

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

1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adeguamento tecnico

RISTRUTTURAZIONE C.P.U. TERMINAL BUILDING DELL'AEROPORTO DELLE MARCHE

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"/> X Allegato II, punto/lettera 10	“tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza
<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

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

Il presente progetto riguarda l'intervento di riqualificazione del corpo centrale dell'aerostazione della Regione Marche, localizzata nel Comune di Falconara Marittima, al fine di ottimizzare la funzionalità e l'operatività complessiva dello scalo al fine di migliorare i servizi forniti al passeggero.

L'obiettivo principale del progetto è di ottimizzare la fruibilità degli spazi ridefinendo sia il layout esterno che interno della vecchia aerostazione. Viene ridefinita la destinazione d'uso degli spazi (operativi, commerciali, ecc.) e riorganizzati i flussi dei passeggeri, attraverso una configurazione integrata tra i terminal arrivi, partenze e il corpo centrale.

Il sistema aerostazione passeggeri di Falconara Marittima è costituito da tre edifici allineati: Padiglione Arrivi, Corpo Centrale e Padiglione Partenze

Il progetto consiste nel recupero dell'edificio centrale esistente risalente alla fine degli anni 70, riutilizzandone quanto più possibile le componenti, in particolare le strutture, siano esse verticali od orizzontali.

Il lay-out funzionale prevede l'ampliamento di circa 2.300 mq di sedime e la realizzazione di una nuova pelle che, armonizzandosi con i due corpi di fabbrica di più recente realizzazione (2004/2005) dedicati ad arrivi e partenze, ne rappresenta la logica connessione.

Gli interventi in progetto sono configurabili come "Interventi di ristrutturazione edilizia" ai sensi del art.11 del titolo II del regolamento edilizio del Comune di Falconara Marittima in quanto si interviene per la maggior parte su un edificio esistente e con una parte di ampliamento verso il corpo arrivi.

Uno degli obiettivi del progetto è la caratterizzazione del nuovo “terminal partenze” dal punto di vista della sua compatibilità con l’ambiente circostante, sia antropizzato che naturale. La proposta progettuale è basata sul cosiddetto approccio “green airport”, utilizzando una metodologia in grado di definire soluzioni tecniche, su base prestazionale, ed allo stesso tempo di ottimizzare i vari aspetti della sostenibilità ambientale.

Alcune delle principali misure prese in considerazione nella fase progettuale sono:

- Utilizzo di materiali riciclati e riciclabili, con certificazioni ambientali valide e riconosciute a livello internazionale;
- Utilizzo di materiali regionali: estratti o lavorati a distanza ridotta;
- Utilizzo di materiali a ridotto contenuto di Composti Organici Volatili (COV);
- Uso di energia primaria rinnovabile/prodotta in loco;
- La riduzione dei consumi di energia, intervenendo sull’involucro esterno del fabbricato, attuando come prerequisito, il rispetto dei parametri di trasmittanza

Per i confronti grafici fra lo stato di fatto e l’ampliamento si vedano gli allegati del [CAPITOLO 3-COMPARATIVA](#)

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’edificio oggetto di intervento è localizzato all’interno dell’aerostazione delle Marche di proprietà demaniale.

L’Aeroporto di Ancona è sito nella Provincia di Ancona, circa 18 km ad ovest della città e ricade per gran parte, nel Comune di Falconara Marittima; la restante parte del sedime si sviluppa nel Comune di Chiaravalle.

Il Comune di Falconara è confinante a sud-est con il Comune di Ancona, a sud con il Comune di Camerata Picena, ad Ovest con il Comune di Chiaravalle e a nord-ovest con il Comune di Montemarciano.

Il sedime aeroportuale, attualmente in gestione alla Società “Ancona International Airport S.p.A., già Aerdorica S.p.A., ha una superficie di 184 Ha, comprensiva dell’area precedentemente in uso all’Amministrazione Militare e rimessa nella disposizione dell’ENAC.

Il sedime dista 18,8 km dal Comune di Ancona, 5,1 km da Chiaravalle, 11,8 km da Montemarciano, 4,8 km da Camerata Picena, 15,3 km da Jesi e 24,5 km da Senigallia

Circa l’infrastrutturazione di collegamento viario, l’Aeroporto è servito da importanti arterie di collegamento della costa adriatica, che assicurano l’accessibilità alle provenienze ed alle destinazioni regionali ed extra-regionali.

