

Comune di Campoformido
Aeroporto Civile di Udine - Campoformido

Studio Associato di Architettura

Anna Maria Baldo
Anna Emilia Polano

PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE

Codice della Navigazione - Parte Aeronautica
D. Lgs n° 96/2005 e D. Lgs n° 151/2006

33100 Udine, Via Mantica, 26

Tel. 0432 - 504378

Fax. 0432 - 201141

c.f. p.iva 01519290306

annaemanae@virgilio.it

R01 - Relazione e norme di attuazione

collaborazione:

data:

architetto Mariasilvia Bruno



Indice

Relazione

Situazione generale dell'aeroporto
Gestione del rapporto aeroporto e territorio
Descrizione e caratteristiche del SIC
Strumenti previsti
Attività propedeutica al Piano di rischio

Caratteristiche sviluppo consolidato dell'aeroporto

Valutazione limitazioni e ostacoli al volo

Piano di rischio aeroportuale

Piano di rischio: planimetria
Analisi attività che comportano la presenza umana continuativa
Descrizione aree interessate nel comune di Passignano di Prato
Caratteristiche delle Normative di attuazione

Normative di attuazione

Titolo I- generalità

Art. 1 - Quadro normativo e disposizioni generali

Art. 2 - Elaborati

Art. 3 - Ambito di applicazione

Art.4 - Validità ed efficacia

Titolo II – Disciplina degli interventi di trasformazione del territorio

Art. 5 - Norme generali comuni a tutte gli ambiti di tutela.

Art. 6 - Norme particolari per le zone urbanistiche di PRGC

Titolo III - Norme transitorie.

Art.7 - Salvaguardia

Allegati

Relazione

Situazione generale dell' aeroporto

L'aeroporto di Udine-Campoformido ha acquisito lo status di Aeroporto Civile dello Stato con decreto 2 Maggio 2008 ad oggetto " Dismissione dei Beni del Demanio Militare Aeronautico dell'Aeroporto di Udine- Campoformido e contestuale cambio di status" del Ministero della Difesa di concerto con il Ministro dei Trasporti, il Ministro delle infrastrutture ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.183 del 06/08/2008.

Lo stesso aeroporto è aperto al traffico di Aviazione Generale.(allegato 5)

E' localizzato a sud-ovest dell'abitato di Udine e Pasian di Prato, a Nord-Ovest del centro di Campoformido; è delimitato lato nord dalla SR13 Pontebbana, dai due centri abitati, a sud confina con area di interesse militare.

L'infrastruttura è di proprietà:

- del demanio civile per 98Ha che comprendono la pista utilizzata e le due dismesse, la zona a nord-est dove sono presenti gli immobili aeroportuali utilizzati dall'Aeroclub Friulano, in comune di Campoformido
- della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia per 11HA dove sono ubicate le attività del Parco Volo (ISIS Malignani e Aeroclub Far East), in comune di Pasian di Prato e, in minima parte, di Campoformido

L'area del demanio civile comprende:

- una pista 04/22 in erba di 730m x40m in uso
- due ulteriori piste in erba in disuso (allegato1)

Nell'area di proprietà regionale è attivo un progetto per il parco volo (allegato 4) per la cui gestione è stato appena bandito un concorso (allegato 3) con finalità di sostegno all'istruzione e alla musealità di settore.

Dati essenziali:

- Autorità amministrativa Aeroportuale: ENAC da Venezia- Ronchi dei Legionari
- Amministrazione aeroportuale: Aeroclub Friulano
- Operatori: RAFVG (parco volo),Up'nGo (associazione sportiva senza fini di lucro specializzata nell'attività paracadutistica),ITIS A.Malignani per attività di formazione, l'aeroclub friulano .Possono consorziarsi per svolgere attività di emergenza e altro.

Gestione del rapporto aeroporto e territorio

Si prende in considerazione il solo comune di Campoformido.

PRGC comune di Campoformido

Il piano struttura individua l'area come "Zone militari aeronautiche" e stabilisce dei vincoli per il SIC (vd. fascicolo "Proposta di variante del PRGC).

La zonizzazione vigente classifica ancora l'area aeroportuale zona "ZM"- *zona militare dell' ART. 23. zona S - per servizi ed attrezzature collettive.*

Per le aree limitrofe la cartografia riporta sommariamente i limiti planimetrici di rispetto all'aeroporto, e definisce all'art.23. Vincoli militari le limitazioni di cui al Decreto dell'aeronautica militare n. 74/B d. 3 10 1996. ¹

L'area aeroportuale è soggetta alle norme di tutela del SIC.²

¹ Art. 27. Vincoli militari

1. Nell'area circostante alla zona S6 ZM valgono le limitazioni di cui al decreto dell'aeronautica militare n. 74/B d. 3 10 1996. A titolo esemplificativo:

a) nella fascia di metri 30 laterale alla recintazione di zona S6 ZM sono vietate:

1) piantagioni che possano intercettare la possibilità di vista e di tiro. Operazioni campestri come scasso di terreno con mine, bruciatura di residui di piantagioni e simili;

2) muri o edifici, sopraelevazioni, elevazioni di terra o di altro, scavo di fossi, canali, cunette o atri vari di profondità superiore a cm 50, strade, condotte o canali sopraelevati, cave, condotte o depositi di gas o altri liquidi infimabili, macchinari o apparati elettrici e centri trasmettenti;

b) nella fascia di metri 350 dal punto distinto con lettera C sono vietati ostacoli di qualsiasi genere, potenzialmente pregiudicanti la funzionalità dell'impianto militare, di altezza compresa tra metri 0 e metri 5, proporzionalmente alla distanza dell'ostacolo, considerata dal punto più vicino al perimetro esterno dell'area costituita da un cerchio di metri 50 di raggio con origine nel punto C. L'altezza dell'ostacolo è riferita alla quota di metri 87 sul livello medio del mare;

c) nella fascia di metri 750 dal punto distinto con lettera C) sono vietate linee elettriche aeree a tensione uguale o superiore a 500 volt e apparati potenzialmente irradianti disturbi elettromagnetici;

d) nella fascia di metri 1.000 dal punto distinto con la lettera A sono vietati:

1) ostacoli di qualsiasi genere, potenzialmente pregiudicanti la funzionalità dell'impianto militare, di altezza compresa tra metri 0 e metri 15, proporzionalmente alla distanza dell'ostacolo, considerata dal punto più vicino al perimetro esterno dell'area costituita da un cerchio di metri 100 di raggio con origine il punto A. Per strutture metalliche, comprese recintazioni e fili di vigneti, i limiti di altezza sono ridotti a metà. L'altezza dell'ostacolo è riferita alla quota di metri 90,5 sul livello medio del mare;

2) centri trasmettenti o trasmettitrici;

3) linee elettriche aeree a tensione uguale o superiore a 500 volt.

Le limitazioni sono superabili mediante autorizzazione dell'ente gestore del vincolo aeronautico militare.

² Art. 26. Vincoli e criteri paesaggistici

.....

Risulta necessario modificare le norme di PRGC come indicato nel fascicolo dedicato.

Descrizione e caratteristiche del S.I.C.

L'area perimetrata come S.I.C. "Magredi di Campoformido" risulta per la quasi totalità, racchiusa all'interno di un ipotetico triangolo definito da elementi infrastrutturali ben identificabili sul territorio e riconoscibili nella: S.S. n° 13 "Pontebbana", strada di collegamento Basaldella - Pasion di Prato (Via Basaldella) e zona residenziale di Villa Primavera che, con una zona industriale e l'abitato di Basaldella chiude la base orientale dell'ambito.

Solo nella parte meridionale e per una piccola porzione di territorio, il S.I.C. oltrepassa via Basaldella, inserendosi a margine dell'area per attrezzature sportivo-turistiche, che ospita il tiro al piattello, in un contesto prevalentemente agricolo.

Dal punto di vista ambientale ed in specifico riferimento alla destinazione dei luoghi, l'area S.I.C. si inserisce all'interno di un territorio che risente in forma significativa della presenza antropica sottolineata sia dalla viabilità di contorno con annesse aree residenziali e produttive, sia dalla preminente attività agricola di tipo monocolturale che tuttavia a tratti ha mantenuto elementi lineari vegetali di contorno agli appezzamenti coltivati.

Il quadro ecologico complessivo pur risultando globalmente alterato trova tuttavia nella presenza dell'aeroporto militare, aperto solo ad un limitato traffico civile minore, ma provvisto di una rinnovata recinzione, uno strumento di salvaguardia per una significativa porzione di area prativa.

Tale struttura ha infatti consentito il mantenimento della peculiare composizione del sistema vegetale e dell'assetto dei luoghi, limitando di fatto, potenziali espansioni insediative - produttive tipiche dei territori posti nelle immediate periferie dei centri urbani, che si sono viceversa sviluppate, come nel caso del Comune di Campoformido oltre i l'abitato del capoluogo e per Pasion di Prato lungo la strada che conduce all'abitato di Basiliano.

In generale infatti le zone che gravitano lungo le principali direttrici viarie, presentano un contesto ambientale ad evoluzione tipicamente residenziale e produttiva con trasformazioni che, nel corso degli anni, hanno profondamente alterato lo stato primigenio dei luoghi in molti casi destinati alle colture foraggere su prati stabili.

Il territorio comunale presenta pertanto una condizione eterogenea che accomuna una propensione edilizia che gravita lungo la dorsale definita dalla SS 13, "Pontebbana", ad una condizione di prevalente destinazione agricola dei siti.

Si riportano di seguito le caratteristiche salienti del SIC "Magredi di Campoformido".

7. Ove presente sito di importanza comunitaria i Prp e progetti assicurano il mantenimento o ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario. I proponenti Prp o progetti presentano una relazione documentata, per individuare e valutare i principali effetti sul sito di importanza comunitaria, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Nel sito di importanza comunitaria:

a) ove presente prato sono comunque vietati:

1) uso comportante calpestamento significativo;

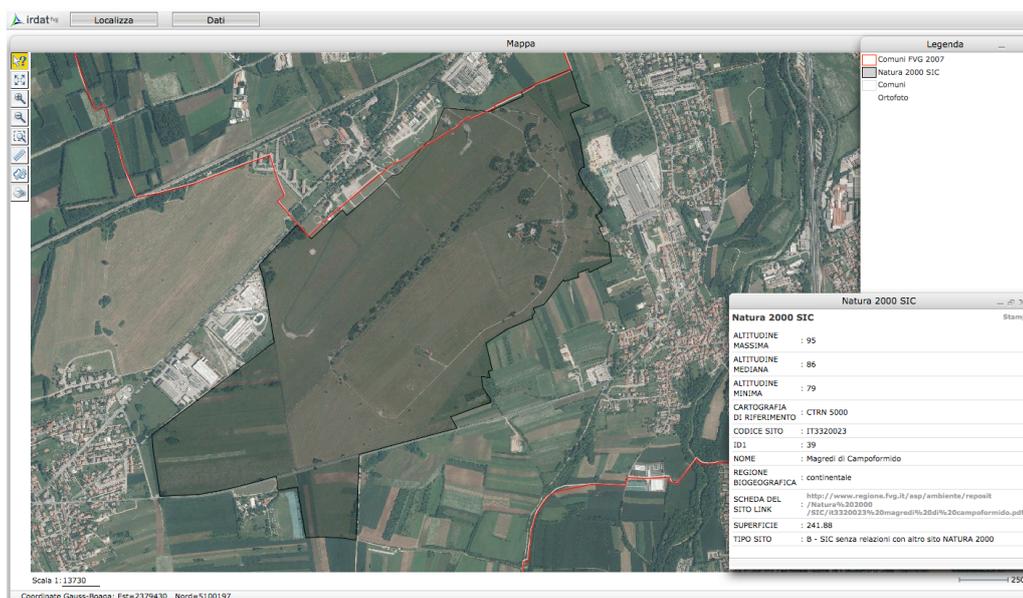
2) piantagione di alberi o arbusti;

3) irrigazione;

