



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	B	–	09.06.2023	01

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDDATO	CONTROLLATO	APPROVATO
A	02.11.2021	Emissione	CECCANTI	ANDROUTSOPOULOS	LOSA
B	09.06.2023	Seconda emissione	MACCHI	MACCHI	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.....	4
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, DLGS 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
5.1.1	R.S.A. Loc Zuffale	20
6	ITER PROCEDURALE PER L'APPROVAZIONE DEL P.R.A.	24
6.1	L'adozione previo parere ENAC	24
6.2	L'adozione del P.R.A.	24
6.3	Contestuale proposizione di variante agli strumenti vigenti	24
7	NORMATIVA DEL P.R.A.	25
7.1	Art.1 Finalità ed efficacia del Piano Rischio Aeroportuale.	25
7.2	Art.2 Elaborati costitutivi e coordinamento con gli strumenti urbanistici comunali	25

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

7.3	Art. 3 Ambito di applicazione	26
7.4	Art.4 Modalità di attuazione di interventi nell'area aeroportuale	26

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 Campo nell'Elba, la società di gestione è Alatoscana S.p.A.



Il codice aeroportuale ICAO, codice di quattro lettere, utilizzato per indicare l'aeroporto di Marina di Campo 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.

L'aeroporto è dotato di una pista di volo avente dimensioni 949 x 30 m. Le coordinate dell'ARP sono 42°45'40"N e 10°14'23"E, l'elevazione è pari a 30ft.

L'aeroporto è aperto al traffico nazionale privato e commerciale, al traffico internazionale privato e al traffico commerciale proveniente dai paesi europei ed è classificato con codice 2C.

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)

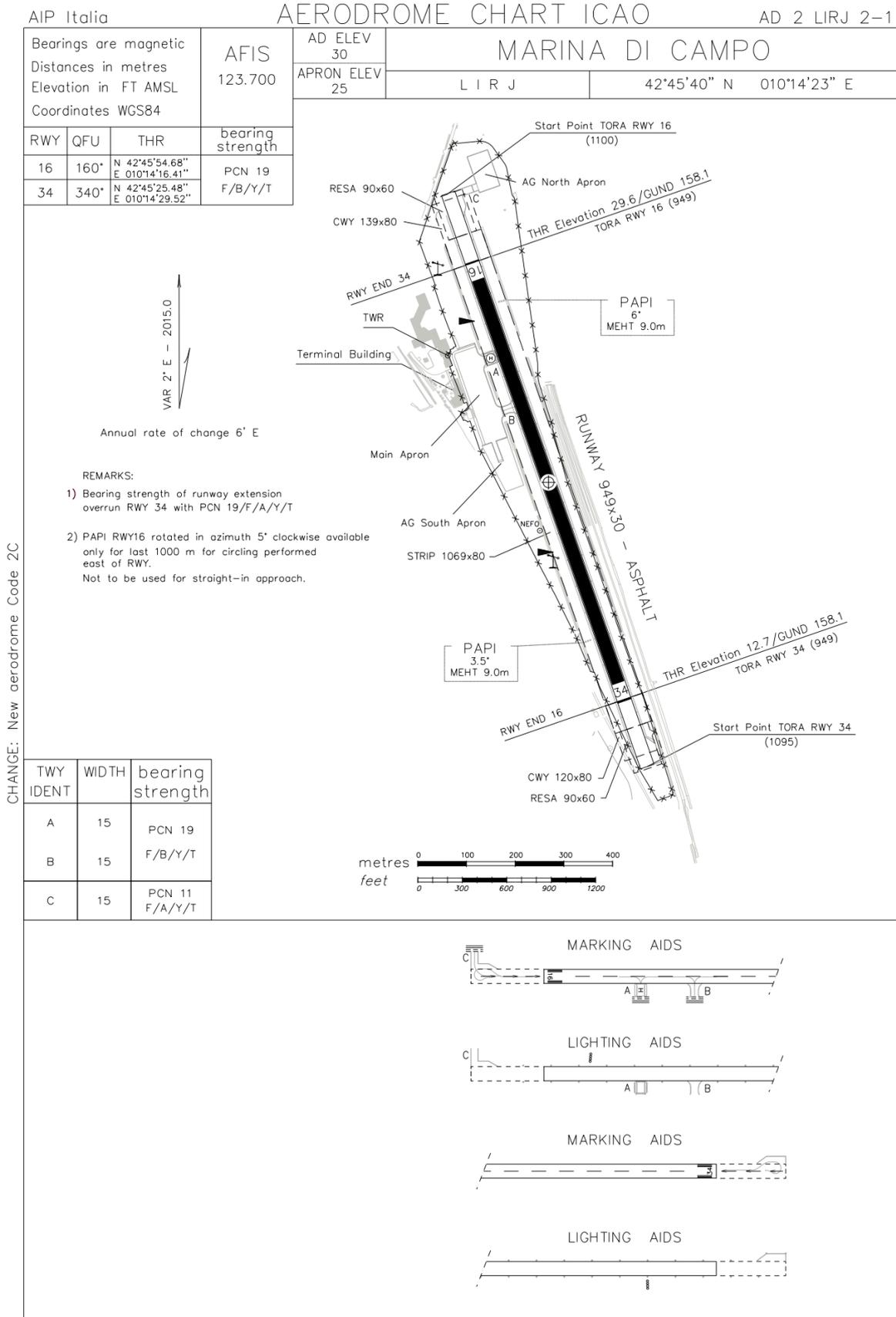
ENAV S.p.a è la società a cui lo stato demanda la gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia, interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

