

AEROPORTO DI REGGIO CALABRIA

Progetto di fattibilità tecnico economica

Adeguamento antisismico aerostazione passeggeri e ristrutturazione impianto
antincendio - riqualifica impianti e finiture aerostazione
- ampliamento sala imbarchi



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

1. Titolo del progetto

AEROPORTO DI REGGIO CALABRIA - Progetto di fattibilità tecnico economica

Adeguamento antisismico aerostazione passeggeri e ristrutturazione impianto antincendio - riqualifica impianti e finiture aerostazione - ampliamento sala imbarchi

2. Tipologia progettuale

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

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'obiettivo principale dell'intervento è l'adeguamento funzionale-normativo dell'aerostazione passeggeri esistente. Tale scopo verrà perseguito attraverso molteplici linee di intervento quali ad esempio:

Il progetto di adeguamento antisismico;

- l'efficientamento energetico attraverso una riqualifica complessiva degli impianti esistenti;
- il miglioramento delle prestazioni di resistenza al fuoco delle strutture;
- l'adeguamento dell'abbattimento delle barriere architettoniche;

L'intervento rappresenta inoltre un'importante opportunità per intervenire nell'ottimizzazione dell'impianto funzionale generale dell'aerostazione, con l'obiettivo di ottimizzarne l'operatività e migliorare il servizio offerto ai passeggeri.

- Il progetto, pertanto, prevede 3 aree di intervento:
- ampliamento dell'area partenze
- realizzazione del nuovo collegamento agli arrivi
- riqualificazione del terminal esistente

Da un lato si rende dunque necessario adeguare l'aerostazione passeggeri esistente attraverso degli interventi che mirino all'adeguamento ed al soddisfacimento dei criteri minimi di sicurezza e di funzionalità previsti dalla normativa, dall'altro si rende necessario ampliare e rifunzionalizzare alcune aree al fine di ottenere, e mantenere nel tempo in accordo con il traffico previsto, un adeguato livello di servizio al passeggero, garantendo un'ottimale distribuzione degli spazi e dei flussi.

Fin dalle prime fasi di concept, gli interventi sul terminal passeggeri dell'aeroporto di Reggio Calabria cercheranno di incorporare le strategie di progettazione integrata orientata alla sostenibilità dell'edificio.

La morfologia, il linguaggio architettonico, le scelte impiantistiche, la distribuzione degli spazi e la scelta dei materiali saranno guidati da strategie progettuali al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

1. Realizzare un terminal ad elevate prestazioni energetiche e massimizzare le condizioni di comfort interno degli occupanti;
2. Realizzare un edificio con un impatto climatico quasi nullo, che miri a ridurre l'operational carbon, cioè le emissioni prodotte durante l'utilizzo dell'edificio, ma anche l'embodied carbon grazie ad una progettazione mirata: flessibilità strutturale e degli spazi interni, disassemblabilità, modularità e scelta appropriata dei materiali;
3. Realizzare un edificio in linea con i Criteri Minimi Ambientali. Seguendo tali linee guida, l'edificio potrà essere in grado di soddisfare quei Sustainable Developments goals pertinenti alla tipologia di infrastruttura e potrà perseguire il raggiungimento dei principali protocolli di certificazione internazionali (LEED, BREEAM, WELL).

Le strategie progettuali per raggiungere gli obiettivi sopra citati saranno:

- Strategie per la riduzione dell'embodied carbon: Sarà garantita la massima disassemblabilità, flessibilità strutturale e modularità grazie a una struttura compatta, regolare e l'utilizzo di componenti prefabbricate. Inoltre saranno privilegiati materiali locali e regionali, a basso contenuto di carbonio e prodotti con elevate percentuali di materiale riciclato post/pre-consumo. Infine, per minimizzare la produzione di rifiuti da costruzione, oltre alla scelta di elementi prefabbricati, si cercherà di minimizzare le tipologie di finiture interne che saranno scelte con massima cautela rispetto ai temi delle emissioni.
- Strategia di integrazione di sistemi passivi per minimizzare il fabbisogno di energia: Un'analisi dell'irraggiamento solare sarà fondamentale dalle successive fasi di progettazione per poter tracciare una mappatura dell'irradiazione diretta e diffusa incidente su ogni facciata dell'edificio. In questo modo sarà possibile considerare, in funzione della forma dell'edificio, la tipologia delle schermature esterne da adottare e un corretto bilanciamento tra la porzione dell'involucro trasparente e opaco. In particolare, le superfici trasparenti saranno caratterizzate da coating specifici selettivi, ridotti fattori solari garantendo una riduzione del carico solare estivo e trasparenza spettro visivo. L'involucro opaco sarà energeticamente efficiente mentre le coperture e le superfici esterne saranno caratterizzate da elevati indici di riflessione solare al fine di ridurre il fenomeno dell'isola di calore.
- Efficienza energetica – impiantistica: Il sistema di generazione dell'energia termica sarà costituito da 3 gruppi frigoriferi in pompa di calore reversibili, ad alta efficienza energetica del tipo Polivalente. Per gli ambienti destinati ad ospitare unità commerciali e uffici, il riscaldamento e la climatizzazione saranno invece affidati ad un impianto di condizionamento misto: Terminali Idronici del tipo a doppia batteria ed Aria Primaria. Inoltre, al fine di ridurre le emissioni prodotte durante l'occupazione dell'edificio (operation carbon), sarà previsto un sistema di monitoraggio dei consumi energetici, interfacciato con il BMS. Infine, sarà previsto un impianto fotovoltaico installato nella copertura del nuovo ampliamento di circa 80 mq, 48 moduli e con una potenza di circa 19.20 kWp.
- Strategia di illuminazione interna ed esterna a basso impatto energetico: Gli impianti di illuminazione saranno caratterizzati da apparecchi illuminanti a LED gestiti con sistema DALI. Al fine di migliorare il comfort illuminotecnico degli occupanti saranno scelti apparecchi illuminanti con bassi valori di UGR, elevati valori di resa cromatica e a ridotto fenomeno di sfarfallio.
- Strategia di riduzione dei consumi di acqua potabile: La gestione efficiente delle acque sarà gestita su tre fronti: riduzione dei consumi di acqua per usi interni grazie all'installazione di apparecchiature a ridotto fabbisogno idrico e irrigazione a goccia. Una volta minimizzata la domanda, si valuterà il riutilizzo delle acque meteoriche raccolte dalle superfici impermeabili che saranno convogliate in una vasca e riutilizzate per lo scarico dei WC e per l'irrigazione esterna. Potrà essere infine previsto un sistema di monitoraggio dei consumi idrici, interfacciato con il BMS, che misurerà i consumi totali delle sorgenti e delle principali utenze.

- Strategie di comfort interno: al fine di garantire elevate condizioni di comfort interno saranno ottimizzate le superfici finestrate per garantire un adeguato apporto di luce naturale negli spazi di lavoro e nelle aree comuni e consentire inoltre delle viste di qualità verso l'esterno. L'involucro sarà caratterizzato da elevate prestazioni di isolamento acustico tali da preservare il comfort dei passeggeri all'interno del fabbricato. Inoltre, idonee soluzioni saranno studiate per garantire il necessario isolamento acustico degli uffici e delle aree di lavoro rispetto alle aree passeggeri. La scelta dei materiali e delle finiture sarà tale da garantire un adeguato livello di assorbimento, indispensabile per la gestione dei tempi di riverbero e per garantire l'intelligibilità delle comunicazioni. Infine, in fase di progetto e di realizzazione, si opererà in modo da individuare prodotti e materiali con ridotte o nulle emissioni di VOC ed esenti da sostanze pericolose elencate nella "Candidate list".

