

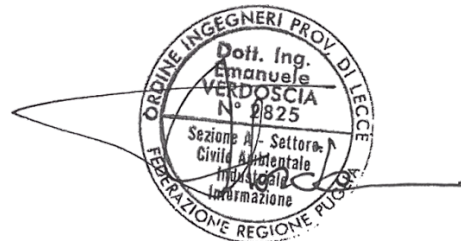
IMPIANTO DI RETE PER LA CONNESSIONE ALLA  
RETE 36 kV DELL'IMPIANTO DI PRODUZIONE  
"ZECCA" AVENTE POTENZA IN IMMISSIONE PARI A  
10,475 MW  
UBICATO IN COMUNE DI BRINDISI  
PROCEDURA AUTORIZZATIVA

PIANO TECNICO DELLE OPERE  
AMPLIAMENTO BRINDISI PIGNICELLE S.E.  
202100162  
RELAZIONE OSTACOLI AL VOLO

IDENTIFICAZIONE ELABORATO								
Livello prog.	Codice rintracciabilit�	Tipo docum.	N�elaborato	N� foglio	Tot. fogli	NOME FILE	DATA	SCALA
PTO	202100162	Elaborato grafico	1	1	17	REL. 09	Marzo 2025	

REVISIONI					
REV.	DATA	DESCRIZIONE	ESEGUITO	VERIFICATO	APPROVATO
00	MAR. 25	PTO AMPLIAMENTO S.E. BR PIGNICELLE	Ing. Emanuele Verdoscia		
01	DIC. 25	PTO AMPLIAMENTO S.E. BR PIGNICELLE	Ing. Emanuele Verdoscia		

PROGETTAZIONE



GESTORE RETE ELETTRICA

RICHIEDENTE

SCS 08 SRL  
Via G. Antonelli 3 - Monopoli

## Sommario

1. VERIFICA PRELIMINARE E.N.A.C. ....	4
2. AEROPORTI CON PROCEDURE STRUMENTALI .....	5
3. AEROPORTI PRIVI DI PROCEDURE STRUMENTALI .....	10
4. AVIO ED ELISUPERFICI DI PUBBLICO INTERESSE.....	10
5. NUOVI IMPIANTI, MANUFATTI E STRUTTURE DI ALTEZZA (AGL) UGUALE O SUPERIORE A 100 M DAL SUOLO O 45 M SULL'ACQUA. ....	10
6. AREE DI PROTEZIONE DEGLI APPARATI AERONAUTICI DI COMUNICAZIONE, NAVIGAZIONE e RADAR (CNR). ....	11
7. OPERE SPECIALI - PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA (aerogeneratori impianti fotovoltaici, impianti a biomassa, etc).....	11
(a) AEROGENERATORI .....	11
(b) IMPIANTI FOTOVOLTAICI - EDIFICI/STRUTTURE CON CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE POTENZIALMENTE RIFLETTENTI.....	12
(c) IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA DA BIOMASSE.....	12
(d) OPERE SPECIALI - PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA.....	13
8. SCOPO DELLA VERIFICA.....	14
9. VERIFICA .....	15

## **1. VERIFICA PRELIMINARE E.N.A.C.**

La valutazione di compatibilità ostacoli comprende la verifica delle potenziali interferenze dei nuovi impianti/manufatti con le superfici, come definite dal Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio Aeroporti (superfici limitazione ostacoli, superfici a protezione degli indicatori ottici della pendenza dell'avvicinamento, superfici a protezione dei sentieri luminosi per l'avvicinamento) e, in accordo a quanto previsto al punto 1.4 Cap. 4 del citato Regolamento, con le aree poste a protezione dei sistemi di comunicazione, navigazione e radar (BRA - Building Restricted Areas) e con le minime operative delle procedure strumentali di volo (DOCICAO 8168).

Al fine di limitare il numero delle istanze di valutazione ai soli casi di effettivo interesse, sono stati definiti i criteri, di seguito enunciati, con i quali selezionare i nuovi impianti/manufatti da assoggettare alla preventiva autorizzazione dell'ENAC ai fini della salvaguardia delle operazioni aeree civili. Sono da sottoporre a valutazione di compatibilità per il rilascio dell'autorizzazione dell'ENAC, i nuovi impianti/manufatti e le strutture che risultano:

- a) interferire con specifici settori definiti per gli aeroporti civili con procedure strumentali;
- b) prossimi ad aeroporti civili privi di procedure strumentali;
- c) prossimi ad avio ed eli superfici di pubblico interesse;
- d) di altezza uguale o superiore ai 100 m dal suolo o 45 m sull'acqua;
- e) interferire con le aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR (BRA – Building Restricted Areas - ICAO EUR DOC 015);
- f) costituire, per la loro particolarità opere speciali - potenziali pericoli per la navigazione aerea (es: aerogeneratori, impianti fotovoltaici o edifici/strutture con caratteristiche costruttive potenzialmente riflettenti, impianti a biomassa, etc.

