



## REGOLAMENTO

---

**TUTELA DEL TERRITORIO DAL RISCHIO GENERATO  
DALLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
(EX ARTT. 707, CO. 5 E 715 DEL CODICE DELLA  
NAVIGAZIONE)**

*Edizione n°1, Revisione n° // del 24/03/2025*





# Regolamento

TUTELA DEL TERRITORIO DAL RISCHIO GENERATO DALLE  
ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
(EX ARTT. 707, CO. 5 E 715 DEL CODICE DELLA  
NAVIGAZIONE)

Ed. 1 Rev.//

pag. 3 di 16

## SOMMARIO

Premessa

### Capo I DISPOSIZIONI GENERALI

- Articolo 1 Finalità ed oggetto
- Articolo 2 Definizioni normative
- Articolo 3 Ambito di efficacia

### Capo II PIANI DI RISCHIO

- Articolo 4 Condizioni di vincolo
- Articolo 5 Individuazione e definizione delle zone di tutela
- Articolo 6 Prescrizioni nelle zone di tutela (art. 707 co. 5 del Codice della Navigazione)
- Articolo 7 Contenuti minimi di un piano di rischio
- Articolo 8 Procedura di presentazione, valutazione e adozione

### Capo III VALUTAZIONE DI IMPATTO DI RISCHIO ART. 715 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

- Articolo 9 Misure di tutela
- Articolo 10 Procedura di valutazione del rischio contro terzi e adozione delle relative misure di tutela

### Capo IV DISPOSIZIONI FINALI

- Articolo 11 Norme di coordinamento
- Articolo 12 Disposizioni abrogative
- Articolo 13 Entrata in vigore e decorrenza di efficacia

Allegato I Configurazione planimetrica piani di rischio

Allegato II Esempio di configurazione tipologica valutazione del rischio contro terzi

### Premessa

- Visto l'articolo 687 del codice della navigazione che qualifica l'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC) come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile;
- Visti gli articoli 707, co. 5 e 715 del Codice della Navigazione;
- Visto il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, capitolo 9 paragrafo 6 (RCEA);
- Vista la Circolare ENAC APT-33 "Piani di rischio previsti dall'art. 707 del Codice della Navigazione";
- Vista la Policy di attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione;
- Considerata la necessità di definire, sul piano tecnico, in base al potere di regolazione di ENAC di cui all'articolo 687 del Codice della Navigazione, un nuovo regolamento che consenta di disciplinare in maniera organica il regime della tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche;
- Considerato che i piani di rischio, ex art. 707, quinto comma del Codice della Navigazione e la valutazione del rischio contro terzi, art 715 del Codice della Navigazione, concorrono alla salvaguardia del territorio nei confronti dell'attività aeronautica, attraverso un livello di tutela rafforzato ed un adeguato governo del territorio limitrofo all'infrastruttura aeroportuale;
- Dato atto che la configurazione planimetrica dei piani di rischio è stata determinata anche attraverso l'impiego del software Spatial Distribution Of Aircraft Crashes (S.D.A.C.), in relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici;
- Considerato che l'ENAC, in attuazione delle previsioni normative contenute all'art. 715 del Codice della Navigazione e sulla base delle indicazioni contenute al paragrafo 6.5 "Risk of Aircraft Accident around Airports dell'Airport Planning Manual - Doc 9184/part 2", definisce le misure di tutela del territorio interessato dalla valutazione di rischio;
- Considerato che, al fine di disciplinare la materia, è stato predisposto uno schema di «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)», di seguito denominato Regolamento, il quale è stato sottoposto a consultazione esterna attraverso pubblicazione della stessa sul sito web istituzionale dell'Ente in data 19 dicembre 2024, con termine per eventuali commenti ed osservazioni fissato al 31 gennaio 2025;
- Considerato che alla consultazione hanno partecipato i singoli Comuni ed ENAV S.p.A.;
- Considerato che a conclusione della fase di consultazione, per garantire maggiore coerenza e sistematicità con le finalità della materia trattata, è stato ritenuto opportuno modificare il titolo del regolamento da «Regolamento relativo alla determinazione



## Regolamento

TUTELA DEL TERRITORIO DAL RISCHIO GENERATO DALLE  
ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
(EX ARTT. 707, CO. 5 E 715 DEL CODICE DELLA  
NAVIGAZIONE)

