



Comune di
Capannori

***PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE
AEROPORTO LUCCA - TASSIGNANO***

Ai sensi Codice della Navigazione art. 707

Edizione del 27 giugno 2017
REV. 0

Il tecnico

Dott. Jacopo Del Carlo

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jacopo Del Carlo', is written over the printed name.

Responsabile procedimento

Arch. Michele Nucci

0	PREMESSA.....	3
1	INTRODUZIONE.....	3
1.1	Scopo del documento.....	3
1.2	Riferimenti normativi	3
1.3	Schema di lavoro	3
2	INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE.....	4
2.1	Descrizione dell’Aeroporto.....	4
2.2	Caratteristiche operative dell’infrastruttura.....	4
2.3	Attività ed operazioni sull’aeroporto	4
2.4	Piano di sviluppo aeroportuale	4
3	CONTESTO AMBIENTALE E VINCOLI GENERALI	5
4	COLLOCAZIONE DELLE AREE DI TUTELA	5
5	ATTUALE CARICO EDIFICATORIO ED ANTROPICO	6
5.1	Superfici coperte	6
5.2	Carico Antropico.....	7
6	STRUMENTI URBANISTICI ATTUALI.....	8
6.1	Area Est.....	8
6.2	Area Ovest	9
6.3	Attuali edificazioni permesse dal Regolamento edilizio	10
6.4	Verifica rispetto a quanto previsto da RCEA.....	11
6.4.1	ZONA A.....	11
6.4.2	ZONA B	11
6.4.3	ZONA C.....	11
7	ELEMENTI CORRETTIVI ALL’ATTUALE REGOLAMENTO URBANISTICO	12

0 PREMESSA

Il Decreto Legislativo 9 maggio 2015 n.96, come corretto ed integrato con il Decreto Legislativo 15 marzo 2006 n°151, ha rivisto la disciplina della parte aeronautica del Codice della Navigazione. Con questi decreti sono state introdotte nuove previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni limitrofi agli aeroporti. In particolare al quinto comma dell'articolo 707 il Legislatore ha introdotto una previsione normativa completamente nuova costituita dai piani di rischio, strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica. I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti.

Dal 2005 i Comuni non possono autorizzare opere ed attività ubicate lungo le direzioni di decollo ed atterraggio, se non coerenti con il piano di rischio.

1 INTRODUZIONE

1.1 Scopo del documento

Il presente documento, corredato delle tavole P01 e P02, si propone quale piano di rischio per l'aeroporto di Lucca Tassignano, le cui zone di tutela indicate nel Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti (RCEA), obbligatorio riferimento normativo, ricadono all'interno del Comune di Capannori. La piccola estensione della zona di tutela nel Comune di Porcari, visto che è di esigua estensione e fortemente vincolata, è stata considerata nel presente piano. Il piano di rischio è la valutazione della coerenza degli strumenti urbanistici vigenti con le misure di tutela ed indica i provvedimenti correttivi da apportare a quanto in essere.

1.2 Riferimenti normativi

I principali riferimenti per il processo di valutazione sono:

1. Codice della Navigazione art. 707, 715;
2. Regolamento ENAC "Costruzione ed esercizio degli aeroporti" (RCEA);
3. ENAC circolare APT 33 "piani di rischio previsti dall'art. 707 del codice della navigazione";
4. Regolamento Urbanistico del Comune di Capannori (Regolamento Urbanistico) aggiornato al 27 giugno 2017.

1.3 Schema di lavoro

Lo schema di lavoro è il seguente:

- Descrizione della infrastruttura aeroportuale.
- Descrizione del contesto ambientale e dei vincoli generali del territorio.
- Collocazione delle aree di tutela previste dal RCEA.
- Attuale carico edificatorio e antropico.
- Strumenti urbanistici attuali.
- Confronto tra le previsioni urbanistiche e quelle contenute nel RCEA.
- Elementi correttivi all'attuale Regolamento Urbanistico.

2 INFRASTRUTTURA AEROPORTUALE

I seguenti elementi sono desumibili dalla consultazione della cartografia ufficiale della Regione Toscana e dell'Aeronautical Information Publication, scheda AD - 2 LIQL, Aerodrome Chart ICAO, in corso di revisione a seguito dell'ammodernamento della torre e dell'aerostazione, e Aerodrome Obstacle Chart ICAO A pertinenti.

2.1 Descrizione dell'Aeroporto

L'infrastruttura aeroportuale denominata *Aeroporto Lucca – Tassignano* è identificata con codice ICAO LIQL e codice IATA LCV.

