

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

## 1. Titolo del progetto

Interventi correlati al recepimento delle prescrizioni n. 1, 4, 35, 47, 56, 59, 60, 67 di cui all'Allegato n. 2 alla Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi per il **Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione 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"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2h	modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

La presente lista di controllo è inerente agli interventi che sono risultati necessari per recepire alcune prescrizioni con le quali è stato approvato, in sede di Conferenza dei Servizi, con determinazione conclusiva prot. RFI-NEMI.DIN.DIS\A0011\P\2022\427 del 18/11/2022, il progetto definitivo dell'intervento di realizzazione del Collegamento ferroviario tra la futura stazione dell'aeroporto del Salento e la stazione di Brindisi. Detto intervento è compreso tra quelli la cui realizzazione trova finanziamento anche nelle risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per il quale è stato, altresì, nominato con DPCM del 9 maggio 2022, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, Commissario Straordinario l'Ing. Roberto Pagone, in quanto l'intervento in intestazione è caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale.

Con la suddetta Conferenza dei Servizi si è perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo Stato e la Regione Puglia, in ordine alla localizzazione dell'opera, avendo effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, comprendendo gli esiti dell'ulteriore procedimento di VIA e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione delle opere, recandone l'indicazione esplicita e determinando la dichiarazione di pubblica utilità delle stesse ai sensi dell'art. 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., come espressamente previsto dall'art. 53-bis, comma 1, della L. 108/2021 e s.m.i.

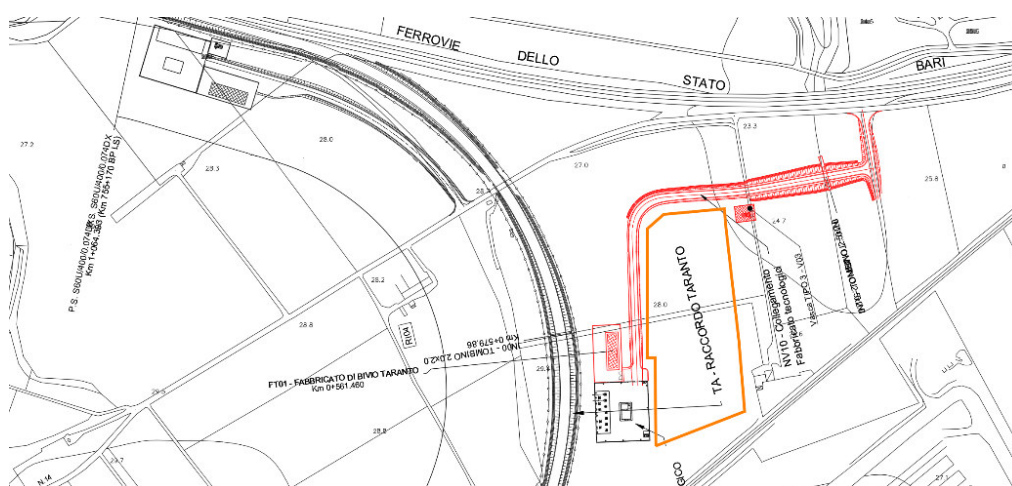
Il suddetto PD è stato, infatti, sottoposto al procedimento di V.I.A. ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale da parte del competente Ministero della Transizione Ecologica (ora Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - MASE) e del Ministero della Cultura (MIC), nonché per la contestuale verifica del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo (PUT), ai sensi dell'art. 9 del decreto del Presidente della Repubblica 120/2017. Tale procedimento di VIA si è concluso con emanazione, da parte del MASE e del MIC, del decreto n.213 del 01-09-2022 con il quale è stato espresso, con condizioni, il giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 152/2006, ivi compreso l'esito positivo della verifica del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017.

2

Il procedimento di VIA e la CdS dell'intervento di realizzazione del Collegamento ferroviario tra la futura stazione dell'aeroporto del Salento e la stazione di Brindisi si sono conclusi, dunque, entrambi favorevolmente, condizionatamente al rispetto di alcune prescrizioni, da ottemperare a cura del Proponente.

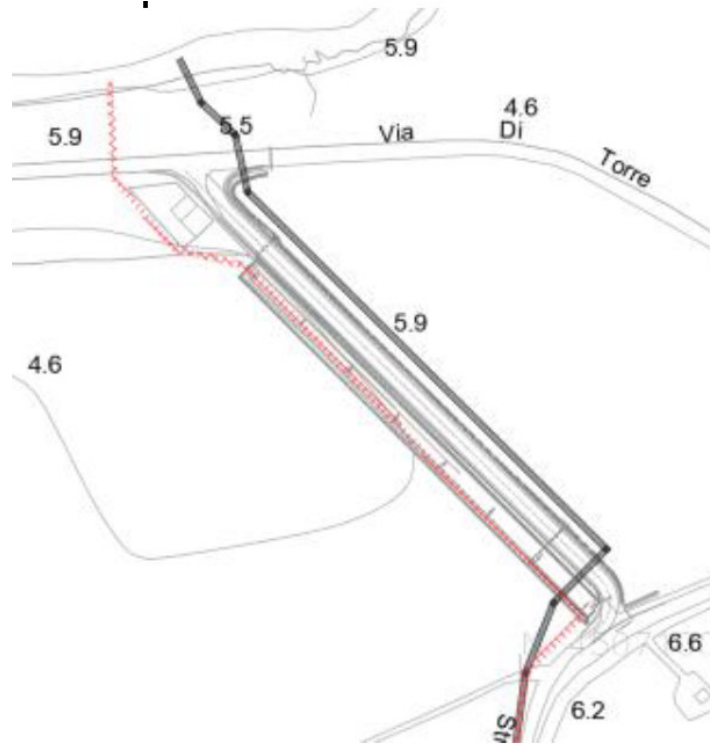
Gli interventi oggetto della presente procedura sono i seguenti:

1. la delocalizzazione dei fabbricati tecnologici (cabina TE e fabbricato IS), della relativa viabilità di accesso, della vasca di trattamento delle acque di prima pioggia e del relativo canale di recapito (ad esito della prescrizione n. 7 del parere del Ministero della Cultura del 04/04/2022 e alle richieste formulate dalla Regione Puglia in ambito CdS);



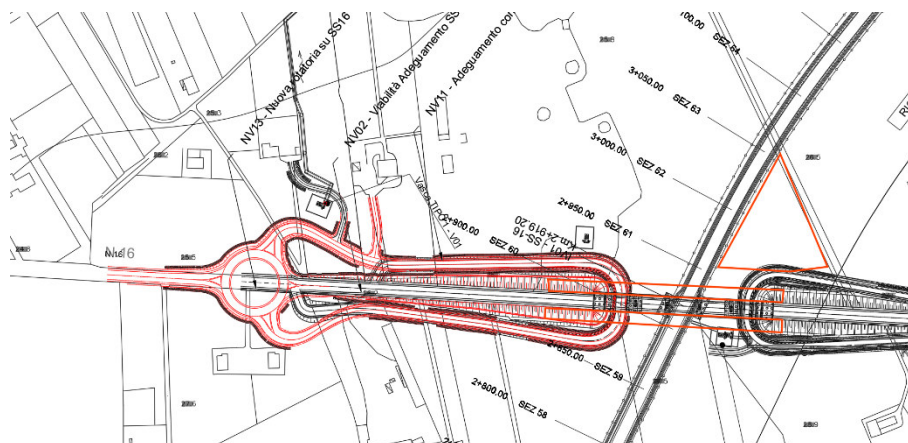
Inquadramento planimetrico modifica alle opere del raccordo Taranto  
(in rosso la nuova posizione delle opere)

2. la realizzazione del canale idraulico di recapito IN16 (collettore scatolare 2.0x2.0m, avente uno sviluppo complessivo pari a circa 3250 m, con recapito finale al Mare Adriatico) delle acque di piattaforma ferroviaria, di stazione e delle viabilità NV05, NV06, NV07, NV08, NV09 previste in appalto; per queste ultime, previo trattamento delle acque di prima pioggia (ad esito della prescrizione n. 10 del parere del Ministero della Cultura del 04/04/2022 e alla prescrizione impartita in CdS dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale);



Inquadramento planimetrico modifica al collettore IN16 (in rosso la posizione da PD Assentito, in nero la nuova soluzione)

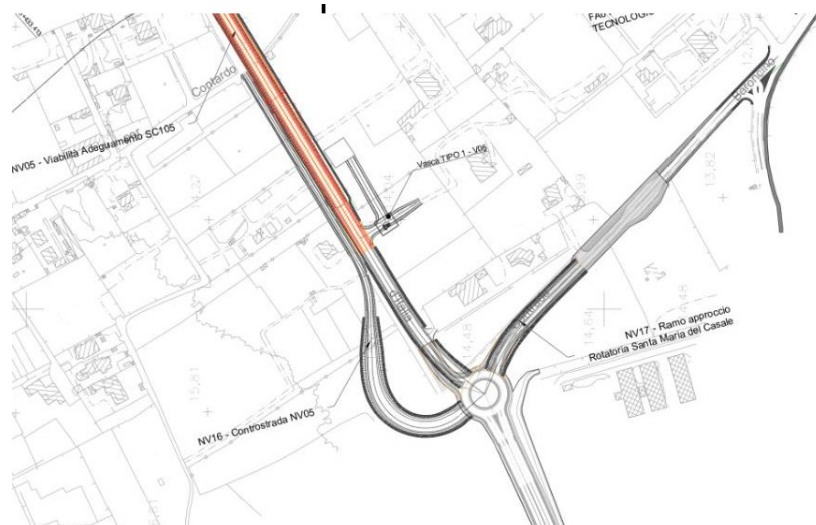
3. la realizzazione di una nuova rotatoria (di diametro pari a 50 m), da ubicare tra la ex SS 16 - direzione San Vito dei Normanni-Brindisi - e il tratto di tale viabilità modificato in sopraelevazione, nonché la realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione collegato a quello esistente nel tratto di competenza del comune di Brindisi (ad esito delle prescrizioni impartite in ambito CdS dalla Provincia di Brindisi);



Inquadramento planimetrico modifica alle viabilità nv02 con nuova rotatoria (in rosso le nuove opere)

4. la realizzazione degli adeguamenti della viabilità NV05 (sulla SC105) prevista in appalto finalizzati a compatibilizzare l'intervento di RFI con l'intervento, previsto dal Comune di Brindisi

(denominato “Sistema Shuttle di collegamento Aeroporto di Brindisi-Rete ferroviaria”), di realizzazione di una rotonda sulla Via Maestri del Lavoro (ad esito della prescrizione del parere del Comune di Brindisi formulata in ambito CdS);



