



COMUNE DI AREZZO

Assessorato Urbanistica, Edilizia, Centro Storico
Servizio Pianificazione Urbanistica
e Governo del Territorio

Piano Regolatore Generale 2003

Regolamento Urbanistico

D.C.C. n. 43 del 23/03/2011

Variante U_17_2012

D.C.C. n. 107 del 23/07/2013

PRG

Variante U_04_2016

Piano di Rischio Aeroportuale

Aeroporto di Molin Bianco
ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione
con contestuale Variante al RU

Estratti cartografici

ID:

U_04_16_EC

Adozione:

Approvazione:

VOL.

Sindaco
ing. Alessandro Ghinelli

Servizio Pianificazione Urbanistica
Arch. Marco Carletti

1. PREMESSA	pag. 3
2. QUADRO CONOSCITIVO	pag. 5
• Inquadramento generale	
• L'area a nord-ovest dell'aeroporto: Pesciola;	
• L'area a sud-est dell'aeroporto: Tortaia.	
3. PIANO DI RISCHIO	pag. 8
• Metodologia	
Individuazione dei parametri di densificazione urbanistico-edilizi e carico antropico	
• Individuazione delle attività sensibili	

1. PREMESSA

Il Comune di Arezzo è dotato di un impianto aeroportuale situato nella località di Molin Bianco nell'immediata periferia della città, ad ovest del centro cittadino. Il complesso, è caratterizzato da una pista in asfalto con orientamento 12/30 della lunghezza effettiva (TORA) di circa 660 metri e di una lunghezza totale dell'asfalto di circa 720 metri (TODA) e larghezza di 23 metri, da un parcheggio di circa 50 posti, da edifici connessi all'attività aeroportuale (hangar, palazzina uffici e direzione, edificio VV.FF. e Protezione Civile e palazzina meteo).

L'accesso allo scalo avviene da Via Francesco Baracca, situata nella zona industriale di Pescaiola a nord del complesso, dopo l'attraversamento della linea ferroviaria Arezzo-Sinalunga.

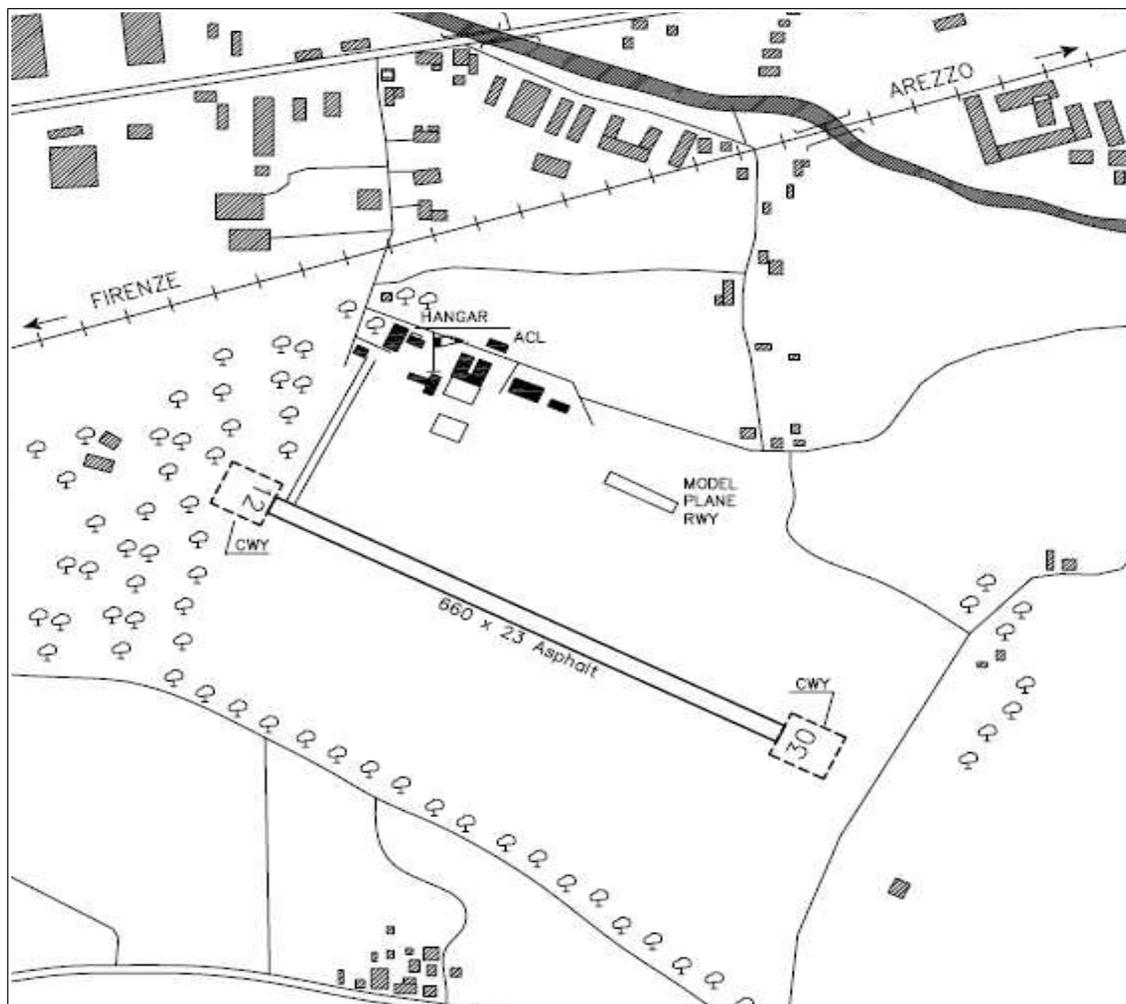
L'aeroporto, sito a 248 metri s.l.m. in uno spazio aereo non controllato di classe G, è attualmente classificato in codice 1B secondo il Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, è di proprietà del Demanio Civile Statale sotto il controllo della D.A. ENAC di Firenze che ne gestisce le concessioni. Le attività presenti, oltre alla base dei Vigili del Fuoco e della Protezione Civile, sono: aviazione generale, scuola di volo, aeromodellismo, paracadutismo, base per elicotteri privati, assistenza, manutenzione e rifornimento carburanti. Il traffico aereo, di modesta entità, consiste in 45 movimenti giornalieri nel *busy day*, per un totale annuo massimo di 2699 movimenti.



ortofoto area aeroporto

A seguito della modifica al Codice della Navigazione Aerea, avvenuta con D.Lgs. n. 151 del 15/03/2006, è stato introdotto all'art. 707, comma 5, un limite di edificabilità e di uso sulle aree limitrofe agli aeroporti, prevedendo che, nelle direzioni di atterraggio e decollo, possano essere autorizzate soltanto opere ed attività compatibili con i Piani di Rischio. Tali Piani sono adottati dai Comuni territorialmente interessati nel rispetto del Regolamento ENAC sulla costruzione e sull'esercizio degli aeroporti. Obiettivo dei Piani di Rischio è rafforzare i livelli di tutela alle attività aeroportuali e salvaguardare l'incolumità pubblica contenendo il rischio di danni a persone e cose in caso di incidente.

Il Comune di Arezzo, per la redazione del presente Piano di Rischio, ha provveduto alla realizzazione di un'analisi sulle caratteristiche quantitative e funzionali degli insediamenti interessati dalle aree di vincolo, mettendo in luce la densificazione dei tessuti urbani. Tali dati sono stati confrontati con le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti al fine di stabilire dei parametri insediativi ottimali per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza.



Planimetria stato attuale

2. QUADRO CONOSCITIVO

Inquadramento generale

Lo scalo, sito nel podere di Molin Bianco, è stato voluto nel giugno del 1917 dal Tenente di Cavalleria Righetti allo scopo di collaudare gli aerei costruiti all'epoca dalla società aretina SACFEM. Il 28 marzo 1923, con la nascita dell'Arma Aeronautica, l'aeroporto venne potenziato con varie infrastrutture per ospitare una scuola caccia. Durante gli eventi bellici del 1943 molte di queste infrastrutture andarono distrutte e l'impianto rimase con la sola funzione di campo militare d'emergenza. Con D.M. n. 1041 del 8/10/1984 è passato da Demanio Pubblico dello Stato, Ramo Aeronautica a Ramo Trasporti Aviazione Civile. Successivamente è stato affidato alla gestione del locale Aeroclub.

Nel 2004 sono stati eseguiti dei lavori che hanno comportato la pavimentazione in asfalto della pista, prima inerbita, la realizzazione della via di rullaggio e di un sistema di regimazione delle acque meteoriche.

