

# SISTEMA AEROPORTUALE PUGLIESE

## AEROPORTO DI BRINDISI

### AGGREGAZIONE BRINDISI 1 – 2 - 3 INTERVENTI DI SECONDA FASE DI SVILUPPO 2009/2013 SCHEDA 8.2.1.5.4

**DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE**  
**AMPLIAMENTO DELLE SALE DI IMBARCO**

*Il Responsabile del Procedimento*  
*Ing. Nicola MICCHETTI*

Gennaio 2011 Rev. 1



**E.N.A.C.**



**REGIONE  
PUGLIA**



# **AGGREGAZIONE BRINDISI 1 – 2 - 3**

## **INTERVENTI DI SECONDA FASE DI SVILUPPO 2009/2013 SCHEDA 8.2.1.5.4**

### **DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE**

#### **AMPLIAMENTO DELLE SALE DI IMBARCO**

---



## **A. PREMESSA.**

Il sistema aeroportuale pugliese rappresenta una delle leve principali dello sviluppo economico della regione, in quanto i collegamenti aerei consentono le comunicazioni con altre aree economico - produttive, favoriscono i flussi turistici, permettono l'esportazione e l'importazione di prodotti ad alto valore aggiunto.

Questi fattori assumono particolare importanza per una regione periferica come la Puglia, per la quale il trasporto aereo costituisce l'unica modalità di trasporto che può assicurare collegamenti rapidi con le aree forti del Nord Italia e dell'Europa occidentale, nonché con i mercati di sbocco naturale quali i Balcani ed il bacino del Mediterraneo.

In questo contesto, la Puglia risulta oggi dotata di quattro infrastrutture aeroportuali aperte al traffico (Bari, Brindisi, Foggia e Taranto - Grottaglie), cosicché buona parte del territorio regionale può avere accesso ad uno scalo aeroportuale con percorrenze inferiori l'ora.

Tuttavia, solo i primi due aeroporti citati sono oggi serviti da regolari voli di linea, in cui prevalgono i collegamenti con gli *hub* di Roma e Milano, mentre sono poche le altre destinazioni italiane servite da relazioni *point-to-point*, e sono da sviluppare i collegamenti diretti con l'Europa centrale, occidentale ed orientale.

I quattro aeroporti menzionati sono gestiti da un'unica società, Aeroporti di Puglia. Questa caratteristica, che è peculiare, in ambito italiano, per i sistemi aeroportuali regionali, apre l'opportunità di sviluppare una pianificazione integrata dello sviluppo dei quattro scali, in ragione di specificità funzionali che possono venire attribuite in un'ottica di ottimizzazione complessiva del sistema.

La società Aeroporti di Puglia ha quindi avviato con l'ENAC uno studio per il Master Plan degli aeroporti pugliesi, quale progetto sperimentale per la

---



definizione di un modello di Pianificazione Strategica da poter utilizzare anche per gli altri aeroporti italiani.

La prima fase dello studio ha riguardato una ricognizione sistematica delle caratteristiche della domanda e dell'offerta di trasporto aereo in Puglia, svolta anche attraverso il coinvolgimento degli enti locali interessati.

Si è poi proceduto all'identificazione ed alla valutazione degli scenari di sviluppo possibili per l'intero sistema aeroportuale della regione, giungendo ad identificare lo scenario preferenziale in ragione di obiettivi generali preliminarmente definiti.

In sintesi, si è proceduto alla definizione di una strategia finalizzata a costituire una risposta compatibile con la domanda di mobilità futura.

Sono stati poi approfonditi gli aspetti funzionali, di mercato, infrastrutturali ed amministrativi dello scenario prescelto, verificandone anche alcuni aspetti di sostenibilità economica.

Un'attenzione particolare è stata naturalmente rivolta alla valutazione della opportunità e della tempistica degli interventi volti all'adeguamento della capacità degli aeroporti esistenti ed alla realizzazione di nuove infrastrutture, sia dedicate al core business che alle attività complementari ed addizionali.

Specificata attenzione è stata rivolta anche alla compatibilità delle prospettive di sviluppo di traffico con i servizi e le infrastrutture del territorio, quali le strade di accesso e i collegamenti con altre modalità di trasporto.

Il risultato ha delineato in dettaglio la strategia di sviluppo in un arco temporale di 15 anni, ed in particolare degli interventi infrastrutturali, considerando due diversi orizzonti temporali:

2003-2007, cosiddetta di prima fase;

2008-2017 cosiddetta di seconda fase.

I risultati delle analisi effettuate hanno permesso di delineare un piano d'azione sui due diversi orizzonti temporali prescelti, consentendo di definire precisi indirizzi programmatici per la società Aeroporti di Puglia.

---



Sulla base dei risultati dello studio, la società Aeroporti di Puglia ha definito le caratteristiche degli interventi da effettuare sui singoli aeroporti, verificando e richiedendo l'attivazione delle possibili fonti di finanziamento.

La Società ha utilizzato tali risultati preliminari con la Regione Puglia nella fase di preparazione del Piano Regionale dei Trasporti.

L'importanza che tale studio ha assunto per la società Aeroporti di Puglia è comprovato dal fatto che la società ha ottenuto l'affidamento in concessione della gestione totale aeroportuale sulla base di un'istanza corredata da un programma di interventi contenente, tra l'altro, un piano degli investimenti, la cui definizione trae direttamente origine da quanto realizzato nella fase di approfondimento dello scenario di sviluppo prescelto.

La definizione di un quadro chiaro di sviluppo del sistema aeroportuale costituisce, pertanto, obiettivo strategico per Aeroporti di Puglia S.p.a.

Infatti, negli ultimi anni la Puglia ha evidenziato un interessante trend di crescita del suo sistema economico e produttivo pur in presenza di un gap infrastrutturale che ne limita e vincola le tendenze di sviluppo.

