

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 5 luglio 2018, n. 1206

Comune di Foggia - Accertamento della conformità urbanistica per il progetto definitivo relativo al prolungamento della pista di volo RWY 15/33 - Aeroporto "G. Lisa" di Foggia. INTESA STATO – REGIONE ex art. 3 del DPR 383/94. AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA, ex artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga, ex art. 95 delle NTA del PPTR.

L'Assessore all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale, Prof. Alfonso Piscichio sulla base dell'istruttoria espletata dai Servizi Strumentazione Urbanistica e Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica e confermata rispettivamente dai Dirigenti delle Sezioni Urbanistica e Tutela e Valorizzazione del Paesaggio riferisce quanto segue.

PREMESSO CHE:

- LA SOCIETA' AEROPORTI di PUGLIA Spa, con nota prot. n. 014692 del 09.11.2011, ha richiesto al Provveditorato interregionale alle OO.PP. per la Puglia e la Basilicata l'attivazione delle procedure di cui all'art. 81 del DPR 616/77 e del DPR 383/94 al fine di accertare la conformità urbanistica del progetto inerente il prolungamento della pista di volo RWY 15/33 dell'aeroporto "G. Lisa" di Foggia;
- Il PROVVEDITORATO INTERREGIONALE alle OO.PP. di Bari ha indetto apposita conferenza finalizzata all'acquisizione dei pareri, autorizzazioni, approvazioni, nullaosta previsti dalle leggi vigenti statali e regionali, sul progetto in parola, svoltasi nei giorni 12.09.2012, 25.06.2012, 09.05.2012 e 27.02.2012;
- La REGIONE PUGLIA, con specifico riferimento alle competenze in materia urbanistica, ha fatto pervenire alla Conferenza di Servizio, giusta nota prot. n. 1948 del 27.02.2012, il proprio parere favorevole con prescrizioni.
- Il COMUNE di FOGGIA con Delibera del Consiglio Comunale n. 88 del 11.09.2012 ha provveduto ad approvare il progetto definitivo proposto dalla "Società Aeroporti di Puglia Spa", ad eccezione dell'elaborato denominato "Tav. 25 - Piano di Rischio";
- Lo stesso COMUNE con Delibera del Consiglio Comunale n. 118 del 28.11.2012, in riferimento al cd "Piano dei Rischi", e con la finalità di acquisire il parere da parte dell'ENAC, ha provveduto alla "Presca d'atto della prima bozza e delega per incontro ENAC";
- L'ENAC con nota prot. n. 76825/IPP del 27.06.2013, sulla base della documentazione integrativa acquisita, ha rilasciato il proprio parere favorevole con precisazioni e prescrizioni;
- Il COMUNE di FOGGIA, con Delibera del Consiglio Comunale n. 167 del 18.07.2013 ha provveduto ad adottare in via definitiva il cd "Piano dei Rischi" dell'aeroporto "G. Lisa";
- Con DGR n. 1009 del 19.05.2015 la Regione Puglia ha deliberato di esprimere l'assenso regionale ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994 e ai fini dell'Intesa Stato Regione per la realizzazione dei lavori in oggetto;
- Con Decreto VIA n. 124 del 18.06.2015 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo, il progetto in oggetto ha ottenuto il positivo pronunciamento di compatibilità ambientale;
- Con Decreto n. 10 del 24.01.2018 il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche ha archiviato il procedimento di accertamento della conformità urbanistica precedentemente attivato;
- Con nota prot. n. 4145 dell'11.05.2018, il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche ha indetto apposita conferenza di servizi decisoria ai sensi dell'art. 81 del DPR n. 616/1977 e dell'art. 3 del DPR n. 383/1994, da svolgersi nella forma semplificata ex art. 14-bis della Legge n. 241/90, "al fine di ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato - Regione", relativamente all'accertamento della conformità urbanistica degli interventi di cui al progetto definitivo relativo al prolungamento della pista di volo dell'Aeroporto "Gino Lisa" di Foggia;
- Con nota prot. n. 5699 del 25.06.2018, il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche ha comunicato, a modifica dei termini assegnati con nota prot. n. 4145 in data 11.05.2018, che il termine

perentorio entro il quale le amministrazioni e gli enti coinvolti devono rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della conferenza di servizi scade il 13.07.2018.

Richiamata la DGR n. 1009 del 19.05.2015 si rappresenta quanto segue.

Il quadro di riferimento all'interno del quale si inserisce la proposta avanzata dalla "Società Aeroporti di Puglia Spa" è così articolato:

Quadro Normativo Nazionale ed Internazionale

La normativa di riferimento è costituita da:

- Nuovo Codice della Navigazione, art. 707 del D.Lgs n° 96 del 9 maggio 2005, modificato ed integrato dal D.Lgs. n. 151 del 15 marzo 2006;
- Circolare ENAC APT33 "Piani di rischio previsti dall'art. 707 del C.d.N. del 30/08/2010;
- Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, Cap. 9, Par. 6, aggiornato all'emendamento 8 del 21/12/2011;
- ICAO - Annesso 14 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, Vol. I "Aerodromo Design and Operations", 5a ed., luglio 2009.

Quadro Comunitario

La Commissione Europea identifica due livelli:

- una Core network (rete primaria), struttura portante e nevralgica caratterizzante la rete primaria delle vie di comunicazione e di collegamento dei Paesi comunitari;
- una Comprehensive network (rete globale) che, ampliando la core network, garantirà la piena copertura del territorio dell'Unione Europea, l'accessibilità a tutte le regioni e sarà finanziata principalmente dagli Stati membri.

Gli aeroporti degli Stati membri sono stati classificati in:

- "core airports", nodi strategici della rete TEN-T al servizio delle più importanti conurbazioni urbane;
- "comprehensive airports", nodi complementari al servizio della mobilità delle persone e a sostegno delle economie di ampi territori.

Quadro Nazionale

Piano Nazionale Aeroporti - ENAC - (proposta)

Il Piano elaborato da ENAC, si ispira agli indirizzi comunitari in un'ottica di integrazione della rete nazionale con la rete europea TEN-T, individuando un complesso di 33 aeroporti, tra i quali anche l'Aeroporto "Gino Lisa" di Foggia.

Il Piano prevede una classificazione della rete nazionale in:

- "aeroporti principali", in grado di soddisfare nel tempo la domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico, sono caratterizzati da un elevato grado di connettività con le destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale.
- "aeroporti di servizio", per la ridotta estensione dei bacini di utenza su cui gravitano, risultano rispondere ad una domanda di traffico con estensione regionale; sono caratterizzati da collegamenti a scala nazionale e svolgono un servizio complementare di feeder nella rete e costituiscono una riserva di capacità nell'assetto complessivo della rete.

Il Piano in un'ottica di integrazione della rete nazionale con la rete europea TEN-T, individua un complesso di 33 aeroporti, tra i quali anche l'Aeroporto "Gino Lisa" di Foggia.

Il Piano, altresì, sulla base della attuale rete aeroportuale che risulta complessivamente costituita da 42 scali, di cui 24 classificati come principali e 18 come aeroporti di servizio, disegna l'assetto infrastrutturale della rete aeroportuale nazionale all'anno 2025, individuando un complesso di 44 aeroporti in grado di rispondere alla prevedibile domanda di trasporto e crescita di traffico sull'intero territorio.

Il Piano costituisce atto programmatico finalizzato ad ottimizzare l'accessibilità ai territori, soddisfare le esigenze di mobilità delle persone ed accrescere la competitività del nostro Paese.

L'ENAC inquadra l'Aeroporto di Foggia nell'ambito del sistema aeroportuale pugliese costituito anche dagli scali di Bari, Brindisi, Taranto.

Per l'Aeroporto di Foggia è indicata una vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'Aviazione Generale (commerciale e privata), ai servizi elicotteristici e di servizio al turismo locale.

Piano Nazionale Aeroporti - M.I.T. - Atto di Indirizzo

Recentemente, in data 29.01.2013, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha emanato l'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale.