Gli obiettivi progettuali perseguiti permetteranno al passeggero di vivere un'esperienza di qualità in un ambiente caratterizzato da comfort, sicurezza ed efficienza, contraddistinto dalla chiarezza dei percorsi e dalla semplice lettura degli spazi. Lo schema funzionale alla base del disegno degli spazi interni si è poi manifestato nella forma architettonica dei nuovi volumi, nell'espressività dei materiali utilizzati e nell'efficacia dell'illuminazione naturale ed artificiale che permetteranno di caratterizzare ancora meglio questi luoghi. Tutti questi elementi, costituenti il design dell'involucro interno ed esterno del Terminal, consentiranno di rafforzare l'esperienza positiva dei viaggiatori e degli operatori e racconteranno la qualità e l'affidabilità della nuova struttura aeroportuale.

Tutti gli interventi verranno quindi condotti nel rispetto degli aspetti di sostenibilità ambientale e di risparmio energetico, in linea con l'attenzione all'ambiente e alla salvaguardia delle risorse di cui ai CAM, Criteri Ambientali Minimi, introdotti con la Legge 221/2015 e poi aggiornati con il D.M. 11/01/2017.

Il design degli edifici sarà realizzato secondo strategie progettuali tali da consentire elevate performance di sostenibilità ambientale.

In linea con tale scelta strategica di eco-design, i driver principali che guideranno la progettazione, possono essere così riassunti:

- Il progetto prevede l'attuazione di una policy riguardante il corretto rifornimento dei materiali ed il mantenimento di un'efficace qualità dell'aria interna. Tutti i materiali a base legno dovranno provenire da foreste gestite correttamente, e quindi essere certificato FSC. E' necessario che tutte le tipologie di materiale abbiano un EPD (Environmental product declaration), con finalità di tracciamento e trasparenza del percorso produttivo, e bassi contenuti di VOC (Composti organici volatili);
- Lo studio dell'articolazione degli spazi interni all'edificio garantisce alti livelli di performance psico-fisica degli occupanti. La scelta è stata quella di inserire ampie superfici vetrate accorpate a degli elementi di oscuramento in alluminio. Questo permetterà l'eliminazione del fenomeno di abbagliamento. Inoltre, l'approccio adottato è finalizzato ad ottenere le migliori performance energetiche, minimizzando la richiesta di riscaldamento invernale e di illuminazione artificiale. Lo studio dell'illuminazione diurna è in grado di simulare le performance dei ritmi circadiani e della salute degli occupanti;
- Per la costruzione dell'opera saranno utilizzati sistemi a secco, adatti per lo smontaggio ed il riciclo;
- Saranno mantenuti alti livelli di isolamento acustico verso l'esterno, interpiano e tra ambienti. Inoltre, la ristrutturazione ha permesso di realizzare percorsi funzionali, di adottare segnaletiche corrette e colori congrui al fine di un corretto comfort degli occupanti. Inoltre, i materiali impiegati nelle lavorazioni dovranno avere un contenuto di materia recuperata o riciclata pari ad almeno il 15% in peso valutato sul totale di tutti i materiali utilizzati di cui, almeno il 5% dovrà essere costituito da materiali non strutturali;
- Per i prodotti in plastica, il contenuto di componente di materia riciclata o recuperata deve essere pari ad almeno il 30% in peso valutato sul totale di tutti i componenti in materia plastica utilizzati;
- Si è previsto un riciclo di almeno il 50% peso/peso dei componenti edilizi a fine vita. Di tale percentuale, almeno il 15% deve essere costituito da materiali non strutturali;

- È prevista una terrazza aperta al pubblico, utile per massimizzare il rapporto utente-esterno. Questa vede la presenza di spazi giochi per bambini e di essenze vegetative in vaso autoctone, con limitata richiesta di irrigazione. Il progetto è stato concepito per rendere tali aree ombreggiate nei periodi più caldi dell'anno;
- La "Design for flexibility" è stata punto focale della progettazione. Grazie al piano di ampliamento 2030-2035, le tecniche adottate si fondano sui principi di modularità e flessibilità degli spazi interni;
- L'illuminazione a LED è stata progettata in conformità alla UNI EN 12464-1 e UNI EN 12464-2;
- È prevista l'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica rinnovabile mediante campi fotovoltaici dimensionati in base al DL 8/11/2021 n. 199;
- Per un efficace programma di decarbonizzazione si farà uso di un sistema polivalente con elevato COP e con fluido R410A. Tale fluido risulta avere un ODP pari a zero. Il gruppo sarà provvisto di scambiatore di calore che permetta il recupero di calore dalla condensazione. Le fasi di cantiere saranno progettate con particolare attenzione ai percorsi su gomma per l'approvvigionamento dei materiali in modo da massimizzare la riduzione della produzione di CO₂;
- La progettazione degli impianti di ventilazione e climatizzazione è stata indirizzata allo scopo di predisporre delle apparecchiature in grado di poter gestire un'eventuale emergenza sanitaria. Al tal fine le unità di trattamento aria del tipo a tutt'aria saranno progettate con la possibilità di poter by-passare la sezione di ricircolo e lavorare quindi a tutt'aria esterna.

4. Localizzazione del progetto

L'Aeroporto di Reggio Calabria, denominato Aeroporto dello Stretto Tito Minniti, è il primo aeroporto italiano costruito in Calabria che serve la città metropolitana di Reggio Calabria e di Messina. Esso è collocato lungo la costa che si affaccia sullo Stretto di Messina in località Ravagnese e dista quattro chilometri dal centro della città. La gestione dell'Aeroporto, inizialmente gestito da SoGAS S.p.A., è poi passata alla Società Aeroportuale Calabrese (S.A.CAL) nel 2017.

L'Aeroporto è accessibile tramite bus e auto. Il complesso aeroportuale è accessibile da nord dalle vie Ravagnese Inferiore e Superiore e da sud tramite lo svincolo della SS106.

