

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

## 1. Titolo del progetto

*Interventi di adeguamento del sistema di smistamento bagagli degli aeroporti di Bari e Brindisi – Aeroporto di Brindisi*

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Allegato II-bis, punto 2 /lettera e</b>	<b>Aeroporti (progetti non compresi nell'allegato II)</b>
<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*

L'intervento di progetto prevede l'adeguamento dell'impianto di trattamento bagagli da stiva (BHS) dell'Aeroporto di Brindisi necessario al fine di adempiere ai recenti obblighi normativi che prescrivono l'aggiornamento degli apparati EDS allo Standard 3 (ECAC).

In particolare, per consentire l'alloggiamento del nuovo sistema di smistamento bagagli (BHS– Baggage Handling System) è previsto un ampliamento dell'aerostazione mediante la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica posizionato nella zona sud-ovest dell'aerostazione esistente in continuità al blocco del BHS esistente. Il nuovo edificio sorge dove attualmente è prevista un'area adibita a parcheggio landside, si compone di due piani fuori terra di cui il piano terra sarà dedicato alla zona operativa del BHS mentre il piano primo sarà lasciato al grezzo per futuri ampliamenti da parte di Aeroporti di Puglia S.p.A.

## 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'intervento è ubicato nel lato sud ovest dell'aerostazione dell'aeroporto di Brindisi, ed occupa una superficie in pianta di circa 1400 mq.



Fig. 1 Ortofoto dell'Aeroporto di Brindisi con indicazione dell'area di intervento



Fig. 2 Foto dell'area di intervento



Fig. 3 Foto dell'area di intervento

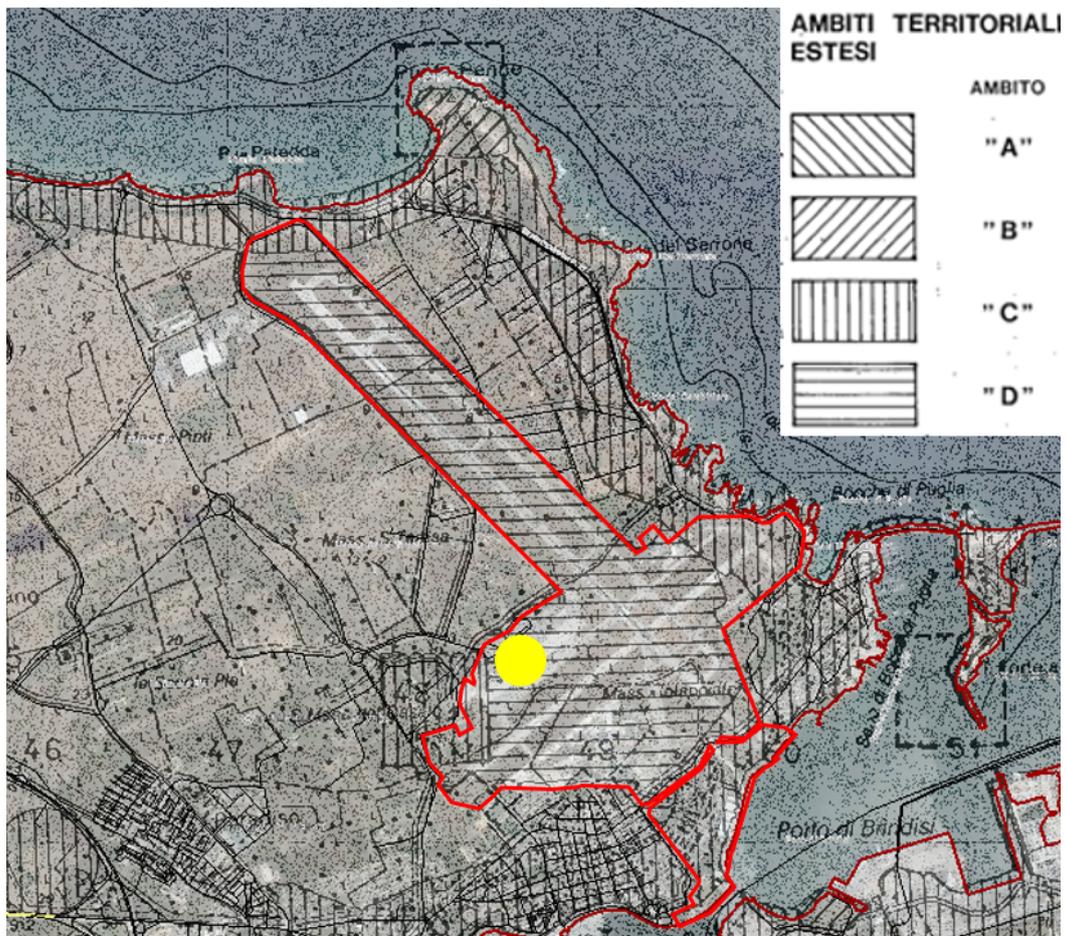


Fig. 4 Estratto della carta degli ATE del PUTT/P nell'area di intervento su ortofoto 2019, con evidenziata in giallo l'area di intervento e in rosso il confine del sedime aeroportuale (fonte webgis portale regionale)

Dall'estratto cartografico riportato nella precedente figura, si osserva che l'area di intervento ricade prevalentemente all'interno di "Ambito Territoriale Esteso D a valore relativo: laddove pur non sussistendo la



