Consultazione – Modulo commenti

Regolamento «Tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche (ex artt. 707, co. 5 e 715 del Codice della Navigazione)[1]»

Commento				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente il commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Nome dell'organizzazione o del soggetto che commenta	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
1	*Comune di Falconara Marittima*	*Capo II* *Art. 6* *Comma 4*	7	1)NORMATIVA DI RIFERIMENTO Le superfici di vendita indicate all'art. 6 comma 4 della bozza di Regolamento, non tengono conto di quanto stabilito dalle seguenti normative relativamente ai comuni con popolazione superiore ai 10.000 abitanti: -LEGGE REGIONE MARCHE N. 22 del 05/08/2021in cui all'art. 19 comma 1 "Definizioni" è indicata una metratura diversa per gli esercizi di vicinato (fino a 400 mq invece di 250 mq); -REGOLAMENTO REGIONALE N. 4 del 07/06/2022 in cui nella tabella 1 è indicata una metratura diversa per gli esercizi di vicinato (fino a 400 mq invece di 250 mq) -STRUMENTO REGIONALE N. 4 del 07/06/2022 in cui nella tabella 3 sono indicati per le MEDIE STRUTTURE DI VENDITA i seguenti valori: MS1 con superfici di vendita da 401 mq fino a 1500 mq MS2 con superfici di vendita da 1501 mq fino a 2000 mq MS1 con superfici di vendita da 2001 mq fino a 3000 mq 2)PREVISIONI URBANISITCHE COMUNALI: L'amministrazione comunale sta approvando la variante al PRG che prevede: 1.L' adeguamento della definizione di "esercizi di vicinato" alla L.R. 22/2021 (c1): C1 attività diffuse compatibili con la residenza con S. di Vendita < 400mq (esercizi di vicinato); nell'uso "c1" sono compresi pubblici esercizi (bar, ristoranti, pizzerie, pub, etc.); 2.L'introduzione degli usi c2- c3 (medie strutture di vendita) in una	Al fine di evitare concentrazioni del carico antropico, le attività commerciali, individuate ex art. 4 del D.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 e ss.mm.ii., insediabili all'interno delle zone di tutela del piano di rischio dovranno rispettare le seguenti indicazioni: a) Zone di tutela A e B: è ammesso esclusivamente l'insediamento di esercizi di vicinato con superficie di vendita non superiore a ~~250~~ **400** metri quadri b) Zona di tutela C: è ammesso esclusivamente l'insediamento di medie strutture di livello locale con superficie di vendita da ~~251~~ **401** fino a ~~600~~ **900** metri quadri; c) Zona di tutela D: è ammesso esclusivamente l'insediamento di medie strutture di vendita con superficie di vendita compresa tra ~~251~~ **901** e 2500 metri quadri.	**NON ACCOLTO**	L'indicazione della superficie di vendita relativa alle attività insediabili all'interno delle zone di tutela del piano di rischio, è coerente con i principi, i criteri, le misure di tutela nonché con le finalità contenute nel presente Regolamento. Tale ratio di tutela e salvaguardia giustifica la scelta di porre a parametro di riferimento la normativa nazionale contenuta nel D.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 e ss.mm.ii., anche al fine di garantire l'uniformità di applicazione sul territorio, a prescindere dalla specifica e singola normativa regionale di riferimento. Il presente Regolamento ENAC peraltro in forza del principio di specialità ex art. 1 cod. nav. prevale sulla normativa regionale.

				zona che ricade nelle aree di tutela del Piano di rischio aeroportuale C e D, con le seguenti dimensioni che, in via cautelativa prevedono superfici più restrittive rispetto alla normativa regionale e statale vigente: - c2 Medie strutt. Sup.di att. compatibili con la residenza con s.di vendita da **901 mq a 2500 mq** (M2); l'uso "c3" presuppone sempre la possibilità della presenza di attività alimentari, salvo prescrizioni diverse presenti nei fogli normativi di zona.			
2	*Comune di Villafranca di Verona*	Cap. II, art. 6, comma 2, lett. c)	Pag. 7 di 13	La presenza di discariche con rifiuti speciali e/o amianto ubicate lungo le direzioni di atterraggio e/o decollo e in prossimità dell'aeroporto, possono causare, in caso di incidente aereo con incendio/esplosione, una condizione di danno incontrollabile. Si propone l'integrazione dell'art. 6, comma 2, lett. c), come segue di seguito evidenziati in **grassetto**	c) attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale o comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti produttivi che possono comportare la presenza di un elevato affollamento, discariche di rifiuti speciali e amianto, ubicati lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto.	**NOTATO**	L'elenco contenuto nel capo II, art. 6, comma 2, lett. c) non ha carattere esaustivo ma indica a titolo meramente esemplificativo, fornendo un'indicazione di carattere generale, una serie di attività da vietare presso le zone di tutela A, B e C per le finalità di tutela contenute nel presente Regolamento.
3	*Comune di Villafranca di Verona*	Cap. III, art. 10	Pag. 11 di 13	Molte Amministrazioni comunali, tra cui la nostra, non sono in grado di sostenere autonomamente le spese per un nuovo aggiornamento del Piano di rischio aeroportuale e, soprattutto, quelle per le eventuali demolizioni e/o trasferimenti di residenze/aziende e attività esistenti in zona di tutela con aree "ad alta tutela", "interna" ed "intermedia". Si propone la previsione del nuovo comma 12 dell'art. 10	12. L'ENAC corrisponde ai Comuni che dovranno redigere e/o adeguare il Piano di Rischio comprensivo della valutazione del rischio contro terzi e dell'adozione delle relative misure di tutela, specifico contributo economico con modalità da definire nell'accordo di cui al comma 6.	**NON ACCOLTO**	Tale richiesta non può trovare accoglimento in quanto dall'attuazione del presente Regolamento non possono derivate oneri a carico del bilancio dell'Ente.
4	*COMUNE DI TREVISO*	ART.6	7	A proposito del comma 3 che introduce nuove limitazioni per le infrastrutture viarie, si chiede che venga valutata la possibilità di definire esplicitamente l'area interessata dalla prescrizione in questione, rivedendo la generica locuzione "*nelle zone di tutela A e B o in prossimità delle stesse*", che, così come formulata non consente di identificare una geometria certa, all'interno della quale è da considerare la limitazione in questione.	*3.Per le infrastrutture viarie, ~~nelle aree di tutela "A"; "B "o in prossimità delle stesse~~ deve essere valutata la realizzazione di nuove opere che possono comportare congestioni di traffico e quindi significativo aumento di carico antropico (quali ad esempio caselli autostradali) nelle aree di tutela "A" e "B".*	**ACCOLTO**	La modifica è accogliibile nella misura in cui la nuova definizione suggerita, esplicita in termini di maggiore chiarezza i contenuti della prescrizione in questione e consente una più precisa identificazione delle aree interessate.

