



**COMUNE DI FOLIGNO**  
**AREA GOVERNO DEL TERRITORIO**  
**SERVIZIO URBANISTICA**  
Corso Cavour, 89



**PIANO DI RISCHIO**  
**RIFERITO ALL'AEROPORTO DI FOLIGNO**

art. 707 del Codice della Navigazione

Piano fatto proprio dal Comune di Foligno con atto di Giunta Comunale n. 52 del 27/02/2011

Elaborato integrato a seguito parere istruttorio dell'E.N.A.C. espresso in data 29/05/2012

Piano adottato ai sensi dell'articolo 707 del Codice della Navigazione, con atto del Consiglio Comunale n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

ELAB. N.

**A**

GRUPPO DI LAVORO: geom. Luca PIERSANTI, p.i. Pier Giorgio METELLI, geom. Gaetano MEDORINI  
geom. Andrea BROCCOLO, sig.ra Franca MESA.

IL DIRIGENTE DELL'AREA: Ing. Amleto DI MARCO

DATA: novembre 2011  
AGG.: agosto 2012

RAPP. /

## INDICE

DESCRIZIONE DELL'AEROPORTO DI FOLIGNO.....	2
BREVI CENNI STORICI.....	2
LA NUOVA DISCIPLINA.....	3
LE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO.....	5
L'INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DI TUTELA.....	6
L'ANALISI DELLE ZONE DI RISCHIO IN DIREZIONE NORD.....	7
L'ANALISI DELLE ZONE DI RISCHIO IN DIREZIONE SUD.....	8
I CRITERI PER LE DISPOSIZIONI DI SALVAGUARDIA.....	9
ULTERIORI CONSIDERAZIONI DOPO L'ACQUISIZIONE DEL PARERE DELL'ENAC..	11
ELENCO ELABORATI CHE FANNO PARTE DEL PIANO DI RISCHIO DELL'AEROPORTO DI FOLIGNO .....	13

---

### DESCRIZIONE DELL'AEROPORTO DI FOLIGNO

L'aeroporto di Foligno è oggi un aeroporto civile che, come programmato dalla Regione dell'Umbria, ha una funzione integrativa e complementare a quella dell'altro aeroporto umbro, in particolare a supporto del Centro Nazionale di Protezione Civile. Esso è finalizzato anche allo sviluppo del turismo aereo e dell'istruzione piloti, attraverso il locale aeroclub e la scuola di volo, e svolge anche funzioni di supporto alle industrie aeronautiche presenti nell'area. Negli intendimenti del Comune di Foligno dovrebbe/potrebbe essere utilizzato per voli charter, low cost, aerotaxi e soprattutto per voli cargo a supporto della piastra logistica e centro intermodale che si stanno realizzando nelle adiacenze.

### BREVI CENNI STORICI

L'area dell'aeroporto fu sede di esercitazioni militari già a partire dalla metà del '700, ma comunque l'aeroporto di Foligno ebbe origine ai primordi dell'aviazione, negli anni '80 dell'800. In quel periodo (1882 e 1892) vi si svolsero grandi esercitazioni militari con aerostati, con la partecipazione di 50.000 uomini e la presenza del re Umberto I°. Dall'inizio del XX secolo vi volarono i primi aerei; raid aerei vi si svolsero annualmente dal 1911. Nel 1926 la pista che misurava mt 770 x 640 fu recintata, mentre dal 1927 al 1934 fu utilizzato come scalo passeggeri soprattutto dagli Junkers G24 della compagnia aerea Società Anonima Transadriatica sulla rotta Roma Venezia Vienna. Nel 1934 fu costituita una scuola di pilotaggio e costruito un primo hangar, un magazzino e la stazione radio. Nel 1935 fu istituita la Scuola Militare per Allievi Ufficiali e Sottoufficiali Piloti della Regia Aeronautica, costruiti altri due hangar ed una palazzina. Negli anni immediatamente successivi l'aeroporto è ormai una struttura armata, vengono costruite altre palazzine, alloggi, hangar, depositi carburanti e magazzini, costruita la torre di controllo sopra la palazzina comando e la pista venne

prolungata fino a 2.200 metri (lunghezza per allora enorme) ed illuminata per il volo notturno. All'epoca gli impianti e la pista erano tra i migliori d'Italia.

