



COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO

Piano di Rischio Aeroportuale

Relazione e norme tecniche

NOME FILE						SCALA	DATA	ELABORATO N.
0921	PDR	AER	001	A	—	02.11.2021	01	

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
A	02.11.2021	Emissione	CECCANTI	ANDROUTSOPOULOS	LOSA

REDAZIONE



Sommario

1	PREMESSA.....	3
1.1	Descrizione dell’impianto.....	3
1.2	Aree occupate dall’aeroporto.....	3
1.3	Gli enti ENAV e ENAC.....	3
1.4	TAVOLA AIP ITALIA – AD 2 LIRJ 2-1 ED ESTRATTI DELLA TAVOLA ad 2 IIRJ 1-1.....	5
2	La normativa di riferimento del piano di rischio aeroportuale	7
2.1	Il Codice della Navigazione – R.D. 30 marzo 1942, DLga 96/2005 e DLgs 151/2006.....	7
2.2	Regolamento per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti (R.C.E.A.).....	7
2.3	Circolare ENAC APT – 33 del 30/08/2010.....	9
3	FINALITÀ E AMBITI DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE.....	10
3.1	Contenuti minimi da inserire nel progetto del P.R.A.	10
4	ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE ALL’ELABORAZIONE DEL P.R.A. – METOLOGIE DI ANALISI	11
4.1	Aspetti quantitativi.....	11
4.2	Confronto con la pianificazione urbanistica	11
5	VALUTAZIONI DI COERENZA-PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO.....	12
5.1	Previsioni urbanistiche ED edificazione esistente, coerenza con le misure previste dal R.C.E.A. nelle zone di tutela ricadenti nel comune di campo nell’elba.....	12
6	ITER PROCEDURALE PER L’APPROVAZIONE DEL P.R.A.	18
6.1	L’adozione previo parere ENAC	18
6.2	L’adozione del P.R.A.	18
6.3	Contestuale proposizione di variante agli strumenti vigenti	18
7	NORMATIVA DEL P.R.A.	19
7.1	Art.1 Finalità ed efficacia del Piano Rischio Aeroportuale.	19
7.2	Art.2 Elaborati costitutivi e coordinamento con gli strumenti urbanistici comunali	19
7.3	Art. 3 Ambito di applicazione	20

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

7.4 Art.4 Modalità di attuazione di interventi nell'area aeroportuale20

1 PREMESSA

1.1 DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

L'Aeroporto di Marina di Campo è localizzato in località la Pila a circa 2 km dal centro abitato di Marina di Campo; l'area aeroportuale si sviluppa interamente sul territorio del comune di Marina di Campo, la società di gestione è Alatoscana S.p.A.



Il codice aeroportuale ICAO, codice di quattro lettere, utilizzato per indicare gli aeroporti è LIRJ.

1.2 AREE OCCUPATE DALL'AEROPORTO

L'area interessata dall'infrastruttura comprende le aree censite ai fogli 18 e 19 del catasto dei terreni del Comune di Campo nell'Elba.

Le dimensioni della pista di volo sono 949x30m².

1.3 GLI ENTI ENAV E ENAC

Le informazioni più specifiche sugli aeroporti sono riferibili a dati ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) ed ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)

ENAV S.p.a è la società a cui lo stato demanda la gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia, interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