L'attuale grado di infrastrutturazione nonché i livelli di accessibilità interna e verso le aree nazionali ed estere risultano ancora non del tutto adeguati rispetto alle dinamiche della domanda ed alle prospettive di crescita dell'economia regionale oltre che alle necessità di apertura della Puglia.

Alle problematiche generali evidenziate fanno riscontro elevate potenzialità della regione connesse alla sua collocazione geografica che la pone come snodo privilegiato di interconnessione alle direttrici economiche e di traffico nazionali ed internazionali esistenti ed in via di sviluppo.

Una efficace azione sul sistema dei trasporti richiede interventi sulle varie reti coordinati ed opportunamente pianificati.

La massimizzazione dell'utilità derivante da investimenti infrastrutturali presuppone un contesto programmatico integrato alle varie scale territoriali al fine di strutturare un sistema della mobilità che consenta il soddisfacimento di necessità differenti rispetto ai bisogni di mobilità a livello locale, regionale e dell'intera nazione.

---



In linea con il contesto programmatico e normativo nazionale e locale la Regione Puglia ha operato in modo coerente e coordinato con gli scenari strutturati dagli strumenti di pianificazione e con le esigenze espresse dal sistema insediativo e socio - economico regionale, predisponendo ed adottando strumenti idonei al governo della mobilità locale, attuale e futura.

Infatti, in una logica integrata e sistemica è stato adottato il Piano Regionale dei Trasporti ed il Piano Triennale dei Servizi, oltre alla Legge Regionale di disciplina del Trasporto Pubblico Locale.

In data 31 marzo 2003 è stato sottoscritto presso il Ministero dell' Economie e delle Finanze l' *"Accordo di programma quadro trasporti: aeroporti e viabilità"*.

Gli interventi compresi nell'Accordo di Programma, oltre ad essere coerenti alle necessità individuate nell'Intesa Istituzionale di Programma, sono azioni organiche alle strategie d'intervento delineate nel Piano Regionale dei Trasporti

Oggetto dell'Accordo è stata l'attuazione di un programma di interventi sul sistema stradale ed aeroportuale, finalizzato ad assicurare migliore accessibilità al territorio regionale come descritto nel relativo allegato tecnico.

Tale programma si doveva realizzare, in particolare, mediante il potenziamento ed ammodernamento degli aeroporti pugliesi.

Sono state così tracciate le linee - guida che, quanto meno nel breve periodo, dovevano costituire punto di riferimento preciso per un corretto e coordinato sviluppo degli aeroporti pugliesi, mentre per il medio e lungo periodo potevano essere suscettibili di variazione in relazione al volume di traffico reale ed alla potenzialità economica e finanziaria degli enti interessati.

L'aeroporto di Brindisi non è ancora dotato di un Piano Regolatore Aeroportuale approvato dagli organi competenti. Tuttavia, è stato realizzato, dalla società Aeroporti di Puglia ed ENAC, un *"Master Plan del Sistema aeroportuale della Puglia"* che riporta le scelte strategiche per il futuro

---



sviluppo a medio - lungo termine i cui indirizzi generali sono stati deliberati dalla società Aeroporti di Puglia e approvati dal Piano Regionale dei Trasporti.

E' stato, pure, redatto il *"Piano territoriale propedeutico al Piano regolatore aeroportuale per l'aeroporto civile di Brindisi"* con lo scopo di fornire le linee guida fondamentali per lo sviluppo delle diverse strutture, operando scelte programmatiche per evitare, nei limiti del possibile, il rischio di assumere decisioni non rispondenti alle previsioni a medio e lungo termine ed in modo che la domanda di trasporto prevista possa essere soddisfatta in termini tecnicamente ed economicamente realizzabili. Lo studio in parola è da considerarsi parte integrante del *"Master Plan del Sistema aeroportuale della Puglia"*.

Lo strumento di pianificazione elaborato nel *"Piano territoriale propedeutico al Piano regolatore aeroportuale"*, tra gli elementi fondamentali, tratta con particolare attenzione il problema relativo all'estensione del sedime aeroportuale, considerando sia la parte destinata all'attività aerea vera e propria (air side-area doganale) sia quella utilizzata da attività di supporto e complementari per sviluppare le funzioni compatibili (land side-area aeroportuale). Propone, inoltre, uno schema o, quanto meno, un'ipotesi di utilizzazione organica delle aree comprese nel territorio circostante lo scalo civile. Tale ipotesi di sviluppo territoriale considera le indicazioni programmatiche espresse dagli strumenti urbanistici vigenti, coniugandole con le necessità operative dell'aeroporto e diventando così un sicuro elemento di riferimento per ulteriori attività di pianificazione delle aree in esame.

Tale lavoro, condotto in stretta collaborazione con i rappresentanti della Regione, Provincia e Comuni interessati, Camera di Commercio, Aeronautica Militare, Autorità Portuale ed ENAC ha preso avvio da un'analisi dello stato esistente riferito sia al potenziale bacino di utenza che all'ambito aeroportuale vero e proprio. Quindi, si è occupato dell'individuazione delle previsioni di sviluppo dell'attività aeronautica, giungendo alla proposizione delle linee di

---



intervento necessarie a favorire lo sviluppo del sistema, integrato con le esigenze socio-urbanistiche dell'area presa in considerazione.

Gli elaborati grafici allegati al *"Piano territoriale propedeutico al Piano regolatore aeroportuale per l'aeroporto civile di Brindisi"* illustrano le scelte di Piano d'Area ed i relativi interventi sul territorio.

La strategia progettuale ha delineato le azioni tendenti al raggiungimento di obiettivi precisi individuabili all'interno dei settori territoriale e di sviluppo, quali mobilità, ambiente, impatto aeroportuale.