L’Autostrada A14 Bologna-Taranto e la S.S. 16 lo collegano sulla direttrice nord-sud, mentre la S.S. 76 lo colloca lungo la direttrice ovest-est.

In particolare, l’Aerostazione è raggiungibile attraverso le uscite Ancona Nord della A14 (2,5 km) ed Aeroporto della S.S. 76 (1,7 km).

Per quanto riguarda la viabilità locale, l’Aeroporto è raggiungibile attraverso la S.P. 33 di Castelferretti, frazione di Falconara Marittima in cui esso ricade.

Tutte le vie di accesso si attestano a sud-ovest, in corrispondenza dell’Aerostazione. Lungo il perimetro che va da quest’ultima, passando per la testata 04, fino alla testata 22 (nord-ovest), il sedime è circondato da via Fossatello, via Caserme e via Aeroporto. A sud dell’asse della pista e parallelamente ad essa, corrono la linea ferroviaria e via del Consorzio.

A pochi metri dall’Aerostazione, si trova la stazione ferroviaria di Castelferretti (categoria

bronze, R.F.I. S.p.A.), posta sulla linea Ancona- Roma e servita da treni Regionali operati da Trenitalia S.p.A., che la collegano principalmente a Fabriano e Ancona.

Gli usi prevalenti nell'immediato intorno dell'aeroporto – nel perimetro sud-ovest, nord, nord-ovest – sono costituiti da aree a carattere agricolo. A sud-est, ovvero parallele all'asse della pista ed al di là della direttrice ferroviaria, si sviluppano le aree industriale ed urbana di Castelferretti

L'area viene classificata dal PRG del Comune di Falconara Marittima come area ed impianti di interesse generale (allegato 02 e allegato 04).

I vincoli paesaggistici ai sensi dell'art. 142 del D.L. del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.13" non insistono sull'area di intervento e ai sensi dell'articolo 136 del medesimo codice risulta che l'aerostazione non appartiene a "Immobili ed aree di notevole interesse storico".

Per maggiori approfondimenti ambientali ed urbanistici si rimanda agli allegati 1.2_Studio di fattibilità ambientale e All.1.1_Relazione generale

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).

attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

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

L'intervento di per sé permetterà quindi di migliorare il livello di servizio ai passeggeri e non è volto ad aumentare la capienza dell'aerostazione visto che nei prossimi anni il traffico aereo non raggiungerà il milione di passeggeri che possono già essere ospitati nell'attuale infrastruttura. Tra l'altro il traffico passeggeri, per effetto della pandemia, ha subito un crollo totale nel 2020 che è stato definito l'anno peggiore nella storia del trasporto aereo: secondo la IATA (International Air Transport Association) il 2020 ha registrato un crollo nel traffico di passeggeri globale del 65,9% rispetto al 2019, con -75,6% per i voli internazionali e -48,8% per quelli nazionali. A rendere ancora più critico lo scenario sono le previsioni per gli anni successivi: secondo l'ACI (Airport Council International) bisognerà attendere il 2024 (nella versione più ottimistica) o il 2025 (nella versione base) per tornare ai numeri registrati nel 2019.

In base alle considerazioni dell'ACI, sull'aeroporto di Ancona si prevede di raggiungere 776.808 passeggeri nel 2030 nella versione più ottimistica, 619.461 passeggeri nella versione media e 482.293 nella versione pessimistica.

L'obiettivo principale del progetto è di ottimizzare la fruibilità degli spazi ridefinendo sia il layout esterno che interno della vecchia aerostazione. Il progetto ridefinisce la destinazione d'uso degli spazi (operativi, commerciali, ecc.) e riorganizza i flussi dei passeggeri, attraverso una configurazione integrata tra i terminal arrivi, partenze e il corpo centrale.

