



COMUNE DI FALCONARA M.MA
Provincia di Ancona
Settore III Gestione, Governo, Valorizzazione
del Territorio e delle Infrastrutture
UOC Pianificazione Territoriale e Cartografia

Il Sindaco
Goffredo Brandoni

Il Segretario Generale
Dott.ssa Angela Graziani

Il Dirigente III Settore
Ing. Stefano Capannelli

**PIANO DI RISCHIO
AEROPORTUALE**
Testate 22 e 4

Adeguamento all'Emendamento n°7
Integrazione limitazioni art. 711 CNA

elaborato: **E01**
RELAZIONE GENERALE

Progettisti

Arch. Maria Alessandra Marincioni
Arch. Manuela Vecchiatti
Arch. Daniela Leone

Responsabile del Procedimento
Arch. Maria Alessandra Marincioni

Elaborazione Tecnica
Arch. Manuela Vecchiatti

Collaboratori
Geom. Claudio Molinelli
Dott.ssa Roberta Stroppa

Agosto 2016
Febbraio 2017 (1°aggiornamento)
Marzo 2017 (2°aggiornamento)



Piano di Rischio Aeroportuale Testate 22 e 4: Adeguamento all'Emendamento n° 7 approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC con Delibera n° 47 del 20.10.2011 ed integrazione con le limitazioni di cui all'art. 711 del Codice della Navigazione Aerea/Documento ENAC Prot. n° 133980-P del 21.12.2015.

E01 - RELAZIONE GENERALE

1. PREMESSA

L'adeguamento del "Piano di Rischio" dell'Aeroporto "Raffaello Sanzio", di cui questo Comune si è dotato, relativamente alla Testata 22, con Delibera Consiliare n° 97 del 07/08/2009, viene redatto dal Comune di Falconara Marittima con riferimento alle modifiche introdotte al Codice della Navigazione Aerea ed al Regolamento, con **Emendamento n° 7** approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC con Delibera n° 47 del 20.10.2011.

Le modifiche apportate con l'**Emendamento n°7** hanno riguardato la geometria delle zone di tutela C e D. La zona di tutela C viene ampliata. La zona di tutela D viene introdotta ex novo. L'ampiezza delle nuove fasce di tutela si estende fino ad 1 Kilometro per lato a partire dal centro della pista.

In data **30 Ottobre 2010** l' ENAC inoltre ha elaborato una specifica **circolare**, il cui contenuto è stato sottoposto a consultazione con gli enti locali interessati, finalizzata alla definizione di criteri ed indicazioni utili ai comuni per la redazione dei piani di rischio.

In particolare **la circolare fissa i contenuti minimi dei piani di rischio** e raccomanda che, nella loro redazione, sia posta particolare attenzione alle attività sensibili, quali "insediamenti ad elevato affollamento" (alberghi, centri commerciali, stadi, ecc.) e nuove edificazioni che, se coinvolte in un incidente, possono creare pericolo di incendio o amplificazione del danno (distributori di carburante, depositi di sostanze infiammabili, industrie chimiche, insediamenti consistenti).

Il presente Piano pertanto aggiorna ed integra il vigente Piano di Rischio Aeroportuale sulla base delle disposizioni sopra richiamate, riconducendo ad una unica disciplina sia le aree riguardanti la Testata 22 che quelle riguardanti la Testata 4.

[Con il presente Piano di Rischio viene inoltre correttamente ridefinita l'ampiezza della zona di tutela C in testata 22 che passa da ml 600 originariamente previsti nel Piano di Rischio approvato nel 2009, a ml 400.](#)

In occasione dell'adeguamento del Piano di Rischio Aeroportuale all'Emendamento n°7, si è valutato positivamente di introdurre nel medesimo strumento, le limitazioni contenute nell'Art. 711 del Codice ampiamente descritte e declinate nel Documento approvato con Nota ENAC Prot. n° 133980-P del 21.12.2015.

