



Aeroporto Civile di Belluno

Piano di Rischio Aeroportuale
Codice della Navigazione – Parte Aeronautica
D.Lgs n°96/2005 e D.Lgs n°151/2006.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA NORMATIVA

VARIANTE AL P.R.G.
RIADOTTATA DAL CONSIGLIO COMUNALE
CON DELIBERAZIONE N°7 DEL 26/02/2009

VARIANTE AL P.R.G.
APPROVATA DAL CONSIGLIO COMUNALE
CON DELIBERAZIONE N°22 DEL 12/05/2009

Sommario

Premessa.....	3
Inquadramento normativo.....	3
Evoluzione della situazione aeroporto.....	4
La gestione del rapporto aeroporto e territorio	6
Piano di Sviluppo Aeroportuale	7
Riepilogo caratteristiche sviluppo consolidato aeroporto.....	7
Planimetria caratteristiche sviluppo consolidato aeroporto.....	8
Mappe di vincolo e valutazione ostacoli al volo.....	9
Piano di rischio aeroportuale	10
Attività propedeutiche al piano di rischio.....	10
Norme di attuazione del piano di rischio	11
Fonti normative e dati	16
Fonti Normative.....	16
Siti Web consultati:	16
Altre Fonti.....	16

Premessa

Il Comune di Belluno, intendendo sostenere e favorire la riorganizzazione e lo sviluppo dell'aeroporto Arturo dell'Oro sito nel suo territorio, ha da tempo avviato una serie di studi e progetti, partecipando e promuovendo incontri con la Direzione Aeroportuale di Venezia dell'E.N.A.C. e gli altri Soggetti Pubblici e Privati operanti nell'ambito aeroportuale.

Il presente piano, redatto in adempimento del Codice della Navigazione – parte aeronautica – contiene una sintesi della situazione dell'aeroporto di Belluno.

Inquadramento normativo

Al fine di definire l'ambito normativo in cui si deve sviluppare il piano di rischio, si riportano alcuni articoli del Codice della Navigazione – Parte Aeronautica – D.Lgs n° 96/2005 e D.Lgs n° 151/2006:

Capo III - VINCOLI DELLA PROPRIETÀ PRIVATA

Art. 707 (Determinazione delle zone soggette a limitazioni).

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.
2. Il personale incaricato dall'ENAC di eseguire i rilievi e di collocare i segnali può accedere nella proprietà privata, richiedendo, nel caso di opposizione dei privati, l'assistenza della forza pubblica.
3. Le zone di cui al primo comma e le relative limitazioni sono indicate dall'ENAC su apposite mappe pubblicate mediante deposito nell'ufficio del comune interessato.
4. Dell'avvenuto deposito e' data notizia, entro dieci giorni, mediante avviso inserito nel Bollettino ufficiale della regione interessata. Il comune interessato provvede inoltre a darne pubblicità ai singoli soggetti interessati, nei modi ritenuti idonei.
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. (comma modificato)
6. Per gli aeroporti militari le funzioni di cui al presente articolo sono esercitate dal Ministero della difesa e disciplinate con decreto del Ministro della difesa. (comma modificato)

Art. 708 (Opposizione).

1. Nel termine di sessanta giorni dall'avviso di deposito di cui all'articolo 707, quarto comma, chiunque vi abbia interesse può, con atto notificato all'ENAC, proporre opposizione avverso la determinazione della zona soggetta a limitazioni. Di questa facoltà, e del predetto termine, e' fatta menzione nel medesimo avviso.
2. L'ENAC decide sull'opposizione entro sessanta giorni dalla notifica della medesima. Decorso vanamente il suddetto termine, l'opposizione s'intende respinta.

Art. 709 (Ostacoli alla navigazione).

1. Costituiscono ostacolo alla navigazione aerea le costruzioni, le piantagioni arboree, i rilievi orografici ed in genere le opere che, anche in virtù delle loro destinazioni d'uso, interferiscono con le superfici di rispetto, come definite dall'ENAC con proprio regolamento. (comma modificato)
2. La costituzione di ostacoli fissi o mobili alla navigazione aerea e' subordinata all'autorizzazione dell'ENAC, previo coordinamento, ove necessario, con il Ministero della difesa.

Art. 710 (Aeroporti militari).

... Omissis

Art. 711 (Pericoli per la navigazione).

1. Nelle zone di cui all'articolo 707, sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.
2. La realizzazione delle opere, le piantagioni e l'esercizio delle attività di cui al comma 1, fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono subordinati all'autorizzazione dell'ENAC, che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

Art. 712 (Collocamento di segnali).

1. L'ENAC, anche su segnalazione delle autorità e degli organismi locali e con oneri a carico del proprietario, ordina, anche con riguardo alle zone estranee a quelle delimitate ai sensi dell'articolo 707, il collocamento di segnali sulle costruzioni, sui rilievi orografici e in genere sulle opere che richiedono maggiore visibilità, nonché l'adozione di altre misure necessarie per la sicurezza della navigazione.
2. Il monitoraggio dell'efficienza dei segnali nelle zone di cui all'art. 707 compete al gestore aeroportuale. (comma modificato)
3. I comuni territorialmente competenti segnalano all'ENAC eventuali inosservanze delle prescrizioni in materia di collocamento di segnali.

Art. 713 (Aviosuperfici e impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea).

1. Le aree in prossimità di aviosuperfici o di impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea possono essere assoggettate dall'ENAC alle limitazioni previste dagli articoli 709 e 711, a tutela dell'interesse pubblico.

Art. 714 (Abbattimento degli ostacoli ed eliminazione dei pericoli).

1. L'ENAC ordina, con provvedimento motivato, che siano abbattuti gli ostacoli non compatibili con la sicurezza della navigazione aerea o eliminati i pericoli per la stessa. Il relativo onere e' posto a carico del proprietario dell'opera che costituisce ostacolo.
2. Se l'ostacolo o la situazione di pericolo sono preesistenti alla data di pubblicazione del piano di sviluppo aeroportuale o, in carenza di esso, del piano regolatore aeroportuale, e' corrisposta un'indennità all'interessato che abbia subito un pregiudizio in conseguenza dell'abbattimento o dell'eliminazione.

Art. 715 (Valutazione di rischio delle attività aeronautiche).

1. Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio. (comma modificato)
2. Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma.

Art. 716 (Inquinamento acustico).

1. La realizzazione di opere e l'imposizione di nuove destinazioni urbanistiche nelle vicinanze degli aeroporti sono subordinate all'osservanza delle norme vigenti in materia di inquinamento acustico.