I principali obiettivi che si perseguono con la riqualificazione del corpo centrale sono i seguenti:

- aumentare l'accessibilità dell'aerostazione attraverso la realizzazione di un tunnel di collegamento con i terminal Arrivi e Partenze con la conseguente riorganizzazione del flusso

passaggeri;

- innalzare il livello di servizio generale attraverso la realizzazione di nuove postazioni per il controllo sicurezza nonché con ampliamento della gamma dei servizi offerti;
- incrementare le aree destinate ad un impiego commerciale;
- integrare architettonicamente il corpo centrale con i padiglioni arrivi e partenze;
- garantire la sicurezza dei fruitori dell'edificio con riferimento all'adeguamento strutturale ed impiantistico;
- rendere accessibile la struttura da parte dei soggetti diversamente abili;
- adeguare la struttura con riferimento alla prevenzione incendi e ai requisiti di sicurezza e salute delle persone sui luoghi di lavoro;
- ottimizzare e contenere i consumi energetici;
- incrementare i livelli di isolamento acustico dell'edificio.

Le opere previste in progetto comporteranno senz'altro una riduzione dell'inquinamento atmosferico rispetto all'edificio esistente poiché prevedono la realizzazione di un Green Airport con l'adozione di tecnologie ad alto rendimento energetico e la produzione di energia da fonti rinnovabili.

Clima acustico

L'area limitrofa all'aeroporto è già caratterizzata da un alto livello di inquinamento acustico dovuto alla presenza dell'aeroporto stesso, della stazione ferroviaria e del traffico veicolare. Facendo riferimento alla tabella precedente e al fatto che il progetto non prevede interventi sulle infrastrutture di volo dell'aeroporto non è previsto un ulteriore danneggiamento del clima acustico dovuto alla realizzazione dell'opera.

Le opere in progetto comporteranno un miglioramento del clima acustico all'interno dell'edificio centrale grazie all'adozione di serramenti di nuova tecnologia che offrono un elevato potere fonoisolante.

Suolo e sottosuolo

Le opere in progetto non producono effetti negativi su suolo e sottosuolo. Il progetto non prevede ulteriore consumo di suolo in quanto consiste in una fase di ristrutturazione interna dell'edificio centrale esistente e in un ampliamento su un'area già impermeabilizzata.

Acque superficiali

Le opere in progetto non avranno alcun effetto sulla qualità delle acque superficiali in quanto non saranno introdotti elementi che influiscono sul loro stato.

Acque sotterranee

Le opere in progetto non prevedono l'introduzione di elementi che potrebbero influenzare la qualità delle acque sotterranee.

Ecosistemi, Flora e Fauna

Gli interventi non compromettono l'ambiente e l'equilibrio degli ecosistemi in quanto compresi all'interno di aree già modificate dall'uomo.

Territorio

Le opere in progetto non contemplano un incremento di uso del suolo in quanto gli interventi da realizzare sono la gran parte all'interno dell'edificio esistente o avvengono su suolo già occupato dal sedime dell'aeroporto. L'area non presenta alcun vincolo paesistico e ambientale quindi le opere non sono soggette ad autorizzazione paesaggistica.

Sebbene la durata dell'intervento esecutivo sia limitata è proprio la fase del "cantiere" a generare la maggior parte degli impatti negativi.

In particolare per quanto riguarda gli aspetti legati alla conformazione e all'integrità fisica del luogo, si possono ottenere fenomeni di inquinamento localizzato (traffico veicolare, rumori, polveri) che andranno a interferire con le caratteristiche del luogo.

Tali fenomeni, indubbiamente, concorrono a generare un quadro di degrado paesaggistico, sebbene limitato in quanto l'area è già antropizzata, con l'occupazione momentanea dei suoli con materiali, attrezzature e macchinari e con i lavori di sbancamento e riempimento.

Le misure precauzionali idonee a mitigare i disturbi comprendono:

- accorgimenti logistici operativi: l'area a disposizione è quella dove già è presente e funzionante l'aerostazione e quindi dovrà essere limitata l'interferenza tra il cantiere e il movimento passeggeri;
- accorgimenti tempistiche di cantiere: opere di demolizioni interne prioritarie rispetto le demolizioni dell'involucro in modo da confinare il rumore;
- movimentazione dei mezzi: dovranno essere adottati accorgimenti idonei per la movimentazione del materiale di demolizione e della terra atti ad evitare la dispersione del pulviscolo (bagnatura).
- accorgimenti atti a limitare l'inquinamento dovuto al funzionamento del cantiere e alla produzione di rifiuti.