5	*COMUNE DI TREVISO*	ART.6	7	A proposito del comma 4 che introduce nuove limitazioni per le attività commerciali si chiede che venga valutata la possibilità di insediare esercizi di vicinato con superficie di vendita non superiore a 250 mq anche nelle zone C e D, oltre che nelle zone A e B, poiché al momento la disposizione, così come formulata, sembra escludere tale possibilità.	*4. Al fine di evitare concentrazioni di carico antropico, le attività commerciali, individuate ex art. 4 del D.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 e ss.mm.ii, insediabili all'interno della zona di tutela del piano di rischio dovranno rispettare le seguenti indicazioni:* *a) Zone di tutela A e B: è ammesso esclusivamente l'insediamento di esercizi di vicinato con superficie di vendita non superiore a 250 metri quadrati;* *b) Zona di tutela C: sono ammessi oltre gli esercizi di vicinato di cui al precedente punto a), esclusivamente l'insediamento di medie strutture di livello locale con superficie di vendita da 251 fino a 600 metri quadrati;* *c) Zona di tutela D: sono ammessi oltre gli esercizi di vicinato di cui al precedente punto a), esclusivamente l'insediamento di medie strutture di livello locale con superficie di vendita da 251 fino a 2.500 metri quadrati;*	**ACCOLTO**	
6	*Comune di Bologna*	Art 6 c1	6	Andrebbe meglio dettagliato cosa si intende in termini numerici con i termini indici di edificabilità bassi e medi, edilizia intensiva		**NOTATO**	Per consentire al singolo Comune di rispettare le previsioni contenute nel presente Regolamento, non sono state introdotte indicazioni in termini numerici più di dettaglio in ragione dell'eterogeneità della normativa regionale e dei singoli parametri di riferimento da considerare, come gli interventi edilizi ammissibili o la capacità demografica del singolo Comune.
7	*Comune di Bologna*	Art 6 c1	6	Andrebbe meglio dettagliato cosa si intende con modesta funzione residenziale o ragionevole incremento		**NOTATO**	Per consentire al singolo Comune di rispettare le previsioni contenute nel presente Regolamento, non sono state introdotte indicazioni in termini numerici più di dettaglio in ragione dell'eterogeneità della normativa regionale e dei singoli parametri di riferimento da considerare, come gli interventi edilizi ammissibili o la capacità demografica del singolo Comune.
8	*Comune di Bologna*	Art 7 c1	7	NOTA: Lo strumento urbanistico vigente per il Comune di Bologna - Piano urbanistico generale - è stato redatto ai sensi della LR 24/217 *Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio*. Nel Pug sono definiti gli obiettivi e le strategie orientate prioritariamente alla rigenerazione del territorio urbanizzato, alla riduzione del consumo di suolo e alla sostenibilità ambientale e territoriale degli usi e delle trasformazioni. La natura del Pug non è conformativa, non vengono quindi definiti indici di edificabilità massima.		**NOTATO**	La ratio della norma di tutela a prescindere dalla natura dello strumento urbanistico vigente è quella di consentire al singolo Comune di adeguare il predetto strumento tenuto conto dell'ipotesi maggiormente cautelativa che consenta di rispettare i piani di rischio.
9	*Comune di Bologna*	Art 8 c4	8	**Andrebbe meglio dettagliata l'applicazione della disciplina in regime di salvaguardia**		**ACCOLTO**	La previsione è integrata secondo la formulazione suggerita dal Comune di Parma, commento 26.

Consultazione – Modulo commenti

10	*Comune di Arezzo*	Art. 3 -Ambito di efficacia del Regolamento		Si prende atto che le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano alle nuove opere ed alle nuove attività da insediare nel territorio circostante. **Tuttavia si ritiene necessario specificare che sono fatte salve le previsioni dei piani urbanistici già approvati dalle amministrazioni comunali ed efficaci a termini di legge.**		**PARZIALMENTE ACCOLTO**	L'osservazione è recepibile solo per i Comuni che alla data del presente regolamento, hanno adottato il Piano di rischio per il territorio di propria competenza, avendo ENAC già valutato la coerenza dello strumento urbanistico con le misure di tutela alla base del Piano di rischio.
11	*Comune di Arezzo*	Art. 6 – Prescrizioni nelle zone di tutela		Si prende atto delle limitazioni di cui al comma 2) per attività ad elevato affollamento per obbiettivi sensibili, e per attività che possono creare pericolo d'incendio, nonché delle limitazioni di cui al comma 3) per le infrastrutture viarie. **Si chiede, per contro, di stralciare il comma 4) del medesimo articolo che introduce limitazioni per le attività commerciali in funzione della loro superficie, in quanto estremamente penalizzante e in quanto già disciplinate al comma 2) quali insediamenti ad elevato affollamento.**		**NON ACCOLTO**	L'indicazione della superficie di vendita relativa alle attività insediabili all'interno delle zone di tutela del piano di rischio, è coerente con i principi, i criteri, le misure di tutela nonché con le finalità contenute nel presente Regolamento. Tale ratio di tutela e salvaguardia giustifica la scelta di porre a parametro di riferimento la normativa nazionale contenuta nel D.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 e ss.mm.ii., anche al fine di garantire l'uniformità di applicazione sul territorio, a prescindere dalla specifica e singola normativa regionale di riferimento. Il presente Regolamento ENAC peraltro in forza del principio di specialità ex art. 1 cod. nav. prevale sulla normativa regionale.
12	*Comune di Firenze*	*Art.6 comma 4*	7	La LR 62/2018 della Regione Toscana stabilisce che l'esercizio di vicinato possa avere superficie di vendita fino 300 mq; è opportuno, pertanto richiamare genericamente l'esercizio di vicinato mantenendo il limite già evidenziato come massimo per la media struttura di vendita.	Al fine di evitare concentrazioni del carico antropico, le attività commerciali, individuate ex art. 4 del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 114 e ss.mm.ii, oltre che dalle leggi regionali, insediabili all'interno delle zone di tutela del piano di rischio dovranno rispettare le seguenti indicazioni: a) zone di tutela A e B: è ammesso esclusivamente l'insediamento di esercizi di vicinato ~~con superficie di vendita non superiore a 250 metri quadrati;~~ b) zona di tutela C: è ammesso esclusivamente l'insediamento di medie strutture di livello locale con superficie di vendita ~~da 251~~ fino a 600 metri quadrati; c) zona di tutela D: è ammesso esclusivamente l'insediamento di medie strutture di vendita con superficie di vendita ~~compresa tra 251~~ e fino a 2.500 metri quadrati.	**NON ACCOLTO**	L'indicazione della superficie di vendita relativa alle attività insediabili all'interno delle zone di tutela del piano di rischio, è coerente con i principi, i criteri, le misure di tutela nonché con le finalità contenute nel presente Regolamento. Tale ratio di tutela e salvaguardia giustifica la scelta di porre a parametro di riferimento la normativa nazionale contenuta nel D.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 e ss.mm.ii., anche al fine di garantire l'uniformità di applicazione sul territorio, a prescindere dalla specifica e singola normativa regionale di riferimento. Il presente Regolamento ENAC peraltro in forza del principio di specialità ex art. 1 cod. nav. prevale sulla normativa regionale.
13	*Comune di Sommacampagna*	II – Piani di Rischio	Art. 6	**sia prevista nel testo che verrà approvato una espressa tutela delle previsioni urbanistiche**	sia prevista nel testo che verrà approvato una espressa tutela delle previsioni urbanistiche vigenti alla data approvazione del nuovo Regolamento ivi comprese quelle afferenti ai	**PARZIALMENTE ACCOLTO**	Si rinvia alla motivazione ENAC contenuta nel commento n.10.