Inquadramento strumenti urbanistici

Nel Piano Strutturale approvato con D.C.C. n.136/2007 sull'area in oggetto è prevista la realizzazione di un parco urbano (tavola C06 - V5: Capisaldi del verde, ambito V5.1: verde territoriale / tavola C08 area strategica d'intervento 4.3 parco urbano di Molin Bianco).

Nel Regolamento Urbanistico approvato con D.C.C. n.43/2011 aggiornato alla variante generale approvata D.C.C. n.107/2013 l'area in oggetto è individuata come Schema Direttore SD04 disciplinata all'art.78 delle NTA. La pista dell'aeroporto di Molin Bianco è situata in un'area prevalentemente agricola, che si frappone fra due tessuti molto diversi della città di Arezzo: uno produttivo a nord-ovest (Pescaiola) e l'altro residenziale a sud-est (Tortaia).

Metodologia di progetto

Il presente Piano definisce un **indice di densità edificativa del tessuto** (indice fondiario) , individuato come il rapporto fra la sommatoria dei volumi reali degli edifici ricadenti sulla superficie di un tessuto (mc) e la superficie del tessuto stesso (mq) e **il carico antropico** per ogni comparto calcolato sulla base del numero di abitanti equivalenti ricadenti sulla superficie di un tessuto (ab./mq).

Per quanto riguarda il carico antropico sono stati determinati gli abitanti equivalenti facendo riferimento al DM. 1444/68 introducendo il parametro di 1 abitante ogni 80 mc. di volume edificato esistente per il residenziale e di 1 abitante ogni 100 mc. di volume edificato esistente per le destinazioni commerciali/miste.

Per le aree a destinazione produttiva il carico antropico è stato introdotto, in analogia con le destinazioni di tipo misto, il parametro di 1 abitante ogni 100 mc. di volume edificato esistente. Infine per quanto riguarda i plessi scolastici di via Alfieri (scuola media Francesco Severi e Scuola elementari e materna Antonio Curina) è stato effettuato un rilievo puntuale sulla base del numero delle classi presenti.

L'AREA NORD-OVEST dell'aeroporto è individuata nel sistema della Produzione ed articolata nei sottosistemi P1 produttivo industriale e P2 produttivo commerciale (art.42 NTA).

L'area è caratterizzata da un tessuto di tipo produttivo, con prevalenza delle tipologie edilizie industriali, direzionali e commerciali ed è delimitata a sud dalla linea ferroviaria Arezzo-Sinalunga e a nord dal raccordo Arezzo-Battifolle.

In coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti (art. 56 NTA), sono attualmente ammessi in questa zona interventi di:

- ristrutturazione edilizia;
- sostituzione edilizia;
- addizione volumetrica;
- ristrutturazione urbanistica;
- nuova edificazione.

Per questi interventi sono previsti i seguenti parametri:

- rapporto di copertura massimo 50%;
- numero massimo piani 3.

In generale si tratta di un'area densamente edificata all'interno della quale esistono ancora alcuni lotti liberi che potrebbero essere interessati da nuova edificazione di tipo produttivo (tessuti 61 / 62.01 /62.02 /69), mentre la destinazione residenziale risulta residuale e ininfluente. La nuova edificazione e gli interventi sul patrimonio edilizio esistente sono disciplinati dagli artt.5-6-7-8-9-10 delle Norme Tecniche allegate al Piano di Rischio.



area nord-ovest

L'AREA SUD-EST dell'aeroporto è individuata nel sistema della Residenza ed articolata nei sottosistemi R1 residenziale R2 prevalentemente residenziale e R4 luoghi centrali della residenza (art.40 NTA).

L'area è caratterizzata da numerosi tessuti insediativi con un'alta densità abitativa, a prevalente destinazione residenziale e con diverse tipologie edilizie (schiera, edifici in linea).

Nell'area sono compresi anche alcuni servizi, come centri commerciali ed edifici scolastici, oltre ad un centro di aggregazione sociale in corso di realizzazione all'interno di un'Area di Trasformazione (AT2101).

Nell'area interessata dal Piano di Rischio sono comprese inoltre due Aree di Trasformazione, che non prevedono nuova edificazione ma recupero di volumi esistenti: si tratta della ATPA 2102 (tavola P03.08 tessuto 10), che si riferisce all'attuazione di un Piano per Edilizia Economica e Popolare, e della AT 2106 (tavola P03.07 tessuto 2), che è finalizzata al recupero di un comparto produttivo con destinazione commerciale, residenziale e di servizi.

In generale si tratta di un'area densamente edificata priva di spazi liberi per la nuova edificazione pertanto gli interventi possibili sono legati al recupero del patrimonio edilizio esistente o all'attuazione di interventi già convenzionati o in corso di attuazione. La destinazione prevalente è quella residenziale mentre la destinazione produttiva risulta residuale e ininfluyente.

In ogni caso, la nuova edificazione e gli interventi sul patrimonio edilizio esistente sono disciplinati dagli artt.5-6-7-8-9-10 delle Norme Tecniche allegate al Piano di Rischio.



Area sud-est

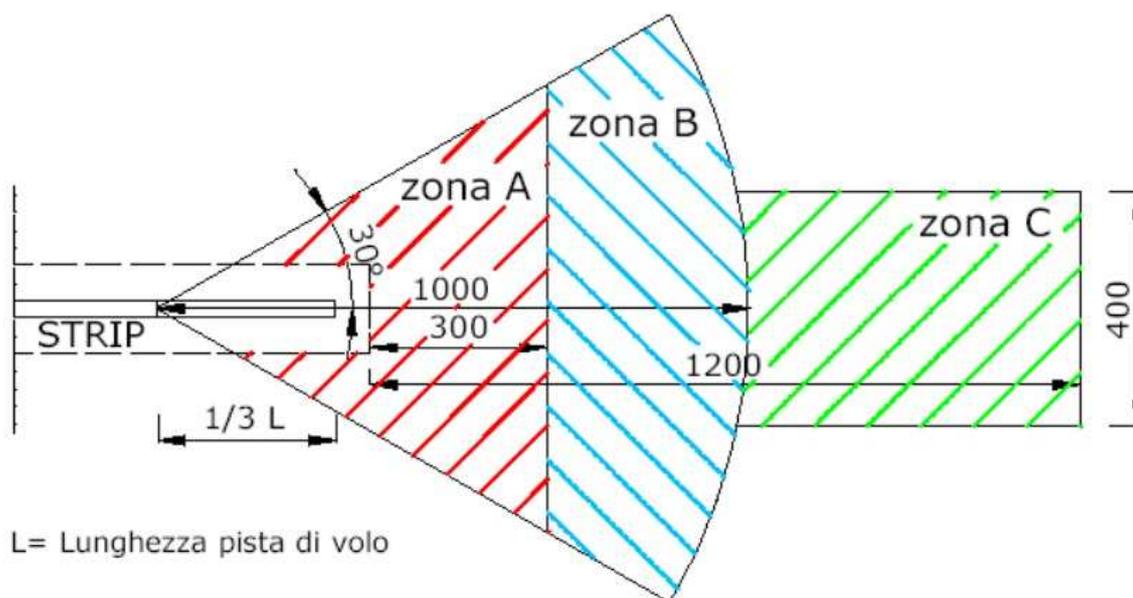
3. PIANO DI RISCHIO

Metodologia

Per la redazione del Piano sono state seguite le linee guida definite dal Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (edizione II del 21/01/2003), che al Capitolo 9, paragrafo 6 (emendamento 7 del 20/10/2011) specifica: «La regolamentazione relativa ai piani di rischio si applica, come previsto dall'art. 707 del Codice della Navigazione, a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile. Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio, adottati in base al presente paragrafo, si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto. Il piano di rischio definisce le aree da sottoporre a tutela, la cui estensione nelle direzioni di decollo ed atterraggio non è preventivamente fissata dal citato art. 707 in ragione del tipo di aeroporto. Il piano di rischio consente quindi di individuare le aree non soggette a vincolo e fornisce elementi per l'ottimale gestione della situazione in essere in quelle sottoposte a tutela».

L'obiettivo principale del Piano di Rischio è quello di limitare le conseguenze di eventuali incidenti, agendo sulla limitazione della presenza umana e sull'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti.