Chiaramente tali misure possono solo attenuare le compromissioni della qualità paesistica e ambientale legate all'attività di cantiere, compromissioni che in ogni modo si presentano come reversibili e contingenti all'attività di realizzazione delle opere.

In fase di costruzione, i tipici impatti legati all'impianto del cantiere per la realizzazione di questo tipo di opere, sono così definibili:

- impatto sul traffico locale dei mezzi da cantiere e delle interruzioni della viabilità;
- rumori generati dalle macchine operatrici di cantiere e dalle opere;
- polveri generate dall'escavazione, trasporto e scarica di inerti.

Per la tipologia dell'intervento in questione però, l'impatto di questi fattori risulta ridotto.

Infatti per quanto riguarda il traffico, non verrà alterato il sistema viabilistico in modo sostanziale. L'accesso alle aree interessate dai lavori da parte dei mezzi di cantiere avverrà tramite la viabilità esistente e limitato ai soli addetti ed aventi diritto. L'insieme di queste considerazioni consente di considerare come lievi, temporanei e non definitivi gli impatti sul traffico generati dai mezzi di cantiere e dall'apertura di viabilità di cantiere.

Per la realizzazione di tutte le opere previste, gli inerti verranno reperiti dalle cave già presenti sul territorio senza necessità di apertura di nuove cave.

Per la realizzazione delle opere in progetto sarà necessario usufruire di discariche o impianti di recupero autorizzati per lo smaltimento di terre e rocce da scavo dei volumi scavati che non saranno riutilizzati per rinterri o riempimenti ai sensi del D.Lgs. 152/2006 s.m.i.

Anche per quanto riguarda il fattore rumore, saranno prese le dovute precauzioni per limitarne l'impatto, trovandosi il cantiere già in un'area fortemente caratterizzata da inquinamento acustico.

I mezzi d'opera impiegati saranno di tipo usuale e dovranno rispettare i limiti d'emissione acustica previsti dalla normativa. Non è inoltre previsto l'uso di esplosivi.

Le demolizioni previste saranno all'interno del fabbricato esistente e saranno effettuate prima dello smontaggio dell'involucro esterno dell'edificio per mantenerlo come barriera acustica. Per

le demolizioni esterne invece, sono previste solo opere di smontaggio che quindi non prevedono particolari impatti rumorosi.

Anche per gli scavi esterni non sono previsti particolari effetti rumorosi, gli impatti sull'inquinamento acustico, quindi, saranno di minima portata.

Gli impatti sull'atmosfera sono essenzialmente provocati da emissioni di polveri e di gas inquinanti per effetto prevalente dei mezzi di lavoro e di trasporto. I veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti dovranno essere dotati d'apposito sistema di copertura del carico durante la fase di trasporto.

Le polveri provocate dalle demolizioni saranno, come previsto per il fattore rumore, confinate all'interno del fabbricato esistente e dato che per gli scavi sono previste poche lavorazioni non ci saranno eccessivi movimenti di polvere.

Inoltre per la movimentazione del materiale di demolizione e della terra dovranno essere adottati accorgimenti idonei atti ad evitare la dispersione del pulviscolo (bagnatura).

Ai fini di tutela delle acque dall'inquinamento per l'intera durata del cantiere durante la costruzione si dovranno adottare tutte le precauzioni necessarie e si dovranno attivare tutti gli interventi atti ad assicurare la tutela dall'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee da parte dei reflui originati, direttamente o indirettamente, dalle attività di cantiere nel rispetto della normativa vigente.

Le eventuali acque reflue provenienti dal cantiere e dalle aree di lavorazione (attività che generano scarichi idrici) saranno collettate alla fognatura aeroportuale.

Da quanto sopra riportato, l'impatto sull'ambiente in fase di cantiere è da considerarsi quindi poco rilevante in quanto gli impatti delle opere risultano limitati nel tempo ed interessano un'area già antropizzata.