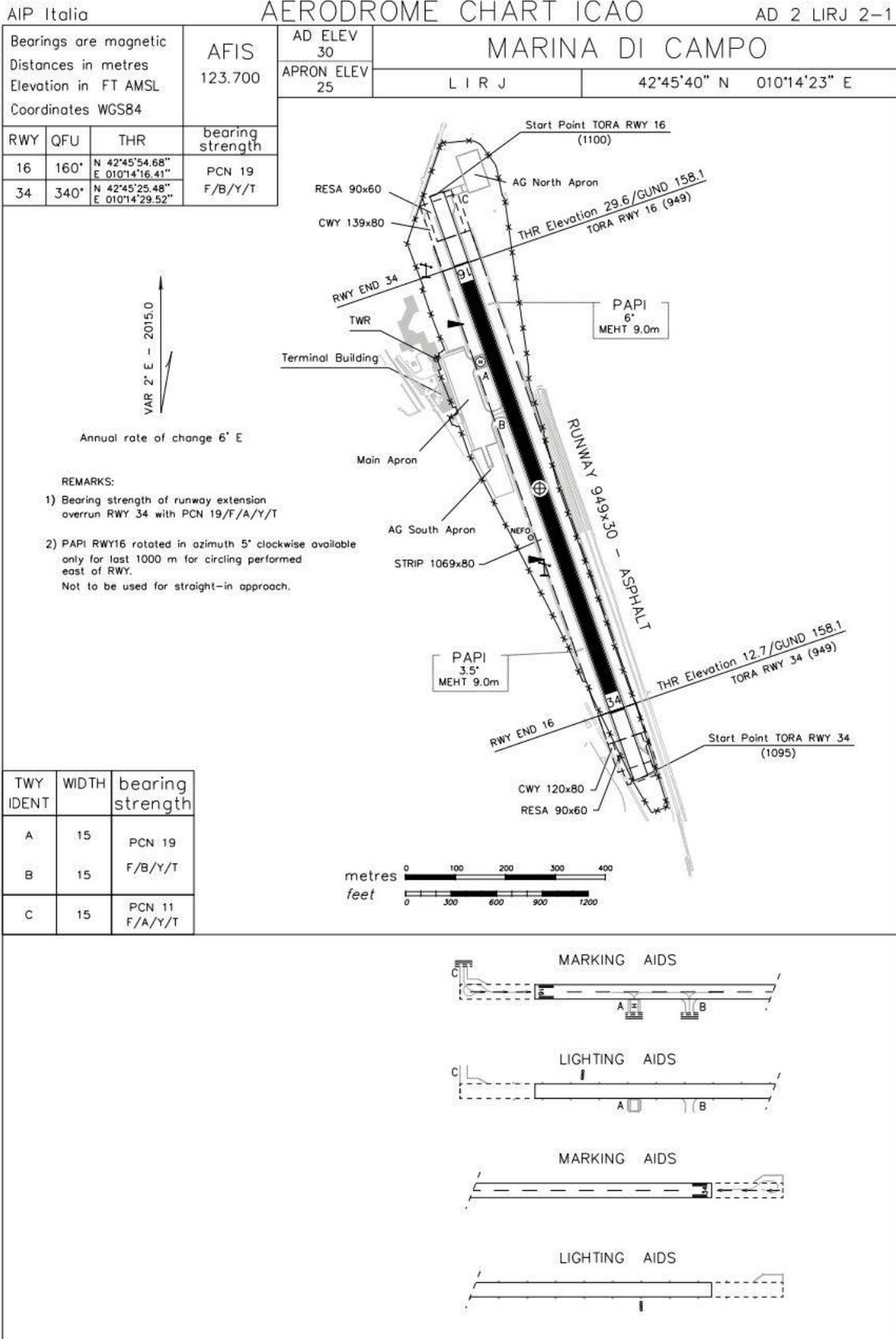
AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

Il Servizio Informazioni Aeronautiche (AIS)-ENAV, in accordo con la normativa nazionale e internazionale, ha prodotto l'"Integrated Aeronautical Information Package" di cui è possibile la visualizzazione come documento "AIP Italia".

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari (gli uffici di ENAC Roma esprimono i pareri sui PRA).

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

1.4 TAVOLA AIP ITALIA – AD 2 LIRJ 2-1 ED ESTRATTI DELLA TAVOLA AD 2 LIRJ 1-1



CHANGE: New aerodrome Code 2C

ENAV – Roma Data provided by ALATOSCANA S.P.A. AIRAC effective date 13 SEP 2018 (A8/18)

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE				RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	
Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates --- Coordinate RWY END RWY END Coordinates --- Ondulazione Geoid THR THR Geoid Undulation	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
16	160°	949 x 30	PCN 19/F/B/Y/T ASPH	42°45'54.68"N 010°14'16.41"E ----- 42°45'25.48"N 010°14'29.52"E ----- 158.1 FT	29.6 FT / NIL
34	340°	949 x 30	PCN 19/F/B/Y/T ASPH	42°45'25.48"N 010°14'29.52"E ----- 42°45'54.68"N 010°14'16.41"E ----- 158.1 FT	12.7 FT / NIL

Designazione NR RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY Slope	Dimensioni SWY SWY dimension (M)	Dimensioni CWY CWY dimension (M)	Dimensioni strip strip dimension (M)	Dimensioni RESA RESA dimension (M)
1	7	8	9	10	11
16	- 0.5%	NIL	120 x 80	1069 x 80	90 x 60
34	+ 0.5%	NIL	139 x 80	1069 x 80	90 x 60

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
16	NIL	1) RESA pavimentata disponibile per decolli (Circ. ENAC APT 17) / Paved RESA available for take-off (Circ. ENAC APT 17)
34	NIL	1) RESA pavimentata disponibile per decolli (Circ. ENAC APT 17) / Paved RESA available for take-off (Circ. ENAC APT 17)

2 LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

2.1 IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE – R.D. 30 MARZO 1942, DLGA 96/2005 E DLGS 151/2006

Il Codice della Navigazione, Parte Seconda Navigazione Aerea, come modificato da recenti Decreti Legislativi, ha introdotto nuove previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni limitrofi agli aeroporti, modificando i precedenti vincoli delle fasce di rispetto degli aeroporti.

In particolare, al quinto comma dell'art. 707 del suddetto codice, il legislatore ha introdotto nella normativa i Piani di Rischio Aeroportuale (PRA), che costituiscono gli strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica, introducendo un nuovo criterio di rispetto, focalizzato sulle superfici di atterraggio e decollo, fissato secondo le caratteristiche specifiche di ogni aeroporto.

La redazione di detto piano è di competenza del Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più comuni, il piano deve essere redatto in forma coordinata da tutti i comuni interessati.

