

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

## 1. Titolo del progetto

*Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico*

**REALIZZAZIONE DI UN HANGAR SITUATO ALL'INTERNO DELL'AREA AEROPORTUALE DI FOLIGNO (PG) – DITTA AVINCIS AVIATION ITALIA S.P.A.**

## 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: <b>punto 2 lettera e</b>	“ e aeroporti (progetti non compresi nell'Allegato II)”
<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/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente*

L'intervento oggetto della presente procedura riguarda la realizzazione di un hangar permanente, finalizzato a diventare la base per l'elicottero da utilizzare per le missioni di elisoccorso nella regione Umbria.

L'affidamento e l'esercizio del servizio di elisoccorso è funzionalmente collegato ai mezzi del Servizio di Emergenza Urgenza del 118, già operanti sul territorio e coordinato dalla Centrale Operativa Unificata Regionale del 118 della Regione Umbria, secondo i vigenti protocolli operativi ed in aderenza alle disposizioni delle DGR Umbria n. 649 del 07/07/2021, n. 1174 e 1175 del 9/11/2022 ed alle altre norme di legge vigenti.

L'Azienda Ospedaliera di Perugia con Delibera del Direttore Generale n. 0001035 del 20/09/2023 ha affidato il servizio di elisoccorso regionale alla società AVINCIS AVIATION S.P.A., per una durata di 6 anni. Contestualmente è nata l'esigenza di installare presso l'aeroporto di Foligno un hangar realizzato con struttura metallica, oggetto del presente documento.

Il servizio prevede la fornitura ed il mantenimento in efficienza di un elicottero attrezzato e del relativo supporto logistico per espletare i compiti di soccorso in emergenza, nonché l'effettuazione del servizio di elisoccorso attraverso l'impiego di personale di adeguata competenza ed esperienza di volo, in abbinamento al personale sanitario reso disponibile dalle Aziende Sanitarie e Ospedaliere della Regione Umbria ed al personale tecnico di elisoccorso appartenente al C.N.S.A.S. per l'ambiente montano, l'ambiente ostile ed impervio.

Attualmente il servizio di elisoccorso non è presente sul territorio regionale umbro.

Considerata la motivazione dell'intervento, volto ad ospitare l'elicottero per i servizi di emergenza, si specifica come le attività operative legate alle missioni di soccorso previste non vengono prese in considerazione nell'ambito della valutazione del presente progetto e pertanto non sono state trattate nell'ambito del presente documento. Dunque, nelle successive schede, l'esercizio legato all'intervento in esame, relativo alla movimentazione dell'elicottero, non verrà trattato rispetto alle tematiche ambientali in

quanto le attività di elisoccorso previste rientrano nell'ambito dei servizi di emergenza ed esulano dal presente progetto.

Alla luce di ciò, le analisi di seguito riportate considereranno gli aspetti legati alle attività di cantiere per la realizzazione dell'hangar e alla presenza fisica dell'hangar stesso.

Si anticipa che, stante la tipologia di intervento, non si prevedono situazioni che da un punto di vista ambientale possano ritenersi significative, come meglio esplicitato nelle successive schede.

Il progetto prevede la costruzione di un hangar da destinare al rimessaggio dell'elicottero per l'elisoccorso, da realizzare all'interno dell'area aeroportuale di Foligno, per conto della società AVINCIS AVIATION S.p.a..

La costruzione sarà composta da un unico ambiente, accessibile da una porta carrabile nel lato frontale verso la pista e da una porta pedonale nel lato destro. La porta carrabile sarà dotata di una porta pedonale (passo d'uomo). Lateralmente e nel lato retrostante l'ingresso saranno presenti delle superfici finestrate per consentire l'illuminazione naturale nelle ore diurne.

All'interno, nella zona posteriore sinistra, è previsto il posizionamento di un modulo prefabbricato dotato di un ambiente pluriuso.

Nel lato destro, a circa 1,50 mt di distanza dalla parete, verrà posizionato un serbatoio in acciaio per l'acqua, destinato a riserva idrica in caso d'incendio. In particolare il serbatoio sarà poggiato sopra una struttura metallica appositamente progettata, ad un'altezza di circa 2,70 mt rispetto al piano stradale, tale da garantire il riempimento di un mezzo antincendio per libera caduta.

