

La Presidente propone la trattazione dell'ordine del giorno n. 49 avente per oggetto: adozione del Piano di rischio aeroportuale aggiornato ed integrato con la valutazione dell'impatto di rischio verso terzi (third party risk assessment) e della correlata variante urbanistica al PGT VARPGT07.

ASSESSORA CIAGA':

Questa sera presentiamo all'attenzione del Consiglio comunale l'adozione del piano di rischio aeroportuale. È il primo piano di rischio di cui si dota il Comune di Bergamo.

Una breve sintesi dell'iter del piano. L'iter di redazione è iniziato nel 2008, perché nel 2008 la norma nazionale ha previsto la redazione di questo strumento. Ha ottenuto nel 2011 parere favorevole di ENAC, è stato avviato un procedimento di variante urbanistica, la variante 7, nel marzo del 2012, e il relativo procedimento di VAS. L'iter si è poi interrotto nel 2013 a seguito di sentenza del Tar Lombardia riguardo l'annullamento della zonizzazione acustica. È stato poi aggiornato il PRA, piano di rischio aeroportuale, integrando la zona D, che è una delle zone di protezione previste da questo documento. Successivamente la sentenza del TAR del Lazio ha annullato questa zona di tutela D che è stata inserita successivamente dal legislatore, e quindi la sentenza del Consiglio di Stato l'ha ripristinata nel 2016. Nel 2018 è stata approvata in via definitiva e pubblicata sul Burl la variante 10, e questo ci ha consentito di presentare oggi il piano di rischio aeroportuale, che naturalmente deve essere coerente con lo strumento urbanistico, e questo spiega perché è stata anticipata la variante 10 rispetto all'adozione e poi approvazione naturalmente del piano di rischio aeroportuale.

Il piano di rischio aeroportuale è un documento tecnico contenente indicazioni e prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici per tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente aereo. Consta di due documenti distinti: il piano di rischio aeroportuale propriamente detto, che ha una geometria che dipende dalla tipologia dell'aeroporto e dalle dimensioni della pista, ed è uno strumento che deve essere obbligatorio per tutti i Comuni dotati di aeroporto. Il piano di rischio aeroportuale prevede, poi le vedremo, quattro zone di tutela.

L'altro documento è il *risk assessment*, cioè il piano di rischio contro terzi. È obbligatorio solo per 23 aeroporti, tra cui l'aeroporto di Orio al Serio. Ha una geometria diversa da quella del piano di rischio aeroportuale, perché prevede delle curve di isorischio e anche qui quattro aree di protezione.

Qui vedete il piano di rischio aeroportuale. Il riferimento in alto è all'aeroclub Taramelli ed in basso all'aeroporto di Orio al Serio. Vedete che le geometrie cambiano, perché cambia la classe di aeroporto e le caratteristiche anche della pista. Se ci concentriamo sulla figura in basso vedete che la geometria è una geometria regolare che individua la zona più ad alto rischio, che è la zona A, poi la zona B, la zona C e la zona D, e queste zone sono definite in base a determinate distanze dalla pista, e qui vedete il piano di rischio proiettato sul territorio del Comune di Bergamo, e vedete che le zone interessate sono in riferimento alla zona C Colognola e alla zona D Campagnola.

Le zone di tutela hanno questa descrizione che vedete e di cui abbiamo parlato anche in maniera più approfondita in commissione consiliare, e quindi si passa da una zona di tutela di massima protezione ad una zona di tutela D. Vedete che le descrizioni sono abbastanza generali, e l'operazione che è stata fatta è

stata poi quella di rendere queste descrizioni coerenti con il linguaggio del Piano di governo del territorio, andando anche a definire per ognuna di queste zone il carico antropico.

Il *risk assessment* presenta invece, vedete, una geometria molto diversa, basata sulle cosiddette curve di isorischio, e questa geometria non dipende solo come il piano di rischio propriamente detto dalla conformazione della pista, ma anche da altri parametri, come la tipologia del traffico, le rotte, le caratteristiche degli aeromobili, quindi è più specifica rispetto a quello che accade in quell'aeroporto, soprattutto in termini di aeromobili e di traffico aereo.