L'articolo 707 del Codice della Navigazione, oltre ad introdurre i Piani di Rischio nel complesso dei vincoli alla proprietà privata nelle zone limitrofe agli aeroporti, prevede che tali piani siano adottati nel rispetto del "Regolamento per la Costruzione e Esercizio degli Aeroporti" di ENAC.

Alla luce della citata normativa, l'amministrazione comunale di Campo nell'Elba deve quindi ottemperare alle indicazioni del codice della navigazione, il quale prevede che, a far data dall'anno di emanazione del Decreto Legislativo che ha modificato la parte aeronautica del Codice della Navigazione (2005), non si possano autorizzare opere e attività ubicate lungo la direzione delle piste di decollo e atterraggio se le stesse non sono coerenti con le prescrizioni dettate dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti di ENAC (di seguito denominato R.C.E.A.)

2.2 REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI (R.C.E.A.)

Il Piano di Rischio viene proposto e previsto come indicato dal Cap. 7-11 punto 6 del R.C.E.A. di ENAC, di cui l'ultima versione è l'Edizione 2, Emendamento 9 del 23 ottobre 2014, che indica scopi, applicabilità, e contenuti del piano nonché definisce le prescrizioni per la sua redazione, le condizioni di vincolo, l'individuazione delle Zone di tutela, le prescrizioni, la coerenza delle aree di tutela con gli strumenti urbanistici.

Il R.C.E.A. riporta la configurazione geometrica delle zone di tutela del PRA, riferibile alle caratteristiche tecnico-operative della pista di volo, alla tipologia di operazioni di volo e degli aeromobili che possono operare sull'aeroporto (Aeroporto di Marina di Campo = pista codice 2 non strumentale); allo stesso modo, al capitolo 3 viene indicata l'ampiezza della Strip (striscia di sicurezza) che deve estendersi simmetricamente rispetto all'asse della pista di volo per almeno 40 metri per pista di codice 2 non strumentale.

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

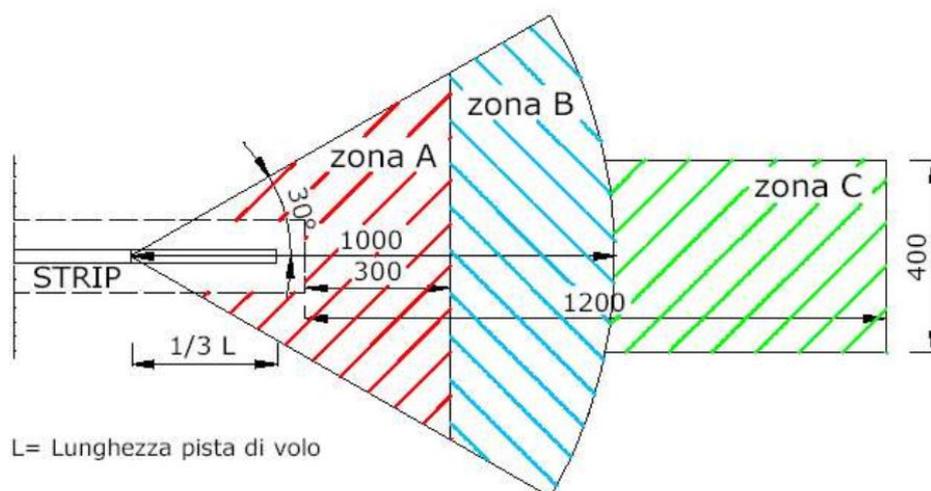


Figura 1 - Indicazione delle geometrie delle zone di tutela per un aeroporto con pista di volo codice 2

Il R.C.E.A., al punto 6.6 del Cap. 7-11, indica anche le prescrizioni per la redazione del piano di rischio di seguito riportate.

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, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio, in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico-edilizia.

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.

Nelle tre zone, inoltre, vanno evitati:

- insediamenti ad elevato affollamento;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

2.3 CIRCOLARE ENAC APT – 33 DEL 30/08/2010

Per uniformare le attività dei comuni e per facilitare le redazioni dei PRA, ENAC ha prodotto una circolare di riferimento per l'elaborazione dei Piani di Rischio. La circolare esplicita che per le caratteristiche infrastrutturali ed operative degli aeroporti, i comuni si avvarranno delle indicazioni cartografiche contenute nell'AIP Italia dell'ENAV e definisce i contenuti minimi del piano. Specifica la procedura di presentazione, valutazione e adozione del PRA.

3 FINALITÀ E AMBITI DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

3.1 CONTENUTI MINIMI DA INSERIRE NEL PROGETTO DEL P.R.A.

Il "Piano di Rischio Aeroportuale" (P.R.A.) deve contenere le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici comunali, ai fini di rafforzare, per il tramite del governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti.

