

**IMMOBILIARE 4/B s.r.l.**  
**IMMOBILIARE VERA s.r.l.**  
**LAMPETTI s.r.l.**

**ed altri**

c/o Studio Tecnico Geom. Luciano Pierini  
Corso Matteotti n. 119  
61032 FANO (PU)

Fano, li 04 Gennaio 2021

Spett.le  
**COMUNE DI FANO**  
Settore 4° urbanistica  
U.O. pianificazione  
Urbanistica/Territoriale  
Via San Francesco  
61032 FANO (PU)

Spett.le  
**COMUNE DI FANO**  
Gabinetto del Sindaco  
SEDE

**Oggetto: OPPOSIZIONE ED OSSERVAZIONE relativa alla Pubblicazione della VARIANTE NON SOSTANZIALE AL P.R.G. ai sensi degli art. 15 e 30 della L.R. N°34/1991 E S.M.I. in recepimento del PIANO DI RISCHIO dell'Aeroporto di Fano (art. 707-Cod.della Navigazione) I.E.**

\*\*\* \*\*

Le sottoscritte società **IMMOBILIARE 4/B S.R.L.** con sede in Fano (PU) Via G.Morisini n.10 (P.IVA 02068730411 - C.F. 02068730411) rappresentata dal Geom. Filippo Bartocchetti; **IMMOBILIARE VERA S.R.L.** con sede in Fano (PU) Via IV Novembre n.65, (P.IVA 01452130410 - C.F. 01452130410) rappresentata dal proprio amministratore Sig. Novello Giovanelli; **LAMPETTI S.R.L.** con sede in Fano (PU) Via Carlo Pisacane n.13 (P.IVA 01068270410 - C.F. 01068270410) rappresentata dal proprio amministratore Cav. Sergio Lampetti; ed i Signori **DE ANGELIS GRAZIELLA** residente in Fano Corso Matteotti n.180 (C.F. DNGGZL45S52D488U); **DE ANGELIS PAOLO GIUSEPPE** residente in ; **GUERRA GIORDANO** ; **CENTOFANTI CHIARA** ; **STELLA MARIA LETIZIA** ; **FELCINI FEDERICO**

...); **FELCINI SIMONETTA** ...  
...), in qualità di comproprietari di una cospicua parte dei terreni edificabili ubicati in loc. Sant'Orso di Fano, ricadenti all'interno del Comparto ST5.P27 (ex Autoporto), preso atto della pubblicazione della VARIANTE di cui in oggetto (D.G.C. Nà 261/2020), nella tutela dei propri interessi unitamente a quelli dell'intero comparto edilizio in questione, fanno osservare quanto segue:

1) gli istanti sono proprietari rispettivamente dei seguenti terreni all'interno del Comparto ST5.P27, e precisamente:

- IMMOBILIARE 4B S.R.L. - ...
- IMMOBILIARE Vera S.R.L. - ...
- LAMPETTI S.R.L. - ...
- DE ANGELIS GRAZIELLA e DE ANGELIS PAOLO GIUSEPPE - ...
- GUERRA GIORDANO ...
- CENTOFANTI CHIARA, STELLA MARIA LETIZIA, FELCINI FEDERICO e FELCINI SIMONETTA - ...

2) Il Comune di Fano e le Varie Amministrazioni succedutesi nel corso degli anni, non hanno mai preso in considerazione una valorizzazione dell'Aeroporto della città.

Se è vero che taluni anni or sono si era costituita una pubblica società di gestione con partecipazione del Comune (anno 1995), la stessa ha avuto una operatività praticamente inesistente. Basta leggere i bilanci degli ultimi anni, allegati, che mostrano una sistematica perdita di esercizio (anno 2015 - € 103.829,00; anno 2016 - € 136.121,00; anno 2017 - € 135.653,00; anno 2018 - € 87.050,00; anno 2019 - € 85.358,00). La gestione aeroportuale ha così dissipato ricchezza pubblica, negli ultimi 5 anni per circa € 551.000,00 (doc. 1, 2, 3, 4). Gli unici introiti di un certo rilievo derivano alla società dai contributi per la conduzione agricola dei terreni intorno alle piste, per circa € 40.000,00 annui e dal presumibile ricavo del fieno ed erba coltivati (doc. 5, 6).