L'Atto, che recepisce gli orientamenti comunitari e gli indirizzi governativi e parlamentari sarà inviato alla Conferenza permanente Stato-Regioni per la necessaria intesa e, successivamente, sarà adottato con un apposito decreto del Presidente della Repubblica.

L'Atto di indirizzo, al fine di ridurre la frammentazione esistente e favorire un processo di riorganizzazione, formula una proposta di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, destinati a costituire l'ossatura strategica della rete aeroportuale nazionale.

Dei 50 aeroporti attualmente aperti al traffico commerciale, l'Atto di indirizzo individua 31 scali di interesse nazionale. Tali aeroporti saranno privilegiati nell'assegnazione di risorse pubbliche per il potenziamento infrastrutturale e per il miglioramento dell'accessibilità allo scalo.

All'interno di detta ultima classificazione l'Aeroporto "Gino Lisa" di Foggia non viene individuato tra gli scali di interesse nazionale. Per gli aeroporti "non di interesse nazionale" viene indicato che gli stessi dovranno essere trasferiti alle Regioni competenti, cui spetterà la decisione sulla conservazione della continuità operativa e di esercizio degli stessi.

Quadro Regionale

Il "Piano Triennale dei Trasporti 2011-2013" prevede il potenziamento dell'aeroporto "G. Lisa" di Foggia e comporta un investimento complessivo di circa 14 milioni di euro che trova copertura finanziaria nell'ambito di fondi assegnati dal Ministero dei Trasporti alla Regione Puglia.

In relazione al Trasporto Aereo e alla "TRADUZIONE PROGETTUALE DEL PRT NEL PIANO ATTUATIVO PER IL TRASPORTO AEREO", il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, approvato con DGR n. 598 del 26.04.2016 afferma che:

"Il completamento dei lavori di potenziamento degli attuali impianti air-side a Foggia ed il prolungamento della pista di volo consentiranno allo scalo di operare in sicurezza anche con aeromobili di classe "C", consentendo al Gino Lisa di garantire un'operatività in grado di soddisfare sia la domanda verso le principali destinazioni italiane sia eventuali collegamenti charter connessi a pacchetti turistici per il Gargano su cui, grazie agli interventi proposti per le altre modalità di trasporto, si prospettano possibilità di circuitazione turistica di grande attrattività. "

Quadro degli Obiettivi di Progetto

Circa gli aspetti progettuali generali il progetto definitivo proposto dalla "Società Aeroporti di Puglia Spa" ha individuato nel modello Airbus A319, in configurazione da 134 posti a sedere.

L'aereo critico di riferimento, tenuto conto dei fattori correttivi (altitudine dell'aeroporto, temperature medie di riferimento e pendenza media longitudinale della pista di volo) per la determinazione della lunghezza effettiva della pista di volo, si evince dallo studio aeronautico facente parte integrante del progetto che il citato aeromobile potrà operare sulla pista allungata in condizioni di massima autonomia e senza limitazioni di carico.

Altresì, prendendo in considerazione un'altra famiglia di aeromobili di grande diffusione, quali i Boeing 737 proposti nelle diverse serie 300-400 e 500, questi potranno operare sulla pista dell'aeroporto di Foggia con limitazioni di carico, stimabile in circa il 10% del peso massimo al decollo per tratte di circa 2.000 miglia nautiche.

All'interno di detta strategia la proposta è tesa, quindi, alla conferma per la pista di volo dell'attuale codice alfanumerico di riferimento, ovvero del "Codice 3C" (ICAO - Annesso 14).

Quadro delle Tutele Aeronautiche

Regolamento ENAC

In relazione agli obiettivi di progetto, e con riferimento al codice aeroportuale "3C", la tutela delle aree assoggettate a tutela la regolamentazione ENAC vigente prescrive che, all'interno delle suddette zone, debbano prevedersi le seguenti limitazioni:

- **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 previste 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, etc....;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale o comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti ubicati lungo le direzioni di decollo e atterraggio ed in prossimità dell'aeroporto in aree ancora sostanzialmente libere. 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).

La documentazione disponibile all'indirizzo indicato nella nota prot. n. 4145 dell'11.05.2018 del Provveditorato Interregionale è costituita dai seguenti elaborati, in formato elettronico, di cui si riporta la codifica MD5:

\ELABORATI DOCUMENTALI

- \REL01 - RELAZIONE TECNICO-ILLUSTATIVA
 - REL01_~2.PDF - 0084b8abcdccd2c4dce4695565667f36
- \REL02 - RELAZIONE GEOLOGICA ED IDROLOGICA
 - 11 - Foto Strip Dx Test. 33.pdf - 45ed8dd449e9c916e96af3b32431df20
 - 1_Relazione Geologico Tecnica.pdf - e2e2915ec743c501dd632f0a16e7590b
 - 9 - Foto Strip Dx Test. 15.pdf - cf3d67ebb5dfb25fcc483b03297e9e3c
- \REL03 - PORTANZA INFRASTRUTTURE ESISTENTI
 - 1 PCN 15.33 Bravo Piazzale.pdf - e85e9b9ebc64afd3f40500677449773f
 - 2 AdP Gino Lisa Foggia Georadar.pdf - f013dab5027f6c07f2f29fe1159a6ad1
 - 3 AdP Gino Lisa Foggia Certif PCN.pdf - a56a0ae02e43d8a235b3c83be4f55cf4
- \REL04 - RILIEVI FONOMETRICI E MODELLAZIONE ACUSTICA STATO FUTURO
 - RELAZI~1.PDF - 5d17ec28286f1675994a9b8226515794
 - REPORT~1.PDF - e21f23ce37a9620063cfae9a20f9bf3f
- \REL05 - RELAZIONI DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI RIGIDE
 - REL05_~1.PDF - 8a72ce158a123353643205ff72f0b4ff
- \REL05a - RELAZIONI DI CALCOLO DELLE PAVIMENTAZIONI FLESSIBILI
 - REL05A~2.PDF - c24e4bd6dac9f2914de573df9d486b51
- \REL06 - RELAZIONE DI CALCOLO SMALTIMENTO ACQUE E FOGNOLI
 - REL06_1_relazione IDRAULICA.pdf - 8629037582a6126c1dedeaae84c94d28
- \REL07 - RELAZIONE DI CALCOLO IMPIANTI ELETTRICI AVL
 - REL07_RELAZIONE AVL.pdf - b2cb72abb8d0e993438c563fd113a54e
- \REL08 - CRONOPROGRAMMA
 - Rel08_Cronoprogramma.pdf - 1601b82b070e3dc4779397fb22f2115a
- \REL09 - DISCIPLINARE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE
 - REL09_~1.PDF - 99855b37b89d60b2e510023ec1027261
- \REL09a - CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO
 - Capitolato Speciale d'Appalto.doc - 1f775e6385bb95b759e387edc88e20d2
- \REL10 - ELENCO PREZZI UNITARI ED ANALISI
 - analisi_dei_prezzi.pdf - 403a38e54b6b77feeca2e6455a302b1c
 - elenco prezzi pista foggia.PDF - 839da13a7db4c9002ee708badd49f463
 - stima lavori.PDF - 26972cf3ea39adcc0e59321b9e707326
- \REL11 - COMPUTO METRICO ESTIMATIVO

- computo metrico estimativo.PDF - 84bfc6f0a14a3486a0c729a0868df348
- \REL12 - TABELLA DI INCIDENZA DELLA MANODOPERA
 - incidenza manodopera.pdf - a34e26f9bf739c41238bd39932b02a70
- \REL13 - QUADRO ECONOMICO
 - REL13_Quadro Economico.pdf - 263fc8de1daf83e26e7c40677b570299
- \REL14 - PRIME INDICAZIONI SULLA SICUREZZA
 - REL14_~1.DOC - c099c45cc7f7d49c578e249162c42452
 - REL14_~1.PDF - 0414572cd582747d8bd182f7a6ebc454
- \REL15 - PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO
 - avviso_pubblico_04_18.pdf - 3fc5c2298c1efca0913602ad9836a972