Il piano è composto dai seguenti elaborati:

- **E01** – Relazione Generale
- **E02** – Individuazione delle zone di rischio (scala 1:25.000)
- **E03 a** – Individuazione delle criticità (scala 1:10.000)
- **E03 b** – Individuazione delle criticità (scala 1:10.000)



- **E04 a** – Interazione con il PRG (scala 1:10.000)
- **E04 b** – Interazione con il PRG (scala 1:10.000)
- **E05 a** – Analisi quantità esistenti e incrementi ammessi dal vigente PRG (scala 1:10.000)
- **E05 b** – Analisi quantità esistenti e incrementi ammessi dal vigente PRG (scala 1:10.000)
- **E06** – Allegato integrativo alle NTA del PRG
- **E07** – Planimetrie rappresentanti le zone sottoposte a limitazioni (elaborati approvati con nota ENAC Prot. n° 133980 del 21.12.2015):
 - Tavola PC01A
 - Tavola PC01B
 - Tavola PC01C

Il presente piano è stato sottoposto con nota prot. n. 31760 del 06/09/2016 all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile al fine di acquisire il relativo parere vincolante da rilasciare ai sensi dell'art.6.7 del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti". Con nota prot. n. 9474 del 30.01.2017 (ns. prot. n. 3497 del 30.01.2017) l'ENAC ha richiesto chiarimenti e verifiche sulla proposta di piano. Queste ultime sono state trasmesse all'Ente con nota prot. n. 6415 del 21.02.2017. A seguito di ciò, con nota prot. n. 26885 del 14.03.2017 (ns. prot. n. 9948 del 14.03.2017) l'ENAC ha espresso il proprio parere favorevole con prescrizioni.

Nel presente testo, integrato ed adeguato al parere ENAC, le parti **in blu rappresentano l'aggiornamento successivo alla nota ENAC 3497/2017 (1° aggiornamento)** mentre le parti **in rosso rappresentano l'aggiornamento successivo alla nota ENAC 26885/2017 (2° aggiornamento)**.

Il presente piano, integrato come sopra, è sottoposto al Consiglio Comunale per la relativa approvazione.

Poiché le zone di tutela interessano il territorio di Falconara Marittima e di Chiaravalle, il Piano è stato redatto in maniera coordinata tra i due Comuni ai sensi del Punto 6.7 del Regolamento.

2. INDIVIDUAZIONE DELLA METODOLOGIA

Le aree ricadenti nelle zone di tutela dell'aeroporto sono oggi caratterizzate dal massimo grado di sicurezza, e pertanto sottoposte alle disposizioni di cui al Capo III, art.707 del Codice della Navigazione.

Il comma 5) del suddetto articolo dispone che *"...nelle direzioni d'atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base di eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO"*.

Elemento essenziale per la definizione geometrica delle aree da assoggettare alla richiamata normativa, è l'identificazione dello specifico codice di pista che, tra l'altro, identifica il tipo di aeromobile che potrà usufruirne e quindi la tipologia di traffico aereo in essa consentito.

La pista dello scalo Falconarese risulta essere di "codice 4D" elevabile al "codice 4E", e pertanto la geometria delle zone di tutela da adottare è quella per "piste di volo di codice 3 e



4" ben rappresentato al Capitolo 9.8 del "Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli Aeroporti".

Si è quindi provveduto all'analisi degli elementi di criticità, di cui al successivo paragrafo 3, e si è redatta la normativa tenendo conto delle considerazioni in esso espresse.

Tali normative sono quindi state raggruppate in un unico elaborato (E06 – Allegato Normativo) che costituisce allegato alle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG.

Pertanto, la norma del Piano di Rischio diventerà "parte integrante dello strumento urbanistico", ed avendo forma di "allegato" potrà essere facilmente adeguato al variare delle condizioni di rischio e/o della normativa nazionale di riferimento.

3. L'ANALISI DELLE CRITICITA'

Premesso che le attività di decollo e atterraggio di aeromobili possono ritenersi sempre e comunque soggette a rischio, al fine di permettere una corretta valutazione del rischio sostenibile da parte degli organi competenti, è stato predisposto un elaborato che indica graficamente la tipologia e la posizione di quelli che sono ritenuti elementi di criticità (vedi E03).

