



COMUNE DI TRENTO

PRG

PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE AL PRG

di

**ADEGUAMENTO ALLE PRESCRIZIONI DEL PIANO DI
RISCHIO AEROPORTUALE**

RELAZIONE

SERVIZIO URBANISTICA E AMBIENTE

giugno 2020

Indice

Premessa

1. I piani di rischio aeroportuali
2. Il piano di rischio dell'aeroporto Gianni Caproni a Trento
 - 2.1 Contenuti del piano di rischio
 - 2.2 Le aree interessate dal piano di rischio
3. La proposta di variante al PRG di adeguamento alle prescrizioni del piano di rischio aeroportuale

Premessa

L'aeroporto Gianni Caproni, o aeroporto di Trento-Mattarello, è un aeroporto aperto al traffico aereo turistico nazionale e comunitario. Viene utilizzato per aerei da turismo, alianti ed elicotteri. È sede del nucleo elicotteri della Protezione Civile della Provincia Autonoma di Trento e ospita il museo dell'aeronautica Gianni Caproni.

Attualmente sull'aeroporto sono basati oltre cento velivoli, due officine di manutenzione, tre scuole di volo, oltre ad alcuni club di volo e svariati velivoli privati.

L'aeroporto ha una classificazione ICAO LIDT classe 2B, ed è aperto H24, ma l'attività notturna è consentita in VFR/N (visual flight rules) e IFR (instrumental flight rules) ai soli elicotteri.

L'aeroporto di Trento fu costruito nel 1914 dagli austriaci, a Gardolo, tra la ferrovia e il fiume Adige. Ospitò fino a 50 aerei e fu bombardato dall'aviazione italiana nel 1916 e nel 1918. Nel dopoguerra divenne scalo di una linea civile internazionale, quindi sede dei cantieri aeronautici Caproni e centro di collaudo. Durante la seconda guerra mondiale fu utilizzato dalle truppe tedesche.

Nel 1969 l'aeroporto è stato spostato nella sua attuale posizione a sud della città, ed è attualmente gestito da Trentino Trasporti Spa, che a partire dal 2017 ha incorporato la società Gianni Caproni Spa.



1 I piani di rischio aeroportuali

Il decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 e relative disposizioni correttive e integrative di cui al decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151, ha operato la revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione introducendo al Titolo III, Capo III, nuove previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre nelle aree limitrofe agli aeroporti.

In particolare il comma 5 dell'articolo 707¹ del succitato Codice stabilisce 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 eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO.

Alla redazione dei piani di rischio devono provvedere i comuni, secondo le linee guida contenute nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti, edizione 2 del 21 ottobre 2003, emendamento 7 del 20.10.2011, emesso dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), che al capitolo 9 "Prevenzione e gestione dei rischi", dedica ai piani di rischio il paragrafo 6 il cui contenuto, per quanto di interesse, è riportato qui di seguito.

6.1 Scopo. *Il settore dell'aviazione civile è oggi caratterizzato dal massimo grado di sicurezza tra i vari sistemi di trasporto. Tale traguardo si basa essenzialmente sugli elevati livelli di sicurezza raggiunti nella certificazione degli aeromobili e degli aeroporti, utilizzando i più avanzati standard internazionali disponibili della tecnologia e dello stato dell'arte. Ulteriore garanzia è fornita dalla qualificazione del personale e dalla certificazione degli operatori aeronautici. Fermo restando il livello di sicurezza raggiunto, non può tuttavia considerarsi nulla la possibilità di accadimento di incidenti che possono coinvolgere le aree limitrofe agli scali aeroportuali. Tali aree sono state fino ad oggi urbanizzate nel rispetto di normative che ne hanno previsto un utilizzo sicuro e compatibile con l'attività aeronautica; lo scopo dei piani di rischio è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. Un buon governo dell'urbanizzazione delle aree limitrofe agli aeroporti è peraltro essenziale per garantire la possibilità di intervento del servizio di soccorso e lotta antincendio (RFFS) in caso di incidente aereo, così come richiesto dall'ICAO nell'Annesso 14 e nei relativi documenti tecnici e riportato al paragrafo 5 del presente capitolo, in particolare per le aree contigue al sedime. Il presente paragrafo fornisce gli indirizzi in base ai quali i Comuni redigono i piani di rischio rivolti alla tutela del territorio limitrofo agli aeroporti per il rischio connesso all'attività aerea.*

6.2 Applicabilità. *La regolamentazione relativa ai piani di rischio si applica, come previsto dall'art. 707 del Codice della Navigazione, a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile. Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, adottati in base al presente paragrafo, si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto. Il piano di rischio definisce le aree da sottoporre a tutela, la cui estensione nelle direzioni di decollo ed atterraggio non è preventivamente fissata dal citato art. 707 in ragione del tipo di aeroporto. Il piano di rischio consente quindi di*

¹ L'articolo 707 del Codice della Navigazione – parte aeronautica, contiene anche la disciplina relativa alla formazione delle mappe di vincolo e valutazione ostacoli al volo di competenza dell'ENAC.

individuare le aree non soggette a vincolo e fornisce elementi per l'ottimale gestione della situazione in essere in quelle sottoposte a tutela. Le previsioni del seguente paragrafo sono riferibili ai Comuni e pertanto non trovano attuazione nell'ambito del sedime aeroportuale che, come noto, è regolato dai Master Plan approvati dall'ENAC.

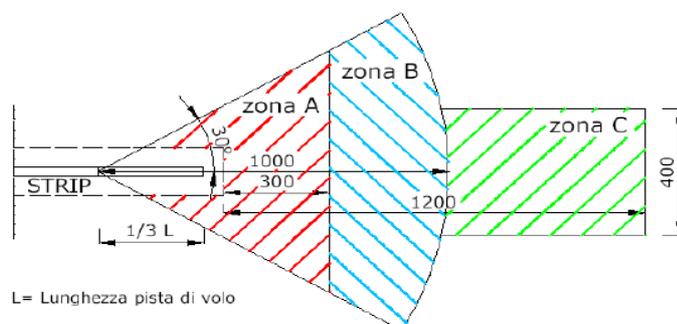
6.3 Natura e contenuti dei piani di rischio. Il piano di rischio è un documento contenente le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni ai sensi dell'art. 707 del codice di navigazione. Le indicazioni e le prescrizioni sono finalizzate a tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente. Fatte salve ulteriori specifiche indicazioni contenute in normative nazionali e regionali, per la redazione dei piani di rischio si applicano i requisiti riportati nei successivi sub paragrafi.

6.4 Condizione di vincolo. L'art. 707 del Codice della Navigazione prevede la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni, quali quelle nelle direzioni di decollo e di atterraggio; ciò al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente. La mitigazione delle conseguenze si basa:

- sulla limitazione di presenza umana;
- sull'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti.

6.5 Individuazione e definizione delle zone di tutela. L'esposizione al rischio aeronautico è connessa alla tipologia delle operazioni di volo nonché alla tipologia di aeromobili che possono operare sull'aeroporto ed è pertanto riferibile alle caratteristiche tecniche-operative della pista di volo; essa è anche correlata alla tipologia del traffico aeroportuale. In relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, le diverse zone di tutela sono individuate in settori omogenei, illustrati nelle figure seguenti.

Per piste di volo di codice 1 e piste di volo di codice 2:



[omissis figura relativa alle zone di tutela per le piste di volo con codici 3 e 4]

La geometria delle zone tiene conto della diversa caratterizzazione delle operazioni di decollo e di atterraggio. Per ciascuna zona sono previsti vincoli all'edificazione e sono definite le attività compatibili, in coerenza con quanto indicato nel presente paragrafo. La differenziazione delle indicazioni e delle prescrizioni nelle tre zone provvede a fornire un uniforme livello di tutela.

6.6 Prescrizioni per la redazione del piano di rischio. Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, 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.

Zona di tutela D: (omissis).

Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:

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

I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale.

Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adottare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio.

6.7 Adozione dei piani di rischio. *Il piano di rischio è redatto dal Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più Comuni, il piano è redatto in maniera coordinata. L'ENAC, ricevuto il piano di rischio dai Comuni, esprime il proprio parere sulla base di valutazioni di tipo aeronautico. Nelle proprie valutazioni l'ENAC tiene conto dei dati aeronautici che caratterizzano l'aeroporto nello scenario attuale e futuro così come delineato nel piano di sviluppo segnalando le eventuali esigenze di adeguamento. I cambiamenti significativi di tali parametri, se hanno impatto sui piani di rischio adottati, sono comunicati dall'ENAC ai comuni al fine di valutare le ricadute sul territorio e di procedere all'eventuale aggiornamento del piano.*

2 Il piano di rischio dell'aeroporto Gianni Caproni a Trento

Una prima versione del piano di rischio dell'aeroporto di Mattarello, redatta da un tecnico incaricato dalla società "Aeroporto G. Caproni", sulla base delle indicazioni formulate dall'amministrazione comunale e trasmessa a ENAC con nota 20 giugno 2014, protocollo n. 106199 del Comune di Trento, non ha avuto corso. Infatti, con nota del 26 novembre 2015, assunta a protocollo del Comune il 27 novembre 2015, l'Ente nazionale per l'aviazione civile ha precisato che, ai fini del rischio aeroportuale e quindi del calcolo del carico antropico da considerare nelle aree sotto tutela, " lo stesso deve essere determinato senza prevedere la riduzione del valore stimato in base alle ore giornaliere di presenza" e, ancora, che ai fini dell'emissione del parere di competenza "... non è necessario un calcolo puntuale del carico antropico esistente e previsto ma è sufficiente una stima basata sulle destinazioni d'uso individuate nello

strumento urbanistico, suddivisa per aree di tutela e per tipologia di destinazione d'uso (residenziale e non residenziale)”.

Con la medesima nota però ENAC precisa anche che il perimetro delle aree di tutela risulta correttamente definito in considerazione della configurazione planimetrica della pista di volo dell'aeroporto di Trento ed in base a quanto previsto dalle relative linee guida, contenute nel Regolamento per la costruzione e l'Esercizio degli aeroporti dell'ENAC.

A seguito di quanto espresso da ENAC con nota del 27 novembre 2015, l'amministrazione comunale con determinazione del dirigente del Servizio urbanistica e pianificazione della mobilità n. 20/17 del 12 dicembre 2016

considerato che il Comune di Trento ha individuato come non ricevibili le limitazioni al carico antropico derivanti dal criterio richiesto da ENAC, ritenendo invece necessario formulare un metodo di quantificazione più accurata del carico antropico massimo consentito e comunque tale da permettere il raggiungimento degli standard di sicurezza richiesti, senza tuttavia imporre limitazioni sommarie, al fine di far corrispondere il più precisamente possibile i vincoli derivanti dall'attività aeroportuale secondo la sua frequenza e l'effettivo utilizzo del territorio;

atteso che una maggiore accuratezza nella definizione del predetto carico antropico è ritenuta opportuna per differenziare la presenza nell'area di rischio delle persone secondo le diverse fasce orarie, nonché in relazione alla distribuzione oraria del traffico aeroportuale, sulla base di analisi statistiche;

ritenuto quindi necessario affidare ad un tecnico l'incarico di integrare il “Piano di rischio” dell'aeroporto Caproni a Mattarello, già a suo tempo redatto ai sensi delle norme vigenti in materia di aeronautica civile, tenendo altresì conto, come sopra detto, di un metodo di quantificazione del carico antropico più dettagliato, secondo le fasce orarie giornaliere e la frequenza dei voli;

affida all'ingegner Lorenzo Demattè “l'incarico di integrare il “Piano di rischio” dell'aeroporto Caproni a Mattarello, già a suo tempo redatto ai sensi delle norme vigenti in materia di aeronautica civile, tenendo conto di un metodo di quantificazione del carico antropico più dettagliato, secondo le fasce orarie giornaliere e la frequenza dei voli (...).”.

A partire dai primi mesi del 2017 e dopo un costante confronto fra il tecnico incaricato e i tecnici di ENAC, inteso a dare compimento ai contenuti della determina di incarico, a fronte della ferma posizione di detto ente, nel mese di marzo 2019 la redazione del piano è stata conclusa, con contenuti consoni alla validazione, e lo stesso mese il piano è stato trasmesso ufficialmente ad ENAC. La validazione è avvenuta con la restituzione da parte di ENAC al Comune di Trento, il 12 settembre 2019, con nota protocollo n. 231638, di una copia del piano vistata e timbrata.²

² Il lasso di tempo che separa la presente variante al PRG dalla data di validazione da parte di ENAC consegue alla necessità di non sovrapporsi alla procedura di adozione definita della Variante 2019 e di varie altre modifiche allo strumento urbanistico generale adottate dal Consiglio comunale nei mesi successivi al settembre 2019.

2.1 Contenuti del piano di rischio

Il piano di rischio dell'aeroporto "G. Caproni", validato da ENAC è costituito dai seguenti elaborati:

Documenti

- Relazione tecnica (contenente le specifiche prescrizioni per ogni intervento di trasformazione del territorio ricadente nelle aree di tutela aeronautica)
- Relazione tecnica - Allegato 1 (contenente la descrizione del calcolo del carico antropico massimo ammissibile)
- Ricognizione volumi costruiti nella zone di tutela aeronautica
- Quantificazione volumi costruibili nelle zone di tutela aeronautica

Tavole grafiche

- Planimetria catastale con zone di tutela
- Planimetria PRG con zone di tutela (con indicazione dei volumi esistenti e realizzabili per ogni zona di tutela).

Relativamente ai contenuti del piano di rischio in questione, si richiama quanto precisato a pagina 4 della Relazione tecnica, laddove è detto che *“Nell'intento di minimizzare i disagi prodotti al territorio circostante all'aeroporto, si è scelto di non prevedere nessuna decurtazione delle potenzialità edificatorie delle destinazioni interessate, preferendo invece misure limitative del carico antropico e dei fattori di moltiplicazione dei rischi. Il recepimento delle previsioni normative si è pertanto sostanziato nell'individuazione di specifiche prescrizioni per ogni intervento di trasformazione del territorio ricadente nelle aree di tutela aeronautica. In tali prescrizioni si è provveduto ad esplicitare numericamente le limitazioni al carico antropico prodotto dalle attività, oltre a chiarire gli obblighi connessi alla limitazione di potenziali di amplificazione di eventuali incidenti.”*

Diversamente da altri comuni interessati da strutture aeroportuali che hanno provveduto all'introduzione di limitazioni all'indice fondiario, oppure alle destinazioni d'uso e agli interventi edilizi ammissibili³, il piano di rischio dell'aeroporto "G. Caproni", ha dunque scelto di regolamentare gli interventi di trasformazione del territorio ricadente nelle aree di tutela aeronautica mediante il ricorso a un parametro di controllo sul carico antropico.

Più precisamente, come risulta dalla Relazione tecnica facente parte degli elaborati validati da ENAC, i valori del carico antropico ammissibile, espresso in persone al metro quadrato, variano con riferimento a ciascuna delle tre zone di tutela aeronautica (A, B e C) e, all'interno di queste, sono ulteriormente differenziati in funzione della destinazione urbanistica.

³ A titolo d'esempio si veda la Variante n. 48 al PRG del Comune di Treviso.

Riguardo alla destinazione urbanistica delle aree ricadenti entro le zone di tutela aeronautica, va considerato che la validazione da parte di ENAC dei diversi valori di carico antropico massimo ammissibile ha tenuto conto delle destinazioni urbanistiche che risultano nella tavola grafica costituente parte del piano di rischio, denominata "Planimetria PRG con zone di tutela", così come meglio precisato nel paragrafo che segue.

2.2 Le aree interessate dal piano di rischio

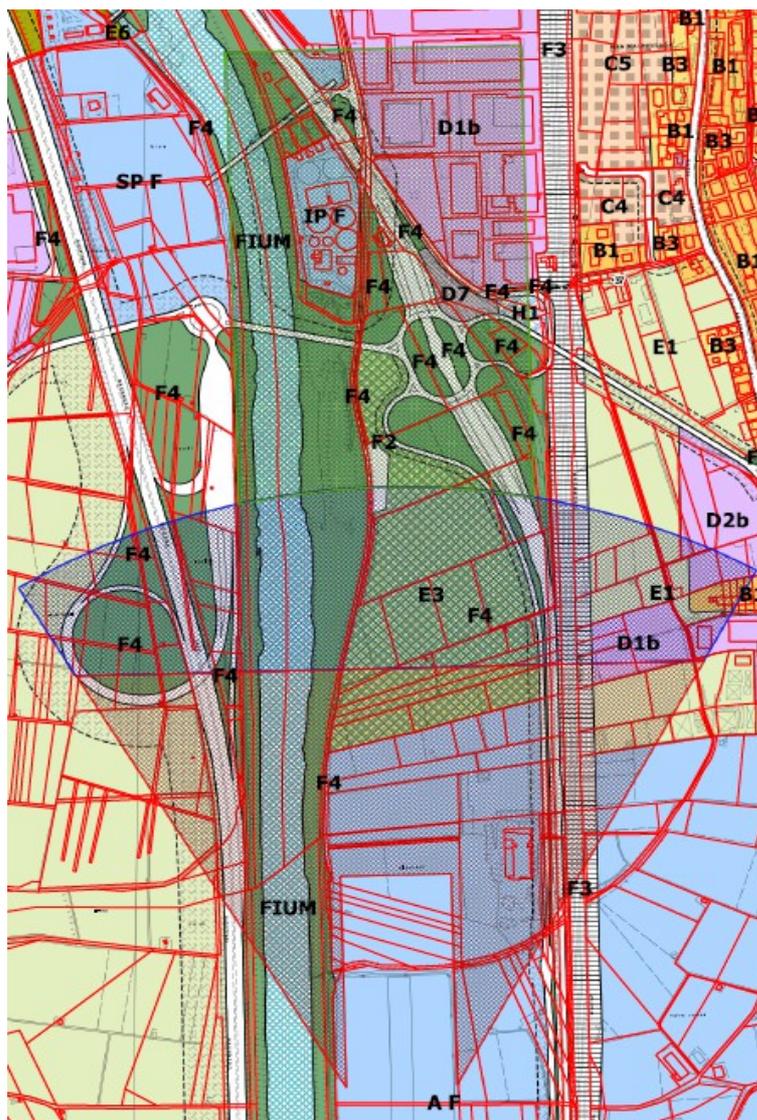
Il piano di rischio definisce le zone di tutela in direzione di atterraggio e decollo, individuando due distinte parti di territorio che si estendono a nord e a sud rispetto alla pista aeroportuale.



Zone di tutela aeronautica:

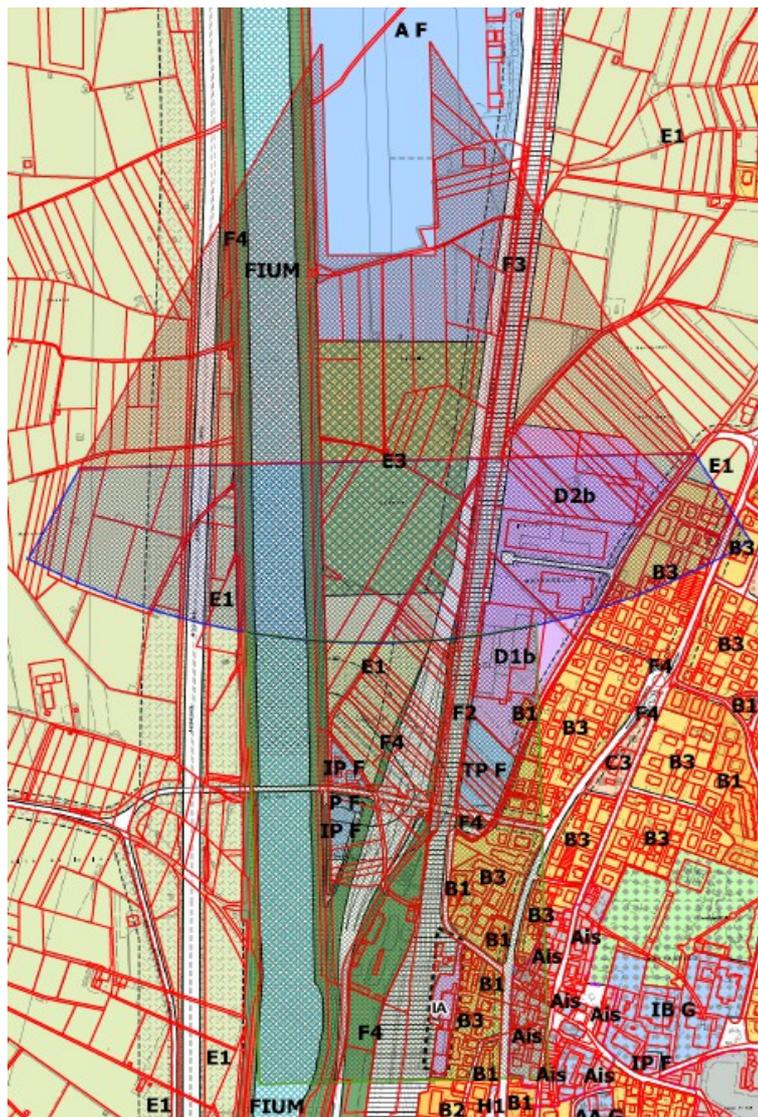
-  Zona A
-  Zona B
-  Zona C

La planimetria di PRG con le zone di tutela compresa tra gli elaborati del piano di rischio validato da ENAC riporta la situazione illustrata qui di seguito e sinteticamente descritta nelle successive tabelle.



A Nord

Zona A	D1b: zone produttive del settore secondario esistenti e di completamento di livello locale; E1: zone agricole di interesse primario; E3: zone agricole di particolare tutela; F1-A: zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Aeroporti (nel Piano di rischio “A F”); F1-AM: zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Nuove attrezzature logistiche per la difesa (nel Piano di rischio “AM F”); F2: zone destinate a viabilità; F3: zone ferroviarie; F4: zone destinate al verde di protezione e arredo.
Zona B	B1: zone edificate sature; D1b: zone produttive del settore secondario esistenti e di completamento di livello locale; D2b: zone produttive del settore secondario di nuovo impianto di livello locale; E1: zone agricole di interesse primario; E3: zone agricole di particolare tutela; F2: zone destinate a viabilità; F3: zone ferroviarie; F4: zone destinate al verde di protezione e arredo.
Zona C	D1b: zone produttive del settore secondario esistenti e di completamento di livello locale; D7: zone terziarie e direzionali; E3: zone agricole di particolare tutela; F1-AS: zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Attrezzature sportive (nel Piano di rischio “AS F”); F1-IP: zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Impianti tecnologici (nel Piano di rischio “IP F”); F1-SP: zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Attività sportive e centro polifunzionali (nel Piano di rischio “SP F”); F2: zone destinate a viabilità; F4: zone destinate al verde di protezione e arredo; H1: zone destinate a servizi privati.



A Sud

Zona A	D2b: zone produttive del settore secondario di nuovo impianto di livello locale; E1: zone agricole di interesse primario; E3: zone agricole di particolare tutela; F1-A: zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Aeroporti (nel Piano di rischio “A F”); F2: zone destinate a viabilità; F3: zone ferroviarie; F4: zone destinate al verde di protezione e arredo.
Zona B	B3: zone edificate di integrazione e completamento; D1b: zone produttive del settore secondario esistenti e di completamento di livello locale; D2b: zone produttive del settore secondario di nuovo impianto di livello locale; E1: zone agricole di interesse primario; E3: zone agricole di particolare tutela; F2: zone destinate a viabilità; F3: zone ferroviarie; F4: zone destinate al verde di protezione e arredo.
Zona C	Ais: insediamenti storici; B1: zone edificate sature; B3: zone edificate di integrazione e completamento; D1b: zone produttive del settore secondario esistenti e di completamento di livello locale; E1: zone agricole di interesse primario; F1-IP zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Impianti tecnologici (nel Piano di rischio “IP F”); F1-P zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Parcheggi pubblici o di uso pubblico e autosilos (nel Piano di rischio “P F”); F1-TP zone per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano – Attrezzature per il trasporto pubblico (nel Piano di rischio “TP F”); F2: zone destinate a viabilità; F3: zone ferroviarie; F4: zone destinate al verde di protezione e arredo, H1: zone destinate a servizi privati.

Tenuto conto che con deliberazione n. 100 del 19 luglio 2019 è stata adottata dal Consiglio comunale la variante al PRG 2019, sebbene il relativo iter procedimentale risulti tuttora in corso, si è comunque provveduto ad un esame delle modifiche adottate relativamente alle aree comprese nelle zone di tutela aeroportuale.

<i>Numero variante</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Zona di tutela aeroportuale</i>
18_1 (in parte)	Stralcio zona F1-SP (nel Piano di rischio "SP F") e passerella pedonale a Ravina	C
19_1 (in parte)	Riclassificazione da zona F1-AM (nel Piano di rischio "AM F") a zona F1-VP/AS in località San Vincenzo a Mattarello	A
24_6 (in parte)	Riclassificazione da zona D1b a zona D11 in via della Cooperazione a Mattarello	B e C

Come risulta da quanto riportato sopra, le destinazioni urbanistiche introdotte dalla variante sono già presenti nella "Planimetria PRG con zone di tutela" facente parte del piano di rischio validato da ENAC, con le seguenti eccezioni. La zona D11 conseguente alla riclassificazione della zona D1b in Via della Cooperazione a Mattarello, la quale, tenuto conto della sostanziale analogia delle funzioni ammesse nella zona D11 e nella zona D1b⁴, ai fini della quantificazione del carico antropico massimo ammissibile risulta equiparabile alla zona D1b. La zona F1-VP/AS in località San Vincenzo a Mattarello risulta equiparabile alla F1-AM, anche in ragione della ridotta dimensione e della localizzazione a ridosso della ferrovia e quindi soggetta ai conseguenti gravami.

Si può concludere affermando che le modifiche previste dalla variante 2019 al PRG non comportano variazioni rispetto alle prescrizioni e ai carichi antropici massimi di zona previsti nel piano di rischio aeroportuale approvato da ENAC.

3 La proposta di variante al PRG di adeguamento alle prescrizioni del piano di rischio aeroportuale

Come precisato al paragrafo 6 della circolare ENAC serie APT-33 del 30 agosto 2010 *"I comuni, a seguito del parere dell'ENAC, adottano il piano di rischio e ne recepiscono le previsioni nei propri strumenti urbanistici."*

Riguardo alla procedura per la formazione della variante in esame, la stessa è soggetta alla procedura semplificata disciplinata dall'articolo 39, comma 3 della legge provinciale per il governo del territorio n. 15/2015, in quanto rientrante tra quelle di cui all'articolo 39, comma 2 lettera e) *varianti imposte dagli obblighi di adeguamento derivanti dal*

⁴ Per le attività insediabili nelle zone produttive esistenti del settore secondario di livello locale va considerato anche quanto disciplinato dall'articolo 118, comma 3, della legge provinciale n. 15/2015.

vigente ordinamento.

Ai fini del recepimento del piano di rischio aeroportuale; come validato da ENAC, nello strumento urbanistico comunale si sono rese necessarie due modifiche: la prima consistente nell'introduzione di **un elaborato cartografico contenente l'individuazione delle tre zone di tutela aeronautica, A, B e C**; la seconda intesa a prevedere **una specifica disciplina per gli interventi ricadenti entro le zone di tutela aeronautica.**

Per quanto riguarda l'**elaborato cartografico**, lo stesso va ad integrare quelli già richiamati all'articolo 1 delle norme di attuazione del PRG. E' sulla base di questo elaborato cartografico che potrà essere verificato in quale zona di tutela aeronautica ricade l'immobile oggetto d'intervento e di conseguenza a quali prescrizioni l'intervento stesso risulterà soggetto. Mentre per quanto riguarda l'introduzione di una specifica disciplina per gli interventi ricadenti entro le zone di tutela aeronautica, ciò ha comportato le seguenti modifiche alle **norme tecniche di attuazione del PRG**:

- l'introduzione dell'articolo 83 *ter* rubricato "Zone di tutela aeroportuale" il cui testo precisa che *Nella tavola di PRG contenente "Individuazione delle zone di rischio aeroportuale" è riportata l'impronta delle tre zone di tutela aeroportuale A, B e C, secondo quanto stabilito dal Piano di rischio aeroportuale. Gli interventi ammessi dalla disciplina di PRG sono soggetti a specifiche prescrizioni volte alla tutela del territorio per limitare l'esposizione al rischio derivante dall'attività aeroportuale secondo quanto riportato nell'Allegato 8 alle presenti norme.*
- l'introduzione, tra gli allegati alle norme tecniche di attuazione del PRG, del nuovo Allegato n. 8 contenente "Criteri di valutazione e limiti di accettabilità per gli interventi da realizzare nelle zone di tutela aeronautica". Il contenuto di questo allegato normativo, fatte salve alcune precisazioni resesi necessarie ai fini di una più agevole applicazione, corrisponde a quello del capitolo 3 "Criteri di valutazione e limiti di accettabilità" della Relazione tecnica del piano a rischio validato da ENAC.

Completa gli elaborati costituenti la variante al PRG in oggetto, oltre alla presente **Relazione**, il documento contenente la **Verifica di assoggettabilità a VAS**.