

COMUNE DI CALDERARA DI RENO

Descrizione dell'Intervento:

**PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE
DELL'AREA INDUSTRIALE DEL BARGELLINO
CALDERARA DI RENO (BO)**

STUDIO DI FATTIBILITA'
TECNICA ED ECONOMICA

Progetto:
BARGELLINO PLUG&PLAY

Data:
Bologna li 5/08/16

Elaborato n°:

Titolo dell'elaborato:
APPROFONDIMENTO INTERVENTI PLUG & PLAY

Nome file: CSA_BRG_PLUG&PLAY_Approfondimento.odt

C

Proprietà:



Comune di Calderara di Reno (BO)
Piazza Marconi 7 -
40012 Calderara di Reno (BO)
t 051.6461.111
comune.calderara@cert.provincia.bo.it

Progettisti



Ciclostile Architettura srl
via delle Moline 4
40126 Bologna
tf 051 222 076
architetti@ciclostilearchitettura.me

Arch. Giacomo Beccari
Arch. Gaia Calamosca
Arch. Alessandro Miti



COMUNE DI
Calderara di Reno

INDICE

01_STAZIONE FERROVIARIA

02_VERDE ATTREZZATO

03_VIABILITÀ E SICUREZZA

04_MARKETING TERRITORIALE

05_ LOGISTICA DEL BARGELLINO ED ICT

06_ALLEGATI

06.1_REPORT URBANISTICO

06.2_NORMATIVA DI RIFERIMENTO

01_STAZIONE FERROVIARIA

La stazione oggetto di intervento si colloca all'estremo est dell'area centrale del Bargellino, immersa in un contesto industriale di capannoni di medie e piccole dimensioni e rappresenta insieme alla linea ferroviaria, il limite fisico di confine con il piano campagna.

Essa presenta un bacino potenziale di 14 mila utenti, di cui 5 mila residenti nelle immediate vicinanze che potrebbero raggiungerla agevolmente grazie a sistemi di mobilità lenta. A partire dal 2008 è stata inserita nel Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna, ed è importante sottolineare quest'ultimo sia nato con l'idea di promuovere lo sviluppo di un sistema di relazioni ferroviarie passanti per tutto il territorio metropolitano, con l'obiettivo di rendere più attraente ed efficace l'intero sistema del trasporto su ferro. Attualmente la stazione, nonostante i recenti lavori di riqualificazione, mostra un aspetto tutt'altro che attraente, dato da una mancanza di vivacità e decoro urbano.

Allo stato di fatto si caratterizza come un'ampia area asfaltata destinata a parcheggi per auto, moto e biciclette, dotata di un piccolo angolo verde con alberi, privo degli arredi necessari alla sosta. Si denota inoltre la mancanza di un'area attrezzata che segnali l'ingresso (difficilmente individuabile) e l'assenza di tutti quei servizi per il cittadino e il lavoratore che concorrono a rendere una stazione fruibile e vivibile.

Il 19 Giugno 2016 è stata pubblicata sul quotidiano *La Repubblica*, un'intervista all'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Renato Mazzoncini in cui le nuove stazioni vengono definite come: *“aree pubbliche di incontro e di interscambio sociale non paragonabili a nessun altro luogo urbano, le stazioni possiedono potenzialità eccezionali, legate ai flussi dei suoi frequentatori”*.

Attraverso un nuovo modello di stazione, RFI mira a trasformare radicalmente le ferrovie italiane, proponendo una rete di spazi rinnovati, percorrenze riorganizzate e servizi innovativi, studiati per servire efficacemente viaggiatori e cittadini, convertendo le stazioni in centri catalizzatori, veri e propri HUB urbani.

L'obiettivo è permettere ai pendolari di risparmiare tempo spingendo quindi all'uso del treno, e questo sarà possibile grazie alla presenza di nuovi servizi utili come ad esempio il ritiro della spesa, la possibilità di effettuare spedizioni, l'utilizzo di lavanderie e molti altri, differenziati per ogni stazione a seconda delle tipologie di flussi e sulla base di ricerche di mercato.

Fondamentale in questo processo sarà la costituzione di una rete integrata di trasporto su

gomma e rotaia, con nuovi mezzi più veloci e moderni, per giungere ad un circuito di stazioni intelligenti su tutto il territorio italiano entro il 2040. L'investimento riguarderà le grandi stazioni, ma soprattutto le piccole stazioni in quanto 50 milioni di passeggeri viaggiano sulle frecce, ma 600 milioni sulle linee regionali.

In quest'ottica lungimirante si inserisce il progetto per la stazione ferroviaria di Calderara-Bargellino.

Verrà riqualificata l'area verde attigua all'ingresso principale su cui sarà insediato uno spazio da destinarsi a servizi per la mobilità e il lavoratore in linea con l'idea di nuove stazioni smart e salva tempo. Ospiterà usi ed attrezzature connesse alla mobilità e strutture di servizio relative.

La nuova centralità sarà dotata di un'area pavimentata esterna attrezzata con sedute per la sosta, alberature per l'ombra e illuminazione per una fruizione notturna in sicurezza. Questo spazio, oltre che caratterizzarsi come il nuovo ingresso alla stazione, sarà anche utilizzabile quale pertinenza esterna per i nuovi servizi e come uno dei tanti punti bike-sharing distribuiti per il distretto.

La pertinenza sarà inoltre circondato da un'ampia area verde alberata, che fungerà da filtro visivo e acustico con la linea ferroviaria.

Verrà riqualificato il parcheggio esistente attraverso un progetto che miri ad una maggiore integrazione con il verde: saranno mantenute le attuali alberature recentemente piantumate e verrà ampliata e arricchita la fascia verde esistente grazie ad una riorganizzazione e razionalizzazione della circolazione veicolare. Attraverso il ridimensionamento dell'attuale corsia a senso unico da 8 metri a 5 metri, saranno ridisegnati i parcheggi prevedendo stalli per automobili, riservati ai disabili e per motoveicoli.

L'uscita principale del parcheggio (quella fronteggiante la pensilina), sarà arretrata per creare un'ampia area verde che contribuirà a fornire un'immagine di decoro a tutta la zona. Verranno realizzati percorsi ciclo-pedonali interni ed esterni che permetteranno di raggiungere la stazione e circolare al suo interno in sicurezza.

Verrà revisionata ed implementata l'illuminazione esistente e saranno realizzati tutti gli interventi di manutenzione ordinaria necessari a ripristinare un'immagine di decoro urbano della Stazione Ferroviaria.

02_AREA VERDE ATTREZZATO

L'area a verde attrezzato è situata nel lotto centrale del distretto, ed è uno dei pochi spazi pubblici non frammentati di grandi dimensioni dell'intero comparto. Attualmente si

presenta come un ampio vuoto inutilizzato a causa della mancanza di tutte quelle strutture che dovrebbero concorrere alla sua fruizione. La collocazione in posizione centrale e la vicinanza alla stazione, lo rendono tassello fondamentale all'interno della strategia complessiva: la connessione fisica e ideale di questi due luoghi, potrebbe portare alla nascita di un'unica grande centralità e alla conseguente riqualificazione dell'intero Bargellino.

L'area ospiterà due campi polivalenti dotati una pertinenza esterna pavimentata in cui si collocheranno aree con tavoli da gioco e sedute. Verrà realizzata una semplice struttura attrezzata di servizio alle attività e una piccola piazza arredata con sedute per la sosta. Questo spazio potrà essere utilizzato anche come piazza del "Sistema Bargellino". Verranno infine riqualificati i parcheggi e il verde esistente prestando attenzione al mantenimento delle attuali alberature.

03_VIABILITA' E SICUREZZA

I collegamenti assumono una rilevanza primaria all'interno delle strategie complessive di riqualificazione di un territorio. E' chiaro come gli spazi pubblici e le centralità, siano destinati all'abbandono se non facilmente raggiungibili e accessibili. Ecco perchè divengono fondamentali la riorganizzazione della circolazione veicolare e la realizzazione di parcheggi e percorsi ciclo-pedonali a supporto degli interventi di riqualificazione sopra descritti.

In particolare sarà realizzata una pista ciclabile e pedonale, affiancata dove possibile ad alberature, che a partire da Via Turrini a lato sud-est dell'area sportiva, percorra Via Leonido Corazza e Via Luigi Piretti per raggiungere la Stazione Ferroviaria e prosegua su Via Corrado Ropa per ricollegarsi nuovamente al punto di partenza. Questo percorso formerà un ring che permetterà di giungere facilmente ed in sicurezza alla stazione e al campo sportivo, che saranno così unite come un'unica gradevole centralità. A supporto dell'intervento saranno riqualificati anche i parcheggi esistenti che saranno maggiormente integrati al verde al fine di ripristinare un'immagine di decoro urbano.