				vigenti alla data approvazione del nuovo Regolamento ivi comprese quelle afferenti ai procedimenti di Variante Urbanistica agli strumenti vigenti, già adottate ancorché in corso di approvazione, purché conformi alla normativa di tutela aeronautica vigente al momento dell'adozione, la cui operatività andrà confermata da ENAC con specifico parere, prima della realizzazione degli interventi stessi	procedimenti di Variante Urbanistica agli strumenti vigenti, già adottate ancorché in corso di approvazione, purché conformi alla normativa di tutela aeronautica vigente al momento dell'adozione, la cui operatività andrà confermata da ENAC con specifico parere, prima della realizzazione degli interventi stessi		
14	*Comune di Sommacampagna*	*III – Valutazione di Impatto di rischio Art. 715*		si evidenzia la ristrettezza dei termini temporali previsti per la partecipazione al procedimento di consultazione avviato da ENAC, che risultano troppo stringenti in relazione sia della complessità della materia che alla oggettiva comprensione degli effetti della nuova regolamentazione sul territorio, tenuto conto che le aree di tutela prescritte dall'art. 715 (di nuova istituzione) saranno oggettivamente raffigurabili sullo stesso solo dopo che ENAC né avrà stabilito la dimensione fisica, consentendo solo allora	Si chiede che prima dell'approvazione delle stesse sia aperta una nuova fase di consultazione / confronto con i territori interessati, al fine di illustrare e rappresentare agli stessi la dimensione fisica delle nuove aree previste e consentire la presentazione di eventuali osservazioni in merito agli oggettivi effetti (anche economici) delle stesse sul territorio	**NON ACCOLTO**	L'arco temporale relativo alla fase di consultazione è ragionevole e coerente con le finalità del presente Regolamento ed ha consentito agli interessati di presentare le proprie richieste e/o osservazioni.
15	*Comune di Sesto Fiorentino Servizio Pianificazione Territoriale*	*Capo I* *Art.3* *Commi 5 e 6*	5	Sarebbe necessario un maggior dettaglio relativo alla valutazione del rischio contro terzi nel caso "di aeroporti ubicati in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati, come stabilito dall'ENAC" che migliorasse la loro selezione in base a criteri oggettivi verificabili. Sarebbe anche necessario chiarire che le due ipotesi di applicazione obbligatoria del piano di rischio previste dai commi 5 e 6 dell'art. 3, sono tra di loro alternative, per chiarire che nel caso del comma 6 la valutazione del rischio si applica a prescindere del volume di traffico attuale o previsto nel piano di sviluppo.	Introdurre criteri oggettivi per la definizione dei tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati 6. La valutazione del rischio contro terzi di cui al comma 5, si applica ~~è applicabile anche~~ comunque in caso di aeroporti ubicati in tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati, come stabilito dall'ENAC, indipendentemente dal volume di traffico attuale o previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale.	**PARZIALMENTE ACCOLTO**	Per consentire al singolo Comune di rispettare le previsioni contenute nel presente Regolamento, non sono stati introdotte espresse definizioni dei tessuti urbani sensibili e fortemente urbanizzati, in ragione dell'eterogeneità della normativa regionale e dei singoli parametri di riferimento da considerare.
16	*Comune di Sesto Fiorentino Servizio Pianificazione Territoriale*	*Capo II* *Art.6* *Comma 1*	6	**Dove è stabilito che nella redazione dei Piani di rischio aeroportuali è comunque consentito "il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio" e che, per i nuovi insediamenti**	Si chiede di valutare l'opportunità di specificare, nelle definizioni di cui all'art. 2 della bozza di Regolamento, il livello di attuazione degli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia rispetto alla sussistenza o meno del Piano di rischio (p.e. interventi previsti dagli strumenti urbanistici e non ancora realizzati)	**NON ACCOLTO**	Si rinvia alla motivazione ENAC contenuta nel commento n. 10.