L'esposizione al rischio aeronautico è connessa alla tipologia delle operazioni di volo nonché alla tipologia di aeromobili che possono operare sull'aeroporto ed è pertanto riferibile alle caratteristiche tecniche-operative della pista di volo; essa è anche correlata alla tipologia del traffico aeroportuale. In relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, le diverse zone di tutela sono individuate in settori omogenei, illustrati nelle figure seguenti. Per una pista di Codice 1, come quella del Molin Bianco:



Per ciascuna zona sono previsti vincoli all'edificazione e sono definite le attività compatibili:

- **Zona di tutela A:** è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela B:** possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- **Zona di tutela C:** possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

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

- Attività di tipo A: insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- Attività di tipo B: attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale (D.M. 10/03/1998 e D.P.R. 01/08/2011 n. 151).

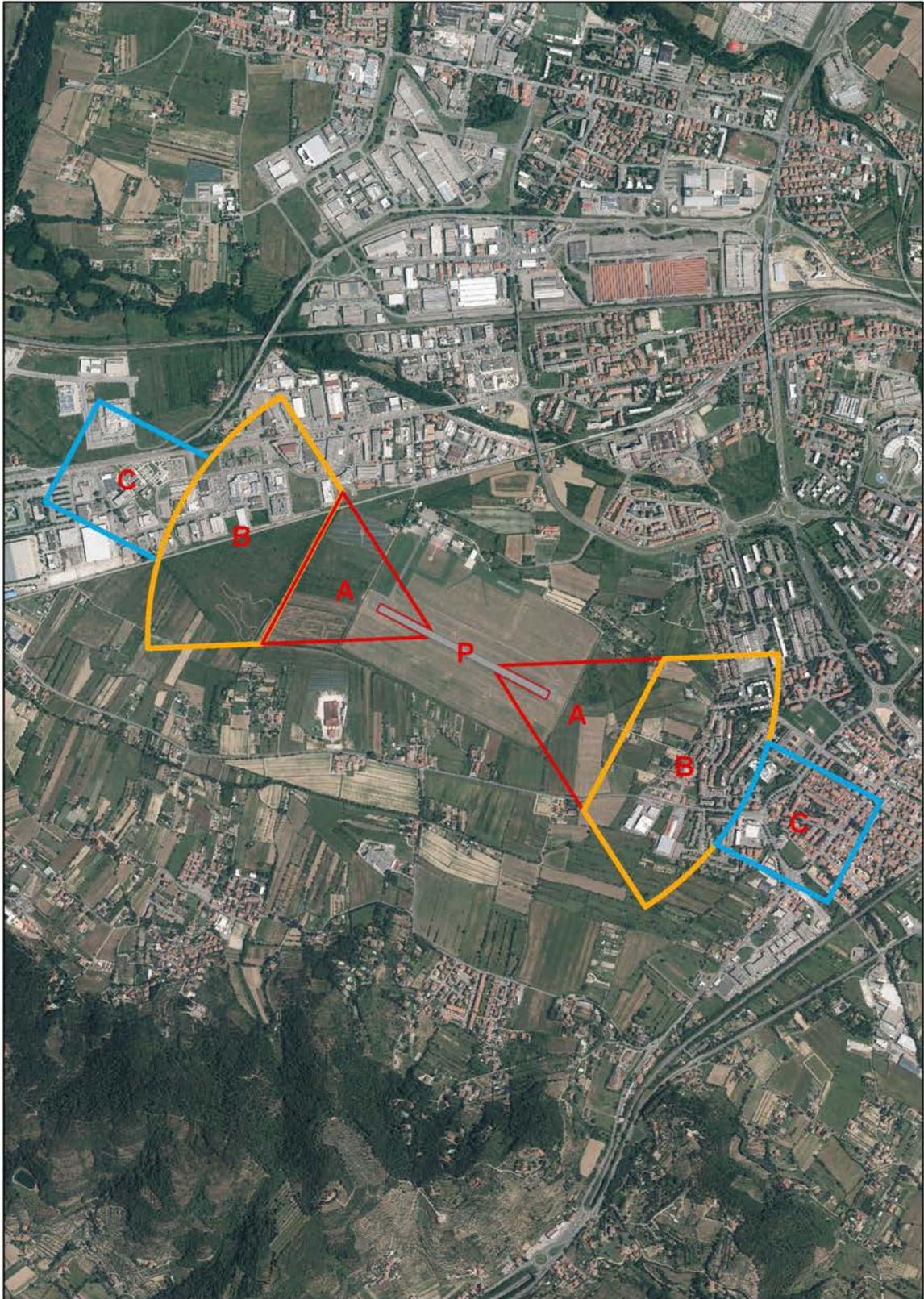
I Piani di Rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il Piano di Rischio è redatto sulla base della situazione attuale. Nel caso dell'aeroporto del Molin Bianco il Piano si è basato sullo stato di fatto della pista. In particolare per la redazione del Piano si è tenuto conto delle prescrizioni ENAC e della necessità di limitare e contenere il carico antropico e le attività incompatibili verificando la coerenza con le previsioni urbanistiche. Ai fini di una migliore previsione si è quindi proceduto a:

- rilevare l'effettiva edificazione presente nelle aree interessate dalla tutela rilevando la consistenza volumetrica mediante l'incrocio dei dati provenienti da SIT e verifiche in loco;
- individuazione della destinazione degli edifici esistenti rilevante per comprendere il carico antropico attuale per ogni comparto calcolato sulla base del numero di abitanti equivalenti ricadenti sulla superficie di un tessuto (ab./mq);
- segnalazione della presenza di previsioni urbanistiche ancora non attuate (area di trasformazione);

Il presente Piano è assimilabile ad un Piano di Settore (ai sensi della L.R. 65/2014, art. 11) dal momento che produce effetti territoriali; in quanto atto di adeguamento alle disposizioni del Codice della Navigazione è da ritenersi come l'individuazione di un nuovo provvedimento di vincolo finalizzato alla salvaguardia della pubblica utilità. Pertanto, il procedimento urbanistico dovrà seguire le fasi di adozione, pubblicazione, esame delle osservazioni e definitiva approvazione ai sensi della L.R. 65/2014, art. 30 e seguenti.

Come indicato nella Circolare ENAC APT-33 del 30/8/2010 "Piani di rischio previsti dall'art. 707 del Codice della Navigazione", il presente Piano di Rischio è costituito dai seguenti elaborati:

- **R01** - Relazione
- **R02** - Norme Tecniche di Attuazione;
- **P01** - elaborato grafico contenente la planimetria dell'aeroporto e la base cartografica del territorio (CTR) sulla quale viene riportata l'impronta delle aree di tutela;
- **P02** - elaborato grafico nel quale, all'interno dell'impronta delle aree di tutela, vengono riportate le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti;
- **P03** - elaborato grafico nel quale, all'interno dell'impronta delle aree di tutela, vengono individuati tessuti e le attività sensibili;
- **P04** - elaborato grafico contenente l'ortofoto del 2013 sulla quale viene riportata l'impronta delle aree di tutela.



PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE_10

Individuazione dei parametri di densificazione urbanistico-edilizi e carico antropico

Le prescrizioni del Piano derivano dall'analisi del tessuto urbano attuale: in primo luogo sono state definite le zone di tutela con la metodologia grafica prevista dal Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, successivamente sono state sovrapposte con la cartografia del Regolamento Urbanistico che indica Sistemi e tipologie insediative (*Usi del suolo e modalità di intervento e di attuazione*).

Il presente Piano definisce dunque un **indice di densità edificativa del tessuto** (indice fondiario), individuato come il rapporto fra la sommatoria dei volumi reali degli edifici ricadenti sulla superficie di un tessuto (mc) e la superficie del tessuto stesso (mq) e **il carico antropico** per ogni comparto calcolato sulla base del numero di abitanti equivalenti ricadenti sulla superficie di un tessuto (ab./mq).

Sono stati individuati n.70 comparti edificati più 4 aree di trasformazione, per ognuno di essi è stato calcolato l'indice di densità edificativa e il carico antropico:

- n.1 in parte ricadente in zona di vincolo aeroportuale A produttivo;
- n.30 in zona in zona di vincolo aeroportuale B di cui 21 residenziali e 9 produttivi;
- n.39 in zona di vincolo aeroportuale C di cui 35 residenziali e 4 produttivi.

Nel processo di analisi dei dati si è scelto di non tenere in considerazione l'indice relativo il comparto numero 48, ritenendolo non rappresentativo della realtà insediativa delle zone studiate.