L'orario di operatività è dalle 09:00 – 19.00 locali (o Tramonto se precedente) con chiusura il Martedì, Natale, Capodanno e Ferragosto. L'orario di apertura è sempre ricompreso nelle ore diurne.

E' raggiungibile da Via Cav. Lav. Mario Carrara, 1 in località Tassignano 55012 nel comune di Capannori (LU).

Le coordinate geografiche del Aerodrome Reference Point sono 43° 49' 47" Nord - 10° 34' 44" Est. L'ARP è collocato al di fuori del sedime aeroportuale a Nord per motivi storici.

L'affidatario in base al Regolamento di Affidamento degli Aeroporti Minori è la società Aeroporto di Capannori s.p.a.

L'aeroporto è a circa 1,5 Km dall'abitato di Capannori e 6 Km dall'abitato di Lucca.

2.2 Caratteristiche operative dell'infrastruttura

L'aeroporto di Lucca Tassignano ha una pista Codice 2 ICAO con piste orientate per direzione magnetica 098° - 278° denominate rispettivamente pista 10 e 28 di lunghezza massima 910 metri e larghezza 18 metri che è al di sotto dello standard per un Codice 2.

L'elevazione è di 12 metri sul livello del mare e coincide, con differenze nell'ordine del metro, con l'elevazione del terreno circostante.

L'infrastruttura non è illuminata e non è idonea al volo strumentale ed è quindi priva di procedure strumentali.

La struttura è all'interno di uno spazio aereo classe G – ATZ con servizio informazioni al traffico (AFIS) fornito dalla Società affidataria.

La classe Antincendio non prevede voli commerciali ed è assimilabile ad una CAT 2 ICAO.

2.3 Attività ed operazioni sull'aeroporto

L'infrastruttura è destinata all'Aviazione Generale come definita dall'attuale normativa nazionale incluse l'attività aerolancistica e il volo a vela. È aperto al traffico da e per i paesi appartenenti all'area Schengen limitatamente a voli privati, lavoro aereo, voli di addestramento ed aerotaxi.

Il numero di movimenti è pari a circa 5000 annui con preponderanza del traffico di Aviazione Generale e scuola dell'Aeroclub e attività aerolancistica civile.

Le operazioni sono limitate dall'inserimento dell'ATZ all'interno dell'area Regolamentata R-18 destinata al lancio paracadutisti militari.

Non si ravvisa nel volume di traffico attuale e nella tipologia dello stesso le previsioni per l'applicazione all'art. 715 del Codice della Navigazione (third party risk assessment).

2.4 Piano di sviluppo aeroportuale

Non risulta in corso né la stesura né l'approvazione di un piano di sviluppo aeroportuale.

È da rimarcare che negli anni 80 la previsione urbanistica prevedeva la costruzione di una nuova pista in sostituzione dell'attuale con lo stesso orientamento ma collocata più a Nord. Tale previsione è decaduta, assieme al progetto di sviluppo aeroportuale, antecedentemente al 2000.

3 CONTESTO AMBIENTALE E VINCOLI GENERALI

Il sedime aeroportuale confina per l'intero lato Sud con l'Autostrada A11, mentre a Nord è limitato dal sedime militare utilizzato per il lancio paracadutisti confinante, a sua volta, a Nord, con l'infrastruttura ferroviaria Lucca – Firenze.

Gli insediamenti di interesse attorno sono costituiti da un'edificazione diffusa di tipo residenziale e agricolo lungo la strada comunale ad Ovest, da una area artigianale-industriale che si sviluppa a cavallo dell'autostrada sempre nella zona Ovest dell'aeroporto, da alcuni gruppi di edifici artigianali ed industriali sul lato Sud dell'autostrada ed il casello autostradale ad Est. La zona è considerata a rischio idrogeologico con una classificazione molto elevata nelle zona ad Est dell'aeroporto.