Infine per aumentare il livello di sicurezza interno al comparto, sarà implementato il sistema di videosorveglianza pubblico mancante in alcuni accessi e sarà studiato un sistema per l'integrazione fra mappatura pubblica e privata, finalizzato all'ottenimento di una videosorveglianza coordinata e complessiva.

04_MARKETING TERRITORIALE

Per aumentare l'attrattività dell'area è necessario impostare una strategia di marketing che sfrutti la posizione del Bargellino ed i conseguenti flussi di traffico stradale, ferroviario ed aeroportuale. La percezione che si ha lungo la SP provinciale Persicetana è quella di un luogo impenetrabile e senza elementi di eccellenza per i quali valga la pena fermarsi, con una generale mancanza di identità, una grande difficoltà di riconoscimento dei punti di accesso e una perdita dell'orientamento una volta entrati.

Grazie alla reinterpretazione e valorizzazione della struttura tipica della zona industriale e alla conversione del design dei capannoni in qualcosa di attrattivo e riconoscibile, si mira a risolvere tutte queste problematiche. I capannoni saranno tinteggiati con cromie differenti a seconda della loro collocazione nei lotti funzionali: il primo lotto a nord, quello più vicino a Calderara di Reno avrà una sua colorazione specifica, così come il centrale e quello a sud vicino all'aeroporto. La suddivisione dei lotti funzionali sarà immediatamente leggibile sia dalla via Persicetana, grazie alla permeabilità del viale alberato, sia dall'aeroporto. Nella viabilità interna sarà individuata la gerarchizzazione dei percorsi carrabili, ciclabili e pedonali attraverso la comunicazione con una segnaletica verticale e orizzontale fortemente riconoscibile, che concorrerà a fornire al viaggiatore il miglior orientamento.

Al fine di rendere più facilmente rintracciabile le ditte presenti nel comparto, potrà essere svolto un lavoro di raccolta dati "a tappeto", contattando tutte le attività presenti, costituendo delle schede singole delle ditte, trasferendo quindi tutti i dati raccolti ed organizzati ad una applicazione dedicata, costruita ad hoc, che permetta, per i fruitori, di rintracciare con velocità ed efficienza ogni singola ditta presente, con l'ausilio di un sistema georeferenziato di mappatura. L'applicazione potrà essere nel tempo implementata inserendo dati commerciali specifici.

Al fine di ottimizzare il sistema di raccolta e gestione del trasporto delle merci, oltrechè quello dei carichi, verrà attivato un sistema gestionale software, personalizzabile ed adattabile alle varie attività insediate nel comparto, che permetta una pianificazione del trasporto così da creare giri ottimizzati, a pianificazione giornaliera e settimanale, per diverse tipologie di merci, in consegna ed in ritiro, legati ad un “HUB LOGISTICO” dedicato, da ubicare in una struttura privata presente nel comparto Bargellino o in area pubblica dedicabile.

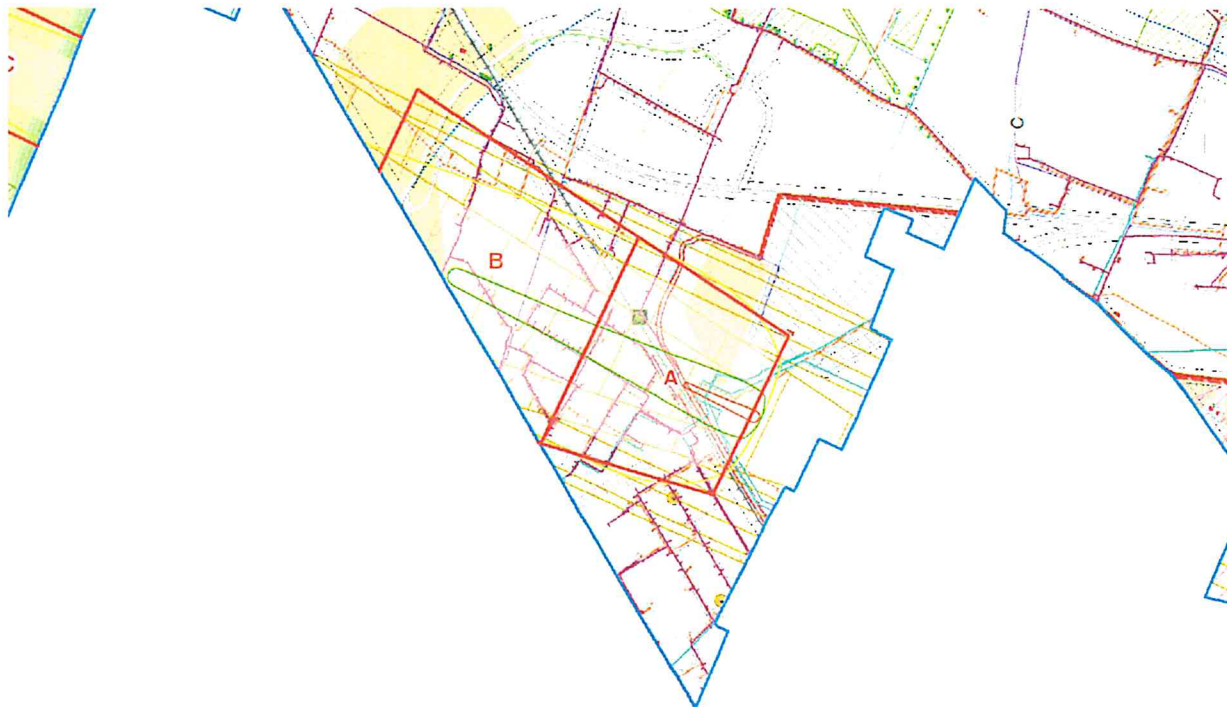
Al fine di garantire un sistema di trasferimento dati adeguato ad una visione e necessità proiettata nel prossimo futuro, l'attuale dorsale infrastrutturale esistente dedicata alla banda ultralarga, a servizio del comparto del Bargellino, verrà ampliata verso le propaggini più estreme e rivolto anche verso la zona insediata, posta nel Comune di Bologna.

06_ALLEGATI

06.1_REPORT URBANISTICO

N.B: Il seguente report urbanistico si riferisce alla stazione ferroviaria e all'area sportiva, che risultano presentare le stesse caratteristiche.

VINCOLI E TUTELE



AEROPORTO

Zone di Rischio Aeroportuale (art.65 NTA PSC)

Zone di tutela

Curve di isorischio attuali: area intermedia

Curve di isorischio future (completa attuazione masterplan 2009-2023): area intermedia

LIMITI E RISPETTI

Elettrodotti MT (Art. 72 NTA PSC)