Gli elementi costitutivi del presente PRA, definiti sulla base degli elementi essenziali riportati dalla circolare APT-33, che ha dettato indicazioni per uniformare lo strumento, sono:

- un documento (elaborato 01 – Relazione e Norme Tecniche) nella quale viene valutata la coerenza degli strumenti urbanistici vigenti con le misure di tutela previste nel Regolamento per la Costruzione degli Aeroporti, con la definizione delle eventuali misure correttive da apportare (ridefinizione delle destinazioni compatibili e adeguamento di indici, verifica della presenza di attività sensibili);
- un elaborato grafico (elaborato 02 – Individuazione aeroporto e zone di tutela) contenente la planimetria dell'aeroporto e la base cartografica del territorio sul quale viene riportata l'impronta dell'area di tutela degli strumenti urbanistici vigenti, PSC E RUE;
- un elaborato grafico (elaborato 03 – Disciplina urbanistica vigente) nel quale all'interno dell'impronta delle aree di tutela (Zone A-B-C) vengono riportate le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, PSC e RUE;
- un elaborato grafico (elaborato 0.3.1-0.3.2 – Caratteri degli insediamenti e delle funzioni – presenza antropica) contenenti le tabelle con indicazione, per ogni zona di tutela, dei volumi esistenti e indicazioni del carico antropico esistente.

4 ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE ALL'ELABORAZIONE DEL P.R.A. – METOLOGIE DI ANALISI

4.1 ASPETTI QUANTITATIVI

Le “costruzioni e gli insediamenti esistenti” sono definiti con ricostruzione dei dati catastali dalla cartografia dell'Agenzia delle Entrate – Territorio – Ufficio Provinciale di Livorno. Il dato teorico dell'edificazione esistente, calcolato ai fini della elaborazione del PRA (indice volumetrico m^3/m^2), viene definito approssimativamente con riferimento alle superfici di campiture degli edifici della base cartografica aggiornata al 1997, con misurazioni grafiche delle aree di sedime moltiplicate per l'altezza teorica definita sulla base del numero di piani degli edifici visualizzati con Street View – Google Maps.

I dati sulla “edificazione potenziale” sono stati definiti partendo dagli indici di Superficie Complessiva edificabile, unità di riferimento degli strumenti di pianificazione vigenti; la potenzialità in m^2 è stata trasformata, ai soli fini di questo PRA, in quantitativi volumetrici teorici allo scopo di confrontarli con i quantitativi volumetrici esistenti.

Le analisi svolte sull'edificazione e destinazioni d'uso sono state quindi riferite alle aree coinvolte dalle Zone di tutela A, B e C, nelle direzioni di decollo e atterraggio, definite secondo le indicazioni geometriche del R.C.E.A. al Cap. 9 paragrafo 6.5 per le piste di volo “codice 2”.

L'analisi di vincoli infrastrutturali, quali impianti e viabilità, è stata eseguita in base alla documentazione del quadro conoscitivo del Piano Strutturale.

Per la disponibilità di spazi per abitante, è stato considerato quanto previsto dal PS, che considera uno standard di 40 m^2/ab .

4.2 CONFRONTO CON LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Per la potenzialità edilizia e le previsioni urbanistiche, i riferimenti sono costituiti dalla normativa e dalla cartografia degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, elaborati secondo la legge regionale n. 65/2014 e s.m.i.:

- **Piano Strutturale Comunale vigente del comune di Campo nell'Elba**, prima stesura approvata dal Consiglio Comunale con delib. n. 28 del 17.11.2017, in conformità a quanto previsto dall'art. 53 della L.R. 1/2005 e dall'art. 233 della L.R. 65/14 e **Piano Operativo**, anticipatore del nuovo PS, approvata con delib. n. 65 del 18/12/2019 pubblicata sul B.U. della Regione Toscana n. 2 del 08/01/2020;

5 VALUTAZIONI DI COERENZA-PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

5.1 PREVISIONI URBANISTICHE ED EDIFICAZIONE ESISTENTE, COERENZA CON LE MISURE PREVISTE DAL R.C.E.A. NELLE ZONE DI TUTELA RICADENTI NEL COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

ZONA A – L'analisi è svolta con riferimento all'elaborato **03 – Disciplina urbanistica vigente**, che evidenzia le zone di tutela del P.R.A. e le confronta con gli ambiti degli strumenti urbanistici vigenti, valutandone la coerenza con gli indirizzi delle misure di tutela del punto 6.6 del Cap. 7-11 del R.C.E.A., che prevedono per la Zona A: *"...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"*.

Considerati gli ambiti previsti dal vigente Piano Operativo, anticipatore del nuovo PS, che definisce le aree ricadenti nella Zona A di tutela del PRA come:

- parte servizi di interesse sovracomunali – Art.36 - Aeroporto
- parte territorio rurale – Art.27;
- parte comparto oggetto di Scheda Norma – Art.51 – Aree per servizi a carattere privato;
- per una minima parte Strutture turistico ricettive – Art.23 - Strutture alberghiere e residence;
- per una minima parte Ambito di margine urbano, di rispetto paesaggistico e reperimento degli standard – Art.26;
- edificio di culto – Patrimonio di valore storico documentario e culturale – Art.17,

considerato altresì che gli strumenti di pianificazione vigenti prevedono l'espressione della potenzialità specifica in m² di superficie edificabile (SE), ai fini della elaborazione del PRA, è stato eseguito il calcolo teorico dell'indice volumetrico di densità edilizia esistente e potenziale.