3) L'attività e il traffico dell'aeroporto è praticamente costituito, oltre da qualche aereo privato che vi decolla o atterra, del tutto episodicamente, da una minuscola

scuola di pilotaggio e da un gruppo di paracadutisti, che peraltro si addestrano per meri scopi sportivi dilettantistici.

4) Per tali ragioni, nessun Ente e/o nessuno ufficio aveva mai programmato una tutela della struttura con l'adozione di un Piano di rischio del volo, avendo l'aeroporto una mera funzione turistica di ridottissime dimensioni non assoggettabili a tutele specifiche.

Va peraltro rilevato che degli aeroporti italiani con piste in erba, anche con traffici molto maggiori, praticamente nessuno è dotato di un piano di rischio.

5) Del resto, i vari Piani Regolatori (P.R.G.) della città non avevano, negli ultimi 50 anni, per la modestia della struttura aeroportuale, preso mai in alcuna considerazione l'apposizione di vincoli particolari. Solo il P.R.G. approvato ben 10 anni fa (19/02/2009) a pag. 43 delle Norme Tecniche di Attuazione, art. 66 si limitava ad una prevedeva con generica dicitura che: *“gli interventi in prossimità della F5 - EA - Aeroporto turistico, in attesa della redazione di un piano di rischio, saranno effettuati nel rispetto del Cod. della Navigazione”*.

6) Dopo dieci anni dalla approvazione del Vigente P.R.G. (anno 2009), il Comune di Fano intraprende una procedura da ritenersi anomala in quanto l'Aeroporto di Fano ha una ridotta movimentazione di mezzi e di traffico di volo, ed ha il divieto notturno di volo, nonché soprattutto sproporzionata nella previsione di vincolo, perché si ritiene violata anche la circolare dell'ENAC in quanto era l'Ente stesso, che prima di dare pareri, doveva condurre *“..... la propria istruttoria sulla base di valutazione di tipo aeronautico finalizzata alla verifica della correttezza dei dati e di parametri caratterizzanti l'aeroporto considerato e del relativo utilizzo ....., dato assente nella fattispecie.*

Avverso alla D.C.C. n.171 del 29/09/2020 di adozione del Piano di Rischio, dell'aeroporto, è stato proposto ricorso al TAR delle Marche in data 20/12/2020 da parte di alcuni degli istanti.

7) Successivamente, con la D.G.C. n.261/2020 è stata pubblicata una VARIANTE al P.R.G. definita “non sostanziale” che incide invero in maniera pesante sugli sviluppi futuri di un'area molto vasta e strategica con destinazione commerciale all'interno di un contesto già altamente antropizzato soprattutto di primaria importanza e con certi sviluppi, non solo per gli istanti, ma anche per la intera collettività fanese e non solo, essendo posta all'incrocio tra la superstrada Fano-Grosseto e l'Autostrada A14.

8) Si fa peraltro notare che il Comune di Fano è già proprietario di aree all'interno del Comparto ST5.P27 per una percentuale del 6% circa e che tale percentuale con le aree espropriate da Autostrade S.P.A. e assegnate al Comune, raggiungerà la percentuale di comproprietà pari al 25% circa del totale del Comparto, partecipazione che avrebbe comportato un buon ristoro economico, importante per tutta la collettività cittadina, nel caso di vendita ad operatori in campo immobiliare, che viene anch'essa fortemente limitata, se non del tutto compromessa.

9) Invero, come poi si approfondirà, "l'area è interessata da consistenti opere infrastrutturali ad oggi in corso di realizzazione nell'ambito del progetto di ampliamento della terza corsia della A14 e delle relative opere di compensazione...". Opere che si interpongono tra l'aeroporto e le proprietà dei deducenti, comportando già un elemento e situazione che non poteva che essere oggetto di un necessario e specifico approfondimento nell'istruttoria posta a base del piano come adottato.