				nelle zone tutelate, dovranno essere osservate le prescrizioni relative al carico antropico o a specifiche destinazioni d'uso. **Se appare indubbia, a livello di pianificazione urbanistica, la stretta relazione tra le tematiche riguardanti la tipologia di destinazioni d'uso e di livelli di carico antropico, non è chiaro quali siano le limitazioni da prevedere per gli interventi già pianificati (contenuti nella vigente strumentazione urbanistica comunale) prima dell'adozione del Piano di rischio, ma non ancora realizzati. Ciò anche in misura delle procedure previste per la valutazione e adozione dei Piani di rischio contenute all'art. 8 della proposta di Regolamento.**			
17	*Comune di Sesto Fiorentino Servizio Pianificazione Territoriale*	*Capo II* *Art.6* *Comma 4*	7	Prescrizioni nelle zone di tutela" dove, sono definite le soglie dimensionali delle diverse tipologie di insediamenti a destinazione commerciale	Al fine di un consentire un coerente rapporto con le normative regionali di settore, Si chiede di valutare l'opportunità di integrare la classificazione proposta delle tipologie di insediamenti a destinazione commerciale (base dimensionale), con la possibilità di rinvio ai differenti tagli dimensionali regionali.	**NON ACCOLTO**	L'indicazione della superficie di vendita relativa alle attività insediabili all'interno delle zone di tutela del piano di rischio, è coerente con i principi, i criteri, le misure di tutela nonché con le finalità contenute nel presente Regolamento. Tale ratio di tutela e salvaguardia giustifica la scelta di porre a parametro di riferimento la normativa nazionale contenuta nel D.lgs. 31 marzo 1998, n. 114 e ss.mm.ii., anche al fine di garantire l'uniformità di applicazione sul territorio, a prescindere dalla specifica e singola normativa regionale di riferimento. Il presente Regolamento ENAC peraltro in forza del principio di specialità ex art. 1 cod. nav. prevale sulla normativa regionale.
18	*Comune di Sesto Fiorentino Servizio Pianificazione Territoriale*	*Capo II* *Art.8* *Commi da 4 a 9*	8	Sebbene risulta chiaro l'iter procedurale per addivenire alla adozione del Piano di rischio, si ritiene meritevole di approfondimento quanto contenuto al punto 5, rispetto al ruolo del Comune interessato, specie per quanto riguarda le previsioni urbanistiche in essere e la modalità di gestione delle eventuali salvaguardie. Per esigenze di organicità della norma in esame, si suggerisce di spostare i commi 4 e 5 alla fine dell'articolo, in modo che la disciplina ordinaria della procedura di presentazione, valutazione e adozione (attualmente regolata dai commi 1, 2, 3, 6, 7, 8 e 9) sia trattata nei primi commi da 1 a 7, mentre la previsione della disciplina relativa al caso particolare di piani di	Si chiede di specificare le modalità procedurali di coinvolgimento del comune interessato, anche con specifico riferimento a contesti legislativi e normativi applicabili Spostare i commi 6, 7, 8 e 9 ai commi 4, 5, 6 e 7 e spostare i commi 4 e 5 ai commi 8 e 9	**PARZIALMENTE ACCOLTO**	Ulteriori specifiche in merito alle modalità procedurali di coinvolgimento del Comune interessato, saranno fornite nel corso dell'istruttoria. È altresì recepibile in termini di organicità della norma in esame, la richiesta relativa alla modifica relativa alla sistemazione logica/successione dell'articolo di riferimento.

				sviluppo per i quali si sia positivamente conclusa la procedura di accertamento della compatibilità urbanistica e per quelli in corso di elaborazione, sia trattata degli ultimi due commi dell'articolo in esame			
19	*Comune di Sesto Fiorentino*	*Capo III 9 comma 2 lett. b)*		Evidenziare meglio che la valutazione da parte dei Comuni di misure di contenimento e riconversione delle eventuali opere già esistenti e ricadenti nell'area interna (compresa tra le curve isorischio tra 10-4 e 10-5) può avere solo carattere eventuale e deve rimanere legata a insindacabili scelte discrezionali dell'Amministrazione Comunale.	b) area "interna" - compresa tra le curve isorischio tra 10-4 e 10-5. Il territorio deve essere gestito al fine di garantirne un controllo tramite un congelamento della situazione esistente. Nel caso in cui, sia presente un considerevole carico antropico dell'area, sono valutate dai Comuni interessati, misure di contenimento e riconversione delle opere esistenti con lo scopo di diminuire il carico stesso, la cui eventuale concreta realizzazione è in ogni caso rimessa a una insindacabile scelta discrezionale dell'Amministrazione Comunale. Per quanto riguarda la pianificazione dello sviluppo del territorio e la realizzazione di nuove opere e/o attività, sono vietate nuove realizzazioni che possano comportare l'aumento di carico antropico.	**NON ACCOLTO**	Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, i Comuni interessati tengono conto della valutazione dell'impatto di rischio effettuata da ENAC, non solo nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione ma anche di quelle di gestione del territorio, Discende pertanto dall'espressa previsione dell'art.715 del CdN (Valutazione di rischio delle attività aeronautiche), la responsabilità in capo all'Ente locale, in caso di mancata adozione di misure di regressione idonee a diminuire il carico antropico nell' area "interna" - compresa tra le curve isorischio tra 10-4 e 10-5.
20	*Comune di Sesto Fiorentino Servizio Pianificazione Territoriale*	*Capo III* *Art.10* *Commi 6 e 7*	10	Ai commi 6 e 7 dell'art. 10 dove è previsto che le misure di tutela del territorio vengono definite e programmate nel percorso di sottoscrizione di un accordo ex art. 15 Legge n. 241/1990 tra ENAC e gli enti territorialmente competenti, si ritiene opportuno che nei contenuti dell'accorso siano previste appositi criteri per la valutazione dell'affidabilità e validazione dei modelli e scenari di rischio.	Si suggerisce di prevedere che in sede di accordo ex art. 15 Legge n. 241/1990, siano condivisi anche i criteri ed algoritmi da utilizzare per la definizione dei modelli e degli scenari di rischio e, ciò al fine di consentirne la valutazione con un appropriato grado di oggettiva affidabilità, nonché per la loro validazione.	**NON ACCOLTO**	Lo strumento regolamentare, non è la *sedes materiae* deputata a recepire i criteri e gli algoritmi da utilizzare per la definizione dei modelli e degli scenari di rischio.
21	*Comune di Parma*	ART. 3 COMMA 4	5	Il testo propone (come peraltro il regolamento vigente) che "*Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano **alle nuove opere ed alle nuove attività** da insediare nel territorio circostante l'aeroporto*". Ai fini di una migliore e più chiara applicazione, in particolare per meglio inquadrare le trasformazioni ammesse, si chiede di modificare il testo indicando "alle **nuove costruzioni o a titoli edilizi che comportino l'aumento di carico antropico da insediare nelle zone di tutela**"	4. Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano **alle nuove costruzioni o a titoli edilizi che comportino l'aumento di carico antropico da insediare nelle zone di tutela.**	**NON ACCOLTO**	La modifica richiesta non è recepibile in quanto ne limita la portata applicativa derivante dall'attuazione dei piani di rischio, riferendosi esclusivamente ad indicare gli interventi in ambito edilizio ed escludendo ogni collegamento con le attività commerciali.
22	*Comune di Parma*	Art. 3 COMMA 4	5	Si chiede di valutare l'opportunità di aggiungere al comma 4 una ulteriore specificazione ed in particolare che sono fatti salvi gli	4. Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano (….) da insediare nel territorio circostante l'aeroporto". Sono fatti salvi gli	**NON ACCOLTO**	La modifica richiesta non è recepibile in quanto le Convenzioni sottoscritte dagli Enti con i privati, sono riconducibili ad una fase antecedente e meramente preliminare alla realizzazione