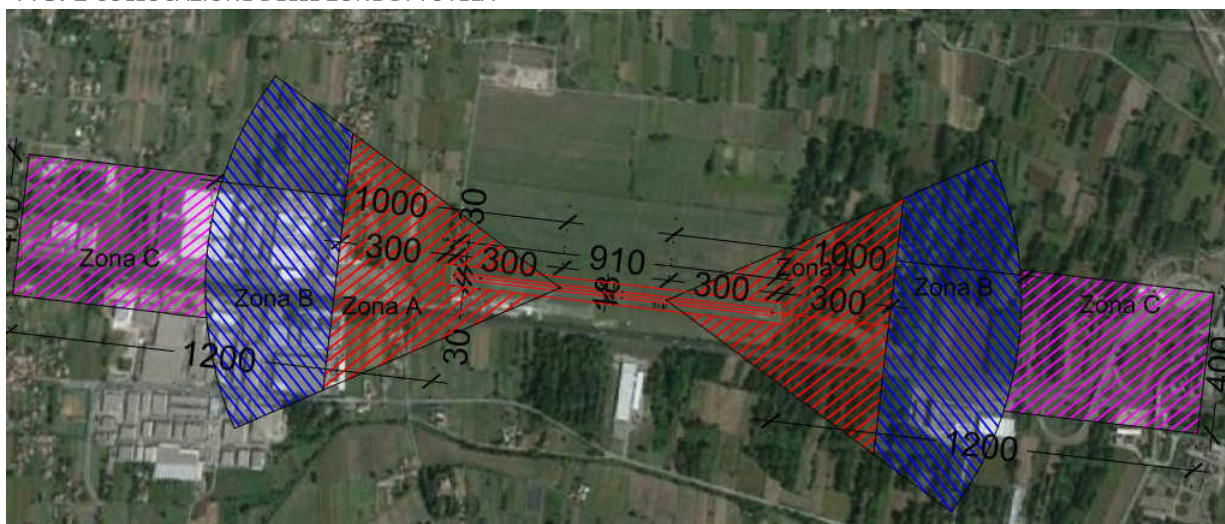
Il coesistere di infrastrutture di trasporto, del rischio idrogeologico e la presenza del demanio militare ha fortemente limitato l'edificazione e, di conseguenza, il carico antropico.

4 COLLOCAZIONE DELLE AREE DI TUTELA

In base a quanto previsto dal Regolamento di Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti sono state riportate in tavola P01 le aree di tutela previste al cap. 9 paragrafo 6. La figura 1 ne anticipa il contenuto riportandolo su un'immagine satellitare. L'analisi verrà fatta per zona e collocazione rispetto all'aeroporto, di seguito gli elementi salienti:

- Zona A-Est: non è interessata da alcuna costruzione o insediamento e totalmente vincolata per il rischio idrogeologico. È attraversata dall'A11.
- Zona B-Est: interessata dai lotti industriali, con il rimanente destinato a bosco e agricoltura.
- Zona C-Est: interessata dal casello autostradale Capannori, un'area a servizio del casello, un lotto industriale e alcune abitazioni. È attraversata dalla A-11.
- Zona A-Ovest: interessata da un insediamento abitativo, una porzione di magazzino industriale ed una casa colonica. La zona A è attraversata dalla A-11 e da un cavalcavia di raccordo della viabilità ordinaria. Tutto l'insediamento aeroportuale (bar, uffici ed hangar) è all'interno della zona Ovest.
- Zona B – Ovest: sono presenti principalmente insediamenti industriali della filiera produttiva della carta tissue, (carta igienica, ecc.), ed un'area residenziale sul lato Nord. La tipologia industriale è a basso rischio dal punto di vista incidentale (assenza di industria chimica e attività grandi rischi).
- Zona C – Ovest: sono presenti principalmente insediamenti industriali della filiera produttiva della carta tissue, (carta igienica, ec...) ed un'area destinata a servizi sullo spigolo Nord Ovest. La tipologia industriale è a basso rischio dal punto di vista incidentale.

FIG. 1 COLLOCAZIONE DELLE ZONE DI TUTELA



5 ATTUALE CARICO EDIFICATORIO ED ANTROPICO

5.1 Superfici coperte

A differenza di quanto indicato nella Circolare APT-33, il presente studio è sviluppato utilizzando i dati di superficie coperta (lorda) anziché i volumi. Questo parametro unifica la valutazione per le varie destinazioni di uso ed è congruente con le previsioni normative comunali che utilizzano la Superficie Utile Lorda per determinare quanto edificato ed edificabile.

Nella tabella 1, la superficie dei lotti identifica le aree destinate all'attività, mentre la superficie coperta quella effettivamente edificata. La differenza tra le superfici riportate e quelle della zona RCEA è destinata ad un utilizzo agricolo, di viabilità o comunque non destinataria di provvedimenti che ne permettano un utilizzo rilevante ai fini del presente piano. Nella tabella 1, inoltre, si riepiloga l'attuale situazione in percentuale rispetto alla zona prevista da RCEA. Ai fini della valutazione della superficie si utilizza per la zona A, 228200 mq, per la B, 294500 mq, per la zona C, 214700 mq.