#### **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'area aeroportuale si trova nella periferia sud-est del capoluogo di Foligno (PG), nei pressi della località S. Eraclio, ad una quota di circa 220 mt sopra il livello del mare, in una zona pianeggiante e priva di ostacoli diffusi.

Il terreno di proprietà demaniale è censito al foglio catastale n. 195, come particella 1264.



Il sito oggetto di intervento ricade all'interno dell'area aeroportuale, che risulta classificata dal PRG del Comune di Foligno in parte come M/AAER e in parte come V/ PAER.

L'area insiste nella sezione CTR 324 050, mentre nelle cartografie IGM è ubicata nel foglio 131 quadrante I tavoletta N-O.

## 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).*

La costruzione sarà realizzata mediante una struttura metallica, con dimensioni in pianta 20x20 mt (interasse strutturale) e un'altezza in di circa 6,50 mt.

La struttura di elevazione sarà composta da pilastri in profilati semplici (HEA 240) a sostegno di capriate costituite da profilati ad L accoppiati e collegati tra loro mediante piastre in acciaio, con bulloni normali (bulloni a taglio).

La copertura sarà realizzata con l'utilizzo di pannelli prefabbricati in lamiera metallica coibentata mediante poliuretano espanso, poggiati su arcarecci costituiti da profilati metallici del tipo omega. I pannelli di copertura avranno una superficie inferiore liscia e una superficie superiore grecata.

Lo stesso tipo di pannelli verrà utilizzato anche per le tamponature laterali, impiegando elementi lisci su entrambe le facce.

E' previsto un pavimento in cemento liscio.

Per quanto riguarda le aperture il fronte verso la pista di volo sarà totalmente apribile grazie al portone con sei ante scorrevoli; un ingresso pedonale è previsto sul fronte posteriore, rivolto verso il viale interno dell'aeroporto.

L'illuminazione naturale è garantita da finestre a nastro, poste sui due fianchi dell'edificio.

L'hangar sarà dotato di impianto elettrico, e di un locale pluriuso posizionato all'interno del modulo prefabbricato.

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).

Il processo edilizio prevede le seguenti lavorazioni:

- a) parziale demolizione dei manufatti esistenti in calcestruzzo (parete di delimitazione dell'hangar precedente demolito e rimozione della pavimentazione esistente);
- b) scavo a sezione obbligata con uso di mezzi meccanici per la realizzazione delle opere di fondazione;
- c) realizzazione delle opere di fondazione (plinti, travi di collegamento e soletta interna in calcestruzzo armato);
- d) montaggio della struttura in elevazione composta da pilastri, travi e capriate in ferro;
- e) montaggio di pannelli sandwich in lamiera preverniciata per tamponature e copertura;
- f) montaggio dei canali di gronda, dei discendenti e del serbatoio di stoccaggio acqua per riserva antincendio;
- g) montaggio della porta carrabile e degli altri infissi;
- h) raccolta e canalizzazione delle acque meteoriche provenienti dalla copertura;
- l) realizzazione dell'impianto idrico connesso al serbatoio di stoccaggio acqua;
- m) realizzazione dell'impianto elettrico e di illuminazione.

Gli unici movimenti terra riguarderanno la realizzazione delle fondazioni. Tutti i materiali di scavo saranno gestiti in conformità a quanto previsto dal DPR 120/2017 e conferiti presso siti autorizzati, previa analisi chimica e invio della Dichiarazione di utilizzo ad ARPA Umbria.

Si riporta di seguito il cronoprogramma dei lavori, la cui durata presunta è pari a 3 mesi.

CRONOPROGRAMMA LAVORI DI REALIZZAZIONE HANGAR PER ELISOCORSO ALL'INTERNO DELL'AEROPORTO DI FOLIGNO												
FASI ESECUTIVE	1° MESE				2° MESE				3° MESE			
	1° SETT	2° SETT	3° SETT	4° SETT	1° SETT	2° SETT	3° SETT	4° SETT	1° SETT	2° SETT	3° SETT	4° SETT
ALLESTIMENTO DEL CANTIERE												
SCAVO DI SBANCAMENTO CON USO DI MEZZI MECCANICI												
REALIZZAZIONE OPERE DI FONDAZIONE												
APPRONTAMENTO MATERIALE ED ESECUZIONE DELLA STRUTTURA METALLICA IN OFFICINA												
MONTAGGIO DELLA STRUTTURA METALLICA IN ELEVAZIONE												
MONTAGGIO DELLA COPERTURA E DELLE PARETI DI TAMPONAMENTO												
MONTAGGIO INFISSI												
REALIZZAZIONE IMPIANTI ELETTRICI												
POSA IN OPERA DI SERBATOIO DI STOCCAGGIO ACQUA PER RISERVA IDRICA ANTINCENDIO												
POSA IN OPERA DI FOGNATURA DI RACCOLTA ACQUE METEORICHE												
RMOWZIONE DEL CANTIERE												