Durante la seconda guerra mondiale vennero istituite la Scuola Addestramento Caccia e la Scuola Caccia Intercettori, nonché una sezione antiparacadutista a difesa dell'aeroporto stesso. In questo periodo l'aeroporto di Foligno è tra i più importanti aeroporti militari italiani come struttura, ma non dal punto di vista bellico, perché a causa della posizione molto aperta e della vicinanza alla città era militarmente poco difendibile. Alla fine dell'anno 1943 gli impianti aeroportuali vennero distrutti quasi completamente dai tedeschi in ritirata. Negli anni '50 fu istituita la linea passeggeri Roma – Foligno – Ancona, che però ebbe vita brevissima. Il 26 giugno 1952 all'aeroporto di Foligno avvenne il primo dirottamento aereo nella storia dell'aviazione su di un aereo di linea passeggeri delle linee aeree jugoslave, che effettuava il collegamento tra Zagabria e Pola e che fu dirottato su Foligno. Negli anni '90 diventa aeroporto civile gestito direttamente dall'ENAC; l'Aeronautica Militare mantiene però la sua presenza all'interno del perimetro aeroportuale con un Ufficio Sorveglianza Tecnica presso le Officine Meccaniche Aeronautiche (O.M.A.).

Dal 2003, grazie ad una convenzione tra ENAC e Comune di Foligno si sta procedendo ad un ammodernamento e potenziamento dell'aeroporto, a cui partecipano anche soggetti privati. Il primo intervento è stato la realizzazione di una nuova pista in cemento con rivestimento in asfalto speciale, inaugurata il 10 settembre del 2006. A fine dicembre 2008 è stata completata la realizzazione di una nuova recinzione lungo tutto il perimetro del sedime aeroportuale. Sono previsti in tempi brevi: la costruzione di nuovi hangar, l'illuminazione della pista e la procedura e gli interventi necessari per innalzare l'attuale categoria antincendio; a breve è anche prevista la disponibilità di una stazione di rifornimento, oltre che per la benzina Avio già presente, anche per il kerosene.

Per permetterne l'uso da parte di aeromobili di maggiori dimensioni è previsto in futuro l'allungamento della nuova pista fino a ml. 2.300 (come indicato anche nel Piano Strategico del Comune), nonché l'ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili. E' pure in corso, presso l'ENAC, la procedura per aprire l'aeroporto al traffico commerciale.

## **LA NUOVA DISCIPLINA**

La riforma del Codice della Navigazione, disposta dal decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, modificato anche dal decreto legislativo n. 15 marzo 2006 n. 51, ha sostituito le precedenti disposizioni in merito ai vincoli previsti nelle aree posizionate intorno agli aeroporti, ovviamente legati alla parte aeronautica del codice medesimo.

In particolare si fa riferimento al Capo III° del Codice, recante *"Vincoli della proprietà privata"*, ed in particolare il suo articolo 707, recante *"Determinazione delle zone soggette a limitazione"*. Tale articolo prevede in buona sostanza due tipologie di vincoli diversi.

Infatti il comma 1 prevede che *"...al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa..."*, aggiungendo inoltre che *"...gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC"*. E' evidente quindi che questo primo vincolo è relativo ad eventuali ostacoli che possono essere presenti lungo le rotte stabilite dall'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV) al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea. In questo caso la norma prevede che l'ENAC indichi le aree soggette a vincolo e le relative limitazioni (ovviamente soprattutto per quanto riguarda le altezze dei manufatti), con la pubblicazione di apposite mappe, depositate anche presso i comuni interessati e dandone pubblicità anche mediante apposito avviso inserito nel Bollettino Ufficiale della Regione. In riferimento a tale vincolo l'ufficio ha sentito l'ENAC che ha riferito che risultano ancora in corso gli studi per le individuazione delle nuove rotte aeree in base ai quali verranno proposti i nuovi vincoli. Allo stato attuale l'ENAC consiglia di continuare ad applicare limitazioni e mappe previste dalla vecchia disposizione di cui alla legge 4 febbraio 1963 n. 58 che, ancorché superata dall'articolo 707 così come riformulato, comunque può trovare efficacia nelle more del completamento delle operazioni previste da tali disposizioni.