Queste curve sono state calibrate in base al PSA vigente, e quindi si riferiscono al traffico 2010 in riferimento a questa curva rossa che vedete, però il piano di rischio fa riferimento non solo allo scenario attuale dove attuale è da intendersi il traffico 2010, ma anche allo scenario futuro. Quindi sovradimensiona in questo senso il traffico per motivi di tipo cautelare, un po' come si diceva in commissione quando un ingegnere strutturista sovradimensiona le strutture rispetto ai carichi proprio per prendersi dei margini di sicurezza, come del resto prevede la norma.

Anche qui sono individuate altre quattro aree di tutela e anche queste hanno delle descrizioni, vedete, piuttosto generali, che devono essere calate proprio nello strumento urbanistico.

L'altra cosa che volevo aggiungere è che sia il piano di rischio, che le curve di isorischio sono state già approvate da ENAC, e soprattutto è da sottolineare che entrambe le geometrie ci sono state fornite direttamente da ENAC, quindi il nostro compito è stato quello di trasferirle sul territorio del nostro Comune, andando poi a sovrapporre le aree di tutela e ad arrivare a delle prescrizioni più precise e soprattutto coerenti con il Piano di governo del territorio.

Lascio la parola al mio collega Zenoni per vedere come queste descrizioni e queste curve si sovrappongono tra di loro, e quali ricadute hanno poi nelle norme del PGT.

ASSESSORE ZENONI:

Come si è capito dalla prima parte presentata dalla collega la forma di queste curve è determinata da ENAC e da normative di carattere superiore. Il grosso lavoro che ha dovuto fare la componente urbanistica del Comune è quella di tradurre questo tipo di curve, questo tipo di definizioni generiche, in un linguaggio che fosse coerente con il nostro Piano di governo del territorio. Quindi nel momento in cui si va a declinare cosa sia un'area ad alta tutela, un'area a media tutela, eccetera, all'interno del PGT vuol dire scrivere quali funzioni immaginiamo ammesse, quali funzioni immaginiamo escluse, e quindi il lavoro che è stato fatto è esattamente questo.

Con una precisazione, in realtà nel piano delle regole esisteva già una norma che di fatto dal 2014, quindi dal primo piano validato da ENAC, ha subordinato i titoli edilizi e l'attività in generale edilizia e urbanistica su questo territorio comunque all'esistenza di un primo documento validato da ENAC. Quello che è mancato, per tutte le vicende cronologiche che sono state ricordate dalla collega, è il passaggio di fatto in Consiglio comunale che dà piena, a questo punto, copertura e dignità al tema del piano di rischio, che a questo punto diventa un pezzo significativo del piano delle regole all'interno quindi dei documenti del PGT.

Qui vedete nella mappa la sovrapposizione delle due geometrie, quindi le zone A, B, C, D si sovrappongono a loro volta con le zone del *risk assessment*. Il risultato è un disegno che colora le diverse

sovrapposizioni dei diversi gradi di tutela dei due strumenti. Quello che ne segue, se andiamo avanti con le *slide*, è a questo punto una tabella che sottospecifica le diverse zone con sigle più puntuali, quindi abbiamo A1, A2, A3, B, B1, sono le zone che vedete qui definite come sottoclassi, e sulla destra, non particolarmente visibile in questa *slide*, ma le diverse funzioni escluse e ammesse a seconda delle zone, questo lo trovate nelle norme.

Tanto per capirci, nella zona di tutela più alta, che è la prima, che è identificata come A1 e B1, colore rosso particolarmente intenso, di fatto sono escluse tutte le funzioni tranne l'agricoltura per capirci. Già passando alla seconda casistica, che sono le zone A, A3, B2, C1, D1, eccetera, eccetera, che sono colore rosso, sono escluse alcune funzioni e non altre, molte perché siamo ancora in una fascia alta, quindi la residenza, le strutture produttive, le medie strutture di vendita, le grandi strutture di vendita, eccetera, eccetera. Tutte quelle sigle che vedete lì sono richiamate in fondo alle norme del piano di rischio aeroportuale nella sezione glossario.

Purtroppo, l'urbanistica è una disciplina che utilizza le sigle per semplificare con il risultato che non si capisce più niente, perché le sigle diventano tantissime. Da questo nasce l'esigenza di avere un glossario alla fine di ogni delibera, però è l'unico modo per capire rapidamente quali sono le funzioni ammesse ed escluse.