ZONA A							
	N. COMPARTO	SISTEMA	VOLUMI TOTALI TESSUTO (mc)	SUPERFICIE TESSUTO (mq)	INDICE DI DENSITA' EDIFICATIVA (mc./mq)	ABITANTI EQUIVALENTI (PROD:mc/100)	CARICO ANTROPICO (ab./mq)
NORD-OVEST	64	PRODUTTIVO	4.684,00	3.557	1,32	47	0,01

ZONA B								
	N. COMPARTO	SISTEMA	VOLUMI TOTALI TESSUTO (mc)	SUPERFICIE TESSUTO (mq)	INDICE DI DENSITA' EDIFICATIVA (mc./mq)	ABITANTI EQUIVALENTI (RES:mc./80 mc) (COMM/PROD: mc./100 mc)	CARICO ANTROPICO (ab./mq)	
AREA SUD-EST	1	RESIDENZIALE	36.365,00	12.229	2,97	455	0,04	
	2	AT2106	VEDI RELAZIONE e NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE					
	3	RESIDENZIALE	1.125,94	632	1,78	14	0,02	
	4	RESIDENZIALE	10.359,39	5.069	2,04	129	0,03	
	5	RESIDENZIALE	17.993,00	7.249	2,48	225	0,03	
	6	RESIDENZIALE	7.105,83	2.349	3,03	89	0,04	
	41	SCUOLA	3.143,32	3.567	0,88	57	0,20	
	42	RESIDENZIALE	15.214,50	5.468	2,78	190	0,03	
	43	RESIDENZIALE	60.293,52	17.473	3,45	754	0,04	
	44	RESIDENZIALE	1.749,81	2.283	0,77	22	0,01	
	45	RESIDENZIALE	6.596,59	9.435	0,70	82	0,01	
	46	RESIDENZIALE	12.323,83	5.809	2,12	154	0,03	
	47	RESIDENZIALE	63.606,32	15.995	3,98	795	0,05	
	48	RESIDENZIALE	206,67	13.988	0,01	3	0,00	
	49	RESIDENZIALE	4.458,17	1.258	3,54	56	0,04	
	50	RESIDENZIALE	9.263,30	1.568	5,91	116	0,07	
	51	RESIDENZIALE	8.293,04	1.218	6,81	104	0,09	
	52	RESIDENZIALE	3.371,85	454	7,43	42	0,09	
	53	RESIDENZIALE	21.484,92	2.910	7,38	269	0,09	
	54	RESIDENZIALE	10.987,89	1.079	10,18	137	0,13	
55	RESIDENZIALE	19.128,55	5.523	3,46	239	0,04		
56	COMMERCIALE	2.453,94	851	2,88	25	0,03		
57	RESIDENZIALE	10.406,00	1.591	6,54	130	0,08		
AREA NORD-OVEST	59	PRODUTTIVO	10.582,17	3.426	3,09	106	0,03	
	61	PRODUTTIVO	48.793,07	17.577	2,78	488	0,03	
	62	PRODUTTIVO	120.138,89	39.819	3,02	1201	0,03	
	63	PRODUTTIVO	74.451,00	12.383	6,01	745	0,06	
	64	PRODUTTIVO	15.079,92	3.556	4,24	151	0,04	
	65	PRODUTTIVO	42.933,39	24.306	1,77	429	0,02	
	66	PRODUTTIVO	1.841,33	1.671	1,10	18	0,01	
	67	PRODUTTIVO	52.215,63	30.734	1,70	522	0,02	
	68	PRODUTTIVO	18.230,99	10.136	1,80	182	0,02	

ZONA C									
	N. COMPARTO	SISTEMA	VOLUMI TOTALI TESSUTO (mc)	SUPERFICIE TESSUTO (mq)	INDICE DI DENSITA' EDIFICATIVA (mc./mq)	ABITANTI EQUIVALENTI (RES:mc./80 mc) (COMM/PROD: mc./100 mc)	CARICO ANTROPICO (ab./mq)		
AREA SUD-EST	5	RESIDENZIALE	6.175,69	2.073	2,98	77	0,04		
	7	RESIDENZIALE	10.510,96	2.732	3,85	131	0,05		
	8	COMMERCIALE	12.933,93	8.946	1,45	129	0,01		
	9	RESIDENZIALE	7.598,20	2.108	3,60	95	0,05		
	10	ATPA2102	VEDI RELAZIONE e NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE						
	11	RESIDENZIALE	12.102,70	4.406	2,75	151	0,03		
	12	RESIDENZIALE	14.292,18	3.804	3,76	179	0,05		
	13	RESIDENZIALE	14.522,14	1.514	9,59	182	0,12		
	14	RESIDENZIALE	3.159,67	1.576	2,00	39	0,03		
	15	RESIDENZIALE	6.835,66	2.442	2,80	85	0,03		
	16	RESIDENZIALE	4.388,86	1.033	4,25	55	0,05		
	17	RESIDENZIALE	15.082,82	2.487	6,06	189	0,08		
	18	RESIDENZIALE	17.705,78	3.520	5,03	221	0,06		
	19	RESIDENZIALE	1.027,89	1.017	1,01	13	0,01		
	20	RESIDENZIALE	5.579,98	1.778	3,14	70	0,04		
	21	RESIDENZIALE	9.573,67	3.112	3,08	120	0,04		
	22	RESIDENZIALE	10.255,10	1.662	6,17	128	0,08		
	23	RESIDENZIALE	9.752,04	2.789	3,50	122	0,04		
	24	RESIDENZIALE	6.076,36	1.799	3,38	76	0,04		
	25	RESIDENZIALE	7.413,78	3.123	2,37	93	0,03		
	26	RESIDENZIALE	5.613,62	1.241	4,52	70	0,06		
	27	RESIDENZIALE	3.144,31	1.002	3,14	39	0,04		
	28	PAT2103	VEDI RELAZIONE e NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE						
	29	RESIDENZIALE	8.889,81	3.632	2,45	111	0,03		
	30	RESIDENZIALE	51.706,58	12.022	4,30	646	0,05		
	31	RESIDENZIALE	5.785,50	2.724	2,12	72	0,03		
	32	RESIDENZIALE	1.636,04	984	1,66	20	0,02		
	33	RESIDENZIALE	1.570,08	621	2,53	20	0,03		
	34	RESIDENZIALE	15.591,93	4.341	3,59	195	0,04		
	35	RESIDENZIALE	8.522,03	2.576	3,31	107	0,04		
	36	RESIDENZIALE	4.361,14	1.212	3,60	55	0,04		
	37	RESIDENZIALE	896,49	453	1,98	11	0,02		
	38	RESIDENZIALE	6.192,49	2.082	2,97	77	0,04		
	39	RESIDENZIALE	3.607,96	870	4,15	45	0,05		
	40	RESIDENZIALE	9.689,37	2.901	3,34	121	0,04		

	41	SCUOLA	28.258,99	17.212	1,64	476	0,02
	42	RESIDENZIALE	15.728,82	5.489	2,87	197	0,04
NORD-OVEST	58	PRODUTTIVO	37.383,11	13.865	2,70	374	0,03
	59	PRODUTTIVO	26.432,56	10.076	2,62	264	0,03
	60	PRODUTTIVO	115.382,37	36.954	3,12	1154	0,03
	61	PRODUTTIVO	17.738,98	5.277	3,36	177	0,03
	80	ATPA1801	VEDI RELAZIONE e NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE				

Sulla base di questi dati sono stati calcolati il valore medio e il valore minimo medio, arrotondati per eccesso a valori di più semplice comparazione, da utilizzare nella definizione delle prescrizioni per la mitigazione del rischio.

AREA NORD-OVEST			
ZONA DI TUTELA	INDICE MINIMO (mc/mq)	INDICE MEDIO (mc/mq)	CARICO ANTROPICO (ab/mq)
ZONA A	1,32	1,32	0,01
ZONA B	1,10	2,83	0,03
ZONA C	2,62	2,95	0,03
Valori medi matematici	1,86	2,37	0,02
Valori di riferimento	2,00	3,00	0,02

AREA SUD-EST			
ZONA DI TUTELA	INDICE MINIMO (mc/mq)	INDICE MEDIO (mc/mq)	CARICO ANTROPICO (ab/mq)
ZONA A	non presente	non presente	non presente
ZONA B	0,70	3,86	0,05
ZONA C	1,01	3,40	0,04
Valori medi matematici	0,85	3,63	0,045
Valori di riferimento	1,00	3,50	0,05

Individuazione delle attività sensibili

In attuazione del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, lo studio delle aree ricadenti nelle zone di vincolo è proseguito con l'individuazione delle attività particolarmente sensibili, ovvero quelle che determinano un fattore di rischio più elevato a causa della potenziale amplificazione degli effetti di incidenti.