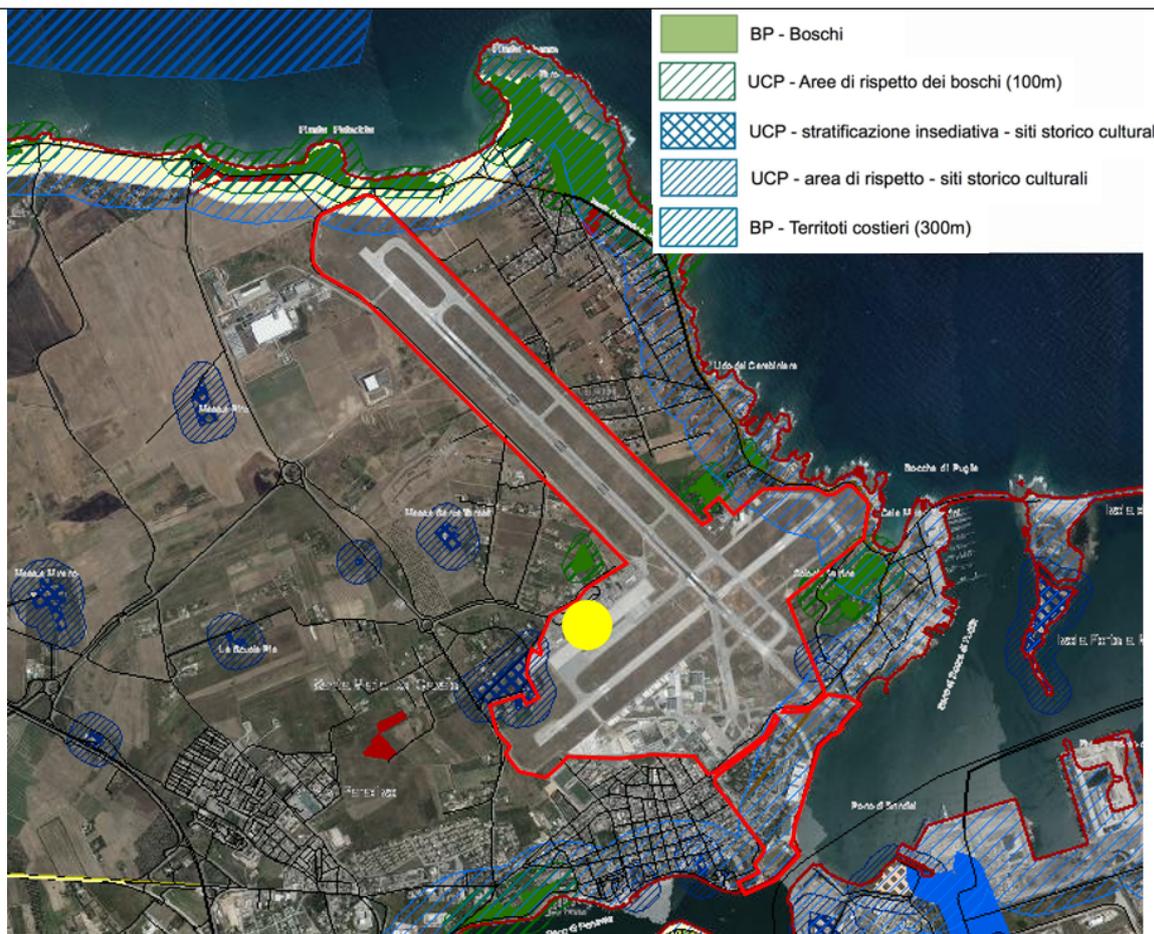


Fig. 6 Estratto del Sistema delle Tutele del PPTR, con evidenziate in giallo le aree di intervento e in rosso il confine del sedime aeroportuale (fonte webgis portale regionale)

Come visibile in Fig. 6 l'intervento non ricade in aree sottoposte a tutela.

Il PTCP individua ambiti di coordinamento della pianificazione urbanistica comunale, che rappresentano le unità con la quale la Provincia si vuole confrontare, stabilendo indirizzi e criteri di intervento di politica territoriale, con ruolo di coordinamento e di tramite con enti di livello sovraordinato. L'ambito di interesse per il presente Quadro Pianificatorio risulta essere l'ambito dei comuni Brindisi-Latiano-Mesagne.

Nella tavola n. 1P "Vincoli e tutele operanti" del PTCP risulta evidenziato il vincolo architettonico recepito dal PUTT/P coincidente con la Chiesa di Santa Maria del Casale.

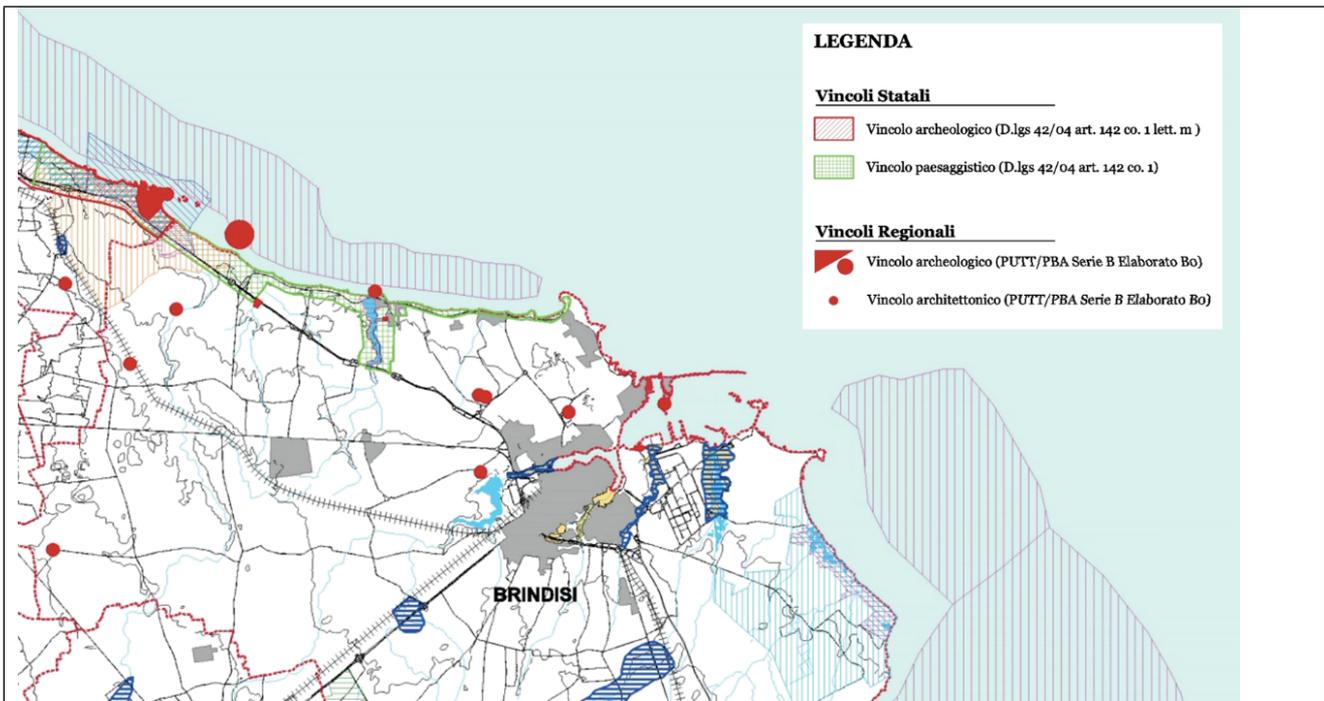


Fig. 7 Estratto della tavola 1P del PTCP "Vincoli e tutele operanti"

Infine in accordo con la zonizzazione del Comune di Brindisi riportata nella Tavola 01A dell'adeguamento del PRG al PUTT/p tutti gli interventi, infatti, rientrano all'interno del sedime aeroportuale, tipizzato nel PRG come "ZONE AEROPORTUALI – MILITARI – DEMANIO MARITTIMO".