Tali disposizioni legislative, quando non applicabili direttamente, sono attuate per mezzo di altre disposizioni regolamentari che disciplinano in modo puntuale le modalità di attuazione.

Per quanto riguarda il piano di rischio aeroportuale previsto dall'art. 707 del CdNA, le linee guida per la redazione dello stesso sono state inserite nel capitolo 9 – Prevenzione e gestione dei rischi paragrafo 6 – piano di rischio del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti – edizione 2 del 21/10/2003 emendamento 4 del 30/01/2008 – pubblicato sul sito ENAC il 12/03/2008.

Evoluzione della situazione aeroporto

L'aeroporto "Arturo dell'Oro" di Belluno è stato istituito con provvedimento del 13/12/1963 n° 13042 e con successivo Decreto Ministeriale dell'11/05/1966 sono state determinate le sue caratteristiche tipologiche, ai sensi dell'art. 714 bis del Codice della Navigazione, come modificato dalla Legge 4.2.1963, n° 58, in particolare: la lunghezza della pista limitata a metri 840 e la non "apertura né al traffico strumentale né notturno".

In seguito non risulta essere stata redatta dal Ministero della Difesa, né in ogni caso pubblicata, la "mappa" con l'indicazione delle zone soggette a limitazioni, prevista dall'art. 715 bis della L. 58/63.

Il vigente P.R.G., classifica l'area aeroportuale zona "F.AE" - campo aereo di linea – disciplinato dall'art. 7.15 delle Norme Tecniche di Attuazione e per le aree limitrofe, riporta sommariamente dei limiti planimetrici di rispetto all'aeroporto, senza tuttavia prevedere una puntuale norma urbanistica, rimandando in tal modo alla legislazione di settore;

Questo Servizio Urbanistica, in data 18/06/2002, ha redatto una prima planimetria "Vincolo aeroportuale ai sensi della L. 4.2.63, n° 58" di Roma e costituente l'allegato alla disposizione di servizio del 20/06/2002 a firma del Dirigente ing. Flavio Burigo. Tale documentazione veniva inviata all'E.N.A.C. di Roma che riscontrava alla proposta con nota del 28/05/2003 prot. 23245, con la quale nel condividere sostanzialmente a quanto proposto nelle cartografie del Comune, dava alcune indicazioni tecniche e operative per pervenire all'adozione di un formale provvedimento: in particolare l'E.N.A.C. suggeriva una deviazione verso il fiume Piave della direzione di atterraggio e/o decollo sulla testata sud – ovest della pista, in modo da limitare il sorvolo del Città (*Cavarzano, Baldenich e Centro Storico*).

Sulla base di tali indicazioni è stata redatta una nuova cartografia "Vincolo aeroportuale pista esistente su base C.T.R.N. – TAV. 3 SCALA 1:10.000 datata Ottobre 2003": successivamente si sono avuti vari contatti con l'E.N.A.C. di Roma e di Venezia e alcuni incontri fra i soggetti interessati delle problematiche dell'aeroporto, concordando sulla necessità di definire puntualmente i vincoli, ma senza pervenire all'adozione di un formale provvedimento.

La normativa in materia di fasce di rispetto aeroportuale, già prevista dal Codice della Navigazione ed ampliata con la succitata Legge 58/63 è stata integralmente modificata dal Decreto Legislativo del 09/05/2005 n° 96 – *Revisione della parte aeronautica del Codice della Navigazione, a norma dell'art. 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265* e dal successivo D.Lgs 15/03/2006, n°151 di modifica e integrazione, conseguentemente è venuta meno la fonte normativa (art. 715) sulla quale si basava la cartografia redatta dal Comune e allegata alla succitata disposizione di servizio del 20/06/2002.

Il nuovo Codice della Navigazione al *Capo III – Vincoli della proprietà privata* – art. 707 (*Determinazioni delle zone soggette a limitazioni*), demanda all'E.N.A.C. l'individuazione delle zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni riguardanti gli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli alla stessa.

A seguito di un incontro con il Direttore dell'aeroporto di Venezia e responsabile dello stesso aeroporto di Belluno – preso atto dell'oggettiva difficoltà dell'E.N.A.C. di provvedere in tempi brevi all'individuazione delle zone vincolate – al fine di pervenire quanto prima ad una definizione puntuale dei limiti dei rispetti aeroportuali, in modo da rendere chiara la disciplina degli interventi edilizi e infrastrutturali nelle zone limitrofe e garantire la sicurezza del volo e delle aree, si è convenuto che, in proseguo del lavoro già predisposto negli scorsi anni dal Comune di Belluno, sia lo stesso Comune di Belluno a presentare all'E.N.A.C. una proposta con i limiti e le aree vincolate, da valutare e perfezionare in clima di fattiva collaborazione fra gli Enti interessati.

Conseguentemente, il Servizio Urbanistica ha predisposto la cartografia “Aeroporto civile di Belluno – valutazione limitazioni e ostacoli – scala 1:10.000 – datata settembre 2006” redatta tenendo conto delle indicazioni date dall'E.N.A.C. di Roma con sua nota del 28/05/2003 per quanto riguarda l'orientamento della direzione di atterraggio e decollo sulla testata sud – ovest della pista, del nuovo Codice, della normativa internazionale (ICAO) e in particolare del “Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti” emesso dallo stesso E.N.A.C.; tale cartografia è stata trasmessa con nota del 30.9.06 agli Organi E.N.A.C. di Venezia (Direzione Aeroportuale e Direzione Operazioni) nonché al Prefetto di Belluno, Sindaco di Ponte nelle Alpi e Presidente dell'Aeroclub Belluno;

L'E.N.A.C. – Direzione Regionale Nord – Direzione Operazioni Venezia ha espresso le seguenti valutazioni sulla cartografia succitata con nota del 26/10/2006 (prot. 531/MAZ/VCE/OOV):
... omissis ...