## 2. AEROPORTI CON PROCEDURE STRUMENTALI

**Settore 1:** area rettangolare piana che comprende la pista e si estende longitudinalmente oltre i fine pista e relative zone di arresto (stopway) per una distanza di almeno 60 m o, se presenti, alla fine delle clearways, e simmetricamente rispetto all'asse pista per i 150 m (ampiezza complessiva 300 m).



*Fig.1 Settore 1*

**Settore 2:** piano inclinato, definito per ogni direzione di decollo e atterraggio, che si estende dai bordi del Settore 1 avente le seguenti caratteristiche:

- (a) bordo interno di larghezza ed elevazione pari a quelle del Settore 1 dal quale si origina (ovvero, quota del fine pista o, se presente, del bordo esterno della clearway), limiti laterali, aventi origine dalle estremità dei bordi del Settore 1, con una divergenza uniforme per ciascun lato del 15%;
- (b) pendenza longitudinale valutata lungo il prolungamento dell'asse pista pari a 1.2% (1:83);
- (c) lunghezza di 2.500 m.

Devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che ricadono nei primi 1350 m del Settore 2, indipendentemente dalla loro altezza, anche se al disotto del piano inclinato 1.2%. Dopodetta distanza dovrà essere sottoposto all'iter valutativo solo ciò che risulta penetrare il piano inclinato 1,2%.