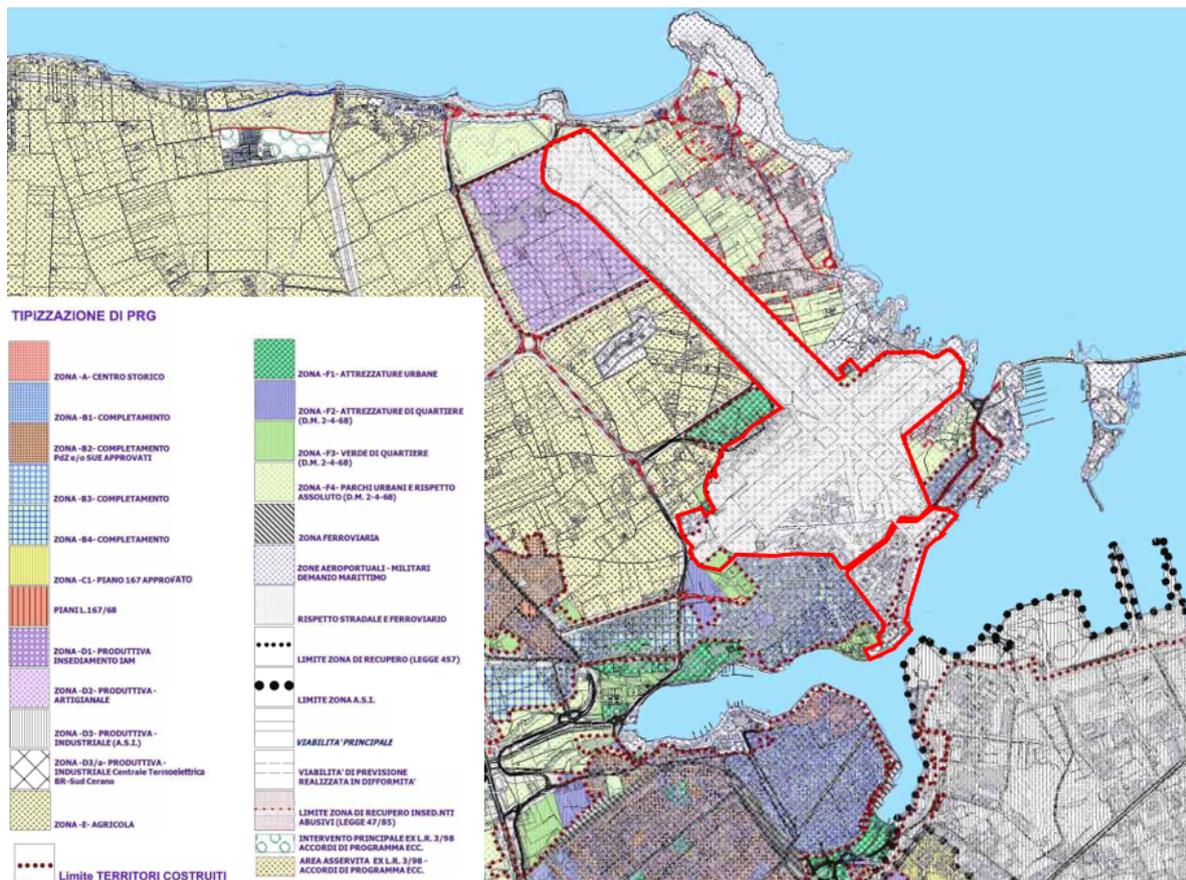


Fig. 8 Estratto della tavola n. 01A dell'adeguamento del PRG al PUTT/P, con in rosso i confini del sedime aeroportuale

Come si evince dall'elaborato cartografico "Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - Sistema delle tutele:

gli ulteriori contesti paesaggistici”, il sedime aeroportuale ed il suo intorno non sono caratterizzati dalla presenza di territori gravati da tale tipologia di vincolo.

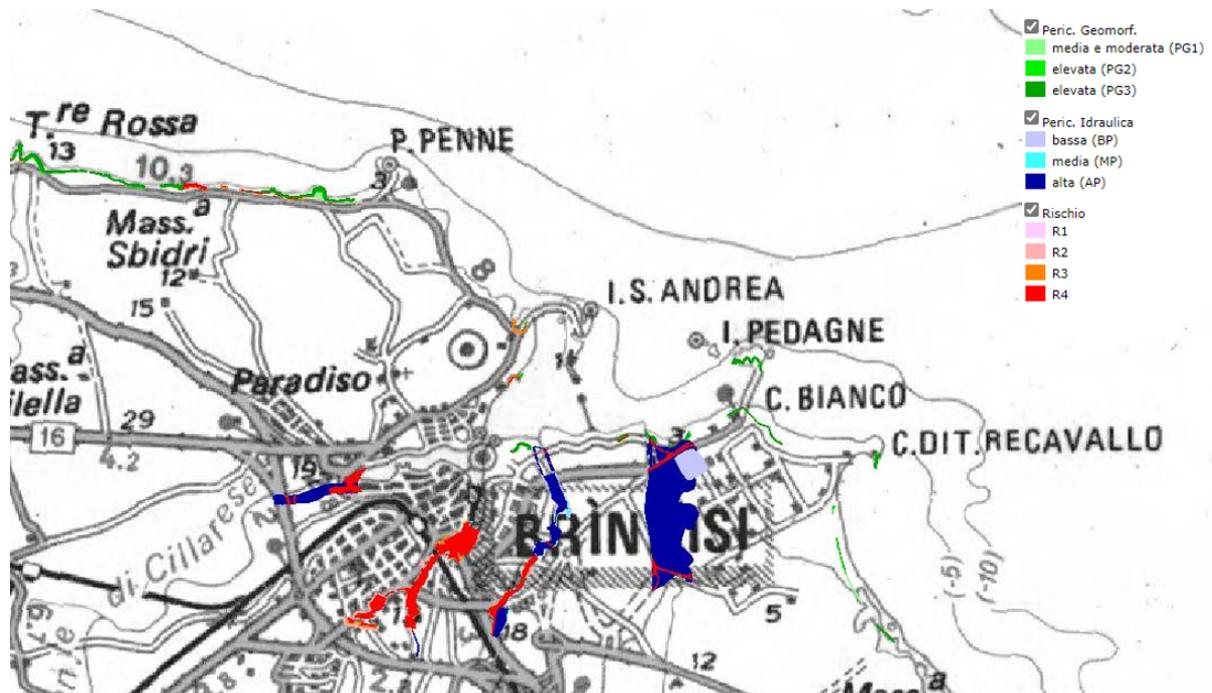
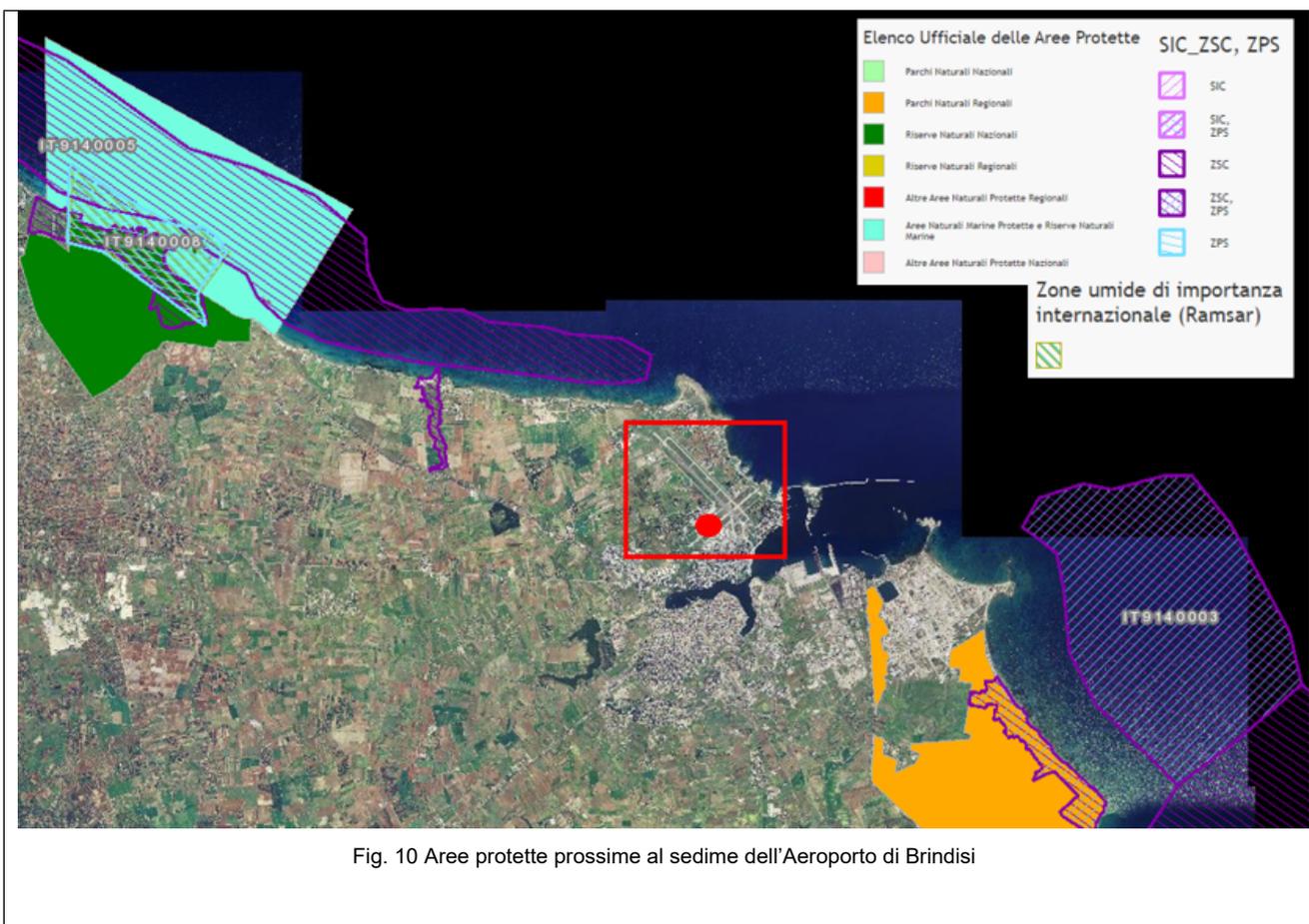