				interventi attuabili in forza di convenzioni attuative già sottoscritte dagli enti con i privati. Tale considerazione nasce dal fatto che, sotto il profilo edilizio/urbanistico, le convenzioni sottoscritte determinano un sostanziale diritto acquisito da parte dei privati	interventi attuabili in forza di convenzioni attuative già sottoscritte dagli enti con i privati alla data di emanazione del presente Regolamento	**NON ACCOLTO**	dell'opera che nella sua fase esecutiva deve rispettare la normativa vigente.
23	*Comune di Parma*	*ART. 6 COMMA 1*	6	In coerenza con quanto richiesto al punto precedente, si chiede di valutare la possibile modifica del comma 1 inserendo una ulteriore casistica che esonera dai condizionamenti posti dal piano di rischio, gli interventi attuabili in forza di convenzioni già sottoscritte dagli enti con i privati.	Fermo restando il mantenimento delle edificazioni delle attività (o funzioni/usi) esistenti e degli interventi attuabili in forza di convenzioni attuative già sottoscritte dagli enti con i privati (alla data di emanazione del presente Regolamento), per i nuovi insediamenti, ai comuni territorialmente competenti (……)		La modifica richiesta non è recepibile in quanto le Convenzioni sottoscritte dagli Enti con i privati, sono riconducibili ad una fase antecedente e meramente preliminare alla realizzazione dell'opera che nella sua fase esecutiva deve rispettare la normativa.
24	*Comune di Parma*	*Art. 7 COMMA 2*	7	L'art. 6 comma 2 disciplina gli insediamenti e le funzioni vietate in zona di tutela A, B e C. Si chiede di valutare se sia possibile, in caso di attività esistenti, consentire ampliamenti fisici qualora non vi sia aumento di carico antropico (ad esempio i locali pertinenziali…)	2. Nelle zone di tutela A, B e C sono vietati (…..). Nel caso di insediamenti, costruzioni e attività esistenti è comunque consentita la realizzazione in ampliamento di locali pertinenziali purché non comportino aumento di carico antropico (ad es. i locali pertinenziali…)	**PARZIALMENTE ACCOLTO**	Nel caso di insediamenti, costruzioni e attività esistenti è comunque consentita la realizzazione in ampliamento di locali pertinenziali purché non comportino aumento di carico antropico e purché la superficie totale della costruzione come risultante dall'ampliamento rientri nei limiti dimensionali indicati nel presente Regolamento per ciascuna zona.
25	*Comune di Parma*	*Art. 7 COMMA 1 lett. b*	8	Ai fini del dimensionamento da indicare nel Piano di Rischio si chiede di poter esprimere tale valore in termini di Superficie e non necessariamente in Volume. La Superficie è maggiormente correlata al conseguente calcolo del carico antropico. Ad esempio nel caso di insediamenti produttivi, la volumetria non necessariamente corrisponde al carico antropico oggettivamente insediabile	b) P02 – elaborato grafico, redatto in scala opportuna (……). La tavola contiene una tabella con indicazione per ogni zona di tutela dei volumi o superfici (espressi in metri cubi o metri quadrati) esistenti (e quindi già realizzati o convenzionati….) e quelli realizzabili (espressi in metri cubi o metri quadrati)	**PARZIALMENTE ACCOLTO**	È recepibile la richiesta di poter esprimere il valore in termini di superficie e non necessariamente di volume, ma deve essere integrata anche dall'indicazione del numero di livelli che si intendono realizzare. La modifica richiesta non è recepibile in quanto le Convenzioni sottoscritte dagli Enti con i privati, sono riconducibili ad una fase antecedente e meramente preliminare alla realizzazione dell'opera che nella sua fase esecutiva deve rispettare la normativa.
26	*Comune di Parma*	*ART. 8*	8	L'art. 8 comma 4 disciplina le fattispecie relative agli aeroporti dotati di piano di sviluppo, per i quali si è conclusa positivamente la procedura di accertamento della conformità urbanistica, stabilendo che in tal caso il piano di rischio deve essere redatto sulla base della configurazione esistente con l'obbligo per i comuni di adottare adeguate misure di salvaguardia. Si chiede di specificare che, in attesa dell'adeguamento del Piano di Rischio al Piano di sviluppo aeroportuale siano comunque consentiti gli interventi che rispettino la zona di tutela maggiormente cautelativa tra quella riferita alla configurazione dell'aeroporto vigente e quella riferita all'orizzonte temporale del Piano di sviluppo aeroportuale.	4. Per gli aeroporti dotati di piano di sviluppo, per i quali (…….) in contrasto con i principi contenuti nel presente Regolamento. In attesa dell'adeguamento del Piano di Rischio al Piano di sviluppo aeroportuale sono comunque consentiti gli interventi che rispettano la zona di tutela maggiormente cautelativa tra quella riferita alla configurazione dell'aeroporto vigente e quella riferita all'orizzonte temporale del Piano di sviluppo aeroportuale.	**ACCOLTO**	