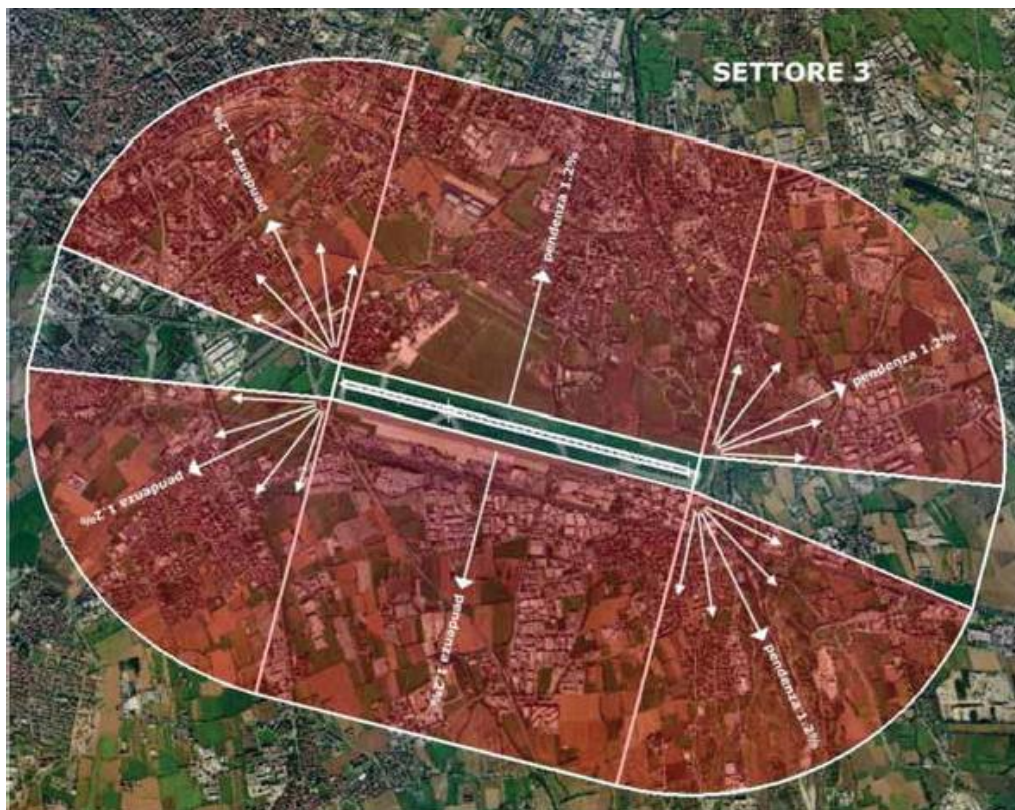
*Fig.2 Settore 2*



**Settore 3:** piani inclinati che si estendono all'esterno dei Settori 1 e 2 aventi le seguenti caratteristiche:

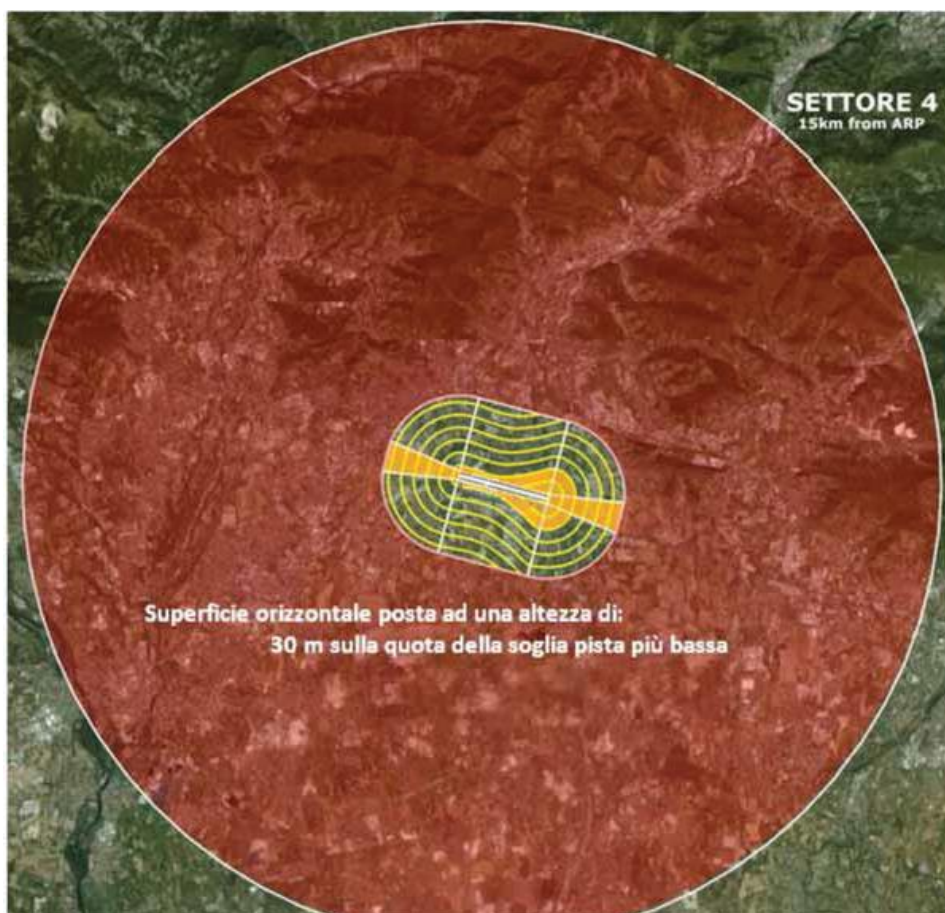
- (a) bordo interno di larghezza ed elevazione pari a quelle del Settore 1 dal quale si origina (NB.: l'elevazione del bordo interno segue l'andamento altimetrico del profilo dell'asse pista);
- (b) limiti laterali costituiti dai bordi del Settore 2;
- (c) pendenza longitudinale pari a 1.2% (1:83);
- (d) lunghezza di 2.500 m dal bordo del Settore 1.

Devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che ricadono nei primi 200m del Settore 3, indipendentemente dalla loro altezza, anche se al disotto del piano inclinato 1.2%. Dopo detta distanza dovrà essere sottoposto all'iter valutativo solo ciò che risulta penetrare il piano inclinato 1,2%.



*Fig.3 Settore 3*

**Settore 4:** superficie orizzontale posta ad una altezza di 30 m sulla quota della soglia pista più bassa (THR) dell'aeroporto di riferimento, di forma circolare con raggio di 15 km centrato sull'ARP (Aerodrome Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) che si estende all'esterno dei Settori 2 e 3. Devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che penetrano la superficie sopra descritta.



*Fig.4 Settore 4*

**Settore 5:** area circolare con centro nell' ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) che si estende all'esterno del Settore 4 fino ad una distanza di 45 km.