Se scendete la tabella sulla destra, arancione, verde chiaro, verde ancora più scuro, abbiamo gradi di tutela minori e quindi le funzioni ammesse diventano quasi tutte, e viceversa quelle escluse diventano estremamente poche.

Questo è stato il lavoro grosso, la traduzione da parte degli uffici dell'urbanistica in termini di funzioni e in termini di carico antropico, che è l'altro parametro che voi trovate richiamato all'interno della tabella che trovate nella parte bassa, dove si fa riferimento ad un indice di persone per metri quadri nel caso delle funzioni residenziali e per le funzioni legate alla residenza o ai servizi, trovate invece un indice espresso in addetti per metri quadri nel caso si faccia riferimento alle funzioni produttive, o comunque alle funzioni legate al mondo economico.

Questo è stato il grosso lavoro. Riteniamo quindi che sia a questo punto uno strumento maturo per l'adozione e poi l'approvazione da parte del Consiglio comunale.

Diventerà, come dicevo prima e qui concludo, un pezzo integrante del piano delle regole e delle norme, e sarà a questo punto chiaro per tutti i cittadini, per tutti gli utenti e per tutti coloro che operano anche nel mondo dell'edilizia e dell'urbanistica, sapere quali sono le geometrie, le mappe di queste limitazioni e quali sono le funzioni insediabili o meno e con quale indice. Quindi un lavoro sicuramente importante che ha avuto diverse vicissitudini normative, ma che finalmente giunge a conclusioni.

CONSIGLIERA PECCE:

Praticamente il nostro compito oggi qui in Consiglio comunale è quello di approvare questo piano di rischio, è di fatto soltanto un adempimento formale. D'altra parte, se non esiste questo piano di rischio non abbiamo un titolo per la tutela.

L'Amministrazione ha bisogno di uno strumento per dettare gli insediamenti, e di conseguenza noi ci troviamo nella necessità di dover accettare praticamente quello che ENAC ci ha comunicato, e di fatto di trasferirlo nel Piano di governo del territorio.

Abbiamo sentito che c'è stato un lungo iter, per cui per la prima volta riusciamo a formalizzare questo piano di rischio, però è un piano di rischio che nasce con dei presupposti che lo rendono solo temporaneo, perché questo piano di rischio andrà fra un annetto rivisto e revisionato in base al nuovo piano di sviluppo aeroportuale che è in approvazione.

Quindi io come consigliere - ci riflettevo un po' su questa cosa - mi sento il rappresentante del Comune e della città. Noi siamo quelli che in pratica subiscono le conseguenze sul territorio di queste scelte, però in effetti non possiamo intervenire, ma mi chiedevo dove invece possiamo intervenire? Dovremo stare molto attenti ad intervenire proprio sul piano di sviluppo aeroportuale che andrà in approvazione e anche sulla VAS.

Di conseguenza bisognerà stare molto attenti anche che ci sia una corrispondenza, per esempio, con le rotte, e sarebbe importante avere la possibilità di avere una valutazione autonoma, che costerebbe 150.000-200.000 euro da quello che ho potuto capire, affidando ad un terzo *super partes* queste valutazioni che diventerebbero autonome rispetto a quelle che ci fornisce ENAC.

Quindi di fronte a questa realtà che ho appena finito di descrivere, posso anticipare che il mio voto sarà di astensione.

CONSIGLIERE ZENONI:

Sul piano di rischio aeroportuale ci siamo già confrontati in commissione, mi scuso per quelli che magari risentono la stessa solfa.

È il recepimento di un documento tecnico come è stato bene illustrato, ed è composto da questa parte della zona di tutela che è essenzialmente un'azione geometrica, è un inserimento nella nostra cartografia di forme geometriche stabilite da ENAC e dalle curve di isorischio anch'esse ricevute da ENAC.

Quello su cui si discuteva già in commissione era, visto che è un recepimento, è un passaggio legittimo, ma doveroso da parte del Comune, dov'è che si consuma, dov'è che passa l'azione del Comune che non sia quella di inserirlo nella logica del piano delle regole del PGT? In commissione forse questo non l'avevo ben colto, ma c'ho ripensato studiando poi di nuovo su questo tema, e sono giunto alla conclusione che si traduce nei vincoli. L'ENAC ha effettivamente consegnato al Comune tutta la parte geometrica, ma la traduzione dei vincoli urbanistici, del carico antropico, è il lavoro che fa il Comune e questo non mi pare che sia stato pienamente espresso, e chiedo agli assessori se possono spiegare, o chiarire, questo rapporto tra il recepimento e l'interpretazione e traduzione degli indici di carico antropico, proprio perché ci possono essere dei casi un po' critici, o comunque emblematici.

