



**COMUNE DI
OSOPPO**

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

VARIANTE n°14

- **RELAZIONE GENERALE**
 - **RELAZIONE ILLUSTRATIVA**
 - **ALLEGATI**
 - **ASSEVERAZIONI**

RELAZIONE GENERALE

1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1.1 PREMESSA

Il Comune di Osoppo è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale – Variante n. 3 - approvato con delibera di C.C. n.16 del 12.04.2005 la cui esecutività è stata confermata con DGR n.1929 del 28.07.2005.

Successivamente sono state apportate altre Varianti di entità diverse, tra cui la n.11, a carattere di Variante generale, approvata con Delibera del Consiglio comunale n.14 del 02.05.2013 e, confermata nella sua esecutività con Delibera della Giunta regionale n.1048 del 15.06.2013, pubblicata sul BUR n.96 del 3.7.2013.

Con Delibera del Consiglio comunale n. 4 del 22.01.2016, è stata inoltre adottata la Variante n.13, al fine di superare alcune problematiche emerse durante la fase di gestione, il cui iter approvativo è ancora in corso.

Si presenta ora la necessità, manifestata dalla società AVRO s.r.l. - con sede in Osoppo - che gestisce l'aviosuperficie, di intervenire con una nuova Variante, proposta per apportare modifiche puntuali ai quadri strutturale, operativo e normativo vigenti, all'interno delle facoltà ammesse dall'art.4.c.1, lettera i) e dall'art.7c.1, lettera f), della LR.21/2015, in grado di migliorare le condizioni di sicurezza delle attività ivi svolte.

1.2 CONTENUTI DELLA VARIANTE

Tra le varie attrezzature private previste nella Zona ad esse dedicate dal P.R.G.C. di Osoppo, vi è l'Aviosuperficie "Nino Pittini", area da tempo destinata alla pratica del turismo aereo.

Tale ambito si estende parallelamente alla S.R.463 ed alla linea ferroviaria Sacile-Gemona, e comprende una vasta area prativa, con una propaggine verso nord ovest ricadente all'interno del S.I.C. "Valle del Medio Tagliamento", dove è ubicato l'hangar e relativi servizi di supporto.

Attualmente il traffico aereo, che riguarda anche aeromobili mono/bimotori, si appunta su una quota giornaliera di una decina di movimenti, spesso però condizionati dalla situazione in cui viene a trovarsi lo strato erboso, a seconda delle situazioni atmosferiche, oltre che dalla irregolarità del suolo.

L'attuale pista, infatti, per la precarietà dovuta alla sua attuale conformazione, limita la potenzialità dell'attrezzatura esistente non garantendo le misure di sicurezza necessarie con qualsiasi tempo.

Da ciò nasce la necessità di intervenire con una pavimentazione che garantisca operazioni di volo (decollo e atterraggio) in sicurezza, per le tipologie consentite dalle norme nazionali che regolano l'attività delle aviosuperfici, consolidando il tracciato.

In generale, questa iniziativa è compatibile con le destinazioni d'uso della zona specifica, previa pertinente integrazione alle specifiche norme al fine di regolarne l'attuazione in maniera controllata ed in misura strettamente necessaria allo scopo, soprattutto rispetto all'adiacente area ambientale del S.I.C.

Nel dettaglio, l'intervento riguarda la pavimentazione della pista (18mx800m), delle aree di inversione e di quelle di connessione con l'hangar da realizzarsi con materiali adeguati (asfalto, cls armato).

Vi è, inoltre, da considerare che nella parte meridionale del tracciato, la pista attraversa due prati stabili, riconosciuti dal PRGC all'interno della Zona S2.b.

Tuttavia, tale individuazione è antecedente al 31/12/2006, anno di approvazione del catasto regionale dei prati stabili, per cui, prendendo atto che la specifica normativa legislativa regionale (art.3 della L.R. 9/2005), esclude dal vincolo di utilizzo anche quei prati che al 31/12/2006 ricadevano all'infuori di zone agricole e/o ambientali, peraltro sancito con l'intervenuto aggiornamento dell'inventario dei prati stabili di cui al D.G.R. 124 del 29/01/2016, si interviene coerentemente sulle cartografie riguardanti i livelli operativo e strutturale del PRGC vigente, relativamente alla Zona S2.b, prevedendone la riduzione dei prati stessi.