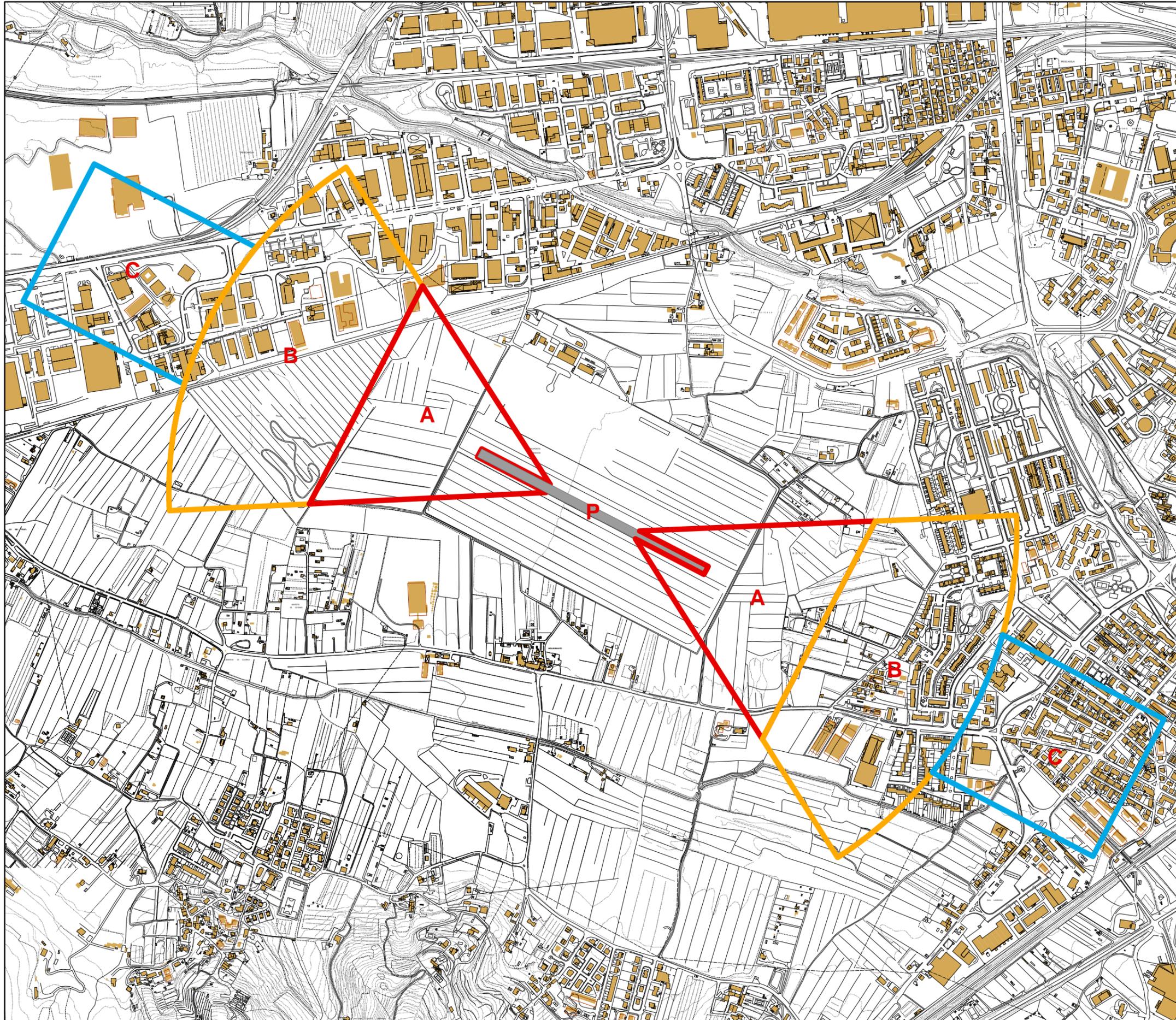
Fra queste si distinguono due categorie principali:

- A) attività che comportano la presenza di un elevato numero di persone;
- B) attività che possono creare pericolo d'incendio, esplosione e danno ambientale (individuate grazie alle direttive del D.M. 10/03/1998 e del D.P.R. 01/08/2011 n. 151).

ATTIVITÀ A attività che comportano la presenza di un elevato numero di persone			
ID FABBRICATO	ATTIVITA'	ZONA	INDIRIZZO
20928	I. C. "Francesco Severi"	B/C	Via V. Alfieri, 26
52324	Scuola Elementare "Antonio Curina"	B/C	Via V. Alfieri, 22
28442	Centro commerciale	B	Via V. Alfieri, 67
53277	Supermercato	C	Via G. Chiarini, 23

ATTIVITÀ B attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale
<p>Il Piano lascia intatti gli interventi e le attività esistenti e, anche se in presenza di attività incompatibili, non produce effetti ablatori né interdittivi delle attività presenti. Non vengono dunque inseriti divieti o limiti concernenti tali realtà, salvo divieti di interventi comportanti aumento del carico antropico e del rischio d'incendio o d'incidente rilevante. Sono invece sempre ammessi mutamenti delle destinazioni d'uso comportanti riduzione del carico antropico o del rischio d'incendio o d'incidente rilevante.</p>