Penso per esempio al flypark fuori dall'aeroporto. È in una zona abbastanza alta come rischio, ed è vero che il percorso durato tanti anni ha fatto sì che nel frattempo questa Amministrazione desse l'ok, il via libera a quel permesso di costruire per definire quel parcheggio da 5.000 posti, però già si sapevano questi *input*, questi dati di ingresso.

E' stata un'interpretazione di fatto dell'Amministrazione sostenere che il parcheggio, un parcheggio da 5.000 posti, non avesse quel carico antropico tale da dover soggiacere a questi vincoli, ancorché formalmente li stiamo approvando stasera, perché 5.000 posti li dobbiamo pensare non nella media, non è che si spalmano su ventiquattr'ore, su 365 giorni all'anno, ci sono dei giorni particolari. Se voi pensate come funziona il traffico low cost, ad un sabato di luglio, di agosto, quando c'è il massimo delle partenze, ad un orario *clou*, di punta legato ai voli, vuol dire che in quel momento lì ci sarà il 10% di quelle macchine. Quante persone ci sono in macchina? Due persone. Ci possono essere mille persone o cinquecento persone? Un calcolo non mi risulta che sia stato fatto, tant'è vero che il parcheggio poi è rimasto lì.

Siccome questi vincoli possono tradursi anche, da quello che ho capito leggendo nella presentazione degli atti, in azioni retroattive, cioè se ci fosse stato per assurdo una palazzina che non funzionava mi pare di aver visto nei vincoli che ci sono comunque delle riduzioni.

Un altro caso emblematico ad esempio è l'asilo nido di Campagnola, che anche quello è in piena zona di tutela, quella è una preesistenza, mi è stato detto che c'erano queste preesistenze.

Ora mi chiedo questa traduzione dei vincoli che noi approviamo con il recepimento di tutte le geometrie di ENAC, sono dei vincoli oggettivi e reali, o sono previsioni per il futuro e basta, e quindi ciò che è stato è stato, anche se ci sono delle situazioni contingenti di reale pericolo e rischio? Non voglio discutere sulle geometrie di ENAC, perché è geometrico e statistico, ma mi fa sorridere il fatto che il punto massimo di rischio di caduta di un aeromobile .. non c'entra con quello che invece è andato lungo quella mattina che è andato fino alla provinciale. Non ha seguito l'asse della pista, ed ha slittato andando verso destra, è andato per fortuna dove non c'era nulla, fosse andato un po' più lungo a sinistra sarebbe entrato dentro questo parcheggio.

E' l'Amministrazione che poi deve recepire questi vincoli, mi chiedo come faccia nel rispetto, nel disegno della città e a seguito delle trasformazioni che sono avvenute anche in questo periodo.

CONSIGLIERE ROTA:

Francamente una delibera di questa portata meriterebbe sicuramente un intervento da parte mia e anche dei consiglieri molto più articolata, ma essendo un documento molto tecnico che è stato illustrato sia in commissione, sia in questa aula consiliare poc'anzi dagli assessori, non è il caso di ripetere tutto l'iter che ha portato a questa adozione, e quali sono i meccanismi che l'hanno di fatto determinato.

Però un breve intervento deve essere comunque fatto, perché possiamo solamente esclamare "finalmente". Finalmente dopo dieci anni, al di là di tutte le problematiche di natura tecnica, di natura amministrativa, e dopo un lavoro abbastanza faticoso, con delle interlocuzioni con gli enti preposti, arriva in quest'aula l'adozione di un piano di rischio aeroportuale che viene poi recepito nel PGT.

Dico finalmente perché troppo a lungo si è attesa l'adozione di questo piano. Sono passate le amministrazioni precedenti che di fatto non l'hanno adottato. E' stato fatto con fatica, perché l'interlocuzione con ENAC, che doveva di fatto dare tutti gli elementi, è stata abbastanza lunga, ma va dato atto e merito a questa Amministrazione, all'assessore Ciagà, di avere voluto con determinazione, anche se a poche settimane dalla chiusura dei lavori di questo Consiglio, portare questa delibera e dotare la città di uno strumento importante in prospettiva.