Fig. 9 Estratto delle aree con pericolosità e rischio idraulico e geomorfologico del PAI

Come si evince dalla figura seguente, gli interventi di adeguamento del sistema di smistamento bagagli dell'aeroporto di Brindisi non interferiscono direttamente con alcuna area tutelata di interesse ambientale in quanto il sedime aeroportuale in oggetto si colloca ad ampia distanza da tali tipologie di aree. Rispetto ai siti della Rete Natura 2000, le distanze tra l'ambito aeroportuale e i SIC più prossimi ad esso sono pari o superiori ai 3 km.



## 5. Caratteristiche del progetto

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

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

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

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

Il progetto si pone come obiettivo primario l'adeguamento del sistema HBS dell'Aeroporto di Brindisi alla più recente normativa ECAC Standard 3 in tema di Security.

Come illustrato nel Progetto Definitivo, poiché l'opera non potrebbe essere realizzata senza ampliare l'aerostazione, le analisi svolte non si sono limitate allo studio di una configurazione adatta all'inserimento delle nuove apparecchiature certificate da ECAC secondo lo standard 3, ma si sono spinte fino alla valutazione degli impatti che il progetto stesso possono avere rispetto a tutte le altre funzioni del terminal e, di conseguenza, ne hanno influenzato lo sviluppo ricevendone di ritorno delle influenze in modo da garantire un reciproco miglioramento.

Grazie a questo approccio, si è studiata una soluzione che consentirà di garantire una vita operativa utile all'impianto con un traguardo temporale di lungo termine.

Ci si è posti un ulteriore obiettivo con l'ottica di ottimizzare costi e tempi, ovvero quello di concepire un sistema che possa essere realizzato senza impatti eccessivamente onerosi dal punto di vista operativo e di fermata delle linee attualmente in uso.

Per quanto concerne l'equipaggiamento BHS esistente, si è concordato con la Committente di conservare solamente la parte meccanica dei nastri trasportatori check-in e le relative bilance, mentre tutto il resto verrà smantellato in quanto in uso da circa 20 anni e quindi considerabile a fine vita.

Essendo previsto un nuovo edificio adiacente alla zona attualmente utilizzata come BHS, si sono ipotizzate configurazioni che, dopo la valutazione dei pro e dei contro, hanno portato alla decisione di posizionare i nuovi apparati di controllo EDS e le relative linee, immediatamente alle spalle dell'area check-in e di implementare nel nuovo edificio adiacente la zona di allestimento voli. Ciò avrà l'importante beneficio di una migliore percorribilità della stessa da parte dei treni di carrelli che, invece, nella attuale area di allestimento soffrono di limitatissime possibilità di movimento.

L'opera è formata da un fabbricato di due piani fuori terra (copertura a +9.5 m) realizzato in adiacenza, ma non in continuità, con l'edificio esistente.

Per la descrizione del progetto, si rimanda all'elaborato "Parte III: Caratteristiche dell'area".