Nella parte conclusiva, inoltre, sono state delineate le linee guida per il *"Piano di sviluppo aeroportuale"* ipotizzando gli interventi previsti per la riorganizzazione e programmazione dello scalo.

Nello studio sono stati analizzati per l'aeroporto di Brindisi i seguenti punti:

- situazione generale, locale, e le necessità di adeguamento dei servizi di assistenza al volo;
  - il quadro delle attività specifiche e relative infrastrutture merci, servizio antincendio aeroportuale, aviazione generale, quadro generale delle attività specifiche programmate, copertura finanziaria degli interventi;
  - la capacità aeroportuale delle piste di volo, della via di rullaggio, dei piazzali di sosta, dell'aerostazione passeggeri e di quella merci e dei parcheggi;
  - i vincoli urbanistici e aeroportuali, l'uso del territorio con i relativi vincoli, i piani urbanistici del comune di Brindisi, le esigenze del territorio, i vincoli aeronautici in base alla legge n. 58 del 4/2/1963, le disposizioni in materia di sicurezza emanate dall'ENAC, i vincoli delle apparecchiature di radio assistenza al volo, le curve di esposizione al rumore e le zone di rispetto;
  - le previsioni di sviluppo del quadro socio – economico sia nazionale che regionale;
  - l'individuazione delle criticità esistenti dell'impatto provocato dalla prevedibile crescita del traffico;
-





- le linee di indirizzo per la redazione del Piano Regolatore dell'Aeroporto di Brindisi, nella prima fase prevista per il periodo 2003 – 2007 relativa alla realizzazione:
  - della nuova aerostazione;
  - della viabilità di accesso;
  - dei nuovi parcheggi;
  - delle opere di mitigazione ed impatto ambientale;
  - dell'adeguamento degli impianti di depurazione e smaltimento bottini di bordo;
  - dell'adeguamento perimetrale dell'aeroporto alla normativa security;
  - dell'adeguamento delle infrastrutture di volo;
  - del collegamento ferroviario aeroporto – stazione marittima - stazione di Brindisi;
  - dell'ampliamento ed ammodernamento dell'attuale caserma V.V.F.
- le linee di indirizzo per la redazione del Piano Regolatore dell'Aeroporto di Brindisi, nella seconda fase di sviluppo prevista per il periodo 2008 – 2017;
- le linee di indirizzo per la redazione del Piano Regolatore dell'Aeroporto di Brindisi, nella terza fase di sviluppo prevista per il periodo 2018 – 2047;

In data 06 marzo 2003 è stato firmato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro della difesa, il decreto di approvazione della convenzione sottoscritta tra l'ENAC e la società Aeroporti di Puglia per l'affidamento della gestione totale degli aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Taranto, la cui durata è stata estesa, con provvedimento d'urgenza del Direttore Generale dell'ENAC a quaranta anni.

In data 31 marzo 2003 è stato stipulato Accordo di Programma Quadro tra il Ministero dell'economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l'ENAC e la Regione Puglia, con il quale sono state stanziare le

---



risorse finanziarie per l'attuazione degli interventi aeroportuali nella Regione Puglia, finanziati con fondi della Legge 135/97, del PON Trasporti 2000/2006 e della Deliberazione CIPE 17/2003;

In data 30 dicembre 2004 è stato stipulato atto integrativo al predetto Accordo di Programma Quadro;

Successivamente, è stato stipulato il protocollo di intesa tra ENAC e la Regione Puglia per la rimodulazione degli interventi previsti per il settore aeroportuale pugliese a valere sulle risorse finanziarie della legge 135/97, del PON Trasporti 2000/2006 e della Deliberazione CIPE 17/2003;

A seguito di successiva rimodulazione dei finanziamenti di cui al PON Trasporti 2000-2006 e delle risorse CIPE - Aree depresse - gli interventi previsti nella prima fase 2003 – 2007 sono stati da ultimo così rideterminati:

<b>INTERVENTO</b>	<b>TOTALE APQ</b>	<b>STATO DI ATTUAZIONE</b>
<i>Adeguamento infrastrutture di volo e prolungamento pista</i>	21.600.000,00	Ultimati
<i>Riubicazione guardiola varco doganale</i>	50.000,00	Ultimati
<i>Adeguamento perimetrazione aeroporto normativa security e strada perimetrale</i>	4.530.000,00	Ultimati
<i>Ampliamento sistema parcheggi</i>	250.000,00	Ultimati

Per i progetti relativi all'adeguamento delle infrastrutture di volo alla normativa di riferimento – prolungamento della pista di volo e via di rullaggio ed all'ampliamento dei piazzali di sosta aa.mm. è stata conclusa la procedura di V.I.A. con giudizio positivo di compatibilità ambientale, giusta Decreto prot. DSA DEC 2008 - 25 del 25.01.2008 rilasciato dal Ministero

---



dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale .

\* \* \*

Ai fini della stipula del “Contratto di Programma” 2009 – 2012, Aeroporti di Puglia S.p.A. ha presentato il Piano degli interventi da realizzare sullo scalo di Brindisi nel periodo di vigenza di tale contratto, in coerenza con il Piano di sviluppo dell'Aeroporto di Brindisi descritto nel documento “Masterplan per lo sviluppo del Sistema Aeroportuale della Puglia”.

Il piano quadriennale include:

- gli interventi di cui all’ “Accordo di Programma” stipulato il 31 marzo 2003 tra Ministero dell’Economia e Finanze, ENAC, ENAV, ANAS e Regione Puglia, finanziati con piano PON 2000-2006, Legge 135/97, Delibera CIPE 142/99 come da ultimo rimodulati;
- gli interventi finanziati da Aeroporti di Puglia S.p.A.;
- altri interventi finanziati con risorse pubbliche;

Il suddetto Piano è da intendersi come proposta per la migliore composizione delle necessità di sviluppo dell'aeroporto di Brindisi determinate dall'evoluzione del traffico. L'attuazione di questo piano vincola Aeroporti di Puglia S.p.A. ed ENAC ai principi informativi ed ai contenuti economici previsti nel Contratto di Programma.