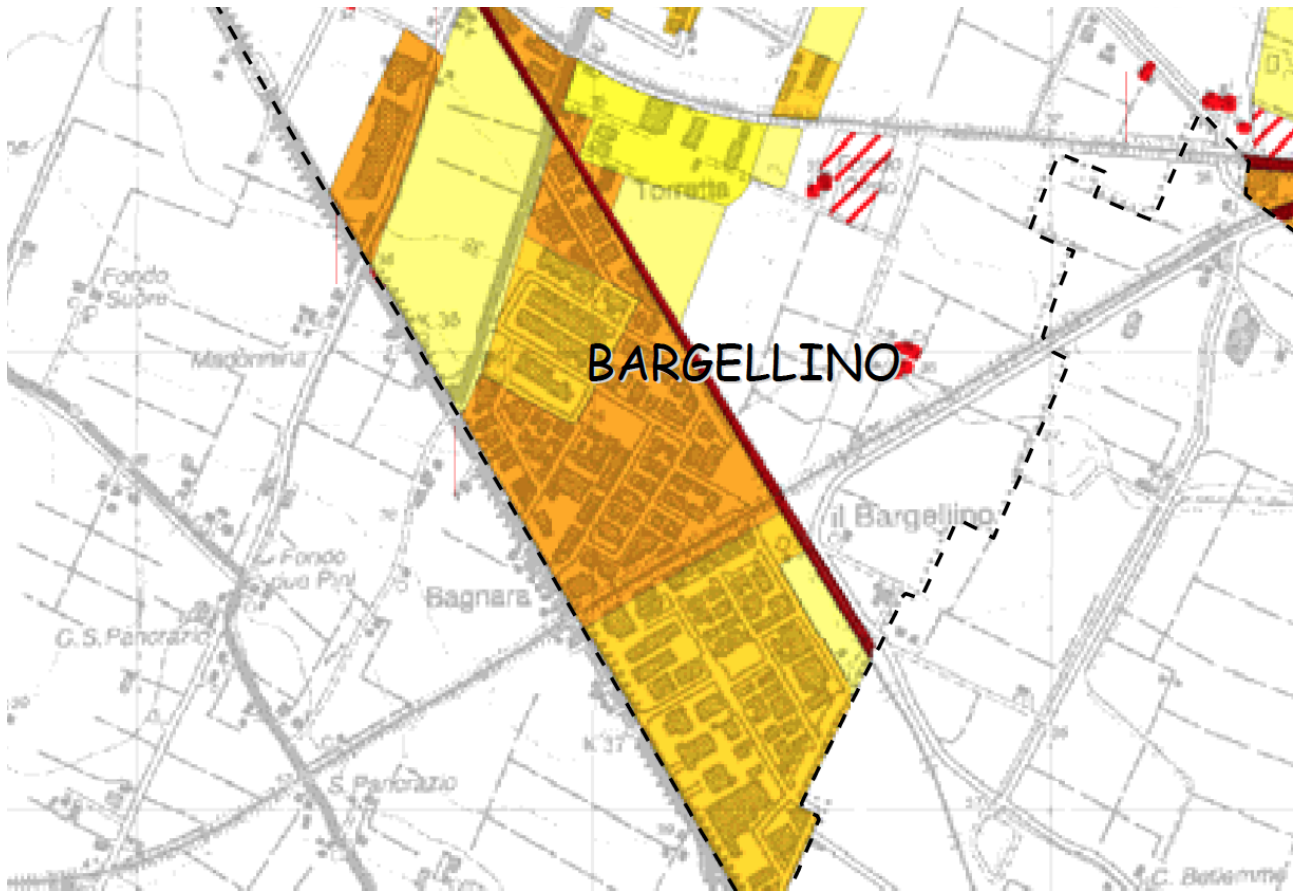
RISCHIO SISMICO - PTCP

A- Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche

PSC QUADRO CONOSCITIVO

QC3/T3 - SISTEMA INSEDIATIVO STORICO, EROSIONE ANTROPICA

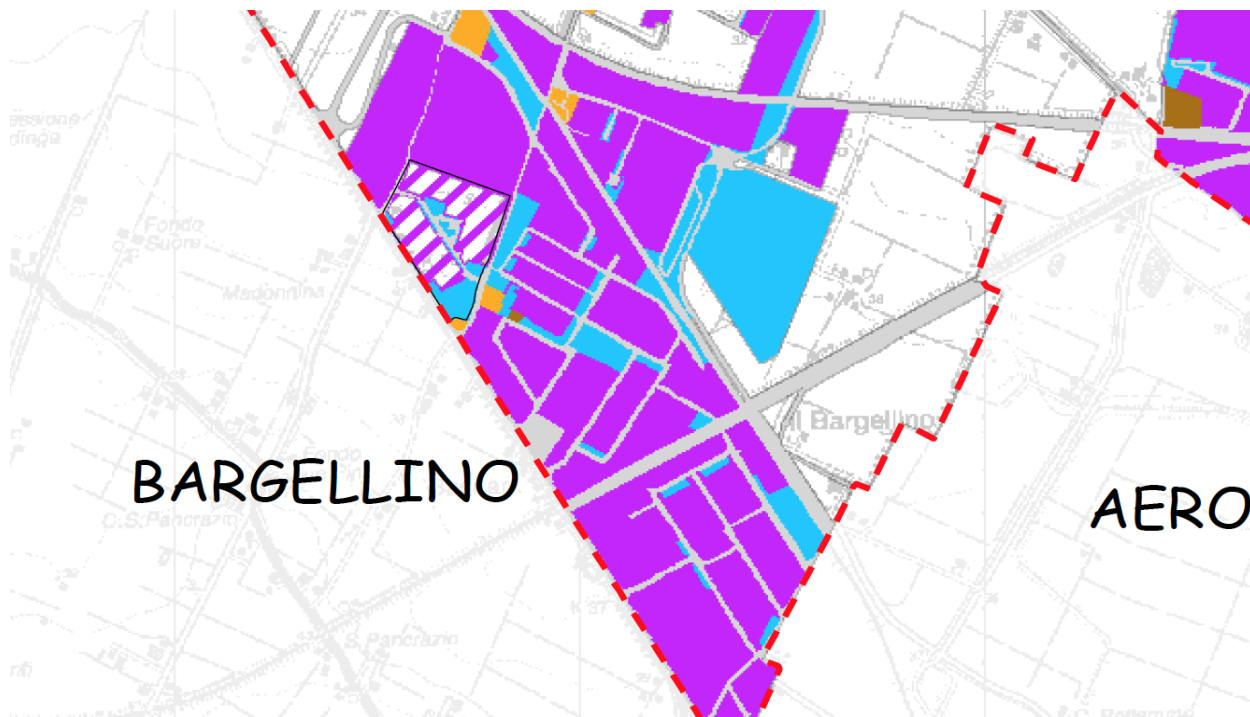
Tessuti urbani edificati fra il 1966 e il 1971 (aggiornamento cartografia PRG)