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 Geoida 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, DLGS 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

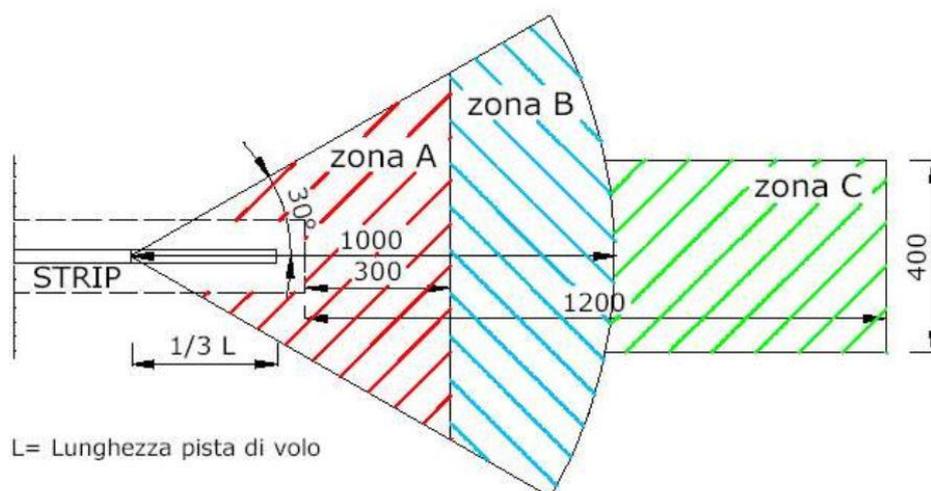


Figura 1 - Indicazione delle geometrie delle zone di tutela per un aeroporto con pista di volo codice 2

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. La circolare definisce, inoltre, 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 (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 (Individuazione aeroporto e zone di tutela) contenente la planimetria dell'aeroporto e la base cartografica (ortofoto) del territorio sul quale viene riportata l'impronta delle aree di tutela previste nel Regolamento per la Costruzione degli Aeroporti;
- due elaborati grafici (Caratteri degli insediamenti e delle funzioni - presenza antropica) in ciascuno dei quali, all'interno dell'impronta delle aree di tutela (Zone A-B-C) distinte per le due testate della pista di volo, vengono date indicazioni per ogni zona di tutela, dei volumi esistenti e indicazioni del carico antropico esistente;
- quattro elaborati grafici (Disciplina urbanistica vigente) contenenti l'impronta delle aree di tutela rapportate alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (PS e POC) del Comune di Campo nell'Elba.

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 . In aggiunta, sulla base dei dati forniti dalla Amministrazione Comunale, sono state integrate le informazioni relative al carico antropico relativo agli addetti ed agli utenti delle strutture produttive e ricettive.

