinarsi ad attività di gestione e controllo delle merci aeree.

La scelta di una struttura prefabbricata consente di rendere più rapida e agile la fase di realizzazione dell'immobile, limitando in tal modo le eventuali interferenze indesiderate con le quotidiane attività ed operazioni aeroportuali.

Il corpo di fabbrica presenta una geometria semplice a pianta rettangolare di dimensioni pari a 20,00 x 22,75 m corrispondente ad una superficie di 455 mq circa, con due pensiline esterne, una a Nord-Ovest, con ingresso dall'area Land Side e una a Sud-Est, con ingresso dall'area Air Side.

L'area interna del fabbricato presenta una suddivisione in tre parti: un'area Import, un'area Export ed un'area intermedia di divisione o “blocco centrale” all'interno del quale sono ricavati gli uffici e i servizi.

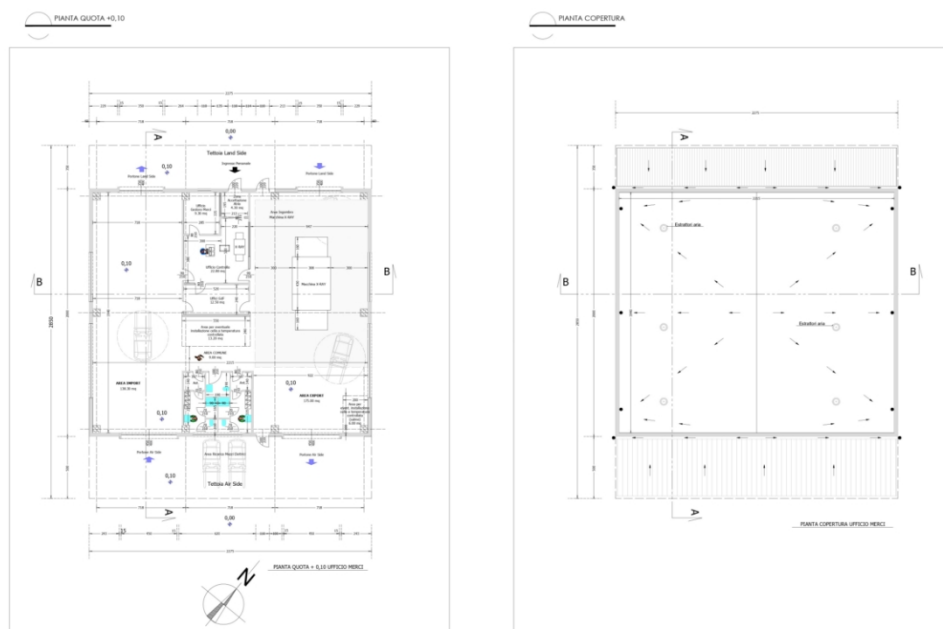
Le due aree sono collegate tra loro da uno spazio comune, ricavato all'interno del blocco centrale con lo scopo di favorire lo spostamento del personale da una parte all'altra del magazzino, consentendo al personale di poter usufruire dei medesimi servizi igienici e favorendo lo spostamento verso le due uscite di emergenza.

Sono state predisposte impiantisticamente, all'interno del fabbricato, due aree per installazioni di zone confinate a temperatura controllata di cui una per il deposito temporaneo delle salme in attesa dell'imbarco.

All'interno del fabbricato le tre aree presentano uno sviluppo volumetrico diverso, le due aree Import ed Export, essendo caratterizzate dalla movimentazione delle merci, presentano un'altezza sotto trave pari a 5,00 m, mentre il blocco uffici e servizi presentano un'altezza di 3,00 m.

Geometricamente l'edificio è stato posizionato con il lato più lungo (22,75 m) parallelo all'Apron e alla viabilità Air Side, così da ottenere i due fronti con dimensioni maggiori affacciati direttamente sui piazzali esterni sia in Land Side che in Air Side.