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	_____
<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>
xAutorizzazione all'esercizio	
Altre autorizzazioni xConformità Esame progetto in variante al CPI xPermesso di Costruire/SCIA edilizia xAutorizzazione Sismica	<input type="checkbox"/> Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Ancona <input type="checkbox"/> Comune di Ancona <input type="checkbox"/> P.F. Tutela del Territorio di Ancona e Gestione del Patrimonio (ex Genio Civile)

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"/>	Nell'ambito del PPAR, l'area a nord del sedime aeroportuale (rispetto all'asse della pista) è caratterizzata da una fascia ricadente negli ambiti di tutela transitoria e permanente. Tale fascia è coassiale al corso del fiume Esino ed è larga circa 250 m. Vi sono poi alcuni canali in prossimità dell'Aeroporto, a nord, ovest e sud rispetto all'asse della pista, anch'essi segnati da tutela integrale dei corsi d'acqua.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Mar Adriatico e zona costiera a circa km 10
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	

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			
<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>
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il territorio di Falconara Marittima ricade all'interno dell'area ad elevato rischio di crisi ambientale
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	L'area di intervento non è attraversata da vie preferenziali di scorrimento delle acque correnti superficiali. L'analisi del PAI regionale non ha evidenziato la presenza di aree a rischio esondazione direttamente o indirettamente interferenti con quella oggetto di intervento
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 2
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Area aeroportuale

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?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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.)?	Descrizione: Il progetto comporta modifiche all'interno del sedime aeroportuale		Perché: Il progetto non prevede ulteriore consumo di suolo in quanto consiste in una fase di ristrutturazione interna dell'edificio centrale esistente e in un piccolo ampliamento su un'area già impermeabilizzata	
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
	Descrizione: Il progetto non comporta perdita di risorse rinnovabili o scarsamente disponibili			
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
	Descrizione:		Perché: non è previsto nell'intervento utilizzo o movimentazione di materiali e sostanze nocive	
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: l'ampliamento dell'interrato e gli scavi necessari comportano esigua produzione di rifiuti		Perché: Per la realizzazione delle opere in progetto sarà necessario usufruire di discariche o impianti di recupero autorizzati per lo smaltimento di terre e rocce da scavo dei volumi scavati che non saranno riutilizzati per rinterri o riempimenti ai sensi del D.Lgs. 152/2006 s.m.i.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Il cantiere dell'interrato, oggetto della presente verifica, produrrà emissioni in atmosfera da parte dei mezzi di cantiere operanti per l'esecuzione dell'intervento e dalle lavorazioni.		Perché: Verranno adottate tutte le misure di attenuazione al fine di minimizzare le interferenze con l'ambiente in fase di cantiere. In fase di esercizio l'edificio assumerà una nuova valenza energetica grazie all'alimentazione da fonti rinnovabili	