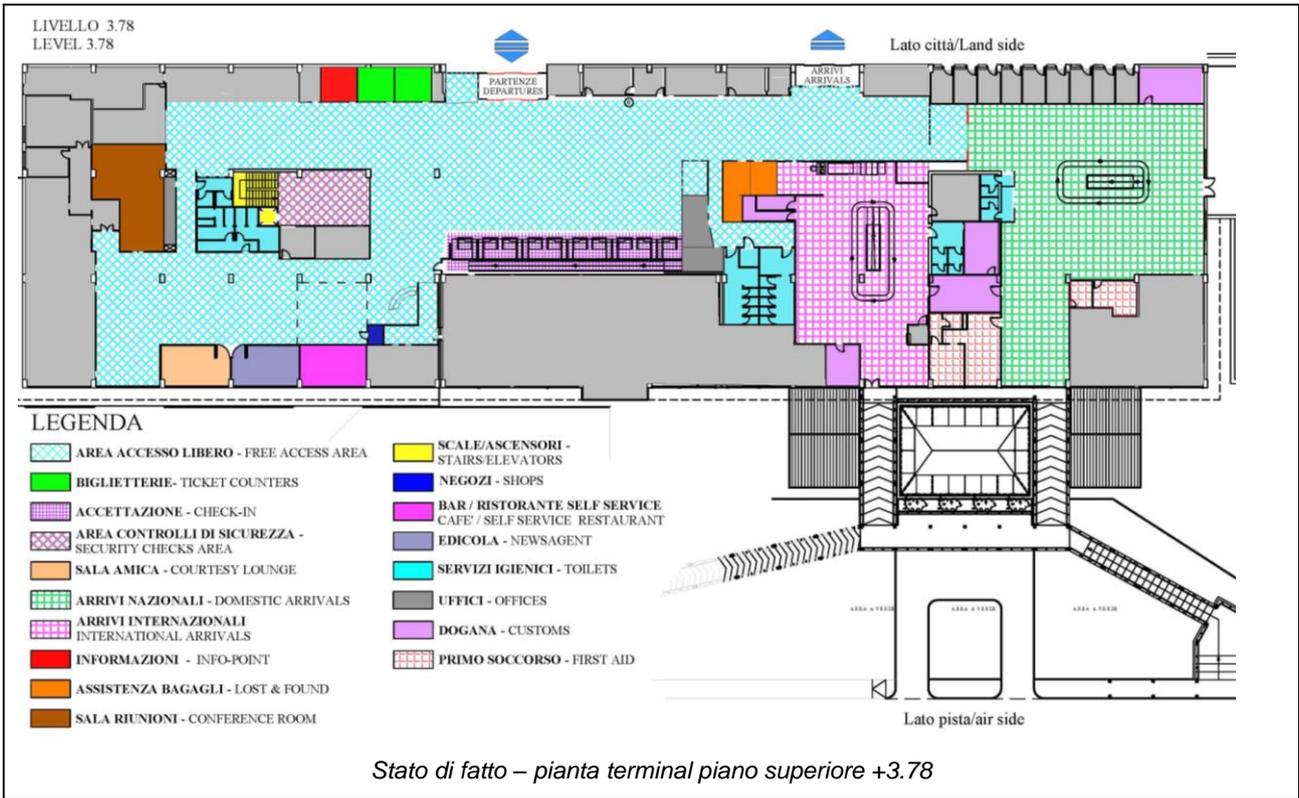


Ortofoto - Identificazione del sedime aeroportuale e dell'accessibilità principale

L'aeroporto è dotato di due piste di volo che si intersecano in prossimità del piazzale aeromobili. La pista principale, denominata RWY 15/33, è lunga 1.998 m e larga 55 m e presenta un evidente avvallamento con flesso in prossimità dell'intersezione con l'altra pista. Quest'ultima, denominata RWY 11/29, è lunga 1.699 m e larga 55 m. Le piazzole di sosta, non tutte abilitate per self-manoeuvring, hanno capacità per aeromobili di classe A, B, C. Non sono presenti hangar per aeromobili d'aviazione commerciali, ma solo una struttura utilizzata dal locale aeroclub per il ricovero dei piccoli velivoli dei soci.

La viabilità davanti l'aerostazione è ad anello con circolazione a senso unico antiorario. I parcheggi si collocano in due aree poste in successione davanti all'aerostazione. La prima è ad uso dei passeggeri e dei loro accompagnatori, la seconda ad uso principale dei dipendenti aeroportuali. È presente un terzo parcheggio nella via che conduce al blocco tecnico ENAV che però attualmente è scarsamente utilizzato.

L'aerostazione passeggeri, oggetto di ampliamento, è una struttura in c.a. realizzata su due livelli ed occupa attualmente una superficie lorda di circa 6.600mq.

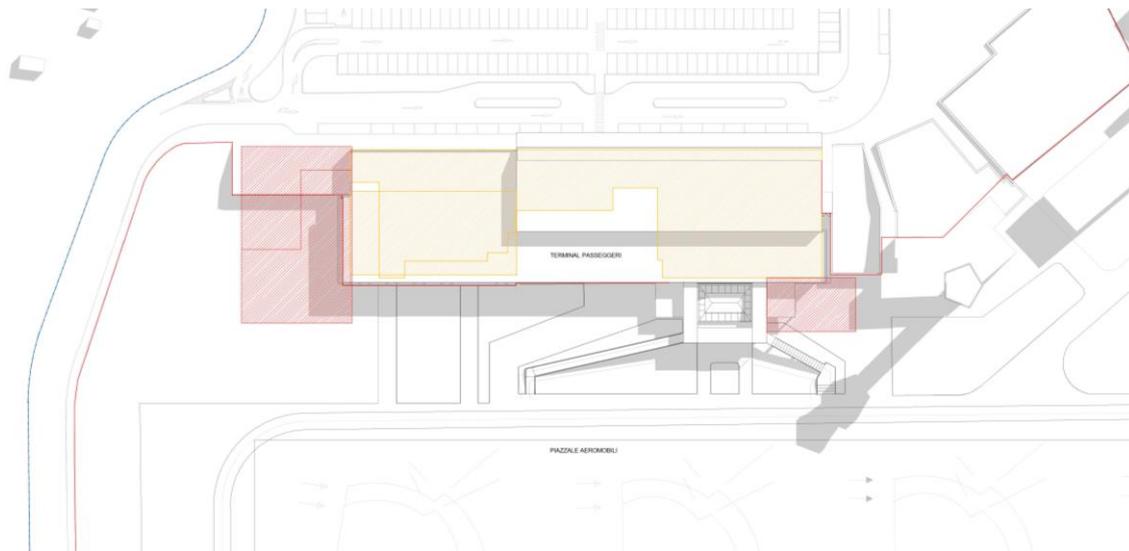


5. Caratteristiche del progetto

Ampliamento terminal passeggeri

Gli ambiti di intervento individuati sono due: da un lato è necessario rifunzionalizzare e riqualificare l'aerostazione passeggeri esistente attraverso una diversa distribuzione degli spazi interni, dall'altro è necessario ampliarla per consentire di sviluppare alcune aree funzionali che appaiono ormai insufficienti ad ospitare determinate funzioni sia in termini di superficie occupata sia in termini di livello di servizio garantito.