Una seconda tipologia di vincolo totalmente diverso viene introdotto dal comma 5 del citato articolo 707, il quale prevede che *"nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle direttive regionali nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO"*. In base a tale disposizione emerge che:

1. nelle vicinanze degli aeroporti, lungo le direzioni di atterraggio e decollo degli stessi, non possono essere autorizzate opere o attività che non siano compatibili con gli appositi piani di rischio dell'aeroporto;
2. i piani di rischio devono essere adottati dai comuni territorialmente competenti sulla base di eventuali direttive regionali, e comunque nel rispetto del regolamento sulla costruzioni e gestione degli aeroporti.

Appare evidente che l'assunto di cui al punto 1) ha creato (e crea tuttora) alcuni problemi per quanto riguarda la gestione del territorio nelle aree limitrofe all'aeroporto, per quanto riguarda l'individuazione sia delle aree interessate dal vincolo di che trattasi, sia delle opere e delle attività non compatibili con il piano di rischio, proprio perché detto piano di rischio non è stato ancora adottato dal Comune di Foligno. Comunque il regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti nella stesura dell'edizione 2 (dell'anno 2003) non riportava alcuna disposizione in merito alla natura e contenuti dei piani di rischio, proprio perché tale istituto è stato introdotto solamente nel 2006 con la riforma del Codice. Con l'emendamento 4 del 2008 l'ENAC ha provveduto ad integrare il regolamento con le specifiche

disposizione in merito ai piani di rischio, e quindi a partire da tale data si è potuta avviare la discussione riferita ai piani. Un'ulteriore modifica al regolamento, nella sezione riguardante i piani di rischio, è stata disposta con l'emendamento 7 del 20 novembre 2011.

## LE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO

La modifica del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, proposta dall'emendamento 4 del 2008 e dall'emendamento 7 del 2011, ha introdotto le disposizioni specifiche in merito alla predisposizione dei piani di rischio dell'aeroporto. In considerazione della necessità di ottenere il massimo grado di sicurezza, e nonostante le attenzioni poste sulla qualità delle infrastrutture, delle attrezzature e degli operatori aeronautici, non si può prescindere infatti dalla possibilità di accadimento di incidenti che possono coinvolgere le aree limitrofe agli scali aeroportuali, che sono state fino ad oggi urbanizzate nel rispetto delle normative urbanistiche ed edilizie vigenti. Lo scopo dei piani di rischio è comunque quello di rafforzare, tramite disposizioni finalizzate ad un corretto governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti, e quindi la sicurezza di coloro che risiedono o usano immobili posti in dette aree.

Per quanto riguarda l'applicabilità delle nuove disposizioni è chiaro che le stesse interessano le nuove opere e le nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, facendo salvi ovviamente edifici ed attività esistenti, legittimi o comunque legittimabili.

Il piano di rischio deve individuare le aree da sottoporre a tutela nelle direzioni di decollo e atterraggio, la cui estensione non è preventivamente fissata dal citato articolo 707. Tale individuazione, ovviamente, non può prescindere dalla tipologia di aeroporto, né da quella delle operazioni di volo ovvero delle tipologie di aeromobili che possono (o potranno) operare sull'aeroporto. L'esposizione a rischio aeronautico, pertanto, è riferibile alle caratteristiche tecnico-operative della pista (esistente e/o prevista), ed è altresì correlata alla tipologia del traffico aeroportuale che interessa lo scalo. Il paragrafo 6.5 del regolamento consente di individuare tre tipi diversi di zona di tutela in relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, distinte pertanto in zone di tutela A, zone di tutela B, e zone di tutela C. La geometria planimetrica delle zone tiene conto della diversa caratterizzazione delle operazioni di decollo e di atterraggio, ed è individuata in due schemi planimetrici diversi. Il primo riferito alle piste di volo di codice 1 e di codice 2, prevede un disegno a punta con il vertice rivolto verso il centro della pista, interessa un'area fino ad 1,2 chilometri dal termine della pista. Il secondo invece, riferito alle piste di volo di codice 3 e di codice 4 prevede un disegno trapezoidale ed interessa un'area fino a 3 chilometri dal termine della pista. Per quanto riguarda gli schemi si rimanda a quanto previsto nel regolamento.