TAB. 1 SUPERFICI INTERESSATE DALLE ZONE DI TUTELA

ZONA A OVEST	SUP LOTTI	%	SUP COPERTA	%
RESIDENZIALE	10.202	4,5%	1.204	0,5%
INDUSTRIALE	8.132	3,6%	2.105	0,9%
SERVIZI	2.590	1,1%	0	0,0%
ZONA B OVEST	SUP LOTTI		SUP COPERTA	
RESIDENZIALE	18.310	6,2%	2.597	0,9%
INDUSTRIALE	171.977	58,4%	80.287	27,3%
SERVIZI	1.435	0,5%	220	0,1%
ZONA C OVEST	SUP LOTTI		SUP COPERTA	
RESIDENZIALE	0	0,0%	0	0,0%
INDUSTRIALE	135.778	63,2%	50.419	23,5%
SERVIZI	10.250	4,8%	2.162	1,0%
ZONA A EST	SUP LOTTI		SUP COPERTA	
RESIDENZIALE	0	0,0%	0	0,0%
INDUSTRIALE	0	0,0%	0	0,0%
SERVIZI	0	0,0%	0	0,0%
ZONA B EST	SUP LOTTI		SUP COPERTA	
RESIDENZIALE	0	0,0%	0	0,0%
INDUSTRIALE	48.595	16,5%	13.338	4,5%
SERVIZI	0	0,0%	0	0,0%
ZONA C EST	SUP LOTTI		SUP COPERTA	
RESIDENZIALE	5.164	2,4%	474	0,2%
INDUSTRIALE	10.754	5,0%	257	0,1%
SERVIZI	0	0,0%	0	0,0%

L'impiego è principalmente agricolo con coefficienti di impiego industriale di interesse nelle sole Zone B e C ad Ovest dell'aeroporto.

5.2 Carico Antropico

Il carico antropico attuale è riportato nella tabella 2 dove la densità di popolazione è espressa in persone per ettaro.

La stima è stata effettuata per eccesso sia per la parte residenziale, dove si è considerato un'abitante circa ogni 20 mq, sia per la parte industriale di maggiori dimensioni, una persona ogni 270 mq, che per la parte servizi, una persona ogni 11 mq. La densità di popolazione nell'ambito industriale è desunta dai dati occupazionali prevedibili nel medio termine per le industrie del settore cartario sommando anche il personale che viene impiegato nei turni giornalieri. La parte servizi è fortemente cautelativa rientrando in questa destinazione di uso un'eterogena gamma di categorie di attività.

TAB. 2 STIMA DEL CARICO ANTROPICO

ZONA A OVEST	SUP COPERTA	PERSONE	DENSITA'
RESIDENZIALE	1.204	77	3,37
INDUSTRIALE	2.105	30	1,31
SERVIZI	0	0	0,00
TOTALE		107	4,7
ZONA B OVEST	SUP COPERTA		
RESIDENZIALE	2.597	121	4,11
INDUSTRIALE	80.287	300	10,19
SERVIZI	220	20	0,68
TOTALE		441	15
ZONA C OVEST	SUP COPERTA		
RESIDENZIALE	0	0	0,00
INDUSTRIALE	50.419	190	8,85
SERVIZI	2.162	200	9,32
TOTALE		441	18,2
ZONA A EST	SUP COPERTA		
RESIDENZIALE	0	0	0,00
INDUSTRIALE	0	0	0,00
SERVIZI	0	0	0,00
TOTALE		0	0
ZONA B EST	SUP COPERTA		
RESIDENZIALE	0	0	0,00
INDUSTRIALE	13.338	50	1,70
SERVIZI	0	0	0,00
TOTALE		50	1,7
ZONA C EST	SUP COPERTA		
RESIDENZIALE	474	20	0,93
INDUSTRIALE	257	10	0,47
SERVIZI	0		0,00
TOTALE		30	1,4

La densità di popolazione non appare di particolare rilievo anche nell'unica area residenziale presente ed appare in linea con la previsione del RCEA che prevede una bassa o comunque ridotta presenza di persone nelle zone di tutela.