Il Partito Democratico voterà a favore di questa delibera in maniera convinta, però eventuali legittime scelte di astensione o, spero no, di voto contrario, le posso definire una scelta, con tutto il rispetto, irresponsabile, perché priverebbe la città di un piano di cui necessita in modo importante. Sappiamo che l'aeroporto è una risorsa, ma è anche contemporaneamente un problema, perché la compatibilità è complicata, trovare un equilibrio ne abbiamo già discusso in altri consigli, ma portare avanti questo piano, fare questo passo, meriterebbe da parte di tutto il Consiglio una votazione favorevole.

CONSIGLIERE ONGARO:

Anche il nostro voto è favorevole. Questo piano è la presa d'atto dell'applicazione delle norme generali nazionali sugli aeroporti, e l'adeguamento delle previsioni urbanistiche delle norme regolamentari in rispetto delle aree definite dalle zone di rischio, quindi il nostro voto è certamente favorevole.

C'è solo una questione che non mi è chiara, ma credo che sarà possibile accertarlo, se la definizione di questo piano di rischio è legata anche al volume dei movimenti e dei voli, o alla tipologia per esempio degli aerei utilizzati, oppure se è indipendente, perché in questo caso volevo sapere quali poi sarebbero le possibilità di revisione e di adeguamento proprio in base allo sviluppo dei movimenti aeroportuali.

Questa era una questione che mi era rimasta in sospeso, e su cui credo che sarà necessario vigilare attentamente. A parte questa riserva per il futuro, il nostro voto è favorevole.

ASSESSORE ZENONI:

Ringrazio i consiglieri che sono intervenuti. Molto brevemente, spero di aggiungere qualche elemento in particolare rispetto ad alcune domande che ha sollevato il consigliere Zenoni.

È vero, le geometrie sono date dalle norme. La traduzione - io questo pensavo fosse chiaro, però per gli altri consiglieri magari non lo è - delle definizioni generiche nelle norme che indicano delle funzioni dei carichi antropici, è esattamente il lavoro invece che ha fatto il Comune, quindi è parzialmente, molto parzialmente discrezionale, questo è senz'altro vero. Questo lavoro, premesso che è molto tecnico, quindi non è l'assessore, né la maggioranza che è intervenuta, non è stato fatto in modo isolato però, perché è stato fatto con ENAC, nel senso che ENAC su questo fronte ha contribuito e aiutato il Comune a tradurre la norma generica in definizioni più puntuali, e l'ha fatto prendendo a riferimento anche quanto fatto già per altri aeroporti in Italia che hanno il piano di rischio a differenza del nostro.

Quindi la scelta di mettere a destra funzioni ammesse, o a sinistra nella tabella funzioni escluse, ed i valori del carico antropico espressi in quel modo, cioè indice di affollamento nel caso delle funzioni extra residenziali e il carico antropico per quelle residenziali, nasce anche dal confronto con ENAC, che peraltro come vi abbiamo detto e come si è potuto leggere nelle *slide* ha validato il piano di rischio del Comune.

Prima del passaggio in Consiglio comunale e in commissione, quei valori e quelle funzioni ammesse ed escluse sono state viste e validate da ENAC. Quindi c'è stato un confronto da questo punto di vista tecnico, che consente di dire che il Comune certamente ha esercitato una discrezionalità, nello stesso tempo l'ha fatto sotto la guida.

Per quanto riguarda il pregresso, che è uno dei temi che era già emerso in commissione, il piano di rischio per norma si limita a fotografare - è una delle tavole che trovate in allegato - l'esistenza di situazioni sensibili all'interno delle diverse aree. Quindi non agisce sul pregresso, o meglio, non agisce immediatamente, ma il fatto fotografare la presenza di siti esclusi all'interno di aree in virtù della nuova norma prevede che il Comune nella futura programmazione urbanistica rifletta anche sul pregresso e pensi, laddove questo conflitto è particolarmente evidente, anche alla possibilità di spostare o delocalizzare determinati servizi. Quindi il piano di rischio inizia oggi, va avanti, si aggiornerà, però è chiaro che nel momento in cui fotografa la presenza di siti sensibili all'interno delle diverse aree, laddove le aree hanno una normativa che esclude quella funzione, la programmazione futura dovrà tenerne conto e dovrà quindi ripianificare alcune zone, e all'estremo anche pensare alla delocalizzazione nella programmazione annuale di alcuni servizi, per esempio i servizi istituzionali, i servizi scolastici, eccetera, eccetera.