Ed. 1 Rev.//

pag. 5 di 16

delle zone soggette a limitazioni e valutazione di rischio delle attività aeronautiche (ex artt. 707, co. 5 e 715 del Codice della Navigazione)» a Regolamento «Tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche (ex artt. 707, co. 5 e 715 del Codice della Navigazione)»;

Considerato che i principali commenti espressi in sede di consultazione sono stati rappresentati al Consiglio di Amministrazione di ENAC tramite la Relazione illustrativa della proposta di revisione dell'Ed. 1 del Regolamento «Tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche (ex artt. 707, co. 5 e 715 del Codice della Navigazione)» e che di questi viene data pubblicazione sul sito web istituzionale di ENAC;

**È ADOTTATO IL SEGUENTE REGOLAMENTO**



## Regolamento

TUTELA DEL TERRITORIO DAL RISCHIO GENERATO DALLE  
ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
(EX ARTT. 707, CO. 5 E 715 DEL CODICE DELLA  
NAVIGAZIONE)

Ed. 1 Rev.//

pag. 6 di 16

### Capo I – Disposizioni Generali

#### Art. 1

##### *Finalità e oggetto*

1. Il presente Regolamento disciplina l'attuazione del quinto comma dell'art. 707 e dell'art. 715 del Codice della Navigazione. In particolare il regolamento stabilisce:

a) con riferimento al quinto comma del Codice della Navigazione:

- i. i contenuti del piano di rischio e le relative modalità di presentazione, valutazione e adozione;
- ii. le zone soggette a tutela e le prescrizioni applicabili;

b). con riferimento all'articolo 715 del Codice della Navigazione:

- i. le prescrizioni applicabili in relazione al valore di rischio individuale determinato dall'ENAC;
- ii. il processo di presentazione, valutazione del rischio contro terzi e adozione delle relative misure di tutela.

#### 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.
2. **Zone di tutela:** settori omogenei che compongono la configurazione geometrica del piano di rischio, definita in funzione della distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici.
3. **Rischio individuale:** la probabilità che un individuo, residente permanentemente nei dintorni di un aeroporto ha di rimanere coinvolto dalle conseguenze di un incidente aereo.
4. **Aree di tutela:** aree sulle quali è stata effettuata dall'ENAC, ai sensi dell'articolo 715 del Codice della Navigazione, l'analisi del rischio individuale (valutazione del rischio contro terzi). Le aree sono definite dalle curve aventi un determinato valore di rischio individuale (curve isorischio)

### Art. 3

#### *Ambito di efficacia*

1. Il presente Regolamento si applica ai territori dei comuni limitrofi gli aeroporti aperti al traffico civile territorialmente interessati dalle zone di tutela del piano di rischio e/o dalle aree di tutela della valutazione del rischio contro terzi.
2. 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.
3. Fermo restando quanto stabilito al comma 1, il presente Regolamento non trova attuazione nell'ambito del sedime aeroportuale, regolato dai Master Plan approvati dall'ENAC.
4. 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.
5. La valutazione del rischio contro terzi, ai sensi dell'art. 715 del Codice della Navigazione si applica agli aeroporti caratterizzati da volume di traffico, attuale o previsto nel Piano di Sviluppo Aeroportuale, pari o superiore a 50.000 movimenti/anno.
6. La valutazione del rischio contro terzi di cui al comma 5, si applica 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.

## Capo II - Piani di Rischio

### Art. 4

#### *Condizioni di vincolo*

1. L'art. 707, co. 5 del Codice della Navigazione prevede la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni, quali quelle nelle direzioni di decollo e di atterraggio, al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente aereo.
2. La mitigazione delle conseguenze si attua attraverso la limitazione di presenza umana (carico antropico) e l'individuazione di attività non compatibili che se coinvolte in un incidente aereo possono potenzialmente amplificare le conseguenze dello stesso.

### Art. 5

#### *Individuazione e definizione delle zone di tutela*

1. 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.

2. In relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, sono state individuate le diverse zone di tutela in settori omogenei, riportato nell'allegato I, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente regolamento.
3. Per ciascuna zona, nell'art. 6 sono indicati i vincoli previsti all'edificazione e sono definite le attività compatibili, in coerenza con quanto indicato nel presente Capo. La differenziazione delle indicazioni e delle prescrizioni nelle diverse zone provvede a fornire un uniforme livello di tutela.
4. 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 Publication) ed ai Gestori delle Infrastrutture Aeroportuali, previo coordinamento con ENAC.