6 STRUMENTI URBANISTICI ATTUALI

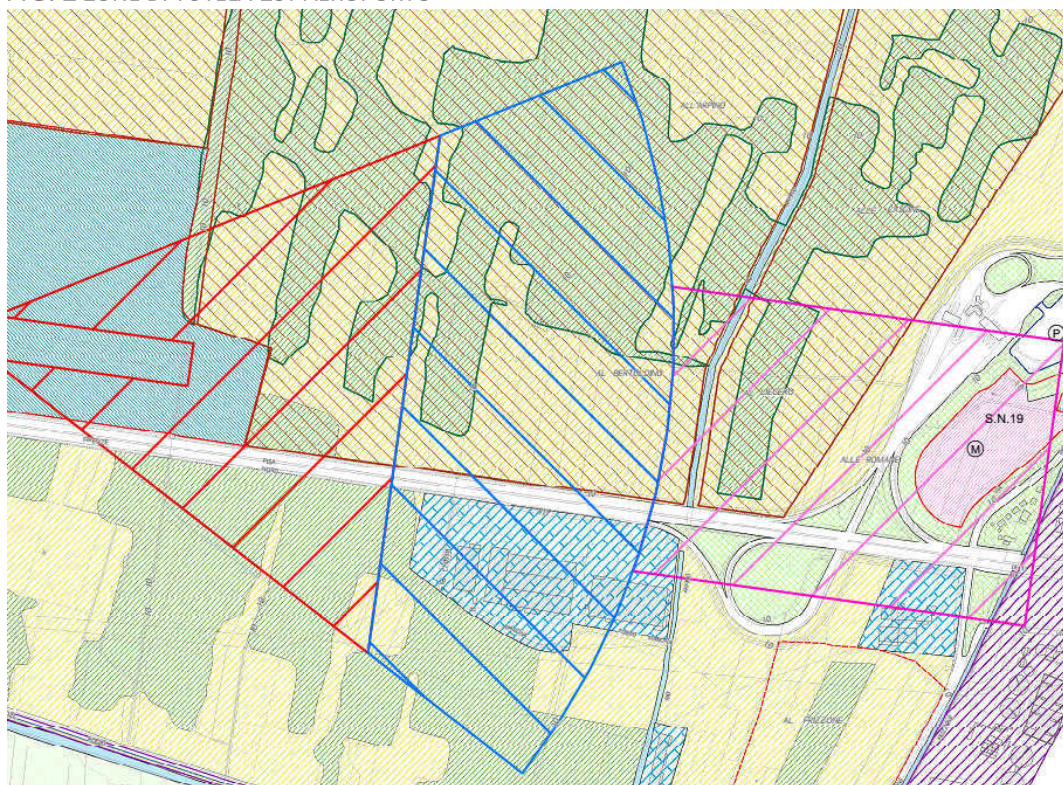
L'attuale Regolamento Edilizio prevede:

6.1 Area Est

- Area A – Est: è completamente vincolata dal vincolo idrogeologico trattandosi di area a pericolosità idraulica molto elevata e dal vincolo autostradale. L'area prevede la destinazione di interventi di sicurezza di regimazione idraulica, aree boscate (art. 43) ed ad uso agricolo (art. 46). Non sono autorizzate costruzioni né aree di concentrazione persone. Non si prevede la possibilità di costruire manufatti a destinazione residenziale, industriale o servizi.
- Area B – Est: l'area è vincolata dal vincolo idrogeologico trattandosi di area a pericolosità idraulica elevata e dal vincolo autostradale. È presente un'area a prevalente destinazione produttiva - satura art. 21. Con questo articolo del Regolamenti Urbanistico si identificano le zone edificate diffuse sul territorio con prevalente destinazione produttiva all'interno delle quali sono consentiti interventi di adeguamento degli edifici per il mantenimento delle attività esistenti.
- Area C – Est: l'area è vincolata dal vincolo idrogeologico e autostradale. L'area è prevalentemente interessata da aree a destinazione di interventi di sicurezza di regimazione idraulica, aree boscate (art. 43) ed ad uso agricolo (art. 46), aree di pertinenza del casello autostradale, una porzione di area industriale prevalente destinazione produttiva - satura art. 21 inutilizzabile se non rimuovendo il vincolo autostradale ed un'area agricola periurbana (art. 47). Nell'area è prevista l'applicazione della scheda normativa S.N. 19 che prevede quali destinazione di uso parcheggi per autovetture e mezzi pesanti, strutture per la distribuzione dei carburanti, lavaggio automezzi, officina riparazioni.

La figura 2 riepiloga la regolamentazione dell'area, si rimanda alla tavola in allegato per la legenda delle varie tratteggiature.

