



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.303.00

PAGE

1 di/of 21

TITLE:

AVAILABLE LANGUAGE: IT

Impianto idroelettrico di Pizzone II-Connessione alla RTN Comuni di Pizzone (IS) e Montenero Val Cocchiara (IS)

RELAZIONE AERONAUTICA

Il Tecnico

Ing. Leonardo Sblendido



File: GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.303.00_Relazione aeronautica.pdf

00	21/03/2023	Prima emissione	R. De Fiore		L. Sblendido
REV.	DATE	DESCRIPTION	PREPARED	VERIFIED	APPROVED

GRE VALIDATION

-		-			
COLLABORATORS		VERIFIED BY		VALIDATED BY	

PROJECT / PLANT Pizzone II opera di connessione	GRE CODE																		
	GROUP	FUNCION	TYPE	ISSUER	COUNTRY	TEC	PLANT				SYSTEM	PROGRESSIVE	REVISION						
	GRE	EEC	R	1	4	I	T	H	1	6	0	7	1	0	0	3	0	3	0

CLASSIFICATION	Company	UTILIZATION SCOPE	Basic Design
----------------	---------	-------------------	--------------



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

2 di/of 21

1. PREMESSA	3
2. QUADRO NORMATIVO.....	4
3. CONDIZIONI PER L'AVVIO DELL'ITER VALUTATIVO.....	5
4. DESCRIZIONE DELL'OPERA IN PROGETTO	6
5. VERIFICA PRELIMINARE DELLE INTERFERENZE.....	8
6. VERIFICA INTERFERENZA CON AEROPORTI CIVILI STRUMENTALI.....	11
7. VERIFICA CON AEROPORTI CIVILI NON STRUMENTALI	12
8. VERIFICA INTERFERENZA CON AVIO ED ELISUPERFICI DI PUBBLICO INTERESSE	13
9. VERIFICA INTERFERENZA CON APPARATI AERONAUTICI DI COMUNICAZIONE/NAVIGAZIONE/RADAR (CNR) 16	
10. CONCLUSIONI.....	19
11. ALLEGATO A – REPORT UTILITY DI PRE-ANALISI ENAC	20



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

3 di/of 21

1. PREMESSA

La presente relazione ha lo scopo di verificare in maniera preliminare se le opere di connessione, proposte dalla società Enel Green Power S.p.A. nell'ambito del progetto della nuova centrale idroelettrica di generazione e pompaggio, denominata Pizzone II, ubicata nel territorio del Comune di Pizzone, in provincia di Isernia, nel rispetto della Soluzione Tecnica Minima Generale (STMG) rilasciata da Terna, siano di possibile interferenza alle attività degli aeroporti civili, alle aviosuperfici ed elisuperfici di interesse pubblico e agli apparati aeroportuali di comunicazione, navigazione e radar prossimi all'area in questione.

Le opere di connessione si riferiscono alla realizzazione di una nuova Stazione RTN a 220 kV da ubicare nel comune di Montenero Val Cocchiara (IS), dei relativi raccordi alla linea esistente a 220 kV "Capriati – Popoli" e dell'elettrodotto a 220 kV di collegamento tra la Sottostazione utente, a servizio della centrale idroelettrica di Enel, situata nel comune di Pizzone (IS) e la nuova Stazione elettrica della RTN a 220 kV.

La Sottostazione Utente, a servizio della nuova centrale idroelettrica, è esclusa dalla presente trattazione.

L'interferenza verrà valutata sulla base dei dati forniti dalla committenza, relativi ad ubicazione ed altezza degli elementi in progetto, tenendo conto delle direttive di "ENAC" in merito alla valutazione preliminare degli ostacoli alle attività aeroportuali.

Attraverso questa valutazione è possibile ridurre il numero di istanze di valutazione ai soli casi di effettivo interesse, e se viene riscontrata una possibile interferenza, la commissione di ENAC dovrà esaminare il progetto in questione e valutare se rilasciare o meno il nulla osta.



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

4 di/of 21

2. QUADRO NORMATIVO

La normativa a cui si fa riferimento per la stesura della presente relazione è la seguente:

- Verifica Preliminare-Verifica potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea (Fonte ENAV-ENAC S.p.A. – VERIFICA_PRELIMINARE_REV0_FEBBRAIO_2015);
- Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio Aeroporti;
- D.M. Infrastrutture e Trasporti 01/02/2006 “Norme di attuazione della L. 2 aprile 1968, n.518, concernente la liberalizzazione delle aree di atterraggio”;
- Elementi base per la costruzione delle “Building Restricted area (BRA)”.