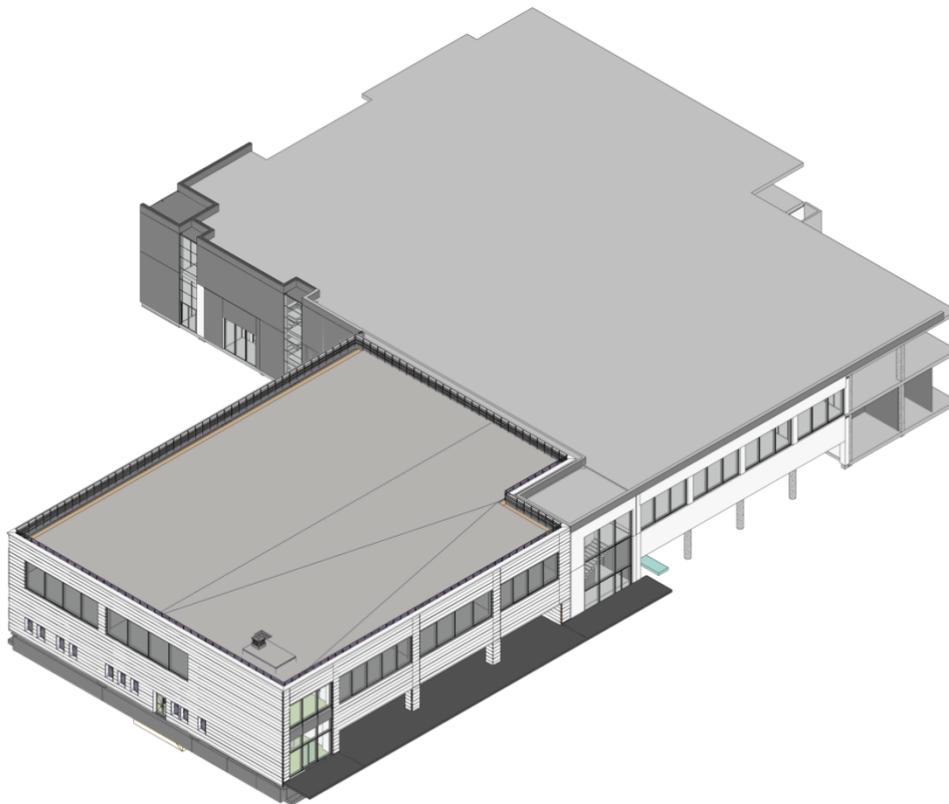


Fig. 11 Vista 3D del modello, prospetto air side/prospetto sud ovest

La definizione del layout del sistema della cantierizzazione è stata adeguata ai seguenti criteri:

- Soddiscamento delle esigenze operative dettate dalle modalità realizzative dell'intervento, in termini di dotazione di spazi di lavoro ed accessibilità;
- Minimizzazione delle interferenze con l'esercizio aeroportuale;
- Minimizzazione degli effetti negativi sul contesto ambientale e territoriale circostante.

Sulla scorta di detti criteri, le scelte e le soluzioni progettuali che connotano il sistema della cantierizzazione possono essere sintetizzate nei seguenti termini:

- Concentrazione delle lavorazioni più significative sotto il profilo ambientale, in ordine alle emissioni atmosferiche ed acustiche prodotte, all'interno di un'unica area di cantiere e localizzazione detta

area di cantiere a distanza da ricettori ad uso residenziale e ricettori sensibili

Tali scelte sono state attuate mediante le seguenti scelte:

- Articolazione del sistema delle aree di cantiere secondo due tipologie di aree, rappresentate dall'area tecnica (AT), esclusivamente finalizzata alla realizzazione degli interventi di progetto, e dall' area di cantiere fisso (CO); si fa presente che tale area verrà utilizzata per tutti gli interventi previsti dal MP al 2035 che sarà soggetto a procedura di VIA.
- Concentrazione all'interno della sola area di cantiere fisso, nello specifico rappresentata dall'area di cantiere CO.01, delle attività riguardanti lo stoccaggio dei materiali di risulta prodotti e di quelli di approvvigionamento.

In buona sostanza, all'interno dell'area di cantiere CO.01, sono localizzate tutte le aree di stoccaggio necessarie alla cantierizzazione degli interventi di MP2035 in fase di redazione incluso quindi quello oggetto di studio della presente relazione, ai fini del deposito intermedio e della caratterizzazione delle terre da scavo prodotte, degli inerti derivanti dalle previste demolizioni, nonché dei materiali di approvvigionamento.

- Separazione dei flussi veicolari di cantierizzazione da quelli relativi all'operatività aeroportuale

Tale scelta è stata attuata mediante le seguenti soluzioni:

- Utilizzo della viabilità aeroportuale perimetrale
- Utilizzo della rete viaria esistente posta a Sud dell'aeroporto

In coerenza con i criteri e le scelte progettuali, il sistema di cantierizzazione e, nello specifico, quello delle aree di cantiere è composto da:

<i>Tipologia</i>	<i>Id. Aree di cantiere</i>	<i>Sup (mq)</i>	<i>Attività</i>
Cantiere operativo	CO.01	28.000	Stoccaggio
Area tecnica	AT.2.02	1.300	Realizzazione intervento



**.egenda**

■ Cantiere Operativo    ■ Area Tecnica    — Viabilità di cantiere

Fig. 12 Individuazione aree di cantiere

In merito alle lavorazioni previste all'interno dei cantieri sopra definiti, il presente paragrafo è volto all'individuazione delle azioni di progetto relative alla realizzazione delle opere, ovvero alla sua dimensione costruttiva. Si specificano, pertanto, nella seguente tabella, le azioni di cantiere (lavorazioni) previste per la realizzazione delle opere:

<b>Codice</b>	<b>Azione di progetto</b>
L1	Scotico terreno vegetale
L2	Demolizione pavimentazione esistente
L3	Scavi e sbancamenti
L4	Demolizione opere in cls
L5	Formazione rilevati
L6	Formazione di strati di sottofondazione e fondazione delle pavimentazioni
L7	Realizzazione fondazioni dirette ed indirette
L8	Posa in opera di elementi prefabbricati
L9	Realizzazione elementi gettati in opera
L10	Realizzazione di pavimentazioni in conglomerato cementizio
L11	Realizzazione di pavimentazioni in conglomerato bituminoso
L12	Stoccaggio materiali di risulta e di approvvigionamento
L13	Trasporto materiali

Entrando nel merito delle **lavorazioni previste** all'interno delle singole aree di cantiere, si riporta un quadro di sintesi delle attività svolte relative all'intervento in oggetto.

Aree di cantiere	Attività	L01	L02	L03	L04	L05	L06	L07	L08	L09	L10	L11	L12	L13
CO.01	Stoccaggio	X											X	X
AT.2-02			X	X	X		X	X	X	X	X			X

Per la preparazione dei cantieri e delle piste di cantiere, ove previste, tenendo presenti le diverse tipologie impiantistiche presenti, saranno eseguite le seguenti attività:

- Scotico del terreno vegetale (quando necessario), con relativa rimozione e accatastamento o sui bordi dell'area o stoccaggio in siti idonei a ciò destinati (il terreno scoticato dovrà essere conservato secondo modalità agronomiche specifiche);
- Stesa di tessuto non tessuto;
- Formazioni di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico;
- Delimitazione dell'area con idonea recinzione e cancelli di ingresso;
- Predisposizione degli allacciamenti alle reti dei pubblici servizi;
- Realizzazione delle reti di distribuzione interna al campo (energia elettrica, rete di terra e contro le scariche atmosferiche, impianto di illuminazione esterna, reti acqua potabile e industriale, fognature, telefoni, gas, ecc.) e dei relativi impianti;
- Costruzione dei basamenti per gli impianti ed i baraccamenti;
- Montaggio dei capannoni prefabbricati e degli impianti.

Per quanto concerne i **percorsi di cantiere**, al fine di minimizzare il più possibile le interferenze con la viabilità ordinaria verrà utilizzata la viabilità aeroportuale perimetrale che si interconnette alle arterie principali tramite Via Maestri del Lavoro d'Italia.

La viabilità perimetrale risulta essere direttamente connessa alla viabilità principale rappresentata dalle seguenti infrastrutture:

- SS379 Bari – Brindisi;
- SS16 Adriatica.