\ELABORATI GRAFICI

- TAV01_COROGRAFIA GENERALE.pdf - 317f57876ba0407a7f0dad59ec8bb5c8
- TAV02_PLANIMETRIA GENERALE STATO DI FATTO.pdf - 1d87ceda86afd69fe3573ee2acde907c
- TAV03_RILIEVI PLANIMETRICI.pdf - 25fc382c3098d87574e5c490c4f046cf
- TAV04_RILIEVI SU PLANIMETRIA CATASTALE.pdf - 20b1fe2be6d6502c7b947dbf75b8320f
- TAV05_SEZIONI PISTA E STRIP STATO DI FATTO.pdf - 849e6031e4957a4e579acdfc411c2a4a
- TAV06_PLANIMETRIA GENERALE STATO DI PROGETTO.pdf - 1f85a8e7928f8adb16b72114e38b76b9
- TAV07_INQUADRAMENTO GENERALE DEGLI INTERVENTI.pdf - 309528475b506e1985a8bbe8458e9bb9
- TAV08_PARTICOLARE BRETELLE-MITIGAZIONE-PISTA CICLABILE.pdf - c6d7b93434d0868a0c47e77251368e82
- TAV08a_ORTOFOTOSTATO-STATO ATTUALE DI PROGETTO.pdf - 700df6114c0e570ac98f22c690f4f7ae
- TAV09_PROFILI DI PROGETTO PISTA E SEZIONI TIPO.pdf - bd4ef3fbe0b02cc7b2f3ad8446c633e0
- TAV10_PAVIMENTAZIONI-PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI.pdf - ddf3553a68543f94fbe2ce917fe1b542
- TAV11_IMPIANTO IDRAULICO_PLANIMETRIA GENERALE.pdf - 78f790282ecd8635a1e6e27904e08a2d
- TAV11a_PROFILO IDRAULICO - PISTA DI VOLO RWY 15.pdf - cb8f45e5600d37461f1742b04c2d7faa
- TAV12_SISTEMAZIONI IDRAULICHE_PARTICOLARI COSTRUTTIVI.pdf - 87fc75ab41a3920fcad102f9b8cf4152
- TAV13_IMPIANTI AVL_PLANIMETRIA STATO DI FATTO TESTATA 15.pdf - 30847bc6e3f7fe5520239e654f8a7b22
- PROGETTO TAV14_IMPIANTI AVL STATO DI PROGETTO TESTATA 15.pdf - 5b678098b7e591160c9745e9c47e8831
- TAV15_IMPIANTI AVL_PLANIMETRIA GENERALE CAVIDOTTI.pdf - 8d12a2a8f466fba27a836dbaacc42bd9
- TAV16_IMPIANTI AVL_PLANIMETRIA GENERALE CIRCUITI.pdf - a4e542e80af7d5334d29ae36f0bffd0e
- TAV17_IMPIANTI AVL_MESSA A TERRA.pdf - f720622a2223e1946412f6c23cafbe2
- TAV18_IMPIANTI AVL-PARTICOLARI COSTRUTTIVI.pdf - 5d4b7b057257f0e1ff08cd423df24eb3
- TAV19_FASATURA DEGLI INTERVENTI.pdf - b5828040bce5eb509ae6f53cd5454c24

- TAV20_COMPATIBILITA' AERONAUTICA-SUPERFICI ICAO.pdf
fe710b39b2ce72008febf643ac70cf06
- TAV21_COMPATIBILITA' AERONAUTICA 10000.pdf -
3696e05e158e53286425587aa7a43b41
- TAV21a_COMPATIBILITA' AERONAUTICA 5000.pdf -
5eceb3ab31597ed5969bcebbf3c6b236
- TAV21b_COMPATIBILITA' AERONAUTICA 2000.pdf -
e1ef98cd410bca4a5ca87d63c9b66b25
- \TAV22_MONOGRAFIE
 - 1001.pdf - 4f5d9c83b8ed74770d79f203dedab47b
 - 1002.pdf - e8f9eddb4981e1c278f90f2fa1b356a6
 - 1004.pdf - 57abc8e4c6d0e2c7dc6ab6bb379911ad
 - 1005.pdf - 12f8510193e995d20768304d1659bbea
 - 1006.pdf - 6e0282c5950424486c60b005fde36742
 - 1007.pdf - 05c71d168d03d3b96d3703cee77711be
 - 1008.pdf - 34c955777985b6c477beab79e2472831
 - 1009.pdf - 8857b8e6786dcd322a50d806f53ce5fb
 - 1010.pdf - b9c6fd623388ef03f79f6d560b5e4dc3
 - 1011.pdf - 5ed157465387b277491604eebf95e86e
 - 1013.pdf - 4e388e1d479842017aed6a012836e8e2
 - 1014.pdf - 7ab2c9acac3b337c46a0961243fbfb76
 - 1017.pdf - 8e33761e12e0f8f03755eefafdee4706
 - 1018.pdf - a2dc33098252fe180df20130d1692b01
 - 1019.pdf - 7fb2490ae7efbc62d3865c5574636e5b
 - 1020.pdf - 4ee050c019b86957260727589a4b5984
 - 1021.pdf - f832c617ac764d97172efb2941320264
 - 1022.pdf - d6786afd539b4fa41c0d20db7980b2cf
 - 1023.pdf - 64bafcbcec91bc941c7d58bd79def5cb
 - 1024.pdf - 804151049f8eb8b6395338465e257771
 - 1025.pdf - 8044914e295d929b94d215b39a4706ee
 - 1045.pdf - 2147e4860d78403d8d7236e9c65f3bdd
 - 1046.pdf - 094b36321c77828ca67a3846667e4919
 - 1047.pdf - fd24a1e3a29fd08c1b282ebe29940608
 - 1048.pdf - d380bb4ce89f24ededfdccc6c4f06404
 - 2001.pdf - 3ce22022a4038b38fbfac108bce8a083
 - 2002.pdf - 4aa7437bb8770accde23ed715db24c51
 - 2003.pdf - 1ada5daf720757762be6ba76a685961d
 - 2004.pdf - bc075fc6268bdd4f9a56070b0a697b8d
 - 2005.pdf - cacad79b52edbc5617a5e80303956c29
 - 2006.pdf - f1e2e3cf31f81e70e11552fba3692828
 - 2007.pdf - 8be0d05e332b20a4f225e36cc8d40ad8
 - 2008.pdf - 647a5b4a841bfefa201380b2d1d8c6f3
 - 2009.pdf - 22f6bd0e52cc729d60630358f6586bbd
 - 2010.pdf - dca185732ce48ee18bcb9c49e358bdb1
 - 2011.pdf - 67ffd1e4844a934ee612d7c1c8dcdcf1
 - 2012.pdf - 85361348c1e9021c421f0d24dfdbd584
 - 2013.pdf - 12956449dcfaed31d6dd1723b902ef4b
 - 2014.pdf - 510cbfb1df9b9be47fd8297e23c59bd9
 - 2015.pdf - 5e8bdcb9d6a1e8e7c37870f09965fd3c
 - 2016.pdf - 5fec1fb288edf1dbc6f8437ca15054d0

