



REGIONE TOSCANA  
Giunta Regionale

DIREZIONE GENERALE  
GOVERNO DEL TERRITORIO

Settore Pianificazione del Territorio

AOO-GRT Prot.  
da citare nella risposta

Data

Allegati

Risposta al foglio  
Numero

**Oggetto: Comune di Pisa – piano di rischio aeroportuale - recepimento delle prescrizioni e limitazioni all'interno del Piano strutturale. Adozione con D.C.C. n. 3 del 13.02.2014 ai sensi dell'art.17 della L.R. 1/2005.**

Al Responsabile della Direzione,  
Pianificazione urbanistica d'area  
Arch. Gabriele Berti  
del Comune di  
PISA

e p.c

al Responsabile del Servizio  
Sistemi informativi, studi e statistica  
Dott. Paolo Picchi  
della Provincia di  
PISA

Al Responsabile della  
Direzione Generale Governo del Territorio  
della Regione Toscana  
Dott.ssa Maria Sargentini

Si trasmette in allegato il contributo regionale inerente il procedimento in oggetto, completo del parere dell'Area di coordinamento Mobilità e infrastrutture.


Il Settore Pianificazione del Territorio è a disposizione per gli approfondimenti che saranno ritenuti opportuni, nel quadro della collaborazione istituzionale e tra le strutture tecniche prevista dall'art. 27 della L.R. 1/2005.

I referenti regionali della pratica sono:

Arch. Stefania Remia Responsabile di P.O. tel. 055.4383994, [stefaniamaria.remia@regione.toscana.it](mailto:stefaniamaria.remia@regione.toscana.it)

Arch. Massimo Del Bono Funzionario tel. 055.4383831, [massimo.delbono@regione.toscana.it](mailto:massimo.delbono@regione.toscana.it)

Cordiali Saluti

  
La Dirigente del Settore  
Arch. Antonella Turci

  
SMR/MDB



**Oggetto: Comune di Pisa – piano di rischio aeroportuale - recepimento delle prescrizioni e limitazioni all'interno del Piano strutturale. Adozione con D.C.C. n. 3 del 13.02.2014 ai sensi dell'art.17 della L.R. 1/2005.**

Con D.C.C. n. 3 del 13.02.2014 il Comune di Pisa ha adottato una variante al piano strutturale al fine di recepire al suo interno le limitazioni d'uso previste dal piano di rischio aeroportuale redatto dall'ufficio comunale secondo le indicazioni dell'ENAC relative alla determinazione delle fasce di rischio derivanti dal traffico aereo dell'Aeroporto Internazionale G. Galilei e delle conseguenti limitazioni e vincoli sulle aree ricadenti in tali fasce.

Tale adempimento deriva dalla parte aeronautica del codice della navigazione modificato ed integrato dal Dlgs n.96 del 9 maggio 2005 e prevede che, nelle direzioni di atterraggio e decollo, l'autorizzazione di opere o attività sia vincolata alla compatibilità con l'apposito piano di rischio, i cui indirizzi sono definiti dal regolamento per la costruzione ed esercizio degli aeroporti.

La variante adottata è composta dai seguenti elaborati:

- relazione tecnica
- Tavola P01 – inquadramento cartografico
- Tavola P02 – Estratto del regolamento urbanistico
- Tavola P02 a) e b) - Estratto del regolamento urbanistico particolari zone nord e sud dell'aeroporto
- Tavola P03 – inquadramento cartografico degli obbiettivi sensibili
- Tavola perimetrazione UTOE vigente e variata
- Modifiche alle NTA e alle schede delle UTOE del piano strutturale
- Relazione del responsabile del procedimento e del garante della comunicazione

La delibera di adozione fa riferimento all'avvio del procedimento di variante al piano strutturale ed al regolamento urbanistico effettuata con DGM 133/2012 nonché alle conclusioni del Nucleo Comunale di valutazione ai fini dell'esclusione della variante dalla Valutazione Ambientale Strategica.

A tale proposito si evidenzia che la documentazione sopracitata non risulta trasmessa alla Regione Toscana per gli adempimenti di cui all'art. 15 della L.R. 1/05 e art. 22 della L.R. 10/10.

Si ritiene altresì opportuno che venga precisato il rapporto tra la presente variante e la *“variante anticipatrice al PS d'area in riferimento al piano strategico dell'area Pisana, finalizzata alla sistemazione, al completamento e allo sviluppo della infrastruttura aeroportuale e delle strutture di servizio ad esso complementari”* il cui avvio è stato trasmesso alla Regione in data 21 febbraio 2013 e per il quale si sono svolte apposite conferenze dei servizi presso il Comune di Pisa in data 13.05.2013, 19.04.2013 e 25.03.2013.

Dal contenuto della presente variante si desume che è stato ritenuto opportuno, al momento, di procedere alla adozione nel solo piano strutturale del recepimento del piano di rischio Aeroportuale.

A tal fine si precisa che le prescrizioni e limitazioni previste dal piano di rischio aeroportuale si applicano agli strumenti urbanistici e intervengono sulle previsioni urbanistiche operative così come disciplinate dal regolamento urbanistico comunale, mentre la variante in oggetto si limita a modificare in ampliamento il perimetro dell'UTOE dell'Aeroporto ma solo per quanto concerne l'area di pertinenza aeroportuale e ad inserire alcuni vincoli di carattere generale nelle UTOE del piano strutturale (UTOE 1,5, 6, 7, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 33 e 35), ove ricadono le zone di rischio A, B, C e D dell'aeroporto.

Al fine di comprendere meglio le verifiche e la portata delle limitazioni poste alle previsioni del piano strutturale derivanti dall'applicazione della normativa nazionale e dal piano di rischio, si rileva la necessità di

effettuare approfondimenti ed integrazioni alla variante inerenti la trasposizione del piano di rischio sulla cartografia delle UTOE di PS ed all'elaborazione del testo integrato delle norme delle UTOE con le limitazioni d'uso, al fine di verificare l'effettiva attuabilità delle stesse previsioni di trasformazione disciplinate dallo stesso strumento di pianificazione territoriale.

Risulta altresì opportuno definire anche specifiche norme di salvaguardia di PS e norme di indirizzo per il regolamento urbanistico che limitino gli interventi in base alle classi di rischio, tenendo conto delle analisi effettuate nella relazione tecnica che analizza nel dettaglio le previsioni contenute nel RU vigente ed i loro stato di attuazione.

Pertanto si evidenzia come i contenuti della relazione tecnica siano riferiti esclusivamente al RU in quanto riguardano l'analisi delle previsioni del RU in base alle zone di rischio e definiscono limitazioni alle previsioni vigenti e salvaguardie ed indirizzi per la variante al RU. Pertanto risulta necessario predisporre quanto prima la variante al RU di recepimento del piano di rischio aeroportuale.

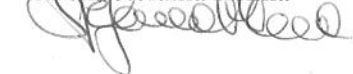
Per ogni ulteriore approfondimento si rinvia al contributo dell'Area di Coordinamento Mobilità ed infrastrutture allegato alla presente nota.

Il funzionario per il territorio  
Arch. Massimo Del Bono



Il Responsabile della P.O.

Arch. Stefania Remia





REGIONE TOSCANA  
Giunta Regionale

Direzione Generale Politiche Mobilità, Infrastrutture e  
Trasporto Pubblico  
Area di Coordinamento  
Mobilità ed infrastrutture

Prot. n.  
da citare nella risposta

Data

Allegati

Risposta al foglio

Oggetto: Comune di Pisa – Piano di Rischio Aeroportuale. Recepimento delle prescrizioni e limitazioni all'interno del Piano Strutturale.  
Adozione con D.C.C. n.3 del 13.02.2014  
Contributo

Al Responsabile del Settore  
Pianificazione del Territorio  
Arch. Antonella Turci  
SEDE

Dall'esame degli elaborati del procedimento in oggetto consistenti nella Relazione Tecnica ediz. Febbraio 2012 e la tav. P01 "Inquadramento cartografico" sc. 1:10.000 si evidenzia che il Comune di Pisa ritiene 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". Dalla Relazione del responsabile del procedimento, inoltre, emerge che il Comune di Pisa, in una fase successiva, dovrà procedere alla definizione della disciplina specifica per i vari ambiti del Regolamento Urbanistico.

Si ricorda che ai sensi del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" elaborato da E.N.A.C. la regolamentazione dei piani di rischio si applica agli aeroporti aperti al traffico civile e le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio adottati dai Comuni si applicano alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto. Inoltre, ai sensi della circolare E.N.A.C. APT-33 che definisce la procedura di redazione, presentazione e approvazione dei piani di rischio aeroportuale, si evidenzia che "per le infrastrutture viarie, nelle aree di tutela "A" e "B" o in prossimità delle stesse, va valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e quindi significativo aumento del carico antropico (quali ad esempio caselli autostradali)."

Per quanto riguarda la programmazione regionale il P.R.I.I.M., approvato con D.C.R. n. 18 de 12 febbraio 2014, classifica l'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa come scalo aeroportuale di interesse nazionale e regionale di rilevanza economica fino a internazionale. Inoltre il P.R.I.I.M., sotto l'aspetto degli interventi della viabilità di interesse regionale, prevede l'intervento di adeguamento a sezione autostradale e in particolare la modifica dello svincolo di Pisa Aeroporto.



Prot. n.  
da citare nella risposta

Data

Dall'esame degli elaborati si rileva che il Piano di rischio aeroportuale del Comune di Pisa prende in esame gli effetti in merito a eventuali limitazioni alle previsioni vigenti e definisce salvaguardie ed indirizzi per la variante del Regolamento Urbanistico.

Nell'ambito del procedimento di approvazione del Piano di rischio aeroportuale E.N.A.C., con nota prot. n.0051489/IPP del 23/04/2012, ha espresso parere favorevole rilevando, in particolare, "una generale condivisione delle valutazioni relative al carico antropico previsto nelle aree interessate dall'impronta del piano di rischio e della conseguente modifica degli strumenti urbanistici vigenti".

Tutto ciò premesso, in relazione agli aspetti di competenza, si evidenziano i seguenti elementi:

- per quanto riguarda la programmazione regionale in materia aeroportuale il Piano di rischio in oggetto non è in contrasto con le previsioni e la disciplina del P.R.I.I.M.

Si richiama la circolare APT-33 che prevede "per le infrastrutture viarie, nelle aree di tutela A e B o in prossimità delle stesse va valutata la realizzazione di nuove opere che possano comportare congestioni di traffico e quindi significativo aumento del carico antropico (quali ad esempio i caselli autostradali)".

Il Dirigente Responsabile

Ing. Riccardo Buffoni

FB-SS/