



Città di Fano

Settore IV - Urbanistica

U.O. Pianificazione Urbanistica/Territoriale



PIANO DI RISCHIO dell'Aeroporto di Fano

art.707 del Codice della Navigazione

Gruppo di lavoro:

Dirigente Settore IV Urbanistica Arch. Adriano Giangolini
Funzionario preposto U.O. Urbanistica/Territoriale Ing. Marco Ferri
Funzionario preposto Ing. Giovanna Mastrangelo

Piano fatto proprio dal Comune di Fano con Delibera di Giunta n.295 del05/07/2018

Piano adottato ai sensi dell'art.707 del Codice della Navigazione con Delibera di Consiglio Comunale n. del

R01 - RELAZIONE TECNICA

Sommarrio

DESCRIZIONE DELL'AEROPORTO DI FANO	4
LE VICENDE STORICHE.....	7
LE PREVISIONI URBANISTICHE	12
LA NUOVA DISCIPLINA	14
LE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO	15
L'INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DI TUTELA	17
L'ANALISI DELLE ZONE DI RISCHIO IN DIREZIONE NORD-EST.....	18
L'ANALISI DELLE ZONE DI RISCHIO IN DIREZIONE SUD-OVEST.....	21
I CRITERI PER LE DISPOSIZIONI DI SALVAGUARDIA	24
LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO.....	26
ELENCO ELABORATI.....	29

DESCRIZIONE DELL'AEROPORTO DI FANO

L'aeroporto di Fano "*Enzo Miccioli*" è oggi un aeroporto civile con pista in erba e caratteristiche tecniche riportate nella Scheda e nella Carta di volo della Aeronautical Information Publication (AIP) pubblicate dall'ENAV.

Di seguito un estratto della Aerodrome Landing Chart e delle principali caratteristiche tecniche:

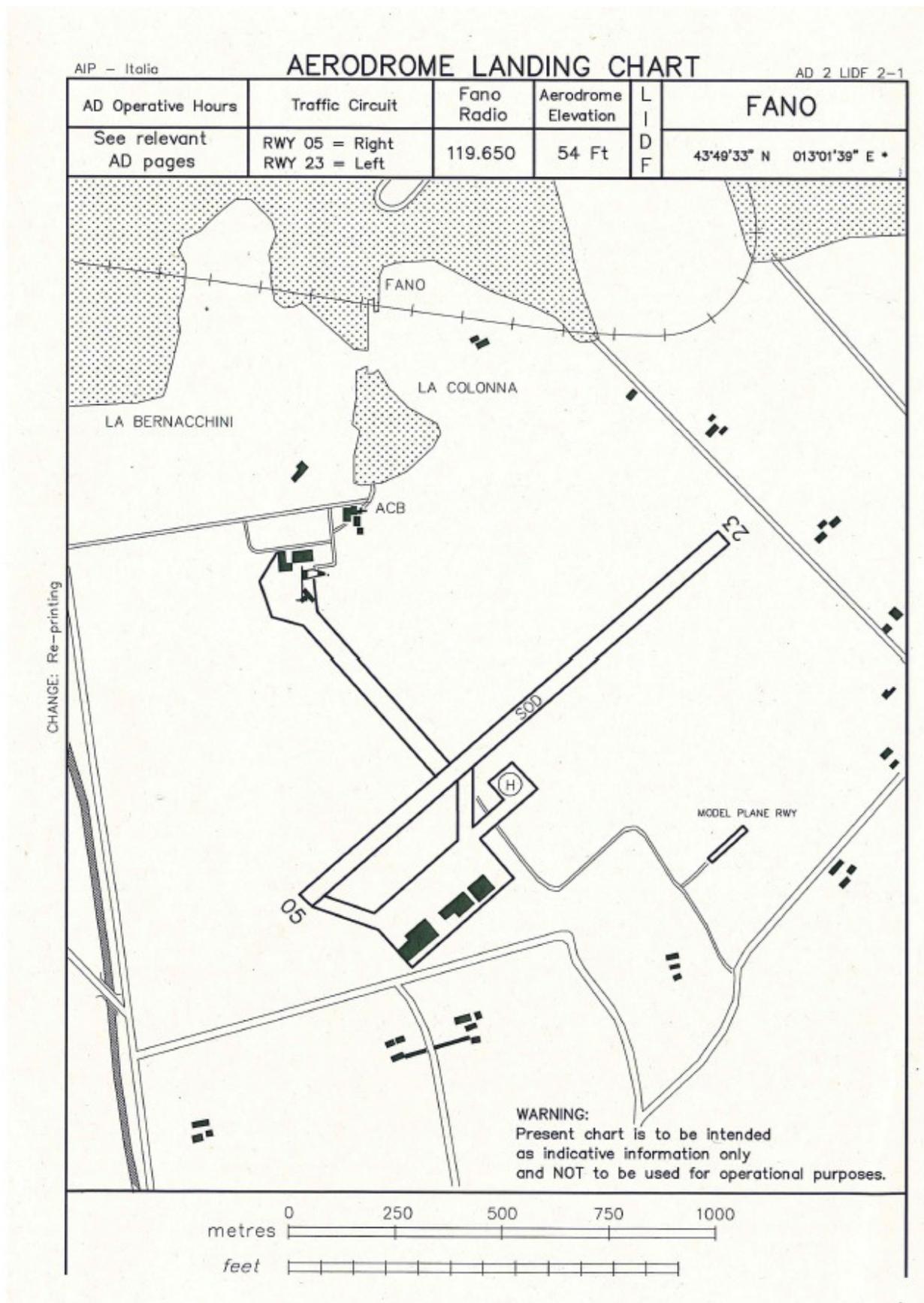


Figura 1 – Aerodrome Landing Chart AIP - ENAV

2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO		AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA	
1	Coordinate ARP 43°49'33"N 013°01'39"E *	ARP coordinates 43°49'33"N 013°01'39"E *	
2	Direzione e distanza dalla città 1.08 NM SE Fano	Direction and distance from city 1.08 NM SE Fano	
3	Elevazione/Temperatura di riferimento 54 FT / NIL	Elevation/Reference temperature 54 FT / NIL	
4	Variatione magnetica/Variatione annuale 2° E (2005.0) / 5'E	Magnetic variation/Annual change 2° E (2005.0) / 5'E	
5	Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Ancona Pescara Aeroporto Raffaello Sanzio Falconara 60015 Falconara Marittima (AN) Tel +39 071 9156083 Fax +39 071 9156036 e-mail: aero.ancona@enac.gov.it Esercente Ministero dei Trasporti Autorità ATS NIL	Aerodrome administration authority ENAC - DA Ancona Pescara Aeroporto Raffaello Sanzio Falconara 60015 Falconara Marittima (AN) Tel +39 071 9156083 Fax +39 071 9156036 e-mail: aero.ancona@enac.gov.it Aerodrome operator Ministero dei Trasporti ATS authority NIL	
6	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) VFR	
7	Note 1) AVIOCLUB FANO tel +39 0721 808375 fax +39 0721 865590	Remarks 1) AVIOCLUB FANO tel +39 0721 808375 fax +39 0721 865590	

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE				RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS	
Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
05	NIL	1350 x 50	NIL Terra Sod	NIL	NIL / NIL
23	NIL	1350 x 50	NIL Terra Sod	NIL	NIL / NIL

Figura 2 – Estratti Scheda tecnica AIP - ENAV

LE VICENDE STORICHE

L'aeroporto è situato a ridosso del quartiere Vallato, un quartiere di edilizia economico-popolare sorto agli inizi degli anni '80 a sud-est della città storica.