FIG. 2 ZONE DI TUTELA EST AEROPORTO

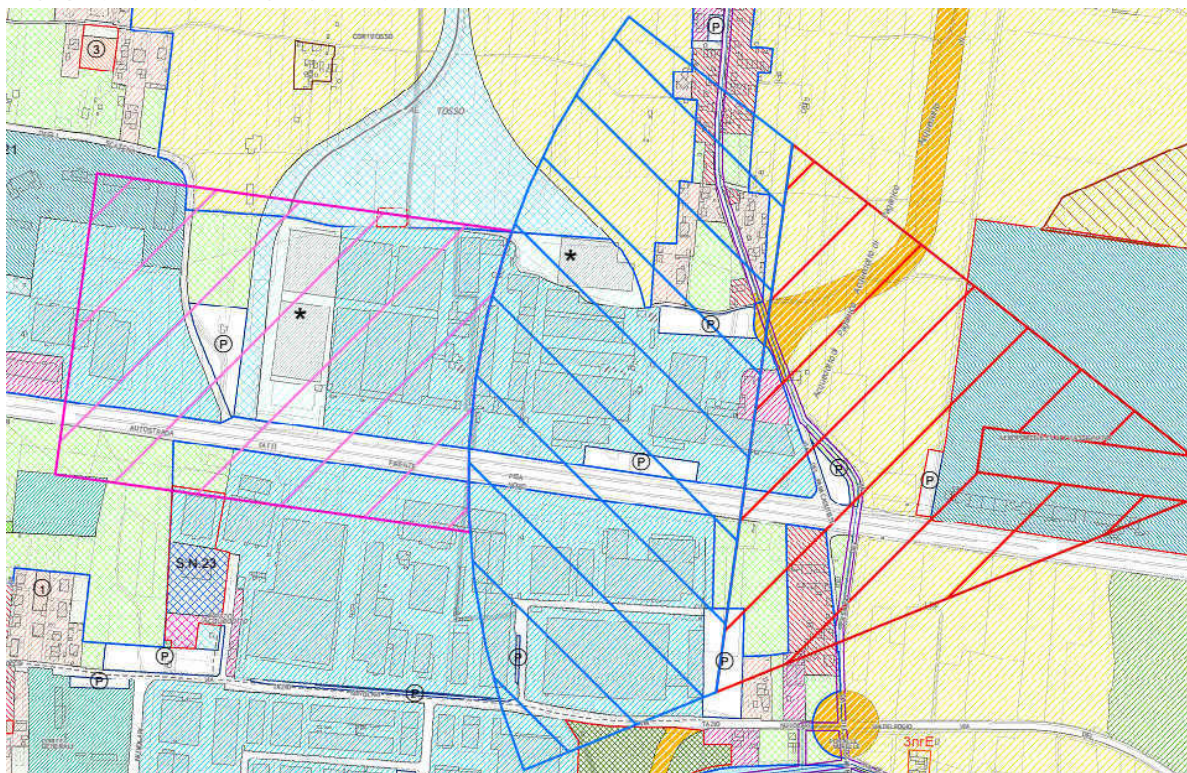


6.2 Area Ovest

- Area A – Ovest: è interessata dal vincolo autostradale. Nelle immediate vicinanze dell'aeroporto sono previste aree a prevalente uso agricolo art.46 ed area agricolo periurbana art. 47, un'area pertinenziale ad una nuova viabilità urbana art.40, un'area art. 22 a prevalente destinazione di servizio – saturazione, un'area art. 21 a prevalente destinazione produttiva – saturazione. Con l'art. 21 – saturazione sono regolamentate le zone edificate diffuse sul territorio con prevalente destinazione produttiva all'interno delle quali sono consentiti ampliamenti degli edifici per il consolidamento e l'adeguamento delle attività esistenti. Un'area art.19 *Ambiti di interesse tipologico* è nella parte Sud della zona A. Negli Ambiti tipologici sono compresi gli edifici di impianto storico, realizzati anteriormente al 1940, che anche in presenza di interventi di ristrutturazione incongrui, hanno complessivamente mantenuto l'impianto tipologico originario.
- Area B – Ovest: è interessata dal vincolo autostradale. È ripartita in un'area art. 22 a prevalente destinazione di servizio – saturazione, un'area cospicua art. 21 a prevalente destinazione produttiva – saturazione e, nella parte Nord della zona, un'area art.19 *Ambiti di interesse tipologico* ed art. 20 *Aree a prevalente destinazione residenziale*.
- Area C – Ovest: è interessata dal vincolo autostradale. L'area è destinata in base all'art. 21 a prevalente destinazione produttiva – saturazione, un'area art. 22 a prevalente destinazione di servizio – saturazione ed alcune porzioni art.46 a prevalente uso agricolo e art.47 agricole periurbane.

La figura 3 riepiloga la conformazione dell'area, per il significato delle varie colorazioni si rimanda, anche in questo caso, alla tavola in allegato.

FIG. 3 ZONE DI TUTELA OVEST AEROPORTO



6.3 Attuali edificazioni permesse dal Regolamento edilizio

In base all'attuale Regolamento Urbanistico si è effettuata una stima delle possibilità edificatorie in Superfici Utile Lorde (superficie edificabile) per zona secondo le tre tipologie residenziale, industriale e servizi. La somma delle superfici edificabili e quelle già edificate è stata confrontata in percentuale con la superficie delle zone RCEA.