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

5 di/of 21

3. CONDIZIONI PER L'AVVIO DELL'ITER VALUTATIVO

La valutazione di compatibilità è stata effettuata verificando che i manufatti/strutture di nuova installazione:

- Non siano prossimi ad altri aeroporti civili privi di procedure strumentali;
- Non siano prossimi ad avio ed elisuperfici di pubblico interesse;
- Non siano di altezza uguale o superiore ai 100 m dal suolo o 45 m sull'acqua;
- Non interferiscono con le aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR (BRA – Building Restricted Areas – ICAO EUR DOC 015);
- Non costituiscano potenziale pericolo per la navigazione aerea (es: aerogeneratori, impianti fotovoltaici o edifici/strutture con caratteristiche costruttive potenzialmente riflettenti, impianti a biomassa, etc.)

4. DESCRIZIONE DELL'OPERA IN PROGETTO

La nuova SE "Stazione elettrica" è ubicata nel comune di Montenero Val Cocchiara (IS) nelle vicinanze della linea elettrica esistente a 220 kV "Capriati – Popoli".

Le dimensioni in pianta della nuova SE saranno di 57,30 x 86,40 m e il sistema sarà costituito da:

- N.1 stallo di arrivo linea a 220 kV destinato al collegamento alla RTN della centrale idroelettrica in progetto "Pizzone II";
- N.2 stalli linea a 220kV per la realizzazione della connessione della SE, in entra – esce, alla linea "Capriati – Popoli" a 220 kV;
- N. 1 sistema trifase monosbarra 220 kV.
- Edifici di stazione

Gli stalli linea saranno attrezzati con i seguenti equipaggiamenti:

- Modulo ibrido 245 kV;
- Scaricatore di tensione 245 kV con sostegni;
- Portali a 220 kV

Il sistema sbarre sarà comprensivo di:

- N.1 sistema trifase a singola sbarra 220 kV ($U_m = 245$ kV, 50 Hz, 3150 A, 40 kA);
- N.1 sezionatore tripolare di sbarra 220 kV con lame di terra;
- N.1 trasformatore di tensione con sostegno.

L'area ridotta della nuova SE impone l'uso di componentistica più compatta, pertanto, saranno necessari moduli ibridi a 245 kV, i quali sono composti da:

- Sezionatore di terra;
- Trasformatore di corrente con doppio avvolgimento;
- Interruttore;
- Sezionatore di terra;
- Trasformatore di corrente con doppio avvolgimento;
- Trasformatore di tensione con doppio avvolgimento.

Inoltre, è prevista la realizzazione di un elettrodotto a 220 kV dalla futura "SSE Pizzone II" alla futura SE Smistamento a 220 kV da inserire in entra – esce alla linea a 220 kV "Capriati – Popoli" attraverso la componentistica sintetizzata in sostegni e fondazioni, conduttori, morsetteria e isolatori.

Nella seguente figura è riportata la corografia generale (foglio cartografico IGM) con indicazione delle opere previste in Progetto:

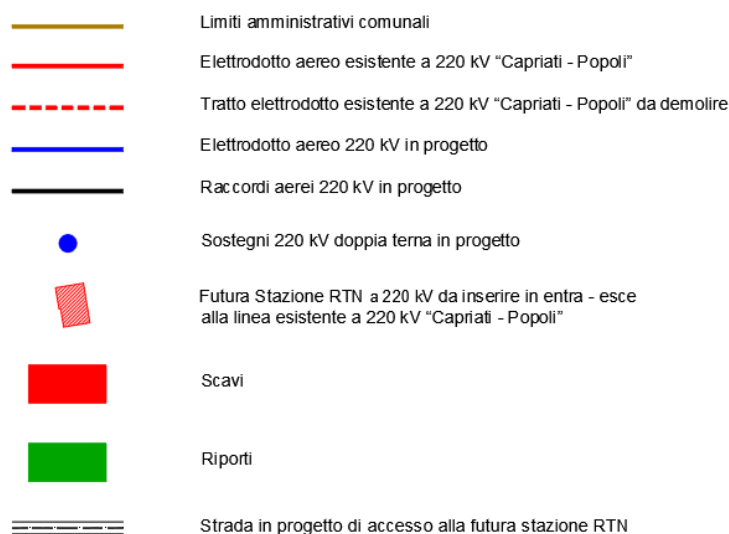
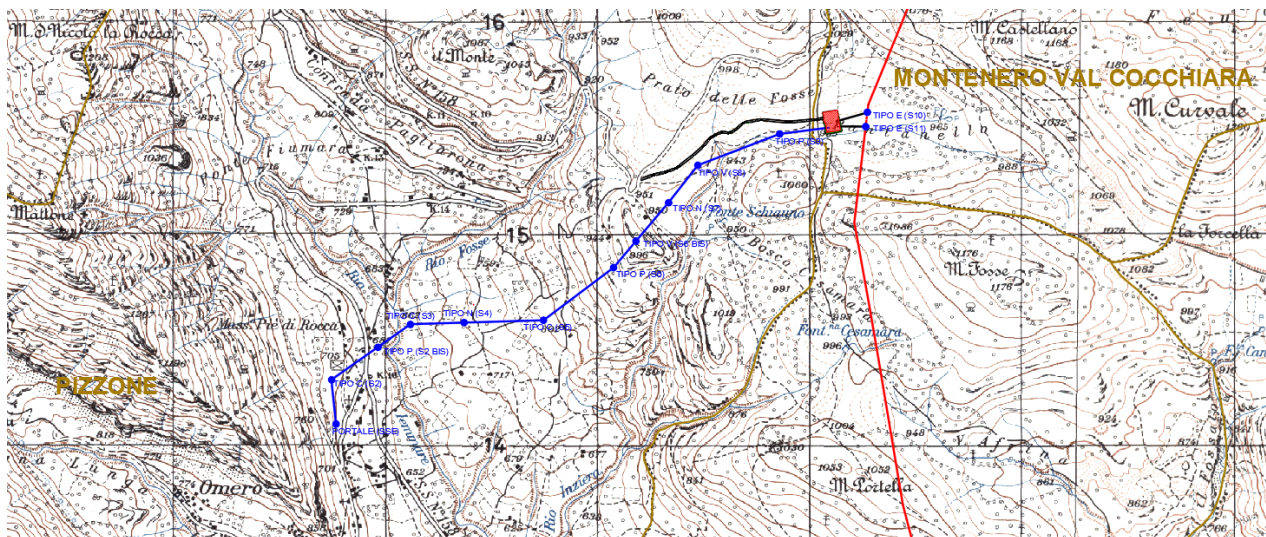


Figura 1: Inquadramento su cartografia IGM delle opere previste in progetto

Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda agli elaborati "GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.236_RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA STAZIONE RTN E RACCORDI" e "GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.237_RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA ELETTRDOTTO AEREO 220 kV".



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

8 di/of 21

5. VERIFICA PRELIMINARE DELLE INTERFERENZE

La valutazione preliminare delle possibili interferenze del progetto con le attività di navigazione area, si sviluppa nelle seguenti fasi:

1. individuazione delle strutture aeroportuali più vicine alle opere in progetto;
2. individuazione dell'intervento rispetto alle "mappe di vincolo" ex art. 707 co. 3 del Codice della Navigazione degli aeroporti civili più prossimi all'area in progetto, e verifica di interferenza con le opere in progetto;
3. verifica di interferenza tra le opere in progetto e le superfici di cui al precedente punto 1, secondo la procedura di valutazione preliminare, qualora non siano state pubblicate le "mappe di vincolo" ex art. 707 co. 3 del Codice della Navigazione.

L'analisi delle strutture aeroportuali e delle apparecchiature, da considerare nello studio delle interferenze, si riferiscono a:

- Aeroporti strumentali di competenza ENAC;
- Aeroporti non strumentali di competenza ENAC;
- Aeroporti non strumentali;
- Eliosuperfici;
- Aviosuperfici;
- Building Restricted Area (BRA);

In via preliminare è stata effettuata la verifica mediante l'utility di pre-analisi messo a disposizione sul sito dell'ENAV S.p.A., all'interno dei Servizi Online, il quale ha permesso di verificare in primis l'accertamento esclusivo ai Settori relativi agli aeroporti con procedure strumentali di competenza ENAV S.p.A. ed alle Building Restricted Areas (BRA), attinenti ai sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR (CNR) sempre di competenza di ENAV S.p.A. Per tale verifica sono state considerate le quote s.l.m e l'altezza top dei tralicci.