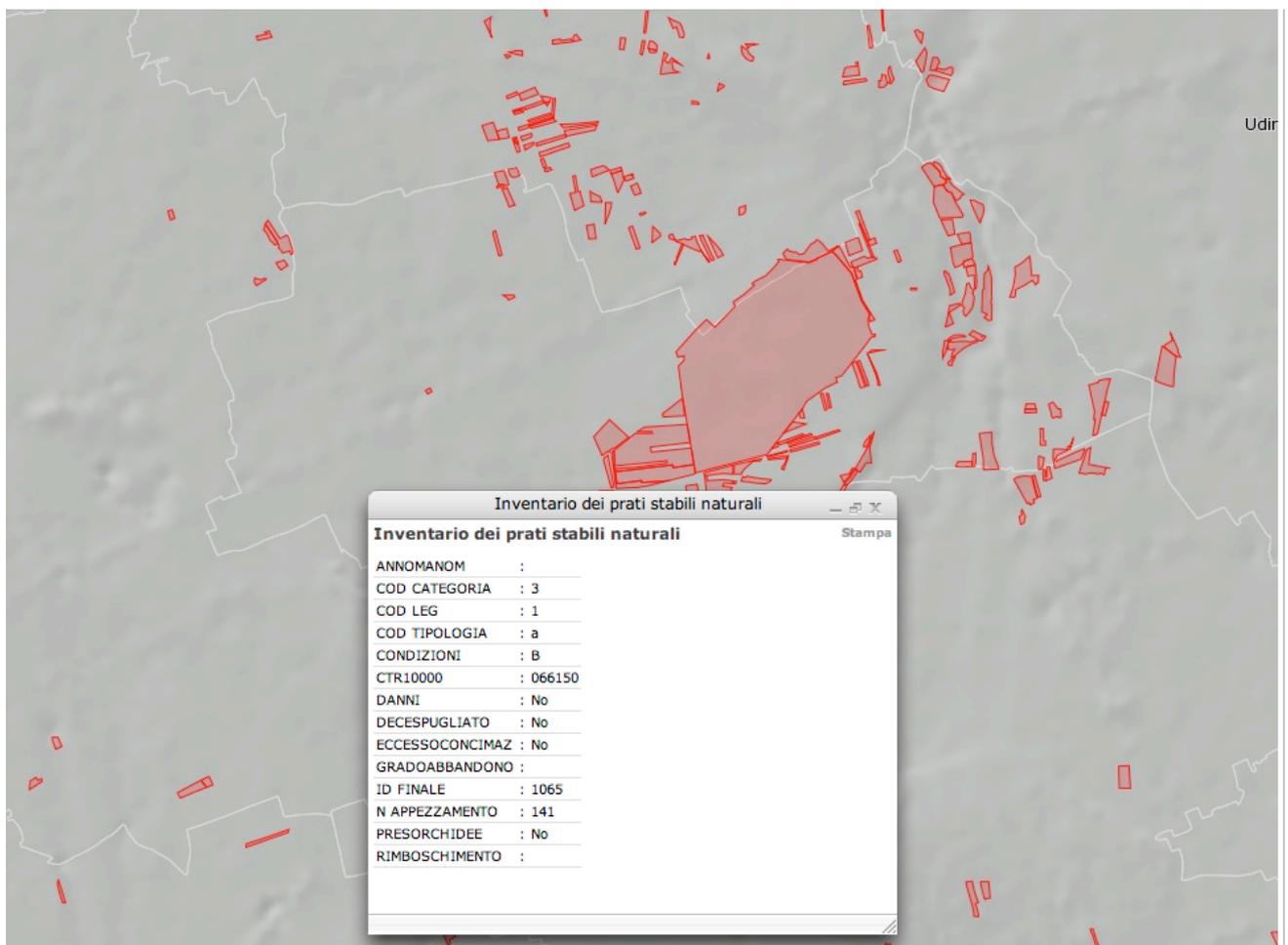
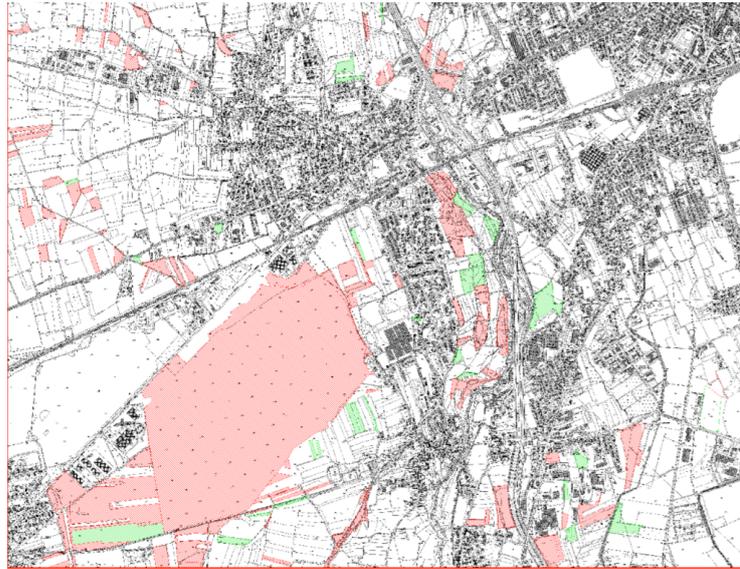
b) la trasformazione di area a prato naturale ove non sia vietata è ammessa solo per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, ed è comunque subordinata a trapianto e vincolo di mantenimento di zolle per una superficie uguale su suolo di natura uguale.

| | | | |
|--------------------------------|---------------|---|-------------------------------------|
| Sito | | Magredi di Campofornido | |
| tipo di sito: B | | codice sito: IT3320023 | |
| Superficie | (ha) 242 | Altitudine minima | 79 m s.l.m. |
| Longitudine | 13.11.13 | Altitudine massima | 95 m s.l.m. |
| Latitudine | 46.01.36 | Altitudine media | 86 m s.l.m. |
| Tavolette | IGM 25 III SE | Cartografia regionale tecnica | Carta reg. numerica 1/25.000 066SE. |
| Regione Biogeografica: | | Continentale | |
| Eventuali protezioni esistenti | | Tutela Codice Nat. 2000 - Codice CORINE - % - Copertura | |

| | |
|---|---|
| <u>Caratteristiche dell'habitat</u> | Il sito include un'area dell'alta pianura friulana su sedimenti grossolani prevalentemente calcarei. Il paesaggio vegetale è omogeneo ed è dominato da formazioni erbacee xeriche di tipo substeppico, a diverso grado di evoluzione. |
| <u>Qualità ed importanza dell'habitat</u> | Il sito comprende una delle poche superfici ancora coperte da xerogramineti di tipo substeppico, molto importanti da un punto di vista floristico e fitogeografico. Sito di rilevanza ornitologica per la presenza consistente di specie legate ad ambienti steppici come Coturnix coturnix e Miliaria calandra |
| <u>Vulnerabilità</u> | Questi ambienti sono estremamente delicati, anche a causa della bassa possibilità di ripristino. Ampie superfici sono già state convertite a coltura intensiva. Il sito è adiacente ad un'area urbanizzata e produttiva. Nei pressi corrono strade a traffico intenso |



L'area coincidente con il perimetro del SIC è un "prato stabile" ai sensi della LR 9/2005 come modificata dalla LR 14/2012. Più precisamente è un "prato asciutto".



Il prato stabile non sono ammessi riduzione di superficie ed alterazioni in genere, la deroga può essere concessa per motivi di rilevante interesse pubblico, in mancanza di alternative, nel qual caso sono richiesti interventi compensativi.

Strumenti previsti

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

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.

Allo stato attuale l'aeroporto di Udine-Campoformido 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 Friulano.

L'aeroporto di Udine- Campoformido 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).

2. mappe di vincolo e valutazione ostacoli al volo – a cura ENAC;

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.

Non essendo a conoscenza di documenti prodotti dall'ENAC allo scopo, il comune di Campoformido propone una individuazione dei vincoli

Per 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, il Comune presenta all'E.N.A.C. all'interno di questo piano, una proposta con i limiti e le aree vincolate, da valutare e perfezionare in collaborazione fra gli Enti interessati.

3. piano di rischio aeroportuale – a cura del Comune;

Il comune ha qui prodotto il piano di rischio e la bozza delle modifiche di PRGC.

Attività propedeutica al Piano di rischio

1. La prima attività svolta è stata la corretta collocazione della pista in uso e delle altre due in disuso nella planimetria del PRGC georeferenziata e nella Carta Tecnica Regionale
2. Il secondo passo è stata la sovrapposizione delle geometrie previste dal RCEA sulla base cartografica, in particolare per definire le aree soggette alle limitazioni della pista dichiarata in uso dal documento LIPD e cioè della pista 04/22 lì indicata.

Classificazione ARC dell' aeroporto

In base al documento AIP Italia AD" LIPD 1-1 e 2-1 (allegato 1) l'aeroporto è classificabile come 1A

1. Seguendo la Classificazione dell' Aeroporto in base alle caratteristiche fisiche di pista (ARC) (Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, edizione 2, emendamento 4 del 30/01/2008, capitolo 3 paragrafo 2) si deduce che il primo elemento del codice è 1 in quanto la Pista LIPD Udine-Campofornido ha dimensioni 730 x 44m

Tabella 3.1 - Codice di riferimento dell'Aeroporto

| <i>Primo elemento del codice</i> | | <i>Secondo elemento del codice</i> | | |
|----------------------------------|---|------------------------------------|-----------------------|--|
| <i>Numero di codice</i> | <i>Valore della Lunghezza di Pista di Riferimento dell'Aeromobile</i> | <i>Lettera di codice</i> | <i>Apertura alare</i> | <i>Larghezza massima carrello principale</i> |
| 1 | <800 m | A | <15 | <4,5 |
| 2 | ≥800 m e <1200 m | B | ≥15 m e <24 m | ≥4,5m e <6 m |
| 3 | ≥1200 m e <1800 m | C | ≥24 m e <36 m | ≥6 m e <9 m |
| 4 | ≥1800 m | D | ≥36 m e <52 m | ≥9 m e <14 m |
| | | E | ≥52 m e <65 m | ≥9 m e <14 m |
| | | F | ≥65 | ≥14 m e <16 m |

2. Il secondo elemento del codice è A

Si procede per induzione a partire dalla categoria di servizio antincendio aeroportuale che risulta essere CAT1 ICAO. Il volume I.C.A.O. - Annesso 14 - Aerodromi Volume 1 - Aerodrome design and operations (edizione 1995), Tabella 9.1 recita:

Categorie degli aerodromi ai fini del soccorso e della lotta antincendi

| Categoria aerodromo | Lunghezza fuori-tutto dell'aeromobile | Larghezza massima della fusoliera |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | da 0 m fino a 9 m esclusi | 2 m |
| 2 | da 9 m fino a 12 m esclusi | 2 m |
| 3 | da 12 m fino a 18 m esclusi | 3 m |
| 4 | da 18 m fino a 24 m esclusi | 4 m |
| 5 | da 24 m fino a 28 m esclusi | 4 m |
| 6 | da 28 m fino a 39 m esclusi | 5 m |
| 7 | da 39 m fino a 49 m esclusi | 5 m |
| 8 | da 49 m fino a 61 m esclusi | 7 m |
| 9 | da 61 m fino a 76 m esclusi | 7 m |
| 10 | da 76 m fino a 90 m esclusi | 8 m |

A Campoformido la lunghezza fuori tutto dell'aeromobile ammessa è quindi inferiore a 9 m, associabile ad una apertura alare inferiore a 15m, riconducibile alla lettera A della tabella 3.1 prima citata.

Caratteristiche sviluppo consolidato dell' aeroporto

3. Estratto informazioni in merito all'Aeroporto fornite da AIP Italia - scheda AD2 LIPD 1-1 aggiornate al 12 luglio 2012 per la valutazione degli ostacoli al volo:

1. Nome aeroporto: Udine - Campoformido
2. Runway: 730 x 40m.
3. Traffico consentito: VFR diurno
4. Categorie antincendio aeroportuale : cat. 1 ICAO
5. Caratteristiche fisiche delle piste:
 - Designazione numero di RWY :04-22
 - Aerodrome elevation: 305ft
 - Resistenza e superficie di RWY: SIWL 2500kg Erba
 - Coordinate THR: nil
 - THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione: nil
 - OFZ: nil
6. Distanze dichiarate:
 - Tora: nil
 - Toda: nil
 - Asda: nil
 - Lda: nil

Valutazione limitazioni e ostacoli al volo

Come prima specificato, questo studio 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.

Le informazioni per la valutazione degli ostacoli al volo sono desunte dal Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, edizione 2, emendamento 4 del 30/01/2008

L'aeroporto è stato classificato in base alle caratteristiche fisiche di pista (ARC) : 1A (vedi punti precedenti)

Ne derivano i seguenti dati:

- la Runway 04-22 delle dimensioni: 730 x 40m è posizionata a quota Aerodrome Elevation 305ft (pari a 93m). La pista viene utilizzata nei due sensi.
- le Take off climb surface / Approach surface si estendono da quota 93m a quota 173m ed hanno:
 - lunghezza: 1600m
 - pendenza: 5%
 - bordo interno: 60m
 - distanza dalla soglia: 30m
 - divergenza su entrambi i lati: 10%
- la Inner horizontal surface si trova a quota 138m ed ha raggio di 2000m da punto medio RWY
- la Conical surface si sviluppa a partire dalla Inner horizontal surface da quota 138m a quota 173m (altezza: 35m) con una pendenza del 5%
- Transitional surface si estende dal limite della runway strip, con pendenza 20%, da quota 93m a quota 138m.

Gli interventi edilizi e/o infrastrutturali che prevedono di forare le superfici di sicurezza

previsti dalla cartografia tavole P03 e P04, e conseguentemente costituiscono ostacolo alla navigazione aerea, devono ottenere il nulla - osta o altro provvedimento abilitativo comunque denominato, da parte dell'E.N.A.C.

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 si basano su dati derivati da cartografia regionale CTRN.

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

Tav. P03 – Valutazione limitazioni e ostacoli al volo: planimetria

Tav. P04 – Valutazione limitazione e ostacoli al volo: planimetria e profili

Piano di rischio aeroportuale

Il presente piano, redatto in adempimento del Codice della Navigazione – parte aeronautica – prende atto dello stato attuale dell'aeroporto come descritto nei documenti AIP AD1LIPD e AD2LIPD (allegato1).

Il documento allegato descrive come esistente la sola pista da 730 m di lunghezza e, quindi, su questa base è redatto il piano di rischio.

| 12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE | | | RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS | | |
|--|-----|--|---|-----------------------------------|---|
| Designazione NR RWY Designation | QFU | Dimensioni RWY Dimension of RWY (M) | Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY | Coordinate THR THR coordinates | THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | NIL | 730 x 40 | SIWL 2500 Kg Erba Grass | NIL | NIL / NIL |
| 22 | NIL | 730 x 40 | SIWL 2500 Kg Erba Grass | NIL | NIL / NIL |

Solo per questa pista sono indicate coordinate esatte di localizzazione ed è questa l'unica pista ad essere palesemente codificata.

Le indicazioni e le prescrizioni che costituiscono 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 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, o eventuale importante ampliamento, come in seguito precisato. Sono invece sempre ammessi mutamenti delle destinazioni d'uso comportanti riduzione del carico antropico.

I 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.