- 2017.pdf - 8ed7a7103fbfff1dbb8c979b915cff3d
- 2018.pdf - 5d713e7324ed0fc05081df3f4312c3c6
- 2019.pdf - f212336f1d8afb208d5e749b9cd6e31f
- 2020.pdf - 3e27a0cc06dfacbd9a2e34e7aa237c59
- 2021.pdf - 61534f115502328ea7937701ec91699c
- 2022.pdf - b78fca184d673c5ca5e21ba3bbec8f2d
- 2023.pdf - a470e956fde4fecaad67307287694476
- 2024.pdf - dcd932f3b6e6974d0b1a951ddddd9891b
- 2025.pdf - a5464eb022cff7245a7429ff9871247b
- 2026.pdf - 86633d0a01e2139e7192f272193366bb
- 2027.pdf - e5fc38b13a51dc35efa6f7cfc706222f
- 2028.pdf - 8a19ded9b275b06983ffed1202994c3d
- 2029.pdf - 6e3a5df22ae180b4d0c54c54a24f564c
- 2030.pdf - bc91a71ca662c5f7d8bcde6324065ab5
- 3002.pdf - 431211bbe624ede2a28d35a43b68f7fd
- 3003.pdf - 45b071623cba55a84c7de9e1674f6c56
- 3004.pdf - 639e920ca8b3b3daaeaf809ed27043d0
- 3005.pdf - 51b26fa7dfd254b3c9b3dbda9ca85447
- 3006.pdf - 90da31eaf8fae55b25abebf5f8480eeb
- 3008.pdf - 94fc2ed9d494eaaaf65a69856ced557b
- 3009.pdf - ea13639884dc492ec9b0fe77e750bb4f
- 3010.pdf - 0f95bcc5b3ce9fb96df6b0614c60ac5d
- 3014.pdf - 8ebed95e36eb2a35be8f642723087924
- 4001-4002.pdf - 19dbb28bc91cfec11623e55b48c988b3
- 4003 e 4004.pdf - 18796c50f40082a08c642608c6a49d7e
- TAV23_ESPROPRI NORD-TESTATA 15.pdf - 140169240497389d9d3f24e165cd7f96
- TAV23a_APPENDICE ESPRORI NORD (TESTATA 15-BRETELLE 1e2).pdf
d8089ed184a7249daa20b0edeec8525a
- TAV23b_ESPROPRI SUD-TESTATA 33.pdf - 59c8495ec7dce526795fcfca03158332
- TAV24_VIABILITA' PERIMETRALE E RECINZIONI. pdf -
f7f5ce2799f58cf3e9dfde4fffc7dac

Sulla base della documentazione innanzi elencata, la proposta tecnico-progettuale, avanzata dalla "Soc. Aeroporti di Puglia spa", relativa al prolungamento della pista di volo RWY 15/33 dell'aeroporto "G. Lisa" di Foggia, così come desumibile dal progetto definitivo, è contraddistinta dalle seguenti previsioni:

- prolungamento della pista di volo RWY15/33: 402 metri a verso nord con ottenimento di una pista asfaltata di 2.000 m ed una TORA di 1.735 m;
- prolungamento della strip esistente fino ad una lunghezza di 1.855 m [1.735 m + (2 x 60 m)] e con una larghezza pari a 300 m;
- realizzazione alla testata 15, al bordo esterno ed in asse con la pista di aree di sicurezza diversamente denominate posizionate, e così identificate:
 - a) una "zona clearway" di dimensioni (b x h) pari a m. 60,00 x 150,00;
 - b) una "zona di back track" di dimensioni (b x h) pari a m. 175,00 m x 60,00;
 - c) una "zona RESA" di dimensioni (b x h) pari a m. 305,00 m x 105,00;
- realizzazione alla testata 33, ai bordo esterno ed in asse con la pista di aree di sicurezza diversamente denominate posizionate, e così identificate:
 - a) una "zona clearway" di dimensioni (b x h) pari a m. 60,00 x 150,00;
 - b) una "zona RESA" di dimensioni (b x h) pari a m. 90,00 m x 90,00;
- riqualificazione profonda della pista di volo esistente per tutta la sua lunghezza e per una larghezza

in asse pista pari a 20 metri; adeguamento ed implementazione degli Impianti Voli Notte e degli Aiuti Visivi Luminosi;

- realizzazione di una nuova viabilità perimetrale, in prosieguo all'esistente;
- realizzazione di una nuova recinzione aeroportuale (con conseguente ampliamento dell'area di sedime della infrastruttura aeroportuale);
- realizzazione di due bretelle di collegamento della strada comunale Castelluccio con la strada comunale Tratturo Campo Reale, comprese le opere idrauliche, la segnaletica orizzontale e verticale, l'illuminazione, le barriere di sicurezza stradale e la realizzazione di una pista ciclabile.

La proposta di "Piano di Rischio" adottato dal Comune di Foggia, è contraddistinta dalle seguenti previsioni:

- individuazione e formazione di una "area di rispetto aeroportuale" suddivisa in n. 3 (tre) distinte zone, così contraddistinte:
 - Zona A, attestata sul bordo della clearway (testata 15 e testata 33), con geometria trapezoidale avente base minore pari a m. 600,00, (in asse con la strip) ed una altezza pari a m. 600,00 con una divergenza del lato obliquo rispetto alle verticale pari a 12,5 %;
 - Zona B, consecutiva alla zona A, con geometria trapezoidale avente una altezza pari a m. 900,00 e con prosecuzione del lato obliquo;
 - Zona C, consecutiva alla zona B, con geometria rettangolare avente base minore pari a m. 400,00 (in asse con la strip) ed altezza pari a m. 1.500,00;
 - Zona C, parallela alla "strip", con geometria irregolare attestata sui vertici esterni della zona B, avente una larghezza, comprensiva della "strip" e della semilarghezza della pista, pari a m. 540,00;
 - Zona D, parallela alla zona C, con geometria rettangolare avente una larghezza pari a m. 460,00;
- introduzione nelle N.T.A. del P.R.G. di quanto riportato al paragrafo 5 della relazione, qui integralmente riscritto:

Previsioni disciplinari per le zone di tutela

Il Piano di rischio del Comune di Foggia ha valore di strumento disciplinare dei limiti all'uso del territorio posto in prossimità dell'Aeroporto "Gino Lisa" secondo il disposto normativo stabilito dal Codice della Navigazione e dal Regolamento ENAC.

L'Amministrazione Comunale di Foggia, a seguito di approvazione e parere favorevole espresso da ENAC, provvederà ad adeguare i propri strumenti di regolazione urbanistica e disporrà la contestuale apposizione di specifica disciplina di vincolo aeroportuale, opportunamente regolamentate ed articolate da specifiche Norme di Attuazione ispirate ai seguenti indirizzi programmatici, contenuti e disposizioni generali:

Premessa

Il territorio del Comune di Foggia, in quanto limitrofo all'Aeroporto "Gino Lisa", è soggetto al vigente disposto normativo del Codice della Navigazione che ha introdotto nuove previsioni in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni posti in prossimità delle infrastrutture aeroportuali.

In particolare il quinto comma dell'art. 707 attribuisce ai Comuni, sul cui territorio insiste un aeroporto aperto al traffico civile, l'onere di redigere il Piano di rischio, documento contenente le indicazioni e le prescrizioni in ordine alla programmazione ed al governo del territorio da recepire negli strumenti urbanistici comunali.

Obiettivo del Piano di rischio è quello di rafforzare i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti, in particolare lungo le direzioni di decollo e di atterraggio degli aeromobili, nonché salvaguardare l'incolumità pubblica contenendo il rischio di danni alle persone ed alle cose in caso di incidente aeronautico.

Il Piano di rischio indica, nell'ambito delle zone di tutela ad esso associate, i limiti di crescita del carico antropico, stabilisce la disciplina di insediamento di nuovi titoli edilizi, l'ammissibilità delle attività che comportano elevata permanenza di persone ed individua quelle non compatibili in quanto potenzialmente amplificatore delle conseguenze di incidenti e possibile causa di incendio, esplosione o danno ambientale.

Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territori circostante l'aeroporto; ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo e, con il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, disciplina l'estensione delle aree di tutela in ragione del tipo di aeroporto.

Articolo 1**DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE**

1.1 Il piano di rischio dell'Aeroporto "Gino Lisa" di Foggia, nel prosieguo chiamato "piano", è finalizzato a garantire la sicurezza nelle aree limitrofe alle infrastrutture aeroportuali, individuando specifiche disposizioni atte a salvaguardare l'incolumità pubblica in base alle quali il Comune, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adegua i propri strumenti di pianificazione urbanistica generale ed eventualmente attuativa.

1.2 L'esposizione al rischio aeronautico è connessa alle condizioni di impiego delle infrastrutture di volo nonché alla tipologia di aeromobili che vi possono operare ed è pertanto riferibile alle caratteristiche tecnico-operative dell'infrastruttura.

Disponendo l'Aeroporto di Foggia Comune di Foggia di una pista di volo di codice 3, il piano individua specifiche zone di tutela la cui geometria è stabilita dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, nel prosieguo chiamato "Regolamento".