ID SOSTEGNI	COMUNE	COORDINATE		h [m]	H top [m]	Elevazione top [m]
		Nord	Est			
PG1	PIZZONE	40°40'22.33"	14°2'6.33"	709	33	742
S2		41°40'29.23"	14°2'6.09"	720	54.1	774,1
S2 BIS		41°40'34.26"	14°2'15.49"	663	55.95	718,95
S3		41°40'37.88"	14°2'22.13"	667	54.1	721.1
S4		41°40'38.23"	14°2'33.06"	723	55.35	778,35
S5		41°40'38.70	14°2'49.25°	777	54.1	831.1
S6		41°40'46.87"	14°3'3.42"	942	55.95	997.95
S6 BIS		41°40'51.00"	14°3'7.95"	993	55.95	1048.95
S7		41°40'56.91	14°3'14.49"	941	55.35	996.35
S8		41°41'2.67"	14°3'20.39"	951	55.95	1006.95
S9		41°41'7.58"	14°3'36.96"	954	55.95	1009.95
PG2	Montenero Val Cocchiara	41°41'8.64"	14°3'47.14"	956	33	989
PG3		41°41'8.85"	14°3'48.64"	956	33	989
PG4		41°41'9.58"	14°3'48.46"	957	33	990
S10		41°41'11.01"	14°3'54.83"	958	54.1	1012.1
S11		41°41'8.84"	14°3'54.52"	956	54.1	1010.1

Tabella 1: Posizione ed altezze dei tralici in progetto

Le posizioni degli elementi in progetto sono state riportate all'interno del Tool di Pre-Analisi fornito da ENAV (<https://onlineservices.enav.it/PreScreening/>).



Figura 2: Inquadramento su base satellitare della posizione dei tralicci da Utility di pre-analisi

Sulla base delle coordinate e delle elevazioni dei tralicci in esame, l'applicazione di tale utility non ha riscontrato delle interferenze per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Il report di tale verifica è riportato nell'allegato A.



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

11 di/of 21

6. VERIFICA INTERFERENZA CON AEROPORTI CIVILI STRUMENTALI

Gli aeroporti più vicini risultano essere l'Aeroporto di Naples (NAP) che dista circa 88 km e quello di Pescara (PSR) circa 93 km.

Al fine di effettuare un'analisi esaustiva di eventuali limitazioni all'installazione sono state comunque analizzate (<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/mappe-di-vincolo>) le "mappe di vincolo" ex art. 707 del Codice della Navigazione dell'Aeroporto di Pescara ed il Piano di Rischio Aeroportuale dell'aeroporto di Napoli, adottato con atto di Consiglio Comunale n.5 del 19/02/2018, e divenuto efficace con la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Campania, avvenuta in data 12 Marzo 2018.

Considerata le distanze sopra elencate tra l'area di intervento e l'aeroporto di Napoli e Pescara, le zone di tutela regolamentate dal Piano e le mappe di vincolo non verranno interessate.

7. VERIFICA CON AEROPORTI CIVILI NON STRUMENTALI

Oltre agli aeroporti civili strumentali, la verifica di interferenza viene condotta anche per quelli privi di procedure strumentali per i quali ENAV fornisce i servizi del traffico aereo e non (riportati nel documento "Altri aeroporti privi di procedure strumentali" - fonte ENAV).

Nel caso di aeroporti privi di procedure strumentali si applica quanto segue:

- Per gli aeroporti di competenza ENAV S.p.A:

nel caso di aeroporti dotati di sola cartografia tipo "A":

- a) eventuali interessamenti delle superfici in essa riportate daranno origine all'iter valutativo;
- b) i nuovi impianti/manufatti collocati al di fuori dei limiti laterali delle superfici di cui sopra, entro un raggio di 4500 m dall'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia), devono essere sottoposti all'iter valutativo.

Nel caso di aeroporti dotati di cartografia ostacoli ICAO sia di tipo "A" che di tipo "B":

- I nuovi impianti/manufatti non dovranno interferire con le superfici in essa riportate. Eventuali interessamenti daranno origine all'iter valutativo.

- Per gli altri aeroporti:

devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti che, indipendentemente dall'altezza, ricadono all'interno di un'area circolare con centro sull'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) e raggio pari a 10.000 m per aeroporti di codice 3, 4.300 m per aeroporti di codice 2 e 3.100 m per aeroporti di codice 1.

Dalla consultazione degli aeroporti non strumentali forniti da ENAC (Fonte: <https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/verifica-preliminare/dati-tecnici/aeroporti-non-strumentali>) non risultano esserci aeroporti di tale genere in tutta la regione Molise e zone limitrofe e pertanto non ci sono aeroporti non strumentali ricadenti nei vincoli sopradescritti.

Mentre per quanto riguarda gli altri aeroporti privi di procedure strumentali riportati nel documento "Altri aeroporti privi di procedure strumentali" (Fonte ENAV), quello più vicino è l'aeroporto di AQUINO –Codice ICAO 2 (distante circa 30 km).

Considerata la distanza (circa 30 km) tra l'area di intervento e l'aeroporto di Aquino, le zone di tutela sopra elencate non verranno sicuramente interessate.