QC4/T1 - SISTEMA INSEDIATIVO ATTUALE

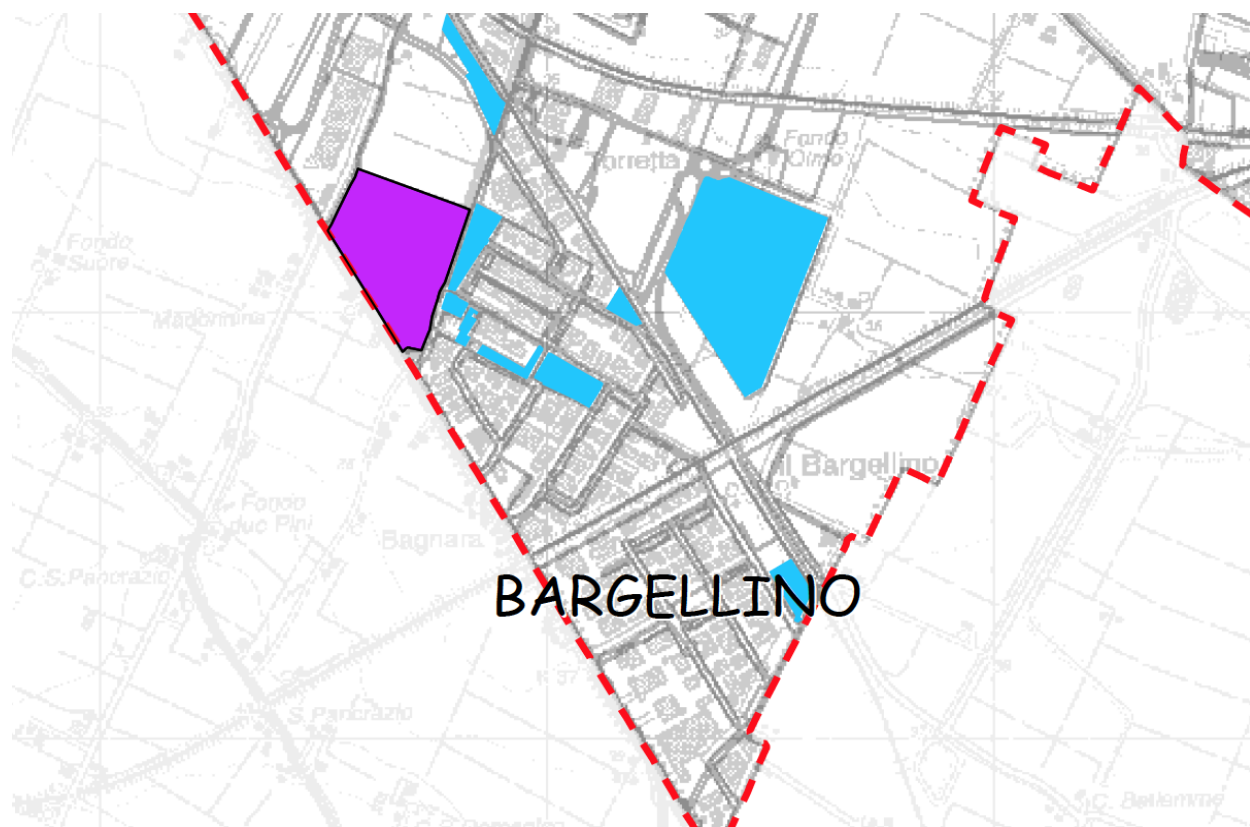
MOSAICO PRG VIGENTE

Zone per servizi di quartiere

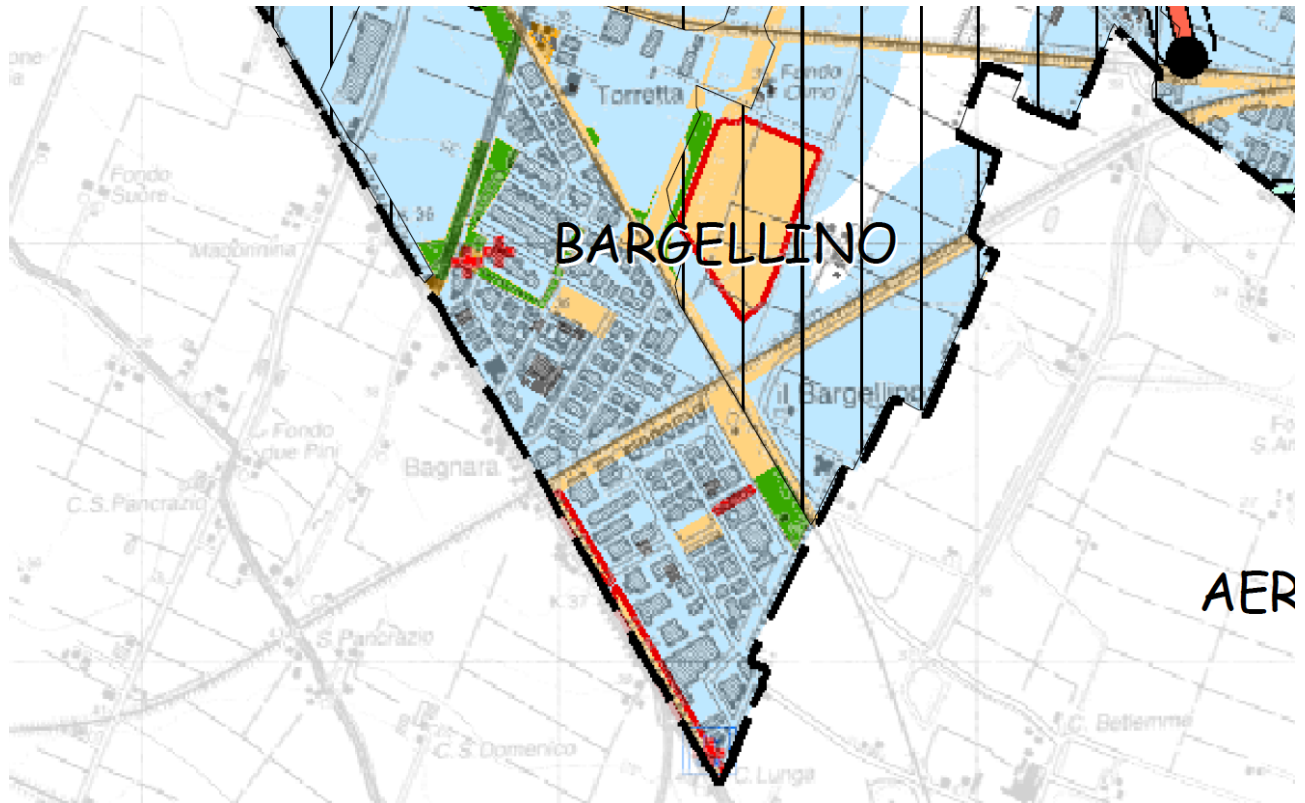


STATO DI ATTUAZIONE

Attrezzature di servizio esistenti



QC4/T4 - SISTEMA INSEDIATIVO ATTUALE RETI E ATTREZZATURE TECNOLOGICHE
LIMITAZIONE ALLA LOCALIZZAZIONE DI NUOVI SITI DI EMISSIONE RADIO E TELEVISIVA
Territorio urbanizzato o urbanizzabile a prevalente funzione di servizi collettivi



QC5/T2 – SISTEMA DELLA MOBILITA': EMERGENZE E CRITICITÀ

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

Linea e Stazione SFM

SISTEMA STRADALE

Strada statale e provinciale

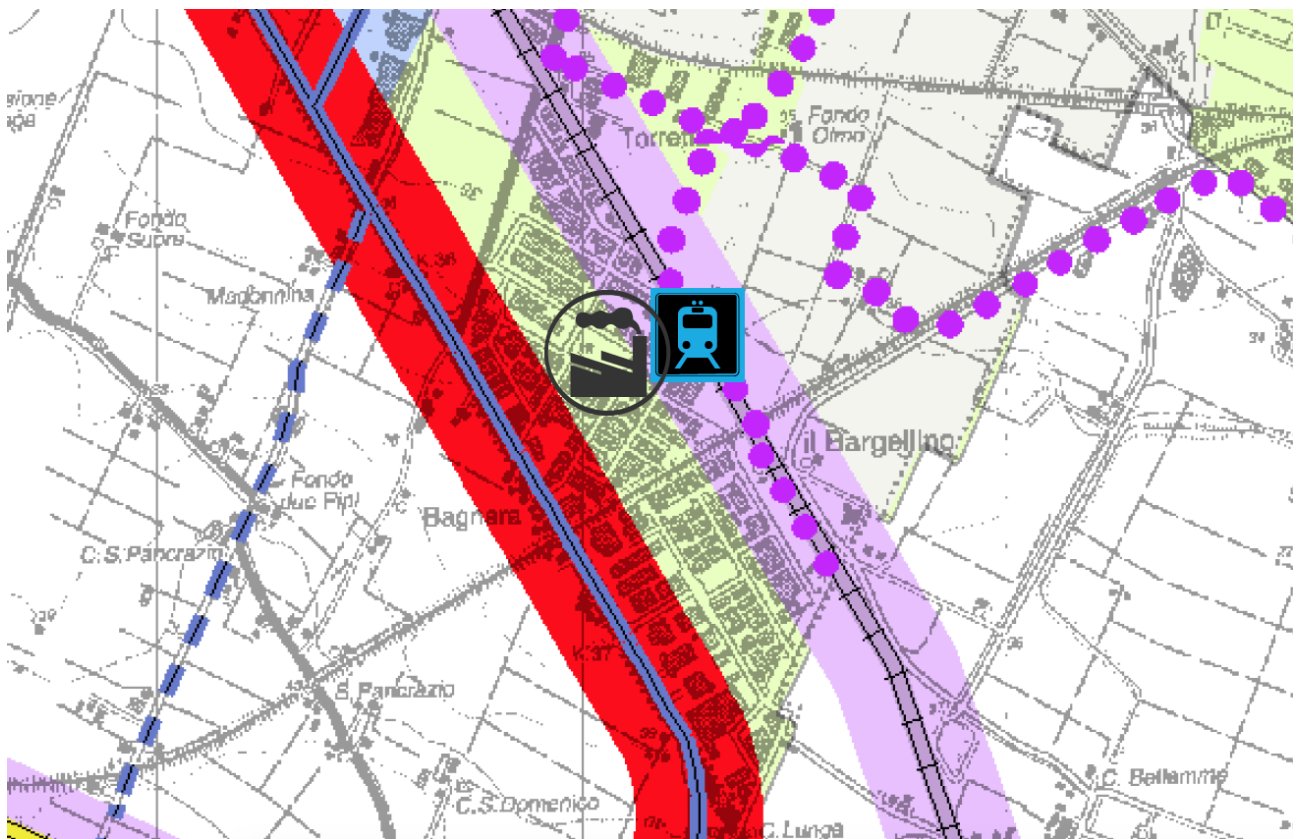
Pista ciclabile esistente e di previsione