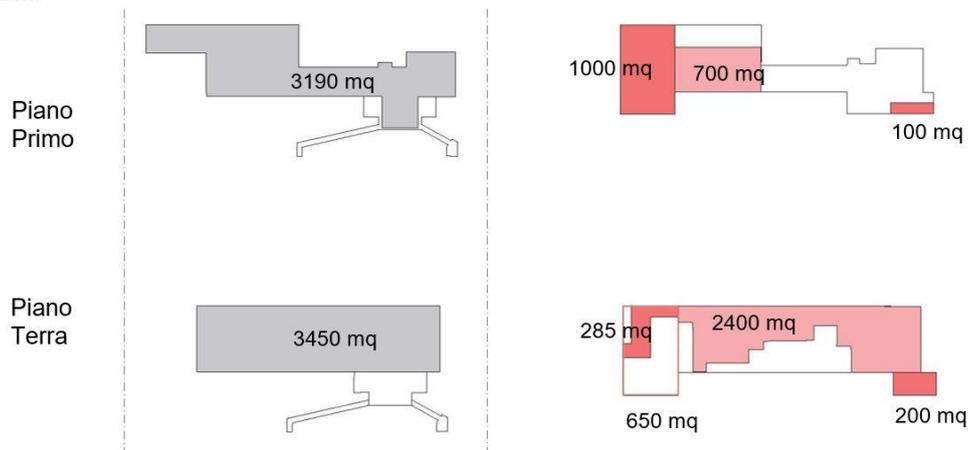
Di seguito la planimetria dell'aerostazione in cui sono evidenziate in rosso le aree di ampliamento ed in giallo quelle riqualificate.



Planimetria generale di inquadratura del piano copertura dell'aerostazione con evidenziate in rosso le aree di ampliamento e in giallo quelle di riqualifica

Gli schemi sottostanti rappresentano l'estensione della superficie interessata dagli interventi previsti.

- Stato di Fatto
- Ampliamento
- Riqualificazione



Schema superfici aerostazione stato di fatto - superfici di ampliamento/riqualifica

Gli interventi di ampliamento prevedono l'aggiunta di due nuovi corpi di fabbrica. Il principale, situato a nord-ovest, riguarda l'intervento di ampliamento della sala imbarchi. Il secondo volume verrà realizzato a

sud – ovest e rappresenta il nuovo collegamento degli arrivi con la sala ritiro bagagli esistente.

L'ampliamento della sala imbarchi prevede la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica situato in aderenza al terminal esistente, sul fronte nord-ovest. Il volume, di dimensioni 40 x 26 m con passo strutturale di 10 x 6 m sarà sviluppato su due livelli con un interpiano di 5.20 m per un'altezza totale di 10.40 m.

Al piano superiore, in continuità con la hall partenze dell'edificio esistente, si svilupperà una nuova porzione di ampliamento affacciata sulla terrazza landside, aperta al pubblico ed accessibile dalle facciate vetrate che definiscono il perimetro del nuovo volume.

La nuova terrazza diventerà un punto panoramico di pregio verso il piazzale degli aeromobili fino ad ammirare il panorama circostante, divenendo uno degli elementi più caratterizzanti del nuovo intervento. Questo spazio è atto ad essere attrezzato con sedute, una piccola area giochi e gode di una pergola per ombreggiare lo spazio durante i mesi più caldi. Inoltre, all'interno della hall si trova un'area retail landside di circa 100 mq che, a seconda del tipo di gestione, potrebbe aprirsi verso lo spazio esterno (terrazza panoramica) arricchendo la funzionalità e la qualità del servizio offerto all'utenza.



Airport spotting point

Complessivamente, la volumetria di solo ampliamento è pari a ca. +8.800 mc rispetto allo stato di fatto, mentre la slp aggiuntiva è ca.+1.585 mq rispetto alla superficie del terminal attuale.

Si sottolinea che il futuro Masterplan dell'aeroporto di Reggio Calabria, attualmente in fase di completamento, prevede oltre alla prima fase di ampliamento del terminal passeggeri oggetto del presente progetto di fattibilità, due ulteriori fasi di sviluppo agli orizzonti temporali 2030 e 2035. Ciò premesso gli interventi di ampliamento previsti nel presente progetto, nello specifico il nuovo volume della sala imbarchi e il blocco per gli arrivi, sono coerenti e compatibili con le future ipotesi di ampliamento del terminal.

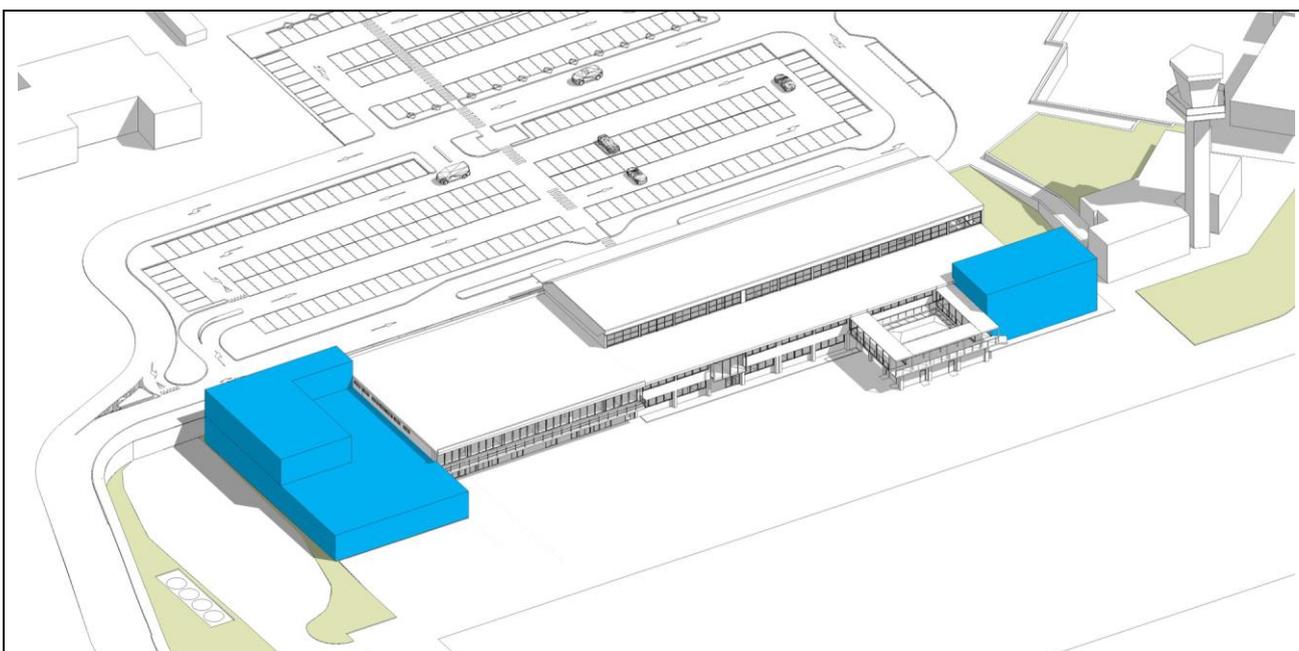


Figura 1 –Ampliamento aerostazione del PFTE in esame

Demolizioni ed opere propedeutiche agli ampliamenti

Per la realizzazione del progetto in esame, verranno eseguite le demolizioni dei manufatti in calcestruzzo armato di collegamento verticale (scale e rampe esterne) all'aerostazione passeggeri lato air-side. Verrà altresì demolita la parte, lato nord, dell'aerostazione passeggeri che ospitava i vecchi impianti di adduzione, accumulo e smistamento idrico, in corrispondenza di dove sorgerà il nuovo ampliamento della sala imbarchi.