Consultazione – Modulo commenti

27	*Comune di Parma*	*Allegato I*	12	Si chiede di valutare la possibilità, per aeroporti con un transito limitato di aeromobili, una zona di tutela D ulteriormente ristretta rispetto a quanto stabilito nella proposta di Regolamento ed in particolare passando dalla proposta di 800 m dal centro pista **a 650 m, laddove non sia possibile la completa eliminazione.**	Modifica ALLEGATO I o specificazioni all'interno del Regolamento.	**NON ACCOLTO**	La configurazione planimetrica dei piani di rischio è stata determinata attraverso l'impiego del software Spatial Distribution Of Aircraft Crashes (S.D.A.C.), in relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici avvenuti nell'intorno aeroportuale. ENAC in un'ottica di costante aggiornamento ed analisi, valuterà in futuro, qualora gli studi effettuati lo consentano di recepire tale richiesta;
28	*Comune di Bergamo*	*Capo I* *Art.3* *Comma 2*	5	La proposta di Nuovo Regolamento esplicita, per la prima volta nel panorama normativo di settore, l'indizione della Conferenza di Servizi precisando che "*Nel caso in cui sia espressamente prevista la competenza urbanistica di soggetti ulteriori rispetto ai comuni interessati, al fine di operare un coordinamento tra i vari Enti coinvolti, ENAC indice un'apposita Conferenza di Servizi, ai sensi e per gli effetti dell'art.14 e ss. della Legge n. 241 del 1990 e ss.mm.ii*." Si osserva, a tal proposito, che il periodo "la competenza urbanistica di soggetti ulteriori rispetto ai Comuni interessati" parrebbe richiamare le competenze in capo alle Regioni, alle Province ed, eventualmente, anche quelle in capo agli Enti Parco, se ricadenti nelle aree di rischio interessate, in quanto Regione e Provincia hanno sempre competenza urbanistica. In tale contesto, è opportuno evidenziare che l'istituto della Conferenza di Servizi introduce la questione inerente la "finalità" dell'indizione della Conferenza medesima (approvazione del Piano di Rischio?) e, di conseguenza, la tipologia di conferenza di indire (istruttoria, decisoria)	Indicare la finalità dell'indizione della Conferenza di Servizi e con quale modalità si inserisce nel procedimento di approvazione del Piano di Rischio o del documento unitario di cui all'art.8 della nuova proposta di Regolamento.	**NON ACCOLTO**	Non è necessario una nuova formulazione dell'articolo, in quanto la ratio della previsione in esame è riferibile alle ipotesi in cui la competenza non sia funzionalmente riferibile al singolo Comune quale Ente esclusivamente deputato secondo la normativa del Codice della Navigazione. Pertanto, l'indizione dello strumento della Conferenza di Servizi, non rappresenta una fase ad attivazione obbligatoria ma viene introdotta nel procedimento di approvazione del Piano di Rischio, qualora difetti la competenza funzionale in capo al singolo Comune e la titolarità sia di competenza di altro Ente.
29	*Comune di Bergamo*	*Capo I* *Art.3* *Comma 2*	5	La proposta di Nuovo Regolamento ripropone, come la normativa vigente, il fatto che "*Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, si applicano alle nuove opere ed alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto*". Tale definizione, tuttavia, trova alcune difficoltà nell'essere trasposta in sede di definizione di normativa urbanistico-edilizia locale, soprattutto per quanto riguarda la correlazione con le definizioni disciplinate nel DPR	Inserire un comma specifico o modificare il comma 4 dell'art.3 che chiarisca cosa si intende "nuove opere e nuove attività" alla luce delle definizioni in ambito edilizio e commerciale.	**NON ACCOLTO**	Ulteriori specifiche in merito alle categorie "nuove opere e nuove attività", per consentire al singolo Comune di rispettare le previsioni contenute nel presente regolamento, saranno fornite nel corso dell'istruttoria con il Singolo Comune, non essendo recepibile all'interno del testo regolamentare una più dettagliata qualificazione giuridica delle definizioni di che trattasi, rilevando per il relativo inquadramento anche la normativa di dettaglio, strettamente connessa alla disciplina integrativa di carattere regionale.

				380/2001 e s.m.i. (tipologie di interventi edilizi ai sensi dell'art.3 comma 1; mutamento di destinazione d'uso e cambio di destinazione d'uso urbanisticamente rilevante; …)			
30	*Comune di Bergamo*	*Capo I* *Art.8,* *commi 1 e 2*	8	In merito alla **tipologia di piano**, viene richiamato il fatto che "*il Piano di Rischio è redatto dai comuni interessati dalle zone di tutela*", territorialmente competenti, e *"se il piano di rischio interessa il territorio di più comuni, gli stessi devono presentare un **documento unitario** che contenga le analisi condotte sui rispettivi strumenti urbanistici vigenti e le eventuali misure da adottare per renderli coerenti con le indicazioni del presente Regolamento*". Con tale definizione parrebbe che il Piano di Rischio debba essere un documento unico, redatto a livello intercomunale qualora le Zone di Tutela interessino più comuni (da intendersi forse come zone di rischio derivanti dalla sovrapposizione di Zone di Tutela ex art.707 e di Aree di Tutela ex art.715?), subentrando alla disposizione precedente che lasciava al singolo Comune la facoltà di redigere ed approvare il proprio Piano di Rischio in modo autonomo, a seguito di parere di competenza di ENAC, e di recepire i contenuti successivamente nello strumento urbanistico locale. In precedenza, infatti, il paragrafo 6.7 del Capitolo 9 del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, relativamente all'"*Adozione dei piani di rischio", disciplinava che "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*"; secondo tale definizione il "coordinamento" tra i comuni non rimandava alla redazione di un documento unitario, quanto alla necessità di un coordinamento attento ai contenuti di merito da inserire nei rispettivi Piani di Rischio redatti dai singoli Comuni. Per quanto riguarda l'Aeroporto il Caravaggio di Bergamo-Orio al Serio, ad esempio, nel 2009 il coordinamento era stato attivato tramite un incontro di coordinamento preventivo alla	Modificare il titolo in: "Art.8 – Iter di adozione ed approvazione del Piano di Rischio". Si propone di qualificare il "documento unitario" di cui al comma 1 come uno studio di analisi condotto a livello intercomunale, contenente linee di indirizzo specifiche per il caso studio, sulla base del quale ogni Comune potrà redigere il proprio Piano di Rischio (con Conferenza dei Servizi istruttoria quale strumento operativo). Definire chi è l'Ente Responsabile della redazione ed approvazione del "documento unitario" / Piano (ENAC? Provincia? Comune?).	**ACCOLTO**	Si introduce una modifica del testo, nei termini di seguito riportati: «Se il piano di rischio interessa il territorio di più comuni, gli stessi devono presentare un documento redatto in maniera coordinata che contenga le analisi condotte sui rispettivi strumenti urbanistici vigenti e le eventuali misure da adottare per renderli coerenti con le indicazioni del presente Regolamento».