Fig. 13 Individuazione della viabilità principale

Per quanto concerne i flussi di cantiere previsti, per il calcolo dei mezzi/giorno circolanti sono state considerate le seguenti attività:

- Movimentazione di materiali avviati a smaltimento/recupero
- Approvvigionamento di materiale esterno per la realizzazione delle fondazioni

In accordo con tali stime, per la realizzazione delle opere di scavo e la realizzazione delle fondazioni si sono stimati **160 giorni circa di attività con 8 mezzi/giorno circolanti**.

Per quanto concerne la gestione delle materie il campo di applicazione delle terre e rocce da scavo del presente progetto è quello dei cantieri i cui progetti prevedono quantità di materiale escavato inferiore a 6000 mc.

La gestione delle materie provenienti dagli scavi sarà quella del riutilizzo in sito, previa caratterizzazione finalizzata a verificarne la compatibilità con tale gestione, e non rientrando, ai sensi dell'art.185, comma1, lett. c) del Dlgs. 152/2006, nella disciplina dei rifiuti.

#### Bilancio delle materie

2900 mc materiale scavato di cui

1900 mc riutilizzati per rinterri e livellamenti

1000 mc smaltimento / recupero in impianto autorizzato o siti idonei

100 mc materiale proveniente da demolizioni di porzioni dell'edificio esistente da smaltire

L'ipotesi di riutilizzare, in parte, in cantiere i materiali provenienti dagli scavi è confermata dalla relazione di caratterizzazione ambientale allegata all'elaborato "Parte IV: Descrizione dell'intervento"; secondo le indagini ambientali preliminari effettuate le terre e rocce da scavo sono qualificabili come sottoprodotti.

In accordo col cronoprogramma, gli interventi di adeguamento del sistema di smistamento bagagli per l'aeroporto di Brindisi, e dunque la fase di cantiere per ampliamento dell'aerostazione avrà durata pari ad un anno.

Per la **salvaguardia delle acque e del suolo** in fase di cantiere si prevedono:

- specifiche misure organizzative e gestionali per il sistema di gestione delle acque di cantiere:
  - o le acque di lavorazione provenienti dai liquidi utilizzati nelle attività di scavo e rivestimento (acque di

- perforazione, additivi vari, ecc.), dovranno essere raccolte e smaltite presso apposita discarica;
- o per la gestione delle acque di piazzale i cantieri operativi e le aree di sosta delle macchine operatrici, oltre all'utilizzo di un sistema di impermeabilizzazione, dovranno essere dotati di una regimazione idraulica, che consenta la raccolta delle acque di qualsiasi origine (piovane o provenienti da processi produttivi);
  - o le acque di officina, provenienti dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali dell'officina, dovranno essere sottoposte ad un ciclo di disoleazione; i residui del processo di disoleazione dovranno essere smaltiti come rifiuti speciali in discarica autorizzata;
  - o le acque provenienti dagli scarichi di tipo civile, connesse alla presenza del personale di cantiere, saranno trattate a norma di legge in impianti di depurazioni, oppure immessi in fosse settiche a tenuta, che verranno spurgate periodicamente.
- specifiche misure organizzative e gestionali del cantiere in termini di gestione dei materiali, nonché di corretto stoccaggio di rifiuti;
  - accantonamento e recupero del terreno vegetale di scotico per la realizzazione degli interventi a verde.

Per quanto specificatamente concerne le situazioni di emergenza determinate dal prodursi di eventi accidentali, le misure previste attengono a:

- Misure finalizzate a prevenire il determinarsi di eventi accidentali
- Misure finalizzate alla gestione di eventi accidentali

Relativamente alle misure di prevenzione, le ditte appaltatrici saranno obbligate alla predisposizione ed al rispetto di protocolli operativi di manutenzione dei mezzi d'opera e di controllo del loro stato di efficienza, nei quali siano dettagliati la frequenza dei controlli da eseguire e la tipologia dei controlli da porre in essere.

Per quanto concerne le misure volte alla gestione degli eventi accidentali, queste attengono a:

- Predisporre di istruzioni operative in cui siano dettagliate le procedure da seguire
- Dotazione, presso tutte le aree di cantiere, di appositi kit di emergenza ambientale, costituiti da materiali assorbenti quali sabbia o sepiolite, atti a contenere lo spandimento delle eventuali sostanze potenzialmente inquinanti.

Al fine di ridurre quanto possibile le polveri in **atmosfera** durante la fase di realizzazione dei lavori, si prevedono le seguenti misure:

- copertura dei cumuli di materiale che può essere disperso nella fase di trasporto dei materiali e nella fase di accumulo nei siti di stoccaggio, utilizzando a tale proposito dei teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e di resistenza agli strappi;
- pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, con l'utilizzo di apposite vasche d'acqua;
- bagnatura delle superfici sterrate e dei cumuli di materiali;
- riduzione delle superfici non asfaltate all'interno delle aree di cantiere;
- rispetto di una bassa velocità di transito per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione;
- predisposizione di impianti a pioggia per le aree eventualmente destinate al deposito temporaneo di inerti;
- programmazione di sistematiche operazioni di inaffiamento delle viabilità percorse dai mezzi d'opera, con l'utilizzo di autobotti, nonché della bagnatura delle superfici durante le operazioni di scavo e di demolizione;
- posa in opera, ove necessario, di barriere antipolvere di tipo mobile, in corrispondenza dei ricettori più esposti agli inquinanti atmosferici;
- ottimizzazione delle modalità e dei tempi di carico e scarico, di creazione dei cumuli di scarico e delle operazioni di stesa.

Tra le misure per la salvaguardia del **clima acustico** in fase di cantiere, si prevede:

- scelta idonea delle macchine e delle attrezzature da utilizzare, attraverso:
  - o la selezione di macchinari omologati, in conformità alle direttive comunitarie e nazionali;
  - o l'impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate;
  - o l'uso di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati di recente fabbricazione.

- manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, nell'ambito delle quali provvedere:
  - o alla sostituzione dei pezzi usurati;
  - o al controllo ed al serraggio delle giunzioni, ecc.
- corrette modalità operative e di predisposizione del cantiere, quali ad esempio:
  - o l'orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale (quali i ventilatori) in posizione di minima interferenza;
  - o la localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici;
  - o l'utilizzo di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione delle vibrazioni;
  - o l'installazione di barriere acustiche provvisorie ove necessario;
  - o l'imposizione all'operatore di evitare comportamenti inutilmente rumorosi e l'uso eccessivo degli avvisatori acustici, sostituendoli ove possibile con quelli luminosi;
  - o la limitazione, allo stretto necessario, delle attività più rumorose nelle prime/ultime ore del periodo di riferimento diurno indicato dalla normativa (vale a dire tra le ore 6 e le ore 8 e tra le 20 e le 22).

In generale, hanno effetti mitigativi sulla **vegetazione** e sulla **fauna** tutte le misure previste per la salvaguardia del clima acustico, della qualità dell'aria, delle acque e del suolo, in grado cioè di mitigare l'alterazione degli ecosistemi presenti. In aggiunta si raccomanda di preservare il più possibile la vegetazione esistente.

Per la fase di esercizio non sono previste interferenze con le componenti ambientali, come illustrato nella relazione specifica.

## 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>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Approvazione del progetto definitivo</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Aeroporti di Puglia S.p.A.</b>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Parere VVF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Comando di pertinenza territoriale</b>
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Autorizzazione ENAC</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>ENAC</b>

## 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 riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>

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

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

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade all'interno delle aree/zone di cui al presente punto. Le aree più prossime sono il Canale Giancola, Torre Guaceto, Stagni e Saline di Punta della Contessa.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade all'interno delle zone di cui al presente punto. La fascia costiera dista 1.5 km dall'area di intervento.
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade all'interno delle zone di cui al presente punto. La distanza dall'area forestale più prossima si misura nell'ordine di km dall'ambito dell'opera
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'area di intervento non ricade all'interno delle zone di cui al presente punto. Le aree più prossime all'area di intervento risultano essere: <ul style="list-style-type: none"> <li>- SIC IT9140005, Torre Guaceto e Macchia San Giovanni, 3.5 km</li> <li>- SIC IT9140009, Foce Canale Giancola, 6.5 km</li> <li>- SIC - ZPS IT9140003, Stagni e Saline di Punta della Contessa, 7.5 km</li> <li>- Parco Naturale Regionale, Stagni e Saline di Punta della Contessa, 4.5 km</li> </ul>

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
<p>5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il progetto è collocato in un'area in cui non si registrano superamenti dei valori limiti annuali per le concentrazioni di NO<sub>2</sub>, PM10 e PM2.5. Per quanto riguarda le caratteristiche qualitative dei corpi idrici di superficie presenti nell'area dell'intervento, si evidenzia che non sono disponibili dati in quanto non considerati corpi idrici significativi. Lo stato chimico delle acque marine nel tratto costiero limitrofo al sedime aeroportuale risulta caratterizzato dal "mancato raggiungimento dello stato buono", mentre lo Stato Ecologico risulta essere "buono". Con riferimento al corpo idrico sotterraneo della piana brindisina, l'Autorità di Bacino dei fiumi Liri-Garigliano e Volturno, nell'ambito della compilazione della reportistica WISE "WFD Reporting 2016" relativa al Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, ha attribuito i valori "non buono" allo stato chimico e "buono" allo stato quantitativo dell'area brindisina.</p>

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non è interessata da zone di forte densità demografica, ricadendo all'interno del sedime aeroportuale. A sud dell'Aeroporto sorge il centro abitato di Brindisi.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito d'intervento non ha una valenza paesaggistica, archeologica o storico-culturale. Prossimo al sedime aeroportuale vi è il bene storico-culturale di Santa Maria del Casale.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento non ricade in territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito di progetto non ricade in prossimità di siti contaminati, secondo i dati ARPA Puglia
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area oggetto di studio non ricade in alcun vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. né in prossimità
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'ambito di progetto non ricade in aree caratterizzate da pericolosità e rischi idraulici

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 riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'ambito di progetto non ricade in aree caratterizzate da pericolosità sismica
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"/>	L'area di intervento ricade all'interno del sedime aeroportuale

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>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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.)?	<i>Descrizione:</i> Le nuove aree create dall'ampliamento dell'aerostazione cambieranno destinazione d'uso, da parcheggio a infrastruttura, ma non varieranno l'uso del suolo essendo aree già all'interno del sedime aeroportuale con specifica destinazione d'uso		<i>Perché:</i> L'intervento è limitato ad un ambito contenuto e circoscritto e interno al sedime aeroportuale. Gli accorgimenti di progetto sono tali da contenerne l'invasività.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento prevedrà l'utilizzo di alcune delle seguenti risorse indicate, senza tuttavia attingere a fonti energetiche scarsamente disponibili.		<i>Perché:</i> Le quantità di materiale da utilizzare saranno contenute e non si prevede il ricorso a materiali o tecnologie costruttive di particolare impegno dal punto di vista degli effetti ambientali.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<sup>3</sup> 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?	
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?	<i>Descrizione:</i> Non è previsto l'impiego di materiali o sostanze nocive, salvo quelle usualmente impiegate nella costruzione di intersezioni stradali e comunque di limitata quantità d'impiego.	<i>Perché:</i> L'utilizzo di eventuali prodotti tossici è limitato a piccole quantità (per esempio solventi). Durante la realizzazione saranno adottati protocolli di gestione delle emergenze per l'eventuale contenimento degli effetti.	
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  <i>Descrizione:</i> In alcune fasi di realizzazione saranno prodotti materiali provenienti da scavi di scotico e terre e rocce da scavo.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No  <i>Perché:</i> La gestione dei materiali provenienti dalle lavorazioni verrà condotta secondo prescrizioni di legge per lo smaltimento o il riciclaggio degli stessi. Le terre e rocce da scavo saranno riutilizzate in cantiere e/o avviate al ciclo di smaltimento.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No  <i>Descrizione:</i> Le emissioni inquinanti saranno quelle prodotte dai gas di scarico dei mezzi di cantiere.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No  <i>Perché:</i> Non si prevedono emissioni aggiuntive rispetto a quelle prodotte dai mezzi di cantiere e dal traffico aeroportuale.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No  <i>Descrizione:</i> Le emissioni rumorose sono riconducibili alle lavorazioni previste nonché al traffico veicolare presente durante i lavori.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No  <i>Perché:</i> Non si prevedono emissioni rumorose aggiuntive rispetto a quelle indicate.	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No  <i>Descrizione:</i> Il rischio è rappresentato da limitati ed eventuali sversamenti accidentali in fase di scavo e di costruzione.	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No  <i>Perché:</i> Il cantiere e gli operatori saranno formati e dotati di presidi di pronto intervento per contenere gli eventuali effetti di contaminazione accidentale.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No	