10) Con nota prot. 74158 del 7/10/2019 il Comune di Fano ha inviato un'integrazione al fine di recepire le prescrizioni sopracitate, precisando, per quanto qui interessa, quanto segue:

- nella zona B Sud è stata operata una redistribuzione del carico antropico, non comportando modifiche al dimensionamento complessivo del comparto ST5\_P27 Comparto di servizi a destinazione mista "Ex Aeroporto" con la parziale dislocazione delle volumetrie consentite dal PRG fuori dalla zonizzazione del Piano di Rischio ovvero esternamente alle zone A, B, C.

In particolare, come si ricava dalla relazione tecnica R01 e dalle NTA, sempre oggetto di impugnativa, si è statuito che:

"...nella zona A in analisi si è prevista l'eliminazione del carico antropico relativo alla destinazione commerciale-direzionale (-104 frequentatori), con un residuo di carico derivante dal solo edificio esistente a destinazione recettiva (12 frequentatori...)";

"...nella zona B.... del comparto ST5\_P27 Comparto di servizi a destinazione mista Ex Aeroporto...a seguito del parere ENAC sopra descritto, si prevede la riduzione sostanziale del carico antropico, passando dai 506 frequentatori previsti per la destinazione commerciale/direzionale a 356 (-150 frequentatori) e l'eliminazione della componente recettiva (-56 frequentatori)...."

"...nella zona C....del comparto ST5\_P27 Comparto di servizi a destinazione mista Ex Aeroporto..... a seguito del parere ENAC sopra descritto, si prevede l'eliminazione del carico antropico, sia per la componente commerciale/direzionale (-93 frequentatori) che per quella ricettiva (-10 frequentatori)..."

11) Con comunicazione 21/11/2019 prot. 133288 la direzione Generale di ENAC "...esprime parere favorevole per la zona di tutela B sud ed in particolare per il

comparto ST5\_P27 all'interno delle zone di tutela A e B si è stabilito: "(...) A seguito del parere ENAC PROT- 05/02/2019-001364-P è stata operata una redistribuzione dell'intero carico antropico nelle aree di interesse, per cui la SUL massima consentita nelle aree del comparto ricadenti nelle zone A e B del Piano di rischio dell'Aeroporto è:

- zona A: SUL massima 276 mq con destinazione D8 - zone di riqualificazione urbanistica a carattere turistico-ricreativo;
- zona B: SUL massima 6.307 mq a destinazione D4 - zone a carattere commerciale e/o direzionale con una Superficie di vendita massima pari a 5.000 mq e il divieto di insediare concentrazioni di medie strutture di vendita o centri commerciali." (...).

12) Come si legge, altresì, nelle NTA, l'approvazione di tale Piano e la connessa classificazione comporta una forte incisione sulle proprietà dei deducenti.

Ad esempio, l'art. 6 per le zone "A" ha come obiettivo quello di "limitare al massimo il carico antropico", mentre l'art. 9 dispone che per tutte le zone va "comunque evitato l'insediamento di attività di elevato affollamento o comunque attività che possono creare incendio, esplosione, danno ambientale".

13) Invero, come anticipato, le proprietà dei deducenti ricadono nel comparto ST5\_P27 che prevede le seguenti destinazioni:

D4 - zone a carattere commerciale e/o direzionale (art. 46 NTA PRG -  $U_f = 0,6$  mq/mq);

D6 - zone a carattere turistico-alberghiero di nuova formazione (art. 48 NTA PRG -  $U_f = 0,7$  mq/mq);

D8 - zone di riqualificazione urbanistica a carattere turistico-ricreativo (art. 50 NTA PRG -  $U_f = 0,07$  mq/mq).