				redazione in autonomia dei Piani di Rischio da parte di ciascun Comune interessato dalle aree di decollo e di atterraggio degli aerei. Con il nuovo Regolamento non è chiaro se viene introdotto l'obbligo di redigere Il Piano di Rischio in modo unitario tra tutti i Comuni interessati, rendendo obbligatoria la redazione di un solo Piano da recepirsi poi nei singoli strumenti urbanistici locali. Tale disposizione introdotta nel comma 1 dell'art.8, infatti, non chiarisce: - se con „documento unitario "si intenda un „Piano di Rischio unico "od uno „studio di analisi "da condividere con i Comuni interessati dalle medesime direzioni di decollo e di atterraggio degli aerei, sulla base del quale redigere poi i singoli Piani di Rischio comunali; - se, qualora si intendesse un „Piano di Rischio unico ", trattasi di un „Piano Intercomunale "ai sensi della L.241/90 e s.m.i. o se trattasi di Piano sovralocale da redigersi a livello sovracomunale e, pertanto, non di competenza dei Comuni ma di altro Ente sovraordinato con competenza urbanistica (Regione? Provincia?); - chi sia l'Ente competente per la redazione e l'approvazione del documento unitario e quali le modalità per procedere alla redazione di un documento unitario (la conferenza die Servizi? Un iter dedicato?), in funzione proprio del fatto che non è chiaro se trattasi di „studio di analisi ", Piano di Rischio Intercomunale o Piano di Rischio di competenza sovracomunale; - quali siano le modalità con cui procedere ad un adeguamento del nuovo impianto normativo nel caso in cui vi siano Piani di Rischio già adottati da ENAC, approvati dai Comuni e recepiti nei singoli strumenti urbanistici comunali, anche a fronte della possibilità che il nuovo Regolamento introduca una normativa più restrittiva rispetto a quella contenuta nei Piani di Rischio già approvati e vigenti all'interno della pianificazione locale.			
31	*Comune di Bergamo*	*Art.8,* *commi 1, 6, 7,8*	8	In merito all'iter di piano (procedura di presentazione, valutazione e adozione), dalla normativa proposta si evince che i	L'iter di Piano dovrebbe essere indicato in un Capo a parte, distinto dal capo relativo alle zone di tutela disciplinate dall'art.707 del Codice della	**NON ACCOLTO**	- La proposta di una diversa collocazione topografica non consentirebbe di garantire l'organicità e sistematicità di trattazione all'interno di un Capo *ad hoc* dedicato.

				passaggi dovrebbero essere i seguenti: 1 - I Comuni (o altro ente competente per la redazione?) territorialmente competenti redigono il Piano di Rischio; 2 - ENAC, a seguito di istruttoria che può comportare anche una modifica degli att di Piano di Rischio, emette parere di competenza; 3 - I Comuni (a altro ente competente della redazione?) adottano il Piano di Rischio; 4 - I Comuni recepiscono le previsioni del Piano di Rischio all'interno del proprio strumento urbanistico (in Variante?). 5 - I Comuni territorialmente competenti comunicano ad ENAC l'avvenuta „adozione "del piano di rischio, fatta salva la responsabilità in capo agli stessi comuni, per quanto riguarda la verifica die livelli di carico antropico dichiarati sia in fase di autorizzazione che di realizzazione delle opere. Le fasi dell'iter di Piano dovrebbero essere declinate puntualmente indicando una terminologia tecnica specialistica che rischiami quella vigente in ambito urbanistico-edilizio, sancendo l'uso dei termini "adozione" e approvazione" relativamente al Piano di Rischio e allo strumento urbanistico. Inoltre, la proposta di nuovo Regolamento precisa (comma 6) che: - per gli aeroporti dotati di Piano di Sviluppo il piano di rischio è redatto sulla base della configurazione esistente, - in fase istruttoria ENAC può chiedere ai Comuni di adattare o anche di modificare l'impronta a terra delle aree di tutela in virtù di valutazioni operative relative, ad esempio, alla configurazione delle rotte di atterraggio e decollo. Tuttavia, non vi sono indicazioni precise in merito alle modalità di adeguamento dei Piani di Rischio già approvati e recepiti negli strumenti urbanistici locali vigenti, a fronte: - dell'approvazione di un nuovo Piano di Sviluppo Aeroportuale oppure di una modifica ai profili geometrici delle zone di tutela o	navigazione, e successivo ai Capi relativi rispettivamente ai Piani di Rischio ex art.707 ed alla valutazione dell'impatto di rischio ex art.715. Si propone di introdurre un comma che indichi le seguenti fasi: 1- I Comuni redigono il Piano di Rischio sulla base del documento unitario redatto e condiviso in sede di Conferenza die Servizi; 2- I Comuni adottano il Piano di Rischio; 3 - ENAC, a seguito di istruttoria, emette parere di competenza (eventualmente propone modifiche al Piano che devono essere recepite prima dell'approvazione)); 4 - I Comuni approvano il Piano di Rischio; 5 - I Comuni recepiscono le previsioni del Piano di Rischio all'interno del proprio strumento urbanistico. **Definire inoltre le modalità con cui procedere all'adeguamento del nuovo impianto normativo introdotto dal nuovo Regolamento nel caso in cui il comune sia già dotato di Piano di Rischio valutato da ENAC e recepito nello strumento urbanistico comunale, anche a fronte della possibilità che il nuovo Regolamento introduca una normativa più restrittiva rispetto a quella contenuta nel Piano di Rischio già approvato e recepito dal PGT.**		- In merito all'iter di presentazione, valutazione e adozione del piano, considerata la peculiarità ed eterogeneità della normativa regionale, non è possibile indicare una procedimentalizzazione delle diverse fasi più puntualmente dettagliata. - Si rinvia alla motivazione ENAC contenuta nel commento n. 10.