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

13 di/of 21

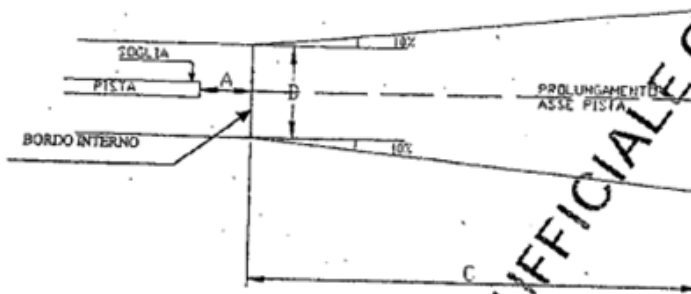
8. VERIFICA INTERFERENZA CON AVIO ED ELISUPERFICI DI PUBBLICO INTERESSE

Secondo il D.M. Infrastrutture e Trasporti 01/02/2006 "Norme di attuazione della L. 2 aprile 1968, n.518, concernente la liberalizzazione delle aree di atterraggio", per "aviosuperficie" si intende un'area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio aeronautico, mentre per "elisuperficie" si intende un'aviosuperficie destinata all'uso esclusivo degli elicotteri, che non sia un eliporto.

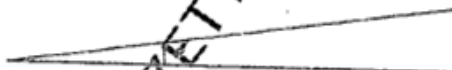
Per queste tipologie di superfici non sono disponibili come per gli aeroporti strumentali e non strumentali le "mappe di vincolo" e quindi bisogna valutare la possibile interferenza dell'intervento con avio ed elisuperfici secondo un altro criterio.

In generale, per capire se il manufatto in progetto rappresenti un ostacolo per l'aviosuperficie è necessario verificare che l'altezza dello stesso rientri al di sotto della pendenza stabilita dal DM 01/02/2006, considerata pari a 1/30, e da verificare in funzione delle caratteristiche dimensionali della pista. Di seguito si riporta un estratto del DM 01/02/2006 che riporta in generale l'area da attenzionare per valutare la possibile interferenza.

VISTA IN PIANTA



VISTA DI PROFILO



LUNGHEZZA AVIOSUPERFICIE IN METRI	A m	B m	C m	P
< 800	30	60	1600	1/30
DA 800 A 1200 ESCLUSI	60	80	2500	1/30
DA 1200 A OLTRE	60	150	3000	1/30

P = PENDENZA AL DI SOPRA DELLA QUALE VANNO RILEVATI GLI OSTACOLI ESISTENTI

06A04323

Figura 3: Estratto DM 01/02/2006, zona nella direzione di approdo e decollo per aviosuperfici adibite a TPP ed attività aeroscolastica interessata dal rilievo degli ostacoli

Nel caso di elisuperfici (come descritto dal documento "Verifica preliminare potenziali ostacoli") destinate ad attività di pubblico interesse devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che risultano collocati in un'area rettangolare avente le seguenti caratteristiche:

- origine dal centro dell'elisuperficie;
- estensione simmetrica rispetto alla/e Traiettoria/e di approdo/decollo, avente origine dal centro dell'elisuperficie;
- lunghezza pari a 4000 m;
- larghezza pari a 300 m.

Le coordinate geografiche di queste superfici sono disponibili sul sito dell'ENAC (https://moduliweb.enac.gov.it/Applicazioni/avioeli/avio_06.asp)

Le aviosuperfici ed elisuperfici prossime all'area di impianto e censite da ENAC sono:

- Aviosuperficie "Campochiaro": distante circa 46 km;
- Elisuperficie "Campochiaro": distante circa 46 km;
- Elisuperficie "Como": distante circa 17 km;