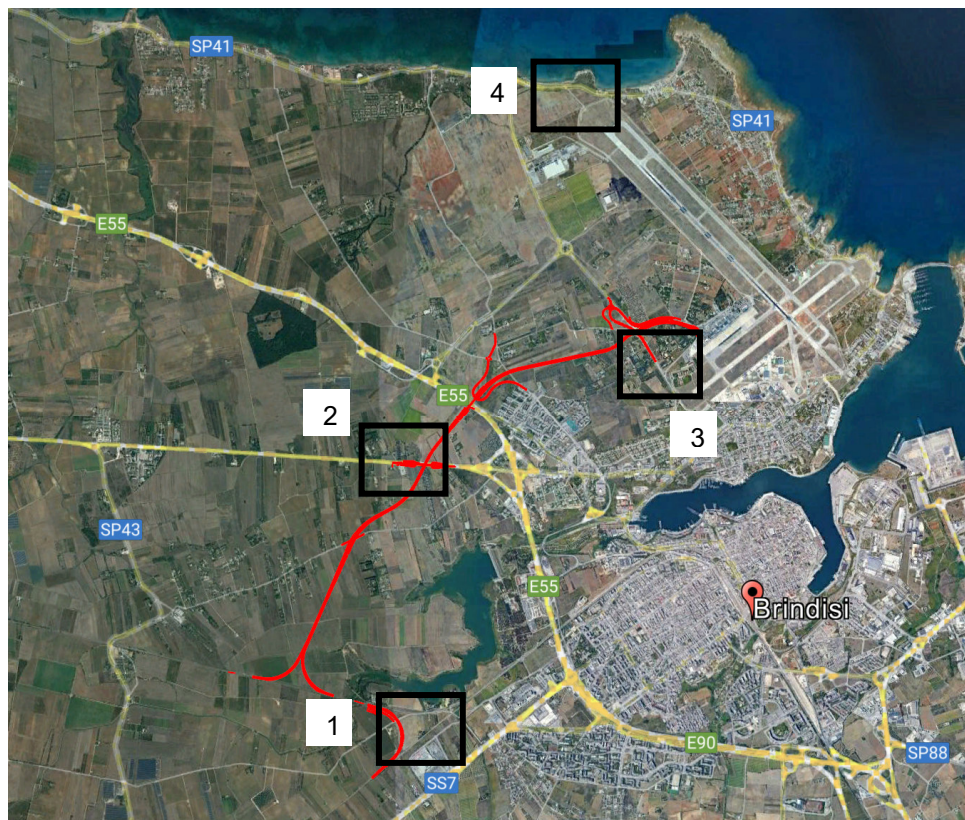
Inquadramento planimetrico della viabilità NV05 in adeguamento (in rosso la posizione da PD assentito, in nero la nuova soluzione)



## 4. Localizzazione del progetto

L'intervento in progetto si colloca all'interno della regione Puglia, sviluppandosi in un ambito che coinvolge i territori della provincia e comune di Brindisi, ubicati in un'area a nord e nord-ovest della città di Brindisi compresa tra gli assi ferroviari esistenti e l'aeroporto.

Nella figura seguente, sono indicate in nero le aree di intervento e in rosso il PD approvato in sede di VIA.



## 5. Caratteristiche del progetto

Le modifiche progettuali correlate al recepimento delle prescrizioni di cui all'Allegato n. 2 alla Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi per il Collegamento ferroviario dell'Aeroporto del Salento con la stazione di Brindisi da sottoporre a Valutazione preliminare sono:

1. Delocalizzazione fabbricati Raccordo Taranto;
2. Canale idraulico IN16;
3. la realizzazione di una nuova rotatoria sulla ex SS 16;
4. la realizzazione degli adeguamenti della viabilità per compatibilizzare gli interventi autorizzati con l'intervento, previsto dal Comune di Brindisi, di realizzazione di una rotatoria sulla Via Maestri del Lavoro;

### 1. Delocalizzazione fabbricati Raccordo Taranto

L'intervento è inerente allo spostamento di alcuni fabbricati tecnologici che incidono in un'area soggetta a tutela paesaggistica e in corrispondenza di aree a destinazione vitivinicola motivo per il quale in sede di VIA è stata richiesta la loro delocalizzazione.

La gestione completa di tutta l'impiantistica elettromeccanica viene effettuata dal sistema dei quadri elettrici di Cabina, anch'essi collocati all'interno del fabbricato. In adiacenza alla Cabina TE si realizzerà

un fabbricato tecnologico composto da una struttura ad un piano fuori terra, dalla forma rettangolare in pianta avente le seguenti dimensioni 7.60 m x 28.45 m. Per la viabilità d'accesso, trattandosi di una nuova viabilità per l'accesso al nuovo fabbricato tecnologico e si sviluppa sull'attuale sedime di una viabilità di accesso ai fondi agricoli con innesto sulla SC14. La nuova viabilità presenta una sezione trasversale avente piattaforma pavimentata di larghezza pari a 7,00 m, composta da una corsia per verso di marcia pari 3,25 m e banchine laterali pari a 0,25 m. Il corpo stradale presenta una sezione trasversale con scarpate laterali in rilevato, secondo una inclinazione pari a 3/2. Il margine esterno dei tratti in rilevato prevede un arginello di altezza rispetto alla banchina di 10 cm e larghezza pari a 1,00 m, raccordato alla scarpata mediante un arco con tangenti di lunghezza pari a 0,50 m. Lo sviluppo complessivo è di circa 350m.

