



COMUNE DI BRINDISI

SETTORE URBANISTICA ED ASSETTO DEL TERRITORIO

Responsabile: Arch. Fabio Stefano LACINIO

DETERMINAZIONE

(¹) Determinazione	N. 55	(²) del	02-05-2016
(³) Procedimento	N. _____	(⁴) N. d'ordine Reg. Settore	55
N. d'ordine Reg. Generale	1096	del	02-05-2016

OGGETTO:	Piano di Rischio dell'Aeroporto del Salento ex art. 707 D.lgs n. 151/2006 - Applicazione dei parametri di valutazione di rischio secondo le differenti classi di tutela adottate con DCC n.56 del 13/12/2013 e DCC n.68 del 29/10/2014 - LINEE GUIDA INTERPRETATIVE - DOCUMENTO DI SINTESI.
-----------------	---

IL DIRIGENTE ADOTTANTE
F.to Arch. Fabio Stefano LACINIO

Brindisi, li 02-05-2016

L'Istruttoria del presente provvedimento, ai sensi del vigente regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi⁽⁵⁾, è stata curata da *arch. Teodoro Indini*.

Brindisi, li 02-05-2016

Piano di Rischio dell'Aeroporto del Salento ex art. 707 D.lgs n. 151/2006 - Applicazione dei parametri di valutazione di rischio secondo le differenti classi di tutela adottate con DCC n.56 del 13/12/2013 e DCC n.68 del 29/10/2014 - **LINEE GUIDA INTERPRETATIVE - DOCUMENTO DI SINTESI** .

RELAZIONE

Con deliberazione CC. n.56 del 13/12/2012 l'Amm.ne Comunale di Brindisi ha adottato, ai sensi dell'art. 16 della L.R.56/80, la variante al P.R.G. di recepimento del Piano di Rischio dell'Aeroporto del Salento e delle mappe di vincolo e limitazione ostacoli ai sensi dell'art. 707 D.lgs n. 151/2006 - "Codice della Navigazione"

Infatti, a seguito di quanto disposto con il Decreto 11/09/2008 avente ad oggetto: "Dismissione Beni Demanio Militare Aeronautica e Consegna all'Aviazione Civile dell'aeroporto Brindisi-Casale", l'intero territorio comunale è stato assoggettato al nuovo sistema di tutela e vincolo aeroportuale di cui al vigente Codice della Navigazione.

Il D.Lgs n.96 del 09/05/2005, così come modificato, integrato e aggiornato dal D.lgs n.151 del 15/03/2006 e dall'emendamento n.7 del 20/10/2011, introduce i "vincoli della proprietà privata" ponendo nuove limitazioni da apporre sulle aree limitrofe agli aeroporti; in particolare l'articolo n.707 del Codice della Navigazione individua in capo all'ENAC l'onere della determinazione delle zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e delle limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa conformemente alla normativa tecnica internazionale.

Per quanto sopra, il suddetto Ente Nazionale Aviazione Civile con nota prot. n.63465 del 12/10/2011 ha trasmesso le mappe di vincolo e limitazione ostacoli redatte ai sensi del comma 1 dell'art. 707 del Codice già citato, pubblicate all'Albo Pretorio Comunale al prot. n.5399 del 02/11/2011, da introdurre nel vigente P.R.G. come limitazione alle vigenti altezze di Piano.

Sempre lo stesso articolo 707 stabilisce ancora, al capo II del Codice, che gli Enti Locali, nell'esercizio delle proprie competenze riguardo la programmazione ed il governo del territorio, devono adeguare i propri strumenti di pianificazione adottando appositi "Piani di Rischio" aventi lo scopo di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti.

Questa A.C. con deliberazione Commissariale n°25 del 23/12/2011, ha adottato, ai sensi del D.Lgs n.° 96 del 09/05/2005 modificato ed integrato dal D.lgs n° 151 del 15/03/2006, le perimetrazioni del Piano dei rischi aeroportuali al fine dell'ottenimento del parere sia da parte del Settore Urbanistica Regionale che dell'ENAC competente.

Il Settore Urbanistica regionale, riscontrando con nota prot. n.1904 del 24/02/2012, ha specificato la necessità di attivare, per il Piano in argomento, le procedure di variante al P.R.G. ai sensi di quanto disposto dall'art. 16 della L.R.56/80, giacché incidente sia sulla zonizzazione sia sulle Norme Tecniche di Attuazione dello strumento urbanistico generale vigente.