A riguardo si esprimono le seguenti considerazioni derivanti da una valutazione “de facto” dell'attuale operatività aeroportuale:

1. si esprime approvazione circa la classificazione 2c dell'aeroporto e quindi immediatamente applicabile la cartografia proposta in applicazione del regolamento ENAC per l'esercizio e la costruzione degli aeroporti;
2. data la particolarità orografica che vede parte dello spazio aereo occupato dal terreno naturale, si ritiene auspicabile imporre un vincolo di edificabilità, che ivi limiti a metri 12 l'altezza degli edifici;

Tuttavia si rammenta che nell'ambito di un possibile sviluppo, l'aeroporto, non è inverosimile pensare, potrebbe dotarsi di un avvicinamento notturno non di precisione al pari di altri aeroporti in ambito alpino; tale auspicabile possibilità dovrebbe essere salvaguardata dall'imposizione di un vincolo adeguato almeno per la direzione di avvicinamento da Sud (allargamento bordo interno della AS da 80 a 150 m, divergenza aumentata da 10% a 15% pendenza ridotta da 4% a 3.3%)

Si rileva inoltre che ulteriori installazioni aeroportuali, quali piazzole elicotteri eventualmente attrezzate per il volo notturno potranno apportare variazioni ai suddetti piani in applicazione degli articoli 713 (Aviosuperfici e impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea) e 690 (Annessi ICAO) del codice della navigazione.

L'E.N.A.C. – Direzione Regionale Nord – Direzione Operazioni Venezia ha espresso le sulla disposizione di servizio del 15/11/2006, che seguiva la succitata planimetria, con nota del 02/01/2007 (prot. 007/MAZ/VCE/OOV):

La valutazione degli ostacoli è a tutt'oggi pertinenza delle strutture centrali (Direzione Operatività);

Ai sensi dell'art. 707 del C.d.N. risulta necessario formalizzare da parte degli Enti Territoriali interessati quali il Comune un piano di rischio al fine di indicare quali siano le attività assoggettabili al sorvolo;

Considerando la provvisorietà della cartografia sarà opportuno, per quegli interventi che ricadono tra le indicazioni auspicabili per avvicinamenti de Sud di cui al prot. ENAC 531/MAZ/VCE/OOV del 26/10/2006 (bordo interno della AS 150 m divergenza 15% pendenza 3.3%) prevedere sin d'ora una apposita clausola di salvaguardia.

A seguito degli studi e valutazioni fino ad allora effettuati, e sulla base delle necessità manifestate dai vari soggetti che operavano al momento nell'aeroporto, il Comune di Belluno – Settore Territorio – Servizio Urbanistica ha elaborato nel Febbraio 2007 “Studio preliminare di fattibilità per la riorganizzazione dell'infrastruttura aeroportuale” nel quale veniva proposta la riorganizzazione dell'area operativa con:

- la definizione di una nuova pista di atterraggio di m 830 x 30 che rispetto l'attuale risulta traslata di circa 50 m e ruotata di circa 0.5624° verso sud-est;
- la definizione delle vie di rullaggio, dei piazzali di sosta e manutenzione
- la definizione di una elisuperficie di m 45x45 a servizio del C.F.S.;
- la definizione di una elisuperficie di m 30x30 a servizio della Elidolomiti s.r.l.;
- la definizione di una nuova area atterraggio paracadutisti;

- la definizione di una proposta di recinzione dell'area operativa, atta a garantire gli standard di sicurezza della stessa.

Tale studio è stato posto all'attenzione dei vari soggetti deputati a valutazioni sullo stesso, in particolare il Comitato di Sicurezza Operativo dell'Aeroporto Arturo Dell'Oro, nella seduta del 23/02/2007, ha espresso parere favorevole alle proposte presentate in specie per quanto riguarda:

- la traslazione verso il Piave della pista di volo;
- la definizione delle piazzole di elisuperfici;
- la realizzazione di un raccordo di rullaggio con migliore definizione del piazzale sosta aerei.

A seguito di tale riscontro sostanzialmente positivo è stata prodotta nel dicembre del 2007 la "valutazione limitazioni ostacoli al volo" della pista aeroportuale rispetto alla nuova configurazione ipotizzata, utilizzando il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti Edizione 2 emendamento 3 del 18/05/2005, i cui contenuti rimangono allo stato invariati.

Nell'aprile del 2007 il Comune di Belluno diede incarico alla società Greta Econometrics Srl di Mogliano Veneto (TV) di redigere un piano urbanistico attuativo di iniziativa pubblica per disciplinare l'organico sviluppo delle aree ricadenti in zona F.AE adiacenti all'area operativa, oltre alla riorganizzazione del sistema della mobilità connesso con l'aeroporto. Tale piano è stato trasmesso alle varie Direzioni ENAC per l'approvazione.

Il Direttore Infrastrutture Aeroporti dell'ENAC sede di Roma, Roberto Vergari, in relazione alla richiesta di parere relativa al piano urbanistico attuativo, con nota del 27/03/2008 (protocollo 0019569/DIRIGEN/AIN), comunica l'avvenuta pubblicazione della nuova Versione del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti – edizione 2 del 21/10/2003 emendamento 4 del 30/01/2008" che da attuazione delle disposizioni dell'art. 707 del Codice della Navigazione – Capo III – vincoli della Proprietà Privata – D.Lgs n° 96/2005 e D.Lgs n° 151/2006, facendo presente che la programmazione urbanistica nei pressi dell'aeroporto deve essere conforme alle prescrizioni imposte con i piani di rischio aeroportuale.

A seguito della pubblicazione del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti – edizione 2 del 21/10/2003 emendamento 4 del 30/01/2008", si è provveduto a verificare la situazione in riferimento alle ipotesi fino ad allora formulate. In tale sede sono emerse delle perplessità circa l'ammissibilità dell'asse curvo decollo/atterraggio in testata 05 (verso Belluno), perché in alcuna parte del nuovo R.C.E.A. (come peraltro del precedente) non sono riportati casi di asse di decollo e atterraggio in curva.

Tale quesito è stato posto con nota del 23/05/2008 alle varie direzioni ENAC con le quali erano stati instraurati dei rapporti.

La Direzione Centrale Regolazione Aeroporti di Roma (direttore centrale ing. Alessandro Cardì), con nota del 01/07/2008 (0041706/DIRIGEN/CAP), si è così espressa: "Si fa seguito alla nota di codesto comune prot. 14812 del 23/05/2008 relativa alla proposta di piano di rischio ubicata alle spalle della testata RWY 05, elaborata tenendo conto delle traiettorie di decollo e atterraggio in curva che interessano tale testata. Il paragrafo 9.6 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (RCEA) che detta le norme per la redazione dei piani di rischio prevede che tale strumento, finalizzato a tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente aereo, deve tener conto delle caratteristiche tecniche-operative della pista di volo. Si condivide quindi la scelta progettuale di adeguare la configurazione planimetrica del piano di rischio alle effettive traiettorie seguite dagli aeromobili, garantendo in tale modo un'adeguata imposizione di vincoli sul territorio; si rimane pertanto in attesa di ricevere il piano di rischio sul quale questa direzione esprimerà il parere di competenza."