14) Va altresì detto, anche in base ai dati di traffico estratti dal sito ENAC, che l'aeroporto Omiccioli negli ultimi anni ha avuto una media di movimenti/passeggeri così ripartita:

-media giornaliera ultimi 6 anni

voli	passeggeri
2,55	0.08

-media giornaliera ultimi 3 anni

voli	passeggeri
3.58	0.16

L'aeroporto è peraltro aperto esclusivamente dall'alba al tramonto (aperta nelle ore notturne solo l'elisuperficie dedicata all'elisoccorso - ben distante dalla testata pista). Le caratteristiche di peso e le dimensioni degli aeromobili altresì che mediamente non superano i 1200 kg con una apertura alare media di 11 metri, nonché il numero di

passaggeri massimo trasportati uguale a 4, sono elementi che avrebbero dovuto essere presi in considerazione ai fini della classificazione del sito, che invece non sono stati in alcun modo valutati.

15) Il Piano come redatto ed approvato introduce dunque vincoli e limitazioni all'edificazione e allo sfruttamento urbanistico nelle aree limitrofe che qui si contestano, perché assolutamente eccessivi e sproporzionati proprio in ragione della natura e dimensioni microscopiche dell'aeroporto Omiccioli, nonché per lo stato dei luoghi esistente, frutto di un palese difetto di istruttoria e motivazione, soprattutto perché posto che l'estensione delle aree da sottoporre a tutela nelle direzioni di decollo e atterraggio non sono preventivamente fissate dall'art. 707 Cod. Nav., come indicato nella medesima relazione al piano, deve ancor più la loro individuazione essere funzionale alla tipologia dell'aeroporto, alle operazioni di volo e alle tipologie di aeromobili ovvero l'esposizione al rischio aeronautico deve essere riferibile alle caratteristiche tecnico-operative della pista (esistente e/o prevista) ed alla tipologia del traffico aeroportuale che interessa lo scalo.

16) È altresì pacifico che il piano di rischio nell'articolare e dettagliare l'uso del territorio deve essere coerente con la regolamentazione urbanistico-edilizia.

Tutti gli elementi e presupposti sopra evidenziati sono stati del tutto tralasciati dalla istruttoria compiuta dal Comune di Fano.

17) Alla luce della normativa in materia e di generali principi di correttezza dell'azione amministrativa e di obbligatorio contemperamento del pubblico e privato interesse, nonché dello stato reale dei luoghi appare evidente altresì che l'Amministrazione doveva necessariamente contemperare le indicazioni contenute nel Regolamento, ovvero l'esigenza di garantire la sicurezza e l'incolumità pubblica, con le proprie esigenze pianificatorie e la propria normativa urbanistico-edilizia, *"Ciò significa che nel predisporre il Piano di rischio occorre considerare non solo la lunghezza della pista, ma anche la tipologia di traffico che opera sullo scalo aeroportuale, al fine di poter adottare misure di tutela connesse alle effettive potenzialità di rischio."* (TAR Trentino Alto Adige, Bolzano 12.9.2011 n. 312).

Queste valutazioni non si evincono dagli atti acquisiti e per tali ragioni la delibera appare fondatamente illegittima e gravatoria anche delle prerogative e diritti dei deducenti.

18) tutto ciò premesso gli istanti propongono di inserire nel Piano le seguenti varianti, che peraltro non comporterebbero sue modifiche essenziali, rendendo altresì più agevole la sua attuazione:

- A) Rideterminazione della figura geometrica del vincolo che è stato posizionato, non comprendendosene le ragioni, a mt.400 dal termine della pista verso "il suo interno"

e non ad 1/3 della sua lunghezza che è di mt.1.350 dichiarati, per cui il limite massimo del vincolo doveva essere mt.450.

Ciò penalizza oltremodo l'utilizzo delle aree in questione identificate con la sigla D/4 (strutture commerciali), riducendo di ml.50 la superficie libera da vincoli.