AREE INDUSTRIALI

Ambiti produttivi consolidati per funzioni miste

CRITICITÀ

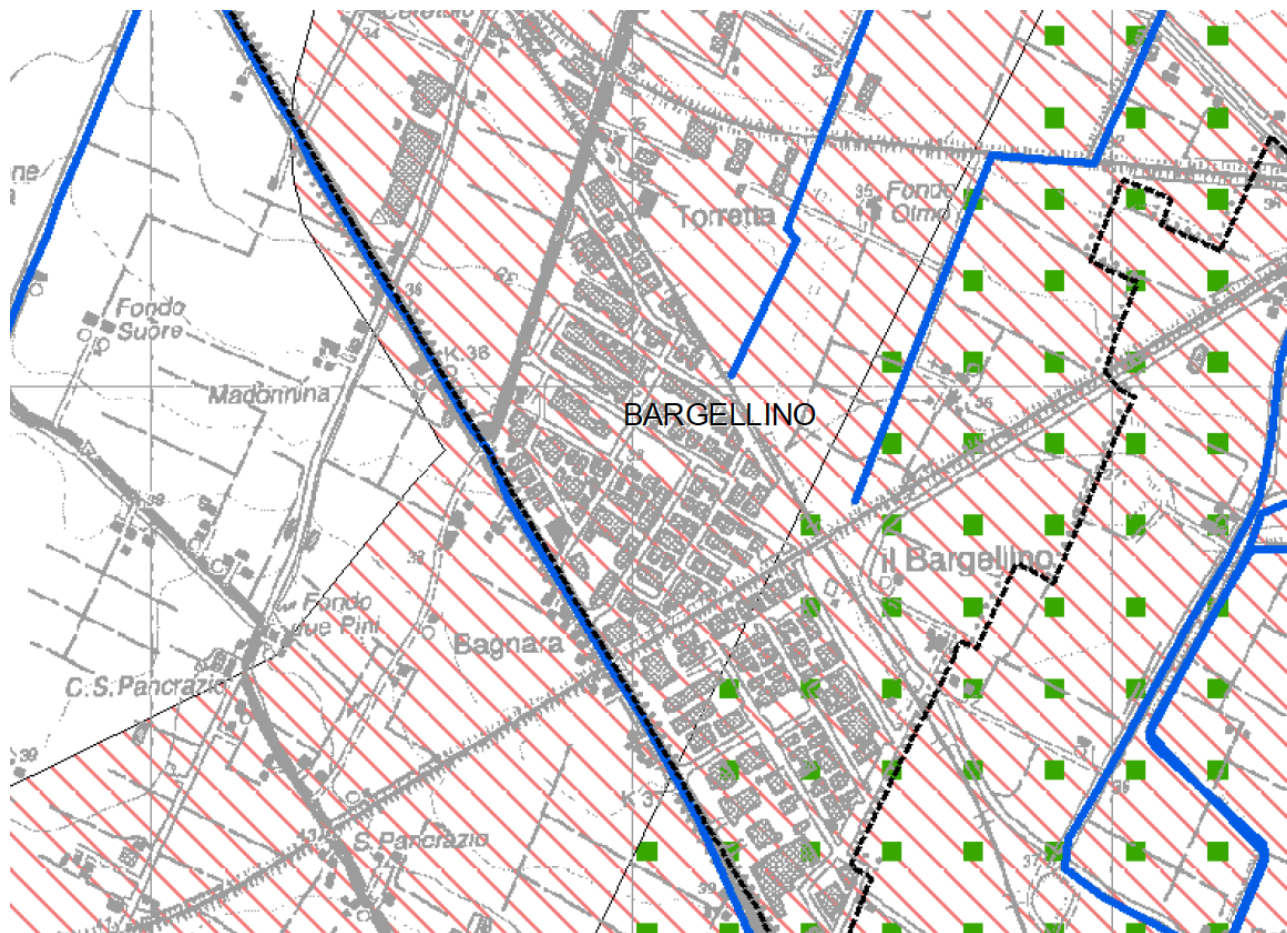
Persicetana tratto di strada caratterizzato da traffico molto intenso che interferisce sulla regolarità di esercizio del trasporto pubblico di linea e ove si riscontrano elevate incidentalità



QC6/T1 – SUOLO - SOTTOSUOLE E ACQUE: VINCOLI E TUTELE ESISTENTI

VINCOLI DERIVANTI DA PIANI SOVRAORDINATI

Aree dei terrazzi e dei conoidi ad alta o elevata vulnerabilità (PTCP artt. 5.3 – 5.4)