Riqualifica terminal esistente

A seguito dei necessari consolidamenti strutturali e adeguamenti impiantistici, che interesseranno l'aerostazione esistente e renderanno necessaria la rimozione di parte delle controsoffittature e delle pavimentazioni originarie, verranno conseguentemente sostituite tutte le finiture presenti nelle zone dell'aerostazione aperte al pubblico.

Le aree interessate da questo intervento saranno indicativamente pari a ca. 2.400 mq al piano superiore, e ca. 700 mq al piano inferiore.

L'area che verrà maggiormente interessata dalle opere di riqualifica è la sala ritiro bagagli. L'attuale sala di riconsegna si presenta divisa in due aree, Schengen ed Extra Schengen, separate da un blocco di uffici/magazzini/servizi igienici.

I blocchi esistenti di collegamento verticale attualmente utilizzati dai passeggeri in partenza ed in arrivo, verranno dismessi/ demoliti per fare spazio ai nuovi sistemi di risalita previsti nelle opere di ampliamento previste dal presente PFTE.

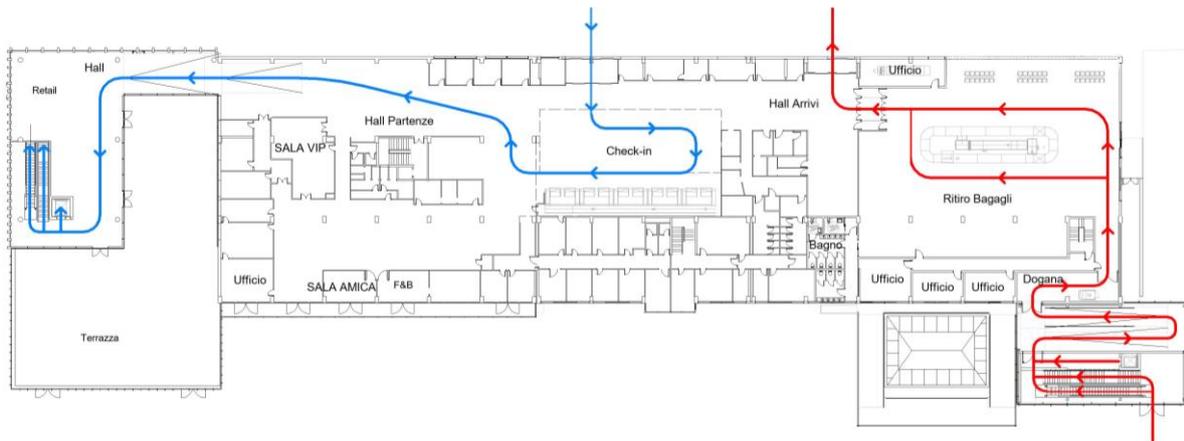
Al piano terra, anche la porzione di sala imbarchi esistente verrà riqualificata in modo da adeguare le finiture a quando previsto per la parte di ampliamento. L'area che attualmente ospita la security verrà dismessa, previa ricollocazione della stessa nella nuova area di ampliamento. Al suo posto verrà collocato un nuovo blocco bagni, dotato di un numero maggiore di servizi rispetto a quando disponibile allo stato attuale.

Flussi passeggeri

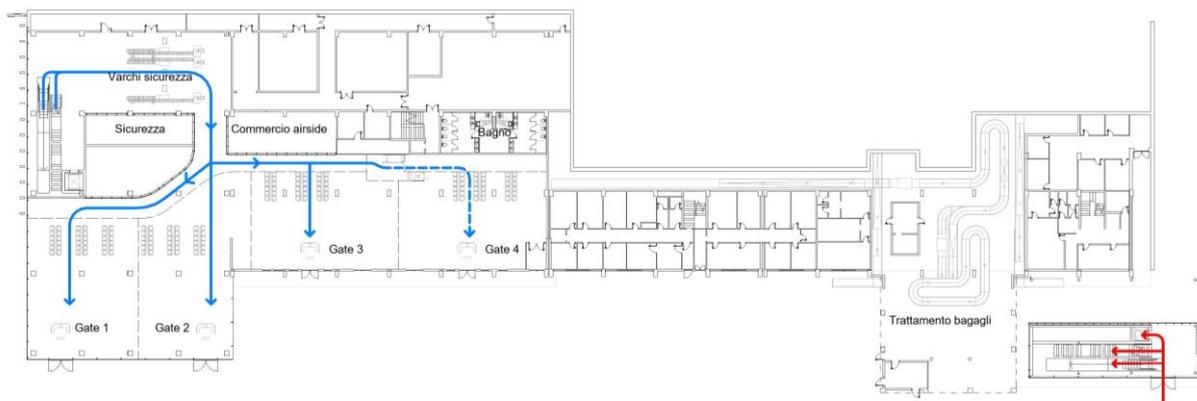
Uno degli obiettivi degli interventi di progetto è quello di garantire al passeggero il migliore comfort possibile nel tempo, breve o lungo, che si troverà a passare all'interno dell'aerostazione, assicurando la presenza di

servizi e spazi adeguati e calibrando al meglio luci, colori e segnaletica direzionale a garanzia dell'orientamento dei flussi e della semplificazione dei percorsi all'interno del satellite.

Per raggiungere questo scopo il progetto modifica l'organizzazione dei flussi passeggeri in partenza ed in arrivo, attraverso l'inserimento di nuovi collegamenti verticali ampi e lineari, dotati di scale fisse, mobili ed ascensore.



Flussi stato di progetto – pianta terminal piano superiore +3.78



Flussi stato di progetto – pianta terminal piano inferiore +0.00

Aspetti architettonici e materiali

La composizione architettonica dei nuovi corpi di fabbrica si esprime con due volumi semplici e razionali che sottolineano in modo chiaro il proprio carattere identitario e allo stesso tempo dialogano con il terminal esistente, riprendendo da questo allineamenti geometrici, colori e materiali.

Alla lettura del linguaggio architettonico dell'ampliamento si deve necessariamente legare la lettura del progetto di rifunzionalizzazione dell'aerostazione che ha portato alla riorganizzazione e semplificazione, attraverso la chiarezza dei percorsi, dei flussi dei passeggeri nel terminal.

L'organizzazione di una soluzione architettonica degli spazi interni di semplice lettura per i passeggeri ha permesso di indicare chiaramente la sequenza delle azioni da compiere a quanti arrivano o partono e di agevolare il loro viaggio nel terminal. Per questo uno degli obiettivi principali delle azioni progettuali è stato facilitare gli spostamenti tra i vari livelli dell'aerostazione attraverso l'introduzione delle nuove connessioni verticali.

Un altro aspetto caratterizzante è stata l'introduzione di una nuova terrazza panoramica concepita come un'estensione dalla hall nei mesi caldi che contribuisce a conferire identità e al contempo qualità al livello di servizio offerto ai passeggeri ed ai visitatori durante il tempo di attesa prima di prendere il volo.

Molteplici aspetti hanno indirizzato verso l'utilizzo di determinati materiali e tecnologie: coerenza con il linguaggio architettonico, caratteristiche di mitigazione e sostenibilità ambientale, rapporto costi – benefici, facilità e velocità di realizzazione.

Si vuole inoltre mettere in risalto il fatto che le tecnologie previste consentono la modularità e la flessibilità della realizzazione e sono per la maggior parte sistemi a secco, in modo da garantire la semplicità d'esecuzione trattandosi in realtà di assemblaggi in cantiere di elementi prefabbricati.