Anche se le prime notizie di un aeroporto risalgono al 1917, la data di nascita sancita dalla gazzetta ufficiale per l'istituzione di un "campo di fortuna" a Fano è il 29 novembre 1929.

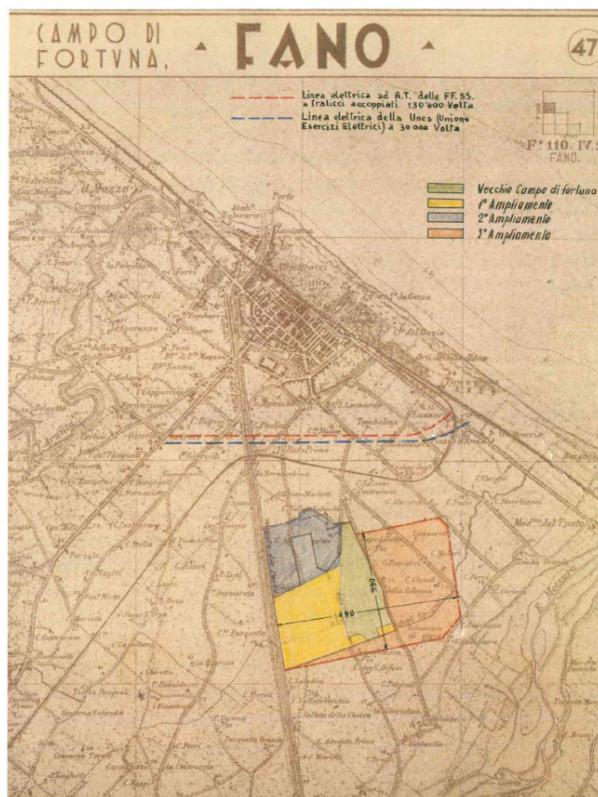


Figura 3 – Carta IGM 1935 - S. Clappis e S. Maggioli, l'Aeroporto di Fano, storia e immagini 1900-2000 - BCC Fano 2006

I lavori per realizzare il campo di fortuna si limitarono alla sistemazione di un podere di proprietà comunale in località "La Colonna": vennero abbattute centinaia di piante ed una casa colonica, si procedette all'aratura e consumazione del prato stabile, quindi alla costruzione dei segnali di atterraggio e all'installazione dell'antenna per segnalazioni con maniche a vento.

Nel 1931 il Ministero procedette alla costruzione della casa per il custode "completa anche degli impianti telegrafici", utilizzando un terreno ceduto in affitto alla Congregazione di Carità di Fano, appena in tempo per ricevere nelle migliori condizioni il Giro Aereo d'Italia del 1931, con scalo tecnico al campo di Fano in occasione della seconda tappa che da Palermo portava a Rimini.

In pochi anni si decise di procedere nello sviluppo del semplice campo di manovre per la realizzazione di un aeroporto con annessa scuola di pilotaggio.

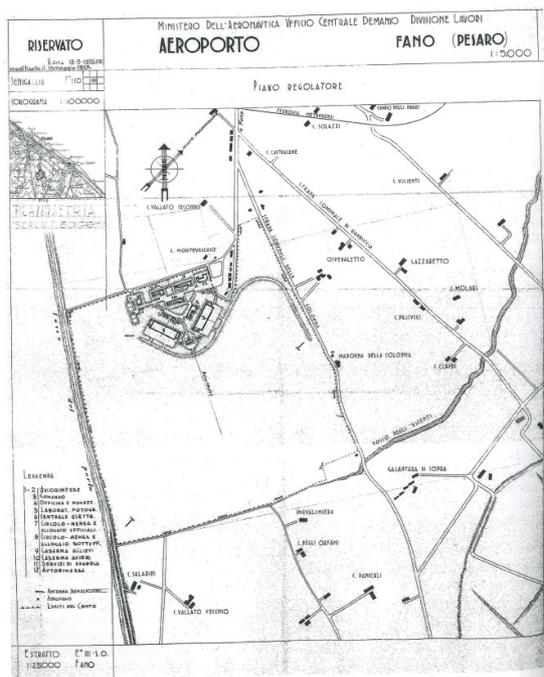


Figura 4 – Progetto per la scuola di pilotaggio 1937 - S. Clappis e S. Maggioli, l'Aeroporto di Fano, storia e immagini 1900-2000 - BCC Fano 2006

Per il nuovo aeroporto occorre altri 40 ettari oltre ai 22 già di proprietà comunale; il Comune ne impose l'acquisto in quanto l'aeronautica pretendeva che a cedere il terreno necessario fosse l'Amministrazione Comunale.

Dopo il potenziamento emersero problemi riguardanti la sicurezza a causa della presenza di alcuni edifici situati nella zona a est della pista; vennero abbattute la chiesa della Madonna della Colonna, la casa parrocchiale ed alcune case coloniche adiacenti.

La visita di Mussolini a Fano nel 1940 accelerò il completamento delle infrastrutture dell'aeroporto. Nel 1941 venne costruita una serie di palazzine da destinare ai diversi servizi, secondo un "piano d'insieme di zona" redatto dall'ufficio tecnico comunale che prevedeva: un corpo di guardia in prossimità di Via della Colonna, l'infermeria, un alloggio, un circolo, la mensa ufficiali, una caserma per 150 allievi con cucina e sale convegno, un magazzino officina con autoparco incendi, un'autorimessa, due aviorimesse, un comando aeroporto, una caserma per 200 avieri con zona servizi, un'ulteriore caserma per 148 allievi, una cucina refettorio e sale convegno per allievi.

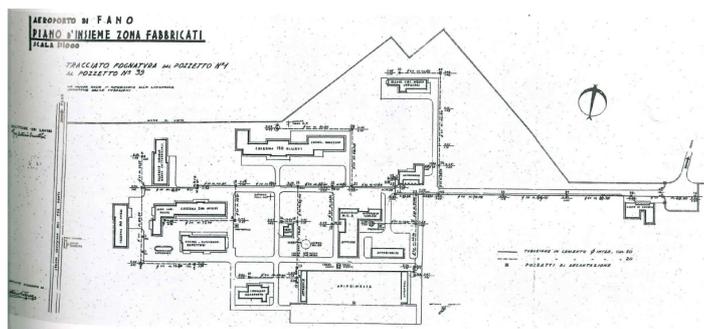


Figura 5 – Pianta della costruzione nuove infrastrutture - S. Clappis e S. Maggioli, l'Aeroporto di Fano, storia e immagini 1900-2000 - BCC Fano 2006

L'intervento edificatorio militare all'aeroporto fanese fu assai rilevante, come si può intuire anche oggi dalle tracce degli edifici demoliti rimaste lungo la strada di collegamento tra via Papiria e il quartiere Vallato.

Dall'analisi dei diversi progetti redatti a partire dagli anni trenta, si vede come l'intervento fu consistente e curato nei dettagli; nel momento di maggior funzionamento, la scuola alloggiò circa cinquecento uomini tra avieri, allievi piloti, piloti, ufficiali e aiutanti.

A causa degli eventi bellici la scuola piloti ebbe vita breve e restò attiva dal 1940 al 1943. Dopo l'armistizio l'aeroporto venne abbandonato e fu sottoposto a razzie; i danni maggiori derivarono dai bombardamenti dei tedeschi che ordinarono di arare la pista di volo e minarla.



Figura 6 – Foto aerea Aeroporto nel 1944 - S. Clappis e S. Maggioli, *L'Aeroporto di Fano, storia e immagini 1900-2000* - BCC Fano 2006

Nel settembre 1944 gli alleati riportarono in funzione l'aeroporto che venne impiegato come base a terra per i caccia bombardieri impegnati a supporto dell'avanzata del fronte di guerra verso il nord Italia.