Tutto ciò per non lasciare previsioni che riducono l'operatività dell'assetto zonativo.

La riduzione dell'estensione della superficie dei prati stabili, operata ai sensi dell'Art. 4.c.1, lettera i), è giustificata dal momento che non c'è più il vincolo sovraordinato e, quindi, si provvede a ricondurre la Zonizzazione e la Struttura al rispetto delle modifiche regionali.

Peraltro, con la Variante n.13 adottata, è stato recepito sulla Zona in oggetto, lo stralcio effettuato dal catasto regionale di un altro prato stabile posto a nord, dal momento che lo stesso non presentava le caratteristiche di legge.

Inoltre si è provveduto ad affrontare i seguenti temi ambientali:

- a) data la prossimità al S.I.C., è stata effettuata la Verifica di significatività dell'incidenza procurata dalle modifiche/integrazioni proposte dalla Variante, che ha escluso in maniera oggettiva la probabilità che si producano effetti significativi sul sito Natura 2000 in parola;(cfr. con documento allegato)
- b) si è provveduto ad effettuare la verifica di impatto acustico ambientale relativa alle emissioni sonore degli aeromobili nelle operazioni di volo che ha ritenuto compatibile l'attività di volo con il Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) adottato dal Comune di Osoppo. (cfr. con documento allegato)

La Variante, pertanto, si concretizza:

- A) Nell'escludere, sulle tavole della Zonizzazione e della Struttura, i prati stabili ricadenti nella Zona Omogenea S2.b.

Gli elaborati relativi alla modifica e riguardanti lo "Stato di fatto" ed il "Progetto" vengono allegati in fondo alla presente Relazione per estratto, rispettivamente dalla TAV. P1 – STRUTTURA in scala 1:10000) e TAV. P2 – ZONIZZAZIONE in scala 1:4000.

- B) Nell'integrare, all'Art.13.3 – Zona omogenea S2, lettera b), l'elenco degli interventi ammessi, con la possibilità di utilizzare anche la pavimentazione in asfalto e/o calcestruzzo armato per la pista di atterraggio/decollo, attualmente non contemplate, come di seguito riportato ed evidenziato in grassetto ed eliminando, al punto "b) Aviosuperficie" del titolo "5. Indici urbanistici ed edilizi", la previsione delle dimensioni della pista stessa, introdotte con la Variante n.13 adottata, in quanto superate dalla presente impostazione.

“

Art. 13.2 - Zona omogenea S2

(Attrezzature private di interesse pubblico)

1. CARATTERISTICHE GENERALI

La zona riconosce l'aviosuperficie ubicata lungo la ferrovia Sacile - Gemona, di fronte alla Zona industriale di Rivoli e le attrezzature relative (**a b**), l'area attrezzata per lo sport e il tempo libero (turismo equestre), posta immediatamente a nord dell'aviosuperficie, in adiacenza alla stessa (**b a**), il centro ricreativo giovanile ubicato in prossimità del Cimitero del Capoluogo (c) e il nuovo centro sportivo polivalente (d).

2. OBIETTIVI DI PROGETTO

Il Piano riconosce le attrezzature esistenti, razionalizzandole e completandone il disegno e la dotazione, oltre a recuperare e valorizzare il patrimonio edilizio dismesso ed in stato di degrado per funzioni di interesse generale; prevede, inoltre, l'utilizzo razionale della nuova area sportiva polivalente

3. DESTINAZIONI D'USO E INTERVENTI AMMESSI

a) b) Area per lo sport, lo svago e il tempo libero:

- costruzione di strutture coperte per maneggio, tennis, piscine, palestre, tiro a segno, ecc. e per attività all'aperto;
- costruzione di servizi e attrezzature di supporto (club house, ecc.);
- parcheggi di supporto.

a) b) Aviosuperficie

- **realizzazione di pista e aree accessorie, secondo le seguenti modalità utilizzabili in funzione della garanzia della sicurezza delle operazioni di volo, mediante:**
 - **sfalcio del prato e miglioramento del cotico erboso;**
 - **livellamento e costipamento del terreno naturale;**
 - **asfalto e/o cls armato: - superficie max mq 20.000**
 - larghezza max 18,00 m
 - D min dal SIC del tratto rettilineo: 15m
- realizzazione di strutture per il ricovero degli aerei (hangar), per l'esercizio e l'assistenza al volo (torre di controllo, stazione meteorologica), di supporto ai piloti e visitatori (uffici, foresteria, servizi igienici, ecc.);
- costruzione di una residenza per il personale di custodia;
- parcheggi di supporto.