- B) Riconfinazione dell'intero comparto per aggiornare la scheda di P.R.G. alla ormai reale e consolidata situazione di fatto, escludendo tutte quelle particelle per lo più intestate ad Enti vari, ormai di fatto piazzali del casello A 14, fossi di scolo, scarpate stradali o simili non riconducibili a soggetti interessati alla attuazione del Piano di lottizzazione.
- C) In considerazione, altresì, della mortificazione subita dalla Famiglia De Angelis con gli espropri di ben 2,5 Ha di terreno e dello scoperto afferente la ex casa colonica, si chiede che la S.U.L. indicata per l'edificio esistente a destinazione D/8 (turistico - ricreativo) venga riportata a mq.470 corrispondenti alla effettiva superficie dell'edificio esistente non mq.270 come indicato nella scheda di P.R.G.
- D) Senza snaturare le previsioni di Piano e fermo le superfici e gli indici vigenti, si chiede che possano essere ridistribuite e ridefinite le aree all'interno del comparto, prevedendo altresì deviazioni del fosso degli Uscenti che lo attraversa.

19) Le modifiche sopra suggerite hanno il precipuo scopo di poter distribuire in modo consono la SUL prevista, che essendo di carattere prevalentemente commerciale, ha giuoco forza sviluppi edilizi generalmente ad un solo piano fuori terra, con modesta necessità di spazi per le sole funzioni complementari ai piani superiori (uffici, vani tecnici e simili).

20) La complessità della materia ed il periodo di stretto rigore determinato dalla pandemia non ha permesso di eseguire in tempo utile studi di dettaglio su quanto proposto né di renderli traducibili in specifiche cartografie e/o schemi progettuali di dettaglio, ma confidiamo che su quanto richiesto l'interesse pubblico rilevante della problematica possa trovare un punto di incontro con le esigenze e le aspettative anch'esse di pubblico interesse ad un ordinato sviluppo urbanistico delle aree di proprietà dei deducenti per definire al meglio tutte le problematiche esposte.

21) A completamento della istanza si producono schemi planimetrici della interpretazione del vincolo, nonché i 6 documenti citati in premessa.

22) Gli istanti unitamente ai propri tecnici di fiducia restano a disposizione per quanto possa occorrere a Codesta Onorevole Amministrazione ai fini dell'accoglimento delle seguenti osservazioni.

Distinti saluti.

I ricorrenti

Immobiliare 4/B s.r.l.

~~IMMOBILIARE 4/B s.r.l.~~  
(Geom. Filippo Basso)  
Via Morosini n. 10  
61032 FANO (PU)  
Tel. e Fax 0721.855523 - 335.5312301  
C. f. e P. IVA 02068750411

Immobiliare Vera s.r.l.

(Sig. Novello Giovanelli)

Lampetti s.r.l.

~~LAMPETTI s.r.l.~~  
Via Pisaneschi 13 - Tel. 0721/83380  
31032 FANO (Pesaro)  
C. F. e P.I.V.A. 01068270410  
Reg. Soc. Trib. di Pesaro n. 8906  
C.C.I.A.A. di Pesaro N. 105893