Successivamente l'ENAC, con nota prot. n.67425 IPP del 28/05/2012, ha espresso una generale condivisione in merito alle valutazioni sul carico antropico previsto nell'impronta del Piano dei Rischi proposto, esprimendo, esclusivamente in merito alle nuove opere, il proprio parere favorevole e demandato ad una fase successiva, la verifica sulla eventuale violazione delle previsioni normative contenute al 5° comma all'art. 707 del Capo II Vincoli della proprietà privata del Codice della Navigazione, riservandosi la facoltà di intraprendere le iniziative più appropriate al caso.

Con deliberazione n.278 del 31/10/2012, la Giunta Comunale ha esplicitato gli indirizzi avviando le procedure di variante al PRG, del 3° comma del citato art. 16 della L.R.56/80 prendendo atto delle successive modificazioni ministeriali alle condizioni di vincolo riguardanti le piste di volo di codice 3 (pista 05-23) e codice 4 (pista13-31) dell'Aeroporto del Salento con l'incremento dell'area di vincolo che introduce, oltre alle zone A-B-C anche una zona D con un livello minimo di tutela.

Conseguentemente alla determinazione delle procedure di pubblicità e della comunicazione di deposito degli atti in variante, così come previsto dalla Normativa Regionale già citata, con Deliberazione del Consiglio Comunale 29/10/2014 n.68 di riscontro alle osservazioni alla Deliberazione del Consiglio Comunale n.56 del 13/12/2013, l'Amministrazione Comunale ha concluso le procedure di adozione della variante al P.R.G. ai sensi dell'art.16 L.R. 56/80, di recepimento del Piano di Rischio dell'Aeroporto del Salento di cui all'art. n.707 D.lgs n. 151/2006 - "Codice della Navigazione.

Successivamente alla registrazione di esclusione del Piano alle procedure VAS ai sensi del R.R. n.18 del 09/10/2013, è stato provveduto alla trasmissione degli atti al competente Settore Regionale, nota prot. n. 4228 del 19/01/2015.

Negli ultimi due anni di applicazione del Piano e dei parametri ad esso correlati nelle Norme Tecniche di Attuazione adottati con la predetta DCC n.56 del 13/12/2013, è stata portata all'attenzione della A.C. da parte di tecnici e cittadini, la necessità di chiarire e meglio esplicitare gli usi e le attività ammesse nei differenti comparti di rischio secondo il diverso carico urbanistico ad essi connesso nonché le specifiche tecniche e caratteristiche delle limitazioni inderogabili associate ai livelli di rischio;

Quanto predetto risulta oltremodo necessario al fine di uniformare le valutazioni d'ufficio in merito alle istanze presentate ed in corso di istruttoria.

In particolare le prescrizioni di cui al punto 6.6 del Regolamento di Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione che, fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, declinano gli indirizzi per i nuovi insediamenti finalizzati: 1) al contenimento del carico antropico; 2) alla individuazione delle attività compatibili.

E' nel rispetto di detti parametri che occorre maggiormente differenziare i livelli oggettivi di potenziale antropico tra le aree di nuova attuazione urbanistica rispetto alle zone urbanistiche da attuare tramite titoli abilitativi diretti o già interessate da strumenti esecutivi approvati e da tempo conformativi del regime giuridico dei suoli caratterizzate da una bassa potenzialità insediativa finalizzata esclusivamente al completamento edilizio residenziale di lotti ben delimitati e inseriti in tessuti urbani omogenei consentendo di contemperare i livelli di rischio aeronautico con un seppur limitato potenziale insediativo non ancora espresso dal territorio.

Con deliberazione n.418 del 28/12/2015 la Giunta Comunale ha approvato, ai sensi del 3° comma art.16 L.R. 56/80, gli indirizzi finalizzati all'implementazione del Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Rischio dell'Aeroporto del Salento di cui all'art. 707 D.lgs n. 151/2006.

Nelle more dell'espletamento del predetto incarico ed approvazione della modifiche al vigente Piano di Rischio aeronautico in variante al Piano Regolatore Generale si rende necessario fornire alcuni chiarimenti strettamente correlati all'applicazione dei parametri di valutazione di rischio secondo le differenti classi di tutela adottate con DCC n.56 del 13/12/2013 e DGC n.68 del 29/10/2014 succitate attraverso specifiche linee guida interpretative.