c) Centro ricreativo giovanile

- costruzione di edifici per attività associative, religiose, culturali e di svago
- realizzazione di attrezzature sportive non coperte
- costruzione di una residenza per il personale di custodia all'interno del corpo principale.
- parcheggi stanziali e di relazione.

d) Centro sportivo polivalente:

- costruzione di campi da tennis/calciotto, anche coperti;
- costruzione di servizi e attrezzature di supporto (club house, spogliatoi, ecc.);
- parcheggi di relazione.

4. PROCEDURE DI ATTUAZIONE

Intervento diretto.

Per l'area del nuovo centro sportivo polivalente, l'attuazione è subordinata alla predisposizione di un progetto generale dell'intera area.

5. INDICI URBANISTICI ED EDILIZI

a) Area attrezzata per lo sport e il tempo libero (attività di turismo equestre)

S.C. max: 350 mq, comprensiva dell'eventuale residenza per il personale
 H max: 3,50 m
 D.C. min: 5,00 m

Per quanto riguarda le caratteristiche tipologiche e dei materiali, le costruzioni dovranno rispettare quelle ricorrenti nell'edilizia rurale locale.

b) Aviosuperficie

I.F. max: 0,30 mc/mq.

H max: 6,00 m.

D.C. min: 5,00 m.

L'edificio destinato alla residenza può avere un volume max di 500 mc.

Dimensioni della pista

~~- lunghezza: 800 m~~

~~- larghezza: 12m~~

c) Centro ricreativo giovanile

S.C. max: 20% del lotto

H max : 10,50 m, escluso volumi tecnici

D.C. min: 10,00 m

D.S. min: 5,00 m

Le aree esterne dovranno essere sistemate a verde arborato nella misura min. del 50% della superficie coperta degli edifici.

Parcheggi stanziali e di relazione: min. 80% della Superficie utile degli edifici.

d) Centro sportivo polivalente

S.C. max: 35%

H max: 4,50 m (club house, spogliatoi, ecc.)

9,00 m per coperture campi da gioco

D.C. min: 5,00 m

D.S. min: 10,00 m

Le aree esterne dovranno essere sistemate a verde arborato nella misura min. del 15% della superficie del lotto di pertinenza.

Parcheggi stanziali e di relazione: min. 1 posto auto ogni 2 utenti potenziali

Inoltre, l'organizzazione interna dell'area dovrà essere sviluppata in modo da prevedere un solo accesso/uscita dalla S.R.463.

6. NORME PARTICOLARI

Per le aree dei prati stabili, individuate sulla tavola della Zonizzazione con apposita campitura, valgono le norme di cui al successivo Art.26, punto 2.

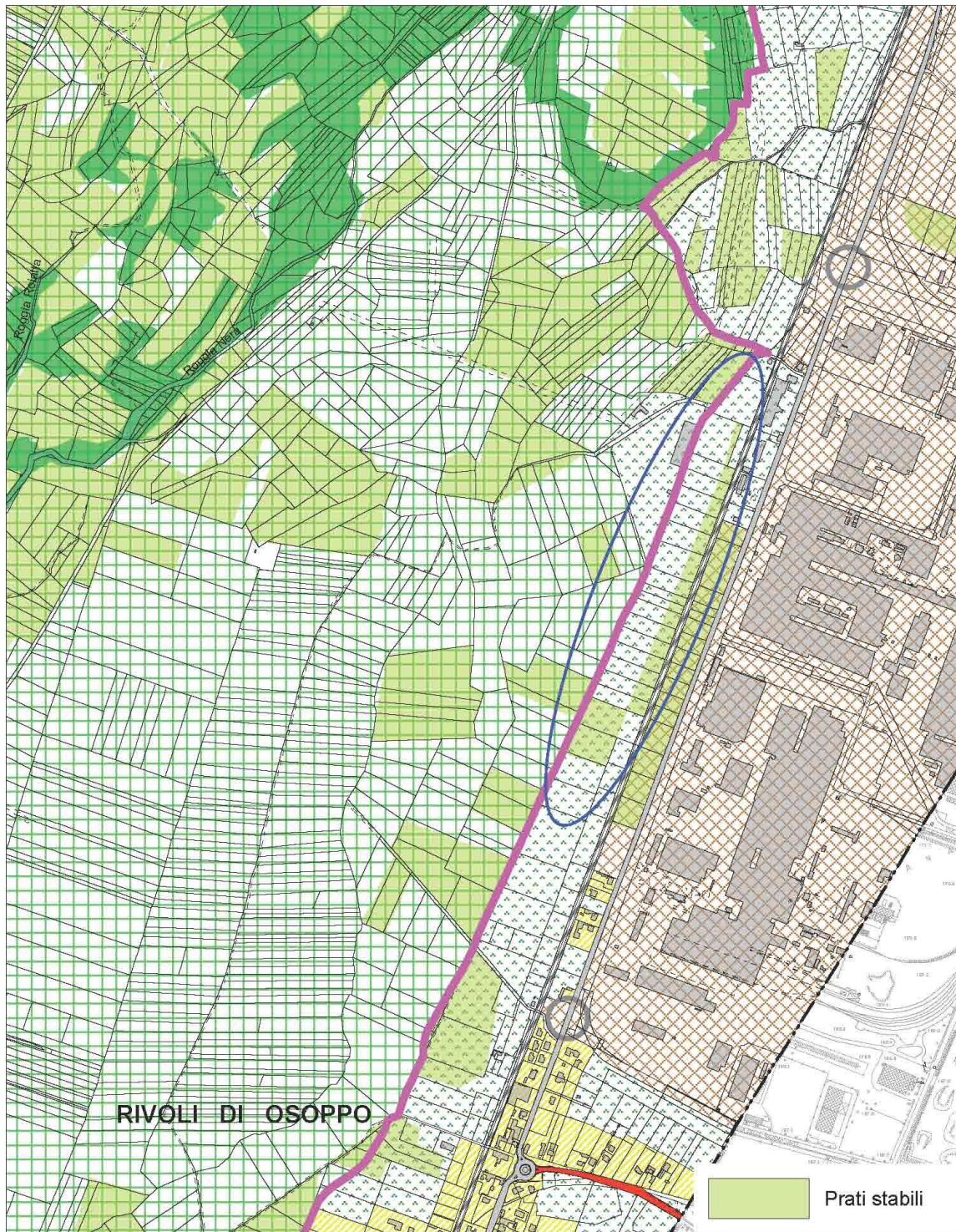
“

2. ALLEGATI

P.R.G.C. VIGENTE

ESTRATTO STRUTTURA scala 1:10000

STATO DI FATTO

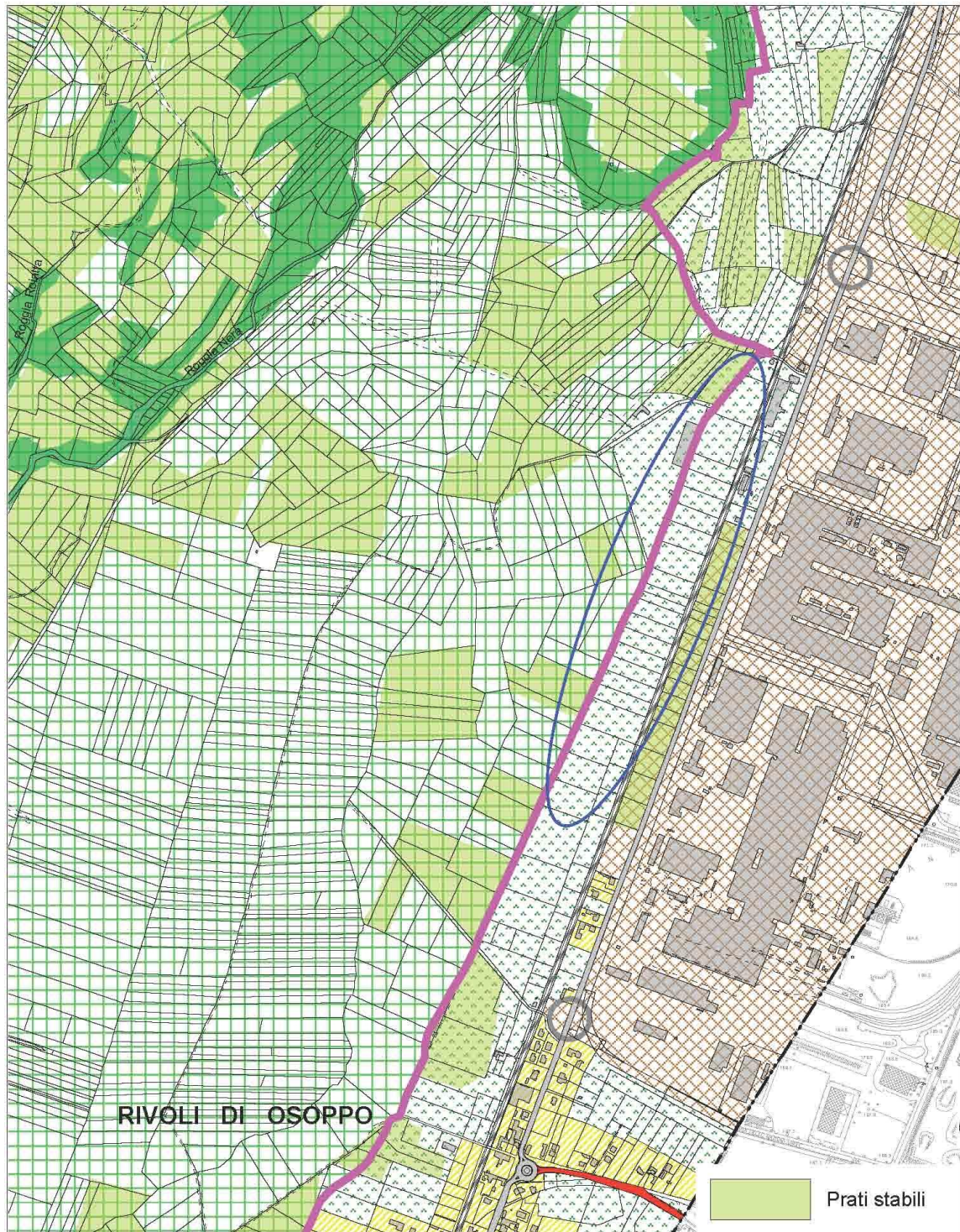


 **Area oggetto di intervento**

P.R.G.C. VIGENTE

ESTRATTO STRUTTURA scala 1:10000

PROGETTO



Area oggetto di intervento

P.R.G.C. VIGENTE

ESTRATTO ZONIZZAZIONE scala 1:4000

STATO DI FATTO



P.R.G.C. VIGENTE

ESTRATTO ZONIZZAZIONE scala 1:4000

PROGETTO



 **Area oggetto di intervento**

3.1 ASSEVERAZIONE

COMUNE DI OSOPPO

Provincia di Udine

Asseverazione ai sensi dell'art. 10 comma 4 ter, della Legge Regionale 27/88, come introdotto dall'art. 4, della Legge Regionale 15/92.

Il sottoscritto dott. arch. Marcello Rollo, iscritto all'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Udine con posizione n°310, nella sua qualità di estensore della Variante in oggetto,

ATTESTA

che per la presente Variante non è necessario il parere di cui agli articoli 10 e 11 della L.R. 27/88, come sostituiti dagli articoli 4 e 5 della L.R. 15/92, in quanto già reso dal Servizio Regionale di consulenza ed accertamento idrogeologico, al fine di verificare la compatibilità delle previsioni urbanistiche e le condizioni geo-morfologiche del territorio, in sede di formazione della Variante n.11 - Generale.

dott. arch. Marcello Rollo

3.2 ASSEVERAZIONE

COMUNE DI OSOPPO

Provincia di Udine

Il sottoscritto dott. arch. Marcello Rollo, iscritto all'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Udine con posizione n°310, nella sua qualità di estensore della Variante in oggetto,

assevera

che la presente Variante rientra nelle facoltà previste agli Art.4.c.1, lettera i) e Art.7c.1, lettera f), della LR.21/2015. e rispettano le condizioni di cui all'Art.3, dei limiti di soglia di cui all'Art.4 della L.R.21/2015.

architetto Marcello Rollo