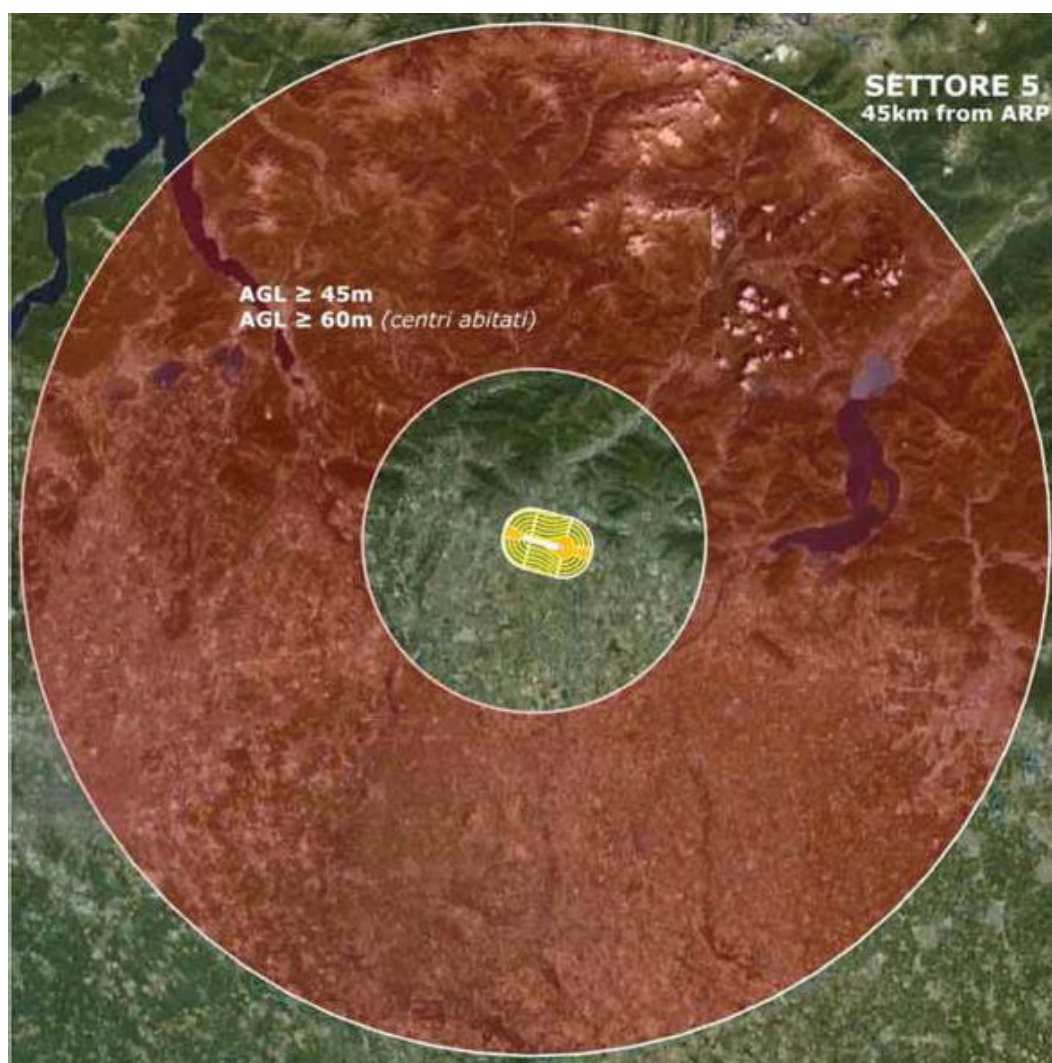
Nell'ambito di detto settore devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture con altezza dal suolo (AGL) uguale o superiore a:

(e) 45 m;

oppure:

(f) 60 m

se situati entro centri abitati, quando nelle vicinanze (raggio di 200 m) sono già presenti ostacoli inamovibili di altezza uguale o superiore a 60 m.



*Fig.5 Settore 5*



### **3. AEROPORTI PRIVI DI PROCEDURE STRUMENTALI**

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”:

- eventuali interessamenti delle superfici in essa riportate daranno origine all'iter valutativo;
- 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.

### **4. AVIO ED ELISUPERFICI DI PUBBLICO INTERESSE.**

Nel caso di aviosuperfici destinate ad attività di pubblico interesse devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti/manufatti e le strutture che interessano le superfici di cui al 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”.

Nel caso di eli superfici 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:

- (1) origine dal centro dell'eli superficie;
- (2) estensione simmetrica rispetto alla/e traiettoria/e di approdo/decollo, avente origine dal centro dell'elisuperficie;
- (3) lunghezza pari a 4000 m;
- (4) larghezza totale pari a 300 m.