Gli interventi presenti nel piano sono:

---



rif. WBS PSA	N°	sotto codice	Descrizione	TOTALE 2007-2012	stato di esecuzione lavori
<b>INFRASTRUTTURE DI VOLO</b>					
8.2.1.1	1		Acquisizione aree per ampliamento sedime aeroportuale	20.000.000,00	Non eseguibile
8.2.1.2	2		Adeguamento infrastrutture di volo e prolungamento pista	21.600.000,00	Eseguito
8.2.1.4.	3		Rifacimento del piazzale di sosta aeromobili e relativa viabilità connessa	20.000.000,00	Eseguibile
<b>AREA TERMINALE</b>					
8.2.1.5	4		Ristrutturazione del secondo livello aerostazione passeggeri	4.000.000,00	Eseguibile
<b>AREA TERMINALE MERCI</b>					
8.2.1.9	5		Riconversione aree militari	10.000.000,00	Non eseguibile
8.2.1.10	6		Acquisizione nuove aree per ipotesi scalo merci sud ovest	20.000.000,00	Non eseguibile
<b>AREA TECNICA</b>					
8.2.1.6	7		Ristrutturazione caserma dei VV.F.	1.000.000,00	Eseguibile
8.2.1.7	8		Riubicazione guardiola varco doganale	50.000,00	Eseguito



rif. WBS PSA	N°	sotto codice	Descrizione	TOTALE 2007-2012	stato di esecuzione lavori
<b>VIABILITA' E PARCHEGGI</b>					
8.2.1.3	9		Adeguamento perimetrazione aeroporto normativa security e strada perimetrale	4.530.000,00	Eseguito
8.2.1.8	10		Ampliamento sistema parcheggi	250.000,00	Eseguito
<b>AEROCLUB</b>					
				0	
<b>IMPIANTI DI ASSISTENZA AL VOLO</b>					
				0	
<b>AIUTI VISIVI LUMINOSI</b>					
				0	
<b>COLLEGAMENTO FERROVIARIO</b>					
				0	
<b>ALTRO</b>					
8.2.1.11	11		Opere di mitigazione impatto ambientale	10.000.000,00	Eseguibile
8.2.2.7	12		Banchina per attracco navi per intermodalità	10.000.000,00	Non di competenza



dove con il colore

- “rosso” sono stati indicati gli interventi già ultimati e collaudati;
- “arancione” le opere in corso di realizzazione;
- “giallo” sono indicati gli interventi da rinviare alla Fase di Sviluppo 2013-2016;
- “verde” gli interventi da eseguire.

Nello studio di fattibilità redatto nel settembre 2009 è contenuta anche una proposta di rimodulazione, riportata nella seguente tabella.

rif. WBS PSA	N°	sotto codice	Descrizione
	<b>13</b>		<i>Rifacimento tappetino pista 13-31 e realizzazione impianti per CAT 2</i>
	<b>14</b>		<i>Trasferimento gestione impianti</i>
	<b>15</b>		<i>Realizzazione nuova torre di controllo</i>
	<b>16</b>		<i>Acquisizione aree verso proprietà private</i>
	<b>17</b>		<i>Realizzazione parcheggi land side</i>

Ciò premesso,

il presente documento preliminare riguarda esclusivamente la progettazione, direzione dei lavori, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione dell'intervento di ampliamento delle sale di imbarco dell'attuale aerostazione passeggeri.

\*\*\*

---



## **B. DESCRIZIONE DELLE ATTUALI CONDIZIONI DEL SITO.**

L'Aeroporto Internazionale di Brindisi è situato a 3 km a nord ovest del centro della città di Brindisi, su di una penisola che si estende nel mare Adriatico, tra Punta Patedda a nord ovest e il Canale Pigonetti a sud ovest, ed un' altezza di 15.00 metri sopra il livello del mare.

L'aeroporto, che dispone di due piste di volo in attività, la 13/31 e la 05/23.

La pista di volo esistente nell'Aeroporto di Brindisi RWY 13/31 è di codice 4E, ad avvicinamento strumentale di precisione in quanto dotata di ILS CAT I, per l'operatività dei seguenti velivoli Wide Body fino fino ad un max di apertura alare di 65 mt..

La pista di volo esistente nell'Aeroporto di Brindisi RWY 05/23 è di codice 3C per l'operatività di velivoli fino ad un max di apertura alare di 36 mt.

Si prevede che le operazioni annuali di traffico aereo aumentino da 8076 (movimenti aerei in entrambe le direzioni) nel 2002 a 16.000 operazioni nel 2017.

La Tabella 1 di seguito riportata descrive le caratteristiche *air-side* dell'aeroporto a conclusione dei lavori di ampliamento ed ammodernamento realizzati.

---



**Tabella 1**  
**Caratteristiche Pista/Taxiway/**

<b>PISTA 13-31</b>	
Dimensioni	3.048 x 45 metri
clearways	60 x 15 pista 13 180 x 150 pista 31
Shoulders pavimentati	7,5 per parte
Striscia di volo	3.168 x 300
Tipo di pavimentazione	In asfalto con testate in cls
Resistenza e superficie di RWY	LCN 90 Asfalto (testata in cls)

<b>PISTA 05-23</b>	
Dimensioni	1.796 x 45 metri
clearways	Pista 05 – 60 x 150 Pista 23 – 60 x 150
Shoulders pavimentati	7,5 per parte
Striscia di volo	1916 x 150
Tipo di pavimentazione	In asfalto con testata 23 in cls
Resistenza e superficie di RWY	LCN 45 Asfalto (testata in cls)

---





## **C. AMPLIAMENTO DELLE SALE DI IMBARCO**

### **1. OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO E RELATIVE STRATEGIE.**

Il nuovo Aeroporto del Salento è una struttura di notevole importanza strategica, essendo al servizio di un'area molto vasta comprendente le provincie di Brindisi, Lecce e Taranto.

