Aeroporti e vincoli all`edificazione

17 Aprile 2008
Entra nella fase operativa l`attuazione della nuova disciplina delle fasce di rispetto aeroportuali introdotta dal D.Lgs. 96/2005 e dal D.Lgs. 151/2006 che hanno modificato il Codice della navigazione. L`ENAC ha approvato l`emendamento n. 4 al "Regolamento per la costruzione e l`esercizio degli aeroporti"" necessario a dare attuazione all`art. 707 del Codice della navigazione in materia di vincoli alle proprietà private nelle aree limitrofe agli aeroporti.
In via preliminare si ricorda che la nuova normativa sulle fasce di rispetto aeroportuali non prevede più vincoli generici di inedificabilità assoluta (nei 300 metri dal perimetro aeroportuale) e relativa (superati i 300 mt fino ad un massimo di 3 km). Per garantire in modo efficace ed effettivo la sicurezza della navigazione aerea, è stato introdotto il criterio del rispetto delle superfici di decollo e di atterraggio, calcolate secondo le caratteristiche specifiche del singolo aeroporto (ad esempio, lunghezza piste), che sostituisce quello dell`intero perimetro aeroportuale.
In base al comma 5 dell`art. 707, possono essere autorizzate opere e attività compatibili con gli appositi *piani di rischio* che i comuni adottano, piani che devono rispettare il citato Regolamento ENAC attuativo della normativa internazionale (Annesso XIV Convenzione sull`aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944), nonchè le eventuali direttive regionali in materia.
Finalità e contenuti dei piani di rischio
Il Capitolo 9, punto 6 del Regolamento ENAC detta ora gli indirizzi per la redazione dei piani di rischio da parte dei comuni nei cui territori sono presenti aeroporti aperti al traffico civile, indirizzi che concernono le limitazioni alle proprietà private nelle aree limitrofe agli aeroporti stessi.
I piani di rischio sono volti a rafforzare, tramite l`intervento sul governo del territorio, i livelli di tutela di tali aree dalle conseguenze di eventuali incidenti aerei e devono infatti essere recepiti negli strumenti urbanistici dei singoli comuni.
Individuazione, definizione delle zone di tutela e relative prescrizioni
Sono previste tre tipologie di zone di tutela (A, B, C) nelle direzioni delle superfici di decollo e di atterraggio, la cui estensione e ubicazione variano a seconda delle caratteristiche tecniche delle piste di volo. A ciascuna zona corrisponde un diverso grado di tutela e quindi differenti vincoli alle proprietà.
Ferme restando le edificazioni e le attività esistenti, le limitazioni derivanti dai piani di rischio si applicano solo alle nuove opere e attività da insediare nel territorio circostante l`aeroporto e variano a seconda delle diverse zone di tutela:
– zona A: sono escluse nuove edificazioni residenziali; possono essere insediate attività non residenziali con indici di edificabilità bassi
– zona B: possono essere previsti edifici residenziali con indici di edificabilità bassi e attività non residenziali con indici di edificabilità medi
– zona C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale con indici di edificabilità medi e nuove attività non residenziali.
Nelle tre zone vanno comunque evitati:
– insediamenti ad elevato affollamento
– costruzioni di scuole, ospedali e altri obiettivi sensibili
– attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.
Nella redazione dei piani di rischio i comuni possono adattare il perimetro e l`estensione delle zone di tutela secondo la configurazione del territorio.
Adozione dei piani di rischio
I piani di rischio, redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali e in mancanza, sulla base della situazione attuale, sono adottati dai comuni interessati e trasmessi all`ENAC che esprime il proprio

parere tenendo conto dei caratteri dell`aeroporto attuali e futuri, come delineati nei piani di sviluppo aeroportuali.

In allegato il Capitolo 9, punto 6 del Regolamento ENAC per la costruzione e l`esercizio degli aeroporti

1245-ALLEGATO.pdfApri