Il piano di rischio dovrà articolare e dettagliare, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, l'uso del territorio, in coerenza con la

propria regolamentazione urbanistico-edilizia. Nelle *zone di tutela di tipo A* gli indirizzi del regolamento prevedono di limitare al massimo il carico antropico; in tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali, e possono essere previste attività non residenziali, con indice di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone. Nella *zona di tutela di tipo B* può essere prevista una modesta funzione residenziale con indice di edificabilità basso; le attività non residenziali sono consentite purché con indice di edificabilità medi e comportino la permanenza di un numero limitato di persone. Nelle *zone di tutela di tipo C* può essere previsto un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indice di edificabilità medi, mentre non ci sono limitazioni sostanziali per quanto riguarda le nuove attività non residenziali. *In tutte e tre le zone (e quindi sia la zona A che la zona B e C)* vanno evitati insediamenti ad elevato affollamento, costruzioni di scuole, ospedali, e in generale obiettivi sensibili, nonché attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale. Per quanto riguarda tutte le disposizioni appena elencate, è fatto salvo comunque il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio.

## **L'INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DI TUTELA**

La posizione dell'aeroporto, così vicino alla città ormai espansa intorno allo stesso con fenomeni di urbanizzazione più o meno isolati costringe ad una attenta valutazione delle zone di tutela da prevedere nel Piano di Rischio. L'attuale lunghezza della pista di ml. 1.660 porterebbe ad assimilare l'aeroporto di Foligno con quelli di codice 3, mentre la tipologie delle operazioni di volo ed il traffico aeroportuale che interessa lo stesso lo portano a considerarlo come un aeroporto di codice 2, ed infatti l'ENAC così attualmente lo considera.

E' inutile negare che l'Amministrazione Comunale intende incrementare nel futuro la quantità di traffico aeroportuale attualmente in corso nell'aeroporto, modificandone anche la tipologia e finalizzandola al trasporto commerciale in funzione della Piastra Logistica in corso di realizzazione. E' anche per tale motivo che sono stati effettuati studi (aventi carattere esclusivamente preliminare) in merito al potenziale allungamento della pista. Allo stato attuale, comunque, non si è ritenuto che il piano di rischio dovesse essere predisposto in base a futuri scenari non individuabili nemmeno in termini ipotetici, e pertanto con deliberazione della Giunta Comunale n. 387 del 18 ottobre 2011 si è stabilito di dotare l'aeroporto di Foligno di un piano di rischio riferito ad un Aerodrome Reference Code di tipo "*codice 2*".

Come previsto dalla disciplina del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, per l'individuazione delle zone di tutela dell'aeroporto di Foligno è stato preso in considerazione il disegno geometrico relativo alle piste di *codice 2*, ovvero sia per intendersi quello che prevede per la zona A una figura a triangolo, ed è stato posizionato sia in direzione nord che in direzione sud rispetto alla pista in asfalto (*vedasi elaborato 2*).

E quindi, l'individuazione della *zona di rischio di tipo A* è prevista mediante un triangolo isoscele, avente la sua base a 300 mt. dal termine della pista ortogonale alla medesima, vertice ad un terzo della lunghezza del pista e bisettrice lungo l'asse della pista. Considerata la lunghezza della pista, tale schema applicato "tout court" all'aeroporto di Foligno, comporterebbe però una drastica riduzione della zona di rischio di tipo B, proprio per le sue caratteristiche geometriche, e quindi, come suggerito proprio dai tecnici ENAC, il vertice del triangolo è stato posizionato a ml. 300 dal termine della pista, e non ad un terzo della sua lunghezza.