Per la parte di Zona A, si valutano quantità di edificazione esistente e potenzialità teorica definita dagli strumenti di pianificazione:

Lato Testata 16

- densità edilizia esistente - calcolo teorico: escludendo la parte di specifica pertinenza dell'infrastruttura dell'aeroporto, la zona A coinvolge una superficie territoriale totale di circa 133 331 m², che include prevalentemente l'Area rurale, sulla quale insistono circa 2158 m² di costruzioni residenziali e di servizio per

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

imprenditori agricoli e/o civili abitazioni, per un volume totale di circa 9730 m³; quindi, la densità edilizia, determinata con il calcolo teorico specificato innanzi, risulta pari a 0.073 m³/m²;

- edificazione potenziale - calcolo teorico: gli strumenti urbanistici vigenti prevedono nuove edificazioni solo nella porzione dell'area, interessata dalla zona di tutela A, ricadente nell'UTOE 6c, che a sua volta fa parte di una più ampia UTOE denominata "Aree di insediamento diffuso", per la quale sono previsti 2250 m² di superficie edificabile. Da una stima sommaria, si ritiene che non più di 110 m² dei suddetti 2250 m², siano destinati all'interno dell'area ricadente nella zona A; il volume teorico è calcolato considerando un'altezza media pari a 3,50 m che, sommato a quello esistente, porterebbe ad una densità edilizia di 0.076 m³/m².

Dalle previsioni urbanistiche risulta perciò un incremento minimo dei volumi residenziali sul lato relativo alla Testata 16.

- carico antropico: se si ipotizzasse, come previsto nel Piano Strutturale del Comune di Campo nell'Elba, una disponibilità di superficie per abitante pari a 40 m²/abitante, gli attuali abitanti sarebbero stimati in circa 56 unità; sull'area in esame, viene perciò stimato un basso carico antropico (56 ab / 13,33 ha = 4.2 ab/ha) che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti in modo significativo.

Lato Testata 34

- densità edilizia esistente - calcolo teorico: escludendo la parte di specifica pertinenza dell'infrastruttura dell'aeroporto, la zona A coinvolge una superficie territoriale totale di circa 209 994 m², che include prevalentemente l'Area rurale e un'area per servizi a carattere privato (comparto 3 – Polo Sportivo), sulla quale insistono circa 1327 m² di costruzioni residenziali e di servizio per imprenditori agricoli e/o civili abitazioni, per un totale di circa 6230 m³; quindi, la densità edilizia, con il calcolo teorico specificato innanzi, risulta pari a 0.030 m³/m²;
- edificazione potenziale - calcolo teorico: gli strumenti urbanistici vigenti prevedono nuove edificazioni nella UTOE 6a che, come nel caso precedente, rappresenta una delle 4 porzioni della UTOE 6 – Aree di insediamento diffuso. Svolgendo un ragionamento analogo a quanto già eseguito per la testata 16, la superficie edificabile ricadente in zona A risulta pari a 25 m²; il volume teorico è calcolato considerando un'altezza media pari a 3,50 m che, sommato a quello esistente, porterebbe ad una densità edilizia di 0.030 m³/m².

Dalle previsioni urbanistiche, risulta perciò un incremento minimo dei volumi residenziali sul lato relativo alla Testata 34. Si sottolinea come il PO preveda, per l'area del Polo Sportivo, una zona a verde pubblico attrezzato all'interno dell'area ricadente nella Zona A.

- carico antropico: se si ipotizzasse, come da Piano Strutturale del Comune di Campo nell'Elba, una disponibilità di superficie per abitante pari a 40 m²/abitante, gli attuali abitanti sarebbero stimati in circa 33 unità,

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

constatando un basso valore del carico antropico (33 ab / 21.00 ha = 1.57 ab/ha) che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti in modo significativo.

ZONA B - l'analisi è stata svolta con riferimento all'elaborato **03 – Disciplina urbanistica vigente**, che evidenzia le zone di tutela del PRA e le confronta con gli ambiti degli strumenti urbanistici vigenti, valutandone la coerenza con gli indirizzi delle misure di tutela del punto 6.6 del cap 7-11 del RCEA che prevedono per la zona 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...”.

Considerati gli ambiti previsti dal vigente Piano Operativo, anticipatore del nuovo PS, che definisce le aree ricadenti nella Zona B di tutela del PRA come:

- parte territorio rurale – Art.27;
- parte comparto oggetto di Scheda Norma – Art.51 – Aree per servizi a carattere privato;
- parte Strutture turistico ricettive – Art.23 - Strutture alberghiere e residence;
- parte Strutture turistico ricettive – Art.23 - Campeggio;
- parte Tessuto urbano di formazione recente – Art. 21
- parte di Parchi e giardini privati – Art. 25
- per una minima parte Ambito di connessione ecologica e paesaggistica – Art. 45

considerato altresì che gli strumenti di pianificazione vigenti prevedono l'espressione della potenzialità specifica in m² di superficie edificabile (SE), ai fini della elaborazione del PRA, è stato eseguito il calcolo teorico dell'indice volumetrico di densità edilizia esistente e potenziale.