				della valutazione di impatto di rischio; - dell'approvazione di un nuovo Piano di Rischio intercomunale o Provinciale; **Sarebbe opportuno esplicitare se tali modifiche a livello di strumento urbanistico debbano essere recepite con procedimenti dedicati al documento di settore, in Variante o con altra modalità ad hoc.**			
32	*Comune di Bergamo*	*Capo III, artt.9 e 10*	9, 10, 11	In precedenza, il paragrafo 6.8 del Capitolo 9 del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, relativamente alla" Valutazione di impatto di rischio", disciplinava chiaramente il tema all'interno di quello dei "Piani di Rischio" (titolo del Paragrafo 6), rimandando anche ad un eventuale adeguamento delle misure previste proprio all'interno dei piani di rischio a seguito della specifica valutazione. Nel nuovo Regolamento, invece, la Valutazione ai sensi dell'art.715 del Codice della Navigazione è trattata in un Capo a parte (capo III rispetto a quello del Piano di Rischio (capo II), non esplicitando, pertanto le modalità di interazione da prescrizioni per zone di tutela ex art.707 e aree di tutela ex art.715.	Modificare la denominazione del Capo II in "Zone di Tutela". Specificare nell'art.1 – Finalità e oggetto o nell'art..2 – definizioni normative che "il Piano di Rischio recepisce anche le prescrizioni derivanti dalla valutazione di impatto di rischio ex art.715	**ACCOLTO**	Art. 2 Definizioni normative 1. Piano di rischio: documento contenente le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei comuni territorialmente interessati dalla configurazione geometrica del piano di rischio. Esso definisce le zone da sottoporre a tutela, la cui estensione nelle direzioni di decollo e atterraggio non è preventivamente fissata dal citato art. 707 del Codice della Navigazione, in ragione del tipo di aeroporto e fornisce elementi per l'ottimale gestione del territorio interessato, secondo quanto disciplinato nel presente Regolamento. Il Piano di Rischio recepisce altresì anche le prescrizioni derivanti dalla valutazione di impatto di rischio ex art.715, laddove applicabile secondo quanto disciplinato dal Capo III - Valutazione di impatto di rischio art.715 del Codice della Navigazione del presente Regolamento
33	*Comune di Bergamo*	*Capo IV, art.12*	11	Si ritiene opportuno di precisare, all'intero del Nuovo Regolamento, la prevalenza della nuova disciplina nazionale vigente rispetto a quella contenuta nella pianificazione urbanistica locale vigente. In particolare, si ritiene opportuno dover esplicitare in norma che, qualora l'approvazione del Nuovo regolamento nazionale e la sua entrata in vigore introducano una disciplina più restrittiva rispetto a quella contenuta nei Piani di Rischio già approvati e già recepiti negli strumenti urbanistici vigenti, sia da ritenersi prevalente la disciplina nazionale preordinata e vigente e che, pertanto, le prescrizioni del Regolamento siano da applicarsi: - immediatamente a partire dalla data di entrata in vigore del Nuovo Regolamento oppure	**Introdurre un comma specifico al Capo IV, art.12:** **In caso di Piani di Rischio approvati ed i cui contenuti siano già stati recepiti negli strumenti urbanistici vigenti, qualora il presente Regolamento nazionale e la sua entrata in vigore introducano una disciplina più restrittiva rispetto a quella contenuta nei Piani di Rischio già approvati e già recepiti negli strumenti urbanistici vigenti, la normativa nazionale preordinata è da ritenersi prevalente immediatamente a partire dalla data di entrata in vigore del Nuovo Regolamento.**	**NON ACCOLTO**	- Discendono *ex lege*, senza necessità di espressa previsione, sia il regime giuridico connesso all'efficacia del presente Regolamento che non può avere natura retroattiva, sia quello relativo all'applicabilità del principio di specialità ex art. 1 cod. nav. - Si rinvia alla motivazione ENAC contenuta nel commento n.10.

				- a partire dall'efficacia della Variante urbanistica che recepisce nello strumento urbanistico le prescrizioni del Piano di Rischio.			
34	*ENAV S.p.A.*	Articolo 5 comma 4		Il riferimento all'AIP appare improprio. Le carte aeronautiche pubblicate in AIP da ENAV S.p.A. per conto dello Stato sono quelle previste dalle norme vigenti, riguardano un numero limitato di aeroporti e non sono propriamente finalizzate agli scopi indicati nel presente Regolamento. Riscrivere il comma 4 attribuendo centralità alla figura del soggetto che gestisce le infrastrutture aeroportuali.	Riscrivere il comma 4 come segue: Per quanto riguarda le caratteristiche infrastrutturali ed operative degli aeroporti, i Comuni devono fare riferimento ai Gestori delle Infrastrutture Aeroportuali.	**PARZIALMENTE ACCOLTO**	Per quanto riguarda le caratteristiche infrastrutturali ed operative degli aeroporti, i Comuni limitrofi gli aeroporti aperti al traffico civile, devono fare riferimento ai Gestori delle Infrastrutture Aeroportuali, quali soggetti originatori del dato aeronautico, ai sensi del Regolamento (UE) n. 139/2014. I Comuni limitrofi agli altri aeroporti, devono fare riferimento alle cartografie contenute nell'A.I.P. Italia (Aeronautical Information Pubblication) ed ai Gestori delle Infrastrutture Aeroportuali, previo coordinamento con ENAC.
35	*ENAV S.p.A.*	Articolo 7 comma 1 punto a)		Il riferimento all'AIP appare improprio. Riscrivere il comma 1 punto a) attribuendo centralità nell'acquisizione dei dati della pista di volo e della STRIP alla figura del soggetto che gestisce le infrastrutture aeroportuali.	Riscrivere il comma 1 punto a) come segue: P01 – elaborato grafico rappresentante la planimetria dell'aeroporto e la base cartografica del territorio sulla quale è riportata l'impronta delle aree di tutela. Se il piano di rischio interessa il territorio di più enti territorialmente competenti, sono anche riportati i confini degli stessi ed il posizionamento delle aree di tutela, effettuato tenendo conto dei dati dell'ubicazione della pista di volo e della STRIP acquisibili dai Gestori delle infrastrutture Aeroportuali.	**PARZIALMENTE ACCOLTO**	P01 – elaborato grafico rappresentante la planimetria dell'aeroporto e la base cartografica del territorio sulla quale è riportata l'impronta delle aree di tutela. Se il piano di rischio interessa il territorio di più enti territorialmente competenti, sono anche riportati i confini degli stessi ed il posizionamento delle aree di tutela, effettuato tenendo conto dei dati dell'ubicazione della pista di volo e della STRIP acquisibili per gli aeroporti aperti al traffico civile commerciale, dai Gestori delle infrastrutture Aeroportuali, mentre per gli altri aeroporti, i predetti dati sono acquisibili dalle cartografie contenute nell'A.I.P. Italia (Aeronautical Information Pubblication) e dai Gestori delle Infrastrutture Aeroportuali, previo coordinamento con ENAC.

Campi a cura di ENAC

(*) accolto / parzialmente accolto / notato / non accolto

(**) [in caso di "accolto"]: Inserire la spiegazione del perché la proposta è stata accolta. ENAC ha modificato il testo come proposto.
[in caso di "parzialmente accolto"]: Inserire la spiegazione del perché e cosa è stato accolto parzialmente. ENAC ha rivisto il testo di conseguenza.
[in caso di "notato"]: Se potrà essere utile, spiegare perché il commento è stato notato e nessuna azione è stata intrapresa. ENAC prende atto del commento, ma non cambierà il testo.
[in caso di "non accolto"]: ENAC non si trova in accordo con il commento. Inserire la spiegazione del perché il commento non è accoglibile. ENAC non cambierà il testo.

[1] A conclusione della fase di consultazione, è stato ritenuto opportuno modificare il titolo del regolamento da «Regolamento relativo alla determinazione delle zone soggette a limitazioni e valutazione di rischio delle attività aeronautiche (ex artt. 707, co. 5 e 715 del Codice della Navigazione)» a «Tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche (ex artt. 707, co. 5 e 715 del Codice della Navigazione)».