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 type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p>Descrizione: Il cantiere dell'interrato, oggetto della presente verifica, produrrà emissioni di rumore da parte dei mezzi di cantiere operanti per l'esecuzione dell'intervento e dalle lavorazioni.</p>		<p>Perché Verranno adottate tutte le misure di attenuazione al fine di minimizzare le interferenze con l'ambiente in fase di cantiere.:</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: il cantiere e l'esercizio del terminal non comportano attività a rischio</p>		<p>Perché: La gestione e l'utilizzo dei materiali da scavo avverrà senza pericolo per la salute dell'uomo e senza recare pregiudizio all'ambiente, i depositi di materiale scavato saranno fisicamente separati e gestiti in modo autonomo rispetto ai rifiuti, indicandone il sito di produzione e la quantità. Qualora le terre da scavo siano indicate come rifiuti, verranno gestite secondo la Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..</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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: il cantiere e l'esercizio del terminal non comportano attività a rischio</p>		<p>Perché: per la natura delle opere stesse</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>Descrizione: L'area di intervento, non rientra all'interno di nessun vincolo paesistico-ambientale.</p>		<p>Perché:</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	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/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> Il cantiere e l'esercizio non comportano attività che possano interessare zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico		<i>Perché:</i> Le interferenze in fase di cantiere sono limitate ad aree interne al sedime aeroportuale. L'esercizio del terminal non genera interferenze con l'esterno.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'idrografia dell'area studiata è caratterizzata da un reticolo idrografico locale, in gran parte modificato artificialmente, che drena le acque della piana alluvionale e quelle provenienti dai versanti circostanti nel F. Esino che scorre a nord-ovest		<i>Perché:</i> L'area di intervento non è attraversata da vie preferenziali di scorrimento delle acque correnti superficiali. Il fiume Esino scorre a nord-ovest ad una distanza superiore ai 1.300 m da quella di intervento	
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
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione del piano interrato non modifica le previsioni di traffico generate dall'aeroporto.		<i>Perché:</i> In ogni caso la viabilità dei mezzi necessari alla realizzazione dell'intervento rimane all'interno del sedime aeroportuale non gravando sulla viabilità di accesso allo scalo. Anche all'interno del sedime aeroportuale la viabilità di servizio alla realizzazione dell'opera rimane separata e non interferente con quella destinata all'utenza aeroportuale (passeggeri, operatori).	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> il progetto è realizzato all'interno del sedime aeroportuale e consiste in ampliamento ed adeguamento di una struttura esistente		<i>Perché:</i> si tratta di opere necessarie all'adeguamento degli standard di supporto al trasporto aereo, nell'ambito del sedime aeroportuale.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora	<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?	
non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> il progetto è realizzato all'interno del sedime aeroportuale e consiste in ampliamento ed adeguamento di una struttura esistente		<i>Perché:</i> si tratta di opere necessarie all'adeguamento degli standard di supporto al trasporto aereo, nell'ambito del sedime aeroportuale.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'uso del suolo all'interno del sedime aeroportuale è regolato dal Master Plan in corso di elaborazione, le cui previsioni sono coerenti con l'intervento in esame.		<i>Perché:</i> Il progetto rispetta le previsioni del Master Plan.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree abitate limitrofe non sono interessate dalla realizzazione dell'intervento		<i>Perché:</i> Il progetto viene realizzato in un'area compresa nel sedime aeroportuale. Fisicamente e funzionalmente separata dai centri abitati più prossimi.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> ricettori sensibili non sono interessati dalla realizzazione dell'intervento		<i>Perché:</i> Il progetto viene realizzato in un'area compresa nel sedime aeroportuale. Fisicamente e funzionalmente separata dai recettori sensibili più prossimi.	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> non sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità che potrebbero essere intere dalla realizzazione del progetto		<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 type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Il territorio di Falconara Marittima ricade all'interno dell'area ad elevato rischio di crisi ambientale (deliberazione amministrativa n. 172 del 9 febbraio 2005 del Consiglio della Regione Marche)</p> <p>SCADUTO</p>		<p>Perché: Gli interventi in progetto rappresentano cumulo con aree limitrofe soggette ad inquinamento o danno ambientale. Gli impatti sull'atmosfera sono essenzialmente provocati da emissioni di polveri e di gas inquinanti per effetto prevalente dei mezzi di lavoro e di trasporto. I veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti dovranno essere dotati d'apposito sistema di copertura del carico durante la fase di trasporto.</p>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione:</p>		<p>Perché:</p>	
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 type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: L'uso del suolo all'interno del sedime aeroportuale è regolato dal Master Plan in corso di elaborazione, le cui previsioni sono coerenti con l'intervento in esame. L'intervento non determina effetti cumulativi con altri progetti</p>		<p>Perché: Gli interventi in progetto sono configurabili come "Interventi di ristrutturazione edilizia" ai sensi del art.11 del titolo II del regolamento edilizio del Comune di Falconara Marittima in quanto si interviene per la maggior parte su un edificio esistente e con una parte di ampliamento verso il corpo arrivi</p>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella	<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

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i> Perché le eventuali interferenze limitano il loro campo di azione alle aree di cantiere oggetto della presente verifica