### Art. 6

*Prescrizioni nelle zone di tutela  
(art. 707 co. 5 del Codice della Navigazione)*

1. Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti, ai comuni territorialmente competenti, in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico - edilizia, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, si applicano nelle zone di tutela definite nell'allegato I, le seguenti prescrizioni:

a) Zona di tutela A: il carico antropico deve essere limitato al massimo. In tale zona sono vietate nuove edificazioni residenziali. Sono ammesse attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone;

b) Zona di tutela B: è ammessa 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.

c) Zona di tutela C: è consentito un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

d) Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, è vietata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva.

2. Nelle zone di tutela A, B e C sono vietati, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

a) insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva;

b) costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;

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, ubicati lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto.

d) 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.

3. Nelle aree di tutela "A" e "B" per le infrastrutture viarie, deve essere valutata l'ammissibilità per la realizzazione di nuove opere che possono comportare congestioni di traffico e quindi significativo aumento del carico antropico (quali ad esempio caselli autostradali).

4. 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 metri quadrati;

b) zona di tutela C: sono ammessi oltre agli esercizi di vicinato di cui al precedente punto a) 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 agli esercizi di vicinato di cui al precedente punto a) e di livello locale di cui al precedente punto b) l'insediamento di medie strutture di vendita con superficie di vendita compresa tra 251 e 2.500 metri quadrati.

5. È ammesso, eccezionalmente, nella zona di tutela D, l'insediamento di grandi strutture di vendita con superficie di vendita superiore ai 2.500 metri quadrati, purché siano costituite da plurimi edifici divisi tra loro, separati da vie, piazze pedonali, veicolari da cui si accede separatamente alle singole unità senza la presenza di ingressi principali unitari, ossia edifici autonomi e fisicamente separati, organizzati intorno a molteplici ed articolati percorsi.

### Art. 7

#### *Contenuti minimi di un piano di rischio*

1. Al fine di uniformare la struttura dei piani di rischio e proceduralizzare l'esame istruttorio da parte dell'ENAC, si elencano i documenti essenziali ed i contenuti minimi che costituiscono il piano di rischio:

a). 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 Publication) e dai Gestori delle Infrastrutture Aeroportuali, previo coordinamento con ENAC;

b). P02 – elaborato grafico, redatto in scala opportuna e debitamente quotato, nel quale, all'interno dell'impronta delle aree di tutela, sono riportate le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. La tavola contiene una tabella con indicazione per ogni zona di tutela dei volumi o superfici e del numero di livelli che si intendono realizzare (espressi in metri cubi o metri quadrati indicando i metri fuori terra) esistenti (e quindi già realizzati) e quelli realizzabili (espressi in metri cubi o metri quadrati), secondo le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. Nella stessa tabella è riportato anche il carico antropico, per ogni area di tutela, esistente e previsto (secondo l'attuazione degli strumenti urbanistici vigenti), suddiviso in residenziale e non residenziale;

c). R01 – relazione nella quale è principalmente valutata la coerenza degli strumenti urbanistici vigenti con le misure di tutela previste nel presente Regolamento, l'analisi deve essere condotta tenuto conto della tabella di confronto riportata nella tavola P02. A seguito della comparazione, nel documento dovranno essere indicate le eventuali misure correttive da apportare alle previsioni degli strumenti vigenti al fine di ridefinire le attività compatibili e l'adeguamento/riduzione degli indici di edificabilità previsti negli strumenti urbanistici.

### Art. 8

#### *Procedura di presentazione, valutazione e adozione*

1. Il piano di rischio è redatto dai comuni il cui territorio è interessato dalle zone di tutela, territorialmente competenti, secondo le previsioni del presente Regolamento. 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.

2 L'elaborazione del documento è predisposto dai comuni territorialmente competenti.

3. L'ENAC sviluppa la propria istruttoria sulla base delle seguenti aspetti:

- a) verifica della correttezza dei dati e dei parametri caratterizzanti l'aeroporto considerato e del relativo utilizzo;
- b) struttura e completezza dei documenti;
- c) analisi delle previsioni urbanistiche (cubature e carico antropico) ed eventuali misure di contenimento.