Le aree Import ed Export sono collegate alle pensiline esterne e quindi alle rispettive aree Land Side ed Air Side mediante quattro aperture o varchi, provvisti di portoni sezionali industriali, dei quali, quelli sull'area Land Side presentano una larghezza di 3,50 m, mentre quelli sull'area Air Side presentano una larghezza di 4,50 m.



Come sopra riportato, il fabbricato destinato ad Ufficio Merci, presenta un involucro realizzato mediante l'utilizzo di un edificio prefabbricato di tipo industriale. L'involucro esterno del fabbricato è caratterizzato dalla chiusura con pannelli prefabbricati, disposti in senso orizzontale, dello spessore S=30, a taglio

termico, dove sono inserite delle aperture per i vani finestra, apribili dall'interno per consentire l'areazione necessaria; vani ingresso pedonali, per le uscite di emergenza; vani ingresso carrabili per la movimentazione delle merci.

Gli infissi esterni saranno realizzati:

- per le finestre a sviluppo orizzontale in alluminio preverniciato;*
- in profilo a lamiera di ferro zincato e verniciato per le porte adibite ad uscita di emergenza;*
- del tipo metallica a serranda verniciata e motorizzata di produzione industriale per le quattro porte carrabili per il carico e scarico delle merci.*

La pavimentazione interna al fabbricato (Aree Import ed Export) e in corrispondenza delle due aree esterne coperte dalle pensiline sarà del tipo industriale, in calcestruzzo tipo 350/42.5 dello spessore 20 cm, fibrorinforzato con fibre in polipropilene in ragione di Kg/mc 1,00.

La pavimentazione sarà armata con rete elettrosaldata $\phi 8/20 \times 20$, con distanziatori, e rifinita con spolvero di quarzo sferoidale, posto in opera su di un telo in polietilene 190gr/mq "200Micron".

La pavimentazione industriale in calcestruzzo, interna al magazzino e al di sotto delle pensiline, andrà a sostituire l'esistente pavimentazione in conglomerato bituminoso al fine di offrire una maggior resistenza ai carichi indotti dalla movimentazione dei carrelli elevatori. Il conglomerato bituminoso rimosso per far posto alla nuova pavimentazione in cls sarà avviato ai siti di recupero autorizzati per il successivo riutilizzo.

Al di sotto del piano di pavimento magazzino, previa interposizione di foglio di polietilene anticapillare, verrà realizzato un vespaio con materiale arido mentre al di sotto della pavimentazione delle aree adibite a uffici e servizi verrà realizzato un differente vespaio mediante l'utilizzo di casseri a perdere del tipo "Iglù" di altezza 35 cm e sovrastante soletta in cls.

Sia il vespaio in pietrame che quello realizzato mediante l'utilizzo di elementi modulari tipo "Iglù" saranno attraversati da tubazioni in PVC microforate dello spessore di 16 cm da Sud-Est verso Nord-Ovest al fine di favorire il deflusso dell'umidità, per risalita capillare, e del Gas Radon, sfruttando l'effetto camino.

Oltre alla pavimentazione industriale per le aree di magazzino, il presente Progetto prevede la posa in opera di pavimenti e rivestimenti delle pareti in gres ceramico con dimensioni 20 x 20 cm, all'interno del blocco servizi igienici e pavimentazione con relativa zoccolatura in Linoleum per il blocco uffici.

Sotto il profilo strutturale il corpo di fabbrica presenta una geometria semplice a pianta rettangolare con due pensiline esterne, una a Nord – Ovest, affacciata sul Land Side, e una a Sud – Est, affacciata sull'Air Side.

La struttura del fabbricato è costituita da tre campate con ossatura portante in calcestruzzo armato prefabbricato, costituita da travi e pilastri e tegoli di copertura.

La struttura di fondazione sarà realizzata con plinti a bicchiere, travi porta pannelli e travi di collegamento in conglomerato cementizio armato, gettati in opera.