I principali elementi di criticità possono essere sintetizzati in:

- 1) presenza d'industria a rischio di incidente rilevante (*Raffineria API*);
- 2) progetto del by-pass ferroviario (*RFI – Nodo di Falconara*);
- 3) presenza di alcuni edifici sensibili e/o luoghi di aggregazione (scuole di Castelferretti)
- 4) presenza di un discreto numero di residenti (*Quartiere Villanova, zona Nord del centro città, porzione del Quartiere Stadio, parte dell'abitato di Castelferretti*).
- 5) presenza di un discreto numero di attività produttive, artigianali e commerciali;
- 6) impianti sportivi (stadio e palazzetto dello sport)
- 7) progetto dell'Area Leader 5 "Quadrilatero"

Tuttavia i suddetti elementi di criticità **non sono** equamente distribuiti all'interno degli ambiti di tutela. Al contrario le porzioni di territorio interessate da questi ultimi risultano sostanzialmente differenti sia nello stato di fatto (stato attuale) che in quello di diritto (previsioni di PRG). Si è ritenuto pertanto di denominare e trattare le differenti parti degli ambiti di tutela graduandole come segue:

ZONE DI TUTELA A, B e C della testata 22

Per queste zone si confermano le tutele già indicate nel vigente Piano di Rischio Aeroportuale della testata 22 approvato con DCC n° 97/2009;

ZONA DI TUTELA C1 (situata ad est della pista)

Questa zona è caratterizzata dalla presenza di edifici artigianali e commerciali e, nella parte più vicina al mare, da porzioni di quartieri residenziali (Quartiere Stadio, Centro città). Si tratta di Zone Urbane Definite (ZUD) e di Recupero (ZUR) per le quali il PRG prevede il sostanziale mantenimento delle consistenze esistenti, fatta eccezione per sporadici casi in cui viene assegnato un modestissimo incremento di superficie per incentivare il recupero di immobili o aree degradate. Per questa Zona il Piano di Rischio, fatto salvo il principio della conservazione degli edifici e delle attività esistenti, ritiene possibile confermare le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici (PRG e Piano di Recupero di iniziativa pubblica) che se attuati comporteranno un incremento di 0,023 mq/mq per l'uso residenziale e di 0,34 per quello non residenziale.

ZONA DI TUTELA C2 (situata ad ovest della pista)

Questa zona risulta pressoché non edificata. Gran parte della zona è assimilata alle zone agricole. Il PRG vigente non prevede alcun incremento per le destinazioni residenziali ed un incremento di 0,011 mq/mq per una ristretta porzione localizzata nella parte più vicina al mare. Per questa Zona il Piano di Rischio, fatto salvo il principio della conservazione degli



edifici e delle attività esistenti, ritiene possibile confermare le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici.

ZONA DI TUTELA D1 (situata ad est della pista)

In questa zona si concentra la maggior parte delle aree a destinazione artigianale/commerciale/servizi del territorio di Falconara. Si tratta tuttavia di attività a carattere locale, carattere che verrebbe conservato anche in caso di completa attuazione delle previsioni di PRG. Unica **eccezione** al riguardo è costituita dalla previsione **dell'Area Leader 5** facente parte del più ampio intervento denominato "**Quadrilatero Marche-Umbria**" compreso tra le opere di interesse nazionale di cui alla Legge Obiettivo 21.12.2001 n° 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" e nel "Primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese", approvato con Deliberazione CIPE n° 121 del 21.12.2001.