Il quesito posto, pur non sapendo della sopraccitata nota, aveva avuto analoga soluzione durante una riunione operativa svoltasi il giorno 10/07/2008, presso la sede ENAC di Venezia, a cui hanno partecipato ENAC Venezia con il direttore dell'aeroporto di Venezia V. BONATO e il sig. DOZ, il Comune di Belluno con l'assessore e i tecnici dell'urbanistica, l'Aeroclub Belluno con il presidente e un consigliere.

La gestione del rapporto aeroporto e territorio

Le norme contenute nel R.C.E.A. Edizione 2 emendamento 4 del 30/01/2008, trovano applicazione anche in riferimento all'aeroporto di Belluno in virtù della norma contenuta al capitolo 1 paragrafo 1.7 del citato regolamento che prevede: "Il presente regolamento si applica altresì agli aeroporti sui quali si svolge trasporto aereo non commerciale o di aviazione generale ove specificamente previsto nei singoli capitoli o paragrafi. Sono comunque applicabili requisiti attinenti alle infrastrutture ed impianti per le nuove opere o modifiche delle opere esistenti. Su tali aeroporti è consentita l'effettuazione di aerotaxi."

Alla luce delle norme citate al capitolo inquadramento normativo, il rapporto aeroporto-territorio circostante e viceversa, risulta oggi disciplinato attraverso i seguenti strumenti:

1. piano di sviluppo aeroportuale – a cura del Gestore dell'aeroporto/ENAC
2. mappe di vincolo e valutazione ostacoli al volo – a cura ENAC;
3. piano di rischio aeroportuale – a cura del Comune;

I tre documenti sono in ordine di redazione, in quanto le scelte del precedente influiscono sul seguente.

Per l'aeroporto in esame, non trovano applicazione l'art. 715 del CdNA e il paragrafo 6.8 del RCEA relativi alla Valutazione di impatto di rischio, in considerazione dei volumi di traffico operanti nello scalo anche in assenza dell'elenco, predisposto da ENAC, degli aeroporti per cui sarà necessaria la redazione di tale valutazione.

Piano di Sviluppo Aeroportuale

Allo stato attuale l'aeroporto di Belluno non ha una propria società di gestione e nelle more di insediamento della stessa, l'aeroporto è gestito dall'ENAC – Direttore dell'Aeroporto di Venezia in collaborazione con l'Aeroclub Belluno.

L'aeroporto di Belluno non ha un Piano di Sviluppo Aeroportuale approvato (strumento che individua gli interventi di potenziamento dello scalo aeroportuale nel breve-medio periodo: orizzonte temporale 15-20 anni).

La situazione attuale dell'infrastruttura, in relazione alle varie esigenze manifestate negli ultimi anni, può ritenersi non congrua sotto il profilo previsionale; quindi si ritiene opportuno sviluppare le previsioni normative sulla base delle situazione di sviluppo consolidatesi nell'ultimo periodo:

Riepilogo caratteristiche sviluppo consolidato aeroporto

Indicatore Località: **LIDB** Nome Aeroporto: **Belluno**

Classificazione aeroporto: **ICAO 2C-VFR aperto al volo diurno non strumentale**

Asse decollo pista 05 in curva verso sud – proposta ENAC Roma del 28/05/2003;

Caratteristiche fisiche delle piste

Designazione Numero RWY	05	23
Coordinate centro GBO	X=1'750'937.94 Y= 5'117'656.49	X=1'750'937.94 Y= 5'117'656.49
Elevazione centro pista:	378.50 m	378.50 m
Orientamento (reticolo GBO)	49.3315°	229.3315°
Dimensioni RWY	830x30	830x30
Elevazione THR (m)	377.00	380.00
Dimensione SWY	60	60
Dimensione RESA	NIL	NIL
Dimensione CWY	NIL	NIL
Traffico consentito	VFR volo diurno non strumentale	VFR volo diurno non strumentale

Distanze dichiarate

Designazione Numero RWY	05	23
TORA m	830	830
TODA m	830	830
ASDA m	890	890
LDA m	830	830

Area di atterraggio elicotteri

Designazione	CFS	Elidolomiti
Coordinate centro GBO	X= 1'750'731.00 Y= 5'117'594.50	X= 1'751'060.06 Y= 5'117'966.82
Orientamento (reticolo GBO)	49.3315° e 229.3315°	49.3315° e 229.3315°
Elevazione m	379.00	382.00
Dimensioni m	45x45	30x30

Mappe di vincolo e valutazione ostacoli al volo

Tali cartografie dovrebbero essere realizzate dall'ENAC. Grazie ad una azione sinergica instaurata con la Direzione Operazioni Venezia e conseguentemente con la sede centrale di Roma, questo ufficio ha redatto le cartografie su base CTR che ricostruiscono i vincoli e le limitazioni al volo sulla base della pista per aeromobili indicata al capitolo precedente e con riferimento al nuovo R.C.E.A. Edizione 2 emendamento 4 del 30/01/2008, il quale non introduce variazioni alle caratteristiche metriche delle varie superfici di protezione delle attività aeronautiche rispetto alla precedente versione.

Le caratteristiche dimensionali derivabili dal R.C.E.A. Edizione 2 emendamento 4 del 30/01/2008, sono le seguenti:

Classificazione Aeroporto: 2C VFR

Runway

Lunghezza 830 m - Larghezza 30 m

Runway Strip :

lunghezza 60 m dalla RWY Threshold - larghezza 40 m simmetrica dall'asse RWY

Quota più bassa RWY di riferimento:

RWY Threshold 05 377.00 m.s.l.m.

Take Off Climb Surface - Approach Surface:

pendenza 4%, dislivello 100 m, lunghezza 2500 m, da quota 377.00 a quota 477.00

Inner Horizontal Surface:

raggio 2500 m, da punto medio RWY, a quota 422.00

Conical Surface:

pendenza 5%, dislivello 55 m, corona circolare larghezza 1100 m, da quota 422.00 a quota 477.00

Transitional Surface:

pendenza 20%, dislivello 45 m, lunghezza 225 m, da quota 377.00 a quota 422.00

A seguito della nota ENAC - Direzione Regionale Nord – Direzione Operazioni Venezia del 26/10/2006 (prot. 531/MAZ/VCE/OOV), vengono introdotte le seguenti precisazioni:

Devono ottenere il nulla - osta o altro provvedimento abilitativo comunque denominato, da parte dell'E.N.A.C:

- gli interventi edilizi e/o infrastrutturali previsto entro il perimetro dell'aeroporto corrispondente all'area classificata F.AE – campo aereo di linea - dal vigente P.R.G.;
- gli interventi edilizi e/o infrastrutturali che prevedono di forare le superfici di sicurezza previsti dalla cartografia allegato A) e conseguentemente costituiscono ostacolo alla navigazione aerea;
- gli interventi edilizi e/o infrastrutturali che prevedono, in tutte le aree ricadenti all'interno dell'area delimitata dalla Inner horizontal Surface e dalla linea di intersezione tra il terreno naturale e la Inner horizontal Surface stessa, posti a quota uguale o maggiore a 408.00 m s.l.m., gli edifici o qualunque elemento degli stessi qualora superino l'altezza di m 12 misurata a partire dal livello naturale del terreno, come individuabile dalla Carta tecnica edita dalla Regione del Veneto;
- gli interventi edilizi e/o infrastrutturali che prevedono, in tutte le aree ricadenti all'interno della Inner horizontal Surface, definita dal cerchio di raggio 2500 m centrata sul punto medio della Runway a quota 420.00 m s.l.m., poste a quota uguale o maggiore alla quota della Inner horizontal Surface, gli edifici o qualunque elemento degli stessi qualora superino l'altezza di m 12 misurata a partire dal livello naturale del terreno, come individuabile dalla Carta tecnica edita dalla Regione del Veneto;
- gli interventi edilizi e/o infrastrutturali che prevedono, in tutte le aree ricadenti all'interno della Conical Surface, definita dalla corona circolare definita dai cerchi di raggio 3600 m e 2500 m centrata sul punto medio della Runway con quota di partenza 420.00 m s.l.m. e pendenza del 5 % e dislivello massimo pari a 55 m, poste a quota uguale o maggiore alla quota della Conical Surface in quel punto, gli edifici o qualunque elemento degli stessi qualora superino l'altezza di m 12 misurata a partire dal livello naturale del terreno come individuabile dalla Carta tecnica edita dalla Regione del Veneto;
- altri interventi edilizi e/o infrastrutturali (quali per esempio: attrattiva per volatili; emissioni di fumi e luminose; ecc.) che – pur non ricadendo nei precedenti commi - per entità o caratteristiche o destinazione d'uso possano comunque incidere o interferire sulla sicurezza del volo e/o essere condizionati dall'attività dell'aeroporto.

Rimane inteso che tali disposizioni riguardano solo ed esclusivamente la salvaguardia della sicurezza aeronautica e rimangono pertanto impregiudicate ed operanti tutte le legislazioni e atti normativi in materia di governo del territorio statali, regionali e comunali.

Le cartografie prodotte, come già detto si basano su dati derivati da cartografia regionale da progetti in itinere (ampiamente descritti all'inizio della presente relazione) e protranno essere successivamente oggetto di aggiornamento qualora se ne ravvisasse la necessità e/o opportunità.

Gli elaborati che contengono la rappresentazione grafica delle Valutazione limitazioni e ostacoli sono i seguenti:

Tav. 01 - Valutazioni limitazioni e Ostacoli – Planimetria;

Tav. 02 - Valutazioni limitazioni e Ostacoli – Planimetrie - Profili altimetrici.

Le aree riportate negli elaborati di vincolo e valutazione ostacoli al volo prodotti, che ricostruiscono limitazioni esistenti per la sola presenza dell'aeroporto, evidenzia tali limitazioni che principalmente interessano il Comune di Belluno e in minore parte il Comune di Ponte nelle Alpi,

come già fatto con le precedenti versioni di tali cartografie, sarà trasmesso al Comune di Ponte nelle Alpi al fine di coordinare i propri strumenti urbanistici.

Piano di rischio aeroportuale

Le norme dell'art. 707 - Determinazione delle zone soggette a limitazioni - del CdNA sono attuate attraverso le disposizioni del Capitolo 9 paragrafo 6 del R.C.E.A. Edizione 2 emendamento 4 del 30/01/2008, non esistendo allo stato ulteriori normative nazionali e/o regionali in materia.

Le indicazioni e le prescrizioni che costituiranno il piano di rischio sono finalizzate a mitigare eventuali conseguenze di un incidente e sono basate sulla limitazione di presenza umana e sulla individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti.

La regolamentazione relativa ai piani di rischio si applica a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile con la precisazione che le limitazioni derivanti dall'attuazione dei piani di rischio è riferita solamente alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto che comportano aumento del carico antropico.

Il piano dunque, pur in presenza di attività o edifici anche palesemente incompatibili, non produce effetti ablatori né interdittivi delle attività presenti. Non vengono dunque inseriti divieti o limiti concernenti tali realtà, salvo i divieti di mutamenti di destinazione d'uso comportanti aumento della presenza umana come in seguito precisato. Sono invece sempre ammessi mutamenti delle destinazioni d'uso comportanti riduzione del carico antropico.

Il punto 9.6.6 del R.C.E.A. fornisce le seguenti prescrizioni per la redazione dei piano di rischio:

Fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia.

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

Nelle tre zone vanno evitate:

- insediamenti ad elevato affollamento;
- costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

I piani di rischio sono redatti sulla base dei piani di sviluppo aeroportuali; in mancanza di tali piani, il piano di rischio è redatto sulla base della situazione attuale.

Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone di tutela sulla base della configurazione del territorio.

Il punto 9.6.7 del R.C.E.A. prescrive che il piano di rischio è redatto dal Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più Comuni, il piano è redatto in maniera coordinata.

In relazione a tale norma si evidenzia che, una limitata e marginale porzione della zona di tutela di tipo B relativa alla testata 23 interessa il territorio del Comune di Ponte nelle Alpi. Tale area è costituita da porzione dell'alveo del Fiume Piave, acqua pubblica – bene demaniale, conseguentemente il piano di rischio, come già fatto con le altre cartografie ed elaborati fino ad oggi prodotte, sarà trasmesso al Comune di Ponte nelle Alpi al fine di coordinare i propri strumenti urbanistici.

Rimane inteso che il presente piano di rischio opera ed esplica effetti esclusivamente nel Comune di Belluno

Attività propedeutiche al piano di rischio

La prima attività svolta al fine di elaborare il piano, è stato la sovrapposizione delle geometrie previste dal R.C.E.A. sulla base cartografica, in particolare per definire le aree soggette alle limitazioni per la testata 05, sulla quale è previsto e viene utilizzata una traiettoria di decollo ed atterraggio con andamento curvilineo.

Le elaborazioni effettuate hanno avuto un primo riscontro positivo da parte della Direzione Centrale Regolazione Aeroporti di Roma (direttore centrale ing. Alessandro Cardì), con nota del 01/07/2008 (0041706/DIRIGEN/CAP).