Giordano Guerra

Graziella De Angelis

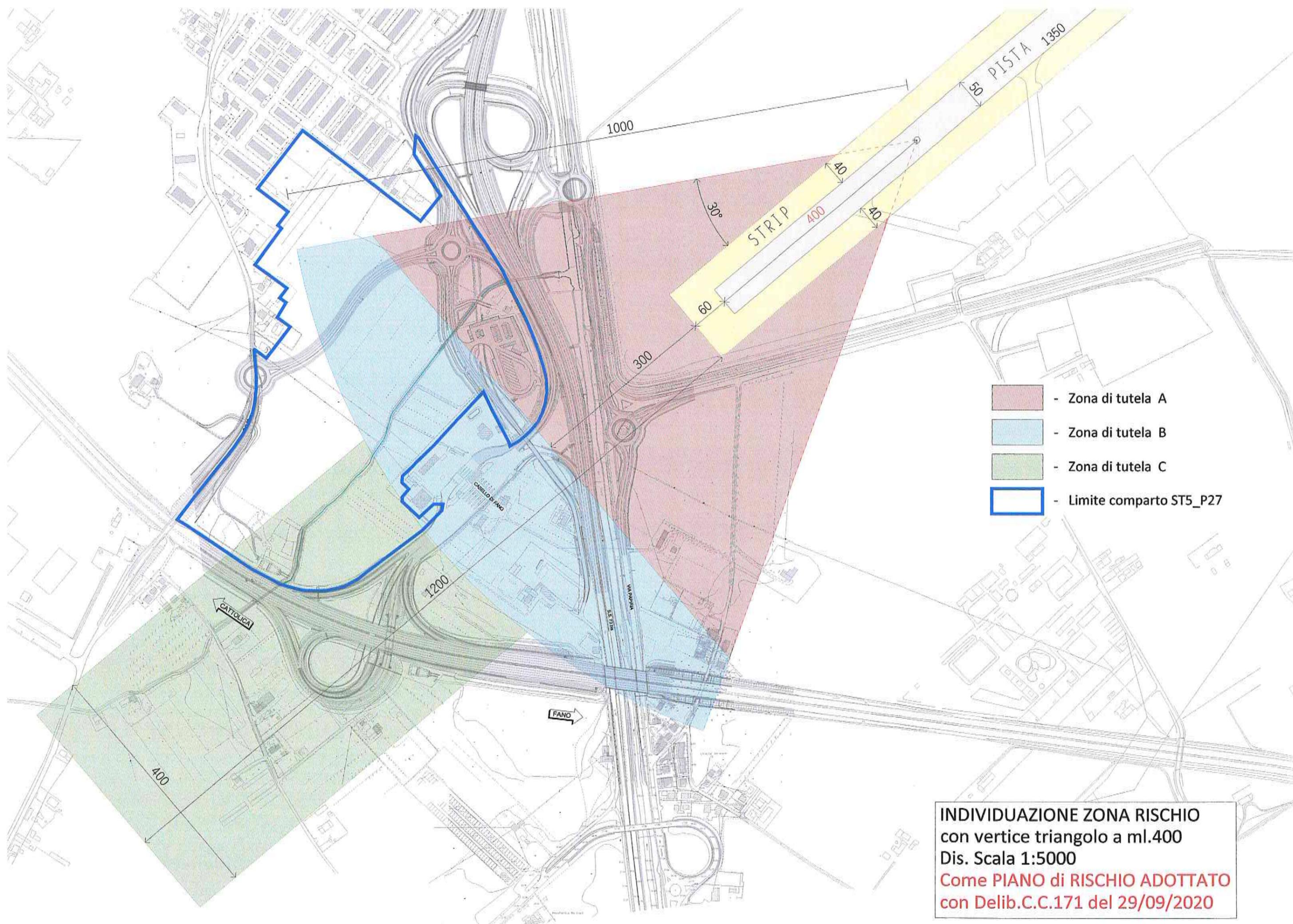
Paolo Giuseppe De Angelis

Chiara Centofanti

Maria Letizia Stella

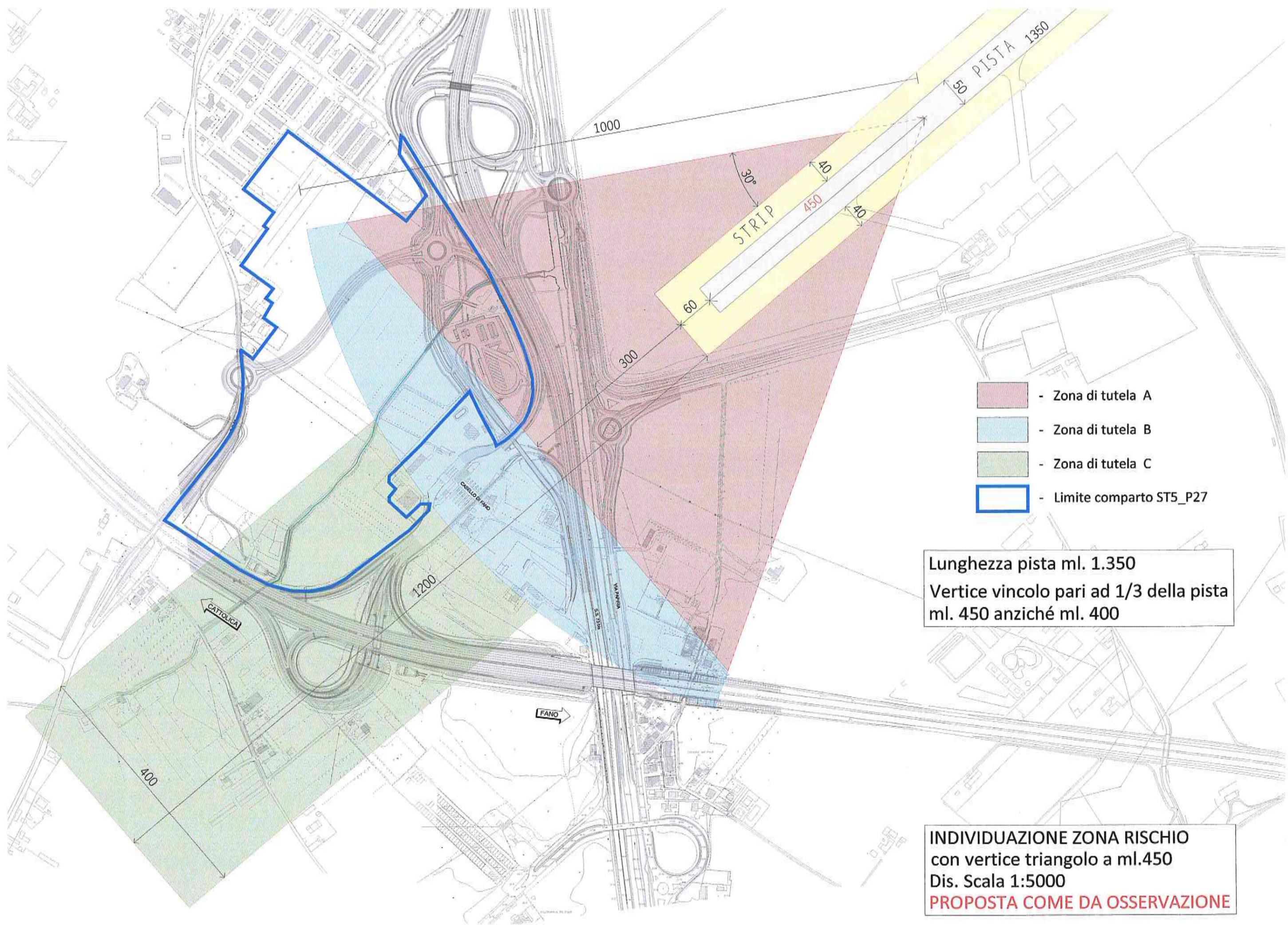
Federico Felcini

Simonetta Felcini



- Zona di tutela A
- Zona di tutela B
- Zona di tutela C
- Limite comparto ST5\_P27

**INDIVIDUAZIONE ZONA RISCHIO**  
con vertice triangolo a ml.400  
Dis. Scala 1:5000  
**Come PIANO di RISCHIO ADOTTATO**  
con Delib.C.C.171 del 29/09/2020



- Zona di tutela A
- Zona di tutela B
- Zona di tutela C
- Limite comparto ST5\_P27

Lunghezza pista ml. 1.350  
Vertice vincolo pari ad 1/3 della pista  
ml. 450 anziché ml. 400

**INDIVIDUAZIONE ZONA RISCHIO**  
con vertice triangolo a ml.450  
Dis. Scala 1:5000  
**PROPOSTA COME DA OSSERVAZIONE**