



COMUNE DI PISA
DIREZIONE
PIANIFICAZIONE URBANISTICA
D'AREA

~
Palazzo Pretorio, Vicolo del Moro

Segreteria Direzione:

Tel: 050 910408

Fax: 050 910456

e-mail:

[pianificazione-urbanistica-
area@comune.pisa.it](mailto:pianificazione-urbanistica-area@comune.pisa.it)

pec:

comune.pisa@postacert.toscana.it

**Piano di Rischio Aeroportuale – recepimento delle prescrizioni e limitazioni
all'interno del Regolamento Urbanistico
RELAZIONE E CERTIFICAZIONE DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

1. PREMESSA

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;

2. IL PIANO DI RISCHIO DELL'AEROPORTO DI PISA “GALILEO GALILEI”

Gli uffici del Comune di Pisa hanno predisposto il Piano di Rischio Aeroportuale, redatto secondo le indicazioni ufficializzate da ENAC, verificando le previsioni del Regolamento

Urbanistico in vigore e l'incremento di carico antropico che ne deriva con le limitazioni imposte per le varie zone di rischio.

Il Piano di Rischio è costituito da:

- relazione tecnica;
- tav. P01 – inquadramento cartografico;
- tav. P02 – estratto regolamento urbanistico;
- tav. P02a – estratto regolamento urbanistico – particolare zona nord;
- tav. P02b - estratto regolamento urbanistico – particolare zona sud;
- tav. P03 – inquadramento cartografico degli obiettivi sensibili;

Tali elaborati costituiscono il piano di rischio approvato da ENAC e sono pertanto da intendersi esclusivamente come quadro conoscitivo e non come elaborati di variante, costituiti invece dalle modifiche alle NTA ed alle schede delle UTOE del Piano Strutturale e dalle modifiche alle NTA ed al fascicolo delle schede-norma, di cui si dirà in seguito, del Regolamento Urbanistico.

Gli incrementi riscontrati sono stati di scarso valore rispetto al carico antropico già presente (cfr. con la tabella contenuta nella relazione del Piano di Rischio) ed è stato proposto il mantenimento di quasi tutte le previsioni, con particolare riferimento alle aree di trasformazione, per altro presenti nelle aree a minor rischio.

Il Piano si è perciò limitato a dettare prescrizioni per gli incrementi previsti nelle aree a rischio maggiore, con particolare riferimento alla disciplina delle destinazioni d'uso, dei frazionamenti e delle attività che prevedono lo stoccaggio di materiali infiammabili, elementi di amplificazione del danno in caso di incidente.

Unica eccezione a quanto sopra detto è costituita dalla proposta di delocalizzazione di una scuola media superiore con numero elevato di studenti, compresa nella zona di rischio B, con proposta di introduzione di una destinazione residenziale e riduzione consistente del carico antropico ammissibile.

Il piano è stato approvato da ENAC.

3. L'ADEGUAMENTO DEL PIANO STRUTTURALE

A seguito dell'approvazione del piano, si rende necessario procedere all'aggiornamento degli strumenti urbanistici 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. E' stata perciò approvata una specifica variante al Piano Strutturale con l'inserimento di vincoli e salvaguardie all'interno della disciplina delle UTOE interessate dalle aree di rischio. In questa successiva fase si intende procedere alla definizione ed alla introduzione della disciplina specifica per i vari ambiti individuati dal 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.

Con delibera del Consiglio Comunale n. 3 del 13.02.2014 è stata adottata la variante di recepimento dei vincoli derivanti dal Piano di Rischio Aeroportuale, poi approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 34 del 3 luglio 2014.

Con l'occasione è stata apportata una modifica alla perimetrazione della UTOE n. 28 e della UTOE n. 35, in adeguamento a modifiche di perimetrazione dell'area interessata dall'aeroporto e dei servizi correlati già in essere e derivante da atti pregressi (ampliamento del sedime demaniale e realizzazione dei parcheggi di servizio).

L'estensione della UTOE n. 28 era in gran parte già recepita nel 2001 dal Regolamento Urbanistico, che definiva parte dell'UTOE n. 35, attinente le aree già allora utilizzate dall'aeroporto militare, acquisite con esproprio e di proprietà del demanio, come compresa nell'area aeroportuale.

Con ciò si è riportata in un quadro di coerenza la delimitazione delle UTOE rispetto alle modifiche intervenute di fatto dopo il 1998 (anno di approvazione del Piano Strutturale).

4. L'ADEGUAMENTO DEL REGOLAMENTO URBANISTICO

La presente variante al Regolamento Urbanistico riguarda la modifica delle NTA, con l'introduzione di puntuali limitazioni degli incrementi di edificabilità, di carico antropico e di destinazioni all'interno delle parti di ambito comprese nella varie zone di rischio.

Viene inoltre aggiunta al fascicolo delle schede-norma di disciplina delle aree di trasformazione una specifica previsione volta alla modifica della destinazione dell'area interessata dall'istituto scolastico "Gambacorti" in via Possenti, attualmente utilizzato da circa 500 studenti. La scheda-norma prevede il mantenimento della palestra esistente come attrezzatura di quartiere, la realizzazione di aree a verde e parcheggio pubblici e la realizzazione di circa 4000 mq. di superficie utile lorda da destinare a residenza, mediante intervento di demolizione e ricostruzione, con un carico urbanistico pari a circa 120 abitanti.

5. CERTIFICAZIONE

La redazione della variante si è svolta nel costante confronto con gli altri strumenti di pianificazione, rispetto ai quali non sono stati ravvisati elementi di conflitto o contrasto.

La presente variante è pertanto pienamente coerente e compatibile con le norme e con gli strumenti della pianificazione del territorio regionale e provinciale vigenti.

Il Responsabile del Procedimento
arch. Gabriele Berti