TAB. 3 CONFRONTO TRA ATTUALI SUPERFICI E TOTALE PREVISTO DAL REGOLAMENTO URBANISTICO

ZONA A OVEST	SUP COPERTA	%	SUP EDIFICABILE	TOTALE	%
RESIDENZIALE	1.204	0,5%	750	1.954	0,9%
INDUSTRIALE	2.105	0,9%	2.000	4.105	1,8%
SERVIZI	0	0,0%	1.300	1.300	0,6%
ZONA B OVEST	SUP COPERTA		SUP EDIFICABILE		
RESIDENZIALE	2.597	0,9%	1.750	4.347	1,5%
INDUSTRIALE	80.287	27,3%	20.000	100.287	34,1%
SERVIZI	220	0,1%	600	820	0,3%
ZONA C OVEST	SUP COPERTA		SUP EDIFICABILE		
RESIDENZIALE	0	0,0%	0	0	0,0%
INDUSTRIALE	50.419	23,5%	25.000	75.419	35,1%
SERVIZI	2.162	1,0%	3.500	5.662	2,6%
ZONA A EST	SUP COPERTA		SUP EDIFICABILE		
RESIDENZIALE	0	0,0%	0	0	0,0%
INDUSTRIALE	0	0,0%	0	0	0,0%
SERVIZI	0	0,0%	0	0	0,0%
ZONA B EST	SUP COPERTA		SUP EDIFICABILE		
RESIDENZIALE	0	0,0%	0	0	0,0%
INDUSTRIALE	13.338	4,5%	5000	18.338	6,2%
SERVIZI	0	0,0%	0	0	0,0%
ZONA C EST	SUP COPERTA		SUP EDIFICABILE		
RESIDENZIALE	474	0,2%	0	474	0,2%
INDUSTRIALE	257	0,1%	0	257	0,1%
SERVIZI	0	0,0%	0	0	0,0%

Sulla base delle stime di densità (D.), è possibile effettuare una proiezione sulle eventuali densità future (D.F.), utilizzando i coefficienti di affollamento sopra applicati per le destinazioni di uso.

TAB. 4 PROIEZIONE DELLA DENSITA' FUTURA

	PERSONE ATTUALI	D.	PERSONE MASSIME	D.F.		PERSONE ATTUALI	D.	PERSONE MASSIME	D.F.
ZONA A OVEST					ZONA A EST				
RESIDENZIALE	77	3,37	125	5,48	RESIDENZIALE	0	0,00	0,00	0,00
INDUSTRIALE	30	1,31	58	2,56	INDUSTRIALE	0	0,00	0,00	0,00
SERVIZI	0	0,00	0,00	0,00	SERVIZI	0	0,00	0,00	0,00
TOTALE		4,7		8,0	TOTALE		0,0		0,0
ZONA B OVEST					ZONA B EST				
RESIDENZIALE	121	4,11	202	6,88	RESIDENZIALE	0	0,00	0,00	0,00
INDUSTRIALE	300	10,19	374	12,72	INDUSTRIALE	50	1,70	69	2,3
SERVIZI	20	0,68	74	2,53	SERVIZI	0	0,00	0	0,00
TOTALE		15,0		22,1	TOTALE		1,7	0	2,3
ZONA C OVEST					ZONA C EST				
RESIDENZIALE	0	0,00	0,00	0,00	RESIDENZIALE	20	0,93	20	0,93
INDUSTRIALE	190	8,85	284	13,24	INDUSTRIALE	10	0,47	10	0,47
SERVIZI	200	9,32	523	24,40	SERVIZI	0	0	0	0,00
TOTALE		18,2		37,6	TOTALE		1,4	0,00	1,4

Suddividendo per tipologia, l'attuale Regolamento Urbanistico comporterebbe un incremento riportato in tabella 5.

TAB. 5 INCREMENTO NUMERICO DELLA POPOLAZIONE NELLE ZONE

	ATTUALE	FUTURO	INCREMENTO
RESIDENZIALE	218	347	129
INDUSTRIALE	580	796	216
SERVIZI	220	598*	378
TOTALE	1018	1741	723

* valore estremamente cautelativo in base ad una densità di 1 addetto/utente ogni 11 mq.

6.4 Verifica rispetto a quanto previsto da RCEA

In questa parte del documento saranno poste in correlazione le previsioni del RCEA per le varie zone con quanto permesso dall'attuale Regolamento Urbanistico.