Il secondo passo è la verifica di quali destinazioni di zona del vigente piano regolatore generale siano interessate dal piano di rischio, al fine di effettuare le valutazioni circa l'inetrizione tra norme di piano regolatore e di piano di rischio.

Sinteticamente si rileva la seguente situazione:

Testata 05

Piano di Rischio	Destinazione di zona di P.R.G.
Zona A	Acqua, B.RC, D.P, D.PT completamento, D.PT espansione, D.VP, E.1, E.2, F.AE, F.M, F.VI, F.VV, Strada progetto.
Zona B	Acqua, B.RC, D.P, D.PT completamento, D.PT espansione, D.ST, D.VP, E.1, E.2, F.M, F.VV, Strada nuova, Strada progetto.
Zona C	Acqua, B.RC, D.PT completamento, D.ST, E.1, E.2, E.VV, F.VP F.VV

Testata 23

Piano di Rischio	Destinazione di zona di P.R.G.
Zona A	A.VV, Acqua, D.PT completamento, E.1, E.2, F.AE, F.C, Strada progetto.
Zona B	A.VV, Acqua, D.PT completamento, D.VP, E.1, E.2, F.FS, Strada nuova, Strada progetto.
Zona C	Acqua, E.1, E.2, F.FS, Strada nuova

Norme di attuazione del piano di rischio

Al fine di dare attuazione, recependo alle disposizioni di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione si formulano le seguenti norme tecniche di attuazione le quali prevarranno sulle norme tecniche di attuazione del PRG comunale in quanto con esse incompatibili e con efficacia immediata conseguente alla adozione del Piano di rischio. In virtù dei principi generali e costituzionali in materia, i vincoli sulla proprietà privata che derivano dalla efficacia del presente piano vengono imposti nel presupposto della loro non indennizzabilità.

Art. 1 – È approvato il Piano di rischio afferente l'Aeroporto civile di Belluno di cui all'art.707 del Codice della Navigazione e di cui al Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti (d'ora in poi R.C.E.A.) Edizione 2 emendamento 4 del 30/01/2008 emesso ai sensi del D.Lgvo n. 96/2005 e delle successive modificazioni introdotte con il D.Lgvo 151/2006.

Art. 2 – Il piano di rischio dell’aeroporto di Belluno, redatto sulla base del R.C.E.A. Edizione 2 emendamento 4 del 30/01/2008 e delle prescrizioni impartite da ENAC, è composto dai seguenti elaborati:

- Relazione illustrativa - Normativa
- Tav. 01 - Valutazioni limitazioni e Ostacoli – Planimetria;
- Tav. 02 - Valutazioni limitazioni e Ostacoli – Planimetrie - Profili altimetrici.
- Tav. 03 – Piano rischio aeroportuale – Planimetria PRA
- Tav. 04 – Piano rischio aeroportuale – Planimetria PRA - PRG

Art. 3 – Si da atto che, in applicazione delle disposizioni del R.C.E.A. Edizione 2 emendamento 4 del 30/01/2008 gli interventi effettuati o da effettuarsi sul territorio interessato dalle aree oggetto della “Valutazione ostacoli e limitazioni” riportate nella “Tav. 01 – Valutazioni limitazioni e Ostacoli – Planimetria”, sono subordinati al rispetto delle prescrizioni contenute nelle Tav. 01 e 02, ancorchè ricadenti fuori dagli ambiti oggetto del piano di rischio dell’aeroporto.

Art. 4 – Il Piano di rischio è stato redatto tenendo conto delle prescrizioni di cui al punto 6 del capitolo 9 del del R.C.E.A. Edizione 2 emendamento 4 del 30/01/2008 e delle prescrizioni impartite da ENAC, sulla base e presupposti dello stato di sviluppo dell’aeroporto riportato nei grafici inviati a ENAC (cfr. Tavv. 01 e 02).

Si da atto inoltre che il Piano non rileva ai fini del parere e valutazione di cui all’art.715 Codice Navigazione, stante le caratteristiche dell’impianto aeroportuale stesso.

Art. 5 – Si da atto che indicazioni e le prescrizioni normative contenute nel il piano di rischio sono finalizzate a mitigare eventuali conseguenze di un incidente e sono basate sulla limitazione di presenza umana e sulla individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti.

Le limitazioni derivanti dall’attuazione del piano di rischio è riferita solamente alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l’aeroporto che comportano aumento del carico antropico, quindi pur in presenza di attività o edifici anche palesemente incompatibili, il piano non produce effetti ablatori né interdittivi delle attività presenti.

Non vengono dunque inseriti divieti o limiti concernenti tali realtà, salvo i divieti di mutamenti di destinazione d’uso comportanti aumento della presenza umana come in seguito precisato. Sono invece sempre ammessi mutamenti delle destinazioni d’uso comportanti riduzione del carico antropico.

Art. 6 – In relazione ai principi contenuti all’art. 5, dovranno in ogni caso essere rispettate le seguenti prescrizioni di carattere generale, relative alle destinazioni d’uso e/o attività insediabili nelle zone di tutela A, B e C del piano di rischio:

Piano di Rischio	Destinazione d’uso o attività	Residenza	Attività non residenziali	Insedamenti ad elevato affollamento	Scuole, ospedali e sensibili	Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale
		Zona A	Non ammessa	Ammesse con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone	Non ammesso	Non ammesso
Zona B	Ammissa con indici di edificabilità bassi	Ammesse con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone	Non ammesso	Non ammesso	Non ammesso	
Zona C	Ammissa con indici di edificabilità medi	Ammissa nuove attività non residenziali	Non ammesso	Non ammesso	Non ammesso	

Art. 7 – In relazione alle previsioni del vigente piano regolatore, le destinazioni d'uso e/o attività ammesse in via generale dall'art. 6, vengono di seguito precisate con specifico riferimento alla zonizzazione di P.R.G. per le zone di tutela A, B e C del piano di rischio:

Zona di P.R.G.	Articolo	Indici Territoriale o Fondiario (Volume) Copertura (superficie)	Destinazioni P.R.G.	Zona A	Zona B	Zona C
A.VV Verde Privato	2.11	Nessuno	Non ammessa edificazione	Non ammessa edificazione	Non ammessa edificazione	Non presente
B.RC Residenziale di tipo rada C	3.12	mc/mq 0,50 mq/mq 0,20	Residenza	Non ammesso	Residenza	Residenza
D.P Parcheggi	5.7	Nessuno	Parcheggi e autorimesse ad uso pubblico	Parcheggi e autorimesse ad uso pubblico	Parcheggi e autorimesse ad uso pubblico	Non presente
D.PT Attività Produttive e Terziarie	5.2 5.2 bis	Nessun indice Territoriale o Fondiario (solo limite altezza massima 12,50) Copertura mq/mq 0,40 Superficie Lorda di Pavimento mq/mq 1	Residenza del gestore Produttivo – industriale Produttivo – artigianale Commerciale Terziario – servizi e uffici pubblici e privati Attività ricettive Pubblici esercizi Magazzini Depositi	Magazzini Depositi	Residenza del gestore Produttivo – industriale Produttivo – artigianale Magazzini Depositi	Residenza del gestore Produttivo – industriale Produttivo – artigianale Uffici privati Magazzini Depositi
D.ST Stazione di Servizio Stradale	5.6	mq/mq 0,20 mc/mq 0,40	Stazioni rifornimento carburanti Manutenzione assistenza ai veicoli Bar Automarket Impianti di autolavaggio Piccole officine di riparazione	Non presente	Stazioni rifornimento carburanti Manutenzione assistenza ai veicoli Bar Automarket Impianti di autolavaggio Piccole officine di riparazione	Stazioni rifornimento carburanti Manutenzione assistenza ai veicoli Bar Automarket Impianti di autolavaggio Piccole officine di riparazione
D.VP Verde Pubblico	5.8	Superficie coperta massima mq 20	Soggiorno e gioco all'aperto Attrezzature sportive Chiosco Bar Chiosco vendita frutta, bevande, dolci, ecc.	Soggiorno e gioco all'aperto Chiosco Bar Chiosco vendita frutta, bevande, dolci, ecc.	Soggiorno e gioco all'aperto Attrezzature sportive Chiosco Bar Chiosco vendita frutta, bevande, dolci, ecc.	Non presente
E.1 Zona Agricola (aree boscate)	3.2 (Agricole)	Edificabilità limitata ai soli casi previsti dalla L.R. 23.4.2004 n°11 e successive modifiche ed integrazioni	Residenza Annessi rustici Attività ricettiva Pubblici esercizi Attività sociali di interesse pubblico	Annessi rustici	Residenza Annessi rustici	Residenza Annessi rustici

Aeroporto Civile di Belluno – Piano di rschio aeroportuale

E.2 Zona Agricola	3.3 (Agricole)	Edificabilità limitata ai soli casi previsti dalla L.R. 23.4.2004 n°11 e successive modifiche ed integrazioni	Residenza Annessi rustici Attività ricettiva Pubblici esercizi Attività sociali di interesse pubblico	Annessi rustici	Residenza Annessi rustici	Residenza Annessi rustici
E.VV Verde Privato	2.11	Nessuno	Non ammessa edificazione	Non presente	Non presente	Non ammessa edificazione
F.AE Campo Aero di Linea	7.15	Indici non definiti (l'edificabilità delle aree è in dipendenza di Piano Urbanistico Attuativo, assoggettato a parere E.N.A.C.)	Non precisate si deve fare riferimento a specifiche norme di settore	Magazzini, depositi, hangar, connessi con l'attività aeroportuale	Non presente	Non presente
F.C Rifugi per Cani	7.17	Indici non definiti (area destinata alla costruzione di canili)	Rifugi per cani	Rifugi per cani	Non presente	Non presente
F.FS Ferrovia	7.14	Linea Ferroviaria	Non precisate si deve fare riferimento a specifiche norme di settore	Non presente	Ammesse esclusivamente quelle previste dal precedente art. 6	Ammesse esclusivamente quelle previste dal precedente art. 6
F.M Militari (vedi nota*)	7* 7.11	mq/mq 0,20	Non precisate si deve fare riferimento a specifiche norme di settore	Ammesse esclusivamente quelle previste dal precedente art. 6	Ammesse esclusivamente quelle previste dal precedente art. 6	Non presente
F.VI Impianti Sportivi	7.5	Nessun indice Territoriale o Fondiario (solo limite altezza massima 10) mq/mq 0,50	Impianti sportivi Servizi Connessi Posto ristoro - bar	Non ammesso	Non presente	Non presente
F.VP Verde Pubblico Attrezzato	7.3	Superficie coperta massima mq 20	Soggiorno e gioco all'aperto Attrezzature sportive Chiosco Bar Chiosco vendita frutta, bevande, dolci, ecc.	Non presente	Non presente	Soggiorno e gioco all'aperto Attrezzature sportive Chiosco Bar Chiosco vendita frutta, bevande, dolci, ecc.
F.VV Verde Vincolato	7.18	Nessuno	Non ammessa edificazione	Non ammessa edificazione	Non ammessa edificazione	Non ammessa edificazione

Nota* alla zona F.M: Viene richiamato anche l'articolo - 7 - Zona Territoriale Omogenea "F" delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G., atteso che lo stesso ammette: "Le destinazioni specifiche delle zone "F" o comunque delle zone ed aree destinate urbanisticamente a servizi di interesse generale, possono essere modificate, all'interno delle tipologie dei servizi di interesse generale e sempre per soddisfare un interesse pubblico, con delibera di Consiglio Comunale senza comportare Variante al Piano Regolatore Generale, assicurando il mantenimento dei principi informatori del P.R.G. stesso."

Art. 8 - Le zone del territorio comunale classificate come **zona di tutela A** nella planimetria allegata al presente Piano hanno la destinazione impressa dagli strumenti urbanistici vigenti.

In tale zona:

- è consentita l'attività edificatoria prevista dai vigenti strumenti urbanistici, con le limitazioni previste dai precedenti art. 6 e 7;
- sono consentiti i mutamenti di destinazione d'uso degli edifici esistenti ammessa dai vigenti strumenti urbanistici, con le limitazioni previste dai precedenti art. 6 e 7 e dimostrando che gli stessi non determinano in astratto o in concreto, un aumento del carico antropico;
- per la destinazione d'uso residenziale, sono preclusi gli interventi di nuova edificazione, gli ampliamenti, l'aumento del numero di unità immobiliari nonché di trasformazione dell'esistente in residenziale di cui alla vigente normativa in materia di edificazione del territorio rurale sulle zona a destinazione agricola di P.R.G.;
- la zona F.AE non è suscettibile di nuova edificazione con destinazione residenziale, commerciale, direzionale, ricettiva, o produttiva. In limitata deroga ai divieti di cui alla frase precedente, per attività necessarie e strettamente connesse con l'esercizio dell'aeroporto consentite detinzioni d'uso di tipo direzionale e produttivo quali, a titolo illustrativo ma non esaustivo, gli uffici amministrativi delle officine o degli hangar, le officine di manutenzione dei velivoli;
- sono consentiti interventi di miglioramento alla viabilità esistente alla data di adozione del presente piano, e la realizzazione di nuove strade classificate e/o classificabili dal vigente codice della strada di tipo F, atteso che il carico antropico indotto dalle stesse risulta comunque limitato in termini sia numerico sia temporale;
- sono consentiti interventi di realizzazione di nuove strade classificate e/o classificabili dal vigente codice della strada di tipo A, B, C, D ed E, a condizione che il carico antropico indotto dalle stesse sia ritenuto compatibile dall'ENAC.