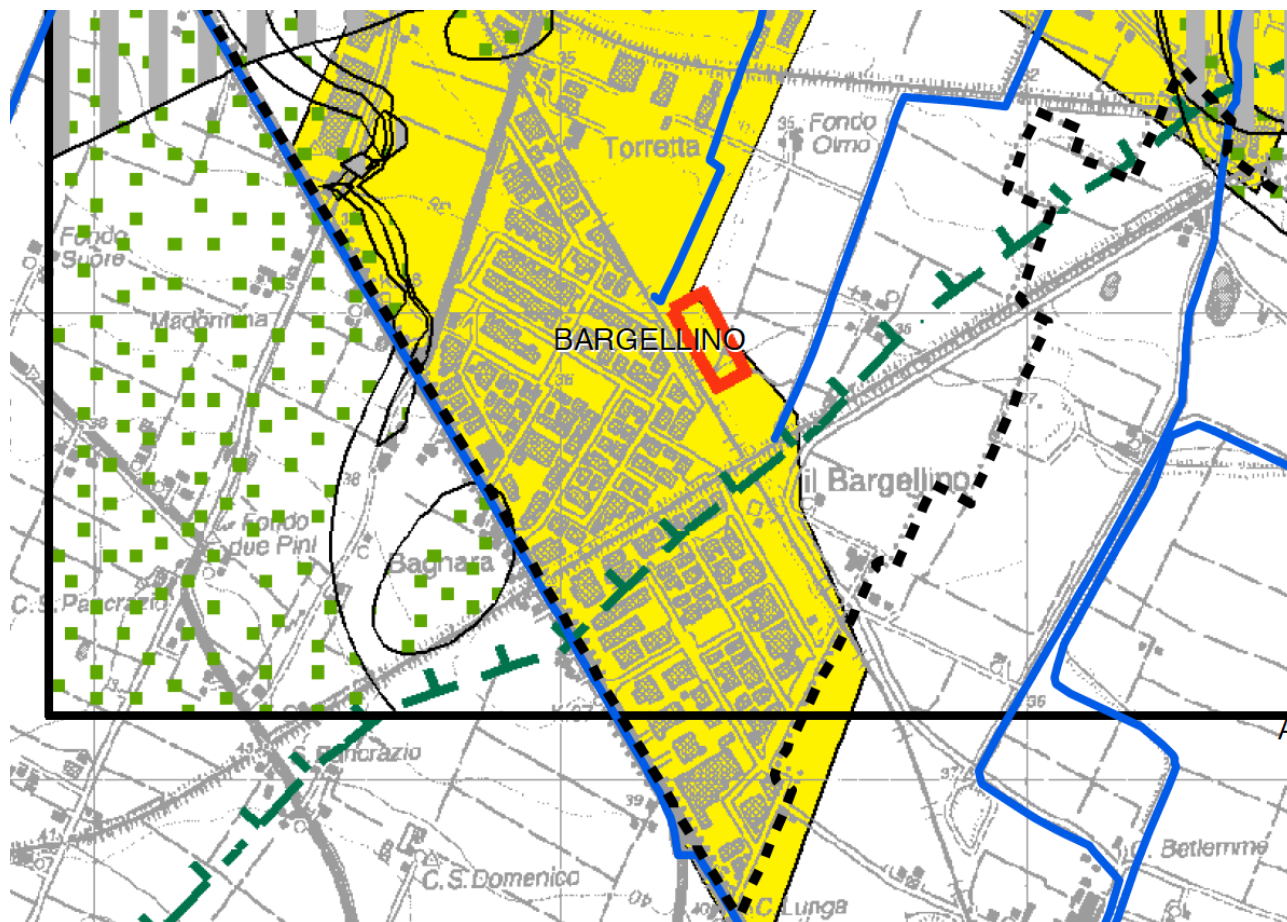


QC6/T2 – SUOLO - SOTTOSUOLO E ACQUE: EMERGENZE, CRITICITÀ

LIMITI E CONDIZIONI ALLE TRASFORMAZIONI

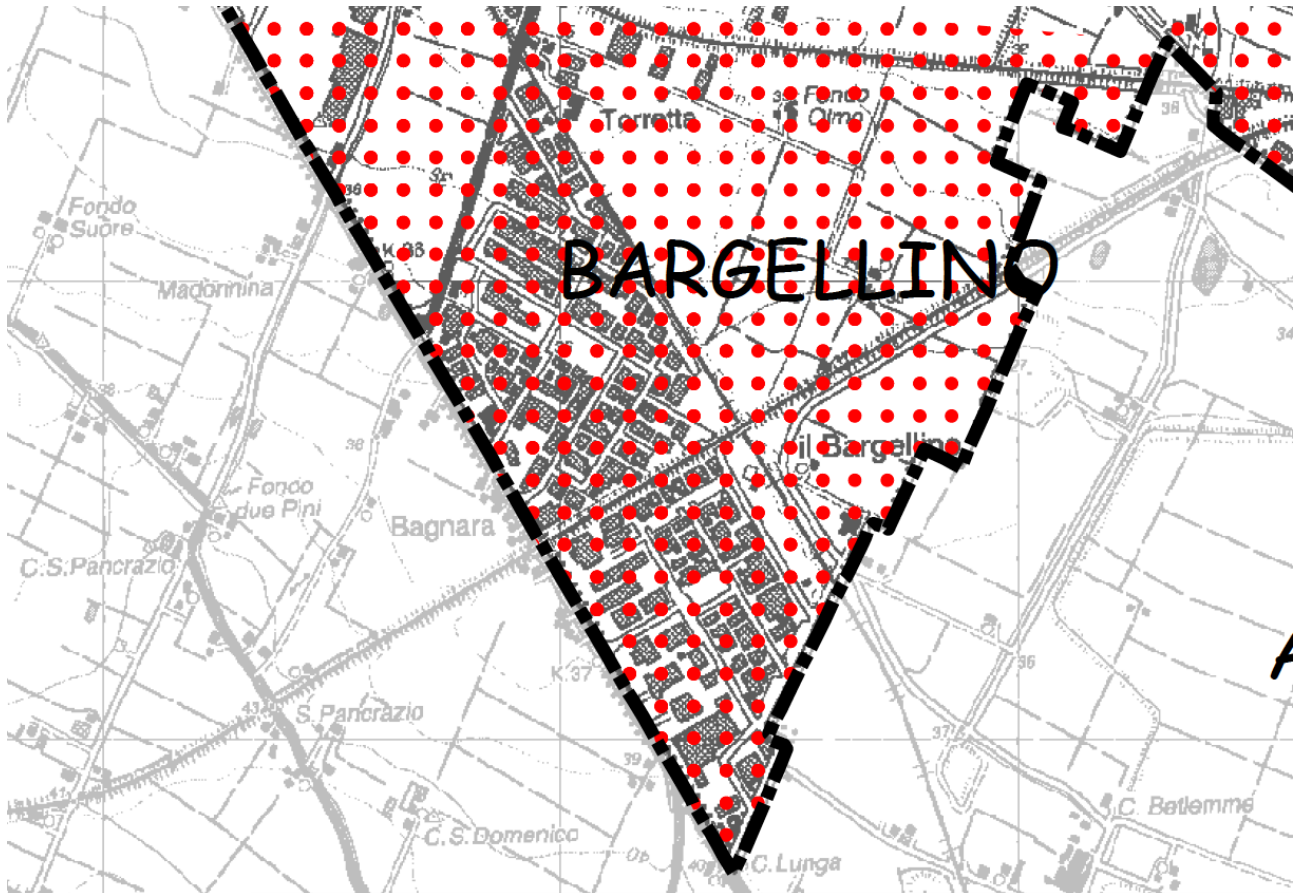
ELEMENTI CHE ESCLUDONO LE TRASFORMAZIONI DEL TERRITORIO

Bacini fognari in sofferenza idraulica che non in grado di sopportare ulteriori carichi idraulici



**QC7/T - RUMORE E QUALITA' DELL'ARIA: CRITICITÀ E LIMITI
LIMITI E CONDIZIONI ALLE TRASFORMAZIONI**

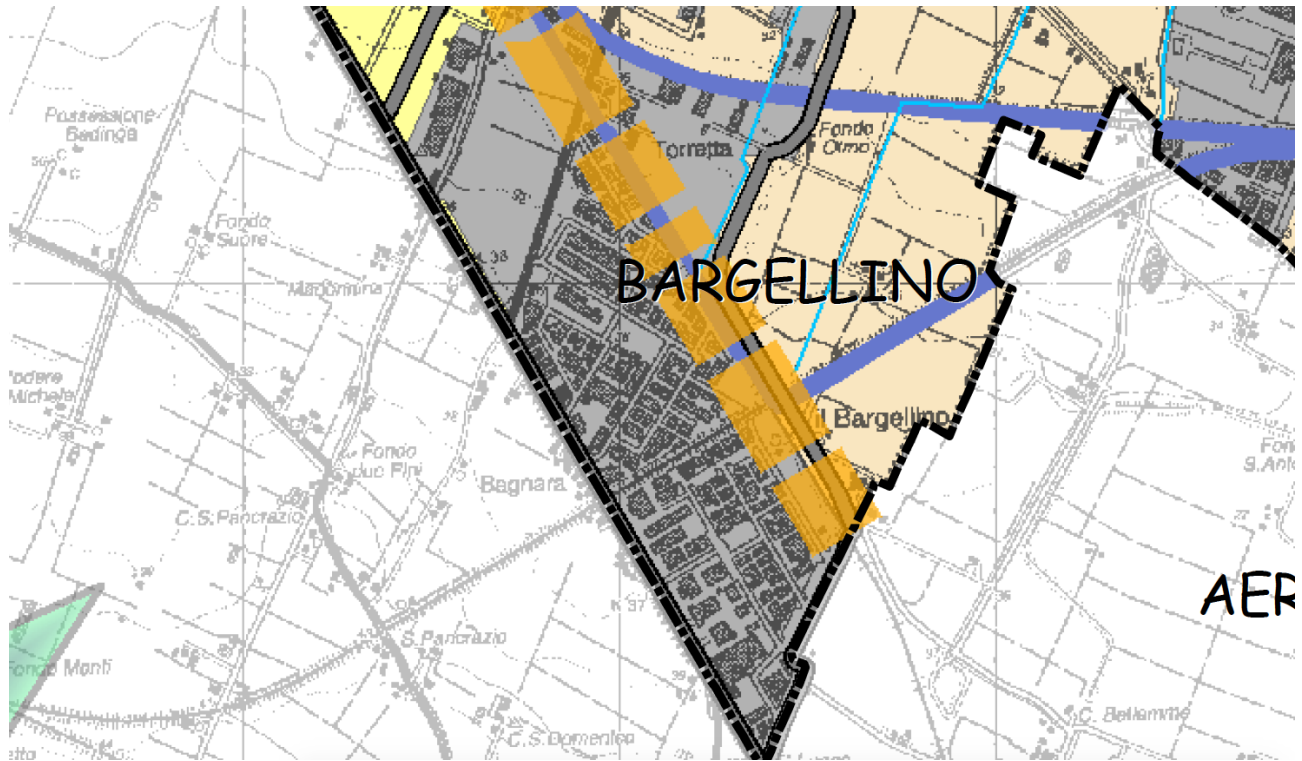
Aree maggiormente esposte alle principali fonti esistenti di inquinamento acustico ed atmosferico e quindi non idonee alla localizzazione di usi sensibili (residenze, scuole, ospedali, case di cura...)



CRITICITÁ

ELEMENTI DI CRITICITÀ ESISTENTI

Infrastrutture ferroviarie esistenti in via di potenziamento, caratterizzate da elementi di criticità rispetto alla permeabilità ecosistemica trasversale e alla percezione paesaggistica