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

L'attività svolta nell'hangar consiste meramente nel rimessaggio e nelle operazioni di manutenzione ordinaria dell'elicottero impiegato per il soccorso di emergenza.

Sotto il profilo della sicurezza l'attività può essere assimilata ad un'autorimessa, sebbene non sia un'attività soggetta al controllo da parte del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco in funzione delle ridotte dimensioni.

Durante le fasi di emergenza l'elicottero verrà trasportato all'esterno mediante un apposito carrello elettrico, attraverso la porta carrabile, fino alla piattaforma di partenza/atterraggio. Da questa posizione è prevista l'accensione e il decollo del mezzo.

Manovra contraria è prevista dopo l'atterraggio.

Non sono previste emissioni in atmosfera.

Non sono previste acque reflue provenienti da lavorazioni.

Il progetto non introduce nuove sorgenti di rumore, né modifica quelle esistenti. In condizioni ordinarie, all'interno dell'hangar non si effettuano attività rumorose che espongono gli operatori a valori di esposizione giornaliera >85 dB(A), con uso di utensili manuali.

Non sono previste sorgenti di rumore esterne correlate con l'attività svolta all'interno della costruzione.

Non sono presenti ricettori in Classe 1 nell'area e gli altri ricettori residenti si trovano a distanze tali che il clima acustico che li caratterizza non sarà in alcun modo modificato.

#### SMALTIMENTO ACQUE NERE

La zona non è servita da fognatura pubblica. Il progetto non prevede la produzione di acque reflue da smaltire tramite apposita fognatura o sistemi differenti.

#### SMALTIMENTO ACQUE CHIARE

Le acque chiare provenienti dalla copertura dell'hangar sono raccolte in un'apposita canalizzazione perimetrale, convogliate in due pozzetti interrati e quindi smaltite tramite la condotta di raccolta delle acque meteoriche, esistente lungo il viale interno dell'aeroporto.

*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.*

In fase di cantiere saranno applicati tutti gli accorgimenti per il contenimento dell'emissione di polveri, rumore, sversamenti accidentali di oli. I rischi per la salute pubblica saranno valutati in conformità al D.Lgs. 81/08.

In merito all'inserimento paesaggistico, l'impiego degli stessi materiali e cromatismi utilizzati nelle altre costruzioni esistenti sarà tale da non richiedere ulteriori mitigazioni.

Alla luce di quanto fin qui esplicitato, risulta evidente come l'intervento in esame sia di facile realizzazione, caratterizzato dall'installazione di una struttura metallica semi-prefabbricata. In termini di cantierizzazione quindi non si determinano interferenze dal punto di vista ambientale, se non legate alla presenza dei pochi mezzi pesanti utilizzati per il trasporto del conglomerato cementizio per la fondazione e degli elementi metallici preparati in officina, che determinano emissioni di inquinanti e livelli sonori prodotte dalla presenza dei mezzi e dal traffico indotto dal cantiere.

Stante le dimensioni dell'intervento e la presenza del cantiere interno all'aeroporto, inserito in un'area già fortemente antropizzata e distante dai ricettori, le interferenze legate alla qualità dell'aria e al clima acustico possono considerarsi limitate nel tempo e di entità non significative, anche alla luce delle precauzioni che si prevedono di adottare durante la fase di cantiere (basse velocità di transito dei mezzi di cantiere, mezzi a basse emissioni, ecc.).

Dal punto di vista fisico la realizzazione della nuova struttura potrebbe determinare possibili interferenze legate all'aspetto paesaggistico - percettivo. Considerando la sua ubicazione all'interno dell'aeroporto di Foligno, in area già fortemente antropizzata, vicina ad altri edifici in elevazione, l'interferenza dal punto di vista paesaggistico-percettivo non risulta significativa.