I due nuovi volumi, che costituiscono l'ampliamento del terminal, sono concepiti come corpi dalle volumetrie semplici che grazie all'utilizzo di pochi materiali riescono a conservare una forte integrazione con l'aerostazione esistente pur da questa diversificandosi in modo evidente. Sul fronte airside, a sud, i volumi sono caratterizzati da ampie facciate vetrate che consentono la vista sull'esterno per i passeggeri in attesa delle operazioni di imbarco.



Aerostazione – Vista lato airside

La scelta dei materiali da finitura degli spazi esterni ed interni è stata effettuata nella logica di utilizzare pochi elementi che conferiscono continuità e uniformità all'intero aeroporto cercando di mitigare le differenze tra il terminal esistente e i nuovi volumi che costituiscono l'ampliamento.

Impianti

Dal punto di vista impiantistico i principi che hanno portato alla scelta delle soluzioni progettuali da adottare possono riassumersi come di seguito:

- scegliere sistemi costruttivi che permettano una gestione ottimale della manutenzione, dal punto di vista di tempi e costi;
- ricercare materiali caratterizzati dalla migliore efficienza in termini di costi di realizzazione, prestazioni, gestione, manutenzione e compatibilità ambientale;
- ricercare per ogni edificio la soluzione più idonea in funzione dell'utilizzo e delle esigenze della committenza.

Nel presente progetto preliminare sono state fatte le scelte di massima in termini di logiche di intervento, scelta degli spazi e delle apparecchiature principali e caratteristiche generali degli impianti. Durante le fasi successive della progettazione saranno sviluppati nel dettaglio e saranno caratterizzati i singoli sistemi.

Le tipologie di impianti elettrici previsti sono:

- impianto di terra ed equipotenzializzazione: sarà realizzato un impianto di terra ed equipotenzializzazione per la nuova costruzione in estensione all'impianto già esistente;

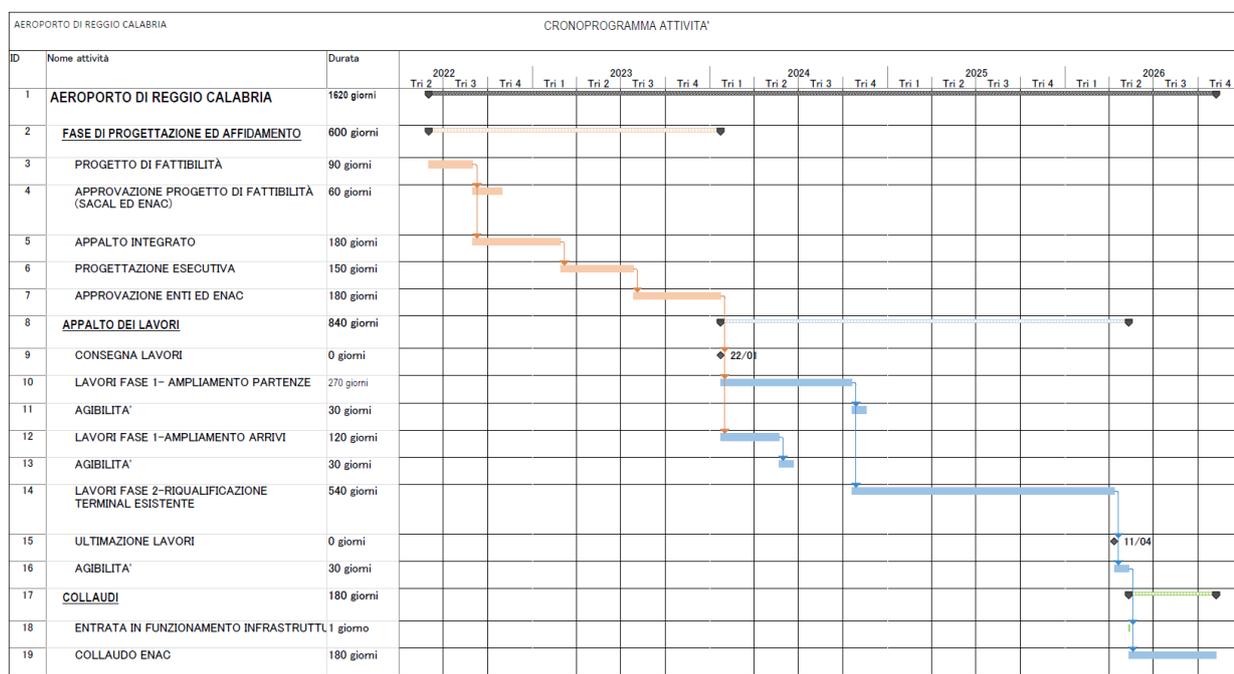
- impianto di illuminazione: tutti i locali saranno equipaggiati di apparecchi illuminanti a LED. Le caratteristiche degli apparecchi illuminanti saranno idonee al tipo di ambiente e alle prestazioni illuminotecniche da garantire;
- impianto forza motrice: all'interno degli ambienti saranno installate prese di forza motrice dedicate a utilizzo generico;
- impianto di rivelazione incendi ad Evac: a copertura dei nuovi ambienti è prevista l'installazione di un sistema automatico per la rivelazione degli incendi;
- impianto di comunicazione: relativamente all'impianto di comunicazione per la diffusione dei dati, la nuova costruzione verrà dotata di un sistema di cablaggio strutturato;
- Impianto fotovoltaico: si è fatto riferimento al Decreto legislativo 3 marzo 2011 n. 28 ed è stato previsto un impianto fotovoltaico con le seguenti caratteristiche: Potenza impianto 30kWp, Numero moduli 75, Potenza modulo 400 Wp, Numero inverter 1, Potenza inverter 30 kW.

Le tipologie di impianti meccanici previsti sono:

- impianto di riscaldamento;
- impianto di ventilazione;
- impianto per la produzione termofrigorifera;
- impianto idrico sanitario e scarichi;
- impianto di protezione antincendio.

Cantierizzazione

Per l'esecuzione dei lavori è stimata una durata complessiva di circa 840 giorni.