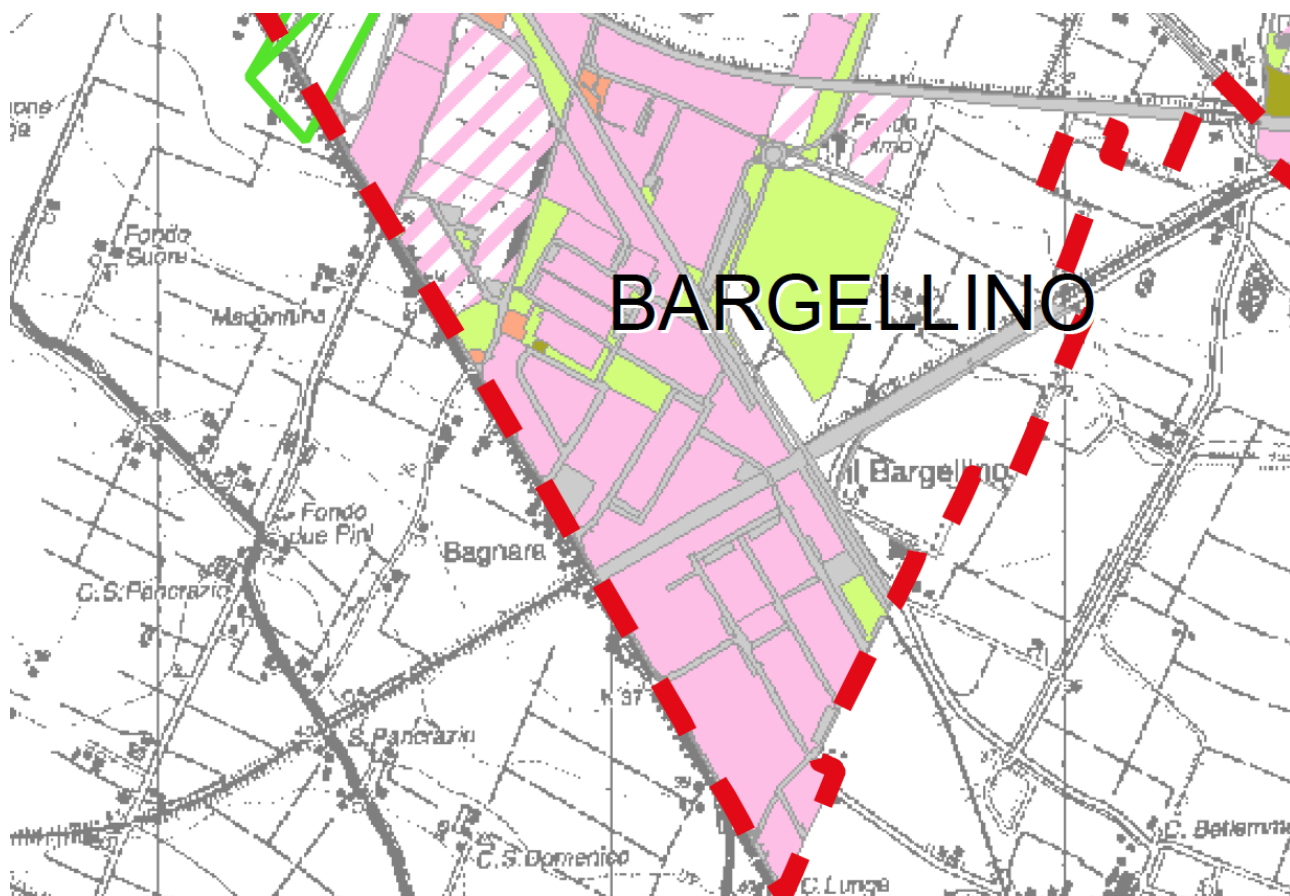


QC9/T - SISTEMA NATURALE E AMBIENTALE PAESAGGIO

PERCEZIONE DEL PAESAGGIO AMBITI DI RICONOSCIBILITÀ

MOSAICO PRG ESISTENTI

Zone per servizi di quartiere



05.2_NORMATIVA DI RIFERIMENTO

RUE_ART. 63 VERDE PUBBLICO (DOT_V)

1.Definizione: Il RUE identifica le aree a "verde pubblico" esistente (DOT_V) corrispondenti alle aree attrezzate a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero di proprietà pubblica o comunque liberamente fruibili dal pubblico. La superficie di tali aree concorre alla formazione della quota di dotazione minima di aree pubbliche per attrezzature e spazi collettivi previsto dall'art. A-24 della LR 20/2000. Le aree a verde pubblico sono di norma di proprietà pubblica e realizzate su aree pubbliche o destinate ad essere cedute all'Ente pubblico; la loro manutenzione o la loro gestione possono tuttavia essere affidate a soggetti privati.

2.Modalità di attuazione: Nelle aree a "verde pubblico" esistente il RUE è attuato mediante intervento diretto (ID).

3.Usi ammessi: Nelle aree a "verde pubblico" esistente è ammesso l'insediamento dei seguenti usi:

U.21 Attrezzature sportive

U.22 Attrezzature per il verde

U.33 Mercati ambulanti, fiere e feste temporanee, spettacoli viaggianti

A supporto degli usi principali è ammesso l'insediamento, esclusivamente in diritto di superficie, di:

U.7 Pubblici esercizi

Nell'ambito delle aree destinate a "verde pubblico" esistente potranno essere insediati gli usi di cui al successivo art. 64, assumendo i relativi parametri urbanistici ed edilizi, purché siano comunque garantite le dotazioni minime inderogabili di cui all'art. A-24 della LR 20/2000, provvedendo all'aggiornamento della tabella relativa alle dotazioni territoriali del PSC.

4.Parametri urbanistici ed edilizi: Nelle aree DOT_V "verde pubblico" si applicano i seguenti parametri urbanistici ed edilizi:

-SM (Superficie minima di intervento) = SF (superficie fondiaria)

-UF (Indice di utilizzazione fondiaria) = 0,10 mq/mq

Il POC può prevedere un incremento dell'indice UF per la realizzazione di attrezzature di servizio che richiedano una SU maggiore di quella ammessa.

-PU (Parcheggi di urbanizzazione) = 5% ST

-Pp (Parcheggi di pertinenza) = cfr art. 17 RUE

-H (altezza massima) = 6,50 m

-VL (Visuale libera) = 0,5

- D1 (Distanze dai confini di proprietà) = 5 m
- D2 (Distanze dai confini urbanistici) = 5 m
- D3 (Distanze tra edifici) = all'altezza del fabbricato più alto e comunque non inferiore a 10 m

5.Prescrizioni particolari: Nell'ambito delle aree a "verde pubblico" esistente non è ammesso l'abbattimento degli alberi esistenti, se non per comprovati motivi fito-sanitari ovvero per le motivazioni contemplate dal vigente Regolamento del Verde o da specifiche ordinanze comunali, sulla base di una specifica documentazione, firmata da un tecnico abilitato. Le nuove costruzioni eventualmente previste nell'ambito delle aree DOT_V dovranno essere ubicate in modo tale da non pregiudicare l'integrità delle alberature esistenti.

RUE_ART. 64 ATTREZZATURE DI SERVIZIO (DOT_S)

1.Definizione: Il RUE individua le aree destinate ad "attrezzature di servizio" esistenti (DOT_S) costituite dall'insieme delle seguenti dotazioni territoriali:

- attrezzature per l'istruzione,
- attrezzature ed impianti sportivi,
- attrezzature socio-sanitarie,
- attrezzature di interesse comune,
- attrezzature religiose e servizi connessi.

La superficie di tali aree concorre alla formazione della quota di dotazione minima di aree pubbliche per attrezzature e spazi collettivi previsto dall'art. A-24 della LR 20/2000. Le attrezzature di servizio sono di norma di proprietà pubblica e realizzate su aree pubbliche o destinate ad essere cedute all'Ente pubblico; la loro manutenzione o la loro gestione possono tuttavia essere affidate a soggetti privati.

2.Modalità di attuazione: Nelle aree destinate ad "attrezzature di servizio" esistenti il RUE è attuato mediante intervento diretto (ID).

3.Usi ammessi:

Nelle aree destinate ad "attrezzature di servizio" esistenti è ammesso l'insediamento dei seguenti usi:

- usi principali (non inferiori all'90% della SU):
 - U.3 Residenza collettiva
 - U.10 Locali per lo spettacolo
 - U.20 Servizi e attrezzature di interesse comune
 - U.21 Attrezzature sportive
 - U.23 Attrezzature per l'istruzione superiore

-U.24 Attrezzature politico-amministrative e sedi istituzionali

-U.28 Attrezzature socio-sanitarie pubbliche

-U.29 Attrezzature culturali

-U.33 Mercati ambulanti, fiere e feste temporanee, spettacoli viaggianti

- usi secondari (non superiori al 10% della SU), concessi esclusivamente in diritto di superficie:

U.4 Esercizi commerciali di vicinato

U.7 Pubblici esercizi

U.13a Artigianato di servizio ai beni e alle persone.

Nell'ambito delle aree destinate ad "attrezzature di servizio" esistenti, potranno essere insediati gli usi di cui al precedente art. 63, assumendo i relativi parametri urbanistici ed edilizi, purché siano comunque garantite le dotazioni minime inderogabili di cui all'art. A-24 della LR 20/2000, provvedendo all'aggiornamento della tabella relativa alle dotazioni territoriali del PSC.

4.Parametri urbanistici ed edilizi:

Nelle aree destinate ad "attrezzature di servizio" esistenti si applicano i seguenti parametri urbanistici ed edilizi:

-SM (Superficie minima di intervento)= SF (Superficie fondiaria)

-UF=0,50 mq/mq Il POC può prevedere un incremento dell'indice UF per la realizzazione di attrezzature di servizio che richiedano una SU maggiore di quella ammessa.

Nelle aree identificate con la sigla DOT_S*, in località Le Budrie, in Comune di San Giovanni in Persiceto, è ammesso esclusivamente l'insediamento degli usi U.2 (Attività ricettive), U.29 (Attrezzature culturali), U.20 (servizi e attrezzature di interesse comune, limitatamente ai servizi di tipo religioso) con applicazione di un indice UF pari a 0,02 mq/mq, oltre alla SU esistente alla data di adozione del PSC.