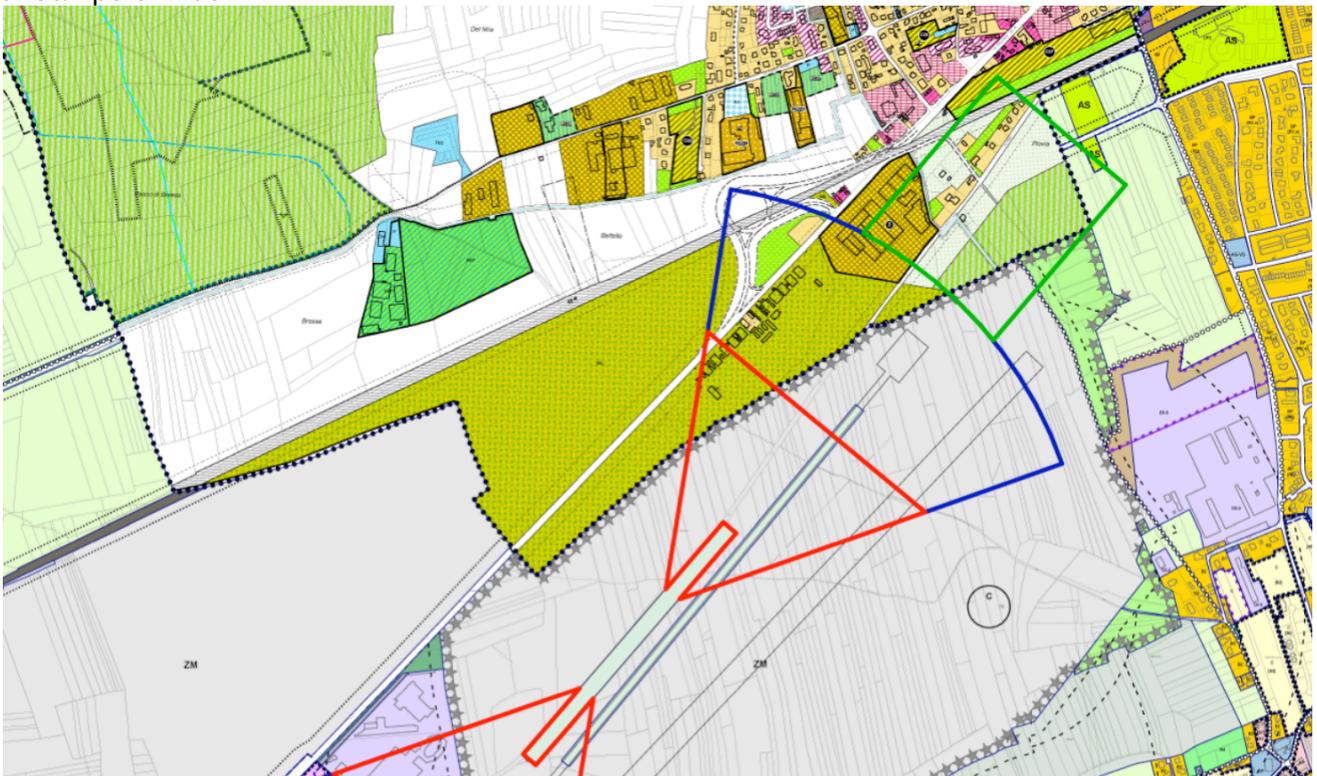
Nella redazione dei piani di rischio i Comuni possono adattare il perimetro e l'estensione delle zone

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 A, B, C relativa alla testata 22 interessa il territorio del Comune di Pasián di Prato.

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

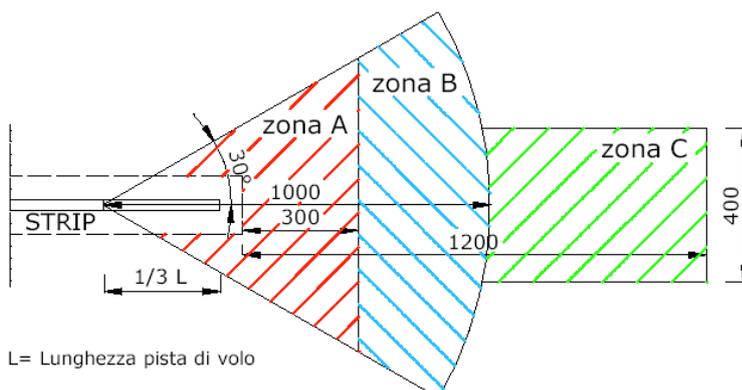


Piano di rischio: planimetria

Secondo il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (capitolo 9, punto 6.5) l'esposizione al rischio aeronautico è connessa alla tipologia delle operazioni di volo nonché alla tipologia di aeromobili che possono operare sull'aeroporto ed è pertanto riferibile alle caratteristiche tecniche-operative della pista di volo; essa è anche correlata alla tipologia del traffico aeroportuale.

In relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici, le diverse zone di tutela sono individuate in settori omogenei, illustrati nelle figure seguenti.

Per piste di volo di codice 1 e piste di volo di codice 2:



Si è quindi riportata la zona di tutela sulla zonizzazione del PRGC vigente.

Si è passati alla verifica di quali destinazioni di zona del vigente PRGC sono interessate dal piano di rischio, al fine di effettuare al fine di effettuare le valutazioni circa l'interazione tra norme di PRGC e di piano di rischio.

Testata 22

| Piano di rischio | Destinazione di zona PRGC Campofornido |
|-------------------|---|
| Zona A (parziale) | ZM (aeroporto), SIC Magredi di San Canciano |
| Zona B (parziale) | ZM (aeroporto), SIC Magredi di San Canciano |
| Zona C (parziale) | E5E, E4P, percorso ciclopedonale SIC Magredi di San Canciano, ZM (aeroporto), S5 (AS), strada di progetto |

Testata 04

| Piano di rischio | Destinazione di zona PRGC Campofornido |
|------------------|---|
| Zona A | ZM (aeroporto), D3.3, SIC Magredi di San Canciano, E4P, strada di progetto |
| Zona B | ZM , ZM aeroporto, H2 [Prpc 48], D2 [Prpc 48], D3.3, H3, E5R, E4P, strade di progetto e percorso ciclopedonale, SIC Magredi di San Canciano |
| Zona C | E4P, E5E, E5R, C prp 30, strada di progetto, percorso ciclo pedonale, SIC Magredi di San Canciano |

Analisi attività che comportano la presenza umana continuativa

Dall'analisi delle tabelle precedenti si evince che in corrispondenza della testata 22 la sola zona teoricamente edificabile è la E5E in zona C. Si precisa che non essendoci edifici esistenti, non sono previsti ulteriori ampliamenti e quindi risulta non edificabile. Inoltre è presente l'area S5 AS per attrezzature sportive-turistiche, non ancora edificata.

Invece in corrispondenza della testata 04 sono presenti in zona A attività produttive esistenti, in zona B attività produttive e commerciali esistenti, nonché un comparto di piano attuativo approvato di destinazione artigianale e commerciale, non convenzionato (vd tavola P05)

In zona C sono presenti zone agricole non edificabili e pochi lotti di completamento di una zona C quasi completata. Sono inoltre presenti in zona B e C percorsi ciclopedonali, che prevedono un ridotto numero di persone in attraversamento e la bretella tangenziale sud di progetto che vedrà convogliare gran parte del traffico che attraversa il Capoluogo.

Non sono presenti siti sensibili.

TESTATA 04 – Comune di Campofornido

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|---|---------------------------|---|-------------------------------------|---|---|-----------------------------|--------------------------------|----------|----------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| A | SIC (sovrapposto a ZM aeronautica per 125.389 mq) | NdA art. 26 | ove presente prato sono comunque vietati: 1) uso comportante calpestamento significativo; 2) piantagione di alberi o arbusti; 3) irrigazione; b) la trasformazione di area a prato naturale ove non sia vietata è ammessa solo per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, ed è comunque subordinata a trapianto e vincolo di mantenimento di zolle per una superficie uguale su suolo di natura uguale. | / | 146.936 | / | / | / | / | / |
| A | E4P | NdA art. 16 | a) percorsi ciclabili e pedonali, comprese opere accessorie e/o complementari; ... Sono comunque vietati: a) edifici di nuova costruzione b) strade di nuova costruzione, eccetto percorsi ciclabili e pedonali; c) riordino fondiario e movimenti di terreno; d) trasformazione di aree di prato naturale; ... i) parcheggi; l) ogni altra opera causante impatto ambientale rilevante; | / | 15.825 | / | / | / | / | / |
| A | strada di progetto | NdA art. 24 | Via Vecchia Postale | / | 2.072 | / | / | / | / | / |
| A | ZM (aeronautica) | NdA art. 27 | militare | non determinata | 131.111 | / | | non det. | non det. | non det. |

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|--|---------------------------|--|---|---|---|-----------------------------|--------------------------------|---------|---------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| A | D3-3 | NdA art. 14 | <p>a) artigianale, compresa vendita di prodotti dell'attività. ...</p> <p>b) di deposito, magazzino e trasporto di merci;</p> <p>c) direzionale di servizio artigianale o industriale;</p> <p>...</p> <p>d) industriale, compresa vendita di prodotti dell'attività. ...</p> <p>e) opera di interesse collettivo.</p> <p>f) commerciale all'ingrosso e al minuto, fino ad un massimo del 30% della superficie utile degli immobili, per la sola tipologia delle attività a basso impatto non alimentari (ai sensi della L.R. 29/2005).</p> <p>...</p> <p>Per custodia è ammesso un alloggio per ogni attività avente superficie utile di opere diverse da abitazione maggiore di mq 2.500, non frazionabile.</p> | <p>altezza, : m 12, o pari a esistente se superiore eccetto che per sili e impianti non costituenti volume;</p> <p><u>rapporto di copertura:</u> m2/m2 0,5 o pari a esistente + 200 m2 per ogni unità funzionale;</p> | 41065 | 15.300 | 8,5 | 130.050 | 246.390 | 116.340 |
| B | SIC (sovra pposto a E4P per 211.721mq) | NdA art. 26 | | / | 230.829 | / | / | / | / | / |

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|----------------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|---|---|-----------------------------|--------------------------------|---------|---------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| B | E5R | NdA art. 18 | ... b) manutenzione e sistemazione di strade, corsi d'acqua, argini e condutture esistenti; c) mitigazione dell'impatto paesaggistico e acustico di opere; d) naturalizzazione territoriale; e) percorsi ciclabili e pedonali, comprese opere accessorie o complementari; ... | / | 1.390 | / | / | / | / | / |
| B | E4P | NdA art. 16 | a) percorsi ciclabili e pedonali,... ... Sono comunque vietati:a) edifici di nuova costruzione b) strade di nuova costruzione, eccetto percorsi ciclabili e pedonali; c) riordino fondiario e movimenti di terreno; d) trasformazione di aree di prato naturale; ... g) deposito o esposizione di prodotti o materiali a cielo aperto; ... i) parcheggi; l) ogni altra opera causante impatto ambientale rilevante; | / | 193.178 | / | / | / | / | / |
| B | strade di progetto | NdA art. 24 | Via Vecchia Postale, Via Principe di Udine, intervento ANAS di collegamento tra la S.R.13 Pontebbana e la A23 tangenziale sud di Udine (II lotto) | / | 24.565 | / | / | / | / | / |

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|----------------------------|---------------------------|--|---|---|---|-----------------------------|--------------------------------|----------|----------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| B | ZM, aeronautica | NdA art. 27 | | / | 37.651 | / | / | non det. | non det. | non det. |
| B | ZM a nord SR13 | NdA art. 27 | | / | 4.039 | / | / | non det. | non det. | non det. |
| B | H2 [Prpc 48] | NdA Prpc 48 approvato | a) commerciale all'ingrosso, comprese preparazione e manutenzione di beni dell'attività. E' esclusa vendita di generi alimentari; b) commerciale al minuto, comprese preparazione e manutenzione di beni dell'attività. E' esclusa vendita di generi alimentari; c) di deposito, magazzino e trasporto di merci; d) direzionale ; e) opera di interesse collettivo. Per custodia è ammesso un alloggio per tutta la zona H del Prpc | altezza: m 10 rapporto di copertura: mq/mq 0,4 | 12.158 | 0 | 0,0 | 0 | 48.630 | 48.630 |

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|----------------------------|------------------------------------|--|---|---|---|-----------------------------|--------------------------------|---------|---------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| B | D2 [Prpc 48] | NdA art. 13, NdA Prpc 48 approvato | <p>a) artigianale, compresa vendita di prodotti dell'attività. ...</p> <p>b) di deposito, magazzino e trasporto di merci;</p> <p>c) direzionale;</p> <p>d) industriale, compresa vendita di prodotti dell'attività. ...</p> <p>e) opera di interesse collettivo;</p> <p>2. Per custodia è ammesso un alloggio per tutta la zona D del Prpc.</p> <p>Sono esclusi impianti che:</p> <p>a) sono sottoposti alle procedure di valutazione di impatto ambientale;</p> <p>b) rientrano tra gli impianti soggetti alla disciplina in materia di qualità dell'aria relativamente a specifici agenti inquinanti e di inquinamento prodotto dagli impianti industriali (Dpr 203/1988; Dpcm 21 7 1989);</p> <p>c) sono soggetti alla disciplina sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali (Dlgs 334/1999; Ls137/1997; Ls 128/1998, articoli 18 e 21);</p> | <p>altezza: m 15</p> <p><i>eccetto che per sili e impianti non costituenti volume rapporto di copertura:</i></p> <p>mq/mq 0,5</p> | 15.030 | 0 | 0,0 | 0 | 112.725 | 112.725 |
| | | | | | | | | | | |
| B | D3-3 | NdA art. 14 | | - | rif. Attività 6 | | | | | |
| | | | | | 22.085 | 7.175 | 11,0 | 78.925 | 132.510 | 53.585 |
| | | | | | rif. Attività 9 | | | | | |
| | | | | | 10.622 | 1.750 | 8,0 | 14.000 | 63.732 | 49.732 |

