



COMUNE DI PISA

Piano di rischio aeroportuale. Recepimento delle prescrizioni e limitazioni all'interno del Piano Strutturale. Relazione

Il decreto legislativo n. 96 del 9 maggio 2005, e relative disposizioni correttive e integrative (decreto legislativo n. 151 del 15 marzo 2006), ha modificato la parte aeronautica del Codice della Navigazione, introducendo la valutazione del rischio derivante dalle attività aeronautiche (art. 715) ed il capo III del Codice della Navigazione introduce vincoli sulle proprietà private nelle aree limitrofe agli aeroporti e, in particolare, l'art. 707 prevede l'adozione di Piani di Rischio con lo scopo di *“rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti”*;

A seguito di ciò la Direzione Centrale Regolazione Aeroporti ha definito, attraverso una serie di studi, il documento *“Valutazione di rischio delle attività aeronautiche – Attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione”*, comprendente la messa a punto di un modello attendibile ed applicabile agli aeroporti italiani.

Il Codice, circa i Piani di Rischio, si limita a vincolare, nelle direzioni di atterraggio e decollo, l'autorizzazione di opere o attività con riferimento alla loro compatibilità con gli *“appositi piani di rischio”* (art.707) ed il *“Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti”*, e specificamente il Capitolo 9, paragrafo 6, fornisce gli indirizzi per la redazione dei Piani;

ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) ha successivamente sviluppato l'applicazione dei fattori di rischio definiti ai fini della pianificazione urbanistica, producendo il documento *“Attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione – Definizione della metodologia e della policy di attuazione del risk assessment”*, contenente le misure di tutela delle aree limitrofe agli aeroporti ed ha avviato consultazioni con l'Associazione dei Comuni Aeroportuali Italiani, alle quali hanno partecipato sindaci, assessori e dirigenti dei vari comuni, allo scopo di rendere noti i principi seguiti per la determinazione delle fasce di rischio derivante dal traffico aereo e discutere le proposte di modifica avanzate dai comuni stessi;

Gli uffici del Comune di Pisa hanno predisposto il Piano di Rischio Aeroportuale, redatto secondo le indicazioni ufficializzate da ENAC, ottenendone il parere favorevole da parte dello stesso Ente ENAC.

Si rende perciò necessario procedere all'aggiornamento del Piano Strutturale limitatamente al riconoscimento dei nuovi vincoli come determinati dal Codice della Navigazione e dettagliati nel Piano di Rischio Aeroportuale ed all'inserimento della relativa disciplina d'uso del territorio. Successivamente si dovrà procedere alla definizione della disciplina specifica per i vari ambiti del Regolamento Urbanistico.

Con la delibera della Giunta Comunale n. 133 del 17 luglio 2012 è stato avviato il procedimento di variante al Piano Strutturale ed al Regolamento Urbanistico per l'adeguamento dei due strumenti urbanistici alle prescrizioni recate dal Piano di Rischio Aeroportuale come approvato da ENAC.

Nel frattempo, con delibera della Giunta Comunale n. 3 del 15 gennaio 2013, è stato avviato il procedimento di variante al Piano Strutturale, denominata “Variante anticipatrice al Piano Strutturale finalizzata alla sistemazione, completamento e sviluppo dell’infrastruttura aeroportuale”;

Si è perciò ritenuto opportuno procedere, in termini di efficacia, trasparenza e semplificazione degli atti, armonizzando i contenuti delle due varianti per quanto riguarda gli aspetti cartografici, rimanendo invece indipendenti ed autonome le scelte di disciplina, fatto salvo che le prescrizioni e limitazioni previste dal Piano di Rischio Aeroportuale si applicano in modo autonomo ed indipendente in quanto dettate da norme sovra ordinate;

Considerando che la “Variante anticipatrice al Piano Strutturale finalizzata alla sistemazione, completamento e sviluppo dell’infrastruttura aeroportuale” introduce un aggiornamento della cartografia delle UTOE con una loro diversa articolazione, in recepimento dell’ampliamento del perimetro demaniale dell’area aeroportuale e di quanto già riportato nella cartografia del Regolamento Urbanistico approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 43 del 28 luglio 2001, con la variante in oggetto si è preso atto della modifica di perimetrazione proposta, allegando la corrispondente cartografia;

La variante risulta pertanto formalizzata attraverso la modifica della perimetrazione delle UTOE, che prende atto di quanto già contenuto nel Regolamento Urbanistico in funzione della delimitazione dell’area aeroportuale, con l’introduzione, tra gli elaborati del Piano Strutturale, della cartografia del Piano di Rischio Aeroportuale, che identifica le varie fasce di rischio sul territorio comunale, e con l’introduzione di specifici riferimenti all’interno delle schede della UTOE.

Il Responsabile del Procedimento
arch. Gabriele Berti