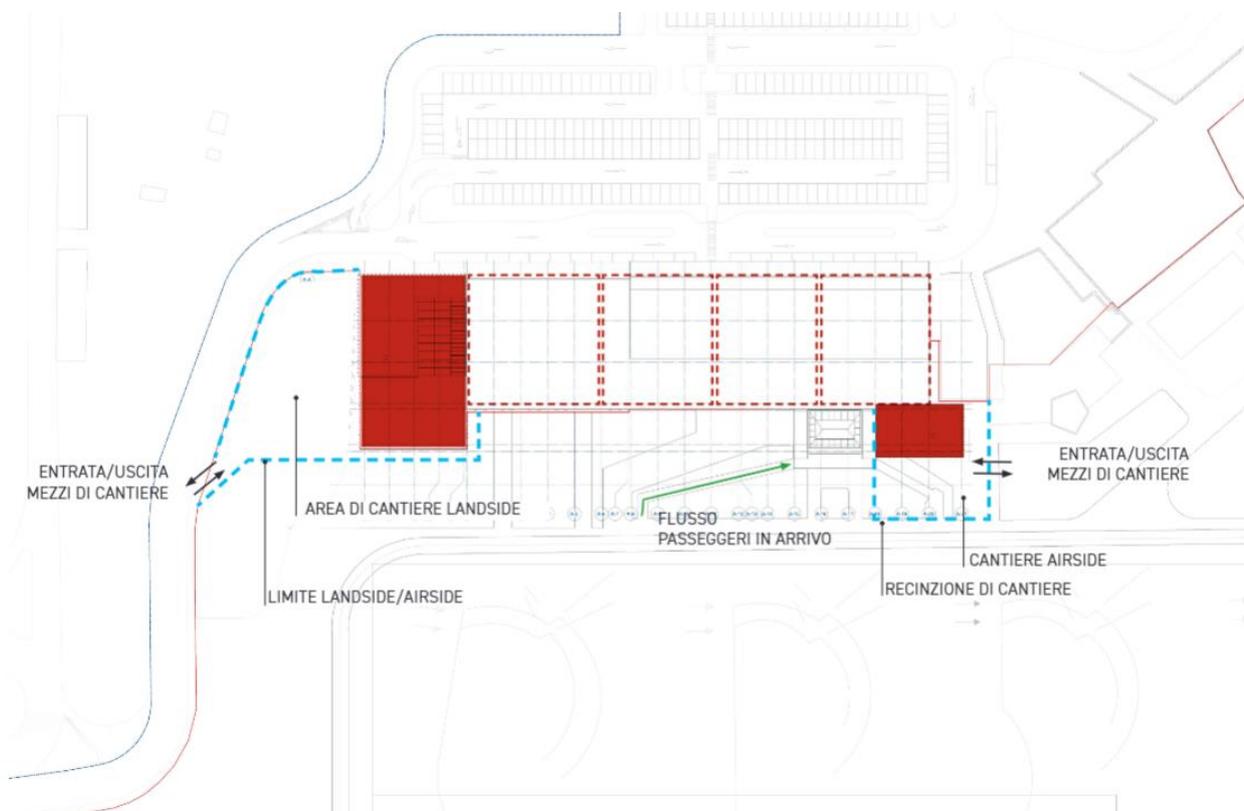
Cronoprogramma

Si evidenzia che la realizzazione delle opere previste per l'ampliamento e la riqualificazione del terminal passeggeri garantirà la completa funzionalità dello scalo durante i lavori.

A tal proposito, verranno precedentemente realizzate e completate le opere di ampliamento, mantenendo

in completa operatività l'aerostazione, e successivamente si interverrà con la riqualifica degli impianti, finiture e strutture del terminal esistente.

L'area di cantiere individuata è quella immediatamente adiacente all'ampliamento della sala imbarchi nord-ovest, dove è previsto il futuro parcheggio Enti di Stato. Si rimanda alle successive fasi di progettazione la definizione dei criteri di accessibilità al sito e della localizzazione dei mezzi operativi/ di cantiere.



Stato di progetto – schema aree di cantiere

In merito alla gestione dei materiali, le terre e rocce da scavo in cantiere possono essere gestite come “sottoprodotto” ai sensi del DPR 120/17 o come “rifiuto” ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/2006.

Per soddisfare i requisiti di qualità ambientale e riutilizzare le terre come sottoprodotto, dev'essere dimostrato il non superamento dei valori delle concentrazioni soglie di contaminazione (CSC) di cui alla tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152; tale condizione può essere verificata previa caratterizzazione ambientale delle terre. Nel caso in cui il materiale risultasse non idoneo, per valori di concentrazioni superiori alle CSC prescritti dalla norma, questo deve essere gestito come rifiuto.

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	

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

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

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

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 intorno all'aeroporto di Reggio Calabria non interessa alcun elemento indicato a lato, individuato secondo la classificazione definita dall'allegato al D.M. n.52 del 30 marzo 2015, punto 4.3.1.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sedime aeroportuale ricade parzialmente nella fascia di rispetto di 300m dalla linea di battigia (D.Lgs 42/2004 art.142, c.1, lett. a). L'area di intervento relativa all'aerostazione non ricade però in tale area vincolata.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade all'interno dell'elemento indicato, secondo quanto espresso al punto 4.3.3 dall'allegato del D.M. n.52 del 30 marzo 2015.
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'aeroporto di Reggio Calabria non interferisce con alcun elemento indicato, secondo quanto espresso ai punti 4.3.4 e 4.3.5 dell'allegato del D.M. n.52 del 30 marzo 2015. Si rileva, comunque, la presenza della ZSC IT9350172 "Fondali da Punta Pezzo a Capo d'Orlando) nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale.
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'aeroporto di Reggio Calabria è situato in un contesto ambientale in cui non sono presenti particolari condizioni da causare il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale.
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aeroporto di Reggio Calabria è situato nell'omonimo comune che, secondo quanto stabilito al punto 4.3.7 dell'Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015, viene classificato come zona a forte densità demografica.

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>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tra le zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica si evidenzia la presenza dell'area dichiarata di notevole interesse pubblico "Area costiera caratterizzata da lussureggiante vegetazione – comprendente la Sezione di Gallina" in cui ricade l'area di intervento (art. 136 del D.Lgs. 42/2004).
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'aeroporto non sono presenti territori caratterizzati da produzioni agricole di particolare qualità. Nonostante ciò, la provincia di Reggio Calabria è sede produttiva del marchio DOP "bergamotto di Reggio Calabria – olio essenziale".
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non risulta interessata da siti contaminati.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In prossimità dell'opera in esame non sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
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"/>	Il sedime aeroportuale interessa nella parte nord e sud, in corrispondenza delle testate 15 e 33 della pista, un'area a rischio idraulico molto elevato (R4). L'intervento in progetto riguardante l'aerostazione non interessa alcuna area a rischio idraulico né geomorfologico.
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"/> Zona 1	<input type="checkbox"/>	Secondo la classificazione sismica, l'aeroporto di Reggio Calabria è localizzato in Zona 1, a cui viene attribuito un livello di pericolosità sismica elevata (ag>0,25g).

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
 Ministero della Transizione Ecologica
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
 Modulistica VIA – 06/09/2022

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>
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 di intervento interessa parzialmente la fascia di rispetto depuratori in particolare quella dell'impianto di depurazione Ravagnese. Si rileva inoltre la presenza di fasce di rispetto dei corsi d'acqua (art. 142 D.Lgs. 42/2004) che attraversano la pista di volo in corrispondenza delle due testate 15-33, senza interessare direttamente l'area di intervento.