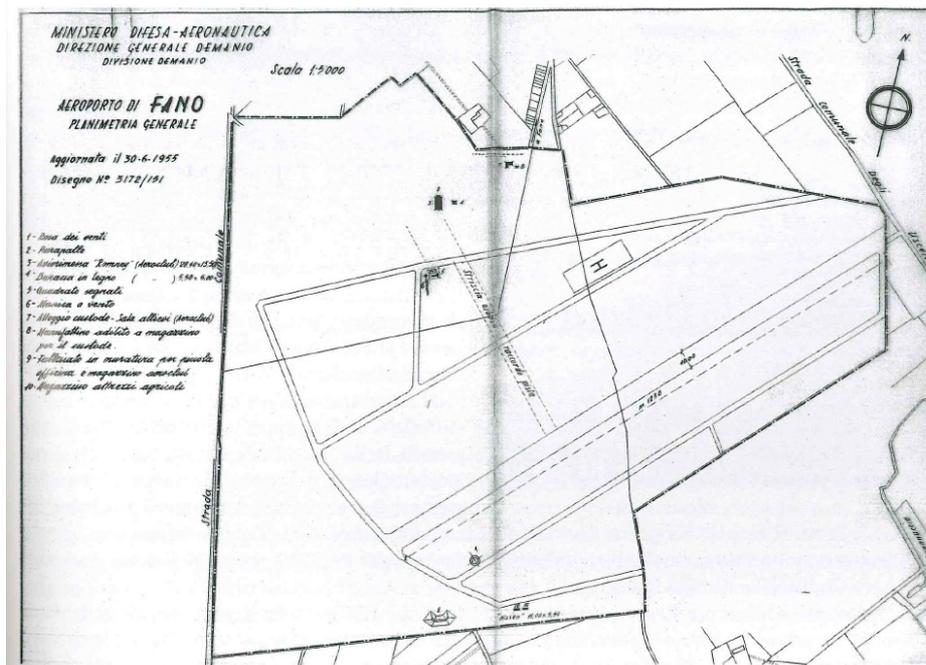


Figura 7 – Planimetria generale dell'aeroporto 1955 - S. Clappis e S. Maggioli, L'Aeroporto di Fano, storia e immagini 1900-2000 - BCC Fano 2006

Dopo la guerra l'area venne abbandonata fino al 1953 quando l'Aeronautica la cedette all'aeroclub di Pesaro che vi riprese l'attività; nel 1960 si inaugurò la realizzazione del nuovo hangar per contenere i sei aerei di cui era composta la flotta dell'aeroclub.

Cominciò nei primi anni sessanta anche l'attività dei voli turistici lungo la costa e nell'interno della provincia.

Intanto le attività si arricchirono, oltre ai voli si svolsero attività di paracadutismo e aeromodellismo ed il dibattito proseguì con alterne fortune fra i favorevoli ed i contrari ad un potenziamento delle strutture.

Il 13 gennaio 1987 venne approvato dal consiglio comunale il progetto per la ristrutturazione dell'aeroporto; i lavori iniziarono nel gennaio 1992 e, nella zona opposta alle infrastrutture a terra, vennero realizzati la nuova aerostazione, due hangar (oggi quattro) e una serie di servizi per l'attività aviatoria (torre di controllo, officina, rifornimento carburanti, ecc.). Si costituì un consorzio tra enti pubblici per la gestione, la valorizzazione ed il potenziamento dell'aeroporto (Comune di Fano, Provincia di Pesaro-Urbino, camera di Commercio di Pesaro-Urbino).

Gli anni novanta furono quelli dello sviluppo dei velivoli ultraleggeri da diporto sportivo che utilizzarono l'aeroporto di Fano sia come base che nelle manifestazioni ufficiali; dal 1992 la Direzione Aeroportuale di competenza (Ancona-Falconara) chiuse l'aeroporto al traffico ultraleggero, poi riaperto dal 2012 per i velivoli da diporto sportivo avanzati.

Un ulteriore impulso si è avuto nel 1992 con la costituzione della società consortile di gestione aeroportuale Fanum Fortunae s.r.l. costituita dalla Provincia di Pesaro, dal Comune di Fano e dalla Camera di commercio di Pesaro-Urbino; nel 1992 iniziano

infatti i lavori di costruzione della nuova aerostazione nella zona opposta al vecchio hangar. Le nuove strutture sono state inaugurate nel 1995 e comprendono tre grandi hangar, una moderna aerostazione con torre di controllo e piazzale aeromobili, officina, sale riunioni con la sede della scuola di volo, servizio rifornimento carburante e ristorante. Contemporaneamente a questi eventi, il consorzio di gestione si è trasformato nella Srl "*Fanum Fortunae*" che da quel momento si occupa della gestione dello scalo fanese.

LE PREVISIONI URBANISTICHE

Il primo Piano Regolatore Generale della città di Fano, redatto nel 1964 dall'arch. Luigi Piccinato, destina l'area a servizi di interesse pubblico per l'aeroporto ed il suo potenziamento:

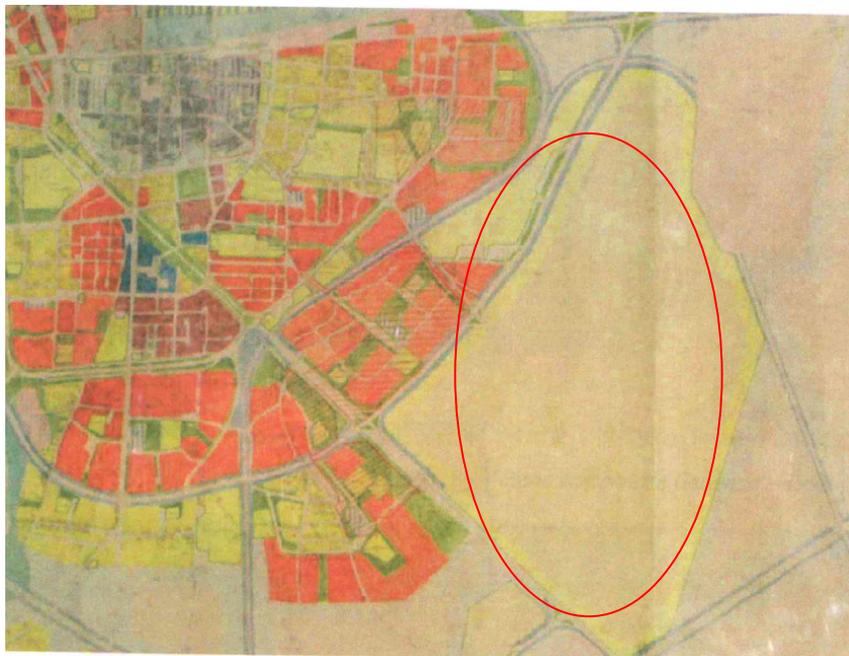


Figura 8 – Piano Regolatore Generale di Piccinato 1964 – Area per servizi collettivi

Le previsioni urbanistiche dell'area cambiano alla fine degli anni '70, con la variante generale redatta all'arch. Salvia, che suddivide l'intera area del campo d'aviazione in tre destinazioni: zona agricola, area per eliporto/ aeroporto e parco urbano.

L'area dell'aeroporto viene dunque riconfinata in quanto l'amministrazione comunale la ritiene sufficiente per l'attività svolta, considerati anche i vicini aeroporti di Falconara e Rimini.