4. Nel corso dell'istruttoria, l'ENAC può chiedere ai Comuni territorialmente competenti di adattare o anche modificare l'impronta a terra delle aree di tutela in virtù di valutazioni operative relative, per esempio, alla configurazione delle rotte di atterraggio e decollo ed all'effettivo utilizzo delle direzioni di volo. In tali casi i Comuni territorialmente competenti recepiscono le indicazioni dell'ENAC con la presentazione di un piano di rischio modificato.

5. A conclusione della propria istruttoria, l'ENAC, emette il parere di competenza.

6. I comuni territorialmente competenti, a seguito del parere di competenza dell'ENAC, adottano il piano di rischio e ne recepiscono le previsioni nei propri strumenti urbanistici.

7. I Comuni territorialmente competenti comunicano all'ENAC l'avvenuta adozione del piano di rischio, fatta salva la responsabilità in capo agli stessi Comuni, per quanto riguarda la verifica dei livelli di carico antropico dichiarati sia in fase di autorizzazione che di realizzazione delle opere.

8. Per gli aeroporti dotati di piano di sviluppo, per i quali si è conclusa positivamente la procedura di accertamento della conformità urbanistica, il piano di rischio è redatto sulla base della configurazione esistente, con l'obbligo per i comuni territorialmente competenti, anche in accordo ai principi di leale collaborazione tra le Amministrazioni Pubbliche, nonché dei principi eurounitari di stabilità e certezza dei rapporti giuridici e di tutela del legittimo affidamento, di adottare adeguate misure di salvaguardia che, sulla scorta della configurazione dell'aeroporto, all'orizzonte temporale del piano di sviluppo, siano idonee ad impedire la realizzazione di opere in contrasto con i principi contenuti nel presente Regolamento. Nelle more 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.

9. Nei casi in cui il piano di sviluppo sia in corso di elaborazione, nella fase del percorso di concertazione tra l'ENAC ed il Gestore aeroportuale, l'Ente interessa i comuni territorialmente competenti per la valutazione delle ricadute delle previsioni di tale piano di sviluppo sulla configurazione e sui contenuti del piano di rischio.

### Capo III - Valutazione di impatto di rischio art.715 del Codice della Navigazione

#### Art. 9

##### *Misure di tutela*

1. L'articolo 715 del Codice della Navigazione, prevede che l'ENAC individui gli aeroporti su cui effettuare la valutazione del rischio, secondo i criteri di selezione indicati all'art. 3 comma 5 e 6 del presente Regolamento.

2. Fatto salvo quanto disciplinato dall'art. 5 del presente Regolamento, per gli aeroporti per i quali l'ENAC ha comunicato ai Comuni interessati la valutazione del rischio, ai sensi dell'art. 715 del Codice della Navigazione, per ciascuna area di tutela, devono essere rispettate le seguenti prescrizioni:

a) area "*ad alta tutela*" - all'interno della curva isorischio  $10^{-4}$ , in cui è maggiore il livello di esposizione al rischio. Tale area ricade normalmente all'interno dell'aeroporto. Se l'area ricade esternamente al sedime aeroportuale, deve essere valutata dai Comuni interessati, l'opportunità di definire piani contenenti programmi di demolizione e/o misure di regressione rispetto alle opere esistenti, è vietata la presenza continua di persone al suo interno.

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. 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.

c) area “*intermedia*” - compresa tra le curve isorischio tra  $10^{-5}$  e  $10^{-6}$ , le opere esistenti non sono oggetto di intervento e possono essere previste misure di contenimento. La realizzazione di nuova funzione non residenziale, deve essere caratterizzata da tipologie costruttive e destinazioni d'uso che prevedono la presenza di un modesto numero di persone e deve sempre essere verificato, in rapporto ai livelli di carico antropico già presenti allo stato attuale.

d) area “*esterna*” - area che si estende oltre alla curva isorischio  $10^{-6}$ , non è soggetta a particolari previsioni connesse con la presenza di attività aeronautica.

3. Nelle aree “ad alta tutela”, “interna” ed “intermedia” non possono essere previsti nuovi ambiti residenziali e devono essere valutate con particolare attenzione, le attività che, se coinvolte da un incidente aereo, possono amplificarne le conseguenze e creare danno per l'ambiente. In tali aree, è vietata la realizzazione di edificazioni assimilabili a scuole, ospedali, centri ad elevato affollamento.