L'Aeroporto del Salento assume, nel più articolato sistema di trasporti della regione, un'importanza fondamentale e può considerarsi a tutti gli effetti porto di accesso privilegiato di un territorio a fortissima vocazione turistica.

Aeroporti di Puglia S.p.A. nell'ambito della pianificazione programmatica degli interventi previsti per l'aeroporto di Brindisi, ha previsto di attuare l'ampliamento dell' Aerostazione Passeggeri lato air-side ed in particolare del sistema "Sale Imbarco".

Ciò è conseguenza della indicazioni fornite dall'Enac in merito alla necessità di mantenere i Livelli di Qualità del Servizio negli standard previsti in relazione ai dati di traffico registrati nel 2009 (circa 1.100.000 pass/anno) e quelli ancor più promettenti del 2010 (circa 1.500.000 pass/anno).

L'ampliamento delle sale di imbarco sarà realizzato tramite l'aggiunta di un nuovo corpo di fabbrica lungo il lato air-side

---



dell'aerostazione, costituito da una struttura ad ossatura metallica ad estradosso curvilineo.

\*\*\*

---



## **2. DEFINIZIONE DELLE ESIGENZE.**

In ogni fase dell'intervento di realizzazione dell'ampliamento sale di imbarco dovrà essere assicurata la piena operatività dell'aerostazione e del personale e dei mezzi presenti in loco, onde assicurare la piena efficienza dell'attività aeroportuale.

L'intervento potrà essere progettato ed eseguito in un'unica soluzione suddiviso in fasi consecutive.

Il progetto potrà, pertanto, essere corredato da un cronoprogramma delle attività e delle zone d'intervento, preventivamente concordato con Aeroporti di Puglia S.p.A., atto ad assicurare sempre la piena funzionalità della aerostazione.

Il progetto dovrà tener conto di quanto già eseguito nel precedente appalto.

Altre interferenze sono riportate nello studio di fattibilità che si ritiene integralmente allegato al presente Documento preliminare alla progettazione.

\*\*\*

---



### **3. REGOLAMENTI E STANDARD TECNICI DA OSSERVARE .**

Il progetto dovrà essere conforme alla normativa vigente ed agli standards ICAO ed ENAC, ed in particolare a:

- Codice della Navigazione (modificato con D. Lgs 151/06)
  - “Regolamento per la Costruzione e L’Esercizio degli Aeroporti” dell’ENAC, Edizione 5 del 23 settembre 2008. (RCEA)
  - “Codice degli appalti pubblici di lavori e forniture” D.Lgs. 12.04.2006 n. 163 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 100 del 02.05.2006 supplemento ordinario n. 107/L e s. m. e i.
  - “Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994, n. 109, e s.m.i.” - D.P.R. 21 dicembre 1999, n .554
  - “Regolamento recante il capitolato generale d’appalto dei lavori pubblici ai sensi dell’art. 3, comma 5, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e s.m.i.” Decreto Ministero LL.PP. 19 aprile 2000, n. 145
  - Procedure operative del Manuale di Aeroporto di Brindisi
-



- Regolamento di scalo dell'Aeroporto di Brindisi
- “Attuazione all’art.1 della Legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. – Decreto legislativo 08 aprile 2008 n. 81 e s.m.i.
- D.Lgs 03 agosto 2009 n. 106 - Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro
- Nuove norme tecniche per le costruzioni D.M. Infrastrutture del 14.01.2008 e s. m. e i.
- ENAC circolare ATP 16 del 15.03.2004
- Circolare ENAC - ATP 21 del 30.01.2006 Approvazione di progetti e varianti di opere ed impianti aeroportuali
- e, più in generale, alla normativa ed alle direttive comunitarie sui lavori pubblici ed alla normativa di sicurezza vigente.

Sarà necessario espletare procedure di VIA ed acquisire l'autorizzazione edilizia per i maggiori volumi previsti ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77 e art. 3 del D.P.R. 383/94 e s. m. e i.

---



Allo stato si è già provveduto ad espletare la gara per l'aggiudicazione dello studio ambientale, individuando l'aggiudicatario provvisorio

Una volta approvata la progettazione, la società Aeroporti di Puglia potrà attivare le procedure di scelta del contraente per l'appalto delle opere mediante procedura ad evidenza pubblica secondo la normativa vigente nello stato italiano e secondo le direttive comunitarie.

Il progettista dovrà curare tutti gli adempimenti e predisporre tutta la documentazione tecnico amministrativa contabile occorrente per l'acquisizione dei pareri, delle autorizzazioni, delle approvazioni, nonchè apportare tutti gli adeguamenti agli elaborati che si rendessero necessari e/o che fossero richiesti.

\*\*\*

---



#### **4. FUNZIONI DA ESPLETARE.**

È in corso di approntamento la documentazione per poter espletare la gara per l'affidamento all'esterno della struttura tecnica di Aeroporti di Puglia S.p.A. del servizio di progettazione e direzione lavori.

Il progettista dovrà eseguire tutti gli studi necessari al fine di consentire il perfetto e puntuale utilizzo della struttura assicurando la piena operatività del personale presente senza arrecare alcun pregiudizio all'operatività dell'aeroporto ed al servizio espletato.

Particolare attenzione dovrà essere posta alle scelte dei materiali, affinché l'opera sia perfettamente raccordata con quanto già eseguito, di cui ne deve costituire l'implementazione.

Occorrerà tener conto della normativa vigente in materia di sicurezza nonché degli aspetti aeroportuali di safety e security.