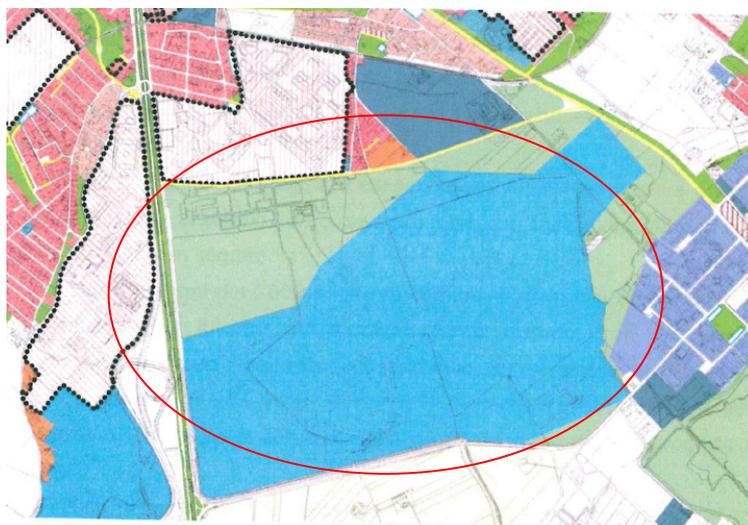


Figura 9 – Piano Regolatore Generale 1998

Questa destinazione permane, più o meno invariata, anche nei successivi strumenti urbanistici della città; l'attuale previsione (PRG del 2009) precisa le funzioni e gli usi della zona, specificando le aree da destinare all'aeroporto recintato e le aree da destinare a parco urbano, svincolate dalla proprietà demaniale.

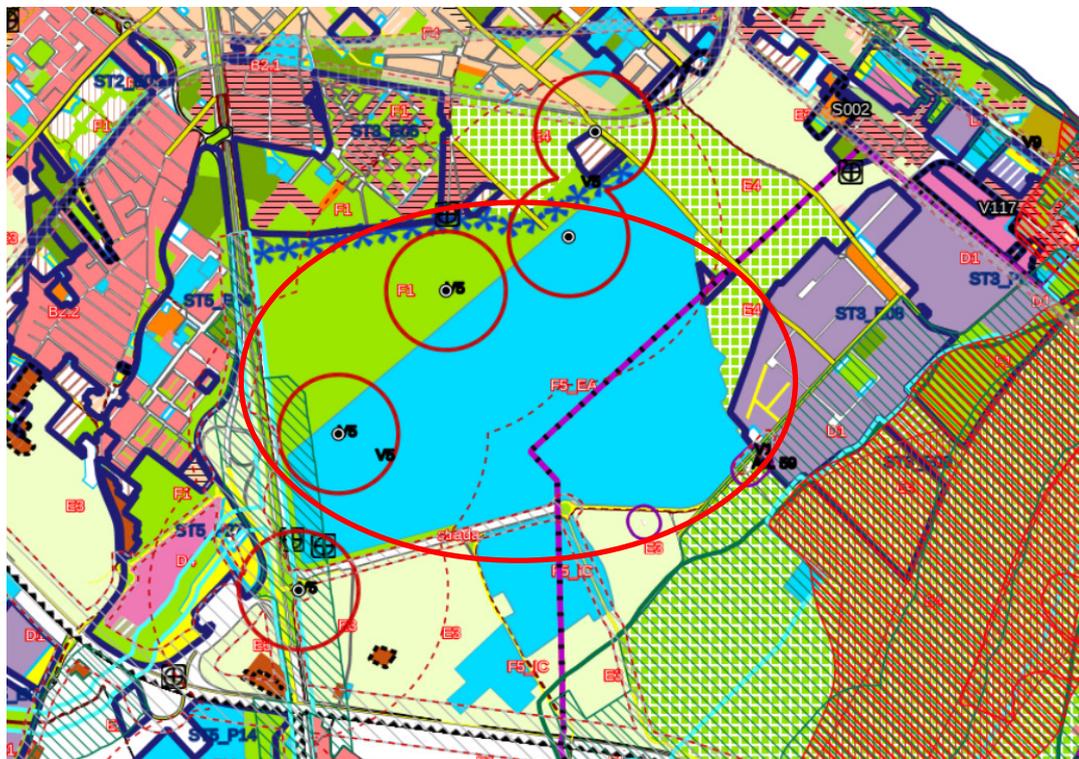


Figura 10 – Piano Regolatore Generale 2009

LA NUOVA DISCIPLINA

La riforma del Codice della Navigazione, disposta dal decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, modificato anche dal decreto legislativo n. 15 marzo 2006 n. 51, ha sostituito le precedenti disposizioni in merito ai vincoli previsti nelle aree posizionate intorno agli aeroporti.

L'articolo 707 *"Determinazione delle zone soggette a limitazione"* del Capo III° del Codice *"Vincoli della proprietà privata"* prevede due tipologie di vincoli:

"1. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC".

Tale primo vincolo è relativo ad eventuali ostacoli che possono essere presenti lungo le rotte stabilite dall'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV) al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea. In questo caso la norma prevede che l'ENAC indichi le aree soggette a vincolo e le relative limitazioni (soprattutto per quanto riguarda le altezze dei manufatti), con la pubblicazione di apposite mappe, depositate anche presso i comuni interessati e dando pubblicità anche mediante apposito avviso inserito nel Bollettino Ufficiale della Regione.

Una seconda tipologia di vincolo viene introdotta dal comma 5 del citato articolo 707, il quale prevede:

"5. Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO".

In base a tale disposizione emerge che:

1. nelle vicinanze degli aeroporti, lungo le direzioni di atterraggio e decollo degli stessi, non possono essere autorizzate opere o attività che non siano compatibili con gli appositi piani di rischio dell'aeroporto;
2. i piani di rischio devono essere adottati dai comuni territorialmente competenti nel rispetto del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (Ed.2 del 21/10/2003 con relativi emendamenti).

Il regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti nella stesura dell'edizione 2 del 21/10/2003 non riportava alcuna disposizione in merito alla natura ed ai contenuti dei piani di rischio; con l'emendamento n.4 del 2008 l'ENAC ha provveduto ad integrare il regolamento con le specifiche disposizione in merito ai piani di rischio e quindi, a partire da tale data, si è avviata la discussione riferita ai piani. Un'ulteriore modifica al regolamento, nella sezione riguardante i piani di rischio, è stata disposta con gli emendamenti n.6 e 7 del 2011.

LE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO

Le modifiche del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti hanno introdotto le disposizioni specifiche in merito alla prevenzione e gestione dei rischi tramite la predisposizione dei piani di rischio dell'aeroporto.

Lo scopo dei piani di rischio è quello di rafforzare, tramite disposizioni finalizzate ad un corretto governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti e la sicurezza di coloro che risiedono o usano immobili posti in dette aree.

Per quanto riguarda l'applicabilità delle nuove disposizioni, le stesse interessano le nuove opere e le nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, facendo salvi edifici ed attività esistenti, legittimi o con sanatorie in corso ovvero ricadenti in aree soggette a piani urbanistici attuativi già approvati e convenzionati.

Il piano di rischio deve individuare le aree da sottoporre a tutela nelle direzioni di decollo e atterraggio, la cui estensione non è preventivamente fissata dal citato articolo 707.

Tale individuazione è funzione della tipologia di aeroporto, delle operazioni di volo e delle tipologie di aeromobili che operano sull'aeroporto. L'esposizione al rischio aeronautico è riferibile pertanto alle caratteristiche tecnico-operative della pista (esistente e/o prevista) ed è altresì correlata alla tipologia del traffico aeroportuale che interessa lo scalo.