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**, approvato 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 successiva ;
- **Piano Operativo**, e contestuale variante al Piano Strutturale Comunale, approvato dal Consiglio Comunale con delib. n. 22 del 31/05/2022.

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

L'analisi è svolta con riferimento agli elaborati relativi alla disciplina urbanistica vigente sia per quanto concerne il territorio urbanizzato e sia per quanto riguarda il territorio rurale. Di seguito sono riportate le tabelle riepilogative del dimensionamento delle trasformazioni previste rispetto alle diverse funzioni ed il relativo raffronto con le previsioni di Piano Strutturale, così come declinate nel Piano Operativo comunale approvato.

Tabella 1 - Dimensionamento trasformazioni per UTOE

PIANO OPERATIVO - PREVISIONI QUINQUENNALI PER UTOE - Dettaglio (All. 2B Del. 682 del 26.06.2017)																		
UTOE	PREVISIONI A DESTINAZIONE RESIDENZIALE INTERNE AL PERIMETRO DEL TU								RAFFRONTO PS - PO									
	NE - Nuova edificazione*				R - Riuso				Totale PO				PS					
	PA - PUC		Interventi edilizi diretti		Premialità connesse ad interventi di riuso		PA o Piani di intervento rigenerazione urbana		Nuova edificazione		Recupero (PA o Piani di intervento rigenerazione urbana)		Nuova Edificazione		Recupero		Totale	
	St o Sf (mq)	SE (mq)	St o Sf (mq)	SE (mq)	St o Sf (mq)	SE (mq)	St o Sf (mq)	SE(mq)	SE (mq)	Abitanti**	SE (mq)	Abitanti**	Abitanti	Abitanti	Abitanti	Abitanti		
1. Porto regionale Campo nell'Elba																		
2. Marina di Campo			26 667	4 000					4 000	100			100			100		
3. Territorio aperto EST			1 000	150					150	4			23			23		
4. Aeroporto																		
5. La Pila			3 333	500					500	13			23			23		
6. Aree di insediamento diffuso			15 000	2 250					2 250	56			60			60		
7. Sant'Ilario			3 333	500					500	13			15			15		
8. San Piero			3 333	500					500	13			35			35		
9. Territorio aperto OVEST			1 000	150					150	4			18			18		
10. Pianosa																		
TOTALI			53 667	8 050					8 050	201			273			273		

* Interventi convenzionati per la realizzazione di prime case per la popolazione residente
 ** Viene assunto il Parametro di PS pari a 40 mq/abitante insediato (Art. 32 comma 3 delle Norme)

ZONA A – Gli elaborati evidenziano le zone di tutela del P.R.A. e le confrontano 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”.

Le aree ricadenti nella Zona A di tutela del PRA sono le seguenti:

- parte servizi di interesse sovracomunali – Art.36 - Aeroporto
- parte territorio rurale – Art.27;
- parte area a parcheggio pubblico;
- parte area a verde pubblico attrezzato;
- per una minima parte Strutture turistico ricettive – Art.23 - Strutture alberghiere e residence;

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

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 122.320 m², che include prevalentemente l'Area rurale. Dai dati forniti dalla Amministrazione comunale si rileva che in zona A insistono circa 918 m² di costruzioni residenziali e di servizio per imprenditori agricoli e/o civili abitazioni, per un volume teorico totale di circa 3.213 m³, quindi, la densità edilizia, determinata con il calcolo teorico specificato innanzi, risulta pari a 0.026 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 prevalentemente nell'UTOE 6b, che a sua volta fa parte di una più ampia UTOE denominata "Aree di insediamento diffuso", per la quale sono previsti 2.250 m² di superficie edificabile. Da una stima sommaria, si ritiene che non più di 110 m² dei suddetti 2.250 m², possano essere destinati all'interno dell'area ricadente nella zona A; il volume teorico è calcolato considerando un'altezza media pari a 3,50 m e risulta stimato pari a 385 m³ che, sommato a quello esistente, porterebbe ad una stima complessiva di 3.598 m³ con una densità edilizia di 0.029 m³/m².