L'individuazione della *zona di rischio di tipo B* è prevista mediante un tronco di cono, avente vertice e bisettrice coincidenti con il triangolo della zona A, lati sui prolungamenti di quelli di tale triangolo, ed avente un raggio di ml. 1000; tale disegno è stato perfettamente riportato nelle direzioni nord e sud della pista dell'aeroporto.

L'individuazione della *zona di rischio di tipo C* è infine prevista mediante la figura geometrica (simile ad un rettangolo) per la cui descrizione (in verità abbastanza complessa) si fa riferimento al disegno previsto nel regolamento. Anche in questo caso tale schema è stato perfettamente riportato nelle direzioni nord e sud della pista dell'aeroporto.

## **L'ANALISI DELLE ZONE DI RISCHIO IN DIREZIONE NORD**

Per l'analisi dello stato dell'edificazione nelle aree individuate a rischio in direzione nord, è stato predisposto l'apposito elaborato 3a.

Nella zona di rischio A, oltre all'infrastruttura aeroportuale (*area A7*), la maggior parte della superficie è caratterizzata da spazi di verde, classificati dal PRG come "parco dell'aeroporto" (*area A3*); in essi, ovviamente, non è prevista attività edificatoria. È stato individuato uno spazio per servizi per le aziende di gestione dell'energia (*area A2*) e la ferrovia esistente (*area A9*). Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere residenziale, sono stati rilevati due tessuti, che hanno ormai sostanzialmente completato la loro potenzialità edificatoria (*aree A1 ed A6, indice di edificabilità 0,65 mq./mq.*), nonché una modestissima porzione (24 mq.) di un'area inserita in un Ambito Urbano di Trasformazione di nuova realizzazione (*area A8, indice di edificabilità 0,25 mq./mq.*), che appare assolutamente poco significativa rispetto al contesto. Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere produttivo, sono stati segnalati quello esistente dell'OMA Tonti, posto nell'area demaniale (*area A4, indice di edificabilità 0,65 mq./mq.*), nonché una modesta porzione di una vecchia lottizzazione a scopo produttivo degli anni '70, già totalmente edificata con il sostanziale completamento della potenzialità edificatoria (*area A5, indice di edificabilità 0,50 mq./mq.*).

Nella zona di rischio B, si rileva la presenza di spazi di verde, ed in particolare il cosiddetto "parco dell'aeroporto" (*area B6*) e l'area intorno a Villa Candida (*area B10*); anche in queste, ovviamente, non è prevista attività edificatoria. Per quanto riguarda i servizi, si segnala

la ferrovia esistente (*area B14*) e l'area per attrezzature ferroviarie ora utilizzata come archivio documentazione FFSS (*area B9*). Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere residenziale, sono stati rilevati alcuni comparti edificati che hanno ormai sostanzialmente completato la loro potenzialità edificatoria (*aree B2, B3 e B11*), seppure con zonizzazioni di tipo urbanistico diverse (*tessuto a mantenimento residenziale UC/MRA, indice di edificabilità 0,65 mq./mq.; tessuto a conservazione di interesse architettonico-ambientale UC/CIAA, indice di edificabilità non superiore all'esistente; tessuto a disciplina particolareggiata pregressa di vecchie lottizzazioni UP/PDL*). Sono stati inoltre evidenziati i cinque Ambiti Urbani di Trasformazione di nuova realizzazione (*area B1, indice di edificabilità 0,25 mq./mq.; area B4, indice di edificabilità 0,25 mq./mq.; area B5, indice di edificabilità 0,15 mq./mq.; area B12, indice 0,25 mq./mq.; area B13, indice 0,25 mq./mq.*). Di queste appare evidente che le aree B1, B12 e B13 appaiono poco significative rispetto al contesto, perché di modesta consistenza e con una incidenza di abitanti relativa; diverso il ragionamento da porre in essere per le aree B4 e B5 (ovvero gli Ambiti Urbani di Trasformazione n. 10b, denominato "Il Canneto", e n. 29, denominato "Intramezzi"), quali hanno un'incidenza non trascurabile. Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere produttivo, sono stati segnalati quello esistente dell'OMA Tonti (*area B8, indice di edificabilità 0,65 mq./mq.*), nonché un comparto di tipo commerciale (*area B7, indice di edificabilità 0,65 mq./mq.*), i quali risultano già totalmente edificati con il sostanziale completamento della potenzialità edificatoria. Infine l'area