Con successiva Delibera CIPE n° 101 29 marzo 2006 sono stati approvati i Progetti Preliminari delle Aree Leader appartenenti al Piano di Area Vasta (PAV) del Progetto Quadrilatero Marche-Umbria, Aree Leader strettamente connesse a livello funzionale e finanziario alla rete viaria del Quadrilatero Marche-Umbria e che rappresentano un sistema di poli di eccellenza a sostegno delle attività imprenditoriali o a servizio dei territori. Tra le Aree Leader vi è l'Area Leader 5 (Falconara-Chiaravalle) che ha una estensione di circa 50 ettari di cui circa 35 ricadenti nel Comune di Falconara e circa 15 nel Comune di Chiaravalle. Il progetto ipotizzato dal Piano di Area Vasta (PAV) prevede: centro fieristico/congressuale (mq. 72.000), centro direzionale/commerciale (mq. 28.800), centro alberghiero (mq. 9.350 – ricadenti su Chiaravalle) e servizi aeroportuali (mq. 5.000). Viene indicato inoltre che: "*l servizi previsti nell'intervento dell'area leader potranno assicurare un valido supporto anche alla struttura aeroportuale*".

La predetta approvazione del Progetto Preliminare dell'Area Leader, ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs 190/2002 (ora art. 165 del D. Lgs 163/2006), ha determinato l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, ha perfezionato la localizzazione ed ha comportato l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti nonché assoggettate le aree al vincolo preordinato all'esproprio, vincolo reiterato con ulteriore Delibera CIPE del 17.12.2013.

Tuttavia, benché detta struttura, ove realizzata, si configuri come fattispecie di rilevanza sovra locale, le quantità edilizie previste danno luogo ad un Indice di Utilizzazione Territoriale di 0,25 mq/mq. **A seguito della nota ENAC ns. prot. n. 3497/2017 è stata effettuata la verifica di coerenza della previsione "Polo Fieristico - direzionale" dando evidenza dei volumi previsti e del carico antropico associato (vedi E05b Tabella Zona di Tutela C1-"Quadrilatero" e zona di tutela D1-"Quadrilatero"). L'indice 0,25 verifica ampiamente l'indice del Piano di Rischio per le zone C1 e D1 che è 1,6. Tuttavia, considerando l'estensione territoriale della porzione di area Leader 5 che ricade nel territorio di Falconara (35 ettari) e il recepimento della **prescrizione ENAC di distribuire uniformemente il carico antropico**, si ritiene che l'insediamento possa essere considerato non a forte concentrazione. Da recenti notizie apparse sulla stampa si è appreso che il CIPE si sarebbe pronunciato circa il superamento del Piano di Area Vasta che prevedeva l'insediamento di nuove aree produttive, denominate Aree Leader e Aree di implementazione, adiacenti alle nuove direttrici stradali, ciò anche in considerazione del fatto che le gare espletate nel 2009 e nel 2010 per l'individuazione dei concessionari privati sono state infruttuose a causa della crisi economica sopraggiunta. Sembrerebbe inoltre che lo stesso CIPE, nonostante la previsione di ulteriori elementi incentivanti per la valorizzazione delle aree, ravvisi il permanere di criticità che non consentirebbero l'attivazione delle successive fasi procedurali e propenda pertanto per la destinazione delle risorse residue, pari a circa 17 milioni di euro, alla realizzazione delle opere infrastrutturali per il**



completamento funzionale del sistema Quadrilatero. Si precisa però che, qualora tramontasse il progetto dell'Area Leader 5, **ritornerebbe in vigore il Piano Regolatore** che prevede un Indice di Utilizzazione Territoriale di 0,15 mq/mq e destinazioni d'uso commerciali, direzionali, ricettive, di servizio tra cui l'attività fieristica. **In tal caso il minore indice e l'osservanza della prescrizione ENAC rendono ampiamente compatibili l'attuazione del piano regolatore con le tutele connesse all'aeroporto.**

In questa zona di tutela D1 ricadono inoltre porzioni di territorio densamente abitate (versante ovest del quartiere di Castelferretti, parte del quartiere Stadio e Case UNRRA e parte del centro città). Per la porzione più vicina alla costa (centro città SAT A1 – ZUR1) dove prevalentemente è già superato l'indice di utilizzazione di 1,60 mq/mq il Piano Regolatore Vigente non prevede nuovi insediamenti ma solo il recupero dell'edificato esistente ed anche laddove sono assegnati modesti incrementi questi non comportano tuttavia un sostanziale incremento del carico antropico.