Art. 9 - Le zone del territorio comunale classificate come **zona di tutela B** nella planimetria allegata al presente Piano hanno la destinazione impressa dagli strumenti urbanistici vigenti.

In tale zona:

- è consentita l'attività edificatoria prevista dai vigenti strumenti urbanistici, con le limitazioni previste dai precedenti art. 6 e 7;
- sono consentiti i mutamenti di destinazione d'uso degli edifici esistenti ammessa dai vigenti strumenti urbanistici, con le limitazioni previste dai precedenti art. 6 e 7;
- sono consentiti gli interventi oggetto di procedimenti avviati, con richiesta dei privati che ne definisce l'oggetto, prima del 12/03/2008 data di pubblicazione del nuovo regolamento;
- sono consentiti interventi di miglioramento alla viabilità esistente alla data di adozione del presente piano, e la realizzazione di nuove strade classificate e/o classificabili dal vigente codice della strada di tipo E ed F, atteso che il carico antropico indotto dalle stesse risulta comunque limitato in termini sia numerico sia temporale;
- sono consentiti interventi di realizzazione di nuove strade classificate e/o classificabili dal vigente codice della strada di tipo A, B, C e D a condizione che il carico antropico indotto dalle stesse sia ritenuto compatibile dall'ENAC.

Art. 10 - Le zone del territorio comunale classificate come **zona di tutela C** nella planimetria allegata al presente Piano hanno la destinazione impressa dagli strumenti urbanistici vigenti.

In tale zona:

- è consentita l'attività edificatoria prevista dai vigenti strumenti urbanistici, con le limitazioni previste dai precedenti art. 6 e 7;
- sono consentiti i mutamenti di destinazione d'uso degli edifici esistenti ammessa dai vigenti strumenti urbanistici, con le limitazioni previste dai precedenti art. 6 e 7;
- sono consentiti gli interventi oggetto di procedimenti avviati, con richiesta dei privati che ne definisce l'oggetto, prima del 12/03/2008 data di pubblicazione del nuovo regolamento;
- sono consentiti interventi di miglioramento alla viabilità esistente alla data di adozione del presente piano, e la realizzazione di nuove strade classificate e/o classificabili dal vigente codice della strada di tipo C, E e F, atteso che il carico antropico indotto dalle stesse risulta comunque limitato in termini sia numerico sia temporale;

- sono consentiti interventi di realizzazione di nuove strade classificate e/o classificabili dal vigente codice della strada di tipo A, B e D a condizione che il carico antropico indotto dalle stesse sia ritenuto compatibile dall'ENAC.

Art. 11 – Il piano di rischio, trova la sua ragion d'essere alla luce della situazione di fatto e di diritto dell'attuale impianto aeroportuale, e con le previsioni di sviluppo a medio termine indicate nella relazione tecnica allegata.

L'eventuale cessazione dell'attività dell'impianto determinerà automaticamente la cessazione dell'efficacia delle presenti norme con conseguente operatività delle previsioni del PRG vigente modificate con il presente piano.

Restano salvi eventuali altri limiti derivanti da altre norme di legge in quanto applicabili.

Art. 12 – Le presenti norme entrano in vigore con l'adozione del Piano e la pubblicazione delle mappe ai sensi dell'art.707 Codice Navigazione, con la divisione del territorio nelle zone di tutela A, B, C sopracitate.

Art. 13 – Il Piano determina variazione ed adeguamento delle NTA del PRG come sopra precisato, ed è stato esaminato favorevolmente dall'ENAC in virtù dei disposti dell'art.707 Codice Navigazione Aerea.

Fonti normative e dati

Fonti Normative

D.M. 11/05/1966 – Determinazione delle caratteristiche prescritte dall'art. 714-bis del Codice della navigazione, relativamente all'aeroporto di Belluno;

D.Lgs. 09/05/2005 n°96 – Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione;

D.Lgs 15/03/2006 n° 151 – Disposizioni correttive e d integrative al D.Lgs 09/05/2005 n° 96 recante la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione;

D.M. 01/02/2006 Norme di attuazione della legge 02/04/1968 n° 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio;

Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti – edizione 2 del 21/10/2003 emendamento 4 del 30/01/2008;

Direttiva E.N.A.C. "Linee Guida per la Redazione delle Mappe di Vincolo e Limitazioni Ostacoli" del Maggio 2006;

Informativa Tecnica E.N.A.C. "Valutazione della Messa in Opera di Impianti di Disarica in prossimità del Sedime Aeroportuale" edizione 1 del 17.12.2008;

Siti Web consultati:

<http://www.aecbelluno.it/>

<http://www.enac-italia.it/>

<http://www.icao.int/>

Altre Fonti

Società di gestione Aeroporto di Belluno s.p.a.– "Aeroporto di Belluno - Piano di sviluppo aeroportuale" – progetto Nuova Rocca Associati s.r.l. – maggio 1990

Comune di Belluno – Direzione Area Sviluppo e Programmazione – Ufficio di piano Programmazione Urbanistica

Regione del Veneto – Carta Tecnica Regionale - L.R. n. 28/76

Programma "IT 2000" – NR 2003 ortofoto digitale a colori dell'intero territorio italiano © Compagnia Generale RipreseAeree s.p.a. – Parma

Aeroporto Civile di Belluno – Studio preliminare di fattibilità per la riorganizzazione dell'infrastruttura aeroportuale – Comune di Belluno – Settore Territorioe Urbanistica - Servizio Urbanistica - Febbraio 2007

Studio sugli aeroporti minori del Veneto – Segreteria Regionale infrastrutture e mobilità – Unità Complessa Logistica – Ufficio Osservatorio Regionale Mobilità – Aprile 2007

Piano di rischio Aeroporto internazionale dell'Umbria S.Egidio Perugia – Comune di Bastia Umbra – Aprile 2008