Il paragrafo 6.5 del regolamento consente di individuare quattro tipi diversi di zona di tutela in relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici: zone di tutela A, zone di tutela B, zone di tutela C e zone di tutela D (queste ultime solo per aeroporti di codice 3 e 4).

La geometria planimetrica delle zone tiene conto della diversa caratterizzazione delle operazioni di decollo e di atterraggio ed è individuata in due schemi planimetrici diversi.

Il primo, riferito alle piste di volo di codice 1 e di codice 2, prevede un disegno a punta con il vertice rivolto verso il centro della pista, interessa un'area fino a 1,2 chilometri dal termine della pista.

Il secondo invece, riferito alle piste di volo di codice 3 e di codice 4, prevede un disegno trapezoidale ed interessa un'area fino a 3 chilometri dal termine della pista oltre che una zona di rispetto D parallela alla pista ed estesa fino ad 1 km dall'asse della stessa.

Per quanto riguarda la definizione analitica degli schemi si rimanda a quanto previsto dal Capitolo 9 - paragrafo 6.5 del Regolamento.

Il piano di rischio deve articolare e dettagliare, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, l'uso del territorio, in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico-edilizia.

Nelle zone di tutela di tipo A gli indirizzi del regolamento prevedono di limitare al massimo il carico antropico; in tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni

residenziali e possono essere previste attività non residenziali, con indice di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

Nella zona di tutela di tipo B può essere prevista una modesta funzione residenziale con indice di edificabilità basso; le attività non residenziali sono consentite purché con indice di edificabilità medi ed a condizione che comportino la permanenza di un numero limitato di persone.

Nelle zone di tutela di tipo C può essere previsto un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indice di edificabilità medi, mentre non ci sono limitazioni sostanziali per quanto riguarda le nuove attività non residenziali.

In tutte le zone è prescrittivo evitare insediamenti ad elevato affollamento, costruzioni di scuole, ospedali, e in generale obiettivi sensibili, nonché attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

E' fatto salvo il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio.

L'INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE DI TUTELA

La lunghezza della pista riportata nell'A.I.P. Italia (*Aeronautical Information Publication*) è pari a ml. 1.350: tale lunghezza porterebbe ad assimilare l'aeroporto di Fano con quelli di codice 3, ma la tipologia delle operazioni di volo ed il traffico aeroportuale che interessa lo stesso portano a classificarlo come un aeroporto di codice 2.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 295 del 05/07/2018 si è pertanto stabilito di dotare l'aeroporto di Fano di un piano di rischio riferito ad un Aerodrome Reference Code di tipo "codice 2".

Come previsto dalla disciplina del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, per l'individuazione delle zone di tutela dell'aeroporto di Fano è stato preso in considerazione il disegno geometrico relativo alle piste di codice 2, ovvero quello che prevede per la zona A una figura a triangolo, da posizionarsi sia in direzione nord-est che in direzione sud-ovest rispetto alla pista (vedasi elaborato "*Tavola P01*").

L'individuazione della zona di rischio di tipo A è prevista mediante un triangolo isoscele, avente la sua base a 300 mt dal termine dello strip della pista ortogonale alla medesima, vertice ad un terzo della lunghezza del pista e bisettrice lungo l'asse della pista. Considerata la lunghezza della pista, tale schema applicato all'aeroporto di Fano comporterebbe però una zona di rischio di tipo B ridotta e quindi, come suggerito dai tecnici ENAC, il vertice del triangolo è stato posizionato a ml. 400 dal termine della pista verso il suo interno, e non ad un terzo della sua lunghezza.

L'individuazione della zona di rischio di tipo B è prevista mediante un tronco di cono, avente vertice e bisettrice coincidenti con il triangolo della zona A, lati sui prolungamenti di quelli di tale triangolo ed avente un raggio di ml. 1000; tale disegno è stato riportato nelle direzioni nord-est e sud-ovest della pista dell'aeroporto.

L'individuazione della zona di rischio di tipo C è infine prevista mediante la figura geometrica (simile ad un rettangolo) per la cui descrizione si fa riferimento al disegno previsto nel regolamento (1200 ml dalla fine della zona di strip ed ampiezza di 400 ml). Anche in questo caso tale schema è stato riportato nelle direzioni nord-est e sud-ovest della pista dell'aeroporto.

L'ANALISI DELLE ZONE DI RISCHIO IN DIREZIONE NORD-EST

Per l'analisi dello stato dell'edificazione nelle aree individuate a rischio in direzione nord-est è stato predisposto l'apposito elaborato "*Tavola P02.1*".

Secondo quanto riportato al Capitolo 9, paragrafo 6 - punto 6.6 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti:

"...

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".

Nella zona di rischio A, oltre all'infrastruttura aeroportuale (Zone per attrezzature di interesse collettivo - F5_EA, art.66 NTA PRG), la restante superficie è caratterizzata prevalentemente da zona agricola di ristrutturazione ambientale - E4 (art.58 NTA PRG) dove non è prevista attività edificatoria a meno di quella a servizio dell'attività agricola o con essa compatibile.

Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere residenziale, si rilevano i seguenti comparti unitari di attuazione (di cui all'art.90 delle NTA del PRG vigente) tra l'Aeroporto e l'asse di Via del Fiume:

- Il comparto esistente *ST3_E12 - Piano di recupero Via del Fiume 1* con aree B1.3 per cui si considera esaurita la possibilità edificatoria ed una zona limitrofa destinata a verde attrezzato (*convenzione rep.99.783 racc. 23.738 del 20/01/2005 Notaio De Martino – registrata a Fano il 04/02/2005 al n.264 serie 2*);
- Il comparto di progetto *ST3_P18 – Piano di recupero Via del Fiume 2* con aree B1.3 per cui si considera esaurita la possibilità edificatoria; la progettazione è finalizzata esclusivamente alla rifunzionalizzazione dei manufatti esistenti (*convenzione rep.106.219 racc. 28.573 del 05/02/2009 Notaio De Martino – registrata a Fano il 18/02/2009 al n.1236 serie 1T*).

Per quanto riguarda gli insediamenti a carattere produttivo, si rilevano gli edifici del comparto esistente *ST3_E08 – Comparto produttivo Loc. Ponte Metauro* con destinazione industriale-artigianale D1 (Uf = 0,6 mq/mq) con capacità edificatoria pressoché esaurita.

Nella zona di rischio B, per cui il Regolamento prevede:

"...

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"

si rileva la presenza:

- di un'ampia zona agricola di rispetto – E3 (art.57 NTA PRG) e di ristrutturazione ambientale - E4 (art.58 NTA PRG) e dove non è prevista attività edificatoria a meno di quella a servizio dell'attività agricola o con essa compatibile;
- di limitatissime aree a destinazione residenziale già edificate B1.2 – *Zone residenziali sature con conservazione della superficie coperta dei fabbricati* ($U_f = 0,5$ mq/mq) e B1.3 - *Zone residenziali sature con conservazione della superficie utile* per cui si considera esaurita la capacità edificatoria;
- un comparto di progetto a destinazione residenziale *ST3_P38bis – Via degli Olmi* con indice di utilizzazione territoriale $U_t = 0,2$ mq/mq, $U_f = 0,56$ mq/mq;
- un piccolo stralcio di edifici esistenti con destinazione commerciale e direzionale - D3 interni al comparto *ST3_E08 – Comparto produttivo Loc. Ponte Metauro* ($U_f = 0,6$ mq/mq) con capacità edificatoria esaurita;
- di edifici esistenti con destinazione produttiva industriale-artigianale D1 ($U_f = 0,6$ mq/mq) nel comparto *ST3_E08 – Comparto produttivo Loc. Ponte Metauro* con capacità edificatoria esaurita;

Si segnala inoltre l'attraversamento dell'ex ferrovia Fano-Urbino (già dismessa con Decreto ministeriale n.430 del 15/12/2011) e la presenza di un parcheggio pubblico nell'area artigianale di Via Fragheto.