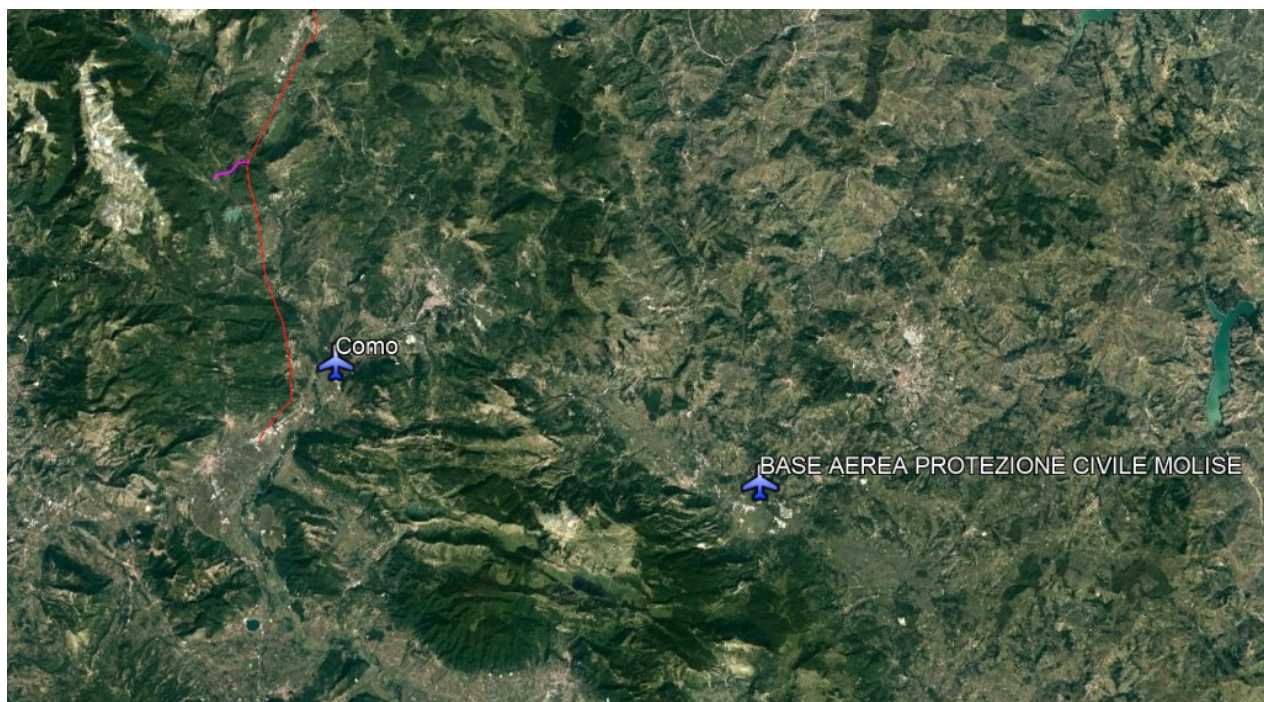


Figura 4: Aviosuperfici ed elisuperfici più vicini all'aerea di impianto censite da ENAC (Google Earth)

Considerata la distanza notevole, nessun impianto (elisuperfici ed aviosuperfici) costituisce un'interferenza con l'impianto in esame.



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

16 di/of 21

9. VERIFICA INTERFERENZA CON APPARATI AERONAUTICI DI COMUNICAZIONE/NAVIGAZIONE/RADAR (CNR)

Al fine di tutelare la propagazione del segnale radioelettrico emesso dagli apparati CNR, installati all'interno e/o all'esterno degli aeroporti, dalla presenza di nuovi impianti/manufatti e strutture (ivi comprese quelle di cantiere), l'ICAO ha definito, per ciascuna tipologia di apparato, delle aree di protezione denominate Building Restricted Areas (BRA - EUR DOC ICAO 015) la cui sintetica descrizione è contenuta nel documento "Elementi base per la costruzione delle BRA".

L'eventuale interessamento di dette aree comporta l'avvio dell'iter valutativo, nel corso del quale verrà effettuata una verifica volta ad appurare l'eventuale grado di interferenza del nuovo manufatto/impianto, esclusivamente per posizione e/o dimensione/ingombro, con la propagazione delle onde elettromagnetiche degli apparati CNR. Qualora ritenuto necessario, l'ENAC potrà richiedere all'utenza la presentazione di uno studio di compatibilità elettromagnetica per il successivo rilascio della propria determinazione finale.

Di contro, nessun iter valutativo viene avviato, per l'aspetto in questione, quando tra gli apparati CNR ed il manufatto in esame siano presenti ostacoli artificiali inamovibili o orografici aventi un ingombro (altezza - larghezza) tale da schermare il manufatto stesso.

Questi apparati si dividono essenzialmente in due tipologie: omnidirezionali e direzionali.

In funzione della tipologia di apparato che si sta considerando vi è una diversa area geometrica da costruire partendo dall'elemento stesso.

Per gli apparati omnidirezionali la superficie di protezione è rappresentata da un cilindro e da un cono con origine nel centro dell'elemento, la distanza da considerare per le opere oggetto di verifica si riferisce al raggio del cono (R), variabile per la tipologia di apparato omnidirezionale:

- 2 km per gli apparati di comunicazione;
- 3 km per gli apparati omnidirezionali generici;
- 15 km per i Radar (tipo PSR e SSR).