Nella zona di rischio C, si rileva la presenza di uno spazio di verde pubblico (*area C6*), ove non è prevista attività edificatoria, nonché alcune aree per servizi, ad esempio quella per il centro reclutamento militari (*area C5*), quella per attrezzature ferroviarie ora utilizzata come archivio documentazione FFSS (*area C4*) e quella per il culto (*area C9*). Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere residenziale, è stato rilevato il grande comparto edificato che ha ormai sostanzialmente completato la loro potenzialità edificatoria (*area C1*), seppure con zonizzazioni di tipo urbanistico diverse (*tessuto a mantenimento residenziale UC/MRA, indice di edificabilità 0,65 mq./mq.; tessuto a conservazione di interesse architettonico-ambientale UC/CIAA, indice di edificabilità non superiore all'esistente*). E' stato inoltre evidenziato l'Ambito Urbano di Trasformazione di nuova realizzazione (*aree C7 e C8, indice di edificabilità 0,25 mq./mq.*), che comunque è apparso poco significativo rispetto al contesto, perché di modesta consistenza e con una incidenza di abitanti relativa. Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere produttivo, sono stati segnalati due comparti di tipo commerciale (*aree C2 e C3, indice di edificabilità 0,65 mq./mq.*), i quali risultano già totalmente edificati con il sostanziale completamento della potenzialità edificatoria.

## **L'ANALISI DELLE ZONE DI RISCHIO IN DIREZIONE SUD**

Per l'analisi dello stato dell'edificazione nelle aree individuate a rischio in direzione sud, è stato predisposto l'apposito elaborato 3b.



Nella zona di rischio A, oltre all'infrastruttura aeroportuale (*area A1*), la maggior parte della superficie è caratterizzata da uno spazio di verde, classificato dal PRG come "parco dell'aeroporto" (*area A2*); in esso, ovviamente, non è prevista attività edificatoria. E' stata individuata l'area ove è in corso la realizzazione della base logistica (*area A4*) e la ferrovia esistente (*area A5*). Il resto dell'area è classificata come agricola (*area A3, ambito di paesaggio della pianura agricolo periurbano di pregio, indice di edificabilità 0,0002 mq./mq. per insediamenti agricoli residenziali, 0,004 mq./mq. per insediamenti agricoli produttivi*).

Nella zona di rischio B, è presente ancora uno spazio di verde del "parco dell'aeroporto" (*area B1*), dove non è prevista attività edificatoria. E' stata altresì individuata l'area ove è in corso la realizzazione della base logistica (*area B5*) e la ferrovia esistente (*area B6*). Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere produttivo, sono state segnalate le modeste porzioni relative a due comparti di tipo artigianale-industriale, uno ad intervento diretto già ampiamente attuato (*area B3, indice di edificabilità 0,65 mq./mq.*), uno relativo ad un vecchio Piano per insediamenti produttivi attivato dal comune, in corso di attuazione (*area B4, indice di edificabilità 0,50 mq./mq.*). Il resto dell'area è classificata come agricola (*area B2, ambito di paesaggio della pianura agricolo periurbano di pregio, indice di edificabilità 0,0002 mq./mq. per insediamenti agricoli residenziali, 0,004 mq./mq. per insediamenti agricoli produttivi*).

Nella zona di rischio C, la maggior parte dell'area è classificata come agricola (*area C1, ambito di paesaggio della pianura agricolo periurbano di pregio, indice di edificabilità 0,0002 mq./mq. per insediamenti agricoli residenziali, 0,004 mq./mq. per insediamenti agricoli produttivi*). Sono altresì presenti modeste porzioni relative ad un'area a servizi per il mattatoio comunale (*area C2*) ed un'altra dove ove è in corso la realizzazione della base logistica (*area C3*).