Alla luce delle considerazioni fin qui effettuate in merito alle potenziali interferenze ambientali generate dal nuovo intervento durante la fase di cantiere è possibile concludere che sulla base delle tipologie di lavorazioni previste, della localizzazione dell'intervento, della lontananza delle lavorazioni dai ricettori, nonché delle modalità costruttive che si prevedono, le possibili interferenze ambientali in fase di cantiere non sono significative.

Lo stesso è possibile affermare per quanto riguarda l'inserimento dell'hangar in un contesto già antropizzato che non determina alcuna interferenza con l'ambiente ed il paesaggio circostante. Rimandando, infine, a quanto già indicato nella Scheda 3, l'operatività delle missioni previste non sarà considerata in tale sede, in quanto legata ad attività di soccorso ed emergenza.

## 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 checked="" type="checkbox"/> DELIBERAZIONE DEL DIRETTORE GENERALE n. 0001035 del 20/09/2023 <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input checked="" type="checkbox"/> Azienda Ospedaliera di Perugia <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 checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	<input checked="" type="checkbox"/> ENAC
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione sismica <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input checked="" type="checkbox"/> Regione Umbria <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	PALUDE DI COLFIORITO A 15 KM

<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>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non pertinente
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree boscate più vicine si sviluppano a circa 1km a est
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"/>	Il Parco del Subasio è l'area protetta più vicina a circa 9 km a nord ed entro i 15 km è presente anche il Parco di Colfiorito, mentre per quanto riguarda la Rete natura 2000 si annovera la ZSC più vicina a circa 3 km a nord est, denominata It5210042 "Lecceta di Sassovivo"
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"/>	Non si riscontrano aree con mancato rispetto degli standard di qualità ambientale che potrebbero interferire con l'intervento in oggetto.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sito si inserisce a ridosso del centro abitato di Foligno avente la seguente connotazione: Abitanti 55 218 (al 31-10-2022) Densità 208,63 ab./km <sup>2</sup>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dalla disamina del codice urbani si riscontrano immobili e aree tutelati ai sensi dell'art 136 comma 1 let b, a circa 1,9 km a nord, come beni paesaggistici si riscontra a circa 2,2 km fasce di rispetto fluviale (fiume Menotre e fiume Topino), le aree boscate di cui al punto 3 e aree soggette a uso civico a circa 2,2 km a est. Le aree archeologiche più vicine ricadono nel centro storico di Foligno circa 1,8 km a nord.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il sito si trova ai piedi della fascia collinare che si affaccia sulla valle umbra, caratterizzata da oliveti terrazzati che hanno ottenuto il riconoscimento Gias della FAO – distanza a circa 1 km
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dall'anagrafe dei siti contaminati della Regione Umbria, il sito più vicino ricadente nel Comune di Foligno è situato a 1,5 km a nord, ascrivibile a R.F.I. Con D.D. n. 4032 del 14/04/2023 la Regione Umbria ha approvato i documenti "Analisi di rischio sito specifica del sito OMA S.p.A. in relazione alla presenza di cromo esavalente e PCE/TCE nelle acque sotterranee" e "Progetto di bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/06" e loro integrazioni, relativi al sito OMA S.p.A. ubicato nel Comune di Foligno. Tale sito è a oltre 270 m di distanza dall'hangar.



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>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree sottoposte a vincolo idrogeologico coinvolgono la fascia collinare posta a est a circa 1,9 km
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento risulta esterna ma in prossimità a un'area esondabile in fascia C (rischio moderato). Per l'intero inquadramento si rimanda alla relazione geologica allegata.
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"/>	Zona sismica 1
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Terreno demaniale aeronautico

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>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
L'intervento in oggetto non genera modifiche all'assetto topografico e idrogeologico, data l'assenza di movimenti terra significativi (solo superficiali) e interferenze con il reticolo idrografico				
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>		<i>Perché:</i>	
L'attività svolta non richiede uso di risorse naturali se non il prelievo di acqua da stoccare sul serbatoio adibito a riserva idrica antincendio. , e di energia elettrica per l'illuminazione interna. È inoltre previsto un ridotto consumo di suolo, limitato al sedime della costruzione, peraltro già utilizzato precedentemente quale basamento fondale di un hangar ora dismesso e demolito.				
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