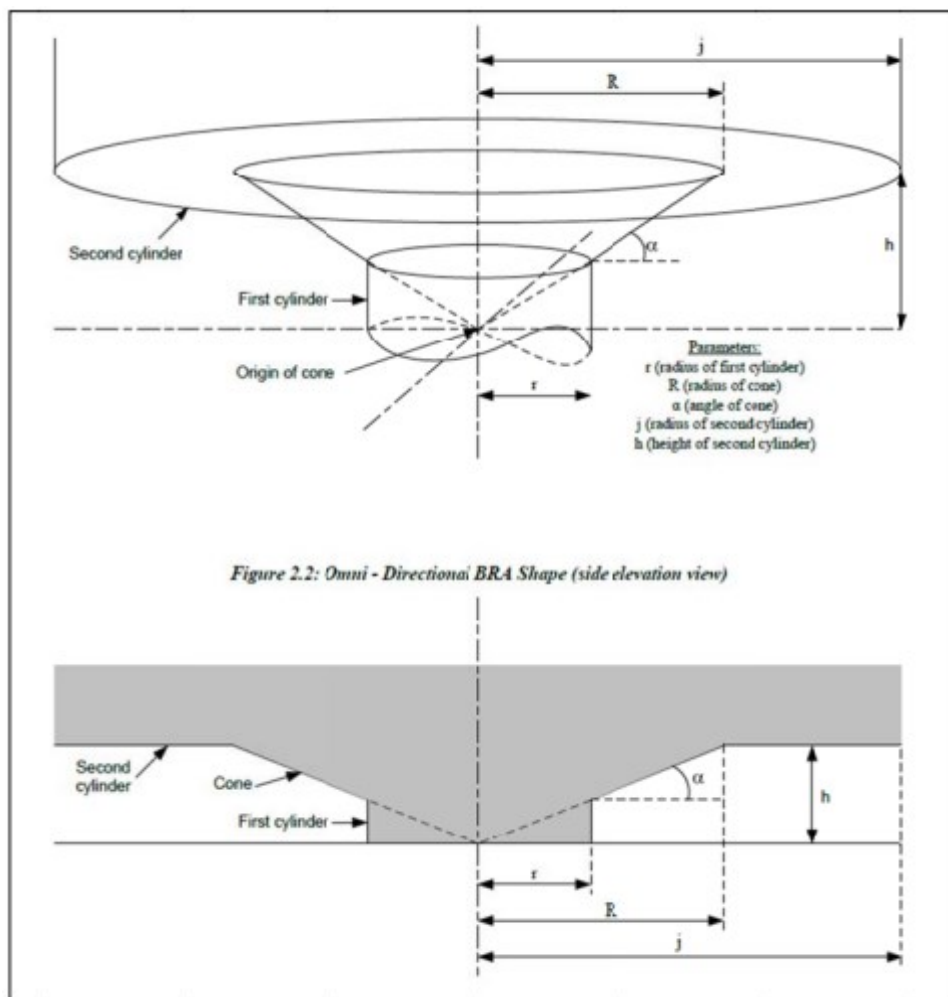


Figura 5: BRA per apparati omnidirezionali

Per gli apparati direzionali, invece, la costruzione geometrica è più complessa della precedente e può essere rappresentata come in figura:

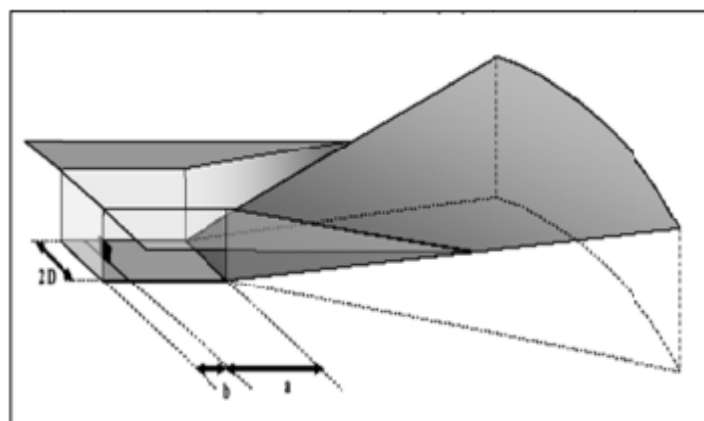


Figura 6: BRA per apparati direzionali



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

18 di/of 21

In questo caso la proiezione a terra della distanza minima che si deve avere dall'apparato direzionale è di circa 6 km maggiorato in alcuni casi della distanza riferita alla soglia pista. (Tab. 4-ICAO EUR DOC 015 parametri di costruzione delle BRA per gli apparati direzionali-Elementi base per la costruzione delle BRA).

La posizione geografica di questi elementi utilizzati dagli aeroporti strumentali e non strumentali citati nei paragrafi precedenti è reperibile dai documenti dell'AIP-Italia o sul sito (<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/verifica-preliminare/dati-tecnici/radioassistenze>).

Per la Regione Molise non sono presenti apparati aeronautici di comunicazione/navigazione/radar, ciò a conferma di quanto precedentemente rilevato dalla verifica svolta tramite l'utility di pre-analisi messo a disposizione sul sito dell'ENAV S.p.A.

Sulla base delle distanze di influenza analizzate per le tipologie di antenne (omnidirezionali e direzionali), si può ragionevolmente presumere la non interferenza tra le stesse e gli interventi in progetto.



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

19 di/of 21

10. CONCLUSIONI

In seguito alle verifiche eseguite nei paragrafi precedenti, gli interventi di realizzazione di una nuova Stazione RTN a 220 kV da ubicare nel comune di Montenero Val Cocchiara (IS), dei relativi raccordi alla linea esistente a 220 kV, e dell'elettrodotto a 220 kV di collegamento tra la SSE, a servizio della centrale idroelettrica di Enel, situata nel comune di Pizzone (IS) e la nuova Stazione elettrica della RTN a 220 kV, situata nel comune di Montenero Val Cocchiara (IS), non rappresentano un'interferenza all'attività degli aeroporti civili (strumentali e non strumentali), per le avio ed elisuperfici di interesse pubblico e per gli apparati di aeroportuali di comunicazione, navigazione e radar prossime all'area in progetto.

11. ALLEGATO A – REPORT UTILITY DI PRE-ANALISI ENAC

REPORT

Richiedente

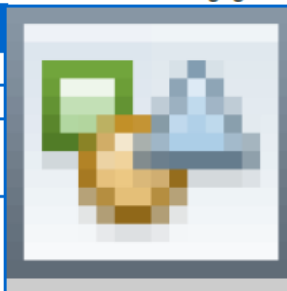
Nome/Società:	Green&Green	Cognome/Rag.	srl
C.F./P.IVA:	Comune		
Provincia	CAP:		
Indirizzo:	N° Civico:		
Mail:	PEC:		
Telefono:	Cellulare:		
Fax :			

Tecnico

Nome:	Leonardo	Cognome:	Sblendido
Matricola:	1947	Albo:	Ingegnere di Cosenza Sez A

Ostacolo: Traliccio

Materiale:	Acciaio
<input type="checkbox"/>	Ostacolo posizionato nel Centro Abitato
<input type="checkbox"/>	Presenza ostacolo con altezza AGL uguale o superiore a 60 m entro raggio 200 m



Gruppo Geografico

MOLISE-IS-Pizzone--

Nr	Latitudine wgs84	Longitudine wgs84	Quota terreno	Altezza al Top	Elevazione al Top	Raggio
1	41° 40' 22.33" N	14° 2' 6.33" E	709.0 m	33.0 m	742.0 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
2	41° 40' 29.23" N	14° 2' 6.09" E	720.0 m	54.1 m	774.1 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
3	41° 40' 34.26" N	14° 2' 15.49" E	663.0 m	55.95 m	718.95 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
4	41° 40' 38.23" N	14° 2' 33.06" E	723.0 m	55.35 m	778.35 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
5	41° 40' 38.7" N	14° 2' 49.25" E	777.0 m	54.1 m	831.1 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
6	41° 40' 46.87" N	14° 3' 3.42" E	942.0 m	55.95 m	997.95 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
7	41° 40' 51.0" N	14° 3' 7.95" E	993.0 m	55.95 m	1048.95 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
8	41° 40' 56.91" N	14° 3' 14.49" E	941.0 m	55.35 m	996.35 m	0.0 m



Engineering & Construction



GRE CODE

GRE.EEC.R.14.IT.H.16071.00.295.00

PAGE

21 di/of 21

	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
9	41° 41' 2.67" N	14° 3' 20.39" E	951.0 m	55.95 m	1006.95 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
10	41° 41' 7.58" N	14° 3' 36.96" E	954.0 m	55.95 m	1009.95 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
11	41° 41' 8.64" N	14° 3' 47.14" E	956.0 m	33.0 m	989.0 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
12	41° 41' 8.85" N	14° 3' 48.64" E	956.0 m	33.0 m	989.0 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
13	41° 41' 9.58" N	14° 3' 48.46" E	957.0 m	33.0 m	990.0 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
14	41° 41' 11.01" N	14° 3' 54.83" E	958.0 m	54.1 m	1012.1 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					
15	41° 41' 8.84" N	14° 3' 54.52" E	956.0 m	54.1 m	1010.1 m	0.0 m
	Nessuna interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. Per i restanti criteri selettivi fare riferimento al documento "Verifica Preliminare" (www.enac.gov.it)					