## **I CRITERI PER LE DISPOSIZIONI DI SALVAGUARDIA**

Il piano di rischio prevede, ovviamente, alcune disposizioni di salvaguardia al fine di governare (ed eventualmente contenere) il carico antropico degli insediamenti e delle attività insediabili. All'uopo, contestualmente all'approvazione del piano di rischio, il Comune potrà procedere all'adozione di varianti agli strumenti urbanistici generali, in modo da dare concreta attuazione alla disciplina vincolistica prevista in tali disposizioni.

In considerazione del fatto che, come previsto dal punto 6.2 del regolamento, le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano solo alle nuove opere ed alle nuove attività da insediare, innanzitutto è stato necessario individuare quali siano le fattispecie sottratte alla disciplina del piano; con l'articolo 4 delle disposizioni di salvaguardia, si stabilisce che sono fatti salvi edifici, manufatti, attività e destinazioni d'uso esistenti alla data di approvazione del piano di rischio. Saranno colpite dalla nuova disciplina solo se perimetrare nelle aree di rischio e realizzati (edifici) o insediate (attività) dopo tale data.

Ciò posto, appare evidente che la disciplina di salvaguardia viene applicata principalmente nelle aree ancora libere dall'edificazione, ed in particolare in quelle classificate dal PRG come Ambiti Urbani di Trasformazione, per i quali le previsioni urbanistiche attuative (sono tutti sottoposti a piano attuativo) devono essere subordinate all'acquisizione di specifico parere da parte dell'ENAC (vedasi articolo 5 delle disposizioni).

Per le zone di tutela di tipo A, non vengono previsti nuovi insediamenti residenziali, ma consentiti solo ampliamenti di quelli esistenti fino all'esaurimento della potenzialità edificatoria consentita dal PRG (tali comparti risultano sostanzialmente completati). Gli insediamenti non residenziali vengono limitati ad un indice di edificabilità massimo di 0,50 mq./mq., e con permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

Per le zone di tutela di tipo B, sono previsti modesti insediamenti residenziali fino ad un indice di edificabilità massimo di 0,35 mq./mq., consentendo comunque gli ampliamenti di quelli esistenti fino all'esaurimento della potenzialità edificatoria consentita dal PRG (anche tali comparti risultano sostanzialmente completati). Gli insediamenti non residenziali vengono limitati ad un indice di edificabilità massimo di 0,65 mq./mq., e solo se comportano la permanenza di un numero limitato di persone.

Per le zone di tutela di tipo C, sono previsti insediamenti residenziali fino all'esaurimento della potenzialità edificatoria consentita dal PRG (anche tali comparti risultano sostanzialmente completati), mentre non sono previste limitazioni per gli insediamenti non residenziali.

In tutte e tre le zone di rischio non possono essere realizzate scuole, ospedali, obiettivi sensibili, e va comunque evitato l'insediamento di attività ad elevato affollamento, o comunque attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione, danno ambientale. Per maggiori dettagli su tali definizioni si rimanda a quando indicato all'articolo 9 delle disposizioni di salvaguardia.

Foligno, novembre 2011

Il Responsabile del Servizio Urbanistica

*geom. Luca Piersanti*

Il Dirigente dell'Area

*ing. Amleto Di Marco*

## ULTERIORI CONSIDERAZIONI DOPO L'ACQUISIZIONE DEL PARERE DELL'ENAC

Il piano di rischio predisposto dal Servizio Urbanistica dell'Area Governo del Territorio è stato oggetto della deliberazione della Giunta Comunale n. 52 del 27/02/2012, con la quale se ne prendeva formalmente atto e si stabiliva di procedere all'acquisizione del parere dell'ENAC prima della sua definitiva adozione.