Nella zona di rischio C che si estende fino al mare e per cui il Regolamento prevede:

“... ”

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

si rileva la presenza:

- di varie zone a verde quali: una zona agricola di rispetto – E3 (art.57 NTA PRG) limitrofa alla zona di rischio B, dove non è prevista attività edificatoria a meno di quella a servizio dell'attività agricola o con essa compatibile; zone a verde privato - F4 (art.64 NTA PRG – $I_f = 0,03$ mc/mq); zone di verde attrezzato – F1 (art.61 NTA PRG – $U_f = 0,05$ mq/mq); il comparto *ST3_P13 Comparto di verde sportivo di Villa Uscenti* con destinazione F2 – *Zone di verde attrezzato per lo sport* (art.62 NTA PRG – $U_f = 0,25$ mq/mq);
- insediamenti residenziali già edificati con destinazione B1.2 – *Zone residenziali sature con conservazione della superficie coperta dei fabbricati* (art.26 NTA PRG – $U_f = 0,50$ mq/mq);
- un piccolo comparto residenziale di progetto ST3_P21 – *Comparto residenziale di completamento Via Arcevia* con destinazione C2 – *Zone residenziali di ricucitura urbana* $U_t = 0,35$ mq/mq (art.40 NTA PRG $U_f = 0,5$ mq/mq);
- due comparti a destinazione commerciale D3 (art.44 NTA PRG) già integralmente attuati (ST3_P04 ed ST3_P30);

- un comparto a destinazione commerciale e/o direzionale D4 di nuova formazione (art.46 NTA PRG) *ST3_P09 – Comparto a destinazione mista Viale Piceno 1* già convenzionato (cfr. convenzione rep.14.145 raccolta n.10.307 stipulata in data 03/07/2017 Notaio De Martino) con indice di utilizzazione territoriale massimo UT = 0,26 mq/mq; tale piano prevede la realizzazione di n.2 Medie strutture di vendita (una alimentare ed una non alimentare) per complessivi 55.000 mc oltre a 10.000 mc di attrezzature collettive. ENAC, con parere PROT-05/02/2019-001364-P, ha evidenziato per l'area in analisi che:

“..

*In tali zone infatti, è previsto un significativo incremento del carico antropico nelle aree a destinazione commerciale direzionale. A tal proposito, **si raccomanda che la realizzazione dei relativi interventi dovrà essere effettuata riducendo sensibilmente e distribuendo l'intero carico antropico uniformemente sulle aree sopra indicate al fine di evitare la concentrazione dello stesso**, e, in linea con quanto previsto dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti evitando insediamenti ad elevato affollamento quali centri commerciali.*

Si evidenzia che le strutture previste, non costituendo né “centro commerciale” né “concentrazione di medie strutture” ai sensi della normativa nazionale e regionale vigenti, si possono ritenere non soggette all'elevato affollamento di cui all'art.9 delle Norme di attuazione del presente Piano. Infatti i tre edifici rispettivamente ricadenti nei lotti A, B e C del Piano attuativo risultano funzionalmente autonomi, con aree di pertinenza fisicamente separate e con accessi indipendenti sulla pubblica via.

Si segnalano inoltre: la presenza di un distributore esistente di gas metano, l'attraversamento della linea ferroviaria adriatica e la fascia costiera disciplinata dal Piano particolareggiato delle Spiagge (comparto ST0_E01) oltre che l'esistenza/previsione di diversi parcheggi pubblici.

L'ANALISI DELLE ZONE DI RISCHIO IN DIREZIONE SUD-OVEST

Per l'analisi dello stato dell'edificazione nelle aree individuate a rischio in direzione sud-ovest è stato predisposto l'apposito elaborato "Tavola P02.2".

Secondo quanto riportato al Capitolo 9, paragrafo 6 - punto 6.6 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti:

"...

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".

Nella zona di rischio A, oltre all'infrastruttura aeroportuale (Zone per attrezzature di interesse collettivo - F5_EA, art.66 NTA PRG), la restante superficie è caratterizzata prevalentemente da zona agricola di rispetto – E3 (art.57 NTA PRG) dove non è prevista attività edificatoria a meno di quella a servizio dell'attività agricola o con essa compatibile.

Oltre alla presenza di consistenti opere infrastrutturali ad oggi in corso di realizzazione nell'ambito del progetto di ampliamento della terza corsia della A14 e delle relative opere compensative, in detta area si rileva parte del comparto *ST5_P27 Comparto di servizi a destinazione mista "Ex Autoporto"*; tale comparto prevede destinazioni quali:

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);

Parcheggi pubblici e verde attrezzato.

ENAC, con parere PROT-05/02/2019-001364-P, ha evidenziato per l'area in analisi che:

" ..

*In tali zone infatti, è previsto un significativo incremento del carico antropico nelle aree a destinazione commerciale direzionale. A tal proposito, **si raccomanda che la realizzazione dei relativi interventi dovrà essere effettuata riducendo sensibilmente e distribuendo l'intero carico antropico uniformemente sulle aree sopra indicate al fine di evitare la concentrazione dello stesso**, e, in linea con quanto previsto dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti evitando insediamenti ad elevato affollamento quali centri commerciali.*

..."

A seguito di tale parere, 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 ricettiva (12 frequentatori).

Nella zona di rischio B, per cui il Regolamento prevede:

“... ”

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”

si rileva la presenza:

- di una zona agricola di rispetto – E3 (art.57 NTA PRG);
- del casello autostradale con annessi servizi;
- di un'area con edifici esistenti a destinazione B5.1 – Zone residenziali di completamento di nuclei extraurbani esistenti (art.35 NTA PRG);
- del comparto ST5_P27 Comparto di servizi a destinazione mista “Ex Autoporto” con le seguenti destinazioni: D4 – zone a carattere commerciale e/o direzionale (art.46 NTA PRG – Uf = 0,6 mq/mq); D6 - zone a carattere turistico-alberghiero di nuova formazione (art.48 NTA PRG – Uf = 0,7 mq/mq); D8 - zone di riqualificazione urbanistica a carattere turistico-ricreativo (art.50 NTA PRG – Uf = 0,07 mq/mq); per le aree di detto comparto che ricadono nella zone di tutela B, 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 ricettiva (- 56 frequentatori);
- di una scuola materna esistente con destinazione F5 – Zone per attrezzature di interesse collettivo (art.66 NTA PRG);
- parcheggi pubblici e verde attrezzato.

Nella zona di rischio C per cui il Regolamento prevede:

“... ”

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

si rileva la presenza:

- di un'ampia zona agricola E1 (art.55 NTA PRG) e di una restante zona agricola di rispetto – E3 (art.57 NTA PRG) dove non è prevista attività edificatoria a meno di quella a servizio dell'attività agricola o con essa compatibile;

- parte di un'area con edifici esistenti a destinazione *B5.1 – Zone residenziali di completamento di nuclei extraurbani esistenti* (art.35 NTA PRG), Foglio n.75 mappali 190 e 49;
- del comparto *ST5_P27 Comparto di servizi a destinazione mista “Ex Autoporto”* con 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); per le aree di detto comparto che ricadono nella zone di tutela C, 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).
- del comparto *ST5_P69 Comparto area per autodemolizione* con un'attività di autodemolizione esistente;
- di una minima parte del comparto *ST5_P14 Comparto polifunzionale Loc.tà Chiaruccia* con destinazione *F5_PM Attrezzature polifunzionali* per cui è previsto il divieto di collocare le volumetrie relative alle funzioni collettive all'interno delle aree interessate dalla zona di salvaguardia C.