### **5. NUOVI IMPIANTI, MANUFATTI E STRUTTURE DI ALTEZZA (AGL) UGUALE O SUPERIORE A 100 M DAL SUOLO O 45 M SULL'ACQUA.**

Indipendentemente dai casi descritti nei precedenti paragrafi, devono essere sottoposti all'iter valutativo i nuovi impianti, manufatti/strutture in genere che presentano un'altezza uguale o superiore a:

- a) 100 m sul terreno;

b) 45 m sull'acqua.

Qualora il progetto riguardi cavi aerei occorre considerare l'altezza massima (franco verticale massimo) sul terreno e sull'acqua (nel caso di attraversamento di corsi d'acqua) dell'elemento più penalizzante (es.: fune di guardia).

## **6. AREE DI PROTEZIONE DEGLI APPARATI AERONAUTICI DI COMUNICAZIONE, NAVIGAZIONE e 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 dovrà essere 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.

In quest'ultimo caso dovrà essere resa all'ENAC un'apposita asseverazione, redatta da un professionista e/oda un tecnico abilitato, che attesti l'esclusione dall'iter valutativo.

## **7. OPERE SPECIALI - PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA (aerogeneratori impianti fotovoltaici, impianti a biomassa, etc)**

### **(a) AEROGENERATORI**

Gli aerogeneratori, costituiti spesso da manufatti di dimensioni ragguardevoli, specie in altezza, con elementi mobili e distribuiti su aree di territorio estese (differenziandosi così dalla tipologia degli ostacoli puntuali), sono una categoria atipica di ostacoli alla navigazione aerea che, ove ricadenti in prossimità di aeroporti o di sistemi di comunicazione/navigazione/radar (CNR), possono costituire elementi di disturbo per i piloti che li sorvolano e/o generare effetti di interferenza sul segnale radioelettrico dei sistemi aeronautici CNR, tali da degradarne le prestazioni e comprometterne l'operatività.

Per tale motivo questa tipologia di struttura dovrà essere sempre sottoposta all'iter valutativo di ENAC se:

- (a) posizionata entro 45 Km dal centro dell'ARP di un qualsiasi aeroporto;
- (b) posizionata entro 16 km da apparati radar e in visibilità ottica degli stessi;
- (c) interferente con le BRA (Building Restricted Areas) degli apparati di comunicazione/navigazione ed in visibilità ottica degli stessi.

In relazione ai punti b. e c. si evidenzia che nessun iter valutativo dovrà essere avviato, 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. In questo caso dovrà essere resa all'ENAC un'apposita asseverazione, redatta da un professionista e/o da un tecnico abilitato, che attesti l'esclusione dall'iter valutativo.

Al di fuori delle condizioni di cui ai punti a., b. e c., dovranno essere sottoposti all'iter valutativo solo le strutture di altezza dal suolo (AGL), al top della pala, uguale o superiore a 100 m (45 m se sull'acqua).

#### **(b) IMPIANTI FOTOVOLTAICI - EDIFICI/STRUTTURE CON CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE POTENZIALMENTE RIFLETTENTI**

Per le strutture in argomento, che possono dare luogo a fenomeni di riflessione e/o abbagliamento per i piloti, è richiesta l'istruttoria e l'autorizzazione dell'ENAC quando:

- (a) sussista una delle condizioni descritte nei precedenti paragrafi che renda necessaria la preventiva istruttoria autorizzativa;
- (b) risultino ubicati a una distanza inferiore a 6 Km dall'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) dal più vicino aeroporto e, nel caso specifico di impianti fotovoltaici, abbiano una superficie uguale o superiore a 500mq, ovvero, per iniziative edilizie che comportino più edifici su singoli lotti, quando la somma delle singole installazioni sia uguale o superiore a 500 mq ed il rapporto tra la superficie coperta dalle pannellature ed il lotto di terreno interessato dalla edificazione non sia inferiore ad un terzo.

La documentazione trasmessa deve contenere anche un apposito studio che certifichi l'assenza di fenomeni di abbagliamento ai piloti.

#### **(c) IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA DA BIOMASSE**

In conformità al documento Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti, a cui si fa espresso rimando, gli impianti a biomasse, che possono dare luogo a fenomeni di attrazione della fauna selvatica, dovranno essere sottoposti all'iter valutativo di ENAC qualora:

- (a) sussista una delle condizioni descritte nei precedenti paragrafi che renda necessaria la preventiva istruttoria autorizzativa;
- (b) ubicati ad una distanza inferiore a 13 Km dalla recinzione del più vicino aeroporto.