Articolo 2**LEGISLAZIONE E NORMATIVE**

2.1 Il piano viene proposto in virtù di quanto disposto dal comma 5 dell'articolo 707 del Codice della navigazione, di cui al decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, successivamente modificato ed integrato dal decreto legislativo 15 marzo 2006 n. 151.

2.2 L'individuazione delle zone di tutela e della disciplina generale di salvaguardia viene proposta sulla base di quanto indicato al Capitolo 9 - paragrafo 6 (denominato appunto "piani di rischio") del "Regolamento", come originariamente stabilito dall'emendamento 4 del 30.01.2008 e successivamente aggiornato ed integrato dall'emendamento 7 del 20/10/2011.

2.3 La disciplina di salvaguardia prevista dal piano, riferita all'individuazione delle zone di tutela riportate nella sua cartografia, hanno efficacia nell'ambito dell'intero comparto in questione, individuato proprio in dette aree, come perimetrare.

2.4 Compatibilmente con il rischio aeronautico, al fine di governare (ed eventualmente contenere) il carico antropico degli insediamenti e delle attività insediabili, il Comune provvede ad approvare, con modi e procedimenti previsti dalla vigente legislazione regionale, varianti allo strumento urbanistico generale comunale ed, eventualmente, piani urbanistici attuativi (o rispettive varianti), anche in variante allo strumento urbanistico generale, purché finalizzate ovviamente al contenimento dei rischi per la pubblica incolumità.

2.5 Restano comunque salve le normative, generali e/o particolari, di tipo urbanistico, edilizio, di tutela dell'ambiente e della salute, aventi carattere nazionale, regionale, provinciale o comunale, ancorché non espressamente richiamate dalle presenti disposizioni ed anche laddove non puntualmente disciplinate, alle quali gli interventi edilizi o le nuove attività sono comunque subordinate.

Articolo 3**INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DI RISCHIO NELLE DIREZIONI DI ATTERRAGGIO E DI DECOLLO**

3.1 Il piano individua nella sua cartografia, e più precisamente negli elaborati grafici "P01" (contenente la planimetria dell'Aeroporto e la base cartografica del territorio sulla quale viene riportata l'impronta delle zone di tutela) e "P02" (contenente le previsioni degli strumenti urbanistici di prevista attuazione all'interno delle zone di tutela), le aree oggetto delle presenti specifiche disposizioni di salvaguardia.

3.2 Tali aree investono esclusivamente le direzioni di atterraggio e di decollo, come previsto dal Codice della navigazione, e sono distinte in zona di tutela "A", zona di tutela "B", zona di tutela "C" e zona di tutela "D".

3.3 Le misure di salvaguardia, opportunamente previste per ciascuna zona in conformità agli indirizzi espressi dal paragrafo 6.6 del Regolamento, sono declinate negli articoli 6, 7, 8, 9 del presente testo.

Articolo 4**MANTENIMENTO DELLE EDIFICAZIONI E DELLE ATTIVITÀ ESISTENTI**

4.1 Come previsto al paragrafo 6.2 del Regolamento, le limitazioni derivanti dall'attuazione del presente piano si applicano alle nuove opere ed alle nuove attività da insediare nelle aree limitrofe all'Aeroporto "Gino Lisa", limitatamente alle aree perimetrare e classificate come zone di tutela "A", "B", "C", "D".

4.2 Nelle aree perimetrare sono comunque fatti salvi, dal punto di vista dell'applicabilità delle limitazioni

derivanti dal presente Piano, gli edifici e i manufatti esistenti alla data di entrata in vigore della revisione alla parte aeronautica del Codice della Navigazione (D.L. 151 del 15/03/2006).

4.3 Nelle aree perimetrare sono, altresì, fatte salve le attività (e le destinazioni d'uso) esistenti alla summenzionata data.

4.4 Dopo l'approvazione del piano potranno essere realizzati edifici o manufatti solo se rispondenti alla disciplina prevista per le rispettive zone di tutela, come indicato ai successivi articoli 5, 6, 7, Se 9.

4.5 Dopo l'approvazione del piano potranno essere insediate solo le attività non prescritte dalle disposizioni del sotto indicato articolo 9.

Quelle esistenti, che risultino in contrasto con quelle ammissibili, potranno continuare ad essere esercitate, anche se si dovrà tendere al loro spostamento (o eventualmente eliminazione).

Articolo 5

TIPOLOGIA DELLE AREE RICADENTI NEL PIANO DI RISCHIO

5.1 All'interno delle zone di tutela ricadono:

- alcune aree, individuate dal vigente strumento urbanistico generale comunale (PRG) e dallo stesso tipizzate;
- aree sulle quali sono stati localizzati interventi in variante al PRG vigente già realizzati, in realizzazione e/o in corso di perfezionamento procedurale;
- aree che risultano, per la gran parte, libere da edificazione.

5.2 Le aree di cui al comma precedente riguardano:

- Aree Sp, Verde Agricolo, F e soggette a specifica regolamentazione delle N.T.A. vigenti sulla testata "BTHR15";
- Verde Agricolo sulla testata "BTHR33";

5.3 Per quanto riguarda gli ambiti di cui sopra, le relative previsioni urbanistiche di attuazione dovranno essere conformi a quelle previste nel presente piano, e pertanto soggette alla disciplina di salvaguardia di cui alle presenti disposizioni.

Articolo 6

ZONA DI TUTELA "A"

6.1 E' la zona di tutela che si trova in adiacenza al sedime aeroportuale ed immediatamente limitrofa alle infrastrutture di volo, pertanto va assoggettata al maggior grado di tutela.

Nell'ambito della zona di tutela "A" si prevede il mantenimento degli insediamenti preesistenti nella loro attuale consistenza.

All'interno della zona di tutela "A" così come delimitata negli elaborati grafici, non sono ammessi:

- la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali;
- l'incremento della superficie utile e del carico antropico negli insediamenti residenziali preesistenti;
- l'insediamento di nuove unità residenziali mediante cambio di destinazione d'uso di edifici preesistenti.

Nella zona di tutela "A", negli edifici residenziali preesistenti, sono ammessi:

- Interventi di adeguamento fisico e funzionale in attuazione di normative specifiche, e di miglioramento qualitativo degli alloggi, purché non comportino incremento della superficie utile preesistente e del carico urbanistico ed antropico;

- La trasformazione edilizia di edifici con destinazione d'uso esclusivamente non residenziale, nel rispetto degli indici di utilizzazione fondiaria stabiliti dal Comune.

Nelle aree perimetrare come zona di tutela di tipo "A" va perseguito l'obiettivo di limitare al massimo il carico antropico.

6.2 Per gli edifici adibiti interamente o in parte ad attività non compatibili con la zona di tutela, è ammesso il cambio di destinazione d'uso esclusivamente verso usi non residenziali e usi compatibili con la zona di rischio.

6.3 Fermi restando i diritti edificatori riconosciuti, negli ambiti ricompresi nella zona di tutela "A" non è ammesso l'insediamento di ulteriore volumetria.

6.4 Lungo la direttrice di decollo ed atterraggio degli aeromobili, è vietato qualsiasi tipo di insediamento.

Articolo 7

ZONA DI TUTELA "B"

Fermo restando quanto previsto per la zona di tutela "A" e fatti salvi i diritti edificatori già riconosciuti per la zona "B", all'interno degli ambiti appartenenti alla zona di tutela "B" così come individuati negli elaborati grafici, gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono così disciplinati:

1. Interventi di trasformazione dell'edificato esistente per quanto riguarda la zona "B-THR33", sono ammessi :

- interventi di trasformazione dell'edificato residenziale senza alcun aumento di volumetria;
- interventi di trasformazione dell'edificato non residenziale o cambio d'uso di edifici residenziali verso usi non residenziali con indice di utilizzazione fondiaria medio;
- interventi di nuova costruzione di edifici ad uso prevalentemente residenziale con indice di utilizzazione fondiaria basso.

2. Interventi di trasformazione dell'edificato esistente per quanto riguarda la zona "B-THR15" sono ammessi:

- interventi di trasformazione dell'edificato residenziale senza alcun aumento di volumetria;
 - Interventi di trasformazione dell'edificato non residenziale o cambio d'uso di edifici residenziali verso usi non residenziali con indice di utilizzazione fondiaria medio;
 - interventi di nuova costruzione di edifici ad uso prevalentemente residenziale secondo quanto nello programmazione in itinere della Amministrazione Comunale e comunque, complessivamente, contenuti nel limite di aumento del carico antropico complessivo stabilito in max 860 abitanti.
 - interventi di nuova costruzione di edifici ad uso non residenziale con indice di utilizzazione fondiaria medio.
- Lungo la direttrice di decollo ed atterraggio degli aeromobili, è vietato qualsiasi tipo di insediamento.

Articolo 8

ZONA DI TUTELA "C"

Fermo restando quanto previsto per le zone di tutela "A" e "B", all'interno degli ambiti appartenenti alla zona "C" così come delimitati negli elaborati grafici, gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono così disciplinati:

1. Interventi di trasformazione dell'edificato esistente;

- Sono ammessi interventi di trasformazione dell'edificato residenziale con indice di utilizzazione fondiaria medio;
- Interventi di trasformazione dell'edificato non residenziale o cambio d'uso di edifici residenziali verso usi non residenziali con indice di utilizzazione fondiaria stabilito dalla disciplina urbanistica/edilizia comunale vigente;

2. Interventi di nuova costruzione

- Sono ammessi interventi di nuova costruzione di edifici residenziali, con indice di utilizzazione fondiaria medio;
- La nuova costruzione di edifici con destinazione non residenziale con indice di utilizzazione fondiaria stabilito dalla disciplina urbanistica/edilizia comunale vigente Per gli edifici adibiti interamente o in parte ad attività non compatibili con la zona di tutela, è ammesso il cambio di destinazione d'uso esclusivamente verso usi compatibili, residenziali e non, con la zona di rischio.

Articolo 9

ZONA DI TUTELA "D"

Fermo restando quanto previsto per le zone di tutela "A" "B" - "C", all'interno degli ambiti appartenenti alla zona "D" così come delimitati negli elaborati grafici, gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia sono così disciplinati:

1. Interventi di trasformazione dell'edificato esistente;

- Sono ammessi interventi di trasformazione dell'edificato residenziale con indice di utilizzazione fondiaria stabilito dalla disciplina urbanistica/edilizia comunale vigente;
- Interventi di trasformazione dell'edificato non residenziale o cambio d'uso di edifici residenziali verso usi non residenziali con indice di utilizzazione fondiaria stabilito dalla disciplina urbanistica/edilizia comunale vigente;

2. Interventi di nuova costruzione

- Sono ammessi interventi di nuova costruzione di edifici residenziali, con indice di utilizzazione fondiaria stabilito dalla disciplina urbanistica/edilizia comunale vigente;
- La nuova costruzione di edifici con destinazione non residenziale con indice di utilizzazione fondiaria massima stabilito dalla disciplina urbanistica/edilizia comunale vigente

Per gli edifici adibiti interamente o in parte ad attività non compatibili con la zona di tutela, è ammesso il cambio di destinazione d'uso esclusivamente verso usi compatibili, residenziali e non, con la zona di rischio.

Articolo 10**DISPOSIZIONI COMUNI RIGUARDANTI LE ZONE DI TUTELA "A", "B", "C", "D"**

10.1 Nelle aree perimetrare come zone di tutela di tipo "A", "B", "C", "D", non potranno comunque essere realizzate scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili.

10.2 Nelle zone va comunque evitato l'insediamento di attività ad elevato affollamento, o comunque attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione, danno ambientale.

10.3 Si considerano obiettivi sensibili le aree per le attrezzature di interesse generale, pubbliche o meno, facenti parte del sistema dei servizi e delle attrezzature.

10.4 Si considerano insediamenti ad elevato affollamento i centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, nonché l'edilizia intensiva.

10.5 Si considerano attività che possono creare pericolo di incendio o esplosione quelle soggette a preventiva certificazione di prevenzione incendi di cui al decreto ministeriale 16 febbraio 1982.

10.6 Per la definizione di danno ambientale si fa riferimento alle disposizioni previste dalla Parte VI del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, e successive modificazioni ed integrazioni.

Articolo 11**DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE**

11.1 Per specifiche problematiche non puntualmente previste o prevedibili con le presenti disposizioni, resta comunque salva la possibilità di realizzare gli edifici, ovvero insediare le attività, previo specifico nulla osta rilasciato dall'autorità aeroportuale competente.

In esito all'acquisizione del parere di competenza da parte di ENAC ed al recepimento delle previsioni nei propri strumenti urbanistici, il Comune di Foggia provvederà a dare evidenza ad ENAC dell'adozione del Piano di rischio.

Il Piano di rischio aeroportuale rimane vigente e pertanto prescrittivo nei confronti della strumentazione urbanistica ed edilizia comunale, fino a modifiche legislative ovvero fino alla richiesta di revisione da parte delle autorità competenti in materia.

Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici si rappresenta quanto segue.

Con DGR n. 1009 del 19.05.2015, pubblicata sul BURP n. 84 del 17.06.2015, furono condivise e per l'effetto approvate le valutazioni di carattere urbanistico ad esito delle istruttorie operate dal competente ufficio della Sezione Urbanistica, di seguito riportate:

- parte delle aree interne all'impianto aeroportuale sono indicate come "Zona Omogenea Territoriale di tipo F", e che detta classificazione, oltre alle aree di pertinenza dello stesso impianto, coinvolge direttamente anche la superficie della pista;
- le aree esterne alla TESTATA NORD (15) risultano classificate dal vigente PRG come Zona Omogenea Territoriale di tipo "E - agricola normale" e Zona Omogenea Territoriale di tipo di tipo "E - agricola tutelata" e che allo stato attuale per le stesse non sono intervenute varianti al P.R.G.;
- le aree esterne al TESTATA SUD (33) risultano classificate dal vigente PRG come Zona Omogenea Territoriale di tipo "E - agricola normale";
- la disciplina delle zone di tutela deve essere intesa quale "vincolo conformativo", in quanto assolvono la medesima funzione di tutela e sicurezza svolte da altre tipologie di zone di rispetto (stradale, cimiteriale, ferroviario, ecc.);
- necessita assicurare, all'interno delle zone di tutela, ogni possibile protezione della presenza antropica;
- necessita assicurare la piena efficacia dell'investimento pubblico, ovvero la piena funzionalità delle previsioni progettuali;

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici si rappresenta quanto segue.

Con DGR n. 1203 del 01.07.2013, pubblicata sul BURP n. 108 del 06.08.2013 è stato rilasciato "Parere

Paesaggistico e Attestazione di compatibilità Paesaggistica in deroga con prescrizioni, di cui agli artt. 5.03, 5.04, 5.07 delle N.T.A. PUTT/P” per il Prolungamento della pista di volo RWY 11/33 dell’Aeroporto di Foggia alla ditta Aeroporti di Puglia S.p.A.

In particolare la citata DGR n. 1203 del 01.07.2013, **con riferimento al PUTT/P, allora vigente**, ha affermato: *“entrando nel merito dell’intervento proposto, sulla base della documentazione trasmessa, ed alla luce di quanto in precedenza evidenziato, le opere in progetto, interferendo con l’area di pertinenza e area annessa del “Tratturello Foggia-Castelluccio dei Sauri” risultano in contrasto con le prescrizioni di base di cui all’art. 3.15 delle citate NTA del PUTT/P.*

Premesso quanto innanzi, considerato che, come dichiarato dal Comune di Foggia con nota 58143 del 25 giugno 2013, le opere previste sono di natura pubblica di notevole importanza per la popolazione residente, non hanno possibilità di essere delocalizzate, le stesse opere non comportano una modificazione significativa dell’attuale assetto paesaggistico dei luoghi interessati in quanto si collocano in un contesto già trasformato precedentemente, si ritiene pertanto di poter esprimere parere favorevole al rilascio del Parere paesaggistico e Attestazione di compatibilità paesaggistica in deroga di cui agli artt. 5.03, 5.04 e 5.07 delle N.T.A. del PUTT/P, in quanto la soluzione progettuale prevista non costituisce pregiudizio alla conservazione dei valori paesistici del sito.

(Conclusioni e prescrizioni)

Al fine comunque di perseguire un miglioramento dell’inserimento paesistico-ambientale delle opere in progetto nel contesto paesaggistico di riferimento si ritiene necessario prescrivere l’esecuzione delle misure di mitigazione e/o compensazione degli impatti, dettati dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici delle province di Bari, Barletta-Trani-Andria, e Foggia:

- 1) La strada di emergenza sia realizzata al margine del tratturello e non su suolo tratturale;*
- 2) La piantumazione di ginestra sia estesa a tutta la lunghezza della pista ciclabile;*
- 3) Sia materialmente individuabile sul terreno e sulla pista di volo (compatibilmente con le esigenze di sicurezza dei voli aerei) la continuità del tracciato interrotto del tratturello, con colori e materiali diversi”.*

Con DGR n. 176 del 16.02.2015 (BURP n. 40 del 23.03.2015) è stato approvato il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

Con la citata nota n. 4145 dell’ 11.05.2018, acquisita al prot. con n. AOO_145_3965 del 16.05.2018, del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, è stata indetta apposita conferenza di servizi decisoria ai sensi dell’art. 81 del DPR n. 616/1977 e dell’art. 3 del DPR n. 383/1994, da svolgersi nella forma semplificata ex art. 14-bis della Legge n. 241/90, *“al fine di ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente ai fini del perfezionamento dell’Intesa Stato - Regione”*, relativamente all’accertamento della conformità urbanistica degli interventi di cui al progetto definitivo relativo al prolungamento della pista di volo dell’Aeroporto “Gino Lisa” di Foggia.

Con nota n. ADP-2018-10870 del 22.06.2018, acquisita al prot. della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio con n. AOO_145_5100 del 22.06.2018, la Società Aeroporti di Puglia S.p.A. ha trasmesso la relazione ai fini della dimostrazione della compatibilità con gli Obiettivi di Qualità paesaggistica e territoriale, con riferimento all’art. 95 delle NTA del PPTR.

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii, si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

Struttura idro-geo-morfologica

- Beni paesaggistici: l’area di intervento non è interessata da beni paesaggistici della Struttura idro-geo-morfologica;*
- Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett 3 del D.Lgs. 42/04): l’area di intervento non è interessata da ulteriori contesti della Struttura idro-geo-morfologica;*

Struttura ecosistemica e ambientale

- *Beni paesaggistici*: l'area di intervento non è interessata da beni paesaggistici della struttura ecosistemica e ambientale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: l'area di intervento non è interessata da ulteriori contesti della struttura ecosistemica e ambientale.

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici*: l'area di intervento non è interessata da Beni Paesaggistici della struttura antropica e storico culturale;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. 3 del D.Lgs. 42/04)*: l'area di intervento è interessata da **“Testimonianza della stratificazione insediativa - aree appartenenti alla rete dei tratturi e alle loro diramazioni minori”** nonché dalla relativa **“Area di rispetto”**, ed in particolare dal **“Regio Tratturello Foggia Castelluccio dei Sauri”**, per quanto concerne l'ampliamento della pista di volo, e dal **“Regio Tratturello Foggia Camporeale”**, in relazione alle opere connesse; gli interventi in progetto interessati dalla rete dei tratturi, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 81 delle NTA del PPTR, **contrastano con queste ultime come di seguito illustrato.**

Si rappresenta che, ai sensi dell'art. 76 delle NTA del PPTR, **“nelle more dell'approvazione del Quadro di Assetto Regionale, di cui alla L.R. n. 4 del 05.02.2013, i piani e i progetti che interessano le parti di tratturo sottoposte a vincolo ai sensi della parte II e III del Codice dovranno acquisire le autorizzazioni previste dagli artt 21 e 146 dello stesso Codice.”**

L'intervento, così come proposto, risulta, dunque. In contrasto con le misure di salvaguardia e utilizzazione di cui alle NTA del PPTR, in quanto contrasta con le lettere a1 e a2 del comma 2 dell'art. 81:

- *“Art. 81 co. 2 lett. a1) - qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico-culturali”;*
- *“Art. 81 co. 2 lett. a2) - realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio”.*

Con riferimento alla possibilità di ricorrere, per il caso in oggetto, a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono che: *“Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.”*

Con riferimento alla **compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37** si rappresenta quanto segue. Per quanto attiene le interpretazioni identitarie e statutarie del paesaggio regionale espresse nell'Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico del PPTR (elaborati serie 3.3), si rappresenta che l'area d'intervento appartiene all'ambito paesaggistico “Tavoliere” e alla relativa figura territoriale “La piana foggiana della riforma”.

Con la citata nota n. ADP-2018-10870 del 22.06.2018, la Società Aeroporti di Puglia S.p.A. ha trasmesso la relazione sulla compatibilità dell'intervento con gli Obiettivi di Qualità paesaggistica e territoriale, con riferimento all'art. 95 delle NTA del PPTR.

- **A.1 Struttura e componenti Idro-Geo-Morfologiche:**

Il proponente afferma che:

“L'intervento in questione non pregiudica in alcun modo l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici, tenuto conto che nell'area di intervento non sono presenti corsi d'acqua superficiali, né nelle immediate vicinanze, e le attività necessarie per la realizzazione delle opere previste in

progetto non determinano alcuna modificazione della circolazione idrica superficiale e comunque i corsi d'acqua più vicini all'area di intervento, ovvero un affluente del torrente Cervaro situato a circa 1 km a SSE, e il Fosso di Santa Giusta che scorre ad una distanza di circa 4 km, sono entrambi localizzati oltre la SS16 e la distanza di tali aree e la presenza tra essi ed il sedime del rilavato della SS16 è sufficiente a garantire la sicurezza dell'aeroporto."

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente.

– A.2 Struttura e componenti Ecosistemiche e Ambientali:

Il proponente afferma che:

"L'intervento non incide negativamente in alcun modo sulle componenti ecosistemiche e ambientali, in quanto le trasformazioni del territorio si rivolgono su un'area caratterizzata da un paesaggio pianeggiante e già antropizzato, ad uso prevalentemente agricolo produttivo."

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente. Inoltre, trattandosi di un intervento di ampliamento di una infrastruttura esistente, si ritiene che esso non pregiudichi la qualità ambientale del territorio.

– A.3 Struttura e componenti Antropiche e Storico - Culturali:

Il proponente afferma che:

"L'area interessata dal progetto è caratterizzata da un paesaggio pianeggiante e già fortemente antropizzato, sul quale sono visibili i tracciati degli antichi tratturi, legati alla presenza della transumanza, e sui quali si è andata articolando la nuova rete stradale.

Il Tratturello Foggia - Castelluccio dei Sauri è il tracciato maggiormente coinvolto nell'area aeroportuale. L'attuale sedime aeroportuale ad oggi ingloba parte dell'originario tratturello; si è ritenuto opportuno contribuire alla costruzione della memoria storica prevedendo l'inserimento di bacheche informative in cui illustrare la storia, il significato ed i percorsi. Si è ritenuto che le aree più idonee ad ospitare questi spazi siano identificate in prossimità dell'interruzione del percorso ed in particolare, nell'ipotesi dell'unica variante a ridosso dell'innesto tra questa e il Tratturello.

Nell'area interessata dagli interventi per ramplimento sono stati inoltre previsti interventi per contribuire ad una riqualificazione paesaggistica del territorio. E' stata proposta la creazione di una fascia arboreo - arbustiva lungo il tracciato stradale delle bretelle e dei tratti chiusi per la viabilità locale, oltre ad un terrapieno lungo la viabilità perimetrale per minimizzare l'impatto visivo della pista di volo creando una barriera a protezione/mitigazione del nucleo di edificato sparso adiacente il sedime aeroportuale."

Si ritiene di poter condividere quanto affermato dal proponente.

Con riferimento all'**inesistenza di alternative localizzative e/o progettuali**, si rappresenta che il procedimento concluso con la DGR n. 1203 del 01.07.2013 ha attestato la presenza dei requisiti che le NTA del PUTT/P richiedevano per il rilascio della deroga ai sensi dell'art. 5.07 delle NTA, che la stessa DGR riporta che *"le opere previste sono di natura pubblica di notevole importanza per la popolazione residente, non hanno possibilità di essere delocalizzate, le stesse opere non comportano una modificazione significativa dell'attuale assetto paesaggistico dei luoghi interessati in quanto si collocano in un contesto già trasformato precedentemente"* sebbene sia stata valutata *"la possibilità di una diversa scelta progettuale, che preveda l'ampliamento dell'area di sedime dell'aeroporto, verso Sud in modo da non intersecare il tratturello Foggia Castelluccio"*.

Con nota AOO_145_S114 del 22.06.2018 la Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio ha trasmesso la Relazione Tecnica Illustrativa e proposta di accoglimento della domanda al fine di rilasciare il provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA, per il *"Progetto definitivo relativo al prolungamento della pista di volo dell'Aeroporto "Gino Lisa" di Foggia"*, in quanto l'intervento, alle condizioni più avanti riportate, e

che ripropongono le prescrizioni impartite con la DGR n. 1203 del 01.07.2013, pur in contrasto con le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 81 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1 con le seguenti prescrizioni:

- 1) La strada di emergenza sia realizzata al margine del tratturello e non su suolo tratturale;
- 2) La piantumazione di ginestra sia estesa a tutta la lunghezza della pista ciclabile;
- 3) Sia materialmente individuabile sul terreno e sulla pista di volo (compatibilmente con le esigenze di sicurezza dei voli aerei) la continuità del tracciato interrotto del tratturello, con colori e materiali diversi.

Con nota prot. n. 5627 del 26.06.2018, **che si allega alla presente**, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia, con riferimento all'oggetto, ha trasmesso il Parere di competenza ex art. 21 e 146 del D.Lgs. 42/2004 affermando, in particolare, che *"condividendo l'istruttoria condotta dalla Regione Puglia, questo Ufficio esprime con la presente il proprio parere favorevole ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004 al rilascio della autorizzazione paesaggistica in deroga ex art. 95 delle NTA del PPTR."*

Accertato l'avvenuto versamento degli oneri istruttori ai sensi dell'art. 10 bis della L.R. n. 20/2009 e ss.mm.ii.

CONSIDERATO CHE con nota n. ADP-2018-11226 del 29.06.2018, la Società Aeroporti di Puglia S.p.A. ha rappresentato che la prescrizione

- 3) *Sia materialmente individuabile sul terreno e sulla pista di volo (compatibilmente con le esigenze di sicurezza dei voli aerei) la continuità del tracciato interrotto del tratturello, con colori e materiali diversi.*

è *"non compatibile con le esigenze di sicurezza del traffico aereo"*.

Tutto ciò premesso e considerato, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza con nota prot. n. 5627 del 26.06.2018, **si propone alla Giunta**, come previsto dalla DGR n. 458 dell'08.04.2016, **il rilascio con prescrizioni** del provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA**, per il *"Progetto definitivo relativo al prolungamento della pista di volo dell'Aeroporto "Gino Lisa" di Foggia"*, in quanto l'intervento, alle condizioni più avanti riportate, pur in contrasto con le misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 81 delle NTA del PPTR, risulta ammissibile ai sensi dell'art. 95 comma 1 con le seguenti prescrizioni:

- 1) La strada di emergenza sia realizzata al margine del tratturello e non su suolo tratturale;
- 2) La piantumazione di ginestra sia estesa a tutta la lunghezza della pista ciclabile.

Per quanto riguarda gli aspetti demaniali si rappresenta quanto segue.

Con nota n. 108/15029 del 25/05/2018 la Sezione Demanio e Patrimonio della Regione Puglia ha espresso parere favorevole al progetto di ampliamento della pista di volo dell'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia, evidenziando che:

- 1) *per l'area tratturale interessata direttamente dall'opera aeroportuale, così come riclassificata dalla Variante al PCT di Foggia, la Giunta regionale potrà disporre il trasferimento a titolo gratuito ai sensi dell'art. 9, comma 1, della L.R. n. 4/2013;*
- 2) *le restanti aree tratturali comprese nel perimetro aeroportuale (recinzione da realizzare), conservando la originaria destinazione impressa dal PCT di Foggia (sub a) "tronchi armentizi che conservano l'originaria consistenza o che possono essere alla stessa recuperate, da conservare e valorizzare per il loro interesse storico, archeologico e turistico-ricreativo", non dovranno essere interessate da opere di trasformazione e lasciate allo stato naturale;*
- 3) *la pista ciclabile dovrà essere compresa in una più ampia valorizzazione che il comune di Foggia prevederà nell'ambito del Piano Locale di Valorizzazione (art. 16, L.R. 4/2013), di sua competenza,*

da redigersi a valle del redigendo Quadro di Assetto e del Documento regionale di valorizzazione (rispettivamente art. 6 e art.14, L.R. n. 4/2013);

- 4) per le minime interferenze in corrispondenza degli incroci stradali e della stradina di servizio interna alla recinzione, le relative aree tratturali interessate saranno con il redigendo Quadro di assetto regionale destinate ad "aree idonee a soddisfare esigenze di carattere pubblico", anch'esse trasferibili a titolo gratuito all'ente comunale;
- 5) l'opera di mitigazione dovrà essere assentita anche dalla Soprintendenza, insistendo parzialmente su aree tratturali ancora oggetto di vincolo storico ai sensi del D.M. 23/12/1983.

Alla luce di tutto quanto sopra detto e sulla scorta delle risultanze istruttorie in precedenza riportate e delle precisazioni e condizioni ivi riportate, si propone alla Giunta Regionale:

- di esprimere l'assenso Regionale, ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994 ai fini dell'intesa Stato - Regione, per la realizzazione dei **"Lavori di prolungamento della pista di volo RWY 15/33. Aeroporto "G. Lisa" di Foggia"**;
- di rilasciare con prescrizioni il provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA.**

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della Giunta Regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4 - lettera d) della LR. 7/97.

"Copertura Finanziaria di cui al D.Lgs 118/2011"

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

L'Assessore, sulla base delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale

LA GIUNTA

Udita la Relazione e la conseguente proposta dell'Assessore;

Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dai Dirigenti di Servizio e di Sezione competenti;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

- **DI APPROVARE** la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale, nelle premesse riportata;
- **DI RILASCIARE** per il "Progetto definitivo relativo ai prolungamento della pista di volo dell'Aeroporto "Gino Lisa" di Foggia" il provvedimento di **Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e degli artt. 90 e 91 delle NTA del PPTR, in deroga ai sensi dell'art. 95 delle medesime NTA**, in accordo con il parere espresso dalla Soprintendenza con nota prot. n. 5627 del 26.06.2018, allegato, con le prescrizioni riportate nella narrativa della presente deliberazione, a conclusione del paragrafo sugli aspetti paesaggistici, che qui sono condivise e che per economia espositiva devono intendersi integralmente trascritte.
- **DI ESPRIMERE l'assenso Regionale ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994 e ai fini dell'Intesa Stato - Regione** per la realizzazione dei lavori di prolungamento della pista di volo RWY 15/33 dell'aeroporto "G. Lisa di Foggia", con le precisazioni, prescrizioni e condizioni riportate nella narrativa della presente deliberazione che qui sono condivise e che per economia espositiva devono intendersi integralmente trascritte.
- **DI DEMANDARE** alla Sezione Urbanistica la trasmissione del presente provvedimento:

- al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Puglia e Basilicata. Sede di Bari;
 - al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia;
 - alla "Società Aeroporti di Puglia Spa" - Bari;
 - al Sig. Sindaco del Comune di Foggia;
- **DI DISPORRE** la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ROBERTO VENNERI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO