



PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

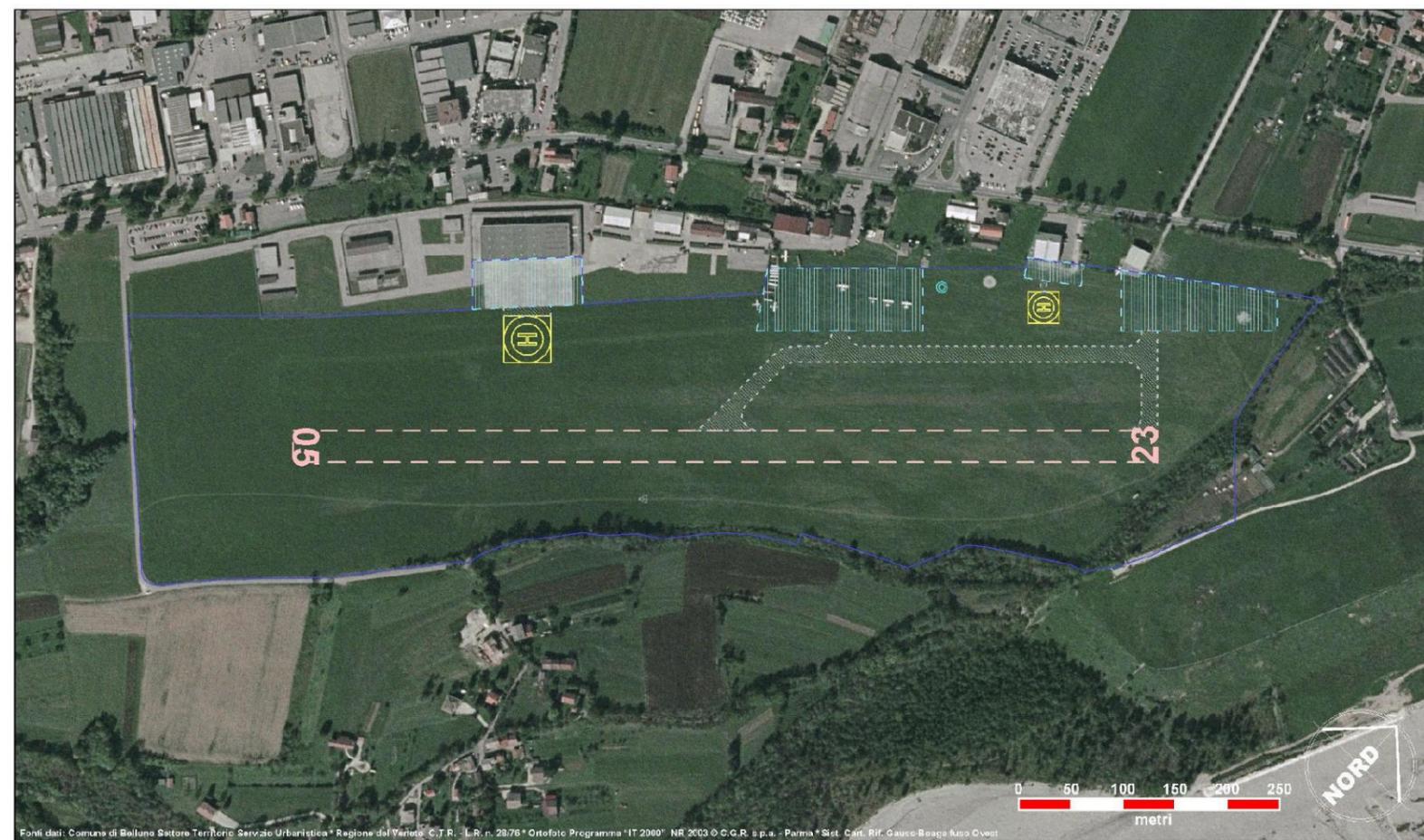
L'Ufficio di Piano Programmazione urbanistica del Comune di Belluno sviluppa da alcuni anni il riordino delle attività di pianificazione conseguenti la presenza del sedime aeroportuale nel territorio comunale.

Il lavoro, nella prima fase, è stato incentrato sulle attività previste nell'area operativa, dove la collaborazione sinergica con l'ENAC e le altre istituzioni e aziende operanti in aeroporto ha permesso di definire la struttura organizzativa-operativa dell'aeroporto a breve-medio termine al fine di porre le basi dei ragionamenti per uno sviluppo concretamente realizzabile dell'infrastruttura.

Giova ricordare che, oggi, in assenza di un "Gestore aeroportuale", a cui spetterebbe l'onere di gestire l'infrastruttura attuale oltre che programmare e realizzare le infrastrutture necessarie per il futuro dell'aeroporto, l'Amministrazione Comunale si propone di pianificare per quanto di sua competenza questa parte del proprio territorio.

Questo permetterà lo sviluppo delle "condizioni al contorno" dell'area operativa aeroportuale con l'obiettivo di creare sinergie territorio-aeroporto, cercando di evitare l'insorgere di situazioni conflittuali.

Il primo passo compiuto con tali limiti e collaborazioni è stata la redazione dello "Studio preliminare di fattibilità per la riorganizzazione dell'infrastruttura Aeroportuale - Febbraio 2007" propedeutico alle altre attività pianificatorie.



Aeroporto di Belluno

Ipotesi di riorganizzazione area operativa su ortofoto

Legenda

	Nuova Recinzione		Nuova Area Atterraggio Paracadutisti
	Nuova Pista Aeroporto (Runway)		Nuove Vie di Rullaggio (Taxyways)
	Nuova Piazzola Elicotteri (Heliport)		Nuovo Piazzale (Apron)



PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

Dopo alcune revisioni dei contenuti progettuali venne presentata la proposta di Piano Urbanistico attuativo, che fu esaminato dalla Giunta Comunale il 25 maggio 2007.



PREMESSE

La Giunta Comunale in tale seduta con la delibera n° 185 decise:

- di ritenere condivisibile l'impostazione generale del PUA, le soluzioni progettuali adottate, le indicazioni e le proposte in merito all'assetto delle infrastrutture aeroportuali e delle volumetrie, nella zona F.AE, nonché lo sviluppo della previsione di P.R.G. delle opere viabilistiche sulla via Caduti 14 Settembre 1944 e la previsione della nuova strada di distribuzione e servizio all'aeroporto, raggiungano gli obiettivi posti da questa Amministrazione Comunale per lo sviluppo dell'Aeroporto e sistemazione della viabilità;
- di ritenere condivisibili le destinazioni d'uso, che il P.U.A. prevede sia per le strutture a servizio diretto dell'area aeroportuale (Hangar, officine, uffici operativi per l'area aeroportuale, torri di controllo del volo aereo) sia quelle ammesse esclusivamente sugli ambiti 1 (comparti 1.1. e 1.2) e 2 (uffici direzionali, parcheggi interrati, attività turistico ricettive ai sensi della L.R. 11/2001, piccolo commercio, bar, ristoranti, sale convegni, spazi espositivi, e tutte quelle destinazioni indicate per l'integrazione del polo aeroportuale con la Città), nonché l'esclusione di tutte quelle destinazioni di carattere produttivo e di deposito (anche all'aperto) non connesso con le attività aeroportuali e l'insediamento di unità residenziali;
- di demandare al Settore Territorio ed Urbanistica – Servizio Urbanistica tutti gli atti e adempimenti (comprese eventuali richieste di modificazioni e/o integrazioni degli elaborati del P.U.A.), per l'acquisizione dei pareri e dei nulla – osta, necessari per la formale adozione ai sensi dell'art. 20 della L.R. 23.4.2004, n° 11 e successive modifiche ed integrazioni;
- di prendere atto che successivamente alla presente deliberazione, si provvederà all'avvio del procedimento ai sensi delle vigenti normative sui procedimenti amministrativi, ai Soggetti Pubblici e Privati interessati dal P.U.A. di Iniziativa Pubblica.

La proposta di P.U.A. elaborata dalla soc. Greta econometrics s.r.l. venne inviata alle competenti autorità aeroportuali e poi non ebbe più seguito, ciò dovuto in parte al cambio di Amministrazione nel frattempo avvenuto ed in parte alla necessità di definire le altre attività pianificatorie di tipo aeroportuale che incidevano comunque sulle previsioni del piano stesso.

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

Successivamente, a dicembre 2007, venne elaborato uno studio per il miglioramento planimetrico e la messa in sicurezza dell'intersezione tra la S.S. 50 "del Grappa e passo Rolle" con via Tonegutti ed il nuovo accesso all'area Aeroportuale predisposto da personale del Settore Territorio (G. Dell'Eva e P. Micheletto)



Contemporaneamente all'attività di studio dell'ambito aeroportuale l'attività di pianificazione urbanistica è proseguita con la redazione del **Piano di Rischio Aeroportuale approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n° 22 del 15/05/2009.**

Si riporta un estratto delle norme del citato piano relative all'area di interesse:

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: **Zona A:** *Residenza:* non ammessa; *Attività non residenziali:* Ammesse con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone; *Insedimenti ad elevato affollamento:* non ammessi; *Scuole, ospedali e sensibili:* non ammessi; *Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale:* non ammesse.

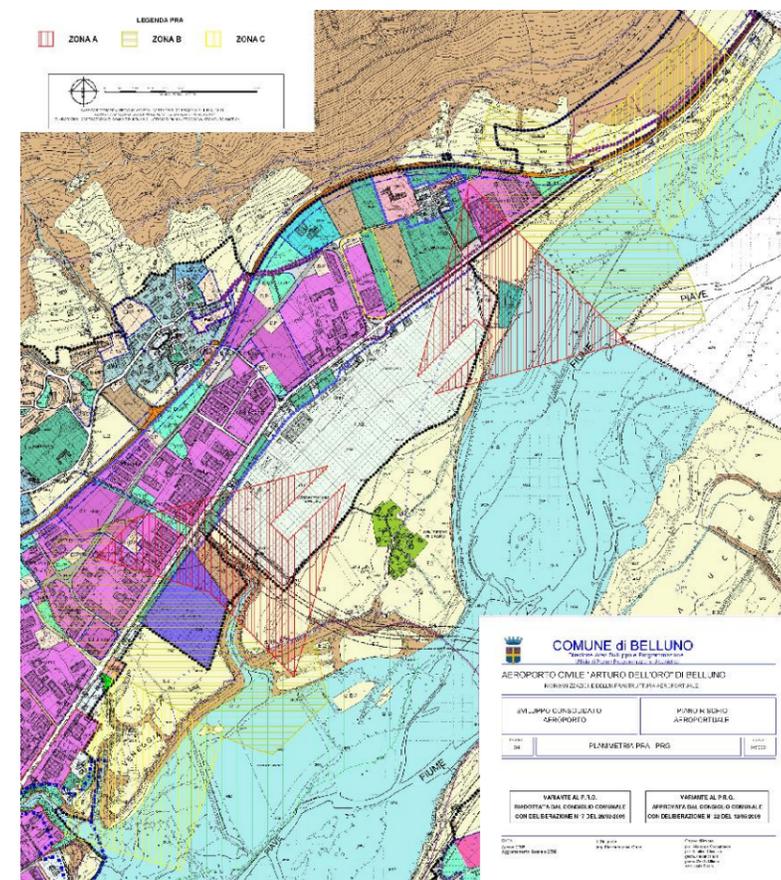
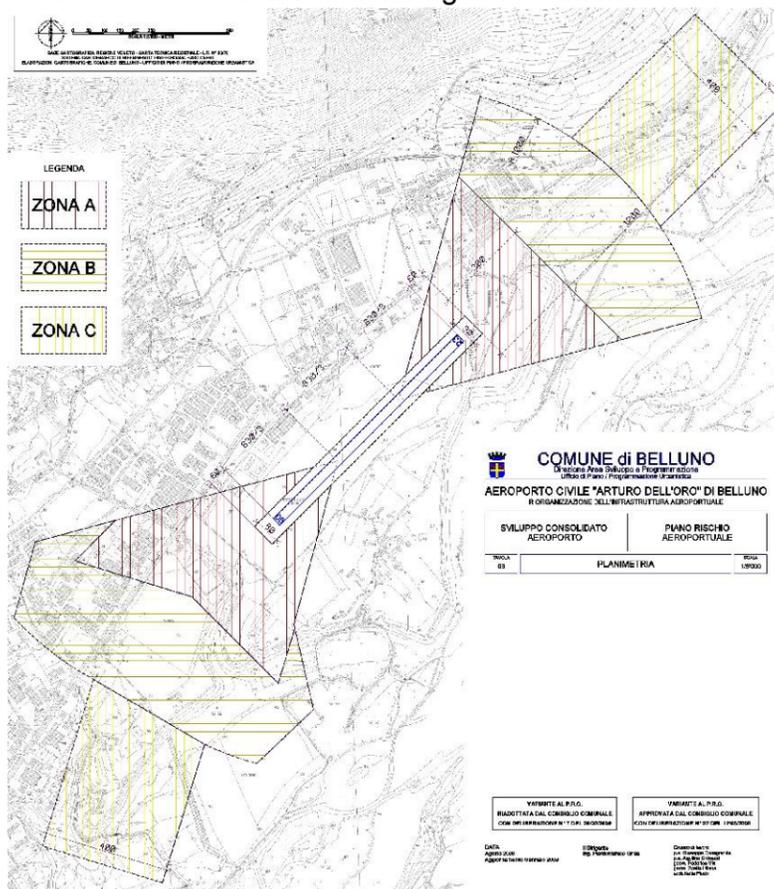
Art. 7 – In relazione alle previsioni del vigente piano regolatore, le destinazioni d'uso e/o attività ammesse in via generale dall'art. 6, vengono di seguito:

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.:** F.AE – Campo Aero di Linea; **Articolo:** 7.15; **Indici Territoriale o Fondiario (Volume) Copertura (superficie):** Indici non definiti (l'edificabilità delle aree è in dipendenza di Piano Urbanistico Attuativo, assoggettato a parere E.N.A.C.); **Destinazioni P.R.G.:** Non precisate si deve fare riferimento a specifiche norme di settore; **Zona A:** Magazzini, depositi, hangar, connessi con l'attività aeroportuale; **Zona B:** non presente; **Zona C:** non presente;

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 detinazioni 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 classifi-

PREMESSE

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

Definito ormai compiutamente il quadro normativo dell'ambito oggetto di intervento, è stata analizzata la proposta di piano urbanistico attuativo predisposta dalla soc. Greta, (partendo dal presupposto che essendo un piano di iniziativa pubblica il Comune impone la propria volontà anche con metodi coercitivi) dalla quale sono emerse le seguenti criticità, che per praticità di lettura vengono suddivise per argomento:

Attuazione del PUA

L'ambito del piano comprende tutte le aree ricadenti in zona F.AE ed è esteso a parte della viabilità limitrofa a tale zona, conseguentemente i soggetti interessati dalle opere risultano essere privati e demanio. Nel piano non vengono affrontate le modalità di attuazione delle previsioni in esso contenute.

Il piano dovrebbe essere di iniziativa pubblica. Ciò comporta la necessità di attivare lo strumento del "Comparto Urbanistico" previsto dall'art. 21 della L.R. n° 11/2004 e la costituzione di un consorzio obbligatorio per l'attuazione del piano. Tale strumento giuridico permette/richiede l'avvio di procedure espropriative qualora vi siano proprietà dissenzienti.

Parte delle opere inerenti la viabilità e le aree di sosta ricadono su proprietà dell'ANAS e parte in area demaniale ramo aeronautica e parte in area demaniale cartolarizzata (via Tonegutti); tali aree non sono sempre inedificate, conseguentemente si rende necessario procedere alla demolizione dei fabbricati ivi esistenti. Risulta quindi indispensabile addivenire ad un accordo con tali Istituzioni al fine di attuare il piano.

Il PUA e le unità minime di intervento risultano critiche sotto il profilo perequativo, ovvero non è adeguatamente valutato tale aspetto, ciò perché aree di proprietà diversa vengono inglobate in ambiti edificatori senza ipotizzarne un metodo di gestione. Tale aspetto risulta amplificato dal fatto che la realizzazione della viabilità e parcheggi è posta in carico ai soggetti attuatori del singolo intervento pro quota e su iniziativa degli stessi. Di fatto ciò vanifica il ricorso alla pianificazione urbanistica di dettaglio.

Non sono affrontate le problematiche connesse al fatto che si tratta di una zona F, per la quale dovrà essere predisposta una opportuno sistema di gestione coerente con tale destinazione.

Viabilità e opere di urbanizzazione:

La realizzazione della viabilità e parcheggi con le modalità previste nella proposta, ovvero pro quota e su iniziativa dei singoli soggetti, comporterà la necessità di apertura (non ammessa dal vigente prg) di nuovi accessi provvisori (per quanto tempo?) dalla Strada Statale 50 e la realizzazione di viabilità alternative. Ciò comporterebbe un deterioramento delle condizioni di sicurezza e d'uso del tratto di viabilità interessato vanificando l'utilità di ricorrere alla redazione del PUA.

La sistemazione a rotatoria dell'incrocio con via Tonegutti impone la soluzione dei problemi con il demanio inerenti la proprietà del suolo.

La strada di accesso a lotti è prevista a senso unico verso Ponte nelle Alpi, il piano non risolve le problematiche che si creeranno all'incrocio con via Safforze.

La possibilità di realizzare parte del nuovo parcheggio e della nuova viabilità nei pressi dell'aerostazione dipende dalla demolizione degli edifici demaniali esistenti.

La localizzazione dei parcheggi lungo la viabilità di distribuzione potrebbe non soddisfare al meglio le necessità in relazione alle destinazioni previste e vanno valutate anche sotto il profilo manutentivo.

Assetto Urbanistico:

In generale lo sviluppo del piano può ritenersi coerente con la struttura dell'area che ha sviluppo lineare.

È opportuno valutare attentamente la dislocazione delle aree da destinare a parcheggio e verde pubblico in relazione alle destinazioni d'uso previste, nonché alle limitazioni indotte dal Piano di rischio aeroportuale.

Le edificazioni previste non presentano particolari problemi, anche se risulta necessario specificare meglio i vari parametri previsti in relazione ai vincoli imposti dal PRG, alle definizioni del regolamento edilizio ed alle prescrizioni connesse al PRA e alle mappe di vincolo.

Vi è la necessità di affinare le destinazioni in relazione alla zona F.AE ed al PRA recentemente approvato.

Non vengono specificate le necessità di servizi di cui dotare l'aeroporto in relazione al traffico operante attuale e alle previsioni di sviluppo, ne la sostenibilità complessiva degli interventi proposti.

In altri termini manca il Piano di Sviluppo Aeroportuale. Che sarebbe da sviluppare a cura del gestore aeroportuale e che rappresenta lo strumento di garanzia di uno sviluppo sostenibile ed ineccepibile sotto tutti i profili.

Il futuro del piano urbanistico attuativo

Partendo dalle criticità emerse dal piano proposto dalla soc. Greta econometrics s.r.l., risulta possibile ipotizzare una serie di strategie al fine di rendere la pianificazione che si andrà a proporre attuabile a breve termine.

Sarebbe auspicabile lo studio di un ambito di progettazione che consideri due livelli:

Il primo che definisca l'assetto edificatorio ed infrastrutturale complessivo, coerente con uno sviluppo dell'aerea a breve – medio termine (una sorta di piano di sviluppo aeroportuale);

Il secondo che definisca una serie di sottoambiti realizzabili anche in tempi diversi ed in modo indipendente e che non comportino l'introduzione di aspetti negativi al quadro attuale, l'insieme dei quali permetta di realizzare l'insieme del primo livello.

Il secondo livello potrebbe contemplare i seguenti comparti:

Le aree demaniali, nelle quali realizzare una nuova Aerostazione dotata dei vari servizi necessari tra i quali: check-in/check-out, uffici amministrativi, aule formazione, hangar, officine, torre di controllo, sale espositive, museo, parcheggi connessi con l'attività aeroportuale.

L'attuazione di tale comparto spetterebbe al gestore dell'aeroporto in relazione e dipendenza alle proprie disponibilità finanziarie;

Le aree di proprietà privata, nelle quali realizzare: viabilità pubblica, parcheggi pubblici (anche con sosta camper), verde pubblico, un'attività ricettiva, ristorazione, commercio (es. bar, edicola, alimentari), hangar, officine, magazzini, depositi, uffici, foresteria, connessi con l'attività aeroportuale. Sarebbe opportuno che il sistema della viabilità previsto assicuri un unico accesso alla strada statale in corrispondenza dell'incrocio con via Tonegutti e permetta l'accesso alle aree demaniali, permettendo quindi di ottenere i benefici sul sistema complessivo della viabilità anche nelle more della realizzazione degli altri comparti.

L'attuazione di tale comparto può avvenire a mezzo del Consorzio (art. 21 L.R. n° 11/2004) nel caso di PUA di iniziativa pubblica o a mezzo di un PUA di iniziativa privata.

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

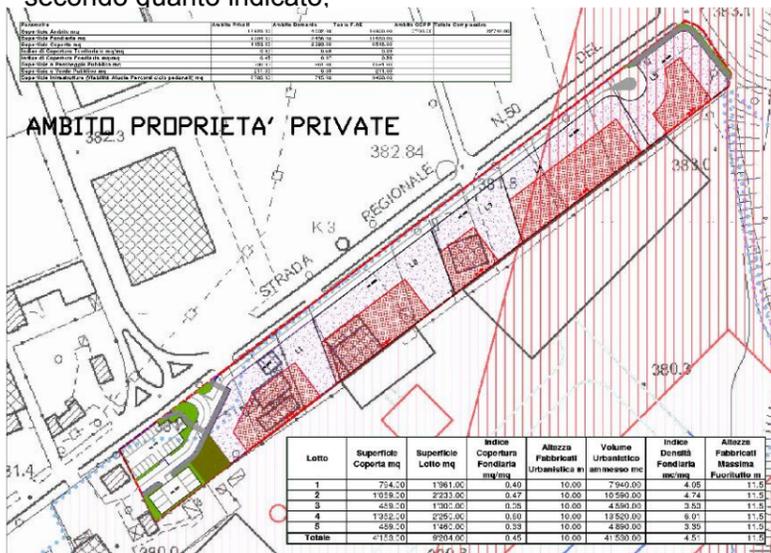
L'attuazione dipende dalle risorse finanziarie del Consorzio o dei proponenti il PUA i quali realizzerebbero e cederebbero le opere di urbanizzazione primaria previste.

Il sistema di raccordo con la viabilità esistente: con il quale realizzare la razionalizzazione dell'incrocio a rotatoria di accesso all'area aeroportuale e a via Tonegutti. L'attuazione di tale comparto può avvenire quale opera pubblica a carico del Comune – disponendo di una adeguata copertura finanziaria, ovvero potrebbe essere valutata di la possibilità di considerare tale infrastruttura quale opera di urbanizzazione secondaria da porre in capo al comparto "Aree Proprietà Privata" a scomputo degli oneri di urbanizzazione secondaria, rimanendo in ogni caso in capo al comune la soluzione delle questioni relative alla proprietà con Demanio e ANAS.

Quanto sopra indicato è stato sintetizzato nella grafica di massima che segue, in relazione alla quale si fanno le seguenti precisazioni:

Le indicazioni metriche e dimensionali riportate sono solamente indicative e devono essere puntualmente verificate in sede di predisposizione del PUA;

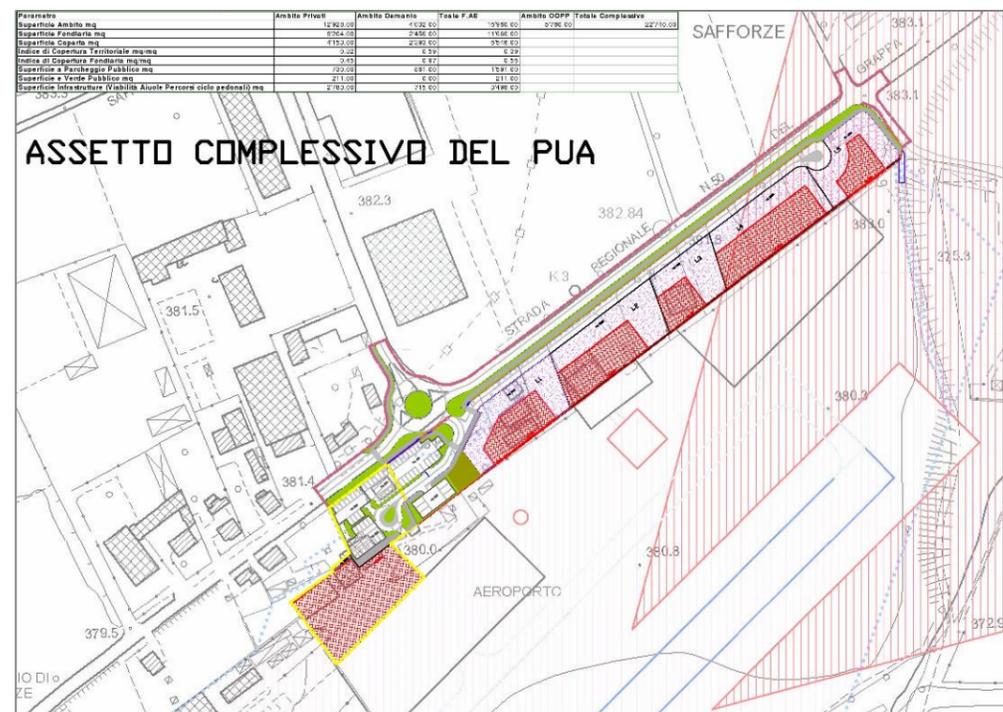
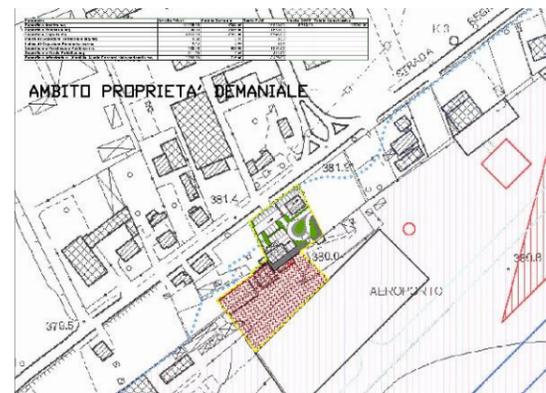
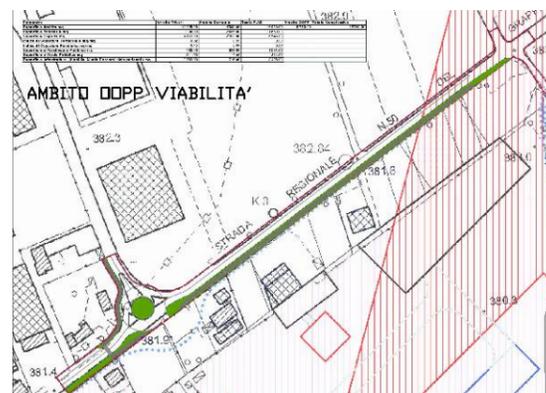
l'edificazione proposta nei pressi dell'ingresso all'area aeroportuale è basata sull'ipotesi del riassetto dell'intersezione a rotatoria predisposto dal Settore territorio dicembre 2007, al quale andranno comunque apportate alcune lievi modifiche al fine di attuare l'area privata anche in assenza della rotatoria. Tale precisazione risulta necessaria in quanto il rispetto stradale dal previsto ampliamento della strada necessario per realizzare lo svincolo del PRG (previsione oggi decaduta), impongono un arretramento maggiore di quello conseguente l'applicazione della norma della zona F.AE e conseguentemente non consentirebbe la realizzazione dell'edificazione nel Lotto 1 secondo quanto indicato;



l'organizzazione del sistema infrastrutturale, è di tipo "minimale" intendendo con ciò che viene proposta la dotazione minima di infrastrutture atte a soddisfare le esigenze dell'utenza che le deve utilizzare. La dotazione complessiva sarà raggiunta con il completamento dell'intera previsione progettuale;

l'assetto edificatorio ipotizzato è di tipo "libero", intendendo con ciò che sono proposti una serie di limiti massimi, all'interno dei quali sviluppare i singoli interventi, permettendo quindi ampia libertà sotto il profilo architettonico progettuale, non precludendo la possibilità di affinare una proposta di PUA più definita sotto il profilo tipologico;

Il dimensionamento della prevista edificazione, dal punto di vista quantitativo, non è il frutto di una analisi specifica, ma è basata sulle indicazioni contenute nel "piano Greta" e su quelle che sembrano le esigenze manifestatesi nel corso degli anni.

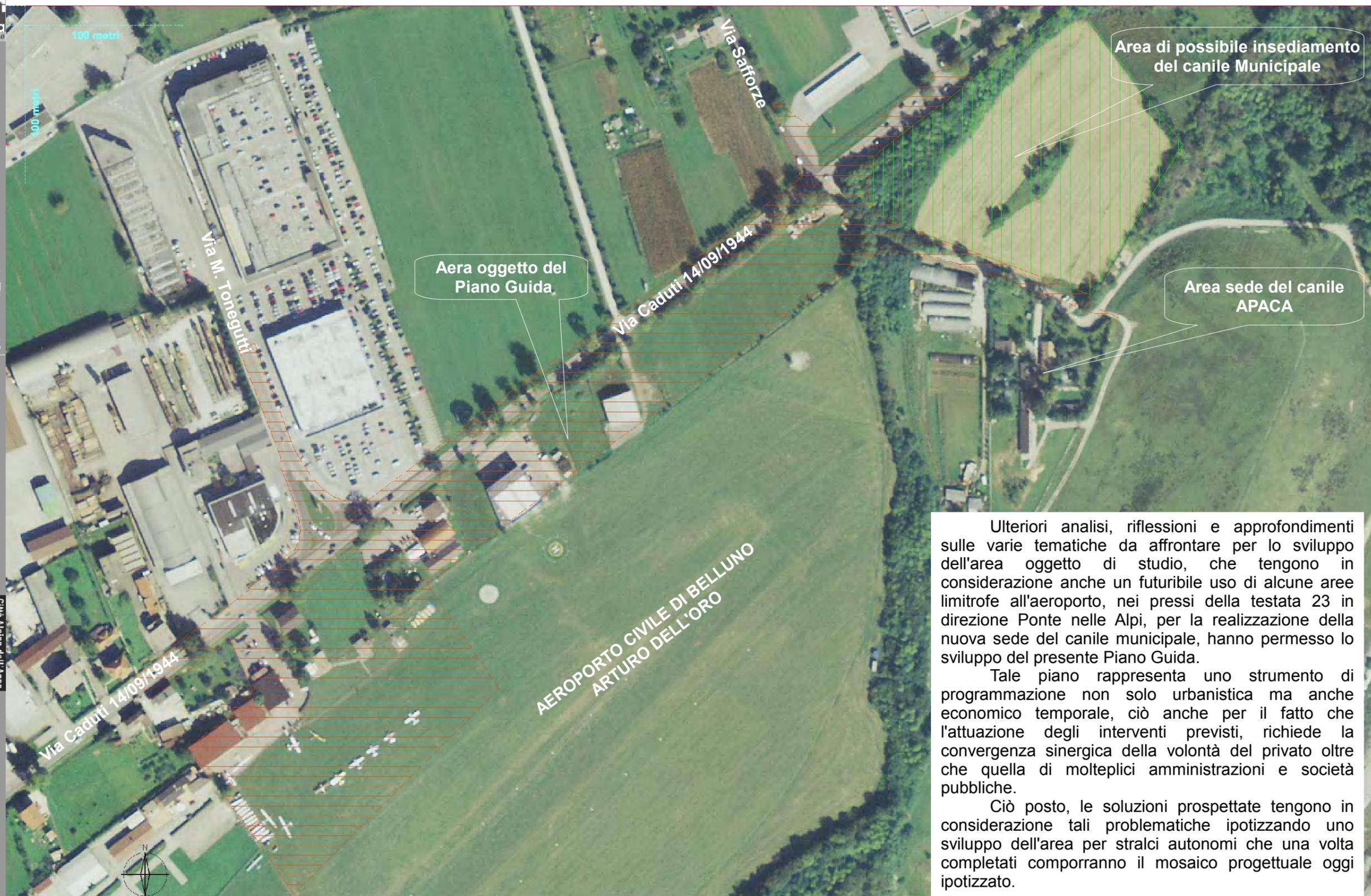


Ambito	Lotto	Destinazioni ammesse	Destinazioni ammesse a condizione	Destinazioni vietate
Damianica	unico	Aerostazione, check-in/check-out, uffici amministrativi, aule formazioni, hangar, officine, torre di controllo, sale espositive, museo, connessi con l'attività aeroportuale.	Le destinazioni d'uso degli edifici esistenti qualora non rientranti tra quelle ammesse sono tollerate fino alla attuazione del Piano Urbanistico Attuativo.	Tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale
Privato	1	Ricettivo, ristorazione, commercio (es. bar, edicola, alimentari), connessi con l'attività aeroportuale.	Le destinazioni d'uso degli edifici esistenti qualora non rientranti tra quelle ammesse sono tollerate fino alla attuazione del Piano Urbanistico Attuativo.	Tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale
Privato	2	Hangar, officine, magazzini, depositi, uffici, foresteria, connessi con l'attività aeroportuale.	Le destinazioni d'uso degli edifici esistenti qualora non rientranti tra quelle ammesse sono tollerate fino alla attuazione del Piano Urbanistico Attuativo.	Tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale
Privato	3	Hangar, officine, magazzini, depositi, uffici, foresteria, connessi con l'attività aeroportuale.	Le destinazioni d'uso degli edifici esistenti qualora non rientranti tra quelle ammesse sono tollerate fino alla attuazione del Piano Urbanistico Attuativo.	Tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale
Privato	4	Hangar, magazzini e depositi connessi con l'attività aeroportuale.	Attività necessarie e strettamente connesse con l'esercizio dell'aeroporto con destinazioni d'uso di tipo direzionale e produttivo quali a titolo illustrativo ma non esaustivo: uffici amministrativi delle officine o degli hangar, le officine di manutenzione dei velivoli; in ogni caso tali attività devono comportare la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.	Residenziali, commerciale, direzionale, ricettiva, produttiva, insediamenti ad elevato affollamento, scuole, ospedali, attività sensibili, attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale. E tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale.
Privato	5	Hangar, magazzini e depositi connessi con l'attività aeroportuale.	Attività necessarie e strettamente connesse con l'esercizio dell'aeroporto con destinazioni d'uso di tipo direzionale e produttivo quali a titolo illustrativo ma non esaustivo: uffici amministrativi delle officine o degli hangar, le officine di manutenzione dei velivoli; in ogni caso tali attività devono comportare la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.	Residenziali, commerciale, direzionale, ricettiva, produttiva, insediamenti ad elevato affollamento, scuole, ospedali, attività sensibili, attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale. E tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale.

PREMESSE



PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO



Ulteriori analisi, riflessioni e approfondimenti sulle varie tematiche da affrontare per lo sviluppo dell'area oggetto di studio, che tengono in considerazione anche un futuribile uso di alcune aree limitrofe all'aeroporto, nei pressi della testata 23 in direzione Ponte nelle Alpi, per la realizzazione della nuova sede del canile municipale, hanno permesso lo sviluppo del presente Piano Guida.

Tale piano rappresenta uno strumento di programmazione non solo urbanistica ma anche economico temporale, ciò anche per il fatto che l'attuazione degli interventi previsti, richiede la convergenza sinergica della volontà del privato oltre che quella di molteplici amministrazioni e società pubbliche.

Ciò posto, le soluzioni prospettate tengono in considerazione tali problematiche ipotizzando uno sviluppo dell'area per stralci autonomi che una volta completati comporranno il mosaico progettuale oggi ipotizzato.

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

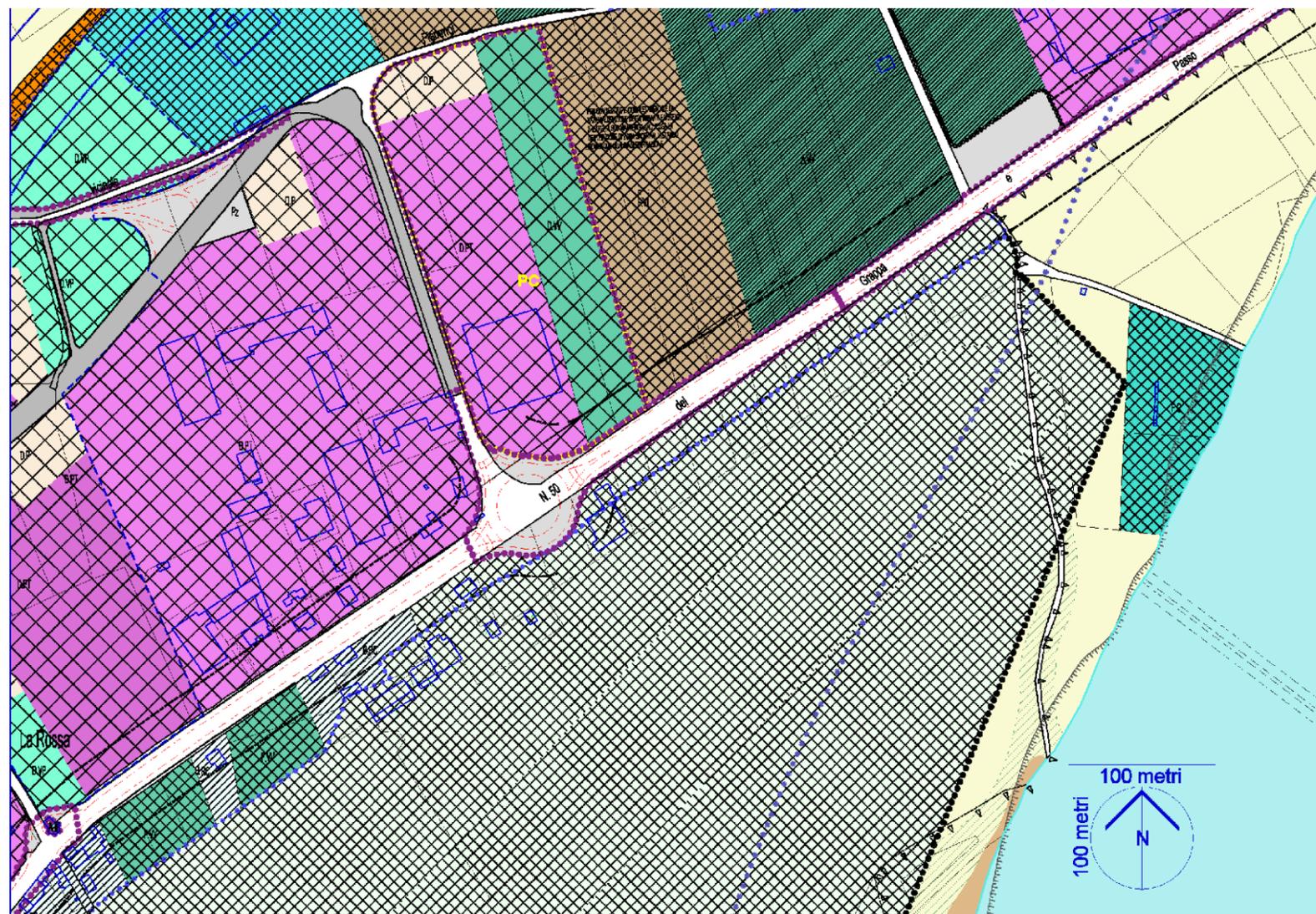
Limiti e vincoli presenti nella zona.

Destinazioni di P.R.G.: Zona F.AE; sedime stradale esistente; area non pianificata art. 33 L.R. 11/2004 ex sedime stradale previsto - già reiterato con Variante Urbanistica puntuale approvata con deliberazione Consiliare n° 5 del 01/02/2005 scheda n° 17 Viabilità via Tonegutti - via Caduti 1944 e n° 23 Allargamento stradale via Caduti 14/09/1944, efficace dal 16/04/2005 e quindi valida fino ad aprile 2010.

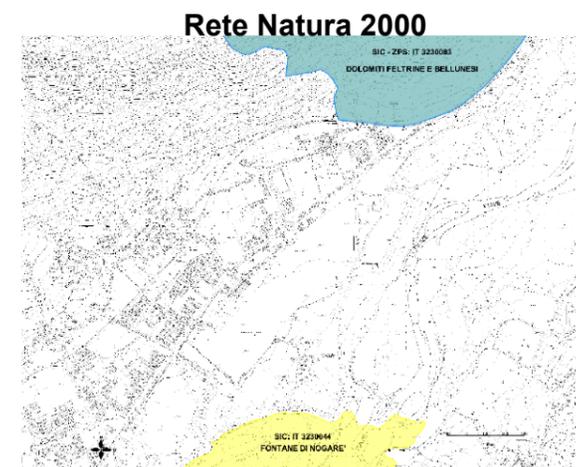
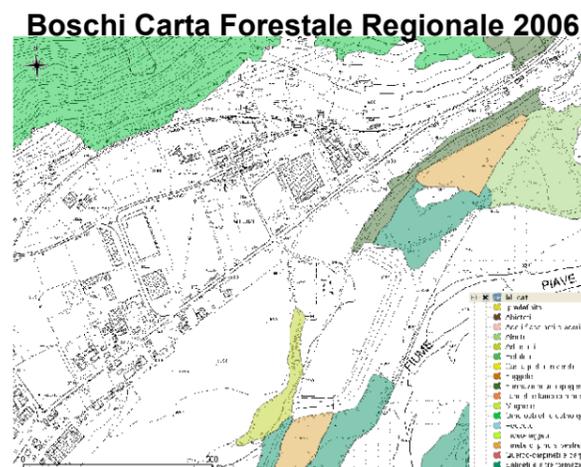
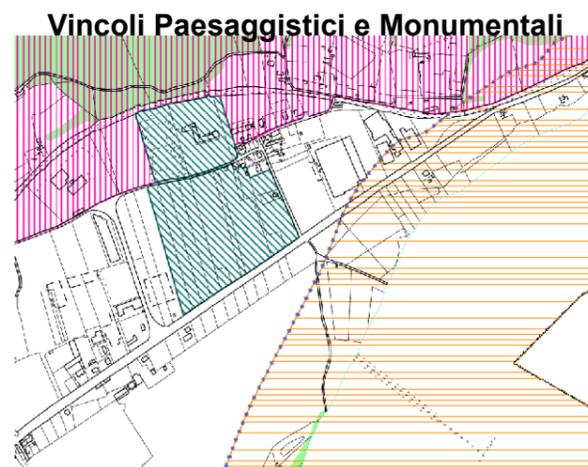
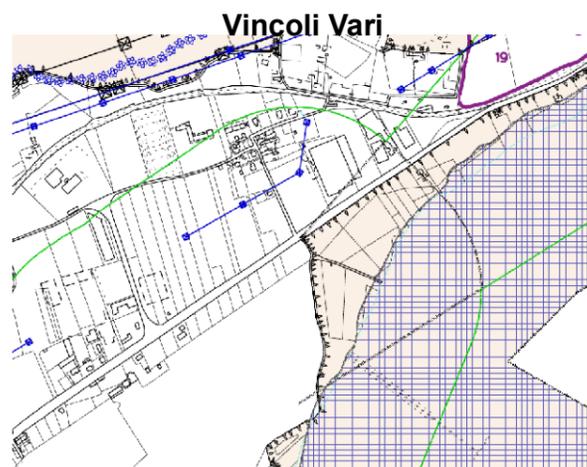
Vincoli: Rispetto stradale dal PRG; Aeroportuale espresso attraverso il Piano di Rischio Aeroportuale e le Mappe di Vincolo e Limitazioni Ostacoli al Volo; Beni Culturali e del Paesaggio D.L.vo n° 42/2004; Idrogeologico.

Pareri necessari: ENAC, ANAS (per accesso, riordino intersezione e sistemazione mobilità generale); Settore Servizi al Territorio; Gestori sottoservizi; Genio Civile; eventuale Soprintendenza BB.AA. (in dipendenza dell'estensione dell'ambito considerato).

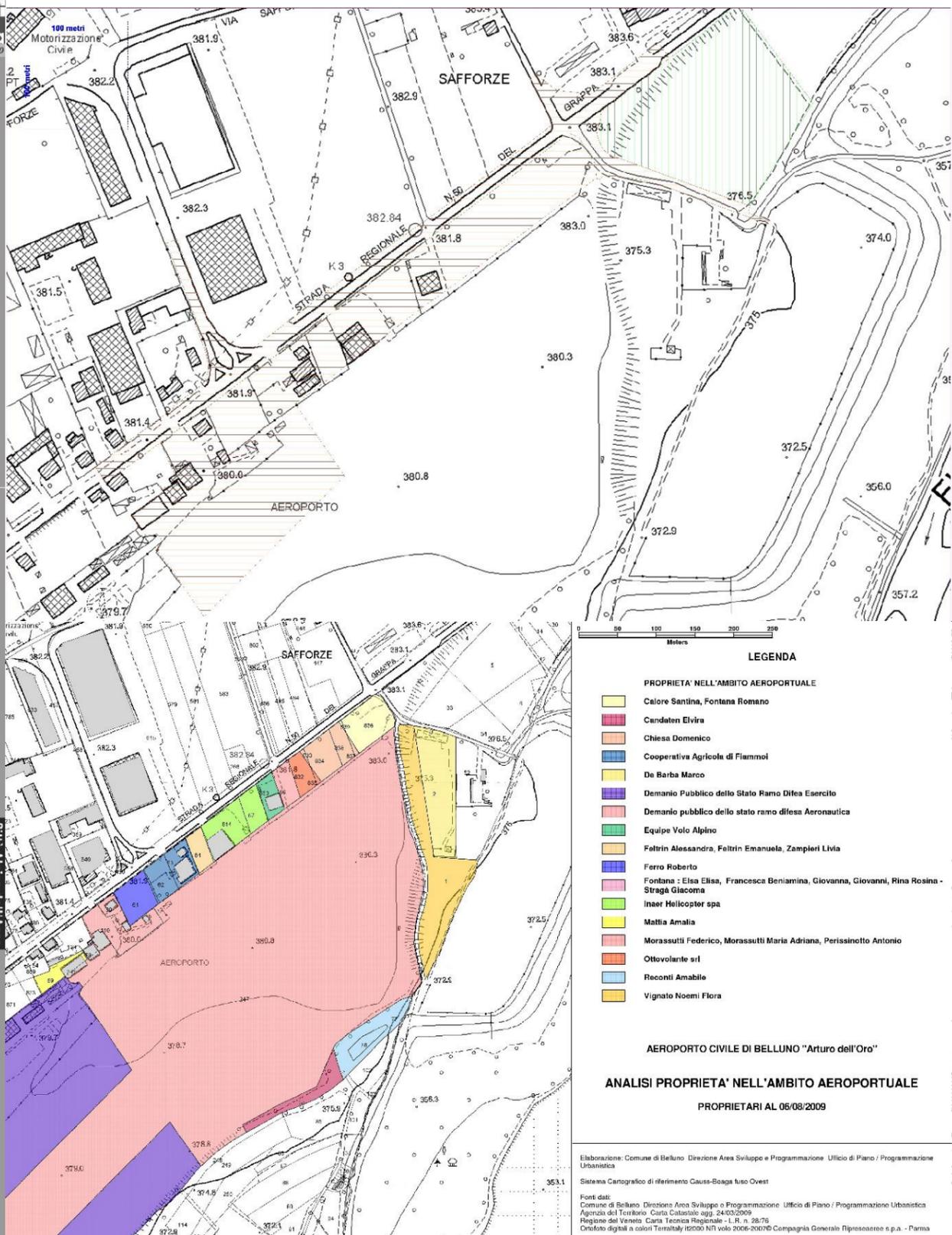
Ulteriori relazioni e/o documenti: Relazione geologica e/o geotecnica; Valutazione di incidenza Ambientale e/o screening; Valutazione impatto acustico; Convenzione per la gestione del PUA e della zona F; eventuale Relazione Paesaggistica.



Piano Regolatore Generale vigente



PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO



LEGENDA

PROPRIETA' NELL'AMBITO AEROPORTUALE

- Calore Santina, Fontana Romano
- Candaten Elvira
- Chiesa Domenico
- Cooperativa Agricola di Fiammoi
- De Barba Marco
- Demanio Pubblico dello Stato Ramo Difesa Esercito
- Demanio pubblico dello stato ramo difesa Aeronautica
- Equipe Volo Alpino
- Feltrin Alessandra, Feltrin Emanuela, Zampleri Livia
- Ferro Roberto
- Fontana - Elsa Elisa, Francesca Beniamina, Giovanna, Giovanni, Rina Rosina - Straga Giacomo
- Inaer Helicopter spa
- Mattia Amalia
- Morassutti Federico, Morassutti Maria Adriana, Perissinotto Antonio
- Ottovolante srl
- Reconti Amabile
- Vignato Noemi Flora

AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO "Arturo dell'Oro"

ANALISI PROPRIETA' NELL'AMBITO AEROPORTUALE

PROPRIETARI AL 06/08/2009

Elaborazione: Comune di Belluno - Direzione Area Sviluppo e Programmazione - Ufficio di Piano / Programmazione Urbanistica

Sistema Cartografico di riferimento: Gauss-Boaga fuso Ovest

Fonti dati:
Comune di Belluno - Direzione Area Sviluppo e Programmazione - Ufficio di Piano / Programmazione Urbanistica
Agenzia del Territorio - Carta Catastrale agg. 24/03/2009
Regione del Veneto - Carta Tecnica Regionale - L.R. n. 28/76
Ortofoto digitali a colori Terrafly ITC00 - RTI volo 2006-2007/9 Compagnia Generale Riprecoorte s.p.a. - Parma

La struttura del piano guida

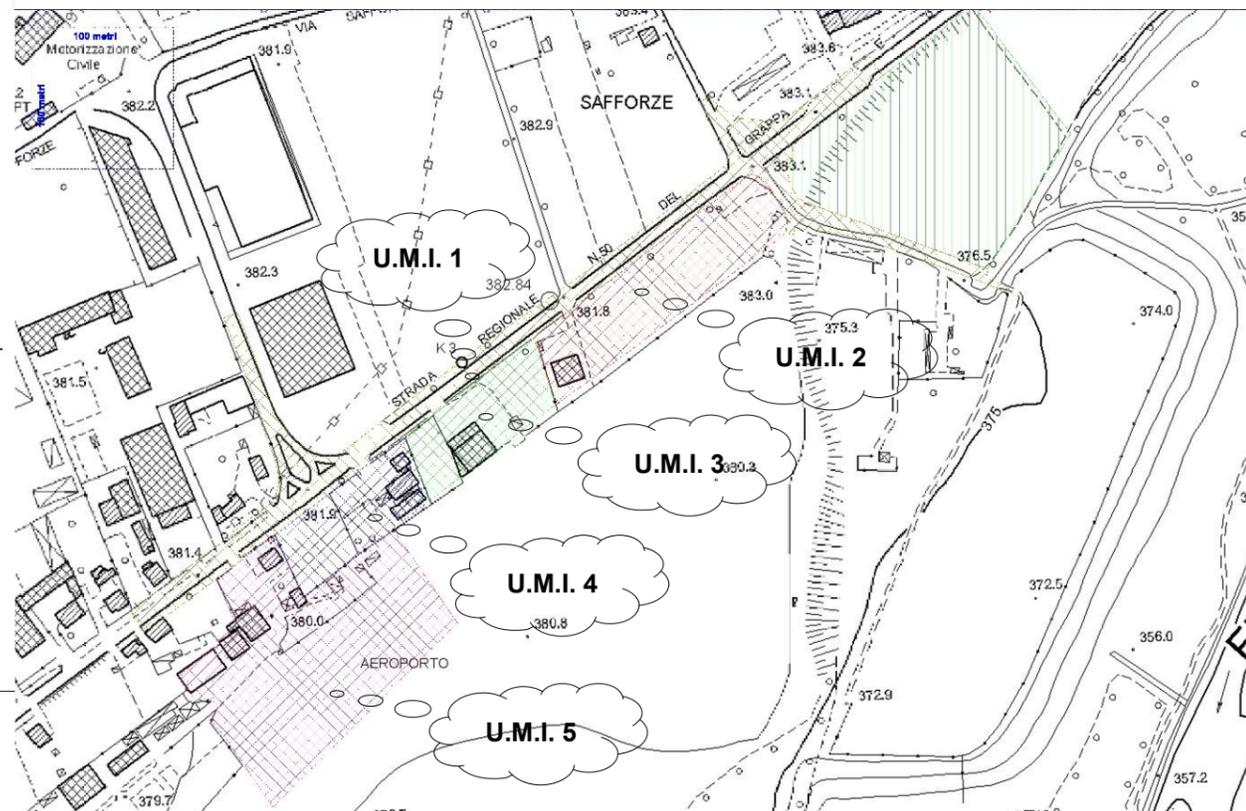
L'analisi della zona oggetto di studio sotto il profilo dell'assetto proprietario, dei problemi di viabilità oggi presenti e dei possibili effetti indotti a seguito dell'ipotesi di sviluppo, suggerisce l'idea di frazionare le possibilità di intervento, in ambiti abbastanza omogenei per tipologia di opere realizzabili.

A tal fine vengono proposte le seguenti Unità Minime di Intervento:

- U.M.I. 1 - proprietà demaniale e privata,
- U.M.I. 2 - proprietà privata;
- U.M.I. 3 - proprietà privata;
- U.M.I. 4 - proprietà privata;
- U.M.I. 5 - proprietà demaniale statale;

Tale assetto permette un minimo di coerenza negli interventi attuabili all'interno delle singole unità in particolare sotto il profilo delle destinazioni d'uso ammesse anche alla luce delle limitazioni introdotte dal Piano di Rischio Aeroportuale, nonché il frazionamento temporale degli stessi.

Tale proposta qualora vi si la condivisione delle linee generali di sviluppo, dovrebbe consentire lo snellimento della fase attuativa, permettendo la gestione delle problematiche che dovessero sorgere nella fase di transizione tra lo stato attuale e la realizzazione completa del progetto.



PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO



Incrocio con via Tonegutti



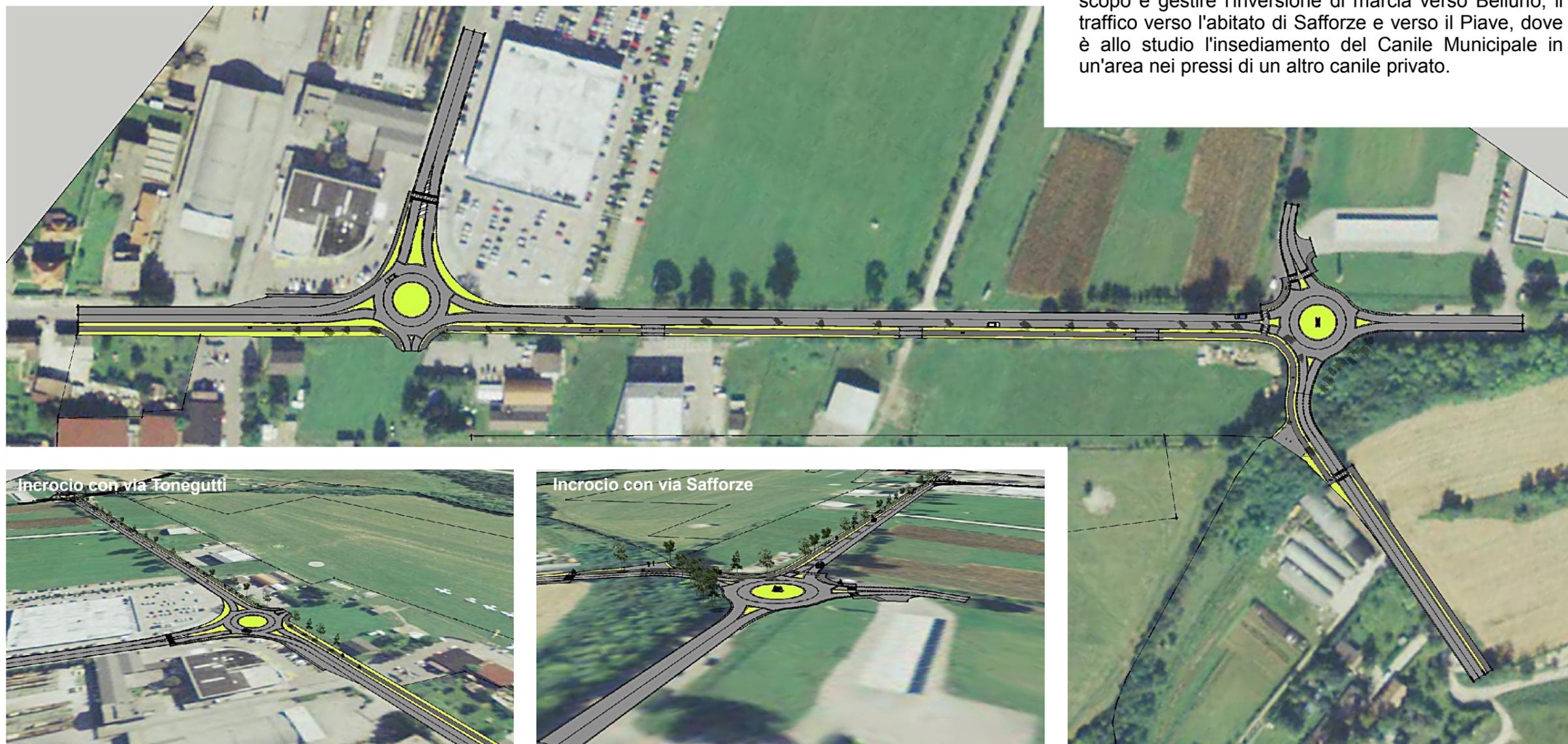
Incrocio con via Safforze

UMI 1 – La nuova viabilità

La nuova viabilità proposta prevede l'abolizione delle manovre di svolta a sinistra lungo il tratto di via Caduti 14/09/1944 prospiciente l'aeroporto e risolvere il problema delle immissioni sulla strada statale. Per raggiungere tale obiettivo è necessario razionalizzare le intersezioni principali esistenti per mezzo di due rotonde:

La prima all'incrocio con via Tonegutti che gestirà il traffico proveniente dal vicino Parco Commercial, l'accesso alle UMI 4 e 5 e in futuro dalla strada interna della Veneggia;

La seconda all'incrocio con via Safforze ed il suo scopo è gestire l'inversione di marcia verso Belluno, il traffico verso l'abitato di Safforze e verso il Piave, dove è allo studio l'insediamento del Canile Municipale in un'area nei pressi di un altro canile privato.



Incrocio con via Tonegutti



Incrocio con via Safforze

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

UMI 2, 3 e 4 – Limiti per l'edificazione

Le unità minime 2 3 4 sono accomunate dal fatto che la proprietà delle aree è privata. Nel valutare i limiti esistenti da considerare nello sviluppo edificatorio si è partiti dal presupposto che la UMI 5, la cui proprietà è demaniale e la gestione è in capo all'ENAC, rimanga, almeno a breve-medio termine, nello stato attuale.

Tale ipotesi è suffragata dalla mancanza di una società di gestione dell'aeroporto e dal fatto che essendo l'attuale gestore un ente pubblico – ENAC – lo stesso non riesca e/o ritenga opportuno a destinare i fondi necessari per rifare l'aerostazione.

Le previsioni viabilistiche contenute nel PRG risultano ad oggi decadute, pertanto le opere inerenti la viabilità dovranno essere oggetto di puntuale variante urbanistica da attuare a mezzo di Accordo di Programma che vedrà coinvolti oltre al Comune, anche la Provincia, ANAS, Soprintendenza per i Beni architettonici ed il Paesaggio.

La sistemazione dell'incrocio tra la SS 50 e via Tonegutti è quella studiata nel dicembre 2007 dal Settore Territorio, che grazie allo spostamento verso nord permette di mantenere il limite di arretramento dalla strada statale pari a 20 m.



Le aree edificabili sulle UMI 2, 3 e 4

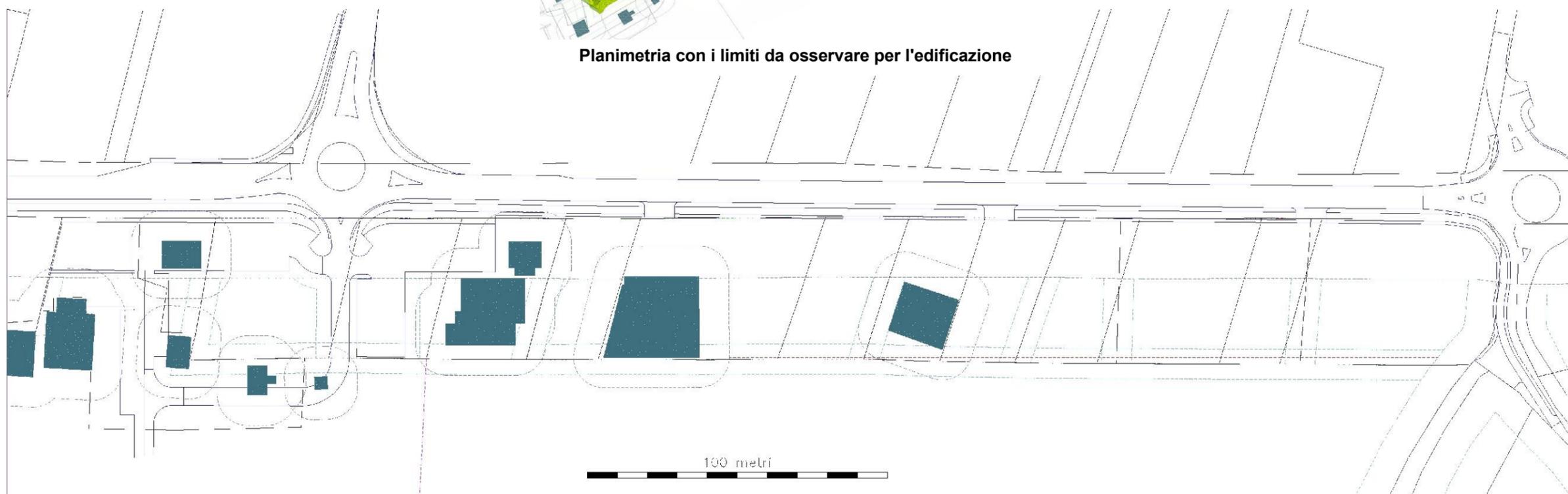
Planimetria con i limiti da osservare per l'edificazione

Le distanze dalle strade esistenti che danno accesso al Piave è pari a 10 m, come anche dai fabbricati esistenti, tranne il caso in cui sia prevedibile la costruzione in appoggio.