Si precisa che la riduzione del carico antropico nelle zone A, B e C relative al comparto *ST5_P27 Comparto di servizi a destinazione mista “Ex Autoporto”* non comporta modifiche al dimensionamento complessivo dello stesso in quanto consiste nella dislocazione delle volumetrie consentite dal PRG fuori dalla zonizzazione del Piano di Rischio ovvero esternamente alle zone A, B, C.

I CRITERI PER LE DISPOSIZIONI DI SALVAGUARDIA

Il piano di rischio prevede disposizioni di salvaguardia al fine di governare il carico antropico degli insediamenti e delle attività insediabili. Pertanto, contestualmente all'approvazione del piano di rischio, il Comune procederà all'adozione di una variante al PRG vigente così da dare attuazione alla disciplina vincolistica prevista dal Codice della Navigazione.

In considerazione del fatto che, come previsto dal punto 6.2 del regolamento, le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio si applicano solo alle nuove opere ed alle nuove attività da insediare, è stato necessario individuare quali siano le fattispecie sottratte alla disciplina del piano; con l'articolo 4 delle Norme Tecniche di attuazione del Piano, si stabilisce che sono fatti salvi edifici, manufatti, attività e destinazioni d'uso esistenti alla data di approvazione del piano di rischio, legittimi o con sanatorie in corso ovvero ricadenti in aree soggette a piani urbanistici attuativi già approvati e così come eventualmente già convenzionati.

La disciplina di salvaguardia trova applicazione pertanto prevalentemente nelle aree ancora libere dall'edificazione ed in particolare in quelle classificate dal PRG come *“Comparti unitari di attuazione”* non attuati/convenzionati.

Per le zone di tutela di tipo A non vengono previsti nuovi insediamenti residenziali, ma consentiti solo ampliamenti di quelli esistenti fino all'esaurimento della potenzialità edificatoria prevista dal PRG. Gli insediamenti non residenziali vengono limitati ad un indice di utilizzazione fondiaria massimo di 0,6 mq/mq.

Per le zone di tutela di tipo B sono previsti modesti insediamenti residenziali fino ad un indice di utilizzazione territoriale massimo di 0,2 mq/mq ed un indice di utilizzazione fondiaria massimo pari a $U_f = 0,6$ mq/mq, consentendo comunque gli ampliamenti di quelli esistenti fino all'esaurimento della potenzialità edificatoria consentita dal PRG. Gli insediamenti non residenziali vengono limitati ad un indice di edificabilità massimo di 0,7 mq/mq.

Per le zone di tutela di tipo C, sono previsti insediamenti residenziali fino all'esaurimento della potenzialità edificatoria consentita dal PRG, mentre non sono previste limitazioni per gli insediamenti non residenziali.

In tutte e tre le zone di rischio non possono essere realizzate scuole, ospedali, obiettivi sensibili, e va comunque evitato l'insediamento di attività ad elevato affollamento, o comunque attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione, danno ambientale. Per maggiori dettagli su tali definizioni si rimanda a quando indicato all'articolo 9 delle Norme tecniche di attuazione del Piano.

Le disposizioni sopra riportate sono riassunte nella tabella sottostante con la specifica delle previsioni urbanistiche presenti e delle eventuali misure correttive da mettere in atto al fine di rendere conformi le previsioni stesse al presente Piano.

Zona di tutela	Destinazioni / attività				MISURE CORRETTIVE	ESENZIONI
	Residenza	Attività non residenziali	Scuole, ospedali, altri obiettivi sensibili	Attività ad elevato affollamento o attività che possano creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale		
ZONA A	NON AMMESSA tranne ampliamenti di edifici esistenti fino ad esaurimento dell'indice consentito dal PRG o in applicazione di deroghe per disposizioni nazionali, regionali o comunali (es. Piano Casa)	AMMESSE con le limitazioni previste nelle singole schede comparto	NON AMMESSI	NON AMMESSE	Zona A a sud-ovest: Comparto <i>ST5_P27 Comparto di servizi a destinazione mista "Ex Autoporto"</i> : a seguito del parere ENAC PROT-05/02/2019-001364-P 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 ricettiva (13 frequentatori).	Sono fatti salvi edifici, manufatti, attività e destinazioni d'uso esistenti alla data di approvazione del piano di rischio, legittimi o con sanatorie in corso ovvero ricadenti in aree soggette a piani urbanistici attuativi già approvati e così come eventualmente già convenzionati.
ZONA B	AMMESSA CON $U_t=0,2$ mq/mq ovvero $U_f=0,6$ mq/mq; sono inoltre ammessi ampliamenti di edifici esistenti fino ad esaurimento dell'indice consentito dal PRG o in applicazione di deroghe per disposizioni nazionali, regionali o comunali (es. Piano Casa)	AMMESSE con le limitazioni previste nelle singole schede comparto	NON AMMESSI	NON AMMESSE	Zona B a sud-ovest: Comparto <i>ST5_P27 Comparto di servizi a destinazione mista "Ex Autoporto"</i> : a seguito del parere ENAC PROT-05/02/2019-001364-P, 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 ricettiva (- 56 frequentatori);	
ZONA C	AMMESSA con ragionevoli incrementi; sono inoltre ammessi ampliamenti di edifici esistenti fino ad esaurimento dell'indice consentito dal PRG o in applicazione di deroghe per disposizioni nazionali, regionali o comunali (es. Piano Casa)	AMMESSE con le limitazioni previste nelle singole schede comparto	NON AMMESSI	NON AMMESSE	Zona C a sud-ovest: Comparto <i>ST5_P27 Comparto di servizi a destinazione mista "Ex Autoporto"</i> : a seguito del parere ENAC PROT-05/02/2019-001364-P, si prevede l'eliminazione del carico antropico, sia per la componente commerciale-direzionale (-93 frequentatori) che per quella ricettiva (-10 frequentatori). Comparto <i>ST5_P14 Comparto polifunzionale Loc.tà Chiaruccia</i> con destinazione <i>F5_PM Attrezzature polifunzionali</i> per cui è previsto il divieto di collocare le volumetrie relative alle funzioni collettive all'interno delle aree interessate dalla zona di salvaguardia C.	

LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO

A partire dai valori riportati nella tabella di cui agli elaborati "Tavola P02.1" (nord-est) e "Tavola P02.2" (sud-ovest) contenenti in ciascuna delle zone A, B e C di tutela i volumi esistenti e quelli di prevista realizzazione in base alle previsioni di PRG, segue il calcolo del carico antropico esistente e previsto secondo i seguenti criteri:

CARICO ANTROPICO ESISTENTE

Destinazione residenziale: n. dei residenti rilevati dall'Ufficio Anagrafe del Comune;

Destinazione commerciale-direzionale: considerati i volumi presenti e ricondotti alla superficie utile lorda con un'altezza virtuale lorda pari a mt 4,5, si deduce uno standard a parcheggio minimo pari al 50% del totale previsto per legge ovvero pari a 80 mq/100 mq di SUL (cfr. art.5 c.2 DM 1444/1968). Pertanto il calcolo di riferimento è: **Volume/4,5 x 0,8 x 0,5;**

Calcolata la superficie a parcheggio ovvero considerata quella esistente nei comparti attuati di recente (ST3_P04 Rema ed ST3_P30 Mc Donald) e ricondotta al n.posti auto con un coefficiente di consueta applicazione pari a **1 posto auto/25 mq** (stalli e spazi di manovra) si rileva il n. dei parcheggi generanti carico. Tale numero viene moltiplicato per un fattore pari a **1,5 persone/posto auto**.