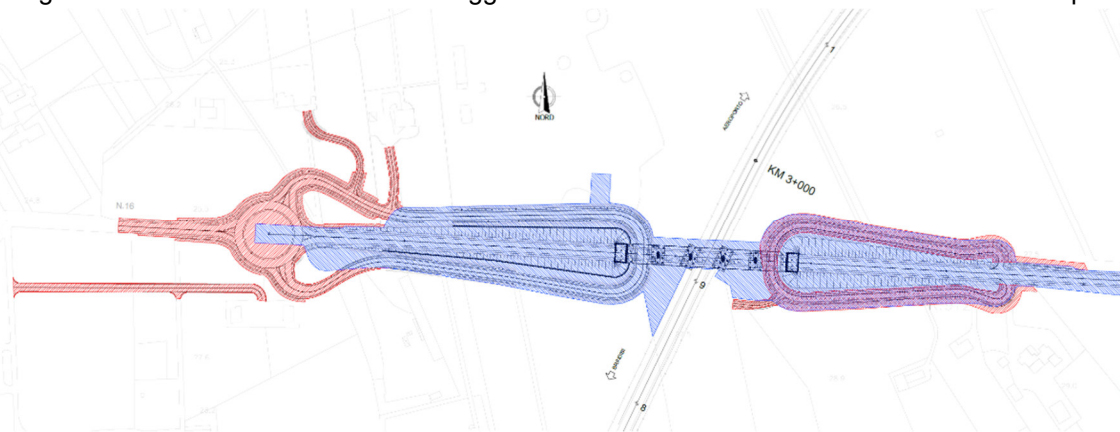
## 2. Canale idraulico IN16

Per il recapito di acque di piattaforma ferroviaria e di viabilità (queste ultime previo trattamento delle prime piogge) prevalentemente assentite in altra procedura, è previsto un collettore (IN16) scatolare 2.0x2.0m, avente uno sviluppo complessivo pari a circa 3250 m, con recapito finale al Mare Adriatico. La realizzazione del canale avverrà tramite scavi a cielo aperto o protetti da opere provvisorie quali micropali e palancole. La nuova posizione tiene conto delle osservazioni emerse in sede di VIA nonché delle modifiche alla viabilità esistente previste ad opera del Comune di Brindisi. Nella configurazione finale il canale risulterà interrato dunque non visibile ad eccezione dello sbocco a mare che interessa una parete rocciosa a forte acclività, dunque, difficilmente visibile dalla costa.

## 3. Nuova rotatoria sulla SS16 (NV02)

La necessità di prevedere la realizzazione di una nuova rotatoria sulla ex SS16 deriva dalla prescrizione n. 47 di cui all'Allegato n. 2 alla Determinazione conclusiva della CdS impartita dalla Provincia di Brindisi. La viabilità NV02, chiamata "Strada dei Costoni", si classifica come strada a valenza paesaggistica nell'ambito del PPTR Puglia; pertanto la scelta progettuale di risolvere l'intersezione con il nuovo collegamento ferroviario, portando la strada esistente in elevazione rispetto al piano ferro, è condizionata dalla volontà di evitare la realizzazione di un'opera (alternativa) di scavalco ferroviario, che avrebbe avuto un impatto sul territorio sicuramente maggiore rispetto alla configurazione progettuale valutata e in più avrebbe interferito con le visuali della strada stessa. In aggiunta alle precedenti considerazioni, che condizionano il tracciato planoaltimetrico stradale e ferroviario, si aggiunge che tale soluzione evita di estendere l'intervento di adeguamento anche allo svincolo della SS16 con la SS39 con indubbi vantaggi in termini di fruibilità del territorio da parte dell'utenza stradale.

Di seguito un sovrapposto con in blu le opere già assentite nella precedente procedura e in rosso il Progetto Definitivo oggetto di Valutazione preliminare.



È stata quindi perseguita la soluzione con minor impatto sul territorio in termini di occupazione di suolo, tale da garantire il minor stravolgimento della rete stradale anche nella fase transitoria, assicurando comunque adeguate prestazioni in termini di sicurezza. Dal punto di vista funzionale, l'inquadramento della strada e della sezione tipo come strada extraurbana secondaria di tipo C2 è coerente con il contesto territoriale in cui la stessa è inserita. La progettazione degli elementi geometrici plano-altimetrici

è stata condotta coerentemente con l'intervallo di velocità di progetto assegnata per la suddetta categoria stradale. Tuttavia, il raggio convesso di scavalco sull'infrastruttura ferroviaria atto a garantire una visibilità per 100 km/h e gli ampi raccordi concavi di attacco alle livellette della strada esistente tali da garantire una visibilità in assenza di luce naturale, avrebbero comportato la realizzazione di un'opera in viadotto lunga circa 600m, contravvenendo a tutte le ipotesi di minimizzazione di occupazione del suolo, contenimento della spesa pubblica e di salvaguardia della componente paesaggistica sopra esposta. La presenza attualmente di un limite a 50 km/h confermato dall'ente gestore dell'infrastruttura stradale, la cui collocazione è stata necessaria da parte dell'Amministrazione pubblica per la presenza di numerosissimi accessi privati che dipartono e si innestano sulla strada in questione, ha comportato la scelta di adottare lo stesso limite di velocità anche per il tratto di viabilità in adeguamento, consentendo in tal modo il mantenimento della stessa velocità di percorrenza. La nuova rotatoria da inserire lato ovest consente un innalzamento della sicurezza. Le manovre alle intersezioni tra complanare (lato brindisi) e SS16, complessivamente, si riducono a 2 invece di 4 con un solo triangolo di visibilità costruito per il veicolo in uscita dalla complanare.

Da un punto di vista di rispondenza alla norma, le verifiche degli elementi geometrici sono state condotte per una velocità di 70 m/h, rispettando quindi implicitamente il limite di 50 km/h attualmente vigente, per il quale l'ente gestore ha anche predisposto l'installazione di autovelox in aggiunta alla segnaletica orizzontale e verticale.