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

- carico antropico: il numero di abitanti potenziali allo stato attuale, ai sensi del D.M. 05/07/1975, ammonta a circa 61 unità. A questi valori si aggiungono quelli relativi alla presenza dell'albergo Aviotel che ospita circa 104 utenti e 5 addetti per un totale complessivo pari a 170 persone, che, tuttavia, risulta all'interno dell'area aeroportuale. Le previsioni urbanistiche sull'area in esame precedentemente citate potrebbero portare un carico antropico aggiuntivo di circa 8 unità. Per quanto sopra riportato, viene perciò stimato un carico antropico attuale pari a 61 persone / 12,23 ha = 4.99 persone/ha che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti in modo significativo.

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

Tabella 2 - Abitanti potenziali stato attuale

VOLUMI UTENTI AREA NORD (TESTATA 16) - ZONA A			
Identificativo immobile	Superficie (mq)	Volume (mc)	Abitanti potenziali (D.M. 05/07/1975)
1n	195	683	7
2n	198	693	18
3n	70	245	5
4n	63	221	4
5n	48	168	3
6n	78	273	6
7n	144	504	12
8n	122	427	6
TOTALE	918	3213	61

Tabella 3 - Utenti stimati altre strutture stato attuale

VOLUMI UTENTI TURISTICO AREA NORD (TESTATA 16)				
ativo	Denominazione	Tipologia struttura	Numero utenti	Numero addetti
An	Aviotel	Albergo	104	5

Nella Zona A Lato Testata 16 non si rileva allo stato attuale la presenza di scuole, ospedali e, in generale obiettivi sensibili, né se ne prevede la realizzazione futura nell'ambito degli strumenti urbanistici vigenti.

Per quanto riguarda, invece, le attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale si segnala la presenza di un distributore di carburante nelle vicinanze del sedime aeroportuale, come da immagine sotto riportata.