Destinazione agricola: gli edifici esistenti residenziali concorrono alla destinazione residenziale di cui al punto 1, quelli produttivi alla destinazione produttiva di cui al punto 4;

Destinazione produttiva (artigianale/industriale): sulla base della **superficie territoriale** destinata a tali insediamenti e stimato lo standard a parcheggio pari al suo **10%** (cfr. art.5 c.1 DM 1444/1968), si procede con il calcolo del n. di posti auto tramite il coefficiente di consueta applicazione pari a **1 posto auto/25 mq** (considerati gli spazi di manovra); dedotto il n. dei parcheggi generanti carico, lo stesso viene moltiplicato per un fattore pari a **1,5 persone/posto auto**.

Destinazione scolastica: si rileva il **n. di alunni** (24 bambini) e **personale scolastico** (5-6 tra docenti e bidelli) operante presso la scuola materna "Giulio Verne" per un totale di complessive n.30 persone.

Destinazione servizi e infrastrutture (casello autostradale): tale complesso accoglie la caserma della Polizia stradale e l'ufficio dei casellanti per un carico antropico complessivo di n.50 persone.

CARICO ANTROPICO DI PROGETTO

Destinazione residenziale: n. abitanti equivalenti pari al **Volume/120 mc** come da art.18 c.4 della L.R.Marche n.34/1992

Destinazione commerciale-direzionale: considerate le superfici destinate a parcheggio e tenuto conto del parametro di **1 posto auto/25 mq**, si deduce il n. complessivo dei posti auto pubblici; sulla base della Legge n.122/89 (Tognoli) si stima inoltre la superficie a parcheggio privato pari a **1 mq/10 mc di volume**, a sua volta ricondotta al n.di posti auto corrispondente con il parametro di **1 posto auto/25 mq**. Dedotto il n. complessivo di posti auto (pubblici e privati), lo stesso viene moltiplicato per un fattore pari a **1,5 persone/posto auto**.

Destinazione agricola: considerato che le zone agricole non costituiscono "zone edificabili" in quanto non è consentito costruire manufatti se non per il diretto svolgimento dell'attività agricola sulla base di quanto disposto dalla L.R. Marche n.13/1990 e dal PRG vigente, si ritiene con buona approssimazione che il contributo conferito da dette aree sul carico antropico sia trascurabile ai fini della presente analisi.

Destinazione sportiva: sulla base dello standard a parcheggio richiesto dal PRG vigente per tale destinazione pari a **0,7 mq/mq di SUL** (comprendente parcheggi pubblici e privati) e tenuto conto del parametro di **1 posto auto/25 mq**, si deduce il n. complessivo dei posti auto; lo stesso viene moltiplicato per un fattore pari a **1,5 persone/posto auto**.

Destinazione attrezzature collettive: sulla base dello standard a parcheggio richiesto dal PRG vigente per tali usi pari a **0,7 mq/mq di SUL** (comprendente parcheggi pubblici e privati) e tenuto conto del parametro di **1 posto auto/25 mq**, si deduce il n. complessivo dei posti auto; lo stesso viene moltiplicato per un fattore pari a **1,5 persone/posto auto**.

Destinazione turistico-ricettiva: sulla base dello standard a parcheggio richiesto dal PRG vigente per tali usi pari a **0,8 mq/mq di SUL** (comprendente parcheggi pubblici e privati) e tenuto conto del parametro di **1 posto auto/25 mq**, si deduce il n. complessivo dei posti auto; lo stesso viene moltiplicato per un fattore pari a **1,5 persone/posto auto**.

Sulla base dei criteri sopra esposti e tenuto conto delle previsioni urbanistiche elaborate in recepimento del parere ENAC PROT-05/02/2019-001364-P, segue una tabella riepilogativa del carico antropico presente nelle zone di tutela A, B e C rispettivamente distinto, per le varie destinazioni, tra la configurazione esistente e la configurazione di attuazione delle previsioni di PRG; da tale raffronto consegue il "delta" di carico antropico, indicatore della compatibilità delle previsioni di PRG con gli obiettivi di tutela introdotti dal presente Piano di Rischio.

ZONA di tutela	(X) CARICO ANTROPICO ESISTENTE (n. abitanti o frequentatori)																													
	DESTINAZIONE RESIDENZIALE			destinazione commerciale-direzionale			destinazione agricola			destinazione produttiva (artig-industr)			destinazione ricettiva			destinazione scolastica			destinazione servizi e infrastrutture			destinazione sportiva			TOTALE NON RESIDENZIALI			TOTALE GENERALE		
	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot
A	52,0	13,0	65,0			0,0	3,0	1,0	4,0	7,0		7,0		24,0	24,0			0,0	1,0		1,0			0,0	11,0	25,0	36,0	63,0	38,0	101,0
B	79,0	76,0	155,0	52,5		52,5	1,0	10,0	11,0	14,0		14,0			0,0		30,0	30,0		50,0	50,0			0,0	67,5	90,0	157,5	146,5	166,0	312,5
C	439,0	12,0	451,0	180,6		180,6		6,0	6,0			0,0			0,0			0,0			0,0			0,0	180,6	6,0	186,6	619,6	18,0	637,6
	570,0	101,0	671,0																						259,1	121,0	380,1	829	222	1051

ZONA di tutela	(Y) CARICO ANTROPICO DI PROGETTO (n. abitanti o frequentatori)																											Y/X = DELTA CARICO ANTROPICO					
	DESTINAZIONE RESIDENZIALE			destinazione commerciale-direzionale			destinazione agricola			destinazione produttiva (artig-industr)			destinazione ricettiva			destinazione scolastica			destinazione servizi e infrastrutture			destinazione sportiva			TOTALE NON RESIDENZIALI						TOTALE GENERALE		
	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot	Nord	Sud	tot
A			0,0			0,0			0,0			0,0		13,0	13,0			0,0			0,0			0,0	0,0	13,0	13,0	0,0	13,0	13,0	0%	34%	13%
B	44,7		44,7		356,0	356,0			0,0			0,0			0,0			0,0			0,0			0,0	0,0	356,0	356,0	44,7	356,0	400,7	31%	214%	128%
C	15,5		15,5	617,7		617,7			0,0			0,0			0,0			0,0	57,6		57,6	119,1		119,1	794,4	0,0	794,4	809,9	0,0	809,9	131%	0%	127%
	60,2	0,0	60,2																						794,4	369,0	1163,4	855	369	1224	103%	166%	116%

ELENCO ELABORATI

R01 - Relazione tecnica

R02 - Norme tecniche di attuazione del Piano

Tavola P00 – Inquadramento: planimetria catastale, ortofoto, progetto urbanistico – scala 1:10.000

Tavola P01 – Planimetria dell'aeroporto e zone di tutela – scala 1:2.000

Tavola P02.1: Individuazione zone di tutela con tabella volumi_NORD-EST– scala 1:2000

Tavola P02.2: Individuazione zone di tutela con tabella volumi_SUD-OVEST– scala 1:2000

Fano, Dicembre 2019

IL DIRIGENTE DEL SETTORE IV
URBANISTICA

ARCH. ADRIANO GIANGOLINI