Per tutte le tipologie di impianti oggetto del presente paragrafo f. dovranno essere fornite le informazioni inerenti le linee elettriche ad essi associate quando, per queste, sussista una delle condizioni descritte

nei precedenti paragrafi che renda necessario l'avvio dell'iter valutativo.

**(d) OPERE SPECIALI - PERICOLI PER LA NAVIGAZIONE AEREA**

Tutte le nuove attività non citate in questo capitolo che si configurano come pericoli per la navigazione aerea (par. 12 - cap 4 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti) e che ricadono entro i 15 Km dall'ARP dell'aeroporto più prossimo, devono essere assoggettati dell'iter valutativo di ENAC anche quando non sussistano le condizioni, già descritte nei paragrafi precedenti, per l'avvio di detto iter.

Impianti e manufatti con caratteristiche diverse da quelle descritte nei punti precedenti non sono soggetti a preventiva istruttoria autorizzativa da parte dell'ENAC.



## 8. SCOPO DELLA VERIFICA

La società Terna - Rete Elettrica Nazionale S.p.A. è la società concessionaria in Italia della trasmissione e del dispacciamento dell'energia elettrica sulla rete ad alta e altissima tensione ai sensi del Decreto del Ministero delle Attività Produttive del 20 aprile 2005 (concessione).

Nell'espletamento del servizio dato in concessione, Terna persegue i seguenti obiettivi generali:

- assicurare che il servizio sia erogato con carattere di sicurezza, affidabilità e continuità nel breve, medio e lungo periodo, secondo le condizioni previste nella suddetta concessione e nel rispetto degli atti di indirizzo emanato dal Ministero e dalle direttive impartite dall'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas;
- deliberare gli interventi volti ad assicurare l'efficienza e lo sviluppo del sistema di trasmissione di energia elettrica nel territorio nazionale e realizzare gli stessi;
- garantire l'imparzialità e neutralità del servizio di trasmissione e dispacciamento al fine di assicurare l'accesso paritario a tutti gli utilizzatori;
- concorrere a promuovere, nell'ambito delle sue competenze e responsabilità, la tutela dell'ambiente e la sicurezza degli impianti.

Nell'ambito dei suoi compiti istituzionali, pertanto, Terna Spa predispone annualmente il Piano di Sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) sottoposto ad approvazione da parte del Ministero dello Sviluppo Economico. Ai sensi della Legge 23 agosto 2004 n. 239, al fine di garantire la sicurezza del sistema energetico e di promuovere la concorrenza nei mercati dell'energia elettrica, la costruzione e l'esercizio degli elettrodotti facente parte della Rete Nazionale di Trasporto dell'energia elettrica sono attività di preminente interesse statale e sono soggetti a un'autorizzazione unica, rilasciata dai Ministeri competente previa intesa con la Regione o le Regioni interessate; il procedimento sostituisce autorizzazioni, concessioni, nulla osta e atti di assenso comunque denominato previsto dalle norme vigenti, costituendo titolo a costruire e ad esercire tali infrastrutture in conformità al progetto approvato. Facendo riferimento a quanto riportato all'art. 12 comma 3 del D.Lgs 387/03: "La costruzione e l'esercizio degli impianti di produzione di energia elettrica alimentati da fonti rinnovabili, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli impianti stessi, sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dalla regione o altro soggetto istituzionale delegato dalla regione", il progetto definitivo della nuova stazione elettrica e delle opere connesse ed infrastrutturali, indispensabili per l'esercizio degli impianti di produzione da fonte rinnovabile quali i "Raccordi in AAT" alla rete esistente, sarà inserito nella richiesta di Autorizzazione Unica afferente alle rispettive unità di produzione energetica di varie iniziative private. Le numerose richieste di connessione alla RTN da parte di diversi produttori di energia da fonte rinnovabile suggeriscono al Gestore di Rete, che ha il compito di pianificare i rinforzi della RTN per favorire lo sviluppo di iniziative private per la produzione energetica attraverso FER, di provvedere ad una ridefinizione dell'attuale magliatura/infrastruttura di Rete; a fronte di quanto sopra, Terna prevede la necessaria realizzazione di un "Satellite" in configurazione di nodo collettore di potenza consistente in una Stazione Elettrica di Trasformazione a tre livelli di tensione 380/150/36 kV, quale "Ampliamento" della S.E. esistente 380/150 kV "Brindisi Pignicelle". Tra le