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>		
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>	<i>Perché:</i>		
L'attività non prevede l'impiego o lo stoccaggio di materiali nocivi, trattandosi di un'attività di mero rimessaggio dell'elicottero.				
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
Durante la costruzione, nella fase di scavo dovranno essere smaltiti i resti del basamento fondale esistente. Lo smaltimento dei rifiuti inerti avverrà conferendo gli stessi presso apposite discariche adatte al loro recepimento e/o a siti specializzati nel loro recupero. Le terre e rocce da scavo saranno gestite in conformità al DPR 120/2017, riutilizzate nell'ambito dello stesso cantiere e/o conferite a siti autorizzati. Durante l'esercizio, il tipo di attività non prevede la produzione di rifiuti con potenziali effetti ambientali significativi.				
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generate emissioni di inquinanti in atmosfera a causa della presenza e del transito dei mezzi pesanti per il trasporto degli elementi prefabbricati e per la realizzazione delle fondazioni. Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni generate dai mezzi di cantiere possono ritenersi trascurabili in merito all'entità dei materiali da trasportare ed in considerazione delle precauzioni che saranno adottate e della lontananza dei ricettori dalle aree di cantiere.				
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
Durante la realizzazione dell'intervento potranno essere generati livelli sonori legati alla presenza e al transito dei mezzi pesanti per il trasporto degli elementi prefabbricati e per la realizzazione delle fondazioni. Non sono previsti potenziali effetti significativi dell'opera sull'atmosfera, in quanto le emissioni generate dai mezzi di cantiere possono ritenersi trascurabili in merito all'entità dei materiali da trasportare ed in considerazione delle precauzioni che saranno adottate e della lontananza dei ricettori dalle aree di cantiere.				
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
Trattandosi di mero rimessaggio dell'elicottero, non è prevista la produzione di reflui. Infatti gli addetti all'elisoccorso stazioneranno all'interno della "palazzina Enac" ed usufruiranno dei servizi igienici ivi presenti.				
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

<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>
<p>Durante la costruzione i rischi prevedibili sono quelli associati all'attività di cantiere (cadute dall'alto, schiacciamenti, interferenze con i mezzi operativi...) Tali rischi saranno valutati ed esaminati in conformità a quanto previsto dal D.Lgs. 81/08 per le procedure di sicurezza in fase di cantiere. Inoltre, gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante risultano distanti dall'area in esame.</p> <p>In fase di esercizio la società Avincisa Aviation S.p.a. predisporrà uno specifico Documento di Valutazione dei Rischi per le attività che si svolgeranno.</p>			
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
<p>La portata e dimensione del fabbricato in progetto sono tali da non incidere su alcun paesaggio tutelato o serbatoio di naturalità, che comunque risultano distanti dall'opera.</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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
<p>Dai sopralluoghi <i>in situ</i> non sono emerse situazioni sensibili al di fuori di quelle già tutelate e segnalate. La vegetazione presente nel territorio, in conseguenza della posizione del sito oggetto di intervento (area urbanizzata), denota diversi gradi di sviluppo vegetativo, sia per quanto riguarda le singole specie che per le consociazioni presenti. La dominanza, in termini di specie, è di piante alloctone utilizzate a scopo ornamentale.</p> <p>La tipologia vegetazionale che caratterizza il paesaggio vegetale naturale del territorio limitrofo all'area di intervento è formata dalle seguenti formazioni vegetali: siepi autoctone con l'ingresso di specie alloctone, filari alberati, piante isolate, giardini e parchi pubblici e privati.</p> <p>Si specifica che anche dall'analisi della rete ecologica regionale, il sito ricade all'interno della matrice e in area ad elevata diffusione insediativa, ovvero in settori territoriali caratterizzati da valori molto elevati dell'indice SIX (Sprawl Index) nei quali già si concentra oltre l'80% delle attuali superfici edificate regionali</p>			
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
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
<p>Il reticolo idrografico principale e minore si trova a distanze tali da non poter generare interferenze con l'ipotesi progettuale</p>			
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
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>