Occorrerà tener conto della normativa vigente in materia e dei regolamenti E.N.A.C. ed ICAO e di quant'altro occorrente per progettare un'opera perfettamente agibile e funzionale.

\*\*\*

---



## **5. DIRETTIVE E VINCOLI.**

L'esecuzione dei lavori di ampliamento dell'aerostazione lato è subordinata all'esito favorevole della procedura VIA da attuare presso il Ministero dell'Ambiente,

Nell'esecuzione dei lavori il progettista dovrà tenere conto in particolare delle seguenti direttive, criticità e vincoli nella preparazione dei documenti:

- occorrerà assicurare la funzionalità e l'operatività aeroportuale indicando le eventuali modalità ed i tempi di realizzazione dell'intervento e le limitazioni operative nel corso della costruzione tali da arrecare il minor disagio possibile.
  
  - occorrerà, pertanto, effettuare la preliminare verifica dei vincoli esistenti predisponendo un rilievo dettagliato di tutta l'area di intervento e dei sottoservizi.
  
  - si dovranno accertare preventivamente le condizioni che di seguito si elencano a solo titolo esemplificativo:
    - risoluzione interferenze con sottoservizi;
    - adeguamento rete di regimentazione acque superficiali;
    - eventuale rete di drenaggio superficiale;
    - risoluzione interferenze operative;
-





- opere in terra puntuali (demolizioni, sbancamenti, rinterrati ecc.);
  - risoluzione degli eventuali problemi di ostacoli nonché loro segnalazione diurna e notturna, entro e fuori sedime;
  - assistenze varie ai lavori civili, elettrici e idraulici;
  - opere generali e quant'altro non strettamente connesso con l'opera ma funzionale con la sua agibilità (da indicare nel quadro economico generale dell'opera);
- 
- oltre all'ampliamento dell'aerostazione, si dovrà tener conto dei seguenti progetti collegati:
    - Ampliamento e rifacimento del Piazzale di Sosta Aeromobili;
    - Ampliamento dei parcheggi e della viabilità di accesso;

\*\*\*

---



## **6. STIMA DEI TEMPI.**

Il programma di esecuzione delle opere, a titolo meramente indicativo, da verificare in relazione all'effettivo inizio dei lavori, si ritiene possa essere sviluppato come segue:





INSERIRE CRONOPROGRAMMA





## **7. REQUISITI TECNICI.**

Il progettista deve preparare, al minimo, i seguenti elaborati:

- elaborati testuali e grafici, in conformità al DPR 554/99 in cui siano esaurientemente descritte le opere a farsi. Gli elaborati dovranno essere presentati alla società Aeroporti di Puglia, per valutazione, discussione, emendamenti e approvazione in formato *Presentazione Powerpoint* e in copia cartacea per ciascuna delle fasi previste;
  - rilievo stato di fatto e delle opere civili ed impiantistiche esistenti;
  - gli studi di verifica dei vincoli e di pianificazione per risolvere le questioni critiche;
  - cronoprogramma per definire i limiti temporali dei lavori;
  - definizione dell'Itinerario Critico (Critical Path) del Programma di Costruzione;
  - metodologia da impiegare per coordinare l'opera dei vari appaltatori che lavorano contemporaneamente in zone adiacenti;
  - definizione di entità governative ed altre che parteciperanno alla revisione e approvazione del progetto;
  - piani Temporanei per la Circolazione Auto nel corso di tutte le fasi di demolizione e costruzione previste in progetto;
  - mantenimento dell'erogazione di energia e degli altri servizi nel corso di tutte le eventuali fasi di demolizione e costruzione
-



previste nel progetto, nonché della funzionalità degli impianti e dell'attività aeroportuale;

- definizione dell'accesso degli appaltatori ai vari cantieri e alle aree di stoccaggio e parcheggio per i dipendenti, sia per magazzinaggio generico che per quello adiacente al cantiere.

### Requisiti tecnici

Il progettista, collaborando in sintonia con la società Aeroporti di Puglia dovrà verificare lo stato dei luoghi e di tutte le infrastrutture ivi situate;

Dovranno essere, altresì, indicate eventuali criticità e le azioni per eliminarle in termini progettuali e nel rispetto dei tempi e della programmazione prevista.

Si evidenzia che Aeroporti di Puglia S.p.A. con distinto affidamento di incarico professionale, ha provveduto ad acquisire studio geologico, idrogeologico e geotecnico, il quale, si ritiene allegato per farne parte integrante al presente Documento Preliminare alla Progettazione

\*\*\*

---



## **8. DESCRIZIONE DELLE FASI, SEQUENZE E SCADENZE DEL PROGETTO.**

Il progettista, secondo la normativa vigente, dovrà predisporre tre fasi di progettazione, e più precisamente dovrà predisporre il:

- Progetto Preliminare
- Progetto Definitivo
- Progetto Esecutivo

Queste tre fasi verranno sviluppate in maniera consecutiva, e la durata di ciascuna fase non dovrà superare i seguenti tempi:

- Fase Progettuale Preliminare                      1 mese
- Fase Progettuale Definitiva                              1 mese
- Fase Progettuale Esecutiva                              1 mese

Detti termini non includono i tempi necessari per l'istruttoria e l'acquisizione dei pareri necessari (società Aeroporti di Puglia, ENAC, Regione Puglia, Comune, ecc.) su ciascuna fase della progettazione.

Il progettista dovrà apportare gli adeguamenti e le integrazioni necessarie, di norma, nel termine di 15 giorni dalla richiesta del Responsabile unico del procedimento ovvero nel diverso tempo che sarà indicato da quest'ultimo.