Tale parere è stato richiesto con nota avente protocollo comunale n. 10905 inviata in data 13/03/2012, successivamente integrata in data 27/03/2012. In esito a ciò, l'ENAC ha espresso in data 29/05/2012 (acquisito con protocollo comunale n. 24726 del 12/06/2012) il proprio parere favorevole, per quanto di competenza, rilevando la coerenza del piano con la disciplina di settore prevista, nonché una generale condivisione delle valutazioni relative al carico antropico previsto nelle aree interessate dall'impronta del medesimo.

E' però da rilevare che con tale parere l'ENAC ha voluto anche precisare che il parere era comprensivo anche delle valutazioni da fare in merito ai due progetti riferiti agli Ambiti Urbani di Trasformazione (quelli relativi al n. 29 denominato "Intramezzi" ed al n. 17 denominato "Sterpete"), che erano stati inviati a tale Ente contestualmente al piano di rischio medesimo, al fine di acquisire un ulteriore parere specifico in merito agli strumenti attuativi che interessavano tali aree.

Infatti le disposizioni di salvaguardia prevedevano, al punto 5.3 dell'articolo 5 riguardante le aree libere con previsioni edificatorie, che *"...Per quanto riguarda gli ambiti di cui sopra, le relative previsioni urbanistiche di attuazione dovranno essere sottoposte a specifico nulla-osta da parte dell'organismo aeroportuale competente, prima dell'adozione dello strumento urbanistico attuativo..."*.

Con la nota di cui sopra, quindi, l'ENAC ha voluto sostanzialmente chiarire che le valutazioni fatte a livello generale per l'intero piano di rischio ricomprendono anche quelle relative alle singole aree poste all'interno degli ambiti, e quindi senza la necessità di ulteriori specifiche valutazioni per l'attuazione delle stesse. Contestualmente, quindi, l'ENAC ha restituito gli elaborati riferiti ai due piani attuativi inviati dal comune, in quanto *"..tali interventi sono già compresi nel piano.."* di rischio medesimo.

Considerata la sopra descritta posizione assunta dall'ENAC, appare evidente la non coerenza della stessa con la citata disposizione di salvaguarda prevista al punto 5.3, in quanto prevede l'acquisizione di un parere (da parte dell'organismo aeroportuale) che il medesimo non intende rilasciare, in quanto considera implicito una volta espresso il parere favorevole globale sull'intero Piano di Rischio dell'aeroporto.

Allo scopo di volgere ad una maggiore semplificazione, si è proceduto quindi a modificare tale punto 5.3, eliminando la necessità dell'acquisizione dello specifico parere ENAC,

bensì richiamando, per le previsioni urbanistiche di attuazione riferite agli Ambiti Urbani di Trasformazione, l'obbligo di essere conformi a quelle previste nel presente Piano di Rischio dell'aeroporto; tale obbligo andrà comunque verificato, analogamente a quanto era previsto nella prima stesura del punto 5.3 in questione, prima dell'adozione dello strumento urbanistico attuativo.

E' per questo che il punto 5.3 delle disposizioni di salvaguardia è stato modificato come segue:

*"...Per quanto riguarda gli ambiti di cui sopra, le relative previsioni urbanistiche di attuazione dovranno essere conformi a quelle previste nel presente piano, ed andranno verificate prima dell'adozione dello strumento urbanistico attuativo..."*.

Dell'avvenuta modifica della disposizione è stato dato un opportuno riscontro, con relativa motivazione, nelle note a piè pagina.

Foligno, agosto 2012

Il Responsabile del Servizio Urbanistica

*geom. Luca Piersanti*

Il Dirigente dell'Area

*ing. Amleto Di Marco*

## ELENCO ELABORATI CHE FANNO PARTE DEL PIANO DI RISCHIO DELL'AEROPORTO DI FOLIGNO

- Elaborato 1 - Inquadramento territoriale ed urbanistico
- Elaborato 2 - Individuazione zone di tutela
- Elaborato 3a - Analisi aree lungo la direzione di atterraggio e di decollo verso nord
- Elaborato 3b - Analisi aree lungo la direzione di atterraggio e di decollo verso sud
- Elaborato A - Relazione illustrativa
- Elaborato B - Disposizioni di salvaguardia