## 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>	
L'intervento non comporta interferenze con le vie di trasporto in quanto non incide in maniera significativa sul carico veicolare preesistente. In fase di costruzione sarà presente un un limitato traffico indotto dal cantiere, che si può ritenere di entità trascurabile rispetto al traffico veicolare attuale.			
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i>	
L'area ricade all'interno delle visuali ad ampio spettro definite dalla variante tematica del PTCP di Perugia, ma l'ipotesi progettuale riguarda la realizzazione di un fabbricato con dimensioni tali da allineare detto manufatto a quelli esistenti, senza generare nuovi ingombri visivi o elementi di intrusione visiva.			
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i>	
Il fabbricato di progetto verrà realizzato su un'area già utilizzata precedente quale basamento fondale di un hangar ora dismesso e demolito, in zona edificata da classificazione del PRG e già urbanizzata. Pertanto il consumo di suolo sarà minimo, non comportando perdita di suolo non antropizzato.			
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i>	
Non si prevedono effetti sul suolo generati dall'opera in esame, in quanto l'intervento ricade internamente al sedime aeroportuale			
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"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i>	
Il sito oggetto di intervento ricade in area urbana e quindi antropizzata, ma l'opera e il suo utilizzo non sono tali da generare interferenze. L'area di intervento si trova all'interno di una zona fortemente antropizzata, rappresentata dalla città di Foligno che espandendosi nel corso del tempo ha inglobato centri abitati più vicini, quali Borroni, Sterpete e Sant'Eraclio, formando così un unico agglomerato urbano con al centro la zona dell'aeroporto. L'intero areale si potrebbe quindi definire un unico ricettore antropico in cui bensì può convivere la nuova opera data la funzione della stessa, senza ulteriore aggravio o interferenza sulle matrici ambientali.			
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i>	
Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti ricettori sensibili (si rimanda alla Tavola 8 per la localizzazione dei ricettori indagati nell'area di studio)			
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>	<i>Perché:</i>	

<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>	
Si tratta di un'area già urbanizzata e antropizzata. Inoltre la realizzazione dell'intervento non interessa risorse di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità, in quanto le lavorazioni sono confinate all'interno del sedime aeroportuale.				
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
Nell'area di progetto o in aree limitrofe non sono presenti zone di tale tipo. Per aree collocate a maggiore distanza, si veda quanto riportato al punto 8.9.				
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
Il comune di Foligno, in cui ricade l'intervento è ricompreso in Classe sismica 1, tuttavia la struttura è stata dimensionata, ai sensi del D.M. 17/01/2018, in classe d'uso IV, tale da garantirne l'operabilità anche in caso di eventi sismici. Inoltre il sito non ricade all'interno della perimetrazione di aree esondabili. L'esame della cartografia geomorfologica allegata al P.A.I., redatta dall'autorità di Bacino del F. Tevere, non riporta la presenza di movimenti franosi attivi o quiescenti. Nelle immediate vicinanze del sito in esame non sono stati individuati, attualmente, segni di erosione accelerata né di complessiva instabilità.				
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
Non sono previsti effetti cumulativi, data la dimensione e la tipologia dell'intervento previsto				
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
Non sono previste interferenze trans-frontaliere, data la dimensione e la tipologia dell'intervento previsto				

Foligno, 15/01/2024

**Ing. Luigi Antonini**

## 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	COROGRAFIA IGM	1:25.000	ALL 01_Corografia_signed.pdf
2	AREA DI STUDIO	1:10.000	ALL 02_Area di studio_signed.pdf
3	PLANIMETRIA CATASTALE	1:2.000	ALL 03_Catastale_signed.pdf
4	USO DEL SUOLO	1:10.000	ALL 04_Uso del suolo_signed.pdf
5	STRALCIO PRG	1:15.000	ALL 05_PRG_signed.pdf
6	CARTA GEOBOTANICA, VEGETAZIONE POTENZIALE, FITOCLIMATICA E RERU	Scale varie	ALL 06_Geobotanica e RERU_signed.pdf
7	AREE SENSIBILI E VINCOLATE (tabella 8)	1:30.000	ALL 07_Aree vincolate_signed.pdf
8	RICETTORI	1:25.000	ALL 08_Ricettori_signed.pdf
9	ELABORATI DI PROGETTO	Scale varie	ALL 09_Elaborati di progetto_signed.pdf

Il/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.