Non agisce di imperio con questa adozione e approvazione, ma pone il Comune nelle condizioni di fare un ragionamento futuro che può anche a quel punto agire sul pregresso, e in particolare per quanto riguarda i servizi di propria competenza. Più difficile agire sul pregresso laddove vi fossero esclusioni di funzioni residenziali laddove già esistono, se sono state realizzate decenni fa questo diventa un po' più complesso, però è chiaro che condizionerà la programmazione anche in futuro.

ASSESSORA CIAGA':

Rispondo anch'io ad alcune sollecitazioni. Il consigliere Ongaro chiedeva se il piano di rischio dipende dal traffico. Il piano di rischio è costituito da due documenti distinti, uno dei quali è la *risk assessment*, cioè quelle curve che abbiamo visto tracciate. La geometria di quelle curve dipende da diversi parametri tra i quali anche il volume di traffico, mentre la geometria che abbiamo visto più regolare, quella del piano di rischio vero e proprio con le zone A, B, C, D quella dipende invece dalla conformazione e dalla geometria della pista.

Quindi se vogliamo semplificare, visto che poi il documento è la sovrapposizione delle due geometrie, possiamo dire che il piano di rischio dipende anche dal volume del traffico, e infatti ho precisato che per quanto riguarda il traffico attuale fa riferimento al traffico al 2010, perché fa riferimento al precedente piano di sviluppo aeroportuale che è tuttora vigente, mentre lo scenario futuro fa riferimento ad un incremento di traffico, quindi il traffico è una delle variabili in gioco.

La consigliera Pecce e anche il consigliere Zenoni chiedevano dov'è lo spazio dell'amministrazione comunale. Ha già risposto per la parte più strettamente urbanistica il collega Zenoni; però voglio ricordare che questo piano di rischio è correlato al piano di sviluppo aeroportuale. Quindi giustamente quando sarà approvato il nuovo piano di sviluppo aeroportuale questo piano di rischio dovrà essere aggiornato.

Ricordo che questa Amministrazione ha presentato osservazioni corredate da parere, tra l'altro negativo, alla valutazione di impatto ambientale del nuovo piano di sviluppo aeroportuale, e una delle osservazioni riguardava proprio questo tema del piano di rischio. Infatti abbiamo scritto: "Si chiede un approfondimento in tema di rischio da inserire nello studio di impatto ambientale, valutando l'impatto che l'aumento dei voli comporterebbe sull'estensione delle curve di rischio e di conseguenza sui PGT dei comuni interessati". Quindi anche in sede di espressione di parere della valutazione di impatto ambientale del PSA, abbiamo

sottolineato la necessità di un approfondimento all'interno proprio della procedura del nuovo PSA in tema di piano di rischio, e questo è indubbiamente nelle nostre prerogative.

(Escono dall'aula i consiglieri Paganoni e D'Aloia; al momento della votazione sono presenti n. 29 consiglieri).

Poiché nessun altro chiede la parola, la Presidente mette in votazione palese la proposta di deliberazione presentata dalla Giunta comunale.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 7 consiglieri astenuti (Ceci, Tremaglia, Pecce, Ribolla, De Rosa, Minuti, Tentorio), n. 22 voti favorevoli.

La Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata proposta di deliberazione è stata approvata ad un'unanimità dei votanti nel testo allegato.

“”

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista l'allegata proposta, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

Visto il parere favorevole espresso sulla suddetta proposta di deliberazione dal responsabile della direzione interessata in data 25 febbraio 2019 in ordine alla sola regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49, c.1, del D. Lgs. 267/2000.

Visto il parere favorevole espresso dal segretario generale sotto il profilo di legittimità, ai sensi dell'articolo 27, c. 2, dello statuto comunale.

Preso atto degli allegati al presente provvedimento, depositati agli atti.

Visto il parere favorevole espresso dalla III Commissione consiliare permanente in data 20/03/2019.