4. Per le infrastrutture viarie, nelle aree “alta tutela” ed “interna” o in prossimità delle stesse, sono vietate opere che comportano congestioni del traffico e quindi significativo aumento del carico antropico.

5. Per la valutazione del rischio connesso alle attività aeronautiche, ENAC utilizza il modello statistico-matematico. Nell'allegato II è rappresentato out-put tipologico della valutazione del rischio contro terzi, con la rappresentazione delle tre curve isorischio  $10^{-5}$  ( $10^{-4}$ ,  $10^{-5}$  e  $10^{-6}$ ).

### Art. 10

#### *Procedura di valutazione del rischio contro terzi e adozione delle relative misure di tutela*

1. Il processo di attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione, prevede il coinvolgimento dei Comuni interessati, il cui territorio è ubicato lungo le direzioni di atterraggio e decollo.

2. L'ENAC effettua lo studio di valutazione allo stato attuale e all'orizzonte temporale del Piano di Sviluppo Aeroportuale. Sulla base dei risultati dello studio all'orizzonte temporale del piano di sviluppo aeroportuale determina le aree su cui viene apposto il vincolo alla proprietà privata. Lo studio allo stato attuale, ha invece la finalità di verificare l'eventuale sussistenza di criticità già

presenti sul territorio, per una corretta stima degli eventuali interventi da assumere nell'immediato o nel periodo di validità dello studio.

3. Nel caso in cui il Piano di Sviluppo Aeroportuale preveda la realizzazione di una nuova pista di volo, con successiva dismissione di quella esistente, il vincolo si applica anche sullo stato attuale fino a quando la pista di volo rimane in esercizio.

4. Al fine di garantire l'omogeneità del livello di attendibilità delle valutazioni effettuate per i vari aeroporti e l'univocità di giudizio, la metodologia di calcolo da impiegare è esclusivamente quella dell'ENAC. Non sono accettati altri studi e valutazioni effettuati da soggetti terzi, per la determinazione dei vincoli cui assoggettare la proprietà privata, ex artt. 707 e 715 del Codice della Navigazione.

5. L'ENAC comunica ai Comuni interessati l'avvio del processo di valutazione ed a conclusione dello stesso, fornisce informazione relativamente ai risultati dello stesso ed avvia la fase di sottoscrizione per l'attuazione del presente Capo.

6. Le misure di tutela del territorio vengono definite e programmate nel percorso di sottoscrizione di un accordo tra ENAC e gli enti territorialmente competenti, sulla base di valutazioni che tengono conto delle realtà territoriali presenti, delle loro caratteristiche funzionali e della relativa destinazione d'uso.

7. I Comuni interessati ricevono da ENAC le planimetrie raffiguranti le curve di out-put e sottoscrivono un accordo tra PP.AA., ai sensi e per gli effetti dell'art.15 della Legge n. 241 del 1990 e ss.mm.ii., impegnandosi ad adattare, laddove necessario, i propri strumenti di gestione e pianificazione del territorio, tenuto conto delle indicazioni contenute nel presente Capo.

8. La tutela del territorio ricadente all'interno delle aree di tutela, si espleta tramite la limitazione del carico antropico e l'individuazione delle attività non compatibili.

9. I Comuni interessati, ricevute da ENAC le planimetrie su cui sono riportate le curve di iso-rischio, verifica la coerenza degli strumenti urbanistici vigenti e procede, eventualmente, al loro adeguamento.

10. I Comuni interessati comunicano ad ENAC, l'avvenuta adozione delle misure di tutela derivanti dall'attuazione dell'art. 715. Tali adeguamenti interessano anche i piani di rischio redatti ai sensi dell'articolo 707, per le zone comuni ai due strumenti di tutela.

11. Se le indicazioni derivanti dall'applicazione dell'art. 707 sono diverse da quelle derivanti dall'applicazione dell'art. 715, l'applicazione delle misure è armonizzata in accordo con l'ENAC, imponendo la misura più vincolante. L'adozione dell'art. 715 risulta pertanto un vincolo aggiuntivo al piano di rischio aeroportuale.

### Capo IV – Disposizioni finali

#### Art. 11

##### *Norme di coordinamento*

1. I Comuni che hanno già adottato il piano di rischio non sono tenuti ad aggiornare il proprio piano a meno della riduzione della fasica D da 1000 ad 800 m, laddove applicabile.