Dai confini fondiari è stata considerata una distanza minima di 5 m o a confine, fatta eccezione lungo il confine demaniale dell'aeroporto dove viene proposto un allineamento che consente di contenere tutta l'edificazione, ivi comprese le fondazioni e/o eventuali sporti totalmente in proprietà privata.

Relativamente alle distanze da osservare dagli spazi pubblici e/o dalla viabilità previsti nell'ambito delle unità minime d'intervento si propone una distanza minima di 5 metri, anche al fine di consentire un proficuo sfruttamento delle aree edificabili.

Per quanto riguarda le altezze si mantengono le previsioni del PRG che prevede altezza massi ma del fabbricato HF pari a m 10, ritenendo opportuno imporre una altezza massima fuori tutto pari a 11,50 m, parametro che permette di rispettare le previsioni delle "Valutazioni e Limitazioni Ostacoli al Volo". Per la Torre di controllo viene proposta una HF di 12 m e una altezza massima fuori tutto pari a 15 m.



PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO



Vista dalla SS 50



Vista da EST



Vista dalla pista



Vista dall'ALTO – IPOTESI DI SVILUPPO



Vista da OVEST



Vista da NORD



Vista da EST



Vista da SUD

UMI 2

La unità minima 2 situata all'estremo est dell'ambito, risulta in gran parte interessata dalle limitazioni del Piano di Rischio Aeroportuale. Fanno parte di questa unità cinque proprietà private diverse.

Destinazioni d'uso previste:

Per la parte non interessata dalla zona A del PRA:

Ammesse: Hangar, officine, magazzini, depositi, uffici, foresteria, connessi con l'attività aeroportuale.

Ammesse a condizione: Le destinazioni d'uso degli edifici esistenti qualora non rientranti tra quelle ammesse sono tollerate fino alla attuazione del Piano Urbanistico Attuativo.

Vietate: Tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale

Per la parte compresa nella zona A del PRA:

Ammesse: Hangar, magazzini, depositi, connessi con l'attività aeroportuale.

Ammesse a condizione: Attività necessarie e strettamente connesse con l'esercizio dell'aeroporto con destinazioni d'uso di tipo direzionale e produttivo quali a titolo illustrativo ma non esaustivo: uffici amministrativi delle officine o degli hangar, le officine di manutenzione dei velivoli; in ogni caso tali attività devono comportare la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

Vietate: Residenziale, commerciale, direzionale, ricettiva, produttiva, insediamenti ad elevato affollamento, scuole, ospedali, attività sensibili, attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale. E tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale.

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO



Vista da Villa Montalban



Vista dalla pista

UMI 3

La unità minima 3 situata al centro dell'ambito delle proprietà private vede la presenza di una delle sedi della società INAER Helicopter Italia che svolge attività di lavoro aereo con elicotteri. Fanno parte di questa unità due proprietà private diverse.

Destinazioni d'uso previste:

Ammesse: Hangar, officine, magazzini, depositi, uffici, foresteria, connessi con l'attività aeroportuale.

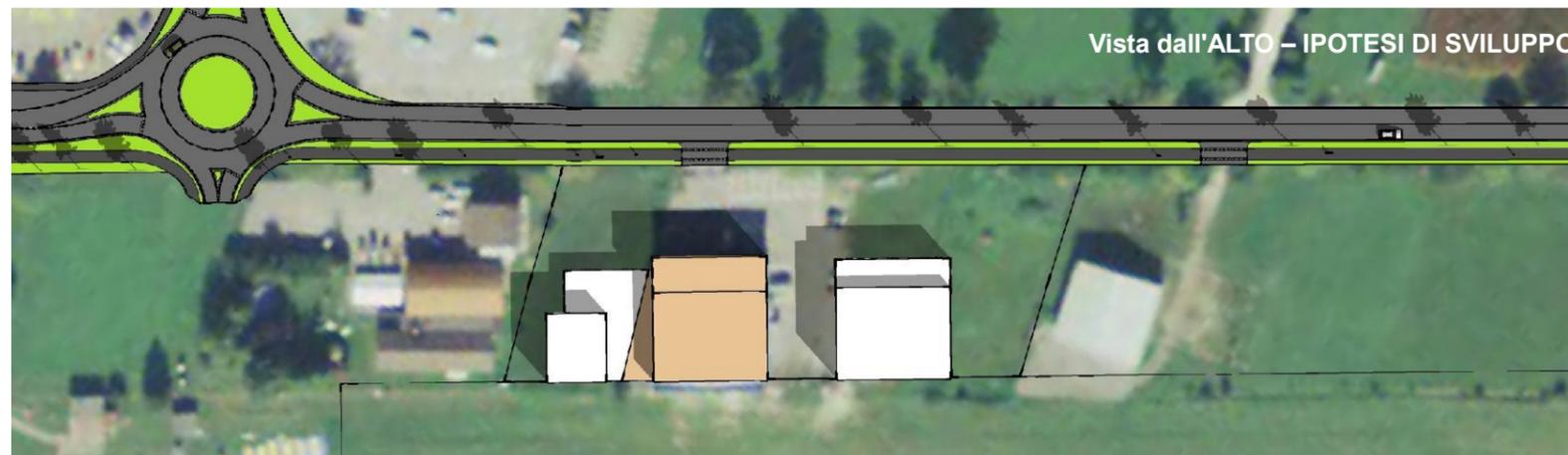
Ammesse a condizione: Le destinazioni d'uso degli edifici esistenti qualora non rientranti tra quelle ammesse sono tollerate fino alla attuazione del Piano Urbanistico Attuativo.

Vietate: Tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale

L'ipotesi di sviluppo prevede il mantenimento del fabbricato esistente prevedendo la costruzione in aderenza allo stesso per consentire l'edificazione dell'area ad ovest dello stesso altrimenti non possibile.



Vista da EST



Vista dall'ALTO - IPOTESI DI SVILUPPO



Vista da SUD



Vista da OVEST



Vista da NORD

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

UMI 4

La unità minima 4 situata ad ovest dell'ambito delle proprietà private, risulta per circa la metà edificata in cui vi hanno sede due attività commerciali, una di vendita di prodotti alimentari e una di ristorazione.

Destinazioni d'uso previste:

Ammesse: Ricettivo, ristorazione, commercio (es. bar, edicola, alimentari), connessi con l'attività aeroportuale.

Ammesse a condizione: Le destinazioni d'uso degli edifici esistenti qualora non rientranti tra quelle ammesse sono tollerate fino alla attuazione del Piano Urbanistico Attuativo.

Vietate: Tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale

Lo sviluppo proposto segue l'attuale vocazione commerciale dell'area alla quale viene dato il ruolo di "porta dell'aeroporto" e nella quale viene proposta l'ubicazione dei servizi ai viaggiatori non strettamente di tipo aeronautico.



L'edificazione proposta tiene in considerazione i limiti di arretramento dai fabbricati oggi esistenti nell'ambito demaniale, che condizionano lo sviluppo in particolare della zona più a ovest, ciò permette di realizzare gli interventi anche qualora la progettualità della UMI 5 non dovesse partire contemporaneamente a quella della UMI 4. Relativamente all'area più a est la previsione tollera il mantenimento dell'edificato esistente e in ogni caso prevede la sua integrale sostituzione con un nuovo edificato che meglio si inserisca nella nuova previsioni.



PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

UMI 5

La unità minima 5 è formata dalla proprietà demaniale. Attualmente ospita uffici, depositi, hangar, officine, la torre di controllo e alcuni edifici dismessi.

Destinazioni d'uso previste:

Ammesse: Aerostazione, check-in/check-out, uffici amministrativi, aule formazione, hangar, officine, torre di controllo, sale espositive, museo, connessi con l'attività aeroportuale.

Ammesse a condizione: Le destinazioni d'uso degli edifici esistenti qualora non rientranti tra quelle ammesse sono tollerate fino alla attuazione del Piano Urbanistico Attuativo.

Vietate: Tutte le attività non connesse con l'attività aeroportuale

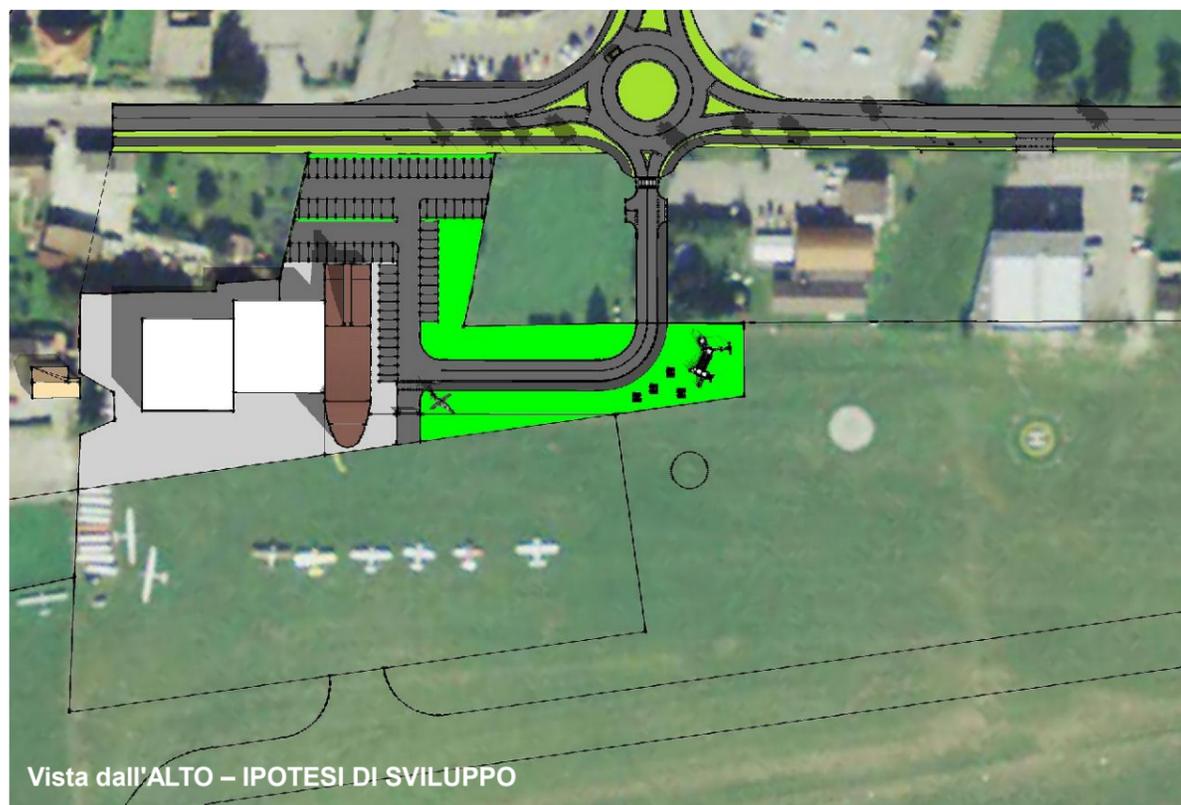
Viene confermato l'attuale uso dell'area nel quale vengono ubicati i servizi più strettamente di tipo aeronautico. Viene proposto l'accesso dalla rotatoria attraverso la UMI 4 e la demolizione delle strutture esistenti con la realizzazione di una nuova aerostazione dotata di torre di controllo, rimesse ed officine avioniche, la cui fattibilità è condizionata alla verifica di un eventuale interesse culturale a norma dell'art. 12 del D.Lvo 42/2004.