Per questa specifica Zona Urbana di Recupero (SAT A1 – ZUR1) il Piano di Rischio, fatto salvo il principio della conservazione degli edifici e delle attività esistenti, ritiene possibile confermare le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici.

Per le restanti zone, diverse dalla SAT A1-ZUR1, anche nell'eventualità della completa attuazione delle previsioni del PRG non verrebbero raggiunti indici di utilizzazione maggiori di 1,00 mq/mq ad eccezione dell'area 151 (Piano di Recupero di iniziativa Pubblica denominato La Corte) e dell'area 156 (SAT B1 – ZUR1) dove risulta essere stato già superato tale indice. Pertanto anche per queste zone è possibile confermare le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici che comunque darebbero luogo ad un Indice di Utilizzazione inferiore a 1,6 mq/mq..

ZONA DI TUTELA D2 (situata ad ovest della pista)

Questa zona è sostanzialmente assimilabile alle zone agricole con presenza di edificazioni sporadiche ed isolate. Comprende gran parte delle aree situate in sponda destra del Fiume Esino per lo più destinate ad attività ricreative all'aperto nelle quali il PRG prevede modesti incrementi per strutture di supporto e di ristoro. Unico elemento di rilievo è costituito dalla ex Caserma Saracini adiacente alla SS 16 per la quale dovranno individuarsi le modalità di recupero e le destinazioni funzionali compatibilmente con le limitazioni imposte dalle norme di rango sovralocale.

Anche per questa Zona il Piano di Rischio, fatto salvo il principio della conservazione degli edifici e delle attività esistenti, ritiene possibile confermare le previsioni dei vigenti strumenti urbanistici.

CONSIDERAZIONI GENERALI

In merito alla presenza e/o previsione di infrastrutture all'interno delle zone di tutela, si ritiene che queste ultime, e più in generale i servizi d'interesse generale, possano considerarsi ammissibili qualora non costituiscano polo d'aggregazione permanente per un numero elevato di persone.

Circa la presenza nelle zone di tutela di un discreto numero di abitazioni civili, si evidenzia che queste fanno parte di tessuti urbani consolidati e sostanzialmente saturi, all'interno dei quali non è ipotizzabile un consistente incremento della capacità insediativa.

Infatti, si ritiene che, anche i modesti incrementi edilizi previsti dal PRG in questi tessuti o gli incrementi concessi in caso di applicazione del cosiddetto "**Piano Casa**", non possano essere considerati tali da alterare sostanzialmente le condizioni di rischio attualmente presenti, in quanto non comportano un aumento rilevabile del carico antropico.



Inoltre, si evidenzia che la città sta da tempo attraversando un **sensibile decremento della popolazione**, e che tale decremento, per ragioni evidenti, risulta ancor più marcato nelle zone qui in esame.

Da ultimo si fa presente che in taluni casi, le previsioni edificatorie ammesse dal vigente Piano Regolatore, sono di fatto inibite in quanto le aree ricadono nella fascia inondabile dei fossi. Su tali **aree inondabili con rischio molto elevato (R4)** il vigente Piano per l'Assetto Idrogeologico regionale (PAI) approvato con Delibera del Consiglio Regionale n° 116 del 21.01.2004 (successivamente quindi alla approvazione del PRG) all'art. 9 delle relative Norme Tecniche di Attuazione nell'elencare gli interventi ammissibili, dai quali è **esclusa la nuova costruzione**, precisa che questi, ove riguardino i cambi di destinazione d'uso, non devono comportare né aumento volumetrico né aumento del carico urbanistico con un aggravamento delle condizioni di rischio.

Tra gli immobili (aree e fabbricati) che ricadono nella fascia inondabile con rischio molto elevato (R4) si indicano a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- la ex Caserma Saracini
- il Piano per gli Insediamenti Produttivi (PIP) – non attuato
- parte della vecchia zona produttiva/artigianale di Castelferretti – prevalentemente attuata
- parti di zone residenziali consolidate in località Castelferretti

Si ritiene pertanto che le ragioni fin qui esposte, possano essere considerate favorevolmente dagli organi preposti all'approvazione del presente piano, ed in particolare al fine di una corretta valutazione della sostenibilità del rischio nelle zone di tutela in esso indicate.