Direttore del Servizio
arch. Marco Carletti



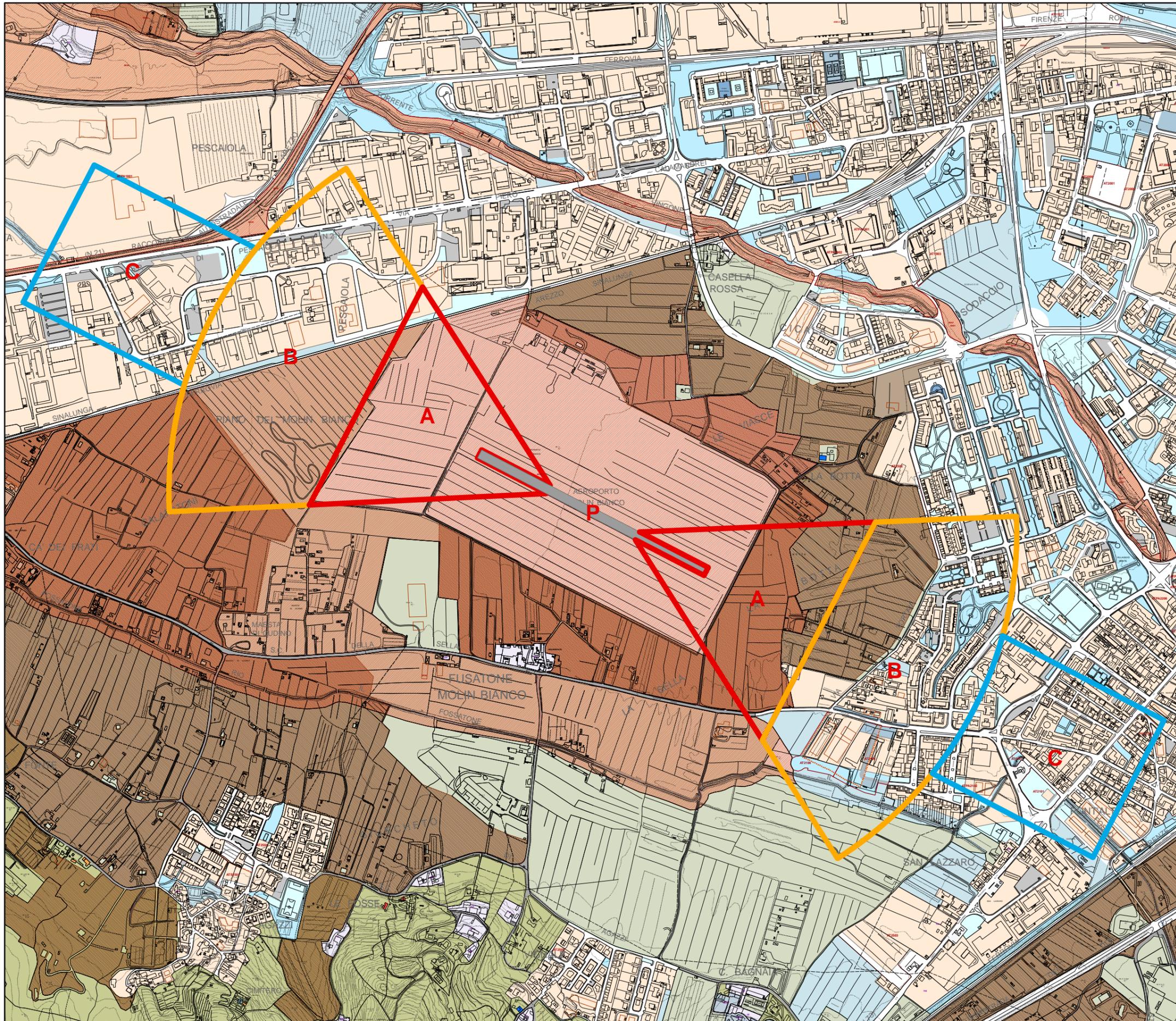
PIANO DI RISCHIO
AEREOPORTUALE

Aree di tutela
A B C

P01

Carta Tecnica Regionale

scala 1:10.000



COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica

PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

Aree di tutela
A B C

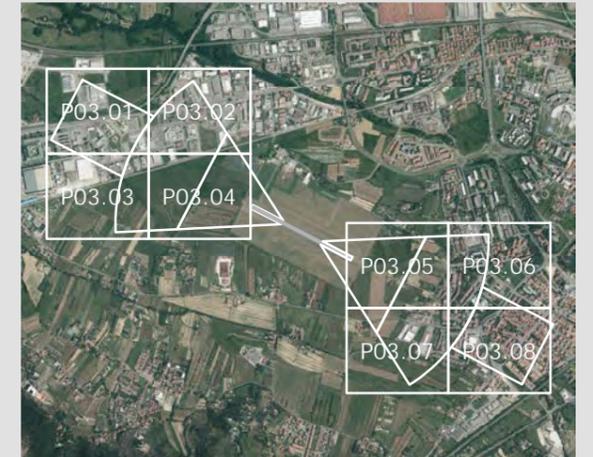
P02

Regolamento Urbanistico

scala 1:10.000

COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica



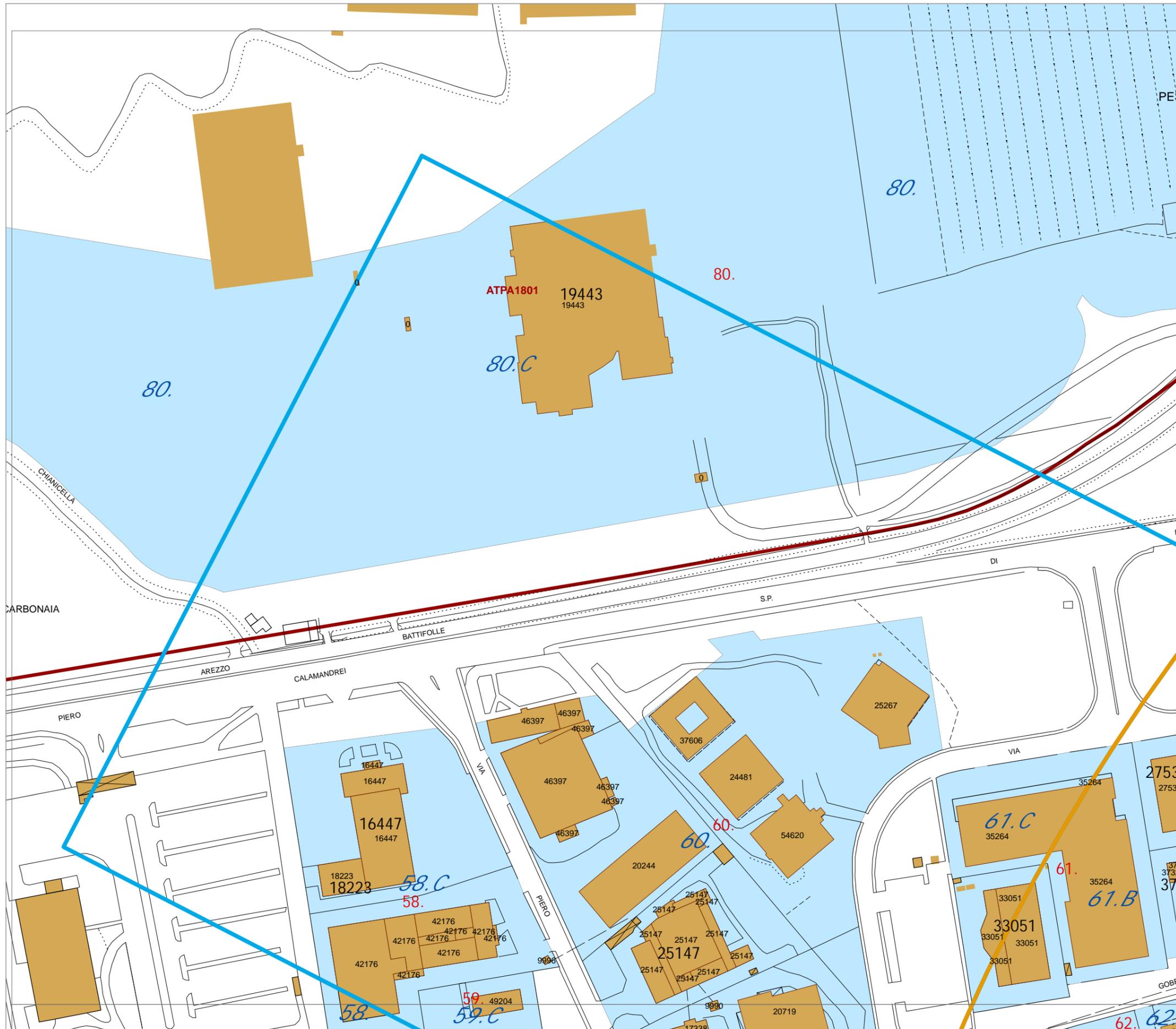
PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

- Aree di tutela
- A
 - B
 - C
- Edifici sensibili
- Tipo A
- Tessuti urbanistici
- P1-P2 Produttivo
 - R1-R2-R4 Residenziale
- Edifici

P03.01

Tessuti Urbanistici / Edificato

scala 1:2.000





COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica



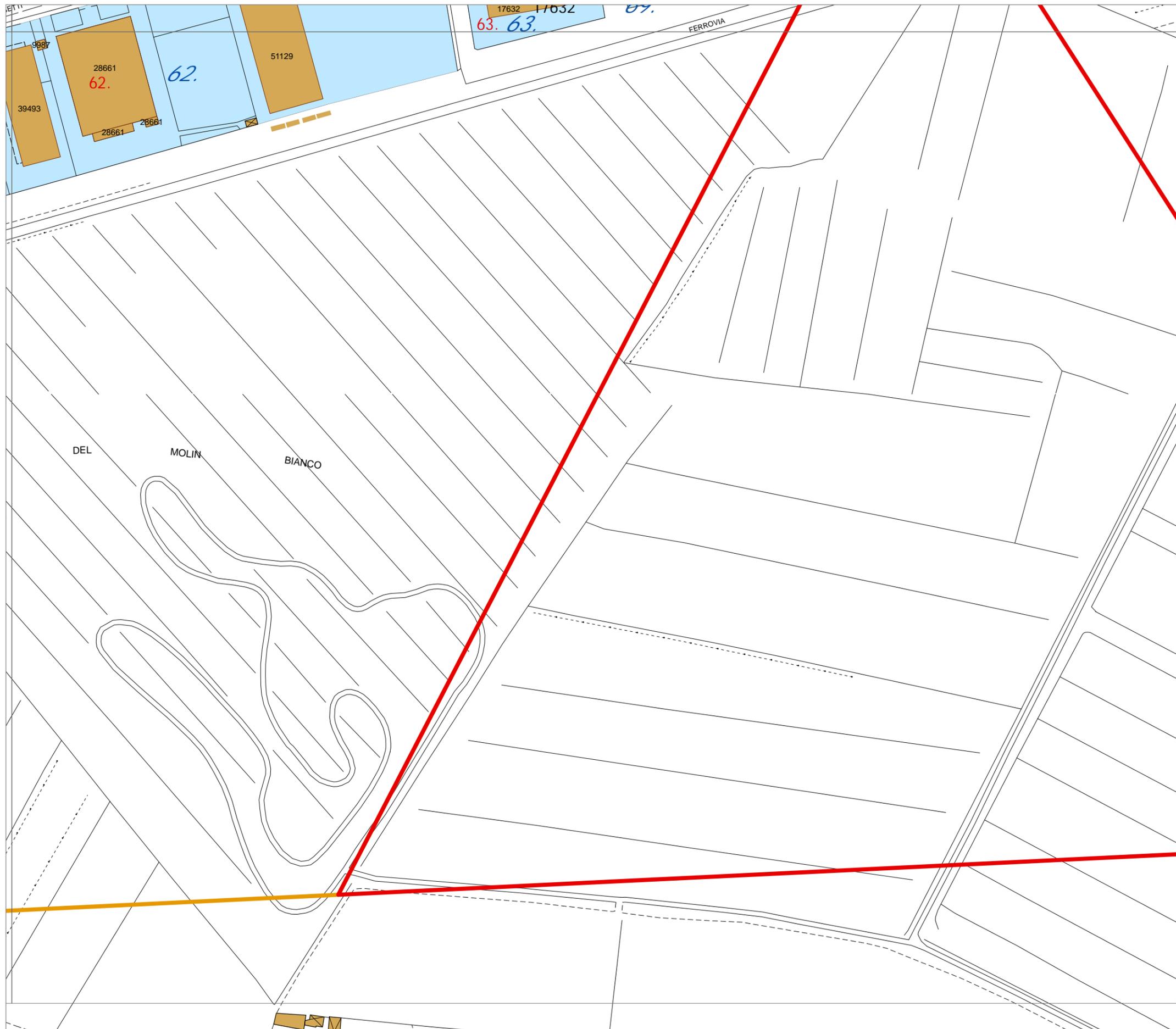
PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