Come precedentemente detto, al punto 6.6 del Regolamento predetto, in merito alle **Prescrizioni per la redazione del piano di rischio**, fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili:

- **Zona di tutela A:** è da **limitare al massimo il carico antropico**. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste **attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi**, che comportano la **permanenza discontinua di un numero limitato di persone**.

- **Zona di tutela B:** possono essere previsti una **modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi**, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.

- **Zona di tutela C:** possono essere previsti un **ragionevole incremento della funzione residenziale**, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

- **Zona di tutela D:** in tale zona, caratterizzata da un **livello minimo di tutela** e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

Con l'applicazione delle predette direttive L'Amministrazione Comunale ha potuto stabilire i parametri di tutela per le Aree non urbanizzate - **indici di edificabilità territoriale** e per le Aree urbanizzate - **indice di edificabilità fondiario** (vedi pagg. 4 e 5 della Relazione in uno con le Specifiche Attuative adottate e riportate nel **documento di sintesi** allegato alla presente quale parte integrante e sostanziale).

A quanto predetto non si potrà prescindere dalle **limitazioni inderogabili** per le zone di tutela **A, B e C** nei cui perimetri sono vietati:

1. insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi
2. a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;
3. costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;

4. attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Il Piano dei rischi dell'aeroporto del Salento adottato dalla A.C. con DCC 13/12/2013 n.56 e DCC 29/10/2014 n.68 prosegue stabilendo inoltre che nell'applicazione dei predetti parametri si dovrà comunque tener conto delle seguenti indicazioni:

I) sono fatte salve, le previsioni del P.R.G. vigente nel caso di indici territoriali/fondari più restrittivi;

II) sono consentite le modificazioni edilizie che se pur comportando incremento volumetrico escludono l'aumento del carico antropico preesistente;

III) le superfici ricadenti nelle aree perimetrare assoggettate alle predette limitazioni potranno comunque essere utilizzate ed accorpate al fine del computo della cubatura edificabile e delle aree minime di pertinenza, in aree attigue facendo salvo le limitazioni delle altezze e delle distanze previste dalle vigenti N.T.A. del P.R.G. e secondo le indicazioni del Regolamento Edilizio Comunale.

L'applicazione dei parametri di valutazione del rischio, secondo le differenti classi di tutela adottate con DCC n.56 del 13/12/2013 e DCC n.68 del 29/10/2014, comporta pertanto una differente permanenza continua o discontinua del numero di persone strettamente correlato all'indice territoriale o fondiario, fermo restando l'applicazione delle limitazioni inderogabili per le aree A, B e C suddette.

Per quanto predetto, le indicazioni di cui al precedente punto II) che recita: *“sono consentite le modificazioni edilizie che se pur comportando incremento volumetrico escludono l'aumento del carico antropico preesistente”* è invece da interpretarsi come imprescindibile dall'applicazione degli indici di rischio che escludono effettivamente l'aumento del carico antropico ma proporzionalmente all'applicazione degli stessi indici di edificabilità territoriale, per le aree non urbanizzate, e di edificabilità fondiaria, per le aree urbanizzate, così come adottati dalla Amministrazione Comunale.

L'applicazione delle valutazioni delle istanze presentate al vaglio dell'A.C. non potranno che prevedere, come dettato dallo stesso Regolamento ENAC, una **limitazione massima** del carico antropico per la **Zona di tutela A**, un **modesto carico** antropico per la **Zona di tutela B** e un **ragionevole incremento** del carico antropico per la **Zona di tutela C**.