Nelle zone di tutela A, B e C devono essere evitati insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili ed attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

6.4.1 ZONA A

Il RCEA prevede che nella Zona di tutela A sia 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 A Est è pienamente rispondente per effetto dei vincoli fino ad oggi previsti.
- Zona A Ovest non permette l'edificazione di nuove abitazioni, ma solo attività di completamento limitate. Per la parte industriale l'ampliamento prevede comunque un numero limitato di persone e per un'attività industriale a contenuto rischio incendio.

6.4.2 ZONA B

Il RCEA prevede che nella Zona di tutela B possa essere prevista 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 B Est è pienamente rispondente per l'assenza di previsioni normative che permettano una nuova edificazione residenziale e limitano l'edificazione industriale presente ad un esiguo numero di lotti.
- Zona B Ovest non permette l'edificazione di nuove abitazioni, ma solo attività di completamento. Per la parte industriale, l'incidenza della superficie coperta a seguito dell'ampliamento prevede comunque un numero limitato di persone e per un'attività industriale a contenuto rischio incendio.

6.4.3 ZONA C

Nelle Zona di tutela C possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

- Zona C Est è pienamente rispondente per l'assenza di previsioni normative che permettano una nuova edificazione residenziale e limitano eventuali sviluppi residenziali. In questa zona

dovrà essere normata la scheda S.N. 19 eliminando la parte relativa alla distribuzione carburanti.

- Zona C Ovest non permette l'edificazione di nuove abitazioni. Per la parte industriale l'ampliamento prevede comunque un numero limitato di persone e in un'attività industriale a rischio incendio contenuto. In quest'area è previsto un incremento delle superfici a servizi. Nelle previsioni normative dovranno essere evitati insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione.

7 ELEMENTI PRESCRITTIVI ALL'ATTUALE REG. URBANISTICO

La verifica dell'attuale situazione e degli strumenti urbanistici in vigore delinea una sostanziale condizione di conformità alle previsioni del RCEA capitolo 9 para. 6-6.

La Amministrazione Comunale quindi:

- Introduce nel Regolamento Urbanistico le zone previste dal RCEA capitolo 9 para. 6-6 (definite nella tavola P01 allegata) implementando i vincoli previsti nel Capitolo 9 para. 6-6 del RCEA in modo che, anche al variare di altre parti del Regolamento Urbanistico, rimangano le prescrizioni legate alla presenza aeroportuale. In particolare saranno vietate attività di servizio di grande e media distribuzione, asili e scuole con capienza superiore alle 10 persone, attività classificabili in base al D. Legs. 334 del 1999 e successivi aggiornamenti, distributori carburanti e depositi di materiale infiammabile in tutte le zone di tutela.
- Renderà obbligatorio per le installazioni industriali, in ampliamento o di nuova costruzione, presentare a cura del proponente, in sede di richiesta di titolo abilitativo o di comunicazione di avvio lavori, una valutazione di rischio incidentale che tenga conto della tipologia del traffico aeroportuale, dell'accessibilità dei soccorsi aeroportuali e delle misure di emergenza applicabili. Dalla valutazione dovrà emergere il contenimento in termini accettabili degli effetti di incendio e danni ambientali ed esclusi eventi esplosivi.
- Dà atto della non attuabilità della previsione normativa che consente la distribuzione carburanti nella scheda S.N. 19 e eliminerà la distribuzione carburanti da quelle previste nella S.N. 19.
- Estenderà una volta approvato, per opportuna conoscenza, al Comune di Porcari il contenuto del piano di rischio.

Allegati:

1. Tavola P01 – Planimetria aeroporto LIQL e Zone di tutela
2. Tavola P02 - Aree di tutela e strumenti urbanistici vigenti

Dichiarazione ai sensi del D.P.R. n. 445 del 28 Dicembre 2000

Il sottoscritto Jacopo Del Carlo, nato a Pietrasanta (LU), il 6.6.1966, in qualità di Consulente Aeronautico, codice fiscale DLCCPI66H06G628B, nel predisporre lo studio relativo al piano di rischio aeroportuale di Lucca Tassignano, su incarico dell'Amministrazione Comunale, consapevole delle sanzioni penali previste in caso di dichiarazioni mendaci e per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni, come previste dall'art. 76 del D.P.R. n. 445 del 28 Dicembre 2000, sotto la propria responsabilità, ai sensi e per gli effetti degli artt. 46 e 47 del D.P.R. citato,

DICHIARA

che le notizie e i dati riportati nella presente documentazione sono veri e rispondono alla realtà di fatto.

Il tecnico