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | | |
|-----------------|----------------------------|---------------------------|---|--|---|---|-----------------------------|--------------------------------|---------|---------|--------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima | |
| B | H3 | NdA art. 21 | <p>a) commerciale all'ingrosso, comprese preparazione e manutenzione di beni dell'attività. E' esclusa vendita di generi alimentari nella zona H3 di Campoformido, presso Ss 13, lato sud, area compresa tra due zone D3.3</p> <p>b) commerciale al minuto, comprese preparazione e manutenzione di beni dell'attività. E' esclusa vendita di generi alimentari nella zona H3 di Campoformido, presso Ss 13, lato sud, area compresa tra due zone D3.3;</p> <p>c) di deposito, magazzino e trasporto di merci;</p> <p>d) direzionale di servizio commerciale;</p> <p>...</p> <p>e) opera di interesse collettivo.</p> <p>f) artigianale di servizio esclusivamente funzionale e correlata alle sole attività commerciali insediate ed insediabili</p> <p>...</p> <p>Sono escluse le attività non ammesse nelle zone D2 e D3.2.</p> <p>Per custodia è ammesso un alloggio per ogni attività avente superficie utile di opere diverse da abitazione maggiore di mq 1.000, non frazionabile.</p> | <p>altezza: m 10, o pari a esistente se superiore;</p> <p><u>rapporto di copertura:</u> m2/m2 0,5 o pari a esistente + 200 m2 per ogni unità funzionale;</p> | rif. Attività 7 | 6.000 | 2.834 | 7,0 | 19.838 | 36.000 | 16.162 |
| | | | | | rif. Attività 8 | 6.289 | 2.339 | 7,0 | 16.373 | 37.734 | 21.361 |
| | | | | | rif. Attività 10 | 13.802 | 5.487 | 9,0 | 49.383 | 82.812 | 33.429 |

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|---------------------------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|---|---|-----------------------------|--------------------------------|---------|---------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| C | SIC (sovrapposto a E4P per 116.375mq) | NdA art. 26 | | | 116.375 | | | | | |
| C | E4P | NdA art. 16 | | / | 116.375 | / | / | / | / | / |
| C | E5R prpc 30 | NdA art. 18 | a) opere di difesa del suolo, difesa da esondazioni e riassetto territoriale. b) manutenzione e sistemazione di strade, corsi d'acqua, argini e condutture esistenti; c) mitigazione dell'impatto paesaggistico e acustico di opere; d) naturalizzazione territoriale; e) percorsi ciclabili e pedonali, comprese opere accessorie o complementari; ... g) opere per viabilità prevista; ... | / | 12.700 | / | / | / | / | / |
| C | Strada progetto | NdA art. 24 | Via Vecchia Postale, intervento ANAS di collegamento tra la S.R.13 Pontebbana e la A23 tangenziale sud di Udine (Il lotto) | / | 20.000 | / | / | / | / | / |
| C | percorso ciclabile | NdA art. 24 | verde di connettivo e arredo | / | 3.500 | / | / | / | / | / |

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|----------------------------|---------------------------|---|-------------------------------------|---|---|-----------------------------|--------------------------------|---------|---------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| C | E5E | NdA art. 17 | <p>Sono comunque vietati:</p> <p>a) edifici di nuova costruzione, se non per integrazione di esistenti;</p> <p>b) disboscamento o trasformazione di aree già destinate a bosco o prato naturale;</p> <p>c) sradicamento di alberi e siepi arboree e arbustive ed estrazione di ceppaie,</p> <p>Sono ammesse:</p> <p>a) serre fisse o rimovibili;</p> <p>b) opere di infrastrutturazione agraria, difesa del suolo,</p> <p>c) servizi stradali, escluse officine e carrozzerie;</p> <p>...</p> <p>f) opere seguenti:</p> <p>1) manutenzione e sistemazione di strade, corsi d'acqua, argini e condutture esistenti;</p> <p>2) mitigazione dell'impatto paesaggistico e acustico di opere;</p> <p>3) naturalizzazione territoriale;</p> <p>4) percorsi ciclabili e pedonali;</p> <p>...</p> <p>6) opere per viabilità prevista;</p> <p>8) recintazione di fondi, h max 2m</p> | / | 31.727 | / | / | / | / | / |

| | | | | | | | | | | |
|----------|-----------|-------------|--|--|-------|-----|-----|-------|-------|-------|
| C | C prpc 30 | NdA art. 12 | Le opere rispettano le destinazioni d'uso seguenti: a) artigianale di servizio; b) commerciale al minuto; c) direzionale di servizio residenziale; d) opera di interesse collettivo; e) residenziale. | altezza: m 8 <u>indice di fabbricabilità territoriale:</u> m3/ha 8.000 <u>rapporto di copertura:</u> m2/m2 0,3 | 7.000 | 200 | 6,5 | 1.300 | 5.600 | 4.300 |
|----------|-----------|-------------|--|--|-------|-----|-----|-------|-------|-------|

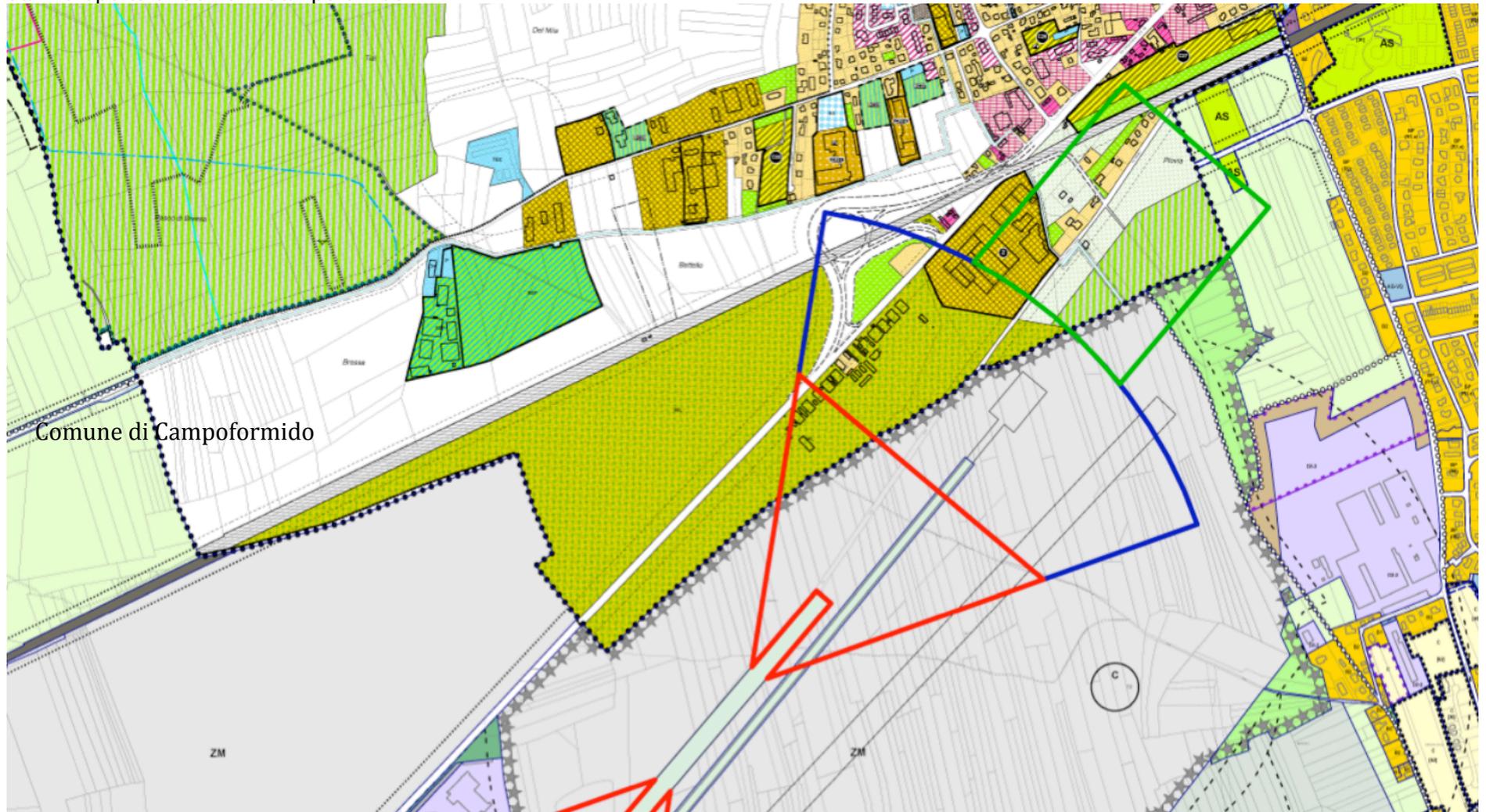
TESTATA 22 – Comune di Campofornido

| zona di rischio | zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|----------------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|---|---|-----------------------------|--------------------------------|----------|----------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| A | SIC | NdA art. 26 | (su ZM aeronautica 155.400mq) | / | 167.116 | / | | / | | |
| A | ZM, aeronautica | NdA art. 27 | | / | 167.116 | / | | non det. | non det. | non det. |
| B | SIC | NdA art. 26 | (su ZM aeronautica 208.660mq) | / | 194.589 | / | | / | | |
| B | ZM, aeronautica | NdA art. 27 | | / | 194.589 | / | | non det. | non det. | non det. |
| C | SIC | NdA art. 26 | (su ZM aeronautica 20.674mq / su E4P 8.728mq/ su E5E e su percorso ciclabile) | / | 28.837 | / | | / | | |
| C | E4P | NdA art. 16 | | / | 8.278 | / | / | / | / | / |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|----------------|---|--|--------|---|---|----------|----------|----------|
| C | percors o ciclabil e - verde di connett ivo e arredo | NdA art. 24 | | / | 600 | / | / | / | / | / |
| C | strada di progett o | NdA art. 24 | | / | 600 | / | / | / | / | / |
| C | ZM, aerona utica | NdA art. 27 | | / | 20.109 | / | | non det. | non det. | non det. |
| C | E5E | NdA art. 17 | | | 13.507 | | | | | |
| C | S5 - AS | NdA art. 23 | a) attrezzatura sportivo turistica b) opere per forma e benessere fisici c) percorsi ciclabili e pedonali | altezza: m 10, o pari a esistente se superiore; rapporto di copertura: m2/m2 0,5 o pari a esistente + 200 m2 per ogni unità funzionale; | 686 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.430 |

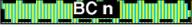
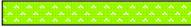
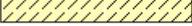
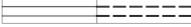
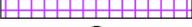
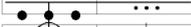
Descrizione aree interessate nel comune di PAsian di Prato

Si prende atto delle zone territoriali omogenee e delle attività esistenti in comune di PAsian di Prato interessate dalle zone di rischio generate dall'Aeroporto di Udine – Campofornido:



Prgc Comune di PAsian di Prato – aggiornato alla variante 45 (fonte: sito internet comunale, <http://www.pasian.it/index.htm>)

Estratto legenda Prgc Comune di PAsian di Prato:

| | | | |
|---|--|---|--|
|  | Zona S - Per servizi ed attrezzature collettive: MIL = Opera militare |  | Zona B3 - Di completamento, estensiva |
|  | Zona T - Di parcheggio privato |  | Zona BC - Di completamento, di convenzione |
|  | Zona V - Di verde privato |  | Zona CO - Di espansione, operativa |
|  | Viabilità esistente, prevista |  | Zona CP - Di espansione, prevista |
|  | Percorso ciclabile, esistente |  | Zona CR - Di espansione, di ristrutturazione urbanistica |
|  | Percorso ciclabile, previsto |  | Zona D2H2 - Industriale e commerciale, prevista o in corso |
|  | Accesso vincolato |  | Zona D3H3 - Industriale e commerciale, esistente |
|  | Ferrovia | | |
|  | Parco comunale, perimetro | | |
|  | Elettrodotto | | |
|  | Stazione di telefonia mobile | | |
|  | Acqua | | |

Testata 22

| Piano di rischio | Destinazione di zona PRGC PAsian di Prato |
|------------------------------|---|
| Zona di rischio A (parziale) | Strada, S(mil) |
| Zona di rischio B (parziale) | Strada, strada di progetto, ferrovia, E6R, E4, S(mil), V, B3, D3H3 |
| Zona di rischio C (parziale) | Acqua, strada, strada di progetto, ferrovia, E6R, E4, D3H3, V, B3, CP |

Analisi attività che comportano la presenza umana continuativa

Dall'analisi delle tabelle precedenti si evince che in corrispondenza della testata 22, in zona di rischio A, si trova Via Principe di Udine.

È presente un'area artigianale/commerciale esistente, la D3H3, che ricade tra le zone di rischio B e C. Il lotto è dotato di potenzialità edificatoria residua.

In zona di rischio B si localizza parte della tratta ferroviaria Udine-Venezia, la previsione della realizzazione delle opere sostitutive del passaggio a livello sulla predetta linea ferroviaria e strade esistenti quali Via Principe di Udine e Via Marano. Inoltre si riscontrano lotti non ancora attuati a destinazione residenziale (B3) con relativo verde di protezione e aree agricole non edificabili.

In zona C si individua parte della ferrovia, Via Marano e il collegamento previsto della predetta con Via Principe di Udine. Sono presenti inoltre presenti zone agricole non edificabili e pochi lotti di completamento di una zona B3, a destinazione residenziale, saturata.

Non sono presenti siti sensibili.