possibili soluzioni è stata individuata l'ubicazione più funzionale che tenga conto di tutte le esigenze tecniche di connessione della nuova Stazione alla RTN e delle possibili ripercussioni sull'ambiente, con riferimento alla legislazione nazionale e regionale vigente in materia. Il presente studio di prefattibilità, proposto dalla Società produttrice capofila "SCS Innovations srl" (capofila del raggruppamento di produttori per i quali Terna S.p.A. ha elaborato la medesima soluzione tecnica di connessione), afferisce alla realizzazione della nuova Stazione di Trasformazione, che sarà denominata "Brindisi Pignicelle 380/150/36 kV", in un'area sita in prossimità dell'attuale Stazione di Trasformazione 380/150 kV, sempre in agro del Comune di Brindisi in area compresa tra la SP 43 e Strada per Schiavoni, da inserire in modalità entra-esce sulla Linea in AAT 380 kV denominata "Brindisi Pignicelle – Bari Ovest". L'opera in oggetto verrà realizzata per connettere alla rete elettrica nazionale diversi produttori di energia da fonte rinnovabile, convocato da Terna ad un "tavolo tecnico", per i quali sia stata elaborata una soluzione tecnica di connessione alla RTN in modalità di antenna su stallo 150 kV o attraverso il nuovo livello di tensione di esercizio di 36 kV, così come previsto dal Codice di Rete per impianto di produzione con potenze fino a 100 MW. Sulla base dell'inserimento nel contesto vincolistico-ambientale e del bilancio tecnico-economico, il presente studio di prefattibilità ha pertanto lo scopo di valutare le condizioni progettuali che possano consentire la realizzazione dell'opera in oggetto.

Tra le varie opere facenti parte dell'ampliamento della nuova stazione elettrica di Pignicelle e meglio descritte nella Relazione tecnica generale a cui si rimanda, occorrerà posizionare nuovi sostegni AAT 380 kV per i quali occorre eseguire la verifica preliminare per gli ostacoli al volo. Ed in particolare per:

- Futuri sostegni AAT 380 kV tipo CA
- Futuri sostegni AAT 380 kV tipo EP
- Futuri sostegni AAT 380 kV tipo EA

## 9. VERIFICA

Sulla base dei criteri ENAC sopra elencati, da applicare a decorrere dal 16/02/2015, per procedere alla verifica preliminare delle potenziali interferenze sulla navigazione aerea dei nuovi impianti/edifici/manufatti si precisa quanto segue:

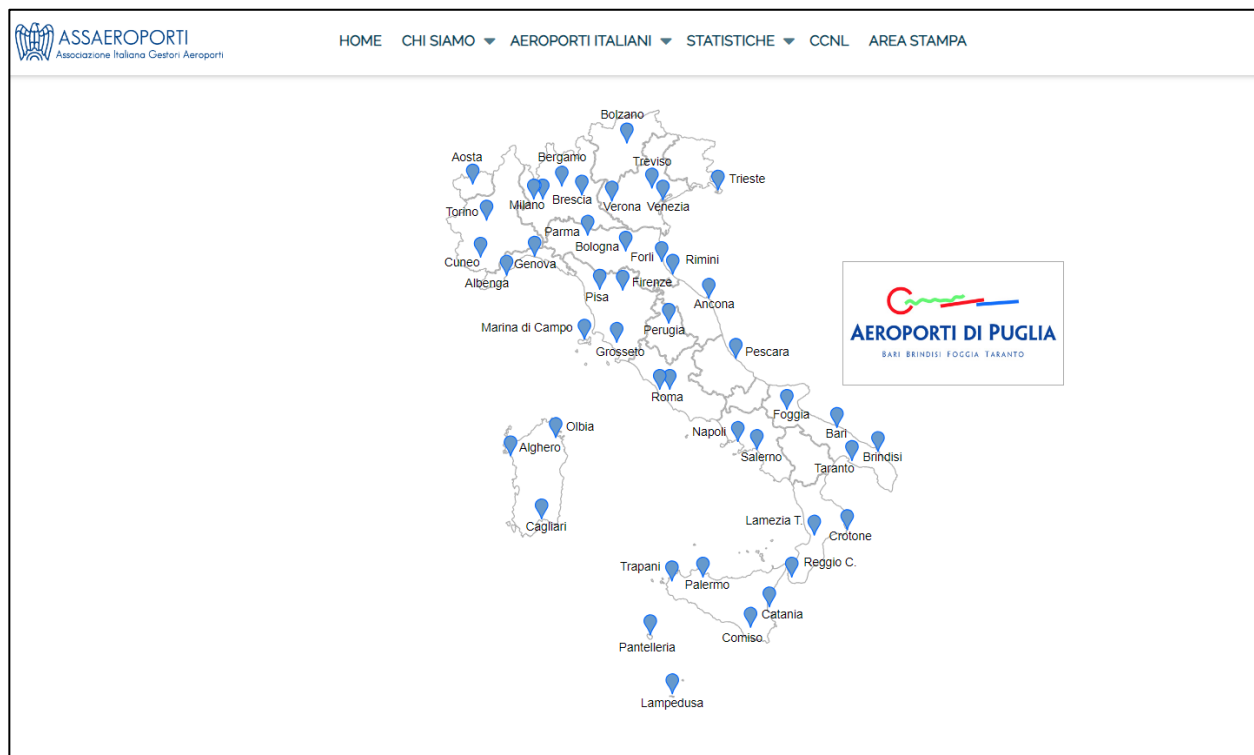
- 1) I manufatti in progetto si trovano nella zona industriale di Lecce e precisamente localizzati nelle seguenti coordinate:

Manufatto	Longitudine	Latitudine	Altezza (m)
CA21	40.600753	17.893228	64,50
EP21	40.600978	17.895392	81,00
EA21	40.602183	17.895681	77,90
EP24	40.601039	17.897758	81,00

*Tab.1*



- 2) L'altezza massima del manufatto è riportata in Tab.1;
- 3) Non sono previste installazioni di pannelli fotovoltaici e di superfici riflettenti;
- 4) Gli aeroporti civili più vicini si trovano a:
  - Brindisi distanza di 7,39 km;
  - Aeroporto Lecce-Lepore distanza 43,52 Km
- 5) L'aeroporto militare più vicino si trova a Grottaglie, alla distanza di 44,09 km;
- 6) Non vi sono aeroporti minori o aviosuperfici nel raggio di 10 km dalla localizzazione dei manufatti in progetto.



*Fig.8 Mappa aeroporti civili e militari in Italia*

Si riporta il report generato dal tool del sito ENAC ove si evince che vengono rilevate interferenze con l'aeroporto di Brindisi e di Grottaglie ed i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. pertanto prima della costruzione occorrerà sottoporre il progetto all'iter valutativo ENAV.



# REPORT

## Richiedente

Nome/Società:	SCS 08 SRL	Cognome/Rag.
C.F./P.IVA:		Comune
Provincia		CAP:
Indirizzo:		N° Civico:
Mail:		PEC:
Telefono:		Cellulare:
Fax :		

## Tecnico

Nome:	eM	Cognome:	La Grua
Matricola:	3186	Albo:	Ordine degli Ingegneri di Lecce

### Ostacolo: Torre faro

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

## PUGLIA-BR-BRINDISI-PIGNICELLE

Nr	Latitudine wgs84	Longitudine wgs84	Quota terreno	Altezza al Top	Elevazione al Top	Raggio
1	40° 36' 2.71" N	17° 53' 35.62" E	37.3 m	61.3 m	98.6 m	0.0 m
	Aeroporto di TARANTO/Grottaglie: interferisce con il Settore 5 di 16.3 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
	Aeroporto di BRINDISI/Casale: interferisce con il Settore 4 di 64.64 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
	RADAREQUIPMENT - BR_PSR_SSR: interferisce con le BRA di 56.37 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
2	40° 36' 3.52" N	17° 53' 43.41" E	37.2 m	77.9 m	115.10000000	0.0 m
	Aeroporto di TARANTO/Grottaglie: interferisce con il Settore 5 di 32.9 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
	Aeroporto di BRINDISI/Casale: interferisce con il Settore 4 di 81.14 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
	RADAREQUIPMENT - BR_PSR_SSR: interferisce con le BRA di 73.4 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
3	40° 36' 7.86" N	17° 53' 44.45" E	36.5 m	64.5 m	101.0 m	0.0 m
	Aeroporto di TARANTO/Grottaglie: interferisce con il Settore 5 di 19.5 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
	Aeroporto di BRINDISI/Casale: interferisce con il Settore 4 di 67.04 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
	RADAREQUIPMENT - BR_PSR_SSR: interferisce con le BRA di 59.85 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
4	40° 36' 3.74" N	17° 53' 51.93" E	36.0 m	60.0 m	96.0 m	0.0 m
	Aeroporto di TARANTO/Grottaglie: interferisce con il Settore 5 di 15 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
	Aeroporto di BRINDISI/Casale: interferisce con il Settore 4 di 62.04 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					
	RADAREQUIPMENT - BR_PSR_SSR: interferisce con le BRA di 54.79 m. Da sottoporre all'iter valutativo.					