Il fabbricato presenta un'altezza utile sotto trave di 5,00 m e sarà costituito da una maglia strutturale di 18,20 m x 7,18 m.

Il sistema portante del fabbricato è composto da elementi prefabbricati in stabilimento, e assemblati in modo da formare telai longitudinali con collegamenti trasversali tali da creare strutture spaziali, ai quali è affidato il compito di assorbire le azioni verticali statiche ed orizzontali prodotte da un eventuale sisma.

In copertura è previsto a chiusura dell'estradosso dei tegoli binari con un getto di conglomerato cementizio armato con rete elettrosaldata dello spessore di 10 cm, massetto alleggerito con materiale coibente (polistirolo espanso) dello spessore variabile di 10 cm e doppio strato sovrastante di guaina bituminosa.

Per la copertura dei fronti Air Side e Land Side del fabbricato è prevista la realizzazione di tettoie in oggetto dalla struttura portante con struttura in Acciaio/Calcestruzzo Armato.

In copertura alle tettoie è prevista la posa di pannelli sandwich di copertura da 6 cm, mentre a chiusura orizzontale una scossalina in lamiera preverniciata su base zincata 5/10.

Le tettoie avranno pendenza verso l'interno del fabbricato in modo tale da ottenere il deflusso delle acque con moto in direzione delle gronde dell'edificio.

Sotto il profilo impiantistico l'edificio avrà una dotazione completa ed atta a consentire il regolare

svolgimento delle attività cui è preposto.

Si evidenzia che in ottemperanza delle norme sul rispetto dell'ambiente, è prevista la realizzazione in copertura di un impianto fotovoltaico per produzione di energia elettrica.

Vista l'ubicazione del fabbricato all'interno del sedime aeroportuale è stata ipotizzata già in questa fase l'adozione di pannelli di tipo "all black" al fine di mitigare il rischio di abbagliamento dei piloti durante le operazioni di avvicinamento e circuitazione per le piste di volo RWY05 e RWY23.

Per quanto concerne le reti impiantistiche si prevede la realizzazione di:

- Impianto elettrico;*
- Impianto di illuminazione interna/esterna su lati fabbricato;*
- Impianto clima per gli uffici;*
- Impianto fotovoltaico;*
- Impianto idrico-sanitario;*
- Impianto raccolta e smaltimento acque meteoriche e fognature;*
- Impianto rilevazione e segnalazione fumi;*
- Impianti di videosorveglianza TVCC e antintrusione.*

La potenza elettrica impiegata è pari a 30 KW trifase.

L'impianto fotovoltaico in copertura sarà connesso in parallelo alla rete elettrica del distributore di energia e opererà in regime di cessione parziale accedendo al sistema del Ritiro Dedicato.

I pannelli previsti saranno di tipo "All Black" con bassa riflessione a protezione delle manovre di avvicinamento e circuitazione degli aeromobili.

L'impianto fotovoltaico è costituito da n° 1 generatori fotovoltaici composti da n° 88 moduli fotovoltaici e da n° 1 inverter con tipo di realizzazione Incentivo 1 .

La potenza di picco è di 30,36 kWp per una produzione di 42.947,6 kWh annui distribuiti su una superficie di 143,44 m².

Inoltre, avrà una modalità di connessione alla rete Trifase in Bassa tensione con tensione di fornitura 400 V.

Si evidenzia che in relazione al fatto che la superficie captante risulta inferiore ai 500 mq, non si rendono necessarie le verifiche preliminari così come riportato al capitolo (f) punto (2) "Impianti Fotovoltaici – Edifici/Strutture Con Caratteristiche Costruttive Potenzialmente Riflettenti" del documento: "Verifica Preliminare - Verifica Potenziali Ostacoli e Pericoli Per La Navigazione Aerea" redatto da ENAC ed ENAV.