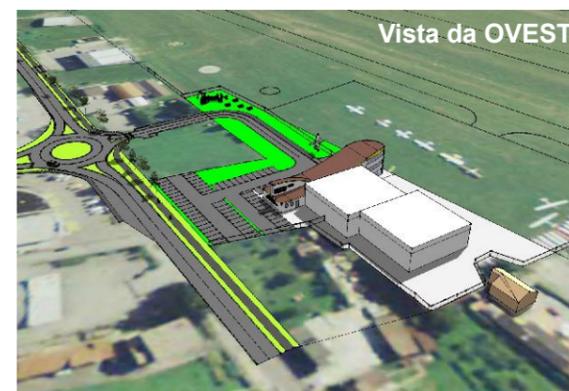
Vista dalla SS 50



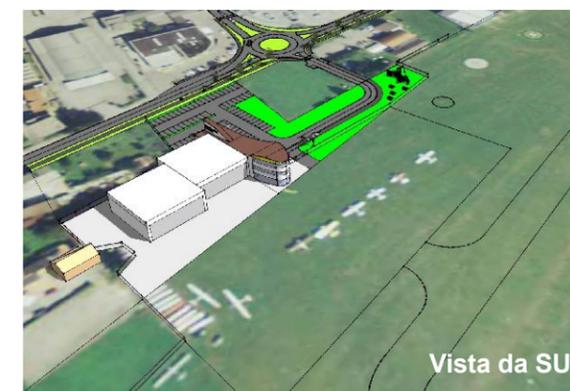
Vista dalla pista



Vista dall'ALTO - IPOTESI DI SVILUPPO



Vista da OVEST



Vista da SUD



Vista da NORD



Vista da EST

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO

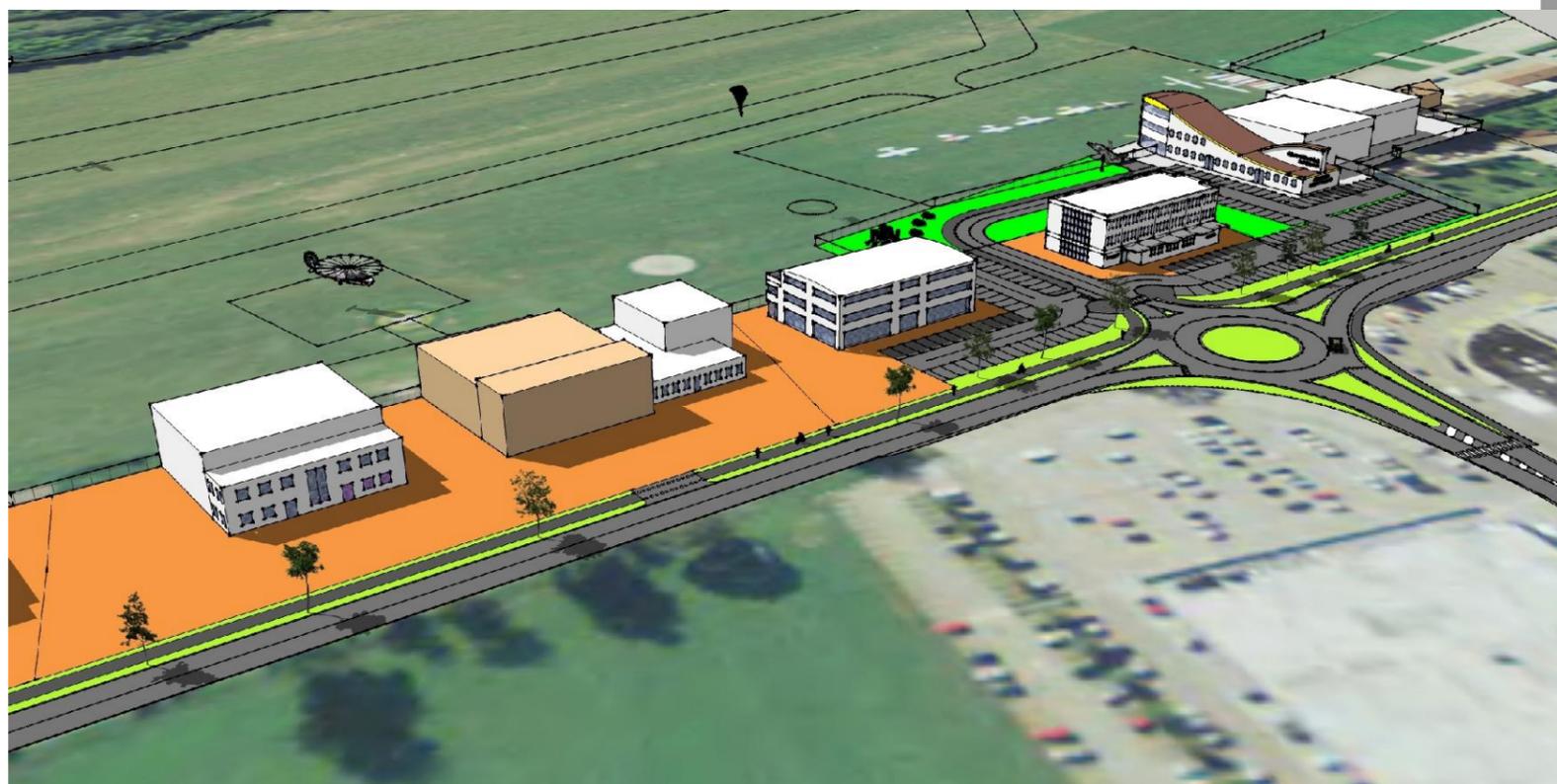
STANDARD E OPERE DI URBANIZZAZIONE

Le unità minime di intervento ipotizzate sono assimilabili per afflusso di pubblico ciò influisce sugli standard.

Nelle unità 2 e 3 ove è previsto l'insediamento di attività in stretta dipendenza con l'attività aeronautica è prevedibile un basso afflusso di persone anche per le limitazioni imposte dal Piano di Rischio.

Conseguentemente l'afflusso di pubblico sarà limitato o assente. Sulla base di tale ipotesi il piano guida non prevede la realizzazione di superfici da destinare a standard urbanistici pubblici primari, ritenendo gli standard privati di parcheggio ($1\text{m}^2/10\text{m}^3$) sufficiente a soddisfare le esigenze operative.

Tale ragionamento, richiamati gli articoli 31 e 32 della L.R. N° 11/2004, permette di porre in capo a tali unità minime la razionalizzazione dell'incrocio tra la SS 50 e via Safforze realizzando la prevista rotonda, scomputando gli importi dagli oneri di urbanizzazione dovuti. Si ricorda che i vantaggi maggiori della realizzazione di tale opera tra i vari attori dell'ambito aeroportuale sono appannaggio delle UMI 2 e 3.



IL PIANO GUIDA

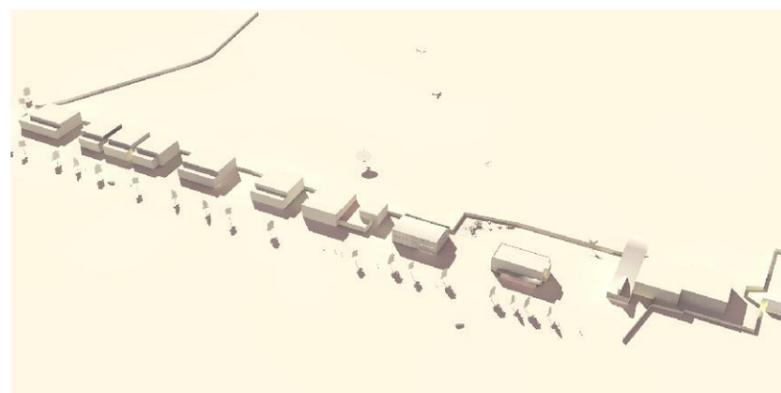


Nelle unità 4 e 5 ove è previsto l'insediamento di attività commerciali, direzionali e ricettive è prevedibile un alto afflusso di pubblico anche non in stretta connessione con l'attività dell'aeroporto pertanto dovranno essere garantite superfici da adibire a standard nella misura di 100 m^2 ogni 100 m^2 di superficie lorda di pavimento per le attività commerciali e direzionali e 15 m^2 ogni 100 m^3 per l'attività ricettiva (art. 31 L.R. 11/2004). Il soddisfacimento di tali requisiti richiederà, probabilmente, che gli standard privati di parcheggio ($1\text{m}^2/10\text{m}^3$), oltre ad eventuali altre superfici richieste da normative specifiche, vengano ubicati nell'interrato degli edifici.

Nella UMI 4 si prevede la realizzazione del nuovo accesso all'aeroporto su cui si attesti tutto il traffico in entrata ed uscita dallo stesso che sarà gestito dalla nuova rotonda prevista all'incrocio tra la SS 50 e via Tonegutti.

Lungo la SS 50 è prevista la realizzazione di una pista ciclabile sul lato sud compresa nella UMI 1 e realizzabile quale opera di urbanizzazione secondaria dalle varie UMI prospicienti il percorso.

PIANO GUIDA PER LO SVILUPPO DELL'AEROPORTO CIVILE DI BELLUNO



DIMENSIONI
La proposta elaborata è indicativamente caratterizzata dai seguenti parametri:

- UMI 2
Sup. Ambito: 9'087 m²
Sup. Coperta: 3'450 m²
- UMI 3
Sup. Ambito: 5'261 m²
Sup. Coperta: 1'845 m²
- UMI 4
Sup. Ambito: 5'380 m²
Sup. Coperta: 1'162 m²
- UMI 5
Sup. Ambito: 8'762 m²
Sup. Coperta: 1'835 m²