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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento comporterà lievi modifiche sull'uso del suolo, in quanto l'ampliamento a nord dell'aerostazione interesserà una superficie attualmente non pavimentata.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi in quanto la superficie interessata è limitata e comunque interna all'attuale sedime aeroportuale.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento comporterà l'utilizzo di risorse naturali quali acqua, materiali ed energia in fase di realizzazione, nonché in parte in fase di esercizio in cui si prediligerà comunque l'uso di energia rinnovabile.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi relativi all'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente reperibili, in quanto i quantitativi previsti sono molto esigui, stante la tipologia di intervento in oggetto.	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le attività previste per la realizzazione dell'intervento comporteranno scavi e realizzazione di strutture in elevazione con conseguente produzione di sostanze che potrebbero essere nocive per la salute umana.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti significativi generati dall'opera sulla salute umana, in quanto l'entità delle sostanze prodotte si può ritenere trascurabile e limitata alle aree di lavorazione.	
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
	<i>Descrizione:</i> Per la realizzazione dell'intervento si prevede la produzione di rifiuti solidi, provenienti dagli scavi per la realizzazione delle fondamenta della parte di aerostazione in ampliamento.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti significativi generati dall'opera sull'ambiente stante l'entità dei rifiuti legati alla realizzazione dell'opera.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generate emissioni di inquinanti in atmosfera dovuti alla presenza e dei mezzi di cantiere necessari alle lavorazioni.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni generate dai mezzi di cantiere possono ritenersi trascurabili in merito all'entità dei materiali da trasportare ed in considerazione delle best practice che saranno adottate per minimizzare le emissioni.
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generati livelli sonori legati alla presenza e al transito dei mezzi pesanti per il trasporto dei materiali.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sul clima acustico, in quanto il rumore generato dai mezzi di cantiere può ritenersi trascurabile in merito all'entità dei materiali da trasportare ed in considerazione delle best practice che saranno adottate per minimizzare l'inquinamento acustico.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nella realizzazione ed esercizio dell'opera non si prevedranno rilasci di inquinanti né sul suolo né nelle acque, grazie alla corretta gestione di raccolta e smaltimento delle acque presente attualmente nell'aeroporto e quella che verrà prevista in fase di cantiere.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi generati dall'intervento in esame sul suolo e sulle acque, grazie al previsto sistema di gestione delle acque.
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non si prevedranno rischi di incidente in quanto gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante risultano distanti dall'area di intervento.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi sui rischi di incidente interessati dall'intervento in esame, in quanto non sono presenti nelle vicinanze stabilimenti a rischio di incidente rilevante.
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si evidenzia la presenza dell'area dichiarata di notevole interesse pubblico "Area costiera caratterizzata da lussureggiante vegetazione – comprendente la Sezione di Gallina" in cui ricade l'area di intervento (art. 136 del D.Lgs. 42/2004)		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti potenziali significativi generati dall'opera sulle zone ad elevato valore ecologico, paesaggistico e storico-culturale, in quanto l'intervento è inserito all'interno del sedime aeroportuale esistente in zona già antropizzata.

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>
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento non sono presenti zone sensibili dal punto di vista ecologico non incluse in Tabella 8		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, in quanto queste non sono presenti nelle vicinanze dell'intervento, che si ricorda essere interno all'attuale sedime aeroportuale.
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	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento sono presenti corpi idrici superficiali, ma questi non vengono interessati dalle lavorazioni previste per la realizzazione del progetto.		<i>Perché:</i> Non sono previste potenziali interferenze generate dall'opera sui corpi idrici superficiali e sotterranei in quanto le lavorazioni previste non interessano gli stessi.
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	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Stante l'intervento in esame, a questo corrisponderà un limitato traffico indotto dal cantiere, che si può ritenere di entità trascurabile rispetto al traffico veicolare attuale.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali dell'opera sui livelli di traffico della viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale.
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:</i> L'intervento, interno al sedime aeroportuale esistente, si colloca in un'area pianeggiante con scarsa intervisibilità.		<i>Perché:</i> Gli effetti potenziali dell'opera sul paesaggio non si ritengono significativi, in quanto l'opera si trova in un contesto già attualmente antropizzato, interno al sedime aeroportuale. Pertanto, l'ampliamento dell'aerostazione esistente non determina modifiche sulla percezione del paesaggio.

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>
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento in esame è interno al sedime aeroportuale ed in parte interessa un'area non pavimentata, comportando una piccola perdita di suolo non antropizzato.		<i>Perché:</i> Gli effetti dell'opera sulla perdita di suolo non antropizzato risultano trascurabili e non significativi in quanto l'area occupata è limitata e comunque interna al sedime aeroportuale già fortemente antropizzato.
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:</i> L'intervento in esame è localizzato all'interno del sedime aeroportuale, pertanto ricade in un'area che ha già una sua destinazione d'uso e non prevede modifiche.		<i>Perché:</i> Non si prevedono effetti sul suolo generati dall'opera in esame, in quanto l'intervento ricade internamente al sedime aeroportuale esistente.
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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In prossimità dell'area di intervento sono presenti zone densamente abitate: in particolare il centro di Reggio Calabria a nord dell'aeroporto.		<i>Perché:</i> Stante l'intervento in oggetto di ampliamento e riqualificazione dell'aerostazione, non si prevedono effetti potenziali dell'opera sulla salute umana della popolazione.

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>
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle vicinanze dell'intervento non si rileva la presenza di ricettori sensibili che potrebbero essere interessati dalla realizzazione dell'opera stessa		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili in quanto non sono presenti in prossimità dell'opera stessa.
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione dell'intervento non interessa risorse di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità, in quanto le lavorazioni sono confinate all'interno del sedime aeroportuale.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali della realizzazione dell'opera in merito ad aree di elevata qualità e/o con scarsa qualità in quanto le lavorazioni sono interne al sedime aeroportuale.
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento non è ubicato in un'area soggetta già ad inquinamento o danno ambientale.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti significativi sull'ambiente dati dalla realizzazione dell'opera in progetto.

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>
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"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento è posta su un territorio di pericolosità sismica elevata (Zona 1) dove potrebbero essere presenti terremoti abbastanza forti. Inoltre nelle prossimità dell'intervento sono presenti aree a pericolosità e rischio alluvioni molto elevato.		<i>Perché:</i> Seppur l'opera in esame è prevista in una zona a pericolosità sismica elevata e nelle vicinanze sono presenti aree a rischio idraulico, data l'entità e la tipologia di intervento, le problematiche ambientali connesse possono ritenersi trascurabili.
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento in esame, caratterizzato dall'ampliamento e riqualificazione dell'attuale aerostazione non determina effetti cumulativi con altri progetti in previsione.		<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti cumulativi legati all'intervento in oggetto.
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Stante la tipologia dell'intervento in esame e la sua funzione, non si prevedono effetti di natura transfrontaliera, in quanto gli effetti dell'opera risultano limitati e circoscritti nell'intorno dell'intervento.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali di natura transfrontaliera generati dall'intervento in esame.

10. Allegati

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

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

N.	Denominazione	Scala	Nome file
T01	Inquadramento territoriale	1:25.000	T01_Inquadramento_territoriale.pdf
T02	Planimetria stato di fatto	1:5.000	T02_Planimetria_stato_di_fatto.pdf
T03	Planimetria di progetto	1:5.000	T03_Planimetria_progetto.pdf
T04	PRG del Comune di Reggio Calabria	1:10.000	T04_PRG_ReggioCalabria.pdf
T05	Carta dei vincoli e delle tutele	1:10.000	T05_Vincoli_e_tutele.pdf
T06	Carta dell'uso del suolo	1:10.000	T06_Uso_del_suolo.pdf

Il/La dichiarante

(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.