Lato Testata 16

- densità edilizia esistente - calcolo teorico: escludendo la parte di specifica pertinenza dell'infrastruttura dell'aeroporto, la zona B coinvolge una superficie territoriale totale di circa 296 368 m²; essa include prevalentemente l'Area rurale, sulla quale insistono circa 4583 m² di costruzioni residenziali e di servizio per imprenditori agricoli e/o civili abitazioni, per un totale di circa 19 332 m³; quindi, la densità edilizia, con il calcolo teorico specificato, risulta pari a 0.065 m³/m²;
- edificazione potenziale - calcolo teorico: gli strumenti urbanistici vigenti prevedono nuove edificazioni solo nella porzione dell'area interessata dalla zona B, ricadente nell'UTOE 6c che, a sua volta, fa parte di una più ampia UTOE denominata Aree di insediamento diffuso per la quale sono previsti 2250 m² di superficie edificabile. Da una stima sommaria, si ritiene che non più di 130 m², dei suddetti 2250 m², siano destinati all'area ricadente

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

nella zona B; il volume teorico è calcolato considerando un'altezza media pari a 3,50 m che, sommato a quello esistente, porterebbe ad una densità edilizia di 0.067 m³/m².

Dalle previsioni urbanistiche risulta perciò un incremento minimo dei volumi residenziali sul lato relativo alla Testata 16.

- carico antropico: considerata una disponibilità di superficie per abitante, come da Piano Strutturale del Comune di Campo nell'Elba, pari a 40 m²/abitante, gli attuali abitanti sono stimati in circa 115 unità; viene perciò constatato un basso carico antropico (115 ab / 29.64 ha = 3.88 ab/ha) che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti in modo significativo.

Lato Testata 34

- densità edilizia esistente - calcolo teorico: escludendo la parte di specifica pertinenza dell'infrastruttura dell'aeroporto, la zona B coinvolge una superficie territoriale totale di circa 259 484 m², includendo prevalentemente l'Area rurale, un'area per servizi a carattere privato (comparto 4 – Parco Tematico), alcune aree dedicate a strutture alberghiere e campeggi e un'area di tessuto urbano di recente formazione. Nella zona B insistono circa 8627 m² di costruzioni residenziali o alberghiere e/o civili abitazioni per un totale di circa 51035 m³; quindi, la densità edilizia, con il calcolo teorico specificato, risulta pari a 0.197 m³/ m²;
- edificazione potenziale calcolo teorico: gli strumenti urbanistici vigenti prevedono nuove edificazioni nella UTOE 2 – Marina di Campo. Svolgendo un ragionamento analogo a quanto già eseguito per la testata 16, la SE prevista, ricadente in zona B, risulta pari a 265 m²; questo porterebbe ad una densità edilizia di 0.200 m³/m².

Dalle previsioni urbanistiche risulta perciò un incremento minimo dei volumi residenziali sul lato relativo alla Testata 34. Si sottolinea come il PO preveda, per l'area del parco Tematico, una zona a verde pubblico attrezzato nell'area ricadente nella Zona A

- carico antropico: ipotizzando, come da Piano Strutturale del Comune di Campo nell'Elba, una disponibilità di superficie pari a 40 m²/abitante, gli abitanti attuali sono stimati in circa 216 unità, constatando un basso carico antropico (216 ab / 25,95 ha = 8.32 ab/ha) che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti in modo significativo. Si sottolinea che, essendo buona parte delle strutture presenti di carattere turistico, il carico antropico sarà molto discontinuo e varierà sia nell'arco della giornata che durante l'anno.

ZONA C - L'analisi è svolta con riferimento all'elaborato **03 – Disciplina urbanistica vigente**, che evidenzia le aree ricadenti nella zone C di tutela del PRA e le confronta con gli ambiti degli strumenti urbanistici vigenti, valutandone la coerenza con gli indirizzi delle misure di tutela del punto 6.6 del cap 7-11 del R.C.E.A che prevedono per la Zona C: *“..... possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi e nuove attività residenziali”*.

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

Considerati gli ambiti previsti dal vigente Piano Operativo, anticipatore del nuovo PS, che definisce le aree ricadenti nella Zona C di tutela del PRA come:

- parte territorio rurale – Art.27;
- parte Strutture turistico ricettive – Art.23 - Strutture alberghiere e residence;
- parte Strutture turistico ricettive – Art.23 - Campeggio;
- parte Tessuto urbano di formazione recente – Art. 21
- parte di Parchi e giardini privati – Art. 25
- parte Ambito di connessione ecologica e paesaggistica – Art. 45
- parte Ambito dell'arenile – Art. 41

considerato altresì che gli strumenti di pianificazione vigenti prevedono l'espressione della potenzialità specifica in m² di superficie edificabile (SE), ai fini della elaborazione del PRA, è stato eseguito il calcolo teorico dell'indice volumetrico di densità edilizia esistente e potenziale.