4. ARTICOLAZIONE DELLA NORMATIVA

La normativa da applicare nelle zone interessate dagli ambiti di tutela indicati nel piano di rischio, è stata redatta in conformità a quanto disposto nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", Edizione 2, Emendamento 7 del 20.10.2011, con particolare riguardo alle prescrizioni contenute nel Capitolo 9, punto 6, paragrafo 6.6 che così recita:

“Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia.

▪ *Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.*

▪ *Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.*

▪ *Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.*

▪ *Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...*

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:



- *insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;*
- *costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;*
- *attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.*

I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale.

Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio” .

Poiché nella **definizione di carico antropico è contenuto sia il concetto di “presenza umana” che quello di “durata di permanenza” in una determinata area o immobile**, nelle zone di tutela dovranno essere evitati insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, alberghi, ecc.), la costruzione di scuole, ospedali e, in genere, obiettivi sensibili. Dovranno inoltre essere evitate attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale (distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti).

Le norme del presente Piano di Rischio sono state distinte in un doppio livello, dove il primo rappresenta la **normativa generale da applicarsi in tutte le zone di tutela**, mentre il secondo detta **specifiche prescrizioni in funzione delle rispettive zone di tutela**.

La normativa così redatta, unitamente alla planimetria che individua le singole zone di tutela, è stata racchiusa nell'elaborato E06 del piano, il quale rappresenterà anche l'allegato normativo ad integrazione delle NTA di PRG.

Si tiene a precisare che sarà sempre facoltà dell'Amministrazione Comunale richiedere agli organi ritenuti competenti il parere preventivo che si riterrà necessario per valutare meglio ogni eventuale possibile rischio connesso all'intervento, e d'obbligo nella “zona di tutela A” immediatamente antistante alla piattaforma aeroportuale.

Limitazioni art. 711 del Codice della Navigazione Aerea

Nelle zone di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione Aerea inoltre, ai sensi dell'art. 711:” *sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica, considerata anche la vicinanza con l'alveo del fiume Esino, o comunque un potenziale pericolo per la navigazione aerea.*

La realizzazione delle opere, le piantagioni e l'esercizio delle attività di cui sopra, fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono subordinati all'autorizzazione dell'ENAC, che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea”.

Conformemente a quanto indicato nel Documento approvato con Nota ENAC Prot. n° 133980 del 21.12.2015, sono state individuate in apposite tavole le zone e le attività con i diversi gradi di limitazione (divieto assoluto oppure obbligo di richiesta del parere preventivo ad ENAC).

In generale nelle diverse zone risultano soggette a limitazioni:

- scariche;
- fonti attrattive di fauna selvatica;
- manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici;
- luci pericolose e fuorvianti;
- ciminiere con emissione di fumi;
- antenne ed apparati radioelettrici irradianti;
- impianti eolici



5. INTERAZIONE CON GLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI e LE NORME SOVRALOCALI

Il vigente Piano Regolatore Generale è stato definitivamente approvato in data 19/03/2003 con Delibera di Consiglio Provinciale n.33 ed è entrato in vigore a seguito di Pubblicazione sul B.U.R. Marche in data 31/07/2003.

L'analisi delle previsioni edificatorie ammesse dal PRG, evidenzia la sostanziale conformità dello strumento urbanistico vigente alle prescrizioni contenute nel presente "Piano di Rischio" (*vedi E04*).

In taluni casi si è riscontrato che aree edificabili soggette ad attuazione indiretta o semidiretta, ricadono su più zone di tutela.

Tali fattispecie sono puntualmente disciplinate nel paragrafo delle "DISPOSIZIONI GENERALI" contenute nell'Allegato Normativo E06.

Si segnala altresì che nelle zone urbanizzate ZUR (Zone Urbane di Recupero) e ZUD, (Zone Urbane Definite) ricadenti parzialmente nelle zone di tutela, il PRG prevede talvolta incrementi alle Superfici Utili Lorde e/o ai Volumi esistenti (*norme premiali*) che possono classificarsi come "incentivi alla riqualificazione degli immobili esistenti".