\*\*\*

---



## **9. LIVELLI PROGETTUALI E PROGETTI DETTAGLIATI.**

- Il progettista dovrà sviluppare le varie fasi di progettazione in conformità alle disposizioni del D.P.R. 21 Dicembre 1999 n°554, del Codice degli appalti pubblici di lavori e forniture D.Lgs. 12.04.2006 n. 163 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 100 del 02.05.2006 supplemento ordinario n. 107/L , ed in generale in conformità alla normativa vigente nello stato italiano.

Fatte salve le maggiori elaborazioni richieste per la completa definizione delle opere, gli elaborati da redigere in formato elettronico e riprodotto su base cartacea, anche se non in via esaustiva, sono di seguito riportati.

### PROGETTO PRELIMINARE:

- Relazione illustrativa;
  - Relazione tecnica;
  - Indagini geologiche;
  - Planimetria generale e schemi grafici;
  - Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza;
  - Calcolo sommario della spesa.
-



- Planimetrie relative alla verifica dei vincoli aeronautici, degli ostacoli e dei nuovi confini aeroportuali;

#### PROGETTO DEFINITIVO:

- Relazione descrittiva;
- Relazione geologica e geotecnica;
- Relazioni tecniche specialistiche;
- Rilievi planoaltimetrici;
- Elaborati grafici;
- Calcoli preliminari delle strutture e degli impianti;
- Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
- Computo metrico estimativo;
- Quadro economico.

#### PROGETTO ESECUTIVO:

- Relazione generale;
  - Relazioni specialistiche;
  - Elaborati grafici comprensivi anche di quelli delle strutture, degli impianti e di ripristino e miglioramento ambientale;
  - Calcoli esecutivi delle strutture e degli impianti;
  - Piani di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
  - Piani di sicurezza e di coordinamento;
  - Computo metrico estimativo definitivo e quadro economico;
  - Cronoprogramma;
-





- Elenco dei prezzi unitari e eventuali analisi;
- Quadro dell'incidenza percentuale della quantità di manodopera per le diverse categorie di cui si compone l'opera o il lavoro;
- Schema di contratto e capitolato speciale di appalto.

\*\*\*

---



## **10. LIMITI FINANZIARI DA RISPETTARE, PREVENTIVI E FONTI DI FINANZIAMENTO.**

La spesa necessaria prevista nel contratto di programma 2009 – 2012 è pari ad € 4.000.000,00. In sede di progettazione sarà definito l'effettivo importo necessario in relazione alle effettive e concrete necessità in relazione allo stato di conservazione dei piazzali.

Tale importo dovrà essere integrato con le somme a disposizione dell'Amministrazione per far fronte ad altre spese connesse alla realizzazione delle opere, come da quadro economico di seguito riportato.

Trattandosi di lavori che si andranno ad eseguire in ambito doganale non sono soggetti ad I.V.A.

Il quadro economico di riferimento, che dovrà essere rimodulato dal progettista in sede di redazione della progettazione esecutiva secondo le concrete esigenze e necessità dell'intervento, è il seguente:

---



## QUADRO ECONOMICO

### A LAVORI A CORPO

A <sub>1</sub> )	IMPORTO LAVORI	€	4.999.840,00
A <sub>2</sub> )	ONERI DI SICUREZZA	€	<u>224.992,80</u>
	Totale lavori	€	5.224.832,80

### B) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

B <sub>1</sub> )	lavori in economia	€	49.998,40
B <sub>2</sub> )	imprevisti	€	499.984,00
B <sub>3</sub> )	spese tecniche,	€	599.980,80
B <sub>4</sub> )	art. 92 comma 5 D.lgs 163/06	€	
	249.992,00		
B <sub>5</sub> )	spese per pubblicità ed opera d'arte	€	
	99.996,80		
B <sub>6</sub> )	arredi e attrezzature	€	<u>350.000,00</u>
		€	<u>1.849.952,00</u>
	<b>Totale</b>	€	<b>7.074.784,80</b>

\*\*\*

---



## **11. SISTEMI DI COSTRUZIONE DA IMPIEGARSI.**

Basandosi sulle analisi effettuate durante le Fasi Progettuali Definitiva ed Esecutiva, il progettista dovrà prevedere ed individuare i sistemi di costruzione e i materiali più appropriati per l'intervento, in modo da assicurare, comunque, la continuità delle caratteristiche costruttive e la funzionalità, minimizzando i limiti di operazione ed i disagi durante il periodo di realizzazione delle nuove infrastrutture di volo.

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'utilizzo di biotecnologie quali recupero e utilizzo acque bianche, pannelli fotovoltaici, pareti ventilate, ecc.

\*\*\*

---



## **12. DOCUMENTAZIONE DISPONIBILE.**

- Piano Territoriale Propedeutico al nuovo Piano Regolatore Aeroportuale
  - Master Plan per lo Sviluppo del Sistema Aeroportuale della Puglia  
Price-Waterhouse-Coopers, 12 settembre 2002
  - Interventi per lo sviluppo della mobilità aerea in puglia. Analisi di impatto e linee guida per l'implementazione.  
Attività di aggiornamento del Master Plan del Sistema aeroportuale pugliese – relazione sintetica -
  - Interventi per lo sviluppo della mobilità aerea in Puglia. Analisi di impatto e linee guida per l'implementazione.  
Attività di aggiornamento del Master Plan del Sistema aeroportuale pugliese – rapporto finale -
  - Brindisi Aerodrome Chart – ICAO,
  - Regolamento per la Costruzione l'Esercizio degli Aeroporti –  
ENAC 21 Ottobre, 2003
-