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

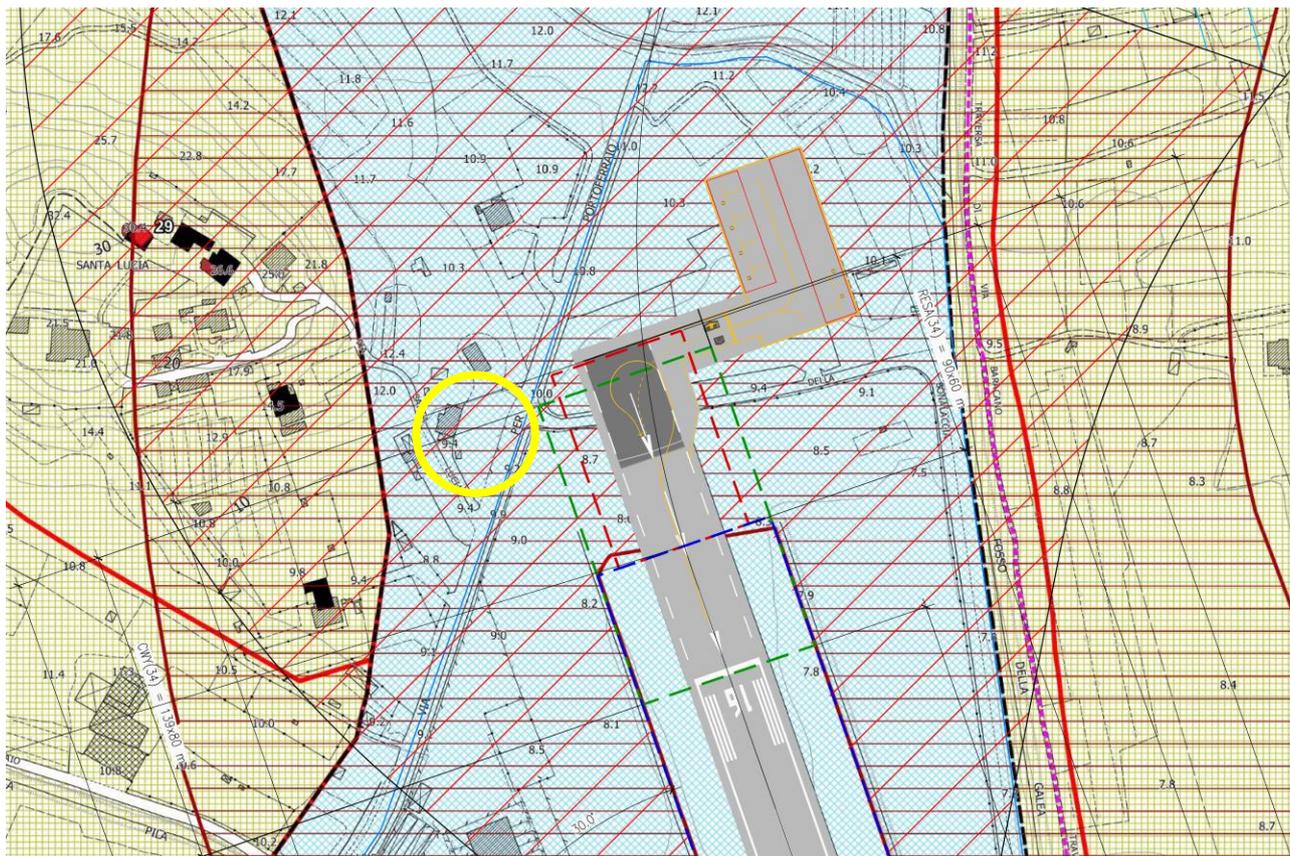


Figura 2 - Estratto del POC con indicazione del distributore di carburante

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 181.226 m², che include ad est l'area rurale mentre ad ovest prevalentemente un'area destinata a verde pubblico attrezzato, seguita da un'area rurale e da una minima parte Strutture turistico ricettive – Art.23 - Strutture alberghiere e residence. Complessivamente su quest'area insistono circa 1557 m² di costruzioni residenziali e di servizio per imprenditori agricoli e/o civili abitazioni, per un totale di circa 5450 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. Da una stima sommaria, si ritiene che non più di 25 m² dei suddetti 2.250 m², possano essere destinati all'interno dell'area ricadente nella zona A; il volume teorico è calcolato considerando un'altezza media pari a 3,50 m e risulta stimato pari a 88 m³ che, sommato a quello esistente, porterebbe ad una stima complessiva di 5.538 m³ con una densità edilizia di 0.031 m³/m².

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

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

- carico antropico: il numero di abitanti potenziali allo stato attuale, ai sensi del D.M. 05/07/1975, ammonta a circa 124 unità. Non sono presenti strutture turistico-ricettive nell'area. Le previsioni urbanistiche sull'area in esame precedentemente citate potrebbero portare un carico antropico aggiuntivo di circa 3 unità. Per quanto sopra riportato, viene perciò stimato un carico antropico attuale pari a 127 persone / 18,12 ha = 7.01 persone/ha che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti in modo significativo.

- Tabella 4 - Abitanti potenziali stato attuale

VOLUMI UTENTI AREA SUD (TESTATA 34) - ZONA A			
Identificativo immobile	Superficie (mq)	Volume (mc)	Abitanti potenziali (D.M. 05/07/1975)
12s	141	494	12
13s	61	214	4
14s	76	266	6
15s	144	504	12
16s	175	613	15
17s	92	322	7
18s	258	903	22
19s	241	844	20
20s	77	270	6
20*s	196	686	12
31s	96	336	8
TOTALE	1557	5450	124

Nella Zona A Lato Testata 34 non si rileva allo stato attuale la presenza di scuole, ospedali e, in generale obiettivi sensibili, né di attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale. Anche le previsioni degli strumenti urbanistici non prevedono localizzazioni di questo tipo. L'unica previsione riguarda la realizzazione di un nuovo parcheggio, a lato del sedime aeroportuale, non suscettibile di affollamento o di presenza contemporanea di un elevato numero di persone.

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;

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

- 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 214.545 m²; essa include prevalentemente l'Area rurale, sulla quale insistono circa 2.066 m² di costruzioni residenziali e di servizio per imprenditori agricoli e/o civili abitazioni, oltre ad un fabbricato destinato a discoteca per un totale di circa 12.281 m³; quindi, la densità edilizia, con il calcolo teorico specificato, risulta pari a 0.057 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 nella zona B che si vanno a sommare ai 2.475 m² della RSA Zuffale (vedi paragrafo 5.1.1); il volume teorico è calcolato considerando un'altezza media pari a 3,50 m che, sommato a quello esistente e a quello della RSA (stimato in 8663 m³ in più rispetto all'esistente), porterebbe ad un totale complessivo pari a circa una densità edilizia di 0.089 m³/m².

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

- carico antropico: il numero di abitanti potenziali allo stato attuale, ai sensi del D.M. 05/07/1975, ammonta a circa 129 unità. In aggiunta agli abitanti, allo stato attuale sono presenti strutture ricettive che si stima possano ospitare al massimo 338 persone tra utenti e addetti. Per quanto sopra riportato, viene perciò stimato un carico antropico attuale pari a 467 persone / 21,45 ha = 21.77 persone/ha. Le previsioni urbanistiche sull'area in esame precedentemente citate potrebbero portare un carico antropico aggiuntivo di circa 8 unità per l'edilizia residenziale, mentre nell'ipotesi di conversione della discoteca in RSA si prevede una riduzione dal carico antropico da 338 a 200 unità, con un carico antropico complessivo pari a 337 persone / 21,45 ha = 15.71 persone/ha, mantenendosi comunque su valori significativamente bassi.

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

Tabella 5 - Abitanti potenziali stato attuale

VOLUMI UTENTI AREA NORD (TESTATA 16) - ZONA B			
Identificativo immobile	Superficie (mq)	Volume (mc)	Abitanti potenziali (D.M. 05/07/1975)
9n	123	431	10
10n	218	763	15
11n	244	854	14
12n	145	508	12
13n	344	1204	24
14n	56	196	3
15n	102	357	5
16n	137	480	11
17n	260	910	12
18n	132	462	10
19n	128	448	7
20n	177	620	6
TOTALE	2066	7231	129

Tabella 6 - Utenti stimati altre strutture stato attuale

VOLUMI UTENTI TURISTICO AREA NORD (TESTATA 16) - AREA B				
Identificativo	Denominazione	Tipologia struttura	Numero utenti	Numero addetti
Bn	Villa Cristina	Albergo	50	10
Cn	Rodeo/Giannino	Discoteca	258	20
TOTALE			308	30

Nella Zona B Lato Testata 16 non si rileva allo stato attuale la presenza di scuole, ospedali e, in generale obiettivi sensibili, né di attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

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 294.707 m², includendo prevalentemente l'Area rurale, un'area per servizi a carattere privato, 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.

- carico antropico: il numero di abitanti potenziali allo stato attuale, ai sensi del D.M. 05/07/1975, ammonta a circa 265 unità. In aggiunta agli abitanti, allo stato attuale sono presenti strutture ricettive che si stima possano

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

ospitare al massimo 1.840 persone tra utenti e addetti. Per quanto sopra riportato, viene perciò stimato un carico antropico attuale pari a 2.105 persone / 29,47 ha = 71.43 persone/ha. Le previsioni urbanistiche sull'area in esame precedentemente citate potrebbero portare un carico antropico aggiuntivo di circa 23 unità, con un carico antropico complessivo pari a 2.128 persone / 29,47 ha = 72.21 persone/ha, determinato un esiguo incremento rispetto alla situazione attuale. Si sottolinea inoltre 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.

Tabella 7 - Abitanti potenziali stato attuale

VOLUMI UTENTI AREA SUD (TESTATA 34) - ZONA B			
Identificativo immobile	Superficie (mq)	Volume (mc)	Abitanti potenziali (D.M. 05/07/1975)
1s	191	669	15
2s	151	529	14
3s	148	518	13
4s	663	2321	46
5s	167	585	15
6s	266	931	23
7s	123	431	10
8s	91	319	7
9s	606	2121	37
10s	132	462	11
11s	173	606	13
21s	180	630	16
28s	219	767	18
29s	93	326	7
30s	57	200	4
32s	141	494	12
33s	56	196	4
TOTALE	3457	12100	265

Tabella 8 - Utenti stimati altre strutture stato attuale

VOLUMI UTENTI TURISTICO AREA SUD (TESTATA 34) - ZONA B				
ativo	Denominazione	Tipologia struttura	Numero utenti	Numero addetti
Cs	Camping Ville degli Ulivi	Camping	1140	17
Fs	Iselba Residence Hotel	RTA	145	26
Gs	Hotel dei Coralli	Albergo	124	40
Hs	Hotel Villa Nettuno	Albergo	60	10
Is	Hotel Mirage	Albergo	44	11
Ls	Piccolo Hotel Versilia	Albergo	32	3
Os	Campo Blu	Residence	104	non disp.
Ps	Hotel Meridiana	Albergo	72	12
TOTALE			1721	119

Nella Zona B Lato Testata 34 non si rileva allo stato attuale la presenza di scuole, ospedali e, in generale obiettivi sensibili, né di attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

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

5.1.1 R.S.A. Loc Zuffale

Come anticipato nella Zona B della testata 16 ricade un'area destinata alla realizzazione di una R.S.A. attraverso la riqualifica e l'ampliamento dei manufatti della discoteca Rodeo (identificata con codice Cn nell'elaborato cartografico 0921PDRAER004B). Per tale struttura è prevista la realizzazione di un edificio di massimo 2 piani fuori terra che accoglierà circa 80 posti letto. Considerando 1,5 operatori sanitari per posto letto, il massimo di occupanti della struttura contemporaneamente può essere stimato pari a circa 200 persone contemporaneamente che su 4000 mq sono circa 1 persona ogni 20 mq.

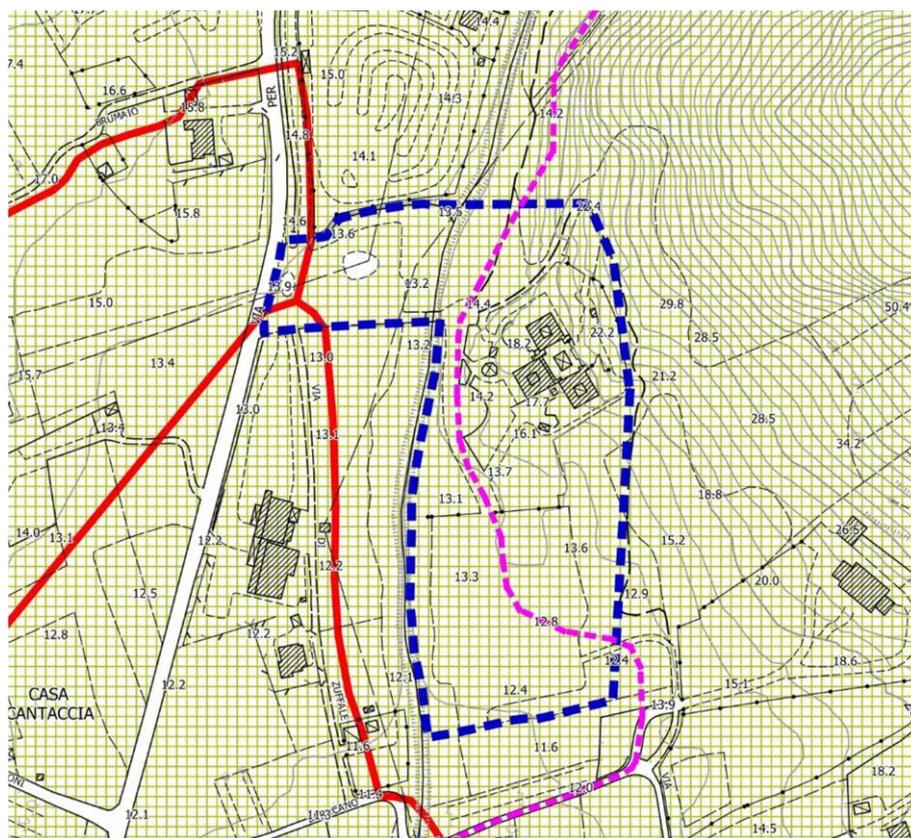


Figura 3 - Estratto cartografico PO con RSA Zuffale tratteggiata in colore blu

ZONA C - L'analisi è svolta con riferimento all'elaborato **03 – Disciplina urbanistica vigente**, che evidenzia le aree ricadenti nella zona 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”*.

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;

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

- 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: la zona C coinvolge una superficie territoriale nel Comune di Campo nell'Elba pari a circa 155.891 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 459 m² di costruzioni residenziali e di servizio per imprenditori agricoli e/o civili abitazioni, per un totale di circa 1.607 m³; quindi, la densità edilizia, con il calcolo teorico specificato, risulta pari a 0.010 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: il numero di abitanti potenziali allo stato attuale, ai sensi del D.M. 05/07/1975, ammonta a circa 30 unità, constatando un basso carico antropico (30 ab / 15,58 ha = 1.93 ab/ha) che, in ragione delle previsioni urbanistiche, si prevede non aumenti.

Tabella 9 - Abitanti potenziali stato attuale

VOLUMI UTENTI AREA NORD (TESTATA 16) - ZONA C			
Identificativo immobile	Superficie (mq)	Volume (mc)	Abitanti potenziali (D.M. 05/07/1975)
22n	139	487	9
23n	320	1120	21
TOTALE	459	1607	30

Nella Zona C Lato Testata 16 non si rileva allo stato attuale la presenza di scuole, ospedali e, in generale obiettivi sensibili, né di attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Lato Testata 34

- densità edilizia esistente calcolo teorico: la zona C coinvolge una superficie territoriale totale di circa 79.867 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 1,21 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 1,21 m³/m².

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

- carico antropico: il numero di abitanti potenziali allo stato attuale, ai sensi del D.M. 05/07/1975, ammonta a circa 62 unità. In aggiunta agli abitanti, allo stato attuale sono presenti strutture ricettive che si stima possano ospitare al massimo 763 persone tra utenti e addetti. Per quanto sopra riportato, viene perciò stimato un carico antropico attuale pari a 825 persone / 7,98 ha = 103,38 persone/ha. Le previsioni urbanistiche sull'area in esame precedentemente citate potrebbero portare un carico antropico aggiuntivo di circa 6 unità, con un carico antropico complessivo pari a 831 persone / 7,98 ha = 104,14 persone/ha, sostanzialmente invariato rispetto alla situazione attuale. Si sottolinea inoltre 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.

Tabella 10 - Abitanti potenziali stato attuale

VOLUMI UTENTI AREA SUD (TESTATA 34) - ZONA C			
Identificativo immobile	Superficie (mq)	Volume (mc)	Abitanti potenziali (D.M. 05/07/1975)
22s	96	336	6
23s	75	263	5
24s	274	959	23
25s	284	994	22
26s	49	172	3
27s	49	172	3
TOTALE	827	2895	62

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

Tabella 11 - Utenti stimati altre strutture stato attuale

VOLUMI UTENTI TURISTICO AREA SUD (TESTATA 34) - ZONA C				
Identificativo	Denominazione	Tipologia struttura	Numero utenti	Numero addetti
As	Camping del Mare	Camping	200	6
Bs	Camping La Foce	Camping	400	14
Ds	Ville degli Ulivi	Residence	44	non disp.
Es	Appartamenti Greco	CAV	20	2
Ms	Residence Vacanza Mare	CAV	48	3
Ns	Residence Vacanza Mare 2	CAV	25	1
TOTALE			737	26

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 - Sovrapposizione POC "Territorio Rurale"
- 03.1 Caratteri degli insediamenti e delle funzioni - presenza antropica (Testata 16)
- 03.2 Caratteri degli insediamenti e delle funzioni - presenza antropica (Testata 34)
- 04.1 Disciplina urbanistica vigente - Sovrapposizione POC "Territorio Urbanizzato" - Quadro 1
- 04.2 Disciplina urbanistica vigente - Sovrapposizione POC "Territorio Urbanizzato" - Quadro 2

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

- 05 Disciplina urbanistica vigente - Sovrapposizione PS "U.T.O.E."

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 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.