TESTATA 22 – Comune di Pasián di Prato

| zona di rischio | Zona territoriale omogenea | disciplina di riferimento | Destinazioni d'uso ammesse dalla disciplina di riferimento / Note | Indici da disciplina di riferimento | Area interessata dalla zona di rischio (mq) | Tot. superficie coperta. edifici esistenti (mq) | H max edifici esistenti (m) | Potenzialità edificatoria (mc) | | |
|-----------------|----------------------------|---------------------------|--|---|---|---|-----------------------------|--------------------------------|----------|----------|
| | | | | | | | | sfruttata | residua | massima |
| A | strada | NdA art. 27 | Via Principe di Udine | / | 100 | / | / | / | / | / |
| A | S(mil) | NdA art. 24 | opera militare percorsi ciclabili e pedonali viabilità alloggio per il personale o la custodia | non det. | 18.706 | non det. | non det. | non det. | non det. | non det. |
| B | strada | NdA art. 27 | Via Principe di Udine | / | 10.139 | / | / | / | / | / |
| B | strada di progetto | NdA art. 27 | Opere sostitutive del passaggio a livello sulla linea ferroviaria Mestre-Udine al km 122+256 a S. Caterina | / | 25.082 | / | / | / | / | / |
| B | ferrovia | NdA art. 27 | tratta Udine Venezia | / | 3.661 | / | / | / | / | / |
| B | E6R | NdA art. 19 | opere di infrastrutturazione agraria ... difesa da esondazioni e riassetto territoriale. depositi e magazzini per attività di | I fondi sono computabili per opere per residenza dell'imprenditore agricolo a titolo principale da realizzarsi in | 4.326 | / | / | / | / | / |

| | | | | | | | | | | |
|---|----|-------------|---|----------|-------|---|---|---|---|---|
| | | | <p>manutenzione di opere infrastrutturali</p> <p>opere per servizio stradale, escluse officine meccaniche</p> <p>residenza in funzione della conduzione di fondi e delle esigenze dell'imprenditore agricolo a titolo principale</p> <p>attività produttive agricole</p> <p>manutenzione e sistemazione di strade, percorsi ciclo pedonali opere per l'osservazione di fauna o caccia</p> <p>opere per viabilità prevista</p> | zona E6. | | | | | | |
| B | E4 | NdA art. 16 | <p>Sono comunque vietati:</p> <p>edifici di nuova costruzione</p> <p>strade di nuova costruzione eccetto che per viabilità prevista e percorsi ciclabili e pedonali</p> <p>parcheggi</p> <p>Sono ammesse:</p> <p>manutenzione e sistemazione di strade percorsi ciclabili e pedonali comprese opere accessorie e complementari</p> <p>opere per osservazione di fauna selvatica o caccia</p> <p>opere di viabilità prevista</p> | / | 2.255 | / | / | / | / | / |

| | | | | | | | | | | |
|---|--------|-------------|---|---|--------|----------|----------|----------|----------|----------|
| B | S(mil) | NdA art. 24 | | non det. | 77.398 | non det. |
| B | V | NdA art. 26 | servizi e accessori residenziali verde di protezione, arredo, ricreazione | altezza, : max 4,5 m; s. coperta: mq 40 per lotto (è lotto la porzione di V interessata dalle opere) i.f.f. 80mc per lotto (per il calcolo si considera lotto=mappale) | 9.935 | 0 | 0 | 0 | 80 | 80 |
| B | B3 | NdA art. 8 | alberghiera e agrituristica artigianale di servizio commerciale al minuto direzionale opera di interesse pubblico residenziale | altezza:8,5 m, o pari a esistente +0,5m; i.f.f.: mc/mq 0,8, o pari a esistente+150 mc per ogni unità funzionale r.c.:mq/mq 0,4, o pari ad esistente +75mq per ogni unità funzionale | 4.557 | 0 | 0 | 0 | 3.645 | 3.645 |
| B | D3H3 | NdA art. 8 | artigianale commerciale all'ingrosso commerciale al minuto - superficie max 2.500mq deposito, magazzino e trasporto merci direzionale | altezza, :8 m, o pari a esistente ; r.c.: mq/mq 0,5, o pari ad esistente +200mq per | 24.756 | 6.200 | 7,5 | 46.500 | 99.024 | 52.524 |

| | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|----------------|--|---|--------|-------|---|--------|--------|-----|
| | | | opera di interesse pubblico artigianale, industriale o commerciale o assimilabile per effetti ad opera artigianale o industriale o commerciale industriale | ogni unità funzionale. Si ammette l'ampliamento tramite sopra elevazione | | | | | | |
| C | acqua | NdA art. 27 | | / | 1.900 | / | / | / | / | / |
| C | strada | NdA art. 27 | Via Marano | / | 4.517 | / | / | / | / | / |
| C | strada di progett o | NdA art. 27 | collegamento Via Marano / Via Principe di Udine | / | 963 | / | / | / | / | / |
| C | ferrovia | NdA art. 27 | | / | 2.657 | / | / | / | / | / |
| C | E6R | NdA art. 19 | | / | 45.487 | 380 | 9 | / | / | / |
| C | E4 | NdA art. 16 | | / | 52.916 | / | / | / | / | / |
| C | D3H3 | NdA art. 14 | | / | 10.108 | 5.658 | 7 | 39.606 | 40.432 | 826 |
| C | V | NdA art. 26 | | / | 6.363 | 21 | 4 | 84 | 560 | 476 |

| | | | | | | | | | | |
|---|----|------------|--|--|---------------------|-------|---|-------|-------|--------|
| C | B3 | NdA art. 8 | | | Via Marano c/o D3H3 | | | | | |
| | | | | | 4.781 | 650 | 7 | 4.550 | 4.125 | -425 |
| | | | | | Via Marano c/o V | | | | | |
| | | | | | 6.432 | 1.490 | 6 | 8.940 | 6.046 | -2.894 |
| | | | | | Via Marano c/o E6R | | | | | |
| | | | | | 1.191 | 116 | 7 | 812 | 1.103 | 291 |
| C | CP | NdA art.11 | artigianale di servizio commerciale al minuto direzionale opera di interesse pubblico residenziale | altezza, :9 m, o pari a esistente +0,5m; i.f.t.: mc/ha 8.000, o pari a esistente se superiore r.c.:mq/mq 0,3 | 137 | 0 | 0 | 0 | 110 | 110 |

Caratteristiche delle Normative di attuazione

La normativa di attuazione prevede dei limiti generali all'interno di quanto stabilito dalla normativa sovraordinata. Le limitazioni interessano solo i nuovi interventi di incremento volumetrico o di nuova realizzazione.

Nella tabella all'art.6 sono riportati i limiti massimi di altezza per assicurare una distanza minima di 10 mt degli edifici dalla superficie che determina lo spazio aereo libero da ostacoli (rif. tav.P04). Come principio si sono mantenute ammissibili le altezze degli edifici esistenti nei diversi comparti. Sono stati esclusi i volumi tecnici che superano le altezze ammissibili. Si assicura comunque la realizzazione della superficie coperta massima ammissibile delle diverse zone.

Le limitazioni si esprimono in mc massimi ammissibili, come previsto dai piani di rischio.

Nella tabella sottostante sono messi a confronto le altezze ed i volumi ammissibili dalla variante vigente del PRGC e quelli ridotti del piano di rischio.

Sono inoltre escluse, in modo scalare, alcune destinazioni d'uso.

Si precisa che per quanto riguarda la zona H2 e D2(testata 4, zona di rischio B), per cui è stato approvato il Prp n.48 nel 2008, attualmente non ancora convenzionato, si è ridotta l'altezza ammessa per la zona D2 da 15 a 10 mt per assicurare la distanza minima di 10 mt tra edifici e la superficie che determina lo spazio aereo libero da ostacoli (rif. tav.P04). Quando fu approvato il piano attuativo la zona era a destinazione militare e non erano previsti i limiti imposti dalla normativa degli aeroporti civili.

La riduzione delle volumetria comporta una proporzionale riduzione del carico antropico ammesso.

Per quanto riguarda la zona S5AS (testata 22, zona di rischio C), si è ammessa la sola destinazione a parcheggi pubblici per assicurare una presenza episodica degli utenti.

Nulla invece si determina in relazione alle piste pedonali/ciclabili per l'esiguità del numero e del tempo di passaggio. Lo stesso per la bretella tangenziale sud di previsione intesa come un progetto non modificabile di stato avanzato e quindi ritenuta come "attività esistente".

| Testata | Zona di rischio | Zona territoriale omogenea | Rif. Tav. P05 | PRGC VIGENTE | | PIANO DI RISCHIO | | | Differenza tra Potenzialità edificatoria residua secondo disciplina vigente e volume realizzabile residuo da prescrizioni Pra (mc) | % di riduzione |
|---------|-----------------|----------------------------|---------------|---|----------------------------------|--|------------------------------------|--|--|----------------|
| | | | | H max esclusi sili e volumi tecnici (m) | Volume realizzabile residuo (mc) | H max comprensiva di sili e volumi tecnici (m) | Volume realizzabile e residuo (mc) | Destinazioni d'uso escluse | | |
| 04 | A | D3-3 | | 12,0 | 116.340 | 8,5 | 44.476 | Opera di interesse collettivo Residenza per il custode | 71.863 | 61 |
| 04 | B | H2 [Prpc 48] | | 10,0 | 48.630 | 10,0 | 48.630 | Opera di interesse collettivo | 0 | 0 |
| 04 | B | D2 [Prpc 48] | | 15,0 | 112.725 | 10,0 | 75.150 | Opera di interesse collettivo | 37.575 | 33 |
| 04 | B | D3-3 | Attività 6 | 12,0 | 53.585 | 11,0 | 42.543 | Opera di interesse collettivo | 11.042 | 21 |
| | | | Attività 9 | 12,0 | 49.732 | 8,0 | 28.488 | | 21.244 | 43 |
| 04 | B | H3 | Attività 7 | 10,0 | 16.162 | 8,0 | 1.162 | Opera di interesse collettivo | 15.000 | 93 |
| | | | Attività 8 | 10,0 | 21.361 | 8,0 | 5.639 | | 15.723 | 74 |
| | | | Attività 10 | 10,0 | 33.429 | 9,0 | 12.726 | | 20.703 | 62 |
| 22 | C | S5 AS | | 10,0 | 3.430 | 0 | 0 | Opera di interesse collettivo Sono ammessi solo parcheggi scoperti. | 3.430 | 100 |

Normativa di attuazione

Titolo I- generalità

Art. 1 – Quadro normativo e disposizioni generali

IL Piano di rischio dell'Aeroporto civile di Udine-Campoformido è approvato ai sensi all'art.707 del Codice della Navigazione e 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 e delle successive modificazioni introdotte e in base ai contenuti della Circolare APT-33dell'ENAC.

Obiettivo dei Piani di Rischio è rafforzare i livelli di tutela alle attività aeroportuali nelle aree limitrofe agli aeroporti, nonché salvaguardare l'incolumità pubblica contenendo il rischio di danni alle persone e alle cose in caso di incidente.

In quanto strumento finalizzato al raggiungimento dei suddetti obiettivi, il PdRA indica, nell'ambito delle aree ad esso assoggettate, i limiti di crescita del carico antropico e la disciplina di insediamento e ammissibilità delle nuove funzioni territoriali con particolare riguardo alle attività che comportano elevata permanenza di persone ed a quelle non compatibili in quanto potenzialmente amplificatorie delle conseguenze di incidenti e possibile causa di incendio, esplosione e danno ambientale.

Si da atto che, in applicazione delle disposizioni del R.C.E.A. gli interventi effettuati o da effettuarsi sul territorio interessato dalle aree oggetto della "Valutazione ostacoli e limitazioni" sono subordinati al rispetto delle prescrizioni contenute nelle Tav. P03 e P04, ancorchè ricadenti fuori dagli ambiti oggetto del piano di rischio dell'aeroporto.

Il presente Piano costituisce vincolo sovraordinato al Piano Regolatore Generale del Comune di Campoformido Conseguentemente, fino all'adozione della variante di recepimento/adeguamento del P.R.G.C., non potranno essere autorizzate opere o attività incompatibili con le N.T.A. allegate al presente Piano.

Art. 2 – Elaborati

Il piano di rischio dell'aeroporto di Udine Campoformido, è composto dai seguenti elaborati:

R01: Relazione e norme di attuazione

R02: Proposta di variante al PRGC

P01: Planimetria P.R.A.

P02: Planimetria P.R.A. / PRGC

P03: Valutazione limitazioni e ostacoli al volo: planimetria

P04: Valutazione limitazioni e ostacoli al volo: planimetria e profili.

P05: Analisi attività produttive di Via Principe di Udine

P06: Adeguamento Prgc: strategia di piano

P07: Adeguamento Prgc: zonizzazione

Art. 3 – Ambito di applicazione

Le presenti norme del Piano di Rischio Aeroportuale si applicano:

- alle parti di territorio comunale interessate dal piano stesso così come individuate nell'elaborato grafico P01
- agli interventi di trasformazione fisica e funzionale del territorio e in particolare agli interventi di nuovo insediamento, agli interventi edilizi diretti sull'edificato esistente o a completamento delle aree urbanizzate, agli interventi di modifica degli usi attualmente insediati.

Quanto disposto dal Piano di Rischio Aeroportuale non si applica all'edificato e alle funzioni insediate al momento dell'approvazione del piano stesso da parte di ENAC, che sono confermate nella loro consistenza dimensionale e funzionale, ad eccezione di quanto più puntualmente disposto nei successivi articoli, alla data di approvazione da parte di ENAC del presente Piano di Rischio, riguardanti:

- i Piani urbanistici attuativi e loro varianti approvati ed i conseguenti titoli edilizi
- i titoli edilizi perfezionati ancorché non rilasciati e attuati;
- le opere pubbliche per le quali sia intercorsa l'approvazione del progetto definitivo.

Art.4- Validità ed efficacia

Il Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Campoformido ha valore di strumento disciplinare dei limiti all'uso del territorio disposti dal citato "Codice della Navigazione".

La sua adozione da parte dell'Amministrazione Comunale avviene a seguito di parere dell'Ente Nazionale Aviazione Civile e comporta la contestuale apposizione di specifica disciplina di vincolo aeroportuale che dovrà essere recepita dagli strumenti urbanistici comunali con le procedure previste dalla normativa vigente.

Il Piano di Rischio Aeroportuale rimane vigente, e pertanto prescrittivo nei confronti della strumentazione urbanistica ed edilizia comunale, fino a modifiche legislative ovvero fino alla richiesta di revisione da parte delle autorità competenti in materia.

Titolo II – Disciplina degli interventi di trasformazione del territorio

Art. 5 Norme generali comuni a tutte gli ambiti di tutela.

Dovranno 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:

| | Destinazione d'uso o attività | Residenza | Attività non residenziali | Insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, alberghi, stadi) | Scuole, ospedali e obiettivi sensibili | Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale: <ul style="list-style-type: none"> - distributori di carburante, - depositi di liquidi infiammabili, - industrie chimiche, - consistenti insediamenti in aree libere lungo le direzioni di atterraggio e decollo |
|------------------|---|--|---------------------------|--|--|--|
| Piano di Rischio | | | | | | |
| 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 | Non ammesso | |
| Zona B | Ammessa 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 | Ammessa con indici di edificabilità medi | Ammesse nuove attività non residenziali | Non ammesso | Non ammesso | Non ammesso | |

All'interno delle porzioni di territorio disciplinate dalle presenti disposizioni, va inoltre perseguito il trasferimento delle attività sensibili indicate in tabella e in particolare di quelle potenzialmente amplificatorie delle conseguenze di incidenti e possibile causa di incendio, esplosione e danno ambientale, in aree esterne all'ambito di rischio aeroportuale.

Art. 6 – Norme particolari per le zone urbanistiche di PRGC

Le destinazioni d'uso e/o attività ammesse all'art. 5, vengono di seguito precisate con specifico riferimento alla zonizzazione di P.R.G. C. per le zone di tutela A, B, C del piano di rischio.

Prescrizioni Piano di Rischio

| Testata | Zona di rischio | Zona territoriale omogenea | Destinazioni d'uso escluse | Rif. Tav. P05 | H max comprensiva di sili e volumi tecnici (m) | Volume realizzabile residuo (mc) | Differenza tra Potenzialità edificatoria residua secondo disciplina vigente e volume realizzabile residuo da prescrizioni Pra (mc) | % di riduzione |
|---------|-----------------|----------------------------|--|---------------|--|----------------------------------|--|----------------|
| 04 | A | D3-3 | Opera di interesse collettivo Residenza per il custode | | 8,5 | 44.476 | 71.863 | 61 |
| 04 | B | H2 [Prpc 48] | Opera di interesse collettivo | | 10,0 | 48.630 | 0 | 0 |
| 04 | B | D2 [Prpc 48] | Opera di interesse collettivo | | 10,0 | 75.150 | 37.575 | 33 |
| 04 | B | D3-3 | Opera di interesse collettivo | Attività 6 | 11,0 | 42.543 | 11.042 | 21 |
| | | | | Attività 9 | 8,0 | 28.488 | 21.244 | 43 |
| 04 | B | H3 | Opera di interesse collettivo | Attività 7 | 8,0 | 1.162 | 15.000 | 93 |
| | | | | Attività 8 | 8,0 | 5.639 | 15.723 | 74 |
| | | | | Attività 10 | 9,0 | 12.726 | 20.703 | 62 |
| 22 | C | S5 AS | Opera di interesse collettivo Sono ammessi solo parcheggi scoperti. | | 0 | 0 | 3.430 | 100 |

Titolo III – Norme transitorie.

Art.7 Salvaguardia

Dalla data di approvazione del Piano di Rischio e fino alla definitiva approvazione delle varianti agli strumenti urbanistici del Comune di Campoformido con le quali verranno recepite le disposizioni del presente Piano, si applicano le seguenti misure di salvaguardia:

- è sospesa ogni determinazione in merito a titoli edilizi e amministrativi per interventi che siano in contrasto con i contenuti e gli obiettivi del presente Piano;
- è sospesa l'approvazione dei piani urbanistici attuativi nella totalità delle sue accezioni, che siano in contrasto con i contenuti e gli obiettivi del presente Piano.

Allegati

Allegato 1 - 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.
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.

Art. 708 (Opposizione).

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.
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 è 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, è 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 capito 9 – Prevenzione e gestione dei rischi paragrafo 6 – piano di rischio del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli Aeroporti .

Per la redazione dei piani di rischio ENAC ha inoltre emesso la circolare APT-33 del 30-8-2010 "Piani di rischio previsti dall'art. 707 del Codice della Navigazione", di cui si riportano alcune parti.

2. scopo

I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni; il loro scopo è quello di rafforzare, tramite un finalizzato governo del territorio, i livelli di tutela nelle aree limitrofe agli aeroporti. Nel Regolamento è riportata la configurazione geometrica delle zone di tutela, definita in relazione alla distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici.

3. applicabilità

L'articolo 707 del Codice della Navigazione si applica a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile, sia commerciale che di aviazione generale.

La presente circolare è finalizzata a fornire criteri ed indicazioni ai Comuni il cui territorio è soggetto ai vincoli derivanti dai piani di rischio, nelle direzioni di decollo ed atterraggio.

Il rispetto della presente circolare è essenziale per l'ottenimento del parere dell'ENAC, di cui al capitolo 9 – paragrafo 6.7 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

4. normativa e documentazione di riferimento

Per quanto riguarda le caratteristiche infrastrutturali ed operative degli aeroporti i Comuni, oltre a seguire le indicazioni contenute nel sopra citato Regolamento, potranno avvalersi delle cartografie contenute nell'A.I.P. Italia (*Aeronautical Information Publication*) dell'ENAV disponibile sul relativo sito web.

Il Codice prevede inoltre che i piani di rischio vadano redatti tenendo conto anche di eventuali normative regionali in materia di tutela del territorio dal rischio generato dall'attività di volo.

6. procedura di presentazione, valutazione e adozione

I Comuni, il cui territorio è interessato dalle previsioni dell'art. 707 (comma 5°) del Codice della Navigazione, devono redigere il piano di rischio seguendo le relative linee guida contenute nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli aeroporti. L'elaborazione del documento può avvenire nell'ambito di un percorso concertato con la competente Direzione Centrale Infrastrutture Aeroportuali dell'Enac, in grado di mettere a disposizione dei Comuni la propria esperienza sul tema.

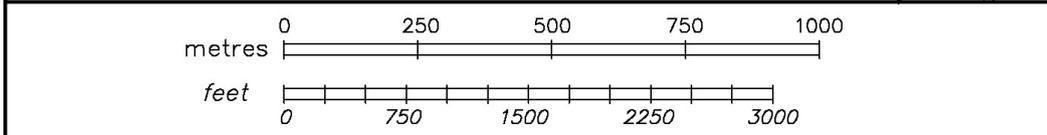
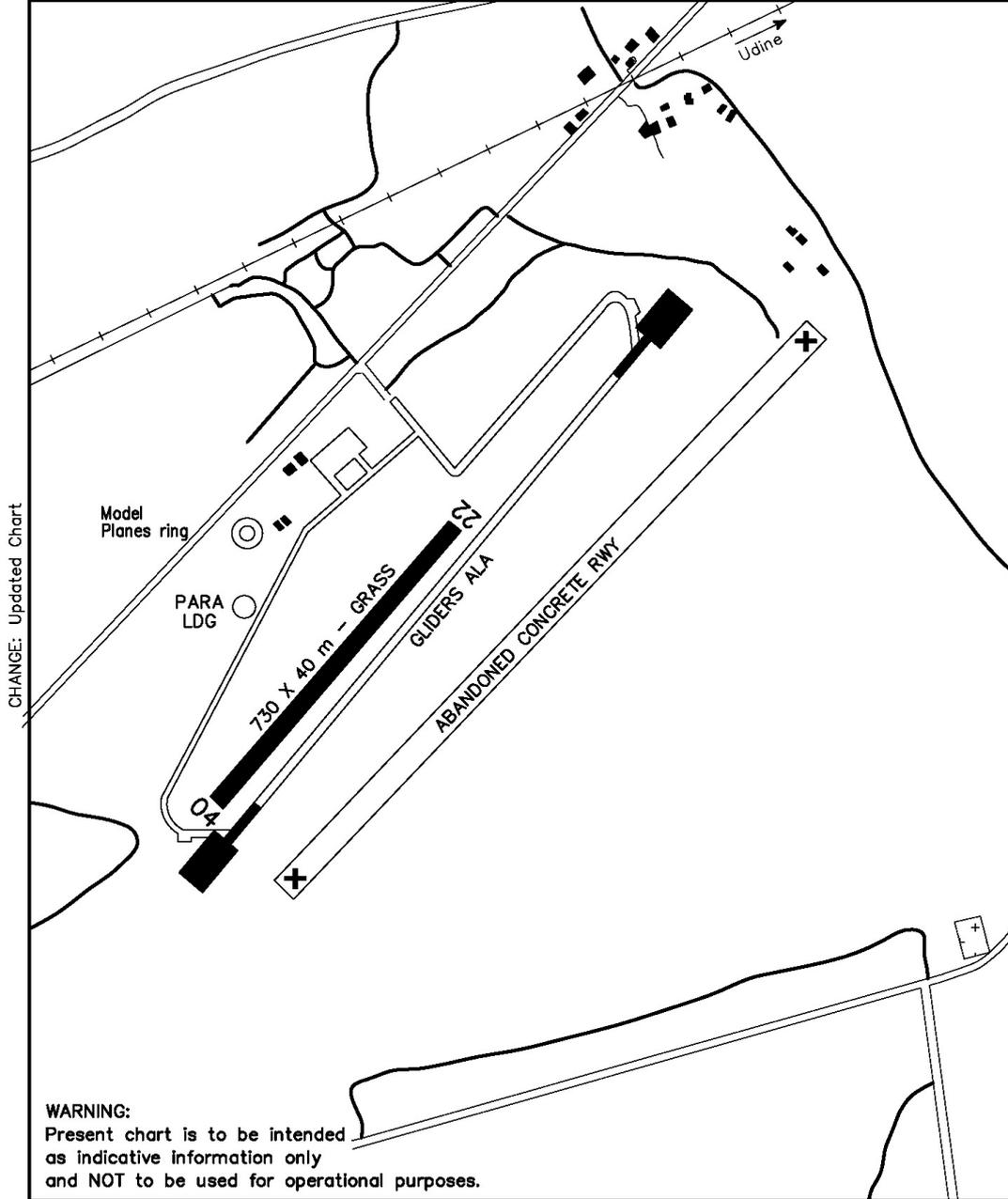
Una volta completata la redazione del documento i Comuni lo trasmettono all'Enac, in duplice copia, indicando i referenti da contattare nel corso dell'esame istruttorio.

Enac conduce la propria istruttoria sulla base di valutazioni di tipo aeronautico finalizzate alla verifica della correttezza dei dati e dei parametri caratterizzanti l'aeroporto considerato e del relativo utilizzo; inoltre valuta la struttura del documento evidenziando eventuali zone di carenza di analisi del territorio e chiedendo approfondimenti al Comune/i.

Allegato 2 – Documentazione reperibile sul sito di AIP Italia

AERODROME LANDING CHART

| | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|----------------|---------------------|------------------|-----------------------------|
| AD Operative Hours | Traffic Circuit | Udine C. Radio | Aerodrome Elevation | L I P D | UDINE / Campoformido |
| See relevant AD pages | ACFT=NW of RWY GLD=SE of RWY | 119.050 | 305 Ft | | 46°01'55" N 013°11'12" E * |



| 1 LIPD | | UDINE/Campoformido | |
|---|--|---|--|
| | Indicatore di località Location indicator | Nome dell' Aeroporto Aerodrome name | |
| L'indicatore di località non può essere usato nel gruppo Indirizzo dei Messaggi trasmessi sulla rete del Servizio fisso delle Telecomunicazioni Aeronautiche (AFTN) | | Location indicator cannot be used in the address component of messages transmitted over Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN) | |

WARNING: Vedi limitazioni di cui alla pagina AD 1.4-1 | See limitations detailed in AD 1.4-1

| 2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO | AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA |
|---|--|
|---|--|

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Coordinate ARP 46°01'55"N 013°11'12"E * | ARP coordinates 46°01'55"N 013°11'12"E * |
| 2 | Direzione e distanza dalla città 2.7 NM SW Udine | Direction and distance from city 2.7 NM SW Udine |
| 3 | Elevazione/Temperatura di riferimento 305 FT / 24.7 °C | Elevation/Reference temperature 305 FT / 24.7 °C |
| 4 | Variazione magnetica/Variazione annuale NIL | Magnetic variation/Annual change NIL |
| 5 | Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Venezia - Ronchi dei Legionari Aeroporto "Marco Polo" Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Tessera Venezia Tel +39 041 2605701/5713 Fax +39 041 2605711 e-mail: aero.venezia@enac.gov.it Ufficio di Ronchi dei Legionari Via Aquileia, 44 33047 Ronchi dei Legionari Tel +39 0481 773224, Fax +39 0481 776360 e-mail: aero.trieste@enac.gov.it Esercente ENAC Autorità ATS NIL | Aerodrome administration authority ENAC - DA Venezia - Ronchi dei Legionari "Marco Polo" Airport Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Tessera Venezia Tel +39 041 2605701/5713 Fax +39 041 2605711 e-mail: aero.venezia@enac.gov.it Ronchi dei Legionari office Via Aquileia, 44 33047 Ronchi dei Legionari Tel +39 0481 773224, Fax +39 0481 776360 e-mail: aero.trieste@enac.gov.it Aerodrome operator ENAC ATS authority NIL |
| 6 | Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) VFR | Type of traffic permitted (IFR/VFR) VFR |
| 7 | Note 1) AD aperto al traffico turistico VFR nazionale e comunitario previa verifica disponibilità del servizio antincendio aeroportuale da richiedere almeno 24 ore prima dell'ETA contattando Aeroclub Friulano tel/fax +39 0432 69455 oppure Aeroclub Far East tel +39 348 7801134 | Remarks 1) AD open to domestic and EU VFR tourist traffic prior request of fire fighting service availability at least 24 HR before ETA calling Aeroclub Friulano tel/fax +39 0432 69455 or Aeroclub Far East tel +39 348 7801134 |

| 3 ORARIO DI SERVIZIO | OPERATIONAL HOURS |
|----------------------|-------------------|
|----------------------|-------------------|

| | | |
|----|---|---|
| 1 | Amministrazione aeroportuale Servizio da verificare almeno 24 HR prima dell' ETA contattando Aeroclub Friulano tel/fax +39 0432 69455 | Aerodrome Administration Service availability to be verified at least 24 HR before ETA calling Aeroclub Friulano phone/fax +39 0432 69455 |
| 2 | Dogana e immigrazione NIL | Customs and immigration NIL |
| 3 | Servizio sanitario NIL | Health and sanitation NIL |
| 4 | AIS NIL | ATS NIL |
| 5 | ARO NIL | ARO NIL |
| 6 | METEO NIL | METEO NIL |
| 7 | ATS NIL | ATS NIL |
| 8 | Rifornimento NIL | Fuelling NIL |
| 9 | Handling NIL | Handling NIL |
| 10 | Servizi di sicurezza NIL | Security NIL |
| 11 | De-icing NIL | De-icing NIL |
| 12 | Note 1) Per Servizio METEO vedi tabella 11 | Remarks 1) METEO Service see table 11 |

| 4 SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE | HANDLING SERVICES AND FACILITIES |
|---------------------------------------|----------------------------------|
|---------------------------------------|----------------------------------|

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Attrezzatura di carico e scarico merci NIL | Cargo-handling facilities NIL |
|---|--|---|

| | | |
|----------|---|--|
| 2 | Tipi di carburante/Olio AVGAS 100LL / NIL | Fuel/Oil types AVGAS 100LL / NIL |
| 3 | Capacità di rifornimento NIL | Fuelling capacity NIL |
| 4 | Sistema de-icing NIL | De-icing facilities NIL |
| 5 | Hangar per aeromobili in transito NIL | Hangar space for visiting aircraft NIL |
| 6 | Servizio riparazioni per aeromobili in transito NIL | Repair facilities for visiting aircraft NIL |
| 7 | Note 1) Carburante disponibile solo per l'Aeroclub Friulano | Remarks 1) Fuel available for Aeroclub Friulano only |

| | | |
|----------|---------------------------------|-----------------------------|
| 5 | SERVIZI PER I PASSEGGERI | PASSENGER FACILITIES |
|----------|---------------------------------|-----------------------------|

| | | |
|----------|---------------------------------------|---|
| 1 | Alberghi In città | Hotels In town |
| 2 | Ristoranti NIL | Restaurants NIL |
| 3 | Trasporti Taxi O/R | Transportation Taxi O/R |
| 4 | Servizio medico NIL | Medical facilities NIL |
| 5 | Banca e ufficio postale NIL | Bank and Post office NIL |
| 6 | Ufficio turistico NIL | Touristic office NIL |
| 7 | Note 1) Bar in aeroporto | Remarks 1) Bar in the airport |

| | | |
|----------|--|--|
| 6 | SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO | RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES |
|----------|--|--|

| | | |
|----------|--|---|
| 1 | Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 1 ICAO | Aerodrome category for fire fighting CAT 1 ICAO |
| 2 | Equipaggiamento per il soccorso NIL | Rescue equipment NIL |
| 3 | Rimozione aeromobili in difficoltà NIL | Capability for removal of disabled aircraft NIL |
| 4 | Note NIL | Remarks NIL |

| | | |
|----------|--|---|
| 7 | DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE | SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING |
|----------|--|---|

| | | |
|----------|---|---|
| 1 | Equipaggiamenti di pulitura NIL | Types of clearing equipment NIL |
| 2 | Priorità NIL | Clearance priorities NIL |
| 3 | Note NIL | Remarks NIL |

| | | |
|----------|--|--|
| 8 | DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA | APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA |
|----------|--|--|

| | | |
|----------|--|---|
| 1 | Superficie e resistenza dell'area di stazionamento NIL | Apron surface and strength NIL |
| 2 | Larghezza, superficie e resistenza delle TWY NIL | TWY width, surface and strength NIL |
| 3 | Localizzazione/Elevazione ACL NIL | ACL location/Elevation NIL |
| 4 | Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL | VOR/INS checkpoints NIL / NIL |
| 5 | Note NIL | Remarks NIL |

| | | |
|----------|---|--|
| 9 | GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE | SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS |
|----------|---|--|

| | | |
|----------|---|--|
| 1 | Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili NIL | Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands NIL |
| 2 | Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY NIL | RWY and TWY markings and lights NIL |

| | | |
|---|------------------------|------------------|
| 3 | Barre d'arresto NIL | Stop bars NIL |
| 4 | Note NIL | Remarks NIL |

| | | |
|----|-----------------------|---------------------|
| 10 | OSTACOLI AEROPORTUALI | AERODROME OBSTACLES |
|----|-----------------------|---------------------|

| Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas | | | Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo In circling area and at aerodrome | | Note Remarks |
|---|---|---------------------------|--|---------------------------|---|
| 1 | | | 2 | | 3 |
| RWY e Area interessata RWY and Area affected | Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights | Coordinate Coordinates | Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights | Coordinate Coordinates | |
| a | b | c | a | b | |
| NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | 1) Attenzione ad ostacoli costituiti da antenne nelle vicinanze dell'aeroporto/ Attention to antenna obstacle located in the vicinity of the aerodrome |

| | | |
|----|-----------------------------|----------------------------|
| 11 | INFORMAZIONI METEOROLOGICHE | METEOROLOGICAL INFORMATION |
|----|-----------------------------|----------------------------|

| | | |
|----|---|--|
| 1 | Ufficio METEO di riferimento NIL | Associated MET office NIL |
| 2 | Orario di servizio NIL | Hours of service NIL |
| 3 | Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità NIL / NIL | Office responsible for TAF preparation/Period of validity NIL / NIL |
| 4 | Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione NIL / NIL | Type of landing forecast/Interval of issuance NIL / NIL |
| 5 | Briefing e consultazione fornita NIL | Briefing and consultation provided NIL |
| 6 | Documentazione di volo/Lingua usata NIL | Flight documentation/Language used NIL |
| 7 | Carte e documentazione disponibili per consultazione NIL | Charts and other information available for briefing or consultation NIL |
| 8 | Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione NIL | Supplementary equipment available for providing information NIL |
| 9 | Enti ATS destinatari delle informazioni NIL | ATS units provided with information NIL |
| 10 | Informazioni climatologiche e informazioni supplementari NIL | Climatological information and additional information NIL |

| | | |
|----|-------------------------------------|---------------------------------|
| 12 | CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE | RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS |
|----|-------------------------------------|---------------------------------|

| Designazione NR RWY Designation | QFU | Dimensioni RWY Dimension of RWY (M) | Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY | Coordinate THR THR coordinates | THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY |
|---------------------------------------|-----|---|---|-----------------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 04 | NIL | 730 x 40 | SIWL 2500 Kg Erba Grass | NIL | NIL / NIL |
| 22 | NIL | 730 x 40 | SIWL 2500 Kg Erba Grass | NIL | NIL / NIL |

| Designazione NR RWY Designation | Pendenza di RWY-SWY Slope | Dimensioni SWY SWY dimension (M) | Dimensioni CWY CWY dimension (M) | Dimensioni strip strip dimension (M) | Dimensioni RESA RESA dimension (M) |
|---------------------------------------|---------------------------------|--|--|--|--|
| 1 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

| Designazione NR RWY Designation | OFZ Obstacle free zone (OFZ) | Note Remarks |
|---------------------------------------|---------------------------------|---|
| 1 | 12 | 13 |
| 04 | NIL | 1) Resistenza solo per aeromobili civili/Strength for civil aircraft only 2) Ad est della pista è situata un'area disponibile per l'atterraggio alianti con direzione parallela alla pista. Non è consentita l'utilizzazione simultanea di talestriscia con la pista/Gliders alighting area is available on the east side of the RWY, gliders activity to be performed parallel to the RWY. Simultaneous operations on the RWY and the ALA are not allowed |

| Designazione NR RWY Designation | OFZ Obstacle free zone (OFZ) | Note Remarks |
|------------------------------------|---------------------------------|---|
| 1 | 12 | 13 |
| 22 | NIL | 1) Resistenza solo per aeromobili civili/Strength for civil aircraft only 2) Ad est della pista è situata un'area disponibile per l'atterraggio aliante con direzione parallela alla pista. Non è consentita l'utilizzazione simultanea di talestriscia con la pista/Gliders alighting area is available on the east side of the RWY, gliders activity to be performed parallel to the RWY. Simultaneous operations on the RWY and the ALA are not allowed |

| | |
|--|---------------------------|
| 13 DISTANZE DICHIARATE | DECLARED DISTANCES |
|--|---------------------------|

| Designazione RWY RWY designator | TORA (M) | TODA (M) | ASDA (M) | LDA (M) |
|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL |

| | |
|---|-------------------------------------|
| 14 LUCI DI AVVICINAMENTO E LUCI PISTA | APPROACH AND RUNWAY LIGHTING |
|---|-------------------------------------|

| RWY ID | AVVICINAMENTO APPROACH | | | THR | VASIS | PAPI | MEHT (M) | TDZ |
|--------|---------------------------|----------------------------|------------------------|------------------|-------|------|-------------|----------------------------|
| | Tipo Type | Lunghezza Length (M) | Intensità Intensity | Colore Colour | | | | Lunghezza Length (M) |
| 1 | 2.1 | 2.2 | 2.3 | 3 | 4.1 | 4.2 | 4.3 | 5 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

| RWY ID | ASSE CENTRALE PISTA RCL | | | | BORDO PISTA RWY EDGE | | | |
|--------|----------------------------|------------------------------|------------------|------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------|------------------------|
| | Lunghezza Length (M) | Spaziatura Spacing (M) | Colore Colour | Intensità Intensity | Lunghezza Length (M) | Spaziatura Spacing (M) | Colore Colour | Intensità Intensity |
| 1 | 6.1 | 6.2 | 6.3 | 6.4 | 7.1 | 7.2 | 7.3 | 7.4 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

| RWY ID | FINE PISTA RWY END | SWY | | RTIL | CGL | Note Remarks |
|--------|-----------------------|----------------------------|------------------|------|-----|-----------------|
| | Colore Colour | Lunghezza Length (M) | Colore Colour | | | |
| 1 | 8 | 9.1 | 9.2 | 10 | 11 | 12 |
| 04 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |
| 22 | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

| | |
|---|---|
| 15 ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA | OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY |
|---|---|

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari NIL | ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL |
| 2 | Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: NIL Anemometri: NIL | LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: NIL Anemometers: NIL |
| 3 | Illuminazione bordo e asse centrale TWY NIL | TWY edge and centre line lighting NIL |
| 4 | Alimentatore secondario/Tempo di intervento NIL | Secondary power supply/Switch over time NIL |
| 5 | Note NIL | Remarks NIL |

| | |
|---|---------------------------------|
| 16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI | HELICOPTERS LANDING AREA |
|---|---------------------------------|

| | | |
|---|--|---|
| 1 | Posizione NIL | Position NIL |
| 2 | Elevazione NIL | Elevation NIL |
| 3 | Dimensioni, superficie, resistenza, segnaletica NIL | Dimensions, surface, strength, marking NIL |
| 4 | Orientamento NIL | Bearing NIL |
| 5 | Distanze dichiarate NIL | Declared distances NIL |
| 6 | Luci NIL | Lighting NIL |

| | |
|----------------------|-----------------------|
| 7 Note NIL | Remarks NIL |
|----------------------|-----------------------|

| | |
|----------------------------|---------------------|
| 17 SPAZIO AEREO ATS | ATS AIRSPACE |
|----------------------------|---------------------|

| Designatore e limiti laterali Designation and lateral limits | Limiti verticali Vertical limits | Classificazione dello spazio aereo Airspace classification | Nominativo dell'unità ATS Lingua ATS unit call sign Language | Altitudine di transizione Transition altitude | Note Remarks |
|--|-------------------------------------|---|---|--|------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Udine/Campoformido ATZ 45°57'00"N 013°09'40"E quindi arco di cerchio in senso antiorario raggio/then arc of circle in anti-clockwise direction radius 5.0 NM con centro su/centred on: 46°01'53"N 013°11'13"E fino al punto/till point 46°00'43"N 013°18'11"E quindi/then 46°07'10"N 013°20'30"E quindi arco di cerchio in senso antiorario raggio/then arc of circle in anti-clockwise direction radius 3.0 NM con centro su/centred on: 46°07'55"N 013°16'20"E fino a/till point 46°10'06"N 013°13'22"E quindi/then 46°05'34"N 013°06'23"E quindi arco di cerchio in senso antiorario raggio/then arc of circle in anti-clockwise direction radius 5.0 NM con centro su/centred on: 46°01'53"N 013°11'13"E fino a/till point 46°03'43"N 013°04'32"E quindi arco di cerchio in senso orario raggio/then arc of circle in clockwise direction radius 5.0 NM con centro su/centred on: 45°58'50"N 013°03'00"E fino a/till point 45°57'00"N 013°09'40"E | FL50 | G | NIL | NIL | 1) WI Milano FIR |

| | |
|--|-------------------------------------|
| 18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS | ATS COMMUNICATION FACILITIES |
|--|-------------------------------------|

| Servizio Service | Nominativo Call sign | Frequenza MHz Frequency MHz | Orario Operational hours | Note Remarks |
|---------------------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| NIL | NIL | NIL | NIL | 1) La frequenza 119.050 MHz è assegnata per esigenze dell'Aviazione Generale e per l'Aeroclub, tale frequenza non deve essere usata per scopi ATS/ Frequency 119.050 MHz assigned for General Aviation and Aeroclub needs, such frequency must not be used for ATS purpose |

| | |
|--|--|
| 19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO | RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS |
|--|--|

| Tipo di radioassistenza Type of aid | ID | FREQ | Orario Operational hours | Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84) | Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna | Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations | Note Remarks | |
|--|-----|------|-----------------------------|--|---|--|-----------------|-----|
| CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL | NIL |

| | |
|---|----------------------------------|
| 20 REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE | LOCAL TRAFFIC REGULATIONS |
|---|----------------------------------|

| | |
|--|--|
| 1 Uso preferenziale delle piste NIL | Runway preferential use NIL |
| 2 Apron NIL | Apron NIL |
| 3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio NIL | Special rules for taxiway use NIL |
| 4 Procedure speciali applicabili agli aeromobili in condizioni di bassa visibilità NIL | Aircraft special procedures in low visibility conditions NIL |
| 5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario NIL | Special operational practice for minimum RWY occupancy NIL |

| | |
|--|--|
| 6 Restrizioni locali ai voli | Local flight restrictions |
| 1) Data l'esistenza di diversi circuiti per velivoli a motore, trainer ed aianti, contattare l'Autorità aeroportuale per il loro svolgimento | 1) Due to different traffic circuits for engine aircraft, two planes and gliders, contact aerodrome Authority for instructions |
| 2) E' vietato il sorvolo dell'aeroporto al di sotto dei 2500 ft AGL | 2) It is forbidden to overfly the AD below 2500 ft AGL |
| 3) Gli elicotteri devono usare RWY 04/22 per atterraggio e decollo, rullaggio con precauzione seguendo le istruzioni ricevute in frequenza. | 3) Helicopters must use RWY 04/22 for landing and take off, taxi with caution following instructions received by frequency. |
| 7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale | Provisions for general aviation aircraft |
| NIL | NIL |

| | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| 21 PROCEDURE ANTIRUMORE | NOISE ABATEMENT PROCEDURES |
| 1 Generalità | General |
| NIL | NIL |
| 2 Uso delle piste | Use of RWY |
| NIL | NIL |
| 3 Restrizioni al suolo | Ground restrictions |
| NIL | NIL |
| 4 Attività addestrativa | Training activity |
| NIL | NIL |

| | |
|---|---|
| 22 PROCEDURE DI VOLO | FLIGHT PROCEDURES |
| 1 Generalità | General |
| NIL | NIL |
| 2 Procedure per i voli IFR | Procedures for IFR flights |
| NIL | NIL |
| 3 Procedure radar | Radar procedures |
| NIL | NIL |
| 4 Procedure per i voli VFR | Procedures for VFR flights |
| 4.1 Informazioni generali | General information |
| NIL | NIL |
| 4.2 Attività di circuito | Circuit activity |
| Circuito di traffico: aeromobili NW della RWY aianti SE della RWY | Traffic circuit: aircraft NW of RWY gliders SE of RWY |
| 4.3 Arrivi | Arrivals |
| NIL | NIL |
| 4.4 Partenze | Departures |
| NIL | NIL |
| 4.5 Sorvoli | Overflying |
| NIL | NIL |
| 4.6 VFR Speciale | Special VFR |
| NIL | NIL |
| 4.7 VFR notturno | Night VFR |
| NIL | NIL |
| 4.8 Attività addestrativa | Training activity |
| NIL | NIL |

| | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| 23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE | ADDITIONAL INFORMATION |
| NIL | NIL |

| | |
|--|---|
| 24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI UDINE/Campoformido | CHARTS RELATED TO UDINE/Campoformido AERODROME |
| Carte - Charts | Pagine - Pages |
| Aerodrome Landing Chart | AD LIPD 2-1 |

Allegato 3

Regione autonoma Friuli Venezia Giulia

Delibera n.1292/2012 del 12 luglio 2012

“Bando di gara per l’affidamento in concessione dell’ex Aerocampo di Campoformido” in evidenza pubblica

La Regione autonoma Friuli Venezia Giulia è proprietaria del compendio immobiliare denominato “Ex Aerocampo di Campoformido”, sito nei comuni di Campoformido (UD) e Pasiàn di Prato (UD) dal 06.07.2005; la quasi totalità dell’area che interessa le costruzioni e l’area tra quest’ultime e la pista in uso è nel comune di Pasiàn di Prato.

Nel 2007 l’area è stata concessa in comodato gratuito all’Associazione Far East per la durata di anni cinque, autorizzando l’Aeroclub Far East a procedere a quanto necessario per la realizzazione del progetto “Parco del Volo”, anche attuando sui fabbricati esistenti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

L’articolo 13 della legge regionale 16 luglio 2010, n. 12 prevede che l’Amministrazione regionale e’ autorizzata a concedere in uso, previa procedura ad evidenza pubblica le aree, e che la concessione viene rilasciata a titolo gratuito a soggetti, anche privati, non aventi finalità di lucro con l’obbligo di eseguire tutti gli interventi di ordinaria manutenzione e di sostenerne i relativi oneri.

Al concessionario e’ fatto obbligo di sviluppare:

- a) progetti di formazione tecnologica aeronautica in concerto con istituti scolastici di indirizzo aeronautico della Regione Friuli Venezia Giulia;
- b) il recupero e la valorizzazione della cultura e della storia aeronautica del territorio della Regione Friuli Venezia Giulia, attraverso un percorso espositivo e museale che rappresenti anche momento di promozione turistica,
- c) la realizzazione di interventi di straordinaria manutenzione.

E’ data facoltà al soggetto concessionario di sviluppare complementari attività industriali e/o commerciali nel settore aeronautico o in altro settore a esso collegato, in misura necessaria per la promozione, il sostegno e lo sviluppo delle attività.

L’attività di volo prevista nell’area che permette l’accesso è un’attività meramente accessoria, strettamente connessa alla vera e propria attività di volo esercitata sulla contigua area aeroportuale di proprietà dello Stato, da esercitarsi in coordinamento con gli enti competenti, secondo le direttive impartite dal gestore aeroportuale e sotto la vigilanza e il controllo dell’Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC), ferme restando le altre prerogative previste dalla legge in capo all’Ente medesimo.

La concessione in uso gratuito ha una durata di 9 anni.



Cosa sarà: UN CONTENITORE DI EVENTI E ATTIVITA' CULTURALI, SPORTIVE, FORMATIVE E TURISTICHE NEL SETTORE AERONAUTICO IN OLTRE 75 ETTARI DI VERDE ATTREZZATO

Cultura Aeronautica ed Edutainment

- › Esposizione permanente (storia Aeronautica in FVG, ITI "A. Malignani", PAN, Aeronautica Militare in FVG)
- › Esposizioni temporanee su storia scienza-tecnica
- › Nuove tecnologie e volo virtuale
- › Manifestazioni aeree
- › Seminari e convegni su temi storici e tecnico-scientifici
- › Esibizione e presentazione tecnica di velivoli
- › Laboratori di recupero e di ripristino velivoli

Sport

- › Paracadutismo Agonistico
- › Aeromodellismo
- › Acrobazia Aerea
- › Volo in Mongolfiera
- › Palestra di preparazione atletica

Formazione (a cura dell'ITI "A. Malignani")

- › Laboratori e aule per la didattica
- › Corsi su tecnica aeronautica
- › Corsi di volo e acrobazia
- › Corsi di paracadutismo
- › Corsi di manutenzione
- › Corsi post diploma
- › Corsi antincendio
- › Volo virtuale e centro studi software
- › Interscambio studentesco



Turismo e Attività di Volo

- › Scalo per l'Aviazione generale
- › Attività ultraleggeri
- › Volo diporto



Tempo Libero

- › Zona pic-nic
- › Zona giochi
- › Piscina
- › Footing - Jogging
- › Aree verdi a disposizione



Accoglienza

- › Alloggio Club House
- › Ostello
- › Campeggio
- › Ristorazione
- › Negozio



Servizi per l'Aeronautica generale

- › Handling velivoli
- › Ricovero
- › Servizio Rifornimento
- › Manutenzione
- › Informazioni Aeronautiche
- › Servizio Antincendio



Servizi per il pubblico

- › Parcheggio interno
- › Fermata Trasporti Pubblici Locali
- › Punto Informazioni Turistiche FVG



Servizi di Pubblica Utilità

- › Sede Gruppo Protezione Civile Aeronautico
- › Scalo Voli governativi e istituzionali
- › Scalo Servizi di Sicurezza e Pronto Soccorso



Sedi di Associazioni ed Enti impegnati nello sviluppo del Parco

- › Aeroclub
- › Arma Aeronautica
- › Vigili del Fuoco
- › Aeromodellisti
- › Volo virtuale
- › Paracadutisti
- › Ex PAN
- › Clubs Frece Tricolori

HANGAR MUSEUM 1
Esposizioni Temporanee Exhibition



HANGAR MUSEUM 2
Le costruzioni Aeronautiche in FVG



HANGAR MUSEUM 3
La Formazione Aeronautica del FVG



HANGAR MUSEUM 4
1° e 4° Stormo Caccia, Aeronautica in FVG



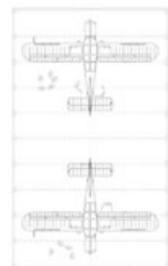
HANGAR MUSEUM 5
Acrobazia e P.A.N. Pattuglia Acrobatica Nazionale



EVENTS HANGAR 6



FLY HANGAR 7 > 8 > 9



Esterni al parco volo, ad ovest, si trovano gli hangar dell' "Aeroclub Friulano".



**Direzione Aeroportuale
Venezia - Ronchi dei Legionari**

Ronchi dei Legionari, 24.04.2009
Prot. 435/020/020

A Aeroclub Friulano
 Aeroclub Far East

e p.c. Direzione Politiche Ambientali e di Sicurezza

Oggetto: attività VDS

Facendo seguito alla nota 0001035/ORO/ORO del 03/10/2008 si comunica che sull'aeroporto di Udine-Campoformido si autorizzano i movimenti di velivoli VDS con procedura di segregazione verticale in coordinamento di biga radio.

I velivoli devono essere provvisti di apparato radio portatile per comunicazioni radio fra piloti VDS e fra piloti VDS e biga radio.

I piloti devono essere in possesso di licenza di radiotelegrafia in italiano o inglese o, in alternativa, di licenza di pilotaggio.

Si tenga infine presente che anche il solo traffico ULM richiede che sia attivato il servizio antincendio.

Cordiali saluti

Valerio Donato Valerio Donato Direttore

A small, stylized handwritten mark or signature, possibly a monogram, located at the bottom left of the page.



Aeroporto "Marco Polo"
Viale Galileo Galilei, 30/1
30030 Venezia Tessera
c.f. 97158180584

tel. +39 041 2605706/1/4
fax +39 041 2605711
aero.venezia@enac.rupa.it
www.enac-italia.it

Allegato 6 - Elenco abbreviazioni ricorrenti:

AD - Aerodrome - Aerodromo
ADC - Aerodrome chart – Carta d'aerodromo
AIC - Aeronautical information circular - Circolare di informazioni aeronautiche
AIP - Aeronautical information publication - Pubblicazione di informazioni aeronautiche
ALA - Alighting area Area di atterraggio/ammarraggio
ALS - Approach lighting system - Sentiero luminoso di avvicinamento
ALT - Altitude - Altitudine
APCH - Approach - Avvicinamento
ARC - Area chart - Carta d'area
ARP - Aerodrome reference point - Punto di riferimento dell'aeroporto
ASDA - Accelerate-stop distance available - Distanza disponibile per accelerazione-arresto pista d'atterraggio
ATZ - Aerodrome traffic zone - Zona di traffico di aeroporto
COORD - Coordinates - Coordinate
DIST - Distance - Distanza
ELEV - Elevation - Altitudine
ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV - Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo
FT - Feet - Piedi [unità di misura]
GLD - Glider - Aliante
GRASS - Grass landing area - Zona erbosa di atterraggio
IFR - Instrument flight rules - Regole del volo strumentale
INSTR - Instrument - Strumentale
LAT - Latitude - Latitudine
LDA - Landing distance available - Distanza disponibile per l'atterraggio pista d'atterraggio
LDG - Landing - Atterraggio
LDGC - Landing chart - Carta di atterraggio
NIL - Informazione non disponibile [solo per l'Italia]
NPA - Non Precision Approach - Avvicinamento non di precisione
OBST - Obstacle - Ostacolo
OCS - Obstacle clearance surface - Superficie libera da ostacoli
OFZ - Obstacle free zone - Zona libera da ostacoli
RESA - Runway end safety area - Area di sicurezza di fine pista pista d'atterraggio
RWY - Runway – Pista
SIWL - Single isolated wheel load Peso per ruota singola isolata
SWY - Stopway - Zona di arresto
TA - Transition altitude - Altitudine di transizione
TDZ - Touchdown zone - Zona di contatto
THR - Threshold - Soglia
TOC - Top of climb - Limite superiore della salita
TODA - Take-off distance available - Distanza disponibile per il decollo pista d'atterraggio
TORA - Take-off run available - Corsa disponibile per il decollo pista d'atterraggio
TWY - Taxiway - Via di circolazione
VAC - Visual approach chart - Carta di avvicinamento a vista
VFR - Visual flight rules - Regole di volo a vista
VFRC - VFR routes chart - Carta delle rotte VFR