Lato Testata 16

- densità edilizia esistente calcolo teorico: escludendo la parte di specifica pertinenza dell'infrastruttura dell'aeroporto, la zona C coinvolge una superficie territoriale totale di circa 250 438 m² (si sottolinea che la zona C ricade in parte al di fuori del territorio comunale), quindi include prevalentemente l'Area rurale, sulla quale insistono circa 1134 m² di costruzioni residenziali e di servizio per imprenditori agricoli e/o civili abitazioni, per un totale di circa 3 747 m³; quindi, la densità edilizia, con il calcolo teorico specificato, risulta pari a 0.015 m³/m²;
- edificazione potenziale calcolo teorico: gli strumenti urbanistici vigenti non prevedono nuove edificazioni.

Dalle previsioni urbanistiche non risulta perciò un incremento dei volumi residenziali sul lato relativo alla Testata 16.

- carico antropico: ipotizzando, come da Piano Strutturale del Comune di Campo nell'Elba, una disponibilità pari a 40 m²/abitante, gli abitanti attuali sono stimati in circa 29 unità, constatando un basso carico antropico (29 ab / 25,04 ha = 1.16 ab/ha) che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti.

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

Lato Testata 34

- densità edilizia esistente calcolo teorico: escludendo la parte di specifica pertinenza dell'infrastruttura dell'aeroporto, la zona C coinvolge una superficie territoriale totale di circa 233 226 m², includendo prevalentemente l'Area rurale, alcune aree dedicate a strutture alberghiere e campeggi e l'area dell'arenile; una parte si trova sul mare. Nella zona C insistono circa 17 193 m² di costruzioni prevalentemente alberghiere e/o campeggi per un totale di circa 96 738 m³; quindi, la densità edilizia, con il calcolo teorico specificato, risulta pari a 0.415 m³/m²;
- edificazione potenziale calcolo teorico: gli strumenti urbanistici vigenti prevedono nuove edificazioni nella UTOE 2 – Marina di Campo. Svolgendo un ragionamento analogo a quanto già eseguito per la Zona B, la SE prevista, ricadente in zona C, risulta pari a 70 m²; questo porterebbe ad una densità edilizia invariata di 0.415 m³/m².

Dalle previsioni urbanistiche risulta perciò un incremento minimo dei volumi residenziali sul lato relativo alla Testata 34.

- carico antropico: ipotizzando, come da Piano Strutturale del Comune di Campo nell'Elba, una disponibilità di superficie per abitante pari a 40 m²/abitante, gli abitanti attuali sono stimati in circa 430 unità, constatando un carico antropico medio (430 ab / 23.32 ha = 18.44 ab/ha) che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti in modo significativo. Si sottolinea che, essendo le strutture presenti di carattere turistico, il carico antropico sarà molto discontinuo e varierà sia nell'arco della giornata che durante l'anno.

Nella tabella seguente è riportato un riepilogo degli indici calcolati per ciascuna zona di tutela, dalla quale si evince che, in generale, in testata 16 si hanno bassi valori della densità edilizia e del carico antropico, che risultano ampiamente compatibili con tutte le zone di tutela. In testata 34, sia la densità edilizia sia il carico antropico sono crescenti passando dalla zona di tutela A alla zona di tutela C; si può osservare che i valori calcolati per la zona di tutela A sono comunque inferiori a quelli calcolati per la testata 16 mentre quelli per le zone B e C sono effettivamente superiori, con quelli della zona C che risultano mediamente pari al doppio di quelli della zona B. In ogni caso, i valori calcolati nella zona B corrispondono ad indici di edificabilità bassi, che indicano una modesta funzione residenziale dell'area; di contro, nella zona C, gli indici risultano maggiori evidenziando un ragionevole incremento della funzione residenziale.

	Testata 16			Testata 34		
	DEE (m ³ /m ²)	DEP (m ³ /m ²)	CA (ab/ha)	DEE (m ³ /m ²)	DEP (m ³ /m ²)	CA (ab/ha)
Zona A	0,073	0,076	4,2	0,03	0,03	1,57
Zona B	0,065	0,067	3,88	0,20	0,20	8,32
Zona C	0,015	0,015	1,16	0,42	0,42	18,44
DEE=Densità Edilizia Esistente; DEP=Densità Edilizia Potenziale; Carico Antropico						

6 ITER PROCEDURALE PER L'APPROVAZIONE DEL P.R.A.

6.1 L'ADOZIONE PREVIO PARERE ENAC

Il documento di P.R.A. preventivamente all'adozione all'ENAC è stato oggetto di delibera di approvazione di indirizzo da parte della Giunta. Il documento è stato inviato ad ENAC per il parere di conformità (Protocollo nin data) ed è stato oggetto di parere/approvazione di ENAC n..... del.....).