Il presente Progetto prevede, inoltre, il collegamento interrato tra la cabina elettrica LS esistente ed il nuovo Ufficio Merci per la fornitura di energia elettrica. È stato, quindi, previsto l'utilizzo di un cunicolo sottoservizi esistente che scorre al di sotto del piano campagna in adiacenza alla posizione del nuovo Ufficio Merci fino a poche decine di metri dalla cabina elettrica LS. Per questo motivo la maggior parte dei collegamenti avverrà tramite cavidotti esistenti, mentre saranno realizzate ex-novo, con appositi cavidotti, sole le opere di collegamento dal cunicolo alla cabina elettrica LS e dal cunicolo al fabbricato. Inoltre, è stato previsto un cavidotto più piccolo di collegamento tra il fabbricato e i cancelli carrabili e pedonali di ingresso/uscita all'area merci.

Per quanto attiene all'impianto idrico-sanitario, il nuovo Ufficio Merci sarà dotato di servizi igienici suddivisi per personale maschile, femminile e diversamente abile.

L'area bagni maschile e femminile disporrà ciascuna di:

- N.1 WC*
- N.1 Doccia*
- N.1 Lavabo*

Nelle aree antibagno saranno, altresì, presenti armadietti per il personale dell'Ufficio Merci.

I servizi igienici per l'utenza diversamente abile disporranno di:

- N.1 WC
- N.1 Lavabo

I sanitari saranno completi di rubinetterie, cassette complanari, ecc.

La rete di adduzione e scarico sarà realizzata con tubazione in PEAD, pozzetti di ispezione, pozzetti sifonati, ecc.

Per quanto concerne la captazione delle acque meteoriche del fabbricato e del loro conseguente smaltimento, si provvederà a realizzare canali, in lamiera, di raccolta in copertura e relativi pluviali.

Le acque verranno convogliate nella esistente rete di smaltimento del Parcheggio a Lunga Sosta.

Relativamente ai piazzali Land Side ed Air Side il presente Progetto prevede un parziale adeguamento della rete esistente acque meteoriche interferenti con la realizzazione dell'edificio attraverso una loro deviazione in prossimità.

La rete smaltimento acque meteoriche sarà realizzata con tubazioni in PVC opportunamente rinfiaccate con calcestruzzo per la loro protezione. Sono, altresì, da realizzarsi camerette in c.a.p. di derivazione e caditoie dotate di griglie in ghisa sferoidale.

La rete fognaria acque nere sarà realizzata con tubazioni in PEAD opportunamente rinfiaccate con calcestruzzo e sarà comprensiva di camerette in c.a.p. e chiusini in ghisa sferoidale. Detta rete sarà innestata sull'attuale rete fognaria aeroportuale un cui ramo si trova in prossimità dell'area di intervento.

Le attività da svolgersi all'interno del nuovo ufficio merci generano la necessità di dotare lo stesso di opportune aree esterne atte a consentire le operazioni di gestione della merce area, quali ad esempio l'accatastamento delle unità di carico (ULD, Pallets, ecc.) nonché la movimentazione delle stesse espletata attraverso mezzi su gomma.

Le aree esterne sono state suddivise in piazzale Land Side ed Air Side. Il primo è antistante al prospetto Nord-Ovest del fabbricato, ed è prevista la segregazione attraverso recinzione di delimitazione dell'area merci. Il secondo è ricompreso all'interno dell'area sterile ed è quindi separato dal resto delle aree attraverso recinzione doganale conforme alla scheda 7 di ENAC/Programma Nazionale di Sicurezza.

In corrispondenza del prospetto Nord-Ovest del fabbricato è stato, infatti, previsto il confine tra Land Side ed Air Side, per questo motivo tutto quello che si trova al di sotto di suddetta facciata si trova in area sterile e per l'accesso saranno necessari i controlli di sicurezza.

Allo stato di fatto, in corrispondenza delle superfici da destinarsi a nuova area merci e quindi dei piazzali Air Side, Land Side e dell'Ufficio Merci è ubicata una porzione del Park a Lunga Sosta a servizio dello scalo già pavimentata con pavimentazione in conglomerato bituminoso.

Pertanto, al fine di implementare la nuova area merci è necessaria una riconfigurazione funzionale delle suddette superfici da esplicarsi attraverso le demolizioni delle opere di arredo urbano, quali marciapiedi e cordoli esistenti e la ricostruzione di una superficie libera e idonea al transito dei mezzi su gomma.

A tal scopo è prevista quindi la realizzazione della ripavimentazione dello strato di usura in conglomerato bituminoso a valle degli interventi di demolizione e scarifica dell'esistente.

Si evidenzia come per la realizzazione dei piazzali Air Side e Land Side, nonché per l'area di posa del fabbricato da destinarsi ad ufficio merci è stato previsto l'utilizzo di superfici già allo stato di fatto pavimentate così da non rendere necessaria la copertura di nuove superfici a verde.

Nella redazione delle prime due fasi progettuali, Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e Progetto Definitivo, è stato previsto il rispetto, in particolar modo per la fase di realizzazione, dei Criteri Ambientali Minimi attraverso l'utilizzo di soluzioni tecnologiche che, oltre che all'aspetto termico, dovranno guardare alle esigenze di durabilità, scarsa manutenzione, resistenza, igienicità e sostenibilità ambientale.

All'interno delle presenti fasi progettuali sono state individuate le cave e discariche necessarie in fase di realizzazione, si evidenzia tuttavia come l'impronta progettuale prevede il riutilizzo dei materiali ove possibile già per il presente intervento, attraverso rinterrati con i materiali da scavo estratti, compatibilmente con i requisiti ambientali, e riutilizzo del fresato per la ripavimentazione delle aree oggetto di scarifica.

Il cronoprogramma delle lavorazioni prevede una durata complessiva dei lavori pari a CENTOCINQUANTA giorni naturali e consecutivi.

Rispetto al termine suddetto sono assegnati ulteriori QUINDICI giorni solari e consecutivi esclusivamente

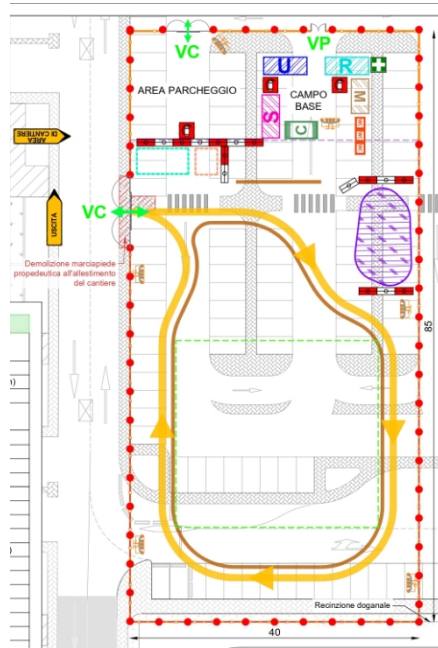
7

per il solo completamento delle installazioni, collaudi e messa in servizio delle attrezzature X-RAY necessarie ai controlli di merci e personale in ingresso al nuovo Ufficio Merci.

Già in fase di Progetto Definitivo è stata redatta la Check-List EASA CS-ADR-DSN, in conformità alla prescrizioni normative riportate all'interno della ISSUE 5.

Per quanto attiene all'organizzazione del cantiere, si è previsto di limitare l'area occupata e i volumi fuori terra a quanto strettamente necessario per la corretta organizzazione delle attività.

Le aree di cantiere con la relativa organizzazione logistica sono state descritte nell'elaborato grafico allegato al Piano di Sicurezza e Coordinamento di cui, qui di seguito, se ne riporta uno stralcio planimetrico.



Per la fase di cantierizzazione si prevede l'occupazione di un'area di ulteriori 610 mq circa da destinarsi a campo base, stoccaggio materiali e recupero mezzi. Tale superficie sarà interessata temporaneamente per la durata delle lavorazioni indicata da cronoprogramma e restituita alla funzione originaria di parcheggio a lunga sosta una volta completato l'intervento. Si evidenzia come, anche in questo caso, sarà utilizzata un'area già pavimentata.

Tutta l'area di cantiere dovrà essere, comunque, opportunamente recintata.

In ogni caso all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento sono state definite delle prescrizioni che tra le altre impongono il divieto di:

- sconfinare su altre aree esterne al cantiere;
- lasciare materiale al di fuori delle aree di lavoro;
- lasciare attrezzature incustodite;

A conclusione si evidenzia come l'intervento ricada interamente all'interno del sedime aeroportuale dell'aeroporto "Pio la Torre" di Comiso, per questo motivo non si ravvedono interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8, nel prosieguo del presente documento.

Per maggiori informazioni circa il progetto vengono allegati alla presente lista di controllo gli elaborati più significativi della documentazione che costituiscono il Progetto Definitivo relativo alla realizzazione del Nuovo Ufficio Merci presso l'aeroporto di Comiso. In particolare:

- Relazione Generale Illustrativa del Progetto;
- Planimetria di Inquadramento;
- Planimetria Stato di Fatto;
- Planimetria di Progetto;

- *Planimetria di Tracciamento;*
- *Pianta quota +0.10 e Pianta Copertura;*
- *Sezioni – Prospetti – Particolari Costruttivi;*
- *Pianta e sezioni fondazioni e quota - 0.45;*
- *Planimetria e Sezioni Tipo Opere Esterne Civili;*
- *Planimetria Viabilità Land Side/Air Side;*

Si allegano inoltre Planimetrie di Piano Regolatore Generale afferenti a:

- *Tavola 2 - Stato di Fatto del Territorio - Confini Comunali;*
- *Tavola 5 - Progetto di Piano - Zonizzazione Comunale.*

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 type="checkbox"/> VIA	Decreto di Compatibilità Ambientale n.7902 del 19/11/2002
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____
<input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> _____

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 checked="" type="checkbox"/> Accertamento conformità urbanistica???	<input checked="" type="checkbox"/> Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili
<input checked="" type="checkbox"/> Conferenza dei servizi	<input checked="" type="checkbox"/> Enti Locali Interessati
<input checked="" type="checkbox"/> Approvazione Progetto Esecutivo	<input checked="" type="checkbox"/> ENAC
<input checked="" type="checkbox"/> Collaudo Statico	<input checked="" type="checkbox"/> Comune di Comiso
<input checked="" type="checkbox"/> Agibilità	<input checked="" type="checkbox"/> Commissione ENAC
<input checked="" type="checkbox"/> Collaudo Tecnico-Amministrativo	<input checked="" type="checkbox"/> Commissione ENAC
<input checked="" type="checkbox"/> Agenzia delle Dogane competente	<input checked="" type="checkbox"/> Ufficio della Dogana competente

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area d'intervento si trova all'interno del Sedime Aeroportuale dell'aeroporto "Pio la Torre" in Comiso (RG), come definito da PRG. Il sito di realizzazione è ricompreso all'interno di una superficie, destinata a parcheggio, attualmente pavimentata in conglomerato bituminoso.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Punto 1.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Punto 1.
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"/>	Vedi Punto 1.
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"/>	Vedi Punto 1.

¹ 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.

² 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 ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area d'intervento si trova all'interno del Sedime Aeroportuale dell'aeroporto "Pio la Torre" in Comiso (RG), come definito da PRG. L'intorno aeroportuale è caratterizzato da scarsa presenza insediativa. L'agglomerato urbano più vicino, Pedalino, frazione del Comune di Comiso, si trova a circa 3,5 km in linea d'aria dall'area d'intervento.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area d'intervento si trova all'interno del Sedime Aeroportuale dell'aeroporto "Pio la Torre" in Comiso (RG), come definito da PRG. L'area d'intervento è interamente ricompresa su superfici allo stato di fatto pavimentate, adibite a parcheggio a lunga sosta. Tra il 2011 e il 2013 il sito è già stato indagato dal punto di vista archeologico.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Punto 1.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Punto 1.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Vedi Punto 1.
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"/>	Vedi Punto 1.

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione²</i>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona Sismica 2 secondo la classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006
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"/>	L'area d'intervento si trova all'interno del Sedime Aeroportuale dell'aeroporto "Pio la Torre" in Comiso (RG), come definito da PRG. Sono state verificate e non saranno interessate le superficie di delimitazione dagli ostacoli alla navigazione aerea.

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
	<i>Descrizione:</i> L'intervento prevede l'occupazione fisica di una area allo stato attuale già pavimentata sia per lo stato di esercizio sia per quello di cantierizzazione.		<i>Perché:</i> L'area d'intervento è ubicata all'interno di un parcheggio a raso a lunga sosta già pavimentato e dotato di sottoservizi, normalmente utilizzato come parcheggio per autoveicoli dell'utenza aeroportuale.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<i>Descrizione:</i> Si prevede un utilizzo, contenuto delle risorse idriche per i servizi igienici in fase di esercizio del fabbricato.		<i>Perché:</i> Sono stati previsti solamente tre servizi igienici per personale femminile, maschile e diversamente abile. Tutti i sanitari dovranno essere dotati di sistemi per il risparmio idrico.	
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:</i> Non si prevede 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 in grado di generare rischi reali o percepiti per la salute umana, sia durante l'esecuzione dell'opera che in fase di esercizio.		<i>Perché:</i> Non si prevede l'utilizzo di sostanze nocive né durante la costruzione, né durante l'esercizio.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Terre, rocce da scavo e fresati di conglomerato bituminoso		<i>Perché:</i> Il progetto prevede comunque il riutilizzo spinto di terre, rocce da scavo e fresati di conglomerato bituminoso per le lavorazioni di progetto.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> È prevista una parziale scarifica e scavo dell'area parcheggio a lunga sosta per la realizzazione del fabbricato.		<i>Perché:</i> Saranno adottate misure di mitigazione per evitare la dispersione di polveri all'interno del cantiere e aree limitrofe.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Emissioni quali vibrazioni e rumori potranno essere legate alla fase di cantiere.		<i>Perché:</i> Vibrazioni e rumore saranno di entità tale da rimanere confinate all'interno dell'area di cantiere.	

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
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> Il progetto non prevede scavi sotto il livello di falda o presso corpi idrici. L'area di intervento è già dotata di reti idriche di acque bianche e acque nere, attualmente a servizio dello scalo aeroportuale.</p>		<p><i>Perché:</i></p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La tipologia di cantiere è tale da far prevedere rischi per incidenti per la salute umana, ma non interessanti l'ambiente. In fase di esercizio il lavoro che verrà svolto comporta rischi minimi per la salute e nessun rischio per l'ambiente.</p>		<p><i>Perché:</i> L'intervento edilizio è soggetto ai dettami del D.Lgs 81/08 Titolo 4. Pertanto, il PSC redatto, in fase di progettazione, indica le misure necessarie alla prevenzione dei rischi a tutela della sicurezza dei lavoratori.</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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'area d'intervento è localizzata su superfici attualmente già pavimentate ed interne al sedime aeroportuale.</p>		<p><i>Perché:</i> Il sito di realizzazione è ubicato interamente su aree già pavimentate e precedentemente indagate dal punto di vista archeologico.</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	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'area d'intervento è localizzata su superfici attualmente già pavimentate ed interne al sedime aeroportuale. Non sono presenti altre aree sensibili dal punto di vista ecologico.	<i>Perché:</i>	
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"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Non sono presenti corpi idrici superficiali interessati dal progetto.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i>
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"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'area di intervento risulta limitrofa ai principali assi viari della viabilità. Il traffico generato dall'intervento risulta ininfluente rispetto ai livelli di traffico attuali., sia in fase di realizzazione che di esercizio.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i> Il volume di traffico indotto dal transito delle merci aeree da caricare su aerei passeggeri, già operanti sullo scalo, non genererà aumenti significativi di traffico veicolare sulla rete viaria.
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata interscambiabilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'area d'intervento è localizzata su superfici attualmente già pavimentate ed interne al sedime aeroportuale.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</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 <i>Descrizione:</i> L'area d'intervento è localizzata su superfici attualmente già pavimentate ed interne al sedime aeroportuale.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i>

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
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?	<p><i>Descrizione:</i> L'area d'intervento risulta ubicata all'interno del sedime aeroportuale in Comune di Comiso. Il PRG cataloga l'area come "AREA SEDIME AEROPORTUALE - AREE DESTINATE ALLE ATTREZZATURE E SERVIZI". Il sito di realizzazione risulta, allo stato di fatto, interamente pavimentato in conglomerato bituminoso e destinato a parcheggio.</p>		<p><i>Perché:</i></p>	
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
	<p><i>Descrizione:</i> L'area di intervento è localizzata all'interno del sedime aeroportuale. L'agglomerato urbano più prossimo, comunque, di modeste dimensioni, risulta essere la frazione Pedalino del Comune di Comiso.</p>		<p><i>Perché:</i> L'opera non genera disturbi nei confronti dei centri abitati se non effetti, completamente reversibili durante la fase di realizzazione, per cui sono essere previste opportune opere di mitigazione, quali, a titolo d'esempio, l'abbattimento delle polveri. Il progetto prevede l'utilizzo della capacità fornita dalle stive degli aeromobili passeggeri operanti sullo scalo.</p>	
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
	<p><i>Descrizione:</i> L'area di intervento è localizzata all'interno del sedime aeroportuale.</p>		<p><i>Perché:</i></p>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
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'area di intervento è localizzata all'interno del sedime aeroportuale su superficie già antropizzata.		<i>Perché:</i>	
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 d'intervento si trova internamente al sedime aeroportuale su superficie già antropizzata.		<i>Perché:</i>	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Per la sola tematica relativa alla zona soggetta a terremoti.		<i>Perché:</i> L'area d'intervento si trova in zona sismica 2. Il dimensionamento delle strutture è stato svolto in accordo alla normativa anti-sismica vigente.	
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>		<i>Perché:</i>	
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>		<i>Perché:</i>	

10. Allegati

Allegati di Progetto Definitivo e Piano Regolatore Generale

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
GE.02	Relazione Generale Illustrativa del Progetto	-	COM21009_PD_RE_GE.02_00.pdf
GE.08	Planimetria di Inquadramento	VARIE	COM21009_PD_EG_GE.08_00.pdf
GE.09	Planimetria Stato di Fatto	1:1.000	COM21009_PD_EG_GE.09_00.pdf
GE.10	Planimetria di Progetto	1:500	COM21009_PD_EG_GE.10_00.pdf
AR.01	Pianta quota + 0.10 e Pianta Copertura	1:100	COM21009_PD_EG_AR.01_00.pdf
AR.03	Sezioni – Prospetti – Particolari Costruttivi	1:100	COM21009_PD_EG_AR.03_00.pdf
OE.03	Planimetria e Sezioni Tipo Opere Esterne Civili	VARIE	COM21009_PD_EG_OE.03_00.pdf
OE.07	Planimetria Viabilità Land Side/Air Side	VARIE	COM21009_PD_EG_OE.07_00.pdf
AL.01	Tavola 2 - Stato di Fatto del Territorio - Confini Comunali (PRG)	1:10.000	COM21009_PD_EG_AL.01_00.pdf
AL.02	Tavola 5 - Progetto di Piano - Zonizzazione Comunale (PRG)	1:10.000	COM21009_PD_EG_AL.02_00.pdf

Il Direttore Centrale

Ing. Claudio Eminente

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

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