



COMUNE DI CHIARAVALLE
Provincia di Ancona
Area Gestione del Territorio

Il Sindaco
Avv. Damiano Costantini

Il Segretario Generale
Dott. Gianluca Mazzanti

Il Responsabile del V Settore
Ing. Giorgia Vitaloni

PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE *Testata 4*

elaborato: **E01**
RELAZIONE GENERALE

Progettisti
Arch. Maria Alessandra Marincioni
Arch. Manuela Vecchiatti

Responsabile del Procedimento
Ing. Giorgia Vitaloni

Maggio 2017

Adeguamento al parere ENAC
Settembre 2017



Piano di Rischio Aeroportuale Testata 04 e 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

Il Piano di Rischio dell'Aeroporto "*Raffaello Sanzio*", viene redatto dal Comune di Chiaravalle con riferimento al Codice della Navigazione Aerea **Articolo 707** "Vincoli alla proprietà privata" e all'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.

Il presente Piano di Rischio è inoltre integrato con le **Limitazioni art. 711 del Codice della Navigazione Aerea** mediante la individuazione in apposite tavole delle zone e delle attività con i diversi gradi di limitazione (**divieto assoluto oppure obbligo di richiesta del parere preventivo ad ENAC**) in conformità a quanto indicato nel Documento approvato con Nota ENAC Prot. n° 133980 del 21.12.2015.

Il presente Piano di Rischio è redatto secondo le indicazioni contenute al Capitolo 9.6 del "**Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti**" e nella **Circolare ENAC del 30 Ottobre 2010** 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 di Rischio è stato redatto in maniera coordinata con il Comune di Falconara Marittima ai sensi del punto 6.7 del Regolamento il quale stabilisce che sono tenuti a redigere il Piano di Rischio i Comuni il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e che, qualora tali zone interessino il territorio di più Comuni, il Piano deve essere redatto in maniera coordinata. Il medesimo punto 6.7 stabilisce inoltre che l'ENAC esprime il proprio parer sul Piano di Rischio redatto dai Comuni.

Il piano è composto dai seguenti elaborati:

- E01 – Relazione Generale
- E02 – Individuazione delle zone di tutela (scala 1:15.000)
- E03 – Individuazione delle criticità (scala 1:10.000)
- E04 – Interazione con il PRG (scala 1:15.000)
- E05 – Analisi quantità esistenti e incrementi ammessi dal vigente PRG (scala 1:15.000)
- 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

Procedura:

La proposta di Piano viene sottoposta 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*".

La proposta di Piano integrata con le eventuali indicazioni e prescrizioni dell'ENAC viene poi sottoposta al Consiglio Comunale per la relativa approvazione.

Due copie del Piano approvato, oltre ad una copia informatica, vengono inviate all'ENAC che provvedere a restituirne una debitamente firmata.

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 di infrastrutture viarie (Ferrovia Ancona-Roma/Autostrada A14 Bologna-Bari)
- 2) presenza di alcuni edifici sensibili e/o luoghi di aggregazione

E' opportuno precisare che tra le criticità vanno opportunamente segnalati anche i "Progetti" di particolare rilevanza, anche se riferiti ad opere o insediamenti non attuati, e ciò al fine di consentire all'Ente valutatore di esprimere, anche con riguardo a questi, il proprio parere e le eventuali prescrizioni da far osservare nella fase attuativa

L'unico progetto di rilievo che si ritiene di dover segnalare è quello dell'Area Leader 5 relativa al Progetto Quadrilatero che interessa in parte il territorio Comunale di Chiaravalle ed in parte quello di Falconara M.ma. Di questo Progetto, oggetto di recente delibera CIPE n. 64 del 01/12/2016, si dirà più avanti.

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 DELLA TESTATA 04 (ZONE DI TUTELA A, B, C)

ZONA DI TUTELA A T04

L'estensione è di circa 35 ettari ricadenti nel territorio comunale di Chiaravalle oltre a circa 7 ettari ricadenti nel territorio comunale di Falconara Marittima. L'analisi viene effettuata prendendo in considerazione tutta la zona di tutela A per una Superficie Territoriale di circa 37 ettari, fatta eccezione per la porzione ricadente nella "Pista aeroportuale".

La Zona è prevalentemente **agricola** (95 %) qualificata ZTO "E" di cui al DM. 1444/1968 nella quale vigono le norme di cui alla L.,R. 13/90 che consentono la edificabilità per usi agricoli con un indice di 0,03 mq/mq. Sono presenti 5 edifici colonici e relativi annessi di cui due ricadenti nel Comune di Falconara M.ma.

Una parte residuale della zona è qualificata come "**Ambito di rispetto delle attrezzature aeroportuali**" e "**Pista**" (denominata Fa nelle NTA del Piano Regolatore) nella quale non è consentita alcuna edificazione.

Marginalmente la zona Agricola "E" è interessata dal "**Progetto Quadrilatero**".

Il "Progetto Preliminare Quadrilatero Marche-Umbria" che, oltre a prevedere la riqualificazione ed il potenziamento delle infrastrutture stradali, individua tra le altre l'Area Leader 5 di circa 50 ettari ricadenti nei territori Comunali di Falconara M.ma (per 35 ettari) e Chiaravalle (per 15 ettari), ha costituito Variante ai vigenti Piani Regolatori Generali dei due Comuni come risulta dalla Delibera CIPE 2005 di approvazione.

Nel Comune di Chiaravalle sono interessate le Zone di Tutela A e B (Testata 4) e la Zona di Tutela C1 (Laterale Est). Le quantità edilizie previste nel Progetto (Mq. 38.200 di SUL) e le loro destinazioni sono le seguenti:

- Mq 5.348 di SUL commerciale (in Zona A)
- Parcheggi a raso (in Zona B)
- Mq 9.400 di SUL Albergo (in zona C1)
- Mq 23.452 di SUL commerciale/direzionale/servizi (in Zona C1)

Va precisato però che, con delibera CIPE n. 64 del 01/12/2016 pubblicata sulla Gazzetta ufficiale n. 109 del 12/05/2017, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha rinunciato al Progetto di Area Vasta (PAV), a suo tempo approvato con delibera CIPE 101/2006, che comprende anche la realizzazione dell'insediamento di nuove aree produttive, denominate Aree Leader, tra cui quella di Chiaravalle - Falconara, 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.

Si precisa che, la delibera 64/2016 non ha tuttavia esplicitato se la rinuncia al PAV abbia comportato la decadenza della variante al PRG con conseguente ritorno alle previsioni del PRG precedente che destinavano detta area ad uso AGRICOLO.

Tuttavia nella medesima Delibera è chiarito che le risorse originariamente previste per la acquisizione delle Aree Leder, vengono ora destinate al completamento delle opere infrastrutturali.

Inoltre la stessa Società Quadrilatero spa ha chiarito, con propria nota 6155 del 25.07.2017, che, a decorrere dalla pubblicazione della Delibera CIPE 64/2016, è carente di ogni legittimazione attiva e passiva e conseguentemente non ha più alcun potere attuativo sul progetto PAV. Pertanto le previsioni edificatorie non verranno più realizzate né dalla Società Quadrilatero né da altro soggetto e con la rinuncia al PAV le aree riassumeranno la originaria destinazione urbanistica definita dal PRG che, nel caso del Comune di Chiaravalle, è quella agricola.

In tale contesto si è preferito comunque effettuare le analisi di compatibilità del PRG con il Piano di Rischio Aeroportuale nell'ipotesi più gravosa che contempla l'attuazione del Progetto Area Leader 5.

L'indice di utilizzazione territoriale (**UT mq/mq**) nella zona di **tutela A**, inteso quale sommatoria della superficie utile lorda esistente e quella incrementabile in base ai contenuti del PRG per usi non residenziali ivi comprese le quantità edilizie del "Progetto Quadrilatero" è equivalente a **0,028 mq/mq**.

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 B T04

La Zona è prevalentemente **agricola** (89 %) qualificata ZTO "E" di cui al DM. 1444/1968 nella quale vigono le norme di cui alla L.,R. 13/90 che consentono la edificabilità per usi agricoli con un indice di 0,03 mq/mq. Sono presenti 5 edifici colonici e relativi annessi. La restante parte ha destinazioni **industriali/artigianali** (area qualificata PE nel vigente PRG). Sulla parte di detta area che fiancheggia il fiume ai margini del centro abitato, vige la totale inedificabilità, per effetto della tutela integrale.

In questa zona di tutela il "**Progetto Quadrilatero**" non localizza nuove costruzioni ma solo parcheggi a raso.

L'indice di utilizzazione territoriale (**UT mq/mq**) nella zona di **tutela B**, inteso quale sommatoria della superficie utile lorda esistente e quella incrementabile in base ai contenuti del PRG per usi non residenziali è equivalente a **0,021 mq/mq**

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 C T04

La Zona è prevalentemente **agricola** (65 %) qualificata ZTO "E" di cui al DM. 1444/1968 nella quale vigono le norme di cui alla L.,R. 13/90 che consentono la edificabilità per usi agricoli con un indice di 0,03 mq/mq. La restante parte è qualificata come **Zona Residenziale** (28 %) e **Zona per Servizi e Scuole** (7 %). Una parte delle aree tuttavia, al di là della qualificazione, non è utilizzabile a fini edificatori poiché ricade nella fascia di tutela integrale del corso d'acqua (Aree Ga e Gb del vigente PRG).

Nell'ambito di questa zona di tutela il PRG individua **aree di espansione** per l'edilizia semi-estensiva con destinazione residenziale (RE2) già oggetto di Piani di Lottizzazione convenzionati in corso di attuazione.

L'area destinata a Servizi Scolastici dal PRG ricade parzialmente nella presente Zona di tutela C. Fatto salvo l'edificio scolastico esistente (ricadente anche esso solo in parte nella zona di tutela C) il PRG consente la realizzazione di un Asilo Nido (Area N). Fermo restando che nella Zona di Tutela C va evitata la collocazione di edifici scolastici, si fa presente che la indicazione di PRG appare superata non avendo il Comune in programma alcuna costruzione di scuola in quell'area essendo questa già stata sistemata a Parco attrezzato. Gli indici di utilizzazione territoriale derivanti dalla attuazione del PRG per le diverse destinazioni (residenziale e non residenziale) sono i seguenti:

UT residenziale = 0,275 mq/mq

UT non residenziale 0,076 mq/mq

L'indice di utilizzazione territoriale complessivo (UT mq/mq) nella zona di tutela C, inteso quale sommatoria della superficie utile lorda esistente e quella incrementabile in base ai contenuti del PRG è equivalente a **0,125 mq/mq**.

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.

ZONE DI TUTELA LATERALI (C1, C2, D1, D2)

Sono le nuove zone di tutela individuate con l'Emendamento n°7 approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ENAC con Delibera n°47 del 20.10.2011

ZONA DI TUTELA C1 LAT (situata ad est della pista)

L'uso attuale di questa Zona, estesa circa 11 ettari, è quasi esclusivamente agricolo.

Il Piano Regolatore vigente tuttavia individua una modesta area di espansione di circa 2 ettari con destinazione industriale (qualificata PE). Una parte di questa area (per circa 4.000 mq) non risulta utilizzabile a fini edificatori ricadendo in ambito di tutela delle frange urbane, ambito nel quale il PRG non consente la nuova edificazione.

Inoltre la zona è interessata dal "Progetto Quadrilatero" e a tale riguardo si rinvia alla descrizione delle consistenze, delle destinazioni d'uso e delle considerazioni contenute nel precedente paragrafo a pag. 3.

L'indice di utilizzazione territoriale (UT mq/mq) nella zona di tutela **C1**, inteso quale sommatoria della superficie utile lorda esistente e quella incrementabile in base ai contenuti del PRG per usi non residenziali, ivi comprese le quantità edilizie indicate nel Progetto Quadrilatero, è equivalente a **0,415 mq/mq**

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 C2 LAT (situata ad ovest della pista)

La Zona è quasi esclusivamente **agricola** qualificata ZTO "E" di cui al DM. 1444/1968 nella quale vigono le norme di cui alla L.,R. 13/90 che consentono la edificabilità per usi agricoli con un indice di 0,03 mq/mq.

Ulteriori destinazioni sono:

- Aeroporto
- Ambiti di tutela integrale dei corsi d'acqua (GB)
- Verde golenale dei corsi d'acqua soggetto a tutela integrale (GC)

L'indice di utilizzazione territoriale (UT mq/mq) nella zona di tutela **C2**, inteso quale sommatoria della superficie utile lorda esistente e quella incrementabile in base ai contenuti del PRG per usi non residenziali è equivalente a **0,026 mq/mq**

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 LAT (situata ad est della pista)

La Zona è prevalentemente **agricola** (circa 35 ettari) qualificata ZTO "E" di cui al DM. 1444/1968 nella quale vigono le norme di cui alla L.,R. 13/90 che consentono la edificabilità per usi agricoli con un indice di 0,03 mq/mq.

Il PRG individua le seguenti ulteriori destinazioni:

- Zone (PE) industriali di espansione per circa 6 ettari
- Zone (RC1) residenziali di completamento per l'edilizia semi-intensiva (1/2 ettaro)
- Zone (RC2) residenziali di completamento per l'edilizia semi-estensiva (circa 2 ettari)
- Zone TR ambito di tutela di frange urbane per circa 6,4 ettari (non edificabili);
- Progetto Quadrilatero (circa 4 ettari) con la sola previsione di sistemazioni viarie, verde e parcheggi.

Gli indici di utilizzazione territoriale derivanti dalla attuazione del PRG per le diverse destinazioni (residenziale e non residenziale) sono i seguenti:

UT residenziale = 0,290 mq/mq

UT non residenziale 0,110 mq/mq

L'indice di utilizzazione territoriale (**UT mq/mq**) nella zona di **tutela D1**, inteso quale sommatoria della superficie utile lorda esistente e quella incrementabile in base ai contenuti del PRG è equivalente a **0,140 mq/mq**

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 D2 LAT (situata ad ovest della pista)

Nell'ambito di questa zona sono presenti usi residenziali e non residenziali.

La Superficie Territoriale per usi non residenziali (agricoli,ambiti di tutela, produttivi e servizi) rappresenta circa l'89% dell'intera zona di tutela, mentre quella per usi residenziali rappresenta circa l'11%. Quest'ultima ha una estensione di circa 9,6 ettari di cui circa 4,6 di espansione dove il PRG fissa in 0,5 mq/mq l'Indice di Utilizzazione Territoriale massimo ammesso.

Gli indici di utilizzazione territoriale derivanti dalla attuazione del PRG per le diverse destinazioni (residenziale e non residenziale) sono i seguenti:

UT residenziale = 0,442 mq/mq

UT non residenziale 0,013 mq/mq

L'indice di utilizzazione territoriale complessivo (**UT mq/mq**) nella zona di tutela **D2**, inteso quale sommatoria della superficie utile lorda esistente e quella incrementabile in base ai contenuti del PRG è equivalente a **0,060 mq/mq**.

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 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 non possano essere considerati tali da alterare sostanzialmente le condizioni di rischio attualmente presenti, in quanto non comportano un aumento rilevabile del carico antropico. 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:

- discariche;
- 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 del Comune di Chiaravalle è stato definitivamente approvato dalla Regione Marche con DGR n° 2199 del 29.07.1996 e successiva Delibera del Consiglio Comunale n° 32 del 12.04.1996 di recepimento delle prescrizioni di cui alla Delibera Regionale n° 157 del del 25.01.1996.

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 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:

- 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 Chiaravalle ha recepito la L.R.22/2009 e ss.mm.ii. con DCC n°81 del 30.11.2009 e successiva DCC n° 14 del 14.02.2011.

Si è ritenuto opportuno inserire nelle Norme del presente Piano di Rischio Aeroportuale, la seguente disposizione: gli interventi di cui alla L.R. 22/2009 che dovessero riguardare gli immobili ricadenti nelle zone di tutela A, B, C, C1, D1, C2, D2, 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). **Inoltre, limitatamente alla Zona di tutela A, gli interventi di cui alla L.R. 22/2009 potranno essere attuati solo nel caso in cui gli stessi non comportino un incremento del carico antropico esistente.**

- 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**.

Le proposte di intervento, compresi i mutamenti di destinazione d'uso, dovranno sempre garantire, come previsto dalla Legge, il rispetto delle normative di settore aventi incidenza sulla disciplina della attività edilizia.

Si è ritenuto opportuno inserire nelle Norme del presente Piano di Rischio Aeroportuale, la seguente disposizione: gli interventi di cui al DPR 380/2001, Art. 14 che dovessero riguardare gli immobili ricadenti nelle zone di tutela A, B, C, C1, D1, C2, D2, 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).