Si chiarisce inoltre che l'applicazione delle normative nazionali e regionali che prevedono deroghe o incrementi dei parametri edilizi previsti dagli strumenti urbanistici generali (a titolo di esempio l.r. 14/2009, l.r. 33/2015 c.d. "Piano Casa", ecc) non potrà prescindere del carico antropico calcolato tramite l'applicazione degli indici sopra tabellati correlati alle valutazioni del rischio così come adottato con DCC n.56 del 13/12/2013 e DCC n.68 del 29/10/2014.

visto il D.Lgs n.° 96 del 09/05/2005 "Codice della Navigazione";

visto l'art. 707 D.lgs n. 151/2006 - "Codice della Navigazione";

visto l'emendamento n. 7 del 20 ottobre 2011, "*vincoli della proprietà privata*";

vista la DCS n°25 del 23/12/2011;

vista la DCC n.56 del 13/12/2013;

vista la DCC n.68 del 29/10/2014

DETERMINA

Approvare le linee guida interpretative di applicazione dei parametri di valutazione di rischio secondo le differenti classi di tutela adottate con DCC n.56 del 13/12/2013 e DCC n.68 del 29/10/2014 così come sopra riportate in relazione in uno con il "DOCUMENTO DI SINTESI" allegato alla presente quale parte integrante e sostanziale

IL DIRIGENTE

(F.to Arch. Fabio Stefano LACINIO)

DOCUMENTO DI SINTESI

Si riportano di seguito i valori tabellari per le aree non urbanizzate, potenzialmente edificabili attraverso previsioni del PRG e per quello già urbanizzate ed edificate assoggettate a riqualificazione e sostituzione dei singoli edifici che costituiscono indirizzo della A.C. ai sensi del III comma dell'art. 16 della L.R. 56/80.

1) Aree non urbanizzate – indici di edificabilità territoriale

zone di tutela	indice di edificabilità territoriale max mc/mq RESIDENZIALE	indice di edificabilità territoriale max mc/mq NON RESIDENZIALE
zona A	NULLO	0,03
zona B	0,03	0,25
zona C	0,25	0,5
zona D	0,5	indice territoriale di P.R.G

2) Aree urbanizzate – indice di edificabilità fondiario

zone di tutela	indice di edificabilità fondiario max mc/mq RESIDENZIALE	indice di edificabilità fondiario max mc/mq NON RESIDENZIALE
zona A	NULLO	0,1
zona B	1	1,5
zona C	3	4
zona D	indice fondiario di P.R.G.	indice fondiario di P.R.G.

Nell'applicazione dei predetti parametri si dovrà comunque tener conto delle seguenti indicazioni:

1) CARICO ANTROPICO

- **Zona di tutela A:** è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

- **Zona di tutela B:** possono essere previsti una **modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi**, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela C:** possono essere previsti un **ragionevole incremento della funzione residenziale**, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.
- **Zona di tutela D:** in tale zona, caratterizzata da un **livello minimo di tutela** e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

2) LIMITAZIONI INDEROGABILI

nei perimetri delle zone di tutela **A, B e C** sono vietati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

3) ULTERIORI INDICAZIONI

- sono fatte salve, le previsioni del P.R.G. vigente nel caso di indici territoriali/fondari più restrittivi;
- le superfici ricadenti nelle aree perimetrare assoggettate alle predette limitazioni potranno comunque essere utilizzate ed accorpate al fine del computo della cubatura edificabile e delle aree minime di pertinenza, in aree attigue facendo salvo le limitazione delle altezze e delle distanze previste dalle vigenti N.T.A. del P.R.G. e secondo le indicazione del Regolamento Edilizio Comunale;
- L'applicazione delle normative nazionali e regionali che prevedono deroghe o incrementi dei parametri edilizi previsti dagli strumenti urbanistici generali (a titolo di esempio l.r. 14/2009, l.r. 33/2015 c.d. "Piano Casa", ecc) non potrà prescindere del carico antropico calcolato tramite l'applicazione degli indici sopra tabellati correlati alle valutazioni del rischio così come adottato con DCC n.56 del 13/12/2013 e DCC n.68 del 29/10/2014.

Allegato alla Determinazione Dirigenziale UAT n_____ del_____

Il presente atto viene pubblicato all'Albo Pretorio on-line.

- (1) A ciascuna determinazione dirigenziale dovrà essere assegnato un numero d'ordine progressivo di Settore sino alla chiusura dell'esercizio finanziario. Al termine dello stesso la numerazione riprenderà dal n. 1.
- (2) Indicare la data di adozione della determinazione.
- (3) Il codice del procedimento nonché la descrizione da riportare sono quelli che si desumono dal P.E.G.
- (4) Il numero d'ordine del Registro di Settore deve corrispondere al numero delle determinazioni.
- (5) La firma dell'Istruttore ed, ove presente, del Resp. del Procedimento sono acquisite in modalità informatica.