## Regolamento

TUTELA DEL TERRITORIO DAL RISCHIO GENERATO DALLE  
ATTIVITÀ AERONAUTICHE  
(EX ARTT. 707, CO. 5 E 715 DEL CODICE DELLA  
NAVIGAZIONE)

Ed. 1 Rev.//

pag. 14 di 16

2. I Comuni che non hanno adottato il piano di rischio, non possono autorizzare opere ed attività, ubicate lungo le direzioni di decollo ed atterraggio, se non coerenti con le previsioni contenute nel presente Regolamento.

3. Resta inteso che dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento, la geometria della zona di tutela D prevista per piste di codice 3 e 4, sarà ridotta passando da un'estensione di 1000 m ad una di 800 metri dall'asse pista.

### **Art. 12**

#### *Disposizioni abrogative*

1. Con l'entrata in vigore del presente Regolamento, sono abrogati:

1. il capitolo 9, paragrafo 6 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti Edizione 2, Emendamento 9 del 23 ottobre 2014;

2. la circolare APT-33 "piani di rischio previsti dall'art. 707 del Codice della Navigazione" del 30/08/2010;

3. la Policy di attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione Ed. 1 del 12/01/2010.

### **Art. 13**

#### *Entrata in vigore e decorrenza di efficacia*

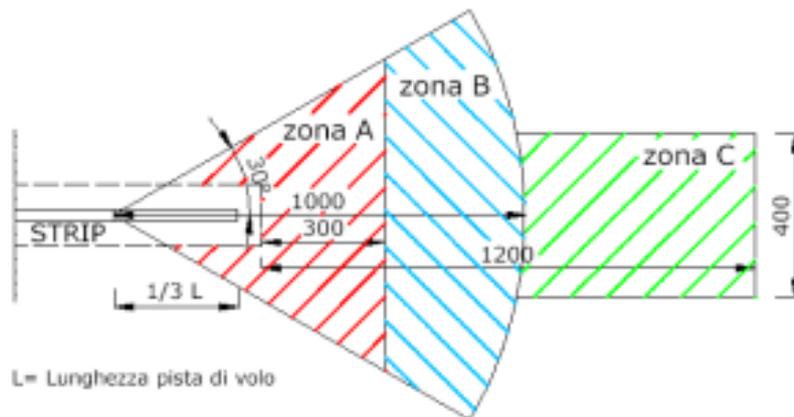
1. Il presente Regolamento entra in vigore alla data di pubblicazione dello stesso sul sito web istituzionale di ENAC.

2. Il presente Regolamento è oggetto di revisione con cadenza triennale.

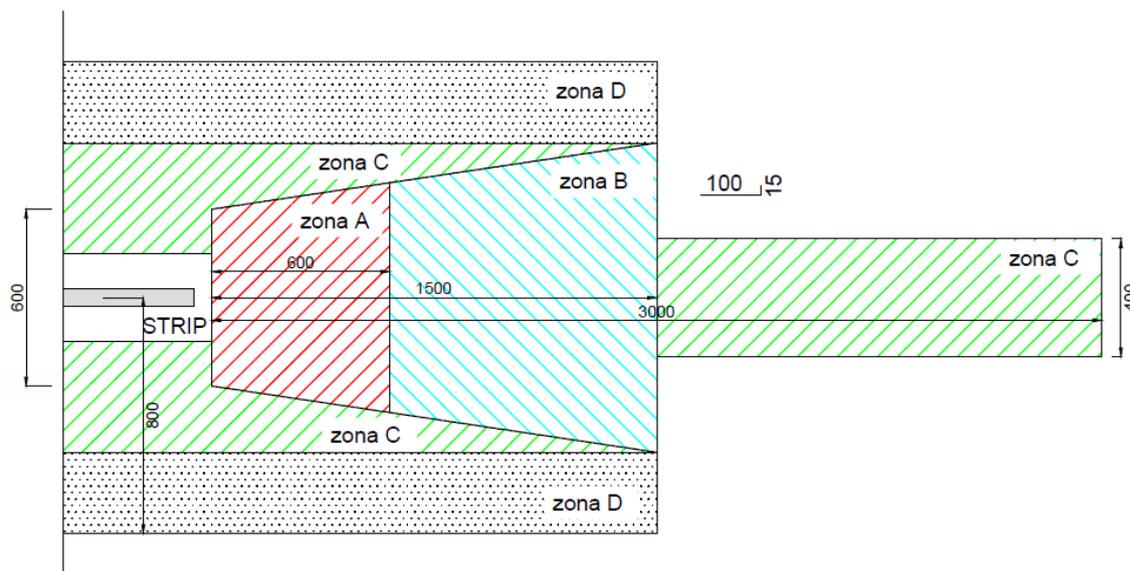
## ALLEGATO I: Configurazione planimetrica piani di rischio