Nel vigente PRG e/o strumenti attuativi, tali incrementi possono variare dal 5% al 20% delle SUL esistenti, e vengono applicati solo qualora siano previsti interventi di ristrutturazione edilizia o demolizione e ricostruzione dell'esistente, e sono tali da non potersi ritenere elemento di sostanziale aggravio delle condizioni di rischio già presenti, in quanto non comportano l'incremento del carico antropico. Resta fermo in ogni caso, anche in presenza sporadica di incrementi più consistenti, l'obbligo del rispetto dell'Indice massimo di 1,60 mq/mq.

In conclusione, a nostro avviso, il vigente PRG non dovrà subire varianti in conseguenza dell'approvazione del presente piano di rischio, in quanto già conforme allo stesso.

D'altro canto eventuali strumenti urbanistici successivi sia di carattere generale che attuativo dovranno tenere conto delle limitazioni imposte con il presente Piano di Rischio, documentando nella fase di analisi, la conformità allo stesso.

Una ulteriore valutazione deve essere fatta con riguardo alla applicazione delle **deroghe al Piano Regolatore Generale Comunale**, consentite dalle seguenti normative intervenute successivamente alla approvazione del Piano di rischio Testata 22 avvenuta con DCC n°97 del 07.08.2009:

- L.R. 08 Ottobre 2009 n°22 modificata con L.R. 21 .12.2010 n°19 " *Interventi della Regione per il riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l'occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile*"

Tale disciplina, meglio conosciuta come "**Piano Casa**" consente incrementi delle volumetrie esistenti fino al 20% in caso di ristrutturazione e fino al 40% in caso di demolizione e ricostruzione.

Il Comune di Falconara M.ma, nell'individuare le limitazioni alla applicabilità della L.R. 22/2009 nel proprio territorio, ha stabilito con Deliberazione Consiliare n°148 del 30.11.2009 che: "*gli interventi di cui alla L.R. 22/2009 che dovessero riguardare gli immobili ricadenti nelle zone di tutela A, B e C del Piano di Rischio Aeroportuale approvato con DCC n° 97/2009, sono consentiti purché avvengano nel pieno rispetto di quanto previsto nell'Elaborato E06 – Allegato Normativo – agli articoli 1 e 2", riguardanti sia le disposizioni generali (attività vietate) che quelle normative specifiche (indici massimi di edificabilità).*"



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA
Provincia di Ancona

Settore Gestione , Governo, Valorizzazione del territorio e delle infrastrutture.
U.O.C. Pianificazione Territoriale e Cartografia.

Si è ritenuto pertanto opportuno integrare il suddetto principio nelle Norme del presente Piano di Rischio Aeroportuale, estendendone la applicazione anche alle nuove Zone di Tutela C1, C2.

- DPR 380/2001, Art. 14 (**Permesso costruire in deroga agli strumenti urbanistici**) modificato con Legge 11.11.2014 n°164.

Le modifiche introdotte al DPR 380/2001 (Testo Unico dell'Edilizia) hanno ampliato le possibilità di ricorso all'istituto del "Permesso di costruire in deroga" estendendone l'applicazione anche ai **casi di cambio d'uso**.

Tuttavia nel documento denominato "*Criteria per la determinazione del contributo straordinario per interventi su aree o immobili in Variante Urbanistica, in deroga o con cambio di destinazione d'uso*" approvato con Delibera Consiliare n° 31 del 08.04.2016, è specificato, al paragrafo "Rispetto delle normative di settore" che: "*Le proposte di intervento, compresi i mutamenti di destinazione d'uso, dovranno anche garantire, come previsto dalla Legge, il rispetto delle normative di settore aventi incidenza sulla disciplina della attività edilizia*".

Anche in questo caso si è ritenuto pertanto opportuno integrare il suddetto principio nelle Norme del presente Piano di Rischio Aeroportuale, estendendone la applicazione anche alle nuove Zone di Tutela C1, C2, D1, D2.