-PU (Parcheggi di urbanizzazione) = da definire in sede progettuale in relazione alle specifiche esigenze, in conformità alla legislazione vigente

-Pp (Parcheggi di pertinenza) = cfr art. 17 RUE

-H (altezza massima) = 12 m

-VL (Visuale libera) = 0,5

-D1 (Distanze dai confini di proprietà) = 5 m

-D2 (Distanze dai confini urbanistici) = 5 m

-D3 (Distanze tra edifici) = all'altezza del fabbricato più alto e comunque non

inferiore a 10 m

5.Prescrizioni particolari: Nelle aree destinate ad "attrezzature di servizio" esistenti non è ammesso l'abbattimento degli alberi esistenti, se non per comprovati motivi fito-sanitari ovvero per le motivazioni contemplate dal vigente Regolamento del Verde o da specifiche ordinanze comunali, sulla base di una specifica documentazione, firmata da un tecnico abilitato.

PSC_ART. 65 AEROPORTO

1.L'Aeroporto G. Marconi, scalo regionale di interesse nazionale e internazionale, che si sviluppa in continuità nel territorio del comune di Bologna è individuato dal PTCP come "un portale strategico per l'accessibilità del sistema economico emiliano-romagnolo rispetto al sistema di relazioni europeo e internazionale, candidando il complesso aeroportuale a diventare una struttura polifunzionale dotata anche di attività complementari, quali quelle logistiche, congressuali, direzionali, espositive, ricettive, retail, funzioni di assistenza all'utenza, necessarie per elevare di rango la struttura attualmente esistente".

Il PTCP individua come aree idonee allo sviluppo di tali funzioni economiche correlate, quelle immediatamente a sud dell'aeroporto, in territorio del Comune di Bologna. Il PTCP stabilisce che al di fuori di tale sviluppo a sud di funzioni pregiate correlate all'aeroporto, tutto attorno all'infrastruttura, debba essere mantenuta un'ampia fascia di salvaguardia in cui escludere ogni insediamento di funzioni ordinarie (residenze, attività produttive, ecc.) sia per evitare conflitti con le esigenze di sviluppo del traffico aeroportuale, sia per limitare al massimo l'ulteriore impermeabilizzazione delle aree di conoide del Reno ad alta permeabilità.

Come condizione necessaria per sviluppare l'attrattività regionale, nazionale ed internazionale dell'Aeroporto, il PTCP individua il miglioramento dell'accessibilità pubblica. Il PTCP stabilisce infine che lo sviluppo dell'aeroporto deve necessariamente contemplare azioni di miglioramento delle condizioni ambientali degli insediamenti residenziali esistenti, inibendo la costruzione di edifici nelle aree soggette a rumore ed individuando un'opportuna fascia di rispetto del sedime aeroportuale.

2.Il PSC individua, con apposita grafia:

- le Zone di rischio aeroportuale,
- le Zone aeroportuali soggette al Codice della Navigazione,
- l'Area di salvaguardia urbanistica aeroportuale,
- e, con riferimento all'"Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Aeroporto" tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, SAB - Aeroporto di Bologna, ai sensi dell'art. 15 della LR 20/2000 e dell'art. 9.4 del PTCP:

- il Perimetro del Polo Funzionale,
- l'Ambito delle attività aeroportuali,
- l'Ambito aeroportuale nord.

3. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, il PSC recepisce le mappe delle "Zone di rischio aeroportuale", nell'ambito delle quali valgono le disposizioni del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" di ENAC.

4. Nelle "Zone aeroportuali soggette al Codice della navigazione", valgono le disposizioni di cui al Codice della navigazione, titolo III del libro I della parte II, "Della navigazione aerea", come modificato con D.Lgs n. 96 del 9 maggio 2005 e con D.Lgs n. 151 del 15 marzo 2006 e s.m.

5. L'"Area di salvaguardia urbanistica aeroportuale" comprende le aree in un intorno di 1,8 km dall'asse della pista dell'aeroporto, che sono considerate interessate dagli effetti indiretti dell'attività aeroportuale.

6. Il "Perimetro del polo Funzionale" definito nell'"Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Aeroporto" ricomprende le aree sulle quali è previsto lo sviluppo delle attività aeroportuali di SAB, le aree demaniali militari, nonché le aree poste a nord del limite aeroportuale fino alla zona produttiva di San Vitale di Reno, come zona di salvaguardia delle funzioni aeroportuali.

7. Entro l'"Ambito delle attività aeroportuali" definito nell'"Accordo Territoriale per il Polo Funzionale Aeroporto" possono essere localizzate le attività inerenti il funzionamento dell'Aeroporto, correlate alla movimentazione dei passeggeri e delle merci, nonché le attività integrative delle funzioni aeroportuali e le attività complementari correlate al Polo Funzionale.

8. Con riferimento allo "Schema di assetto" del Polo Funzionale di cui all'Accordo citato, l'"Ambito aeroportuale nord", posto tra l'"ambito per attività aeroportuali" e l'area produttiva di San Vitale di Reno, in Comune di Calderara, è vocato ad accogliere trasformazioni urbanistiche connesse alle attività e allo sviluppo infrastrutturale del Polo Funzionale, nonché alla realizzazione di fasce arboree per l'inserimento paesaggistico del Polo Funzionale. In tale ambito sono escluse la nuova edificazione per usi urbani, nonché la residenza a servizio delle aziende agricole ed il cambio d'uso di edifici di servizio rurale verso usi sensibili agli impatti dell'attività aeroportuale.

9. Con riferimento allo "Schema di assetto" del Polo Funzionale di cui all'Accordo citato, al fine di assicurare l'inserimento del Polo funzionale all'interno della rete ecologica di livello locale, il PSC prevede una fascia di dotazione ecologiche corrispondente alla "fascia arborea per l'inserimento paesaggistico del fronte nord del Polo Funzionale e i nodi ecologici collegati, relativi al bacino di laminazione delle acque a servizio dell'aeroporto (ex cava Olmi) e all'area libera interclusa nel sistema urbano di Lippo di Calderara" di cui allo "Schema di assetto" citato. La fascia arborea sarà funzionale sia all'inserimento

paesaggistico, sia alla caratterizzazione del limite nord del Polo funzionale e dovrà avere una profondità media indicativa di 50 m, lungo il perimetro nord del Polo (via S. Anna e via Due scale), da sviluppare in relazione alle diverse sensibilità o caratteristiche presenti nel territorio.

10. Nell' "Area di salvaguardia urbanistica aeroportuale" l'insediamento di attività di parcheggio veicoli (uso U.19 "Attività di rimessaggio veicoli") correlate o connesse all'attività aeroportuale dovrà essere oggetto di specifici accordi o convenzioni da sottoscrivere con il Comune e con la società aeroportuale, al fine di condividere le ricadute sul territorio e le modalità gestionali dei servizi. All'interno della medesima area le richieste di insediamento di altre tipologie di rimessaggio e parcheggio, di cui all'uso U.19, saranno oggetto all'interno dell'istruttoria tecnica di richiesta di specifico parere alla società di gestione aeroportuale.

PSC_ART. 66 STAZIONI DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

1. Nell'ambito delle aree di stazione dovranno essere realizzate tutte le infrastrutture idonee atte a migliorare la completa integrazione modale dei differenti sistemi di trasporto che vi convergono ed in particolare:

- infrastrutture di supporto al potenziamento dell'interscambio con il trasporto pubblico locale;
- l'attestamento di piste ciclabili e la realizzazione di parcheggi e spazi per la sosta;
- la realizzazione di spazi di sosta e parcheggi per le automobili.

PSC_ART. 68 PERCORSI CICLABILI

1. Il PSC individua, con apposita grafia, la "rete ciclabile primaria" ed i "corridoi di completamento della rete ciclabile primaria", con funzioni di distribuzione capillare nell'ambito dei tessuti edificati e del territorio extra-urbano.

2. I "corridoi di completamento della rete ciclabile primaria" indicati dal PSC costituiscono un riferimento in termini di direzione di collegamento e di ubicazione di massima, ma dovranno essere precisati in sede di progettazione e di relativo POC.

3. Gli interventi di nuova realizzazione o di riqualificazione delle piste ciclabili sono regolati dal Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili". In ogni caso la sezione dei percorsi ciclabili di nuova realizzazione deve avere un minimo di m2,50 se a doppio senso di percorrenza, e di m 1,50 se a senso unico. In casi particolari la sezione può, per brevi tratti, essere ridotta rispetto ai minimi prima indicati, al fine di garantire continuità della rete, purchè sia garantito un sufficiente livello di sicurezza.

4. Per gli ambiti di sviluppo urbano per i quali le presenti NTA, ovvero il POC, abbiano prescritto la realizzazione di piste ciclabili, i piani urbanistici attