



Bollettino ufficiale della Regione Puglia n. 84 del 17/06/2015

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 19 maggio 2015, n. 1009

Aeroporto "G. Lisa" di Foggia. Intesa Stato - Regione ex art. 81 DPR 616/77 e art. 3 del DPR 383/94. Aspetti Urbanistici. Proponenti: "Soc. Aeroporti di Puglia Spa"; Comune di Foggia - Del. di C.C. n. 167 del 18.07.2013.

L'Assessore Regionale alla Qualità del Territorio Prof.ssa Angela Barbanente sulla base dell'istruttoria espletata dagli Uffici Strumentazione Urbanistica e Attuazione Pianificazione Paesaggistica e confermata rispettivamente dai Dirigenti dei Servizi Urbanistica e Assetto del Territorio 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 provveduto ad indire l'apposita conferenza finalizzata all'acquisizione dei pareri, autorizzazioni, approvazioni, nulla-osta 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.

Premesso, altresì, che:

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 "Presenza 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";

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 APT-33 "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 "Aerodrome 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.

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 complessivamente acquisita dalla "Società Aeroporti di Puglia Spa" è costituita da:

- 1) n. 1 CD - allegato alla nota, prot. n. 14692 del 09.11.2011;
- 2) n. 17 copie, formato A3, degli elaborati progettuali principali - allegati alla nota prot. n. 2313 del 20.02.2012, così distinti:

Tav. n. 01: Corografia Generale;

Tav. n. 02: Planimetria Generale Stato di Fatto;

Tav. n. 03: Rilievi Planimetrici;

Tav. n. 04: Rilievi su Planimetria Catastale;

Ingrandimento Testata 15;

Ingrandimento Testata 33;

Tav. n. 06: Planimetria Generale di Progetto;

Tav. n. 07: Inquadramento generale degli interventi; Inquadramento Testata 15;

Inquadramento Testata 33;

Tav. n. 23: Espropri Lato Nord Testata 15;

Tav. n. 23a: Appendice Espropri Lato Nord Testata 15;

Tav. n. 23b: Espropri Lato Nord Testata 33;

Tav. n. 24: Viabilità perimetrale - Planimetria e dettagli costruttivi;

Tav. n. 25: Piani di Esproprio; Inquadramento Testata 15; Inquadramento Testata 33;

- 3) n. 1 CD - progetto definitivo - allegato alla nota prot. n. 8609 del 12.06.2012

La documentazione complessivamente acquisita dal Comune di Foggia è costituita da:

- Delibera del C.C. n. 88 del 11.09.2012 - approvazione del progetto definitivo;
- Delibera del C.C. n. 118 del 28.11.2012 - atto di indirizzo per il Piano dei Rischi;
- Delibera del C.C. n. xx del 18.07.2013 - approvazione del Piano dei Rischi;
- Tav. 01: PR-01 - Planimetria Generale territori interessati dalle zone di tutela;
- Tav. 02: PR-02b - Planimetria Generale zone di tutela e zone omogenee PRGC;
- Doc. 02: Relazione Tecnica - piano Rischio;
- parag. 5 - Previsioni disciplinari per le zone di tutela.

Successivamente è stato acquisito il Parere ENAC, rilasciato con nota prot. n. 76825 del 27.06.2013, di seguito testualmente riportato:

“Con nota prot. 31637 del 05/04/2013 codesto Comune ha trasmesso il piano di rischio dell'aeroporto di

Foggia.

Il processo istruttorio del Piano di Rischio, come noto, ha avuto inizio ben prima della data di presentazione dello stesso. tramite incontri di concertazione per le scelte da adottare in considerazione degli aspetti fortemente rappresentati, da codesto Comune. relativamente all'emergenza abitativa sociale che trovava ubicazione nelle aree adiacenti all'aeroporto. '

Preso atto dei criteri di tutela del territorio contenuti nella normativa di riferimento e delle indicazioni fornite dalla scrivente, codesto Comune ha riesaminato e ridotto le previsioni urbanistiche contenute nei propri strumenti di pianificazione urbanistica, dovendo contemporaneamente conciliare il problema dell'emergenza abitativa.

Per tali considerazioni nello specifico della zona di tutela B ubicata alle spalle della testata 15, il Comune ha provveduto a contenere la volumetria edificatoria originariamente prevista dal Programma di Iniziativa Pubblica riducendola del 50% e rinunciato agli insediamenti della "Cittadella Francescana" e del Centro Direzionale, le cui realizzazioni si sarebbero trovate in asse con la pista di volo e quindi lungo la traiettoria di sorvolo degli aeromobili in fase di decollo e atterraggio.

A seguito dell'istruttoria condotta sulla documentazione inviata con la nota sopra citata la scrivente ha evidenziato, con nota 70265/IPP del-11/06/2013, inesattezze e incongruenze del piano di rischio con la normativa vigente. Il Comune di Foggia ha modificato il documento inizialmente trasmesso. con la nota prot. 54766 del 14/06/2013.

Dall'esame condotto sugli elaborati così aggiornati si evidenzia una generale coerenza del piano di rischio con:

- le linee guida contenute al Capitolo 9 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti dell'ENAC;
- la circolare ENAC APT33, che fornisce indicazioni circa le metodologie da seguire per la redazione dei piani di rischio ed i contenuti degli stessi;
- le caratteristiche operative delle operazioni di volo che riguardano il sorvolo del territorio del Comune di Foggia;
- i limitati volumi di traffico operati e previsti sull'aeroporto di Foggia, nell'ambito del progetto di prolungamento della pista di volo.

Per quanto riguarda le valutazioni condotte sul carico antropico e le misure di tutela proposte, si prescrive di spostare le nuove realizzazioni, previste in un'area interessata sia dalla zona A della testata 15 che dalla zona C laterale, all'esterno della zona A stessa; si raccomanda inoltre di diminuire ulteriormente l'aumento del carico antropico in zona B ubicata alle spalle della testata 15, tenendo conto del suo rapporto con l'esistente.

In considerazione di quanto sopra si esprime parere favorevole, per gli aspetti di competenza. sul piano di rischio trasmesso, restituendo una copia firmata e timbrata dello stesso.

Si precisa che tale parere non comporta alcuna sanatoria alle eventuali autorizzazioni illegittime rilasciate successivamente all'entrata in vigore del vigente Codice della Navigazione e che lo stesso riguarda esclusivamente tematiche connesse con le destinazioni d'uso ed i livelli di carico antropico all'interno delle aree di tutela dei piani di rischio, non concernendo il rilascio di eventuali autorizzazioni circa la tematica degli ostacoli e dei pericoli alla navigazione aerea.

Si ricorda che il Comune rimane responsabile della verifica dei livelli di carico antropico dichiarato sia in fase di autorizzazione che di realizzazione delle opere."''

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, 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;

c) 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 semi-larghezza 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 amplificatorie 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 nei territori circostanti 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 perimetrate.

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 "P-01" (contenente la planimetria dell'Aeroporto e la base cartografica del territorio sulla quale viene riportata l'impronta delle zone di tutela) e "P-02" (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 ATTIVITA' 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 perimetrate e classificate come zone di tutela "A", "B", "C", "D".

4.2 Nelle aree perimetrate 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 perimetrate 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, 8 e 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 "B-THR15":

- Verde Agricolo sulla testata "B-THR33":

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 nella 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.

Ciò premesso, di seguito si esplicitano le valutazioni di carattere urbanistico ad esito delle istruttorie operate dal competente ufficio del Servizio Urbanistica.

Premesso che:

- 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 "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 attiene agli aspetti urbanistici,

fatto salvo le precisazioni, prescrizioni e condizioni espresse dall' ENAC con il parere prot. n. 76825 del 27.06.2013;

dato atto che con precedente deliberazione regionale n. 1203 del 01.07.2013 è stata rilasciata "deroga con prescrizioni" ai sensi degli art. 5.03, 5.04 e 5.07 delle N.T.A. del PUTT/P",

considerato che le opere previste nello specifico consistono nell'ampliamento in sede di infrastruttura esistente;

rilevato, sulla scorta di quanto proposto dalla "Società Aeroporti di Puglia Spa" e di quanto deliberato dal Comune di Foggia, ad integrazione della proposta progettuale, circa il "Piano dei Rischi Aeronautici", che le stesse opere da un lato migliorano sia la infrastruttura aeroportuale esistente e sia la sicurezza e dall'altro non interferiscono con la pianificazione urbanistica generale vigente,

si ritiene di poter esprimere l'assenso regionale ai fini dell'intesta Stato - Regione, subordinatamente alle

seguenti ulteriori precisazioni e condizioni:

- a) le aree esterne all'infrastruttura aeroportuale, così come configurata dalla proposta di ampliamento, rimangono urbanisticamente qualificate così come previsto dal vigente P.R.G.;
- b) il complesso delle aree interessate dalla infrastruttura aeroportuale, così come configurata dalla proposta di ampliamento, dovrà essere individuato come "Infrastruttura Territoriale "Aeroporto Gino Lisa", ovvero dovranno essere escluse dalle superfici destinate ad infrastrutture e/o servizi di livello urbano e/o di servizio della residenza;
- c) alle spalle della testata 15, area posta a NORD della pista e suscettibile di variazioni di destinazioni d'uso del territorio, facendo seguito alle prescrizioni di cui al parere ENAC, al fine di una migliore tutela delle possibili presenze antropiche, sulla base della utilizzazione di parametri dimensionali già presenti nella progettazione, nello caso specifico della zona "clearway" di spessore pari a m. 60,00, la zona A dovrà essere avere una altezza complessiva pari a m. 660,00;
- d) alle spalle della testata 33, area posta a SUD della pista, non suscettibile di variazioni di destinazioni d'uso del territorio, al fine di assicurare la piena efficacia dell'investimento pubblico, ovvero considerata la necessità di consentire eventuali futuri potenziamenti e/o ammodernamenti funzionali dell'impianto e/o ulteriori aggiornamenti del regolamento ENAC, la Zona A dovrà avere una altezza complessiva pari a m. 700,00;
- e) il rilascio dell'intesa da parte regionale non comporta alcuna sanatoria delle eventuali autorizzazioni rilasciate e/o delle costruzioni realizzate in difformità del Codice della Navigazione;
- f) al fine di consentire una univoca applicazione delle diverse discipline cui sono assoggettate le proprietà, nonché della individuazione dei crediti edilizi, sulla base di planimetria georeferenziata a cura della "Aeroporti Puglia", dovrà essere predisposto apposito elenco delle particelle catastali sottese, in tutto e/o in parte, alla zona di rispetto aeroportuale;
- g) dalla normativa di tutela del "piano dei Rischi Aeroportuali" dovrà essere escluso ogni riferimento e/o indicazione di indici e/o carichi antropici futuri, atteso che detto aspetto deve essere necessariamente riservato alla fase di proposizione ed esame di eventuali varianti urbanistiche, altresì, dovrà essere specificato che gli interventi ammissibili possono riguardare esclusivamente gli immobili che non risultino in difformità del Codice della Navigazione.

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 cui alla proposta della "Società Aeroporti di Puglia Spa" di Bari, così come integrata dal "Piano dei Rischi Aeroportuali" adottato dal Comune di Foggia giusta Del. di C.C. n. 167 del 18.07.2013;

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

Il presente provvedimento appartiene alla sfera delle competenze della giunta regionale così come puntualmente definite dall'art. 4 - comma 4° della l.r. 7/97, punto d).

Copertura finanziaria di cui alla l.r. n.28/2001:

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 scorta delle risultanze istruttorie sopra riportate, propone pertanto alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale.

LA GIUNTA

UDITA la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alla Qualità del Territorio;

VISTA la dichiarazione posta in calce al presente provvedimento, dal funzionario istruttore, dal Dirigente d'Ufficio e dal Dirigente del Servizio;

A voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge,

DELIBERA

DI APPROVARE la relazione dell'Assessore alla Qualità del Territorio, nelle premesse riportata;

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 TRASMETTERE a cura del Servizio Urbanistica il presente provvedimento:

- al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Puglia e Basilicata. Sede di Bari;
- alla "Società Aeroporti di Puglia Spa" - Bari;
- al Sig. Sindaco del Comune di Foggia;

DI PROVVEDERE alla pubblicazione del presente provvedimento sul BURP.

Il Segretario della Giunta Il Presidente della Giunta
Dott.ssa Antonella Bisceglia Angela Barbanente