Inoltre, sono stati condotti degli studi di traffico e delle simulazioni sugli scenari di progetto, al fine di valutare quanto gli interventi previsti risultino performanti relativamente alle criticità evidenziate.

I risultati delle simulazioni dello scenario di progetto, il quale prevede la realizzazione di un cavalcavia e di una rotatoria sulla SS16, con lo scopo di mitigare le velocità attuali ed eliminare i punti di conflitto di attraversamento generati dalle manovre di svolta a sinistra per accedere alle proprietà che verranno servite dalle complanari, evidenziano che tali interventi comportano una riduzione di velocità di circa 25 km/h per i veicoli transitanti e che le performance della rotatoria inserita sono descritte da un LOS ampiamente di livello A, rispondendo quindi in modo positivo alle criticità evidenziate.

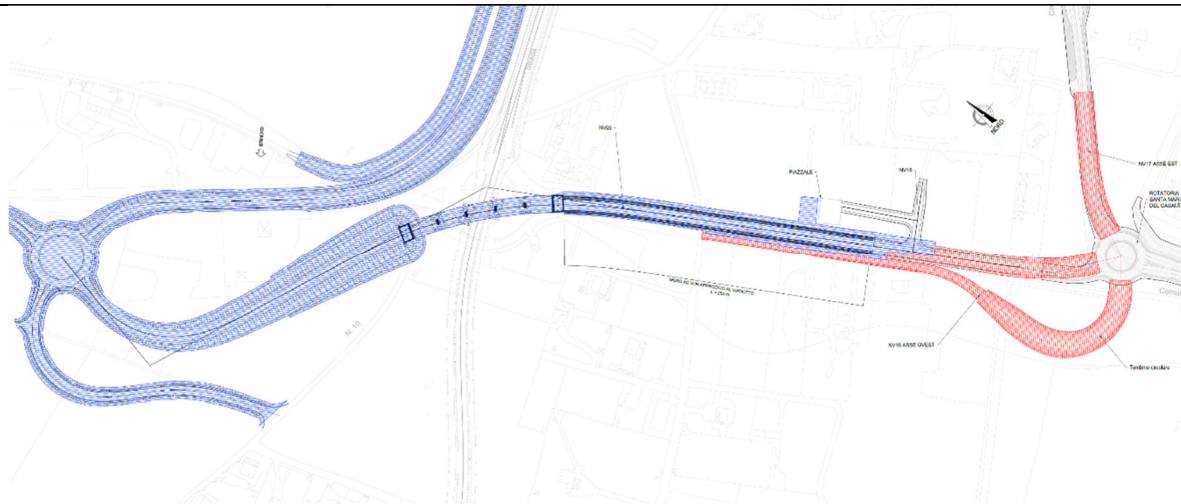
Dal punto di vista strutturale, la quota di imposta della rotatoria da inserire è superiore di circa 1 metro rispetto all'attuale piano di scorrimento della strada. Tale modifica altimetrica si ripercuote anche sul profilo altimetrico dell'opera principale, che dovrà essere adattata nella sua geometria. La modifica contrattuale di che trattasi comporta, inoltre, la necessità di adeguare le controstrade per l'accesso ai fondi, prolungandone lo sviluppo in modo da connettersi alla nuova rotatoria, nonché la necessità di adeguare i muri per il contenimento del rilevato stradale. Completano l'intervento, tratti di viabilità per consentire gli accessi ai fondi o alle abitazioni.

#### **4. Adeguamento viabilità di progetto e rotatoria prevista nel Progetto Shuttle (NV05, NV16 e NV17)**

L'adeguamento piano altimetrico previsto in appalto della SC105, interferente con il nuovo collegamento ferroviario per la stazione di Brindisi aeroporto, prende il nome di NV05 ed è rappresentata nella figura sottostante.

Di seguito un sovrapposto con in blu le opere già assentite nella precedente procedura e in rosso il Progetto Definitivo oggetto della presente Valutazione preliminare.





L'intervento previsto in appalto vede il nuovo asse sopraelevato per superare la nuova ferrovia ribattendo planimetricamente l'asse della strada esistente SC105 fino alla rotatoria esistente partendo da Via del Lavoro e, per poi curvare in sinistra dopo la rotatoria esistente e raggiungere la quota della nuova rotatoria di progetto NV07 (sostitutiva di quella esistente), che ne ripristina tutti i collegamenti già garantiti dalla stessa.

Nel tratto a Sud, in direzione Brindisi, l'intervento oggetto della presente modifica contrattuale consiste nella compatibilizzazione del suddetto adeguamento della viabilità NV05 per consentire l'immissione nella Rotatoria S.Maria del Casale, che è prevista dal progetto Shuttle del Comune di Brindisi e che, mantenendo gli accessi alle viabilità esistenti, consentirà di interrompere il lungo rettilineo esistente in prosecuzione alla viabilità di progetto. Proprio in questo ultimo punto, nel collegamento alla rotatoria prevista dal progetto Shuttle, come detto sono concentrati gli interventi ricadenti nell'"opzione contrattuale".

In particolare, la modifica comprende:

- ✓ demolizione e adeguamento dei rami di ingresso/uscita su contrada Baroncino e su SC 105 in direzione del tratto di intervento (NV05), retinati in arancione nell'immagine sottostante;
- ✓ adeguamento complanare SC105, atto a servire gli accessi privati, per consentire l'immissione della stessa sulla rotatoria prevista dal progetto "Shuttle" del Comune, individuata in rosso nell'immagine sottostante;
- ✓ adeguamento degli interventi di risoluzione delle interferenze con la fognatura e l'acquedotto previsti in appalto, secondo la nuova configurazione delle viabilità di progetto.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input checked="" type="checkbox"/> VIA	Decreto MiTE-MiC n. 213 del 01-09-2022
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR in deroga ex art.95 <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	Regione Puglia N. 1483 del 28/10/2022 _____ _____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>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	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ex art. 146 D.lgs. 42/2004 e art. 90 NTA del PPTR in deroga ex art.95 <input type="checkbox"/> _____	Regione Puglia _____ _____

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>	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il canale idraulico IN16 interessa un tratto costiero e ha sbocco in mare.

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

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

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
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"/>	-
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Sono presenti Ulteriori contesti tutelati ai sensi dell'art. 143 del D.lgs. 42/04 e nel dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una strada a valenza; paesaggistica;</li> <li>• Sito e fascia di rispetto storico culturale;</li> <li>• Aree di rispetto dei boschi;</li> </ul> <p>Sono altresì presenti ulteriori aree vincolate e nello specifico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Immobili e aree di notevole interesse pubblico (art. 136 del D.Lgs. 42/2004);</li> <li>• Fascia di rispetto costiera, art.142 lett. a) interessata dal canale idraulico IN16;</li> <li>• Fascia di rispetto dei laghi (art. 142 lett. b);</li> <li>• I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco (art. 142 lett. g);</li> </ul>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-

<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>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'estremità finale del collettore di scarico IN16 in prossimità della costa intercetta una stretta fascia perimetrata a pericolosità progredente da media a moderata (PG1) sino ad elevata (PG2 e PG3) all'approssimarsi della linea di costa".
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il comune di Brindisi risulta classificato in zona 4
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"/>	Gli interventi si sviluppano in prossimità dell'aeroporto di Brindisi e interessano alcune viabilità esistenti

<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?	
<p>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.)?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> La delocalizzazione dei fabbricati tecnologici comporta una modifica degli usi in atto per circa 2550m<sup>2</sup>.  La NV02 interessa: - 3.600 m<sup>2</sup> di colture estensive; - 6.100 m<sup>2</sup> di frutteti; - 500 m<sup>2</sup> di vigneti; Infine, la NV16 interesserà circa 6.800 m<sup>2</sup> di colture estensive</p>		<p><i>Perché:</i> Le aree interessate dagli interventi sono aree con basso valore ecologico e pressione antropica media. Gli interventi stessi interessano la viabilità già esistente che viene adeguata per il nuovo progetto ferroviario approvato e per il progetto Shuttle del Comune in fase di appalto. Per quanto concerne la modifica fisica dell'ambiente interessato, si può quindi affermare che gli interventi non produrranno effetti significativi</p>	
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione</i> Il progetto prevede, in fase di cantiere l'utilizzo di risorse naturali necessarie allo sviluppo delle lavorazioni; comporterà l'utilizzo di nuove superfici che saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.</p>		<p><i>Perché:</i> Il progetto in questione non produce effetti ambientali significativi, in quanto in fase di costruzione i materiali principali (dal punto di vista quantitativo e di flussi di cantiere) coinvolti nella realizzazione delle opere civili oggetto dell'appalto sono costituiti da: • Calcestruzzo in ingresso al cantiere; • Inerti per rilevati/rinterri in ingresso al cantiere; • Terre, rocce da scavo e demolizioni in uscita dal cantiere. In particolare, i materiali provenienti dagli scavi/demolizioni richiedono una preventiva caratterizzazione, al fine di verificare che non risultino contaminati; in caso di contaminazione non potranno essere riutilizzati ma dovranno invece essere conferiti a discariche autorizzate secondo quanto previsto dalla normativa vigente. Gli inerti da costruzione saranno approvvigionati, a scelta dell'appaltatore, dai siti più prossimi alle aree di lavoro. Pertanto, gli interventi in questione non produrranno effetti ambientali significativi.</p>	



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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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
	<p><b>Descrizione:</b> Il progetto prevede la movimentazione di materiali con conseguente immissione in atmosfera di polveri in fase di cantiere, le quali però essendo limitate ad un periodo ridotto nel tempo non destano preoccupazioni sui rischi per la salute umana.</p>		<p><b>Perché:</b> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi per la salute umana e l'ambiente, in quanto grazie, alle scelte progettuali intese sia come mitigazione degli effetti, ci sarà una ridotta probabilità di produzione di sostanze o materiali dannosi che potrebbero essere nocivi per la salute umana. La definizione delle misure da adottare per la mitigazione degli impatti generati dalle polveri su eventuali ricettori potenzialmente esposti è basata, nel caso in oggetto, sul criterio di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle aree di cantiere/lavoro ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.</p>	
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
	<p><b>Descrizione:</b> La realizzazione delle opere previste determinerà la produzione complessiva di circa 28.752 mc di materiale prodotto dagli scavi.</p>		<p><b>Perché:</b> Per quanto concerne i rifiuti la realizzazione degli interventi in progetto non produce effetti significativi, poiché, nel rispetto dei principi generali di tutela ambientale, la gestione dei materiali di risulta avverrà nel regime dei rifiuti (ai sensi della Parte IV D.Lgs 152/06 e smi) privilegiando, ove possibile, il conferimento presso siti esterni autorizzati al recupero e in secondo ordina, prevedendo lo smaltimento finale in discarica autorizzata.</p>	

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p><b>Descrizione:</b> Le azioni di progetto responsabili della produzione delle emissioni inquinanti sono unicamente riconducibili alla dimensione costruttiva dell'opera e più nello specifico alle lavorazioni condotte all'interno delle aree di lavoro/aree di cantiere fisso e sulle viabilità di cantiere. Si prevede una contenuta emissione di polveri e di gas di scarico in atmosfera durante la fase di cantierizzazione e realizzazione delle opere, dovuta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- approvvigionamento e movimentazione dei materiali</li> <li>- emissione delle macchine operatrici;</li> <li>- emissione dei mezzi pesanti in ingresso/uscita alle/dalle aree di lavorazione in fase di costruzione.</li> </ul> <p>Dette attività avranno comunque durata limitata in funzione al loro periodo di realizzazione</p>		<p><b>Perché:</b> Per quanto concerne l'emissione di polveri a titolo cautelativo saranno comunque previsti interventi di mitigazione. La definizione di tali misure da adottare per gli impatti generati dalle polveri su eventuali ricettori potenzialmente esposti è basata, nel caso in oggetto, sul criterio di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle aree di cantiere/lavoro ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.</p>	

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<p><i>Descrizione:</i> Nella fase di costruzione degli interventi e di dismissione del cantiere si prevede un aumento della pressione sonora legata alle lavorazioni, e all'uso di macchine operatrici. Dette attività avranno comunque durata limitata in funzione al loro periodo di realizzazione.</p> <p>Non si produrranno energia termica o radiazioni elettromagnetiche né durante la fase dei lavori né durante la fase di esercizio.</p>		<p><i>Perché:</i> Le verifiche e analisi dei potenziali impatti connessi alle attività di cantiere, per tre dei quattro interventi, interessano aree di cantiere già valutate nel Progetto Definitivo che ha ottenuto parere di compatibilità ambientale con Decreto MiTE-MiC n. 213 del 01-09-2022. Nella documentazione dello SIA è stato redatto il Progetto Ambientale della Cantierizzazione avente il fine di stimare gli effetti generati dalle attività di cantiere in relazione alla presenza di ricettori.</p> <p>Nel caso in esame un solo intervento prevede nuovi cantieri che sono ubicati in prossimità dello svincolo Taranto. Tali cantieri ricadono in aree in cui non sono presenti ricettori dunque si ritiene plausibile affermare come siano assenti effetti negativi aggiuntivi rispetto a quanto già assentito.</p> <p>In ultimo si sottolinea come gli eventuali effetti negativi siano da considerarsi temporanei e mitigabili dunque trascurabili.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
<p>terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<p><b>Descrizione:</b> I rilievi piezometrici eseguiti nell'ambito delle attività di indagine geognostica indicano una falda freatica variabile lungo il tracciato, con una falda piuttosto superficiale e compresa tra 1.0÷3.0 m circa di profondità da piano campagna. Per la bassa permeabilità dei terreni costituenti l'acquifero superficiale, la mobilità della falda è molto limitata.</p>	<p><b>Perché:</b> Gli sbancamenti per l'esecuzione del piano di posa delle opere non interferiscono con la falda presente in sito. A garanzia contro possibili infiltrazioni di fluidi di perforazione nel terreno, il CAPITOLATO RFI prevede che: «la perforazione "a fango" non è ammessa in terreni molto aperti, privi di frazioni medio-fini, con passante (D = 4 mm) inferiore al 10%». Inoltre, a garanzia contro possibile permeazione del terreno durante il getto del calcestruzzo per l'esecuzione del palo, il CAPITOLATO RFI prevede: «L'ESECUTORE, dovrà verificare che l'assorbimento reale di calcestruzzo non ecceda il valore teorico, riferito al diametro nominale del palo, in misura maggiore del 10÷20 %» Per quanto riguarda invece le opere minori, per gli scavi sottofalda è stato previsto in progetto l'utilizzo di pompe per consentire le lavorazioni all'asciutto. Trattandosi queste di opere ordinarie gettate in opera, prive di fondazioni profonde, non si intravede alcuna criticità in termini di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti.</p>
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><b>Descrizione:</b> Il progetto sarà realizzato in conformità alle norme di sicurezza di cui D.Lgs.81/2008 e s.m.i. Tutte le attività relative all'allestimento/smantellamento aree di cantiere e costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento.</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><b>Perché:</b> Le norme per la sicurezza che verranno adottate durante la costruzione o il funzionamento del progetto garantiscono la sicurezza e la salute delle persone, la tutela ambientale.</p>

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<p><b>Descrizione:</b></p> <p>Sono presenti beni riconducibili agli Ulteriori contesti del PTPR tutelati ai sensi dell'artt. 136, 142 e 143 del D.lgs. 42/04 e nel dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Area di notevole interesse pubblico, art 136 interessata dal canale idraulico IN16;</li> <li>• Fascia di rispetto costiera, art.142 lett. a) interessata dal canale idraulico IN16;</li> <li>• Fascia di rispetto dei laghi 142 lett. b interessata dalla viabilità di accesso al nuovo FT;</li> <li>• Una strada a valenza paesaggistica art 143 interessata dalla rotatoria della NV02</li> <li>• Sito e fascia di rispetto storico culturale, art 143 interessato dall'adeguamento dei rami di innesto alla nuova rotatoria del comune di Brindisi</li> </ul>		<p><b>Perché:</b></p> <p>Si premette che in fase di PD, è stata già acquisita l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del D.lgs 42/04 in sede di VIA.</p> <p>Per i nuovi interventi verrà richiesto il rilascio di una nuova autorizzazione per le parti variate. Si premette, inoltre, come la NV02 interessi una viabilità esistente e come le NV16 e NV17 siano interventi di adeguamento dei rami di innesto alla nuova rotatoria prevista nel progetto Shuttle del Comune di Brindisi.</p>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di 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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><b>Descrizione:</b></p> <p>Nell'area di intervento è presente il Bacino artificiale del Cilloresi in cui si ritrovano numerose specie avifaunistiche</p>		<p><b>Perché:</b></p> <p>Il bacino in esame è lontano dalle opere oggetto di valutazione e in ogni caso tutti i potenziali effetti sull'ecologia di tale ambiente sono stati già valutati in sede di VIA. A tal proposito, nel parere di compatibilità ambientale del PD di cui al Decreto MiTE-MiC 213 del 01/09/2022, è stata richiesta una integrazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale</p>	