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<i>Descrizione:</i> Il rischio è riconducibile solo alla eventuale casualità di un evento incidentale involontario.		<i>Perché:</i> In cantiere si impiegheranno i presidi ed i provvedimenti previsti dai protocolli di sicurezza.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento non interferisce con siti della rete Natura 2000.		<i>Perché:</i> L'area di intervento non è neppure parzialmente inserita all'interno di perimetri tutelati dalla Rete Natura 2000, che distano come minimo 3.5 km.	
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> Dalla consultazione delle banche dati regionali e provinciali non si è trovato riscontro in merito.		<i>Perché:</i> L'area di intervento non è neppure parzialmente inserita all'interno di perimetri tutelati dalla Rete Natura 2000, che distano come minimo 3.5 km.	
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> Non sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dal progetto		<i>Perché:</i> La natura e le dimensioni dell'intervento sono tali da non sollevare attenzione rispetto al rischio di inquinamento idrico superficiale e sotterraneo.	
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> No non ci sono.		<i>Perché:</i> La prossima realizzazione del collegamento ferroviario stazione – aeroporto permetterà di ridurre il traffico veicolare, associato al maggior afflusso di passeggeri previsto nell'orizzonte temporale.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><b>Descrizione:</b> Il progetto è sito all'interno del sedime aeroportuale. Si apprezza una compatibilità degli elementi di progetto nel contesto in esame, determinata dalla continuità rispetto alle presistenze e dal fatto che l'opera, definita come ampliamento di un edificio già presente, sia stata progettata con soluzioni architettoniche in perfetta continuità con l'edificio attualmente esistente, facilitandone la compatibilità con il contesto.</p>	<p><b>Perché:</b> La valutazione evidenzia che il nuovo progetto si inserisce nel territorio modificandolo in maniera lieve; la scelta progettuale, funzionale ed architettonica consente di attenuarne al massimo l'impatto visuale, e fa sì che l'intervento si inserisca nel contesto come parte integrante dello stesso.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><b>Descrizione:</b> No, l'area di intervento è prevista in un'area ad oggi adibita a parcheggio.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p>	<p><b>Perché:</b> No, l'area di intervento è prevista in un'area ad oggi adibita a parcheggio. Non è prevista perdita di suolo non antropizzato.</p>
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><b>Descrizione:</b> No, in quanto l'intera area di progetto è sita all'interno del sedime aeroportuale.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p>	<p><b>Perché:</b> Le dimensioni dell'intervento sono tali da non avere ripercussioni ambientali.</p>
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><b>Descrizione:</b> Il caso non ricorre.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p>	<p><b>Perché:</b> L'intervento non è collocato in prossimità di zone densamente abitate.</p>
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali,	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p>

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

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Il caso non ricorre.	<i>Perché:</i> L'intervento non è collocato in prossimità di zone con ricettori sensibili ad eccezione della chiedo di Santa Maria del Casale che comunque rientra in classe 3 della classificazione acustica comunale.	
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  <i>Descrizione:</i> L'intervento non arriva ad interessare le opere in precedenza menzionate.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i> L'intervento non arriva ad interessare le opere in precedenza menzionate.
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No  <i>Descrizione:</i> Il progetto si colloca in un ambito geografico caratterizzato da uno stato scarso della qualità delle acque sotterranee.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i> L'intervento non comporterà ulteriori pressioni ambientali sulle componenti già compromesse.
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"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No  <i>Descrizione:</i> Il caso non incorre.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i> Il caso non incorre.
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  <i>Descrizione:</i> Il caso non incorre.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i> Non sono evidenziati altre situazioni che possano produrre effetti ambientali cumulativi a quelli prodotti dal progetto.
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  <i>Descrizione:</i> Il caso non incorre.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<i>Perché:</i> L'ubicazione dell'intervento è tale da non presentare il rischio indicato.

## 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)

Nome elaborato	Descrizione	Scala	Nome file	
<b>VALUTAZIONE PRELIMINARE</b>				
<b>ELABORATI DESCRITTIVI</b>				
RA.OBB	Parte I: Obiettivi e coerenza dell'iniziativa	-	RA_1182dRA0002-00_OBB	.pdf
RA.PIAN	Parte II: Il quadro Pianificatorio	-	RA_1182dRA0003-00_PIAN	.pdf
RA.CARAT	Parte III: Caratteristiche dell'area	-	RA_1182dRA0004-00_CARAT	.pdf
RA.PROG	Parte IV: Descrizione dell'intervento	-	RA_1182dRA0005-00_PROG	.pdf
RA.ROA	Parte V: Il rapporto realizzazione-opera-ambiente	-	RA_1182dRA0006-00_ROA	.pdf
<b>ELABORATI GRAFICI</b>				
RA.PIAN	Geomorfologia	1:10000	RA_1182gRA0001-00_PIAN_GEOMORFOLOGIA	.pdf
RA.PIAN	Pericolosità idraulica	1:20000	RA_1182gRA0002-00_PIAN_PERIC_IDRAULICA	.pdf
RA.PIAN	Uso suolo	1:20000	RA_1182gRA0003-00_PIAN_USO_SUOLO	.pdf
RA.PIAN	Distanza aree protette	1:50000	RA_1182gRA0004-00_PIAN_DIST_AREE_PROT	.pdf
RA.PIAN	Distanza aree natura 2000	1:50000	RA_1182gRA0005-00_PIAN_DIST_AREE_NAT2000	.pdf
RA.ROA	Perimetro intervisibilità	1:50000	RA_1182gRA0006-00_ROA_PERIM_INTERV	.pdf
RA.ROA	Carta dei punti di vista dinamici	1:50000	RA_1182gRA0007-00_ROA_PUNTI_VISTA_DIN	.pdf
RA.ROA	Carta dei punti di vista statici	1:50000	RA_1182gRA0008-00_ROA_PUNTI_VISTA_STAT	.pdf
RA.ROA	Carta dei punti di vista statici da ricettori vincolati	1:50000	RA_1182gRA0009-00_ROA_PUNTI_VISTA_RICVIN	.pdf
<b>SICUREZZA E CANTIERIZZAZIONE</b>				
Z.CRO	Cronoprogramma	-	1182DEdZ0002-00_CRO_CRONOPROGRAMMA	.pdf
<b>OPERE ARCHITETTONICHE</b>				
<b>AREA BHS ESISTENTE e AMPLIAMENTO - STATO DI FATTO</b>				
A.100	Stato di fatto - Planimetria generale	1:500	1182DEgA0100-00_sdf_planim_generale	.pdf
A.110	Stato di fatto - Pianta livello interrato	1:100	1182DEgA0110-00_sdf_pianta-1	.pdf
A.120	Stato di fatto - Pianta livello terra	1:100	1182DEgA0120-00_sdf_pianta0	.pdf
A.140	Stato di fatto - Pianta livello primo	1:100	1182DEgA0140-00_sdf_pianta1	.pdf
A.150	Stato di fatto - Pianta copertura	1:100	1182DEgA0150-00_sdf_pianta_copertura	.pdf
<b>AREA BHS ESISTENTE e AMPLIAMENTO - STATO DI PROGETTO</b>				
A.300	Stato di Progetto - Planimetria generale	1:500	1182DEgA0300-00_sdp_planim_generale	.pdf
A.310	Stato di Progetto - Pianta livello interrato	1:100	1182DEgA0310-00_sdp_pianta-1	.pdf

A.320	Stato di Progetto - Pianta livello terra	1:100	1182DEgA0320-00_sdp_pianta0	.pdf
A.340	Stato di Progetto - Pianta livello primo	1:100	1182DEgA0340-00_sdp_pianta1	.pdf
A.350	Stato di Progetto - Pianta coperture	1:100	1182DEgA0350-00_sdp_pianta_coperture	.pdf
A.360	Stato di Progetto - Sezioni	1:100	1182DEgA0360-00_sdp_sezioni	.pdf
A.370	Stato di Progetto - Prospetti	1:100	1182DEgA0370-00_sdp_prospetti	.pdf

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.)