- LIBD Manuale dell'aeroporto di Brindisi. Riferimento Cap. 2 del regolamento ENAC per la costruzione ed esercizio degli aeroporti. ENAC circolare ATP 16 del 15.03.2004.
- Progetto architettonico, impiantistico e strutturale di realizzazione della nuova aerostazione passeggeri.
- Progetto interventi di adeguamento e messa a norma ai sensi del D.L. 152/99 della rete di smaltimento acque meteoriche provenienti dalle aree pavimentate delle infrastrutture aeroportuali.
- Indagine geologica e geotecnica e drogeologica dell'area oggetto dei nuovi interventi di sviluppo dell'aeroporto di Brindisi acquisita al protocollo Aeroporti di Puglia S.p.A. in data 22.12.2010 prot. 18534;
- Studio di fattibilità relativo ai lavori di ampliamento delle sale di imbarco;
- Mappa dei sottoservizi
- Ulteriore eventuale documentazione relativa alle opere esistenti

\*\*\*

---



### **13. MODALITA' DI SELEZIONE DEL PROGETTISTA.**

L'incarico di progettazione preliminare, definitiva, ed esecutiva, coordinamento in fase di progettazione ed esecuzione, direzione lavori misura e contabilità, e prestazioni accessorie dei lavori in oggetto verrà svolto come in precedenza anticipato da libero/i professionista/i individuato nel rispetto della normativa vigente.





#### **14. MODALITA' DI SELEZIONE DELL'ESECUTORE**

L'esecutore dei lavori sarà selezionato mediante procedura aperta secondo le disposizioni vigenti nello stato italiano ("Codice degli appalti pubblici di lavori e forniture" D.Lgs. 12.04.2006 n. 163 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 100 del 02.05.2006 supplemento ordinario n. 107/L), ovvero in conformità alle direttive comunitarie ed alla normativa italiana di recepimento.

\*\*\*

Bari, gennaio 2011 Rev. 1

*IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO*  
*ING. NICOLA MICCHETTI*

---

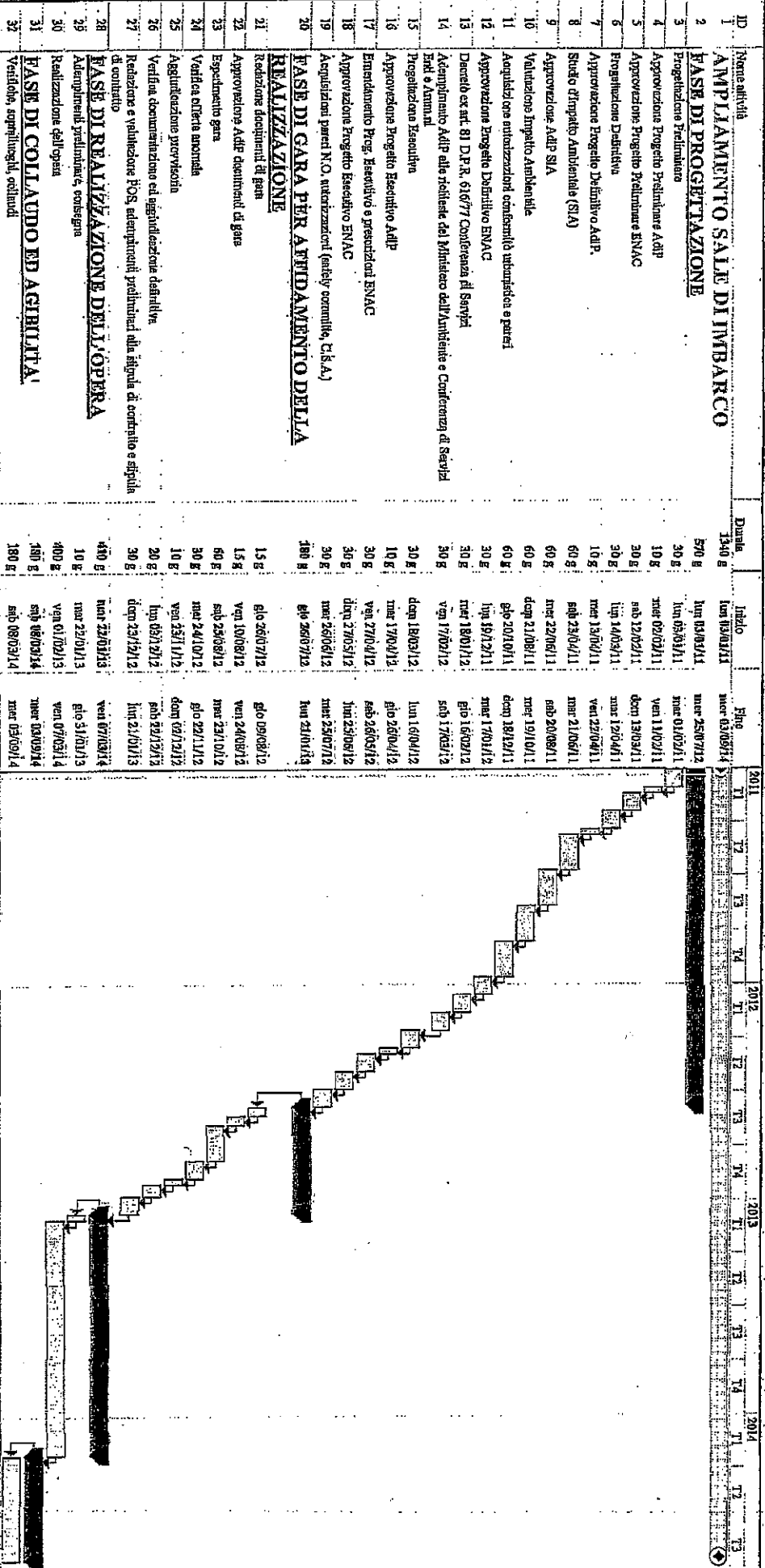




---

*DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE*

---



AMPLIAMENTO SALE DI IMBARCO.mpp

Attività  
Divisione

Arrangiamento  
Cantiere

Riepilogo  
Riepilogo progetto

Attività esterna  
Cantiere esterno

Scadenza