10. Allegati

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

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N	Denominazione	Scala	Nome file
	Elenco allegati progetto	/	Elenco allegati progetto .pdf
1.1	Relazione generale	/	All. 1.1_relazione generale.pdf
1.2	Studio di fattibilità ambientale	/	All.1.2_EG_Studio di fattibilità ambientale.pdf
2.1	Sdf_Inquadramento territoriale	1:10.000	All.2.1_SF_Inquadramento territoriale.pdf
2.2	Sdf_Estratto mappa, estratto fotogrammetrico e analisi PRG comunali	1:2.000	All.2.2_SF_Estratto mappa, estratto fotogrammetrico e analisi PRG comunali.pdf
2.3	Sdf_Planimetria generale	1:500	All.2.3_SF_Planimetria generale.pdf
2.4.1	Sdf_Pianta piano interrato e piano terra	1:200	All.2.4.1_SF_Pianta piano interrato e piano terra.pdf
2.4.2	Sdf_Pianta piano primo e copertura	1:200	All.2.4.2_SF_Pianta piano primo e copertura.pdf
2.5	Sdf_Sezione longitudinale A-A' e Sezione trasversale B-B'	1:200	All.2.5_SF_Sezione longitudinale A-A' e Sezione trasversale B-B'.pdf
2.6	Sdf_Prospetti LAND side-AIR side-lato partenze-lato arrivi	1:200	All.2.6_SF_Prospetti LAND side-AIR side-lato partenze-lato arrivi.pdf
2.7	Sdf_Rilievo fotografico	/	All.2.7_SF_Rilievo fotografico.pdf
3.1	Comp_Planimetria generale	1:200	All.3.1_COMP_Planimetria generale.pdf
3.2.1	Comp_Piante piano interrato e piano terra	1:200	All.3.2.1_COMP_Piante piano interrato e piano terra.pdf
3.2.2	Comp_Piante piano primo e copertura	1:200	All.3.2.2_COMP_Piante piano primo e copertura.pdf
3.3	Comp_Sezione longitudinale A-A' e Sezioni trasversali B-B'	1:200	All.3.3_COMP_Sezione longitudinale A-A' e Sezioni trasversali B-B'.pdf
3.4	Comp_Prospetti LAND side-AIR side-lato	1:200	All.3.4_COMP_Prospetti LAND side-

	partenze-lato arrivi		AIR side-lato partenze-lato arrivi.pdf
4.1	PR_Planimetria generale	1:500	All.4.1_PR ARCH_Planimetria generale.pdf
4.2.1	PR_Pianta piano interrato e piano terra	1:200	All.4.2.1_PR ARCH_Pianta piano interrato e piano terra.pdf
4.2.2	PR_Pianta piano primo e piano copertura	1:200	All.4.2.2_PR ARCH_Pianta piano primo e piano copertura.pdf
4.3.1	PR_Pianta piano interrato	1:100	All.4.3.1_PR ARCH_Pianta piano interrato.pdf
4.3.2	PR_Pianta piano terra	1:100	All.4.3.2_PR ARCH_Pianta piano terra.pdf
4.3.3	PR_Piante piano primo	1:100	All.4.3.3_PR ARCH_Pianta piano primo.pdf
4.3.4	PR_Pianta copertura	1:100	All.4.3.4_PR ARCH_Pianta copertura.pdf
4.4.1	PR_Sezioni A-A', B-B',C-C'	1:200	All.4.4.1_PR ARCH_Sezioni A-A', B-B', C-C'.pdf
4.4.2	PR_Sezioni D-D', E-E',F-CF'	1:200	All.4.4.2_PR ARCH_Sezioni D-D', E-E', F-F'.pdf
4.5	PR_Prospetti LAND side-AIR side-lato partenze-lato arrivi	1:200	All.4.5_PR ARCH_Prospetti LAND side-AIR side-lato partenze-lato arrivi.pdf
4.6	PR_Particolari costruttivi: facciata	1:20	All.4.6_PR ARCH_Particolari costruttivi_facciata.pdf
4.8.1	PR_Simulazioni rendering esterni	/	All.4.8.1_PR ARCH_Simulazioni rendering esterni.pdf
4.8.2	PR_Simulazioni rendering interni	/	All.4.8.2_PR ARCH_Simulazioni rendering interni.pdf
6.1.1	STR_Verifica di vulnerabilità sismica edificio esistente	/	All.6.1.1_STR_Verifica di vulnerabilità sismica edificio esistente.pdf
sn	All.Relazione Geologica.pdf	/	All.Relazione Geologica.pdf
N.	Denominazione	Scala	Nome file

Il Direttore Centrale Programmazione Economica e Sviluppo Infrastrutture
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.