6.2 L'ADOZIONE DEL P.R.A.

Il P.R.A. viene adottato dal Consiglio Comunale, viene esposto per 60 giorni, a seguito di pubblicazione sul BURT. Tale Piano di Rischio Aeroportuale, prescrittivo nei confronti della strumentazione urbanistica ed edilizia comunale fino ad eventuali modifiche legislative, ovvero fino a richiesta di revisione da parte di autorità competenti, definisce il contenuto della variante di adeguamento degli strumenti vigenti.

6.3 CONTESTUALE PROPOSIZIONE DI VARIANTE AGLI STRUMENTI VIGENTI

L'elaborazione di specifica disciplina di vincolo aeroportuale sarà quindi recepita dagli strumenti urbanistici comunali che si aggiornano e modificano con le procedure previste dalla L.R. n.20 del 2000 (adozione di rettifica delle zone di tutela aeroportuali e modifica della relativa normativa di riferimento). Contestualmente all'iter procedurale di approvazione del PRA verrà quindi predisposta variante al PO.

7 NORMATIVA DEL P.R.A.

7.1 ART.1 FINALITÀ ED EFFICACIA DEL PIANO RISCHIO AEROPORTUALE.

Le proposte di modifiche del Piano di Rischio Aeroportuale (di seguito P.R.A.) formulato con approvazione dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) danno attuazione alle disposizioni di cui all'art.707 del Codice della navigazione, declinate dal Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti (di seguito R.C.E.A.) emesso ai sensi del DLgs n.96 del 2005 e delle successive modificazioni introdotte con il DLgs n.151 del 2006.

In particolare, le indicazioni e le prescrizioni normative del P.R.A. contenute nell'elaborato 01 finalizzate alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica di aeroporto di Lugo interessano le aree definite di tutela (A, B e C come individuate negli elaborati grafici) in direzione di decollo e atterraggio. Gli obiettivi di limitazione alla presenza umana e i divieti di localizzazione di attività definiti intendono salvaguardare l'incolumità pubblica e contenere il rischio di danni alle persone e cose in caso di incidenti. L'approvazione da parte dell'amministrazione comunale promuoverà apposizione di specifica disciplina di vincolo aeroportuale da definire attraverso variante agli strumenti urbanistici comunali con le procedure previste dalle normative vigenti.

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 virtù dei principi generali e costituzionali in materia, i vincoli sulla proprietà privata che derivano dall'efficacia del presente piano sono imposti nel presupposto di una loro non indennizzabilità.

7.2 ART.2 ELABORATI COSTITUTIVI E COORDINAMENTO CON GLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

I contenuti conoscitivi e disciplinari del presente piano sono riportati nei seguenti elaborati:

- 01 - Relazione e Norme Tecniche
- 02 - Individuazione aeroporto e zone di tutela
- 03 - Disciplina urbanistica vigente

Sono, inoltre, elaborati costitutivi del Piano di Rischio Aeroportuale specifici per testata:

- o 0.3.1 - Caratteri degli insediamenti e delle funzioni - presenza antropica (Testata 16)
- o 0.3.2 - Caratteri degli insediamenti e delle funzioni - presenza antropica (Testata 34)

L'area di vincolo aeroportuale definita dagli strumenti previgenti si riferiva alla L.4 febbraio 1963 n.58 "Modificazioni e aggiunte agli articoli dal 714 al 717 del codice della Navigazione", prevedeva una fascia di rispetto di 300 metri a partire

AEROPORTO DI MARINA DI CAMPO – COMUNE DI CAMPO NELL'ELBA

dalla pista di atterraggio; le zone di tutela oggetto delle presenti norme sono quindi ridisegnate secondo le geometrie prescritte dal R.C.E.A., vedi tavola 01 (Zona A, B e C).

7.3 ART. 3 AMBITO DI APPLICAZIONE

Le presenti norme e le discipline contenute nel P.R.A. non si applicano all'edificato e alle funzioni insediate al momento dell'approvazione del piano stesso, sono altresì confermati nella loro consistenza gli interventi in corso di attuazione all'approvazione del P.R.A., in presenza di opere, edifici o attività esistenti palesemente in contrasto con la normativa del P.R.A. il piano non produce effetti oblatori né interdittivi, consentendo per il futuro le sole modifiche d'uso o le costruzioni ammesse.

7.4 ART.4 MODALITÀ DI ATTUAZIONE DI INTERVENTI NELL'AREA AEROPORTUALE

L'area dell'aeroporto è di proprietà del demanio statale e sull'area dell'Aeroporto di Marina di Campo, come individuata negli strumenti urbanistici del comune di Campo nell'Elba, valgono le norme e le prescrizioni del Codice della Navigazione Aerea. Ferma restando la normativa generale applicabile alla realizzazione di opere pubbliche, l'approvazione dei progetti di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione, di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità, è di spettanza dell'ENAC, come pure le verifiche di conformità alle norme di sicurezza, nel rispetto delle funzioni di pianificazione, programmazione e di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.