Ritenuto di accogliere tale proposta per i motivi ivi indicati, ai quali si fa integrale rinvio.

D E L I B E R A

1. Di adottare per le motivazioni illustrate in proposta e qui integralmente richiamate, il Piano di rischio aeroportuale condiviso da ENAC, in forza della comunicazione del parere favorevole pervenuta con nota prot. n. PG n. E0387454 del 8.11.2018, redatto ai sensi dell'art. 707, comma 5, del Codice della Navigazione, ed in conformità al vigente regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, costituito dagli elaborati e documenti in allegato alla presente deliberazione (All. A) quale parte integrante e sostanziale, depositati in originale presso la competente Direzione urbanistica e riqualificazione.
2. Di dare atto che con l'adozione del PRA è apposto vincolo sovraordinato aeroportuale che determina variazione ed adeguamento del vigente Piano di governo del territorio.
3. Di adottare, pertanto, contestualmente al Piano di rischio aeroportuale, la correlata variante urbanistica al PGT - VARPGT07 al Piano di governo del territorio per il recepimento delle previsioni del P.R.A. negli strumenti vigenti, comprensiva del Rapporto ambientale e della Dichiarazione di sintesi, dando atto che tale variante si compone degli elaborati e documenti, allegati alla presente deliberazione quali parte integrante e sostanziale, depositati in originale presso la competente Direzione urbanistica e riqualificazione.
4. Di dare atto che il Piano di rischio aeroportuale è uno strumento di natura tecnica, le cui norme sono da recepire all'interno del Piano di governo del territorio e non dà luogo ad un nuovo strumento urbanistico strategico, per il quale si ritiene pertanto adeguato l'iter partecipativo previsto all'interno del procedimento urbanistico di variante.
5. Di dare atto che entro novanta giorni dall'adozione della suindicata variante urbanistica al PGT, ai fini della relativa approvazione, si applica la procedura prevista dall'art. 13, commi da 4 a 12, della L.R. n.12/05 e s.m.i. e pertanto:
 - gli atti ed elaborati costituenti la variante urbanistica saranno depositati presso la suintestata Direzione e presso la Segreteria comunale, e pubblicati nel sito internet del Comune, per un periodo continuativo di trenta giorni, ai fini della presentazione di osservazioni nei successivi trenta giorni;
 - del deposito degli atti e della pubblicazione nel sito internet del Comune è fatta pubblicità sul Bollettino Ufficiale della Regione, su un quotidiano a diffusione locale, all'Albo Pretorio e sul sito internet del Comune.

6. Di dare atto che, con riferimento al procedimento di VAS, gli atti ed elaborati costituenti la variante urbanistica, comprensivi del Rapporto ambientale, del parere motivato, della Dichiarazione di sintesi (All. C) saranno depositati per il medesimo periodo di cui al punto 5. presso la suintestata Direzione e presso la Segreteria comunale, e pubblicati sul sito web regionale SIVAS, dando comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale ed agli enti territorialmente interessati e provvedendo alla pubblicazione sul BURL della decisione finale, ai fini della presentazione nei successivi trenta giorni di osservazioni o di nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.
7. Di dare atto che, ai sensi della L.R. 12/2005 e s.m.i., dalla data della presente deliberazione si applicano le misure di salvaguardia previste dall'art. 13 comma 12 della L.R. 12/2005 e s.m.i., nonché dall'art. 31 della legge n. 1150/1942 e dall'art.12 del DPR 380/01.
8. Di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa né diminuzione di entrata.
9. Di dare atto che la presente deliberazione, corredata dei relativi allegati, sarà pubblicata sul sito internet del Comune, nella sezione "Amministrazione Trasparente", ai sensi dell'art. 39, comma 1, del D. Lgs. 14 marzo 2013, n. 33, ai fini della trasparenza dell'attività di pianificazione della pubblica amministrazione e dell'efficacia degli atti assunti.

“”

La Presidente invita il Consiglio comunale, mediante votazione palese, a dichiarare immediatamente eseguibile la predetta deliberazione ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 267/2000.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 7 consiglieri astenuti (Ceci, Tremaglia, Pecce, Ribolla, De Rosa, Minuti, Tentorio), n. 22 voti favorevoli.

La Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che la preindicata proposta di deliberazione è stata resa immediatamente eseguibile ad ogni effetto di legge.