Quote in metri

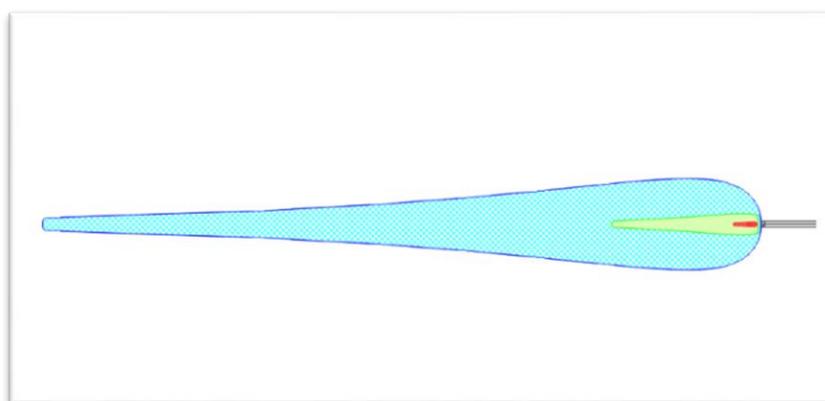
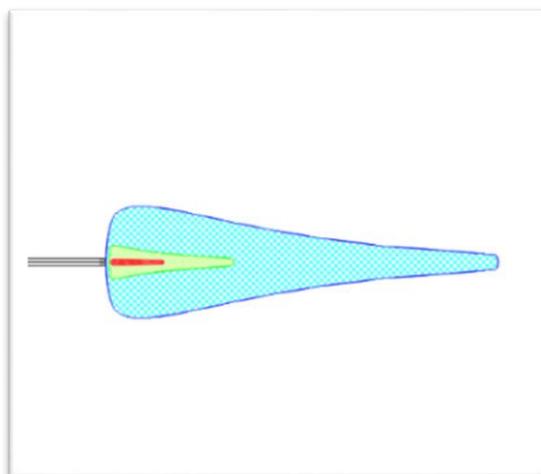
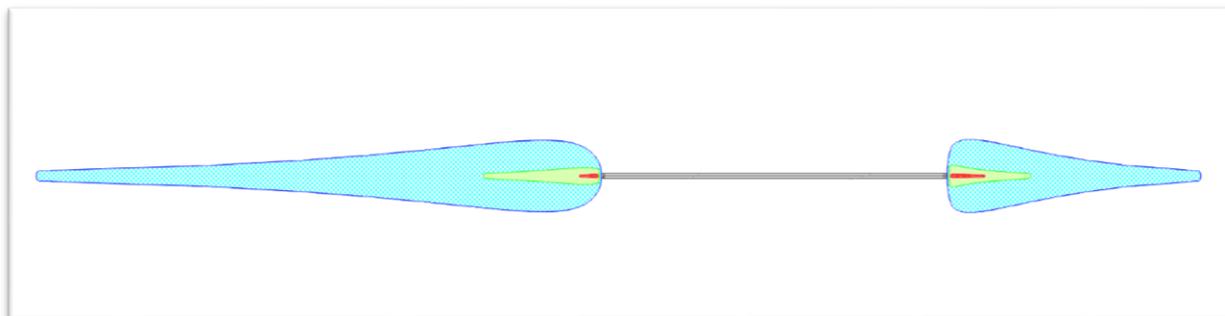
Pista di codice 1 e 2



Pista di codice 3 e 4



ALLEGATO II: Esempio di configurazione tipologica dell'out-put della valutazione del rischio contro terzi



 Area intermedia  $1E-06 < IR < 1E-05$

 Area interna  $1E-05 < IR < 1E-04$

 Area ad alta tutela  $IR > 1E-04$