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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Gli interventi non interferiscono con corpi idrici superficiali e/o sotterranei		<i>Perché:</i> Non sono presenti interferenze con corpi idrici e/o sotterranee	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le uniche viabilità da segnalare sono la SS16, oggetto di intervento e la E55		<i>Perché:</i> Gli interventi in questione non produrranno effetti significativi, in quanto l'interferenza che si avrà in fase realizzativa con le viabilità esistenti, viene risolta con delle deviazioni localizzate del traffico, evitando quindi percorsi alternativi che genererebbero o allungamenti di percorsi o aumento del traffico.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto interessa la Piana brindisina caratterizzata da morfologia di pianura con presenza di colture estensive erbacee e in minor parte vigneti e oliveti.		<i>Perché:</i> La morfologia dei luoghi presenta un basso grado di intervisibilità a causa dell'assenza di punti panoramici e gli interventi in progetto sono schermati in gran parte dagli elementi, in gran parte antropici, presenti sul territorio.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento presenta, secondo i dati della carta della natura di ISPRA, bassa valenza ecologica e elevata pressione antropica. Nei fatti trattasi di ambiti agricoli con presenza di nuclei urbani sparsi e un diffuso sistema viario.		<i>Perché:</i> La perdita di suolo sarà limitata alle fasi di lavorazione e, in termini di dimensione fisica, alla sottrazione di suolo causato dalla presenza dell'opera. In questo caso interessando viabilità già esistenti e aree agricole si può dire trascurabile l'effetto in esame. Infine, le aree di lavorazione saranno tutte ripristinate allo stato ante operam laddove non interessate dagli interventi.	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree di intervento nella zonizzazione della pianificazione comunale interessano viabilità già esistenti e aree agricole. Nell'area è anche presente il progetto Shuttle del Comune di Brindisi		<i>Perché:</i> Per quanto riguarda il progetto dello Shuttle le modifiche alle NV16 e NV17 derivano dall'adeguamento del PD approvato a tale progetto. Anche nel caso del canale idraulico IN16 si è tenuto conto della nuova viabilità prevista dall'aeroporto di Brindisi che adegua anche in questo caso una viabilità esistente	

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non ci sono aree densamente abitate.		<i>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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto o in aree limitrofe è presente la chiesa Santa Marina del Casale		<i>Perché:</i> Il ricettore sensibile è posto a circa 200mt dagli interventi che sono comunque conseguenti al progetto dello Shuttle del Comune di Brindisi che prevede il rifacimento di tutta l'area della chiesa mentre gli interventi in esame constano in un adeguamento delle viabilità di immissione alla rotatoria	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non sono presenti risorse importanti di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità		<i>Perché:</i> -	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale		<i>Perché:</i> -	

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> L'intervento ricade in zona sismica 4 a sismicità bassa e non si ravvisano particolari criticità di carattere geologico/geomorfologico. L'area non è soggetta a condizioni climatiche estreme (Rif. Allegato 7 – Relazione geologica)		<b>Perché:</b> -	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> Gli interventi anche se di differente appalto verranno svolti contestualmente al progetto definitivo approvato		<b>Perché:</b> Gli interventi ricadono in aree nelle quali sono già previsti interventi dal PD approvato che prevede opere di mitigazioni dei potenziali effetti che per localizzazione ricoprono tutti gli interventi. Sulla base di queste analisi	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> -		<b>Perché:</b> -	


## 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
1	Relazione comparativa ambientale	-	All1_Relazione_ambientale
2	Relazione generale	-	All2_Relazione_generale
3	Planimetria di progetto sovrapposto con modifiche progettuali varianti	varie	All3_Planimetria_sovrapposto
4	IN16 Sezione tipo, dettagli e fasi	varie	All4_Dettagli_IN16
5	Planimetria di progetto su vincoli e tutele	varie	All5_Planimetria_vincoli
6	Planimetria di progetto delle opere a verde	varie	All6_Planimetria_oovv
7	Relazione idrologica	-	All7_Relazione_idrologica
8	Relazione geologica	-	All8_Relazione_geologica
9	Relazione generale di cantierizzazione	-	All9_Relazione_cantieri
10	Corografia generale di inquadramento della cantierizzazione	1:10.000	All10_Corografia_cantieri
11	Planimetria con indicazione delle aree di cantiere 1 di 4	1:2.000	All11_Planimetria_cantieri_1-4
12	Planimetria con indicazione delle aree di cantiere 2 di 4	1:2.000	All12_Planimetria_cantieri_2-4
13	Planimetria con indicazione delle aree di cantiere 3 di 4	1:2.000	All13_Planimetria_cantieri_3-4
14	Planimetria con indicazione delle aree di cantiere 4 di 4	1:2.000	All14_Planimetria_cantieri_4-4
15	Programma lavori	-	All15_Programma_lavori

La dichiarante

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

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