- Are di tutela
- A
 - B
 - C
- Edifici sensibili
- Tipo A
- Tessuti urbanistici
- P1-P2
Produttivo
 - R1-R2-R4
Residenziale
- Edifici

P03.02

Tessuti Urbanistici / Edificato

scala 1:2.000



COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica



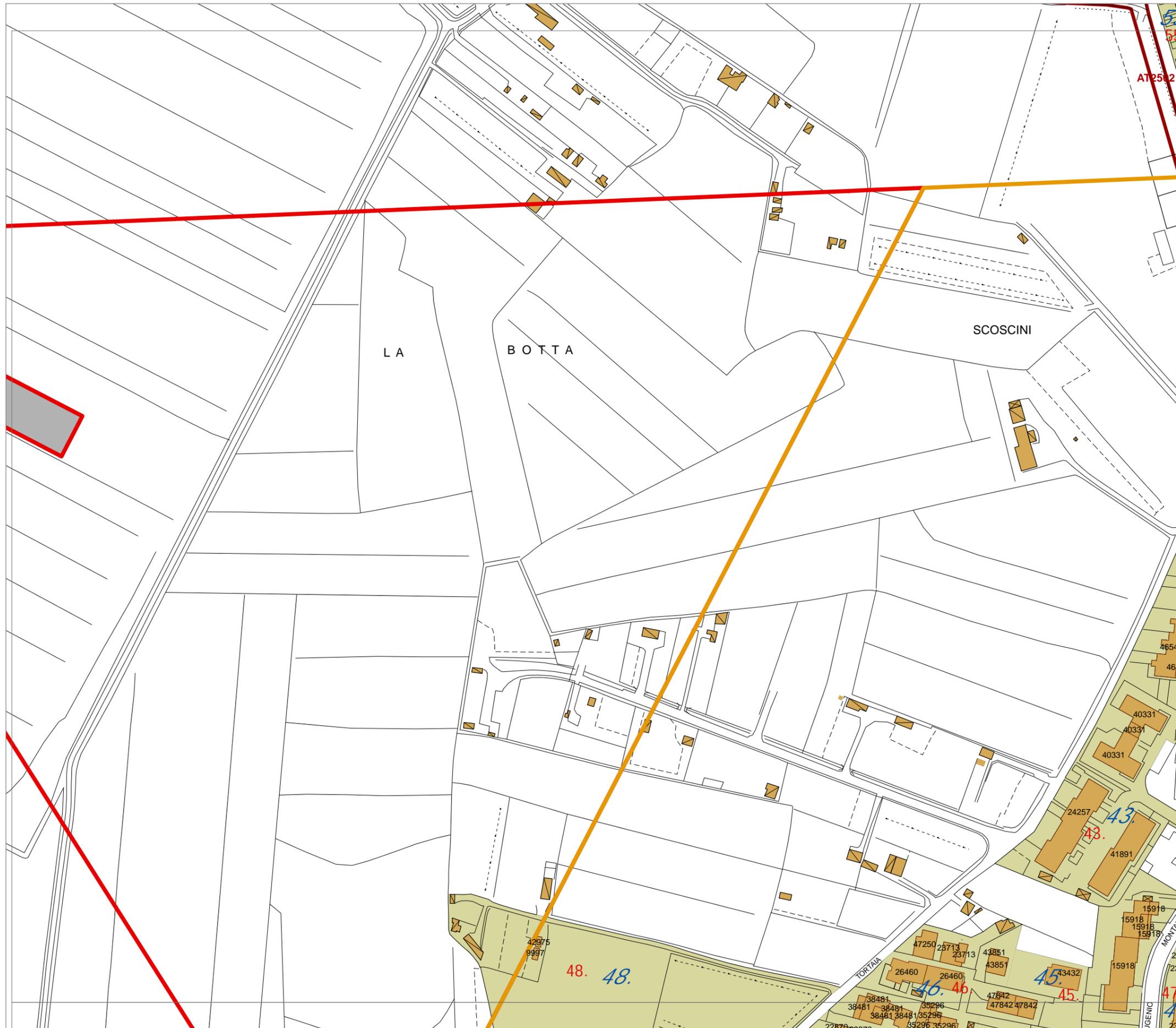
PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

- Are di tutela
- A
 - B
 - C
- Edifici sensibili
- Tipo A
- Tessuti urbanistici
- P1-P2 Produttivo
 - R1-R2-R4 Residenziale
- Edifici

P03.04

Tessuti Urbanistici / Edificato

scala 1:2.000



COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica



PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

- Are di tutela
- A
 - B
 - C
- Edifici sensibili
- Tipo A
- Tessuti urbanistici
- P1-P2 Produttivo
 - R1-R2-R4 Residenziale
- Edifici

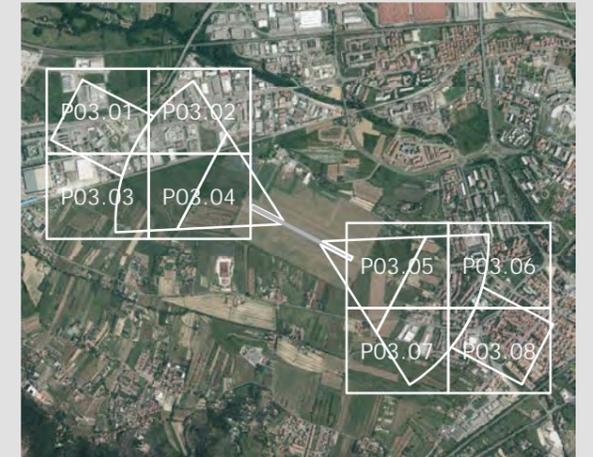
P03.05

Tessuti Urbanistici / Edificato

scala 1:2.000

COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica



PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

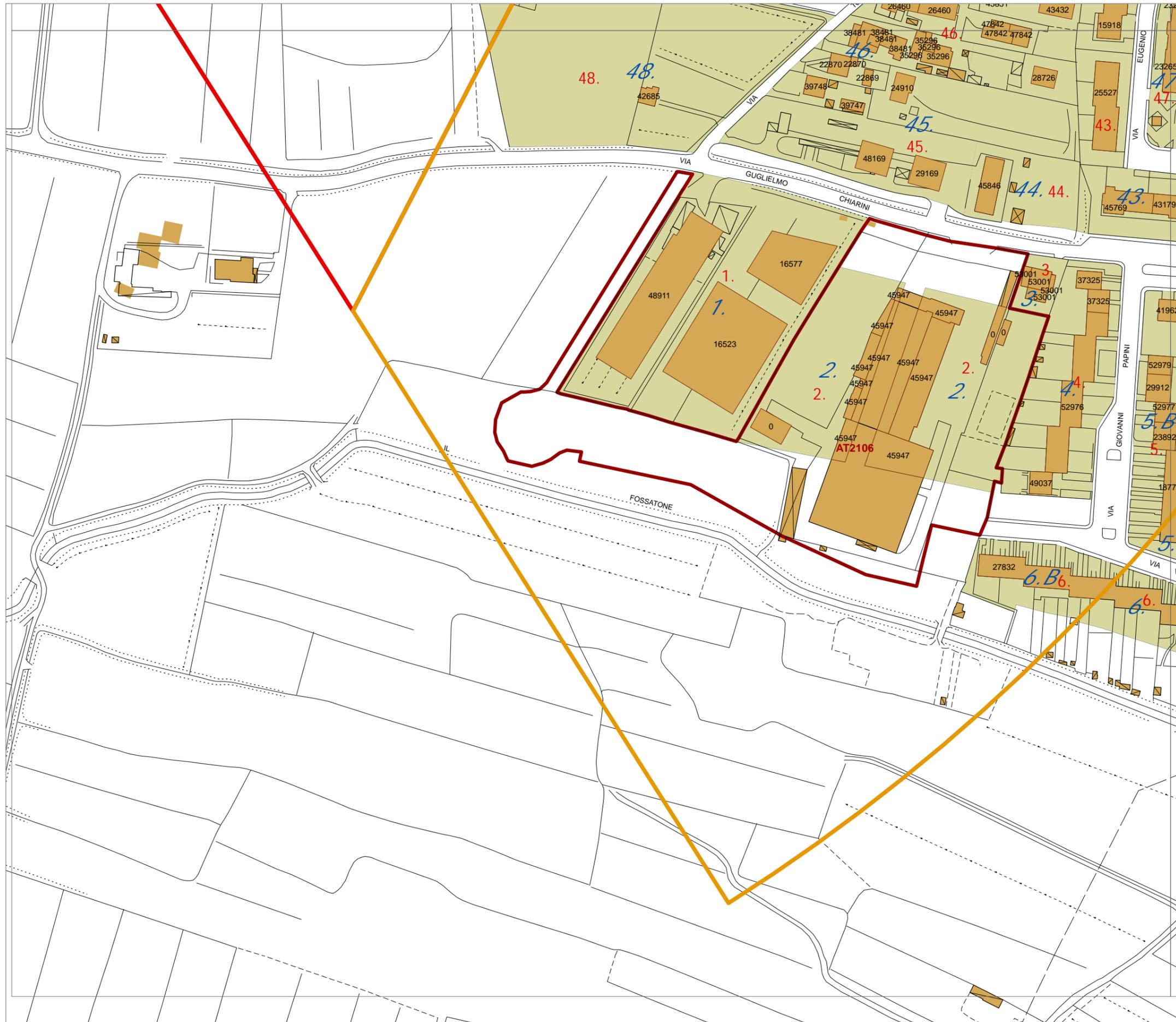
- Aree di tutela
 - A
 - B
 - C
- Edifici sensibili
 - Tipo A
- Tessuti urbanistici
 - P1-P2 Produttivo
 - R1-R2-R4 Residenziale
- Edifici

P03.06

Tessuti Urbanistici / Edificato

scala 1:2.000





COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica



PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

- Aree di tutela

 - A
 - B
 - C
- Edifici sensibili

 - Tipo A
- Tessuti urbanistici

 - P1-P2 Produttivo
 - R1-R2-R4 Residenziale
- Edifici

P03.07

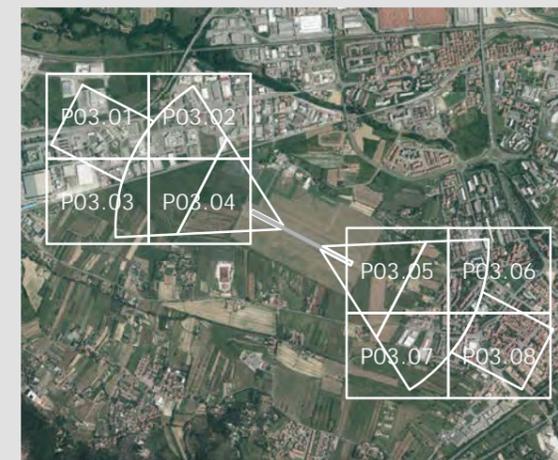
Tessuti Urbanistici / Edificato

scala 1:2.000



COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica



PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

- Aree di tutela

A B C
- Edifici sensibili

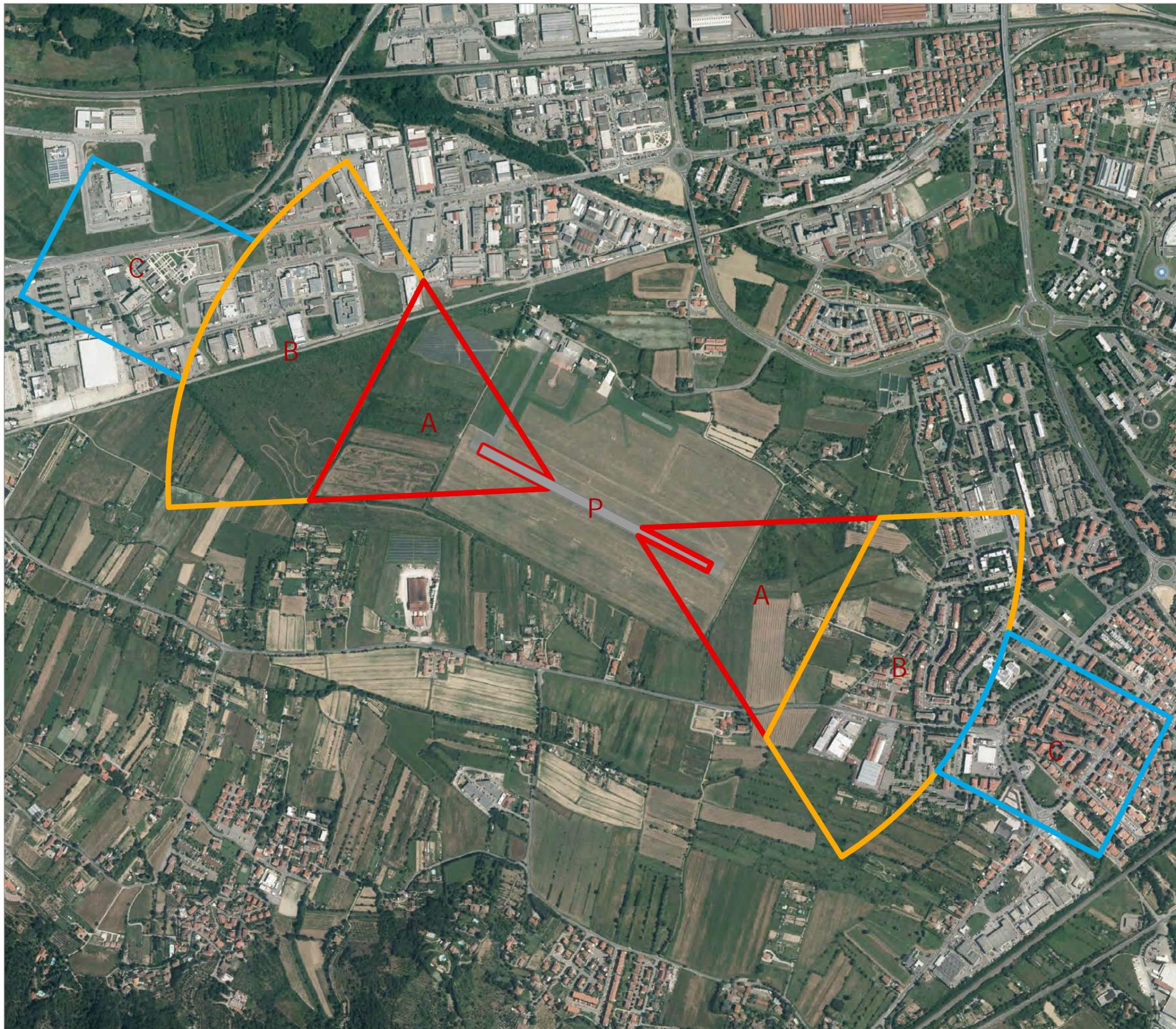
Tipo A
- Tessuti urbanistici

P1-P2 Produttivo R1-R2-R4 Residenziale
- Edifici

P03.08

Tessuti Urbanistici / Edificato

scala 1:2.000



COMUNE DI AREZZO

Servizio Pianificazione Urbanistica

PIANO DI RISCHIO AEREOPORTUALE

Aree di tutela



P04

Ortofoto 2013

scala 1:10.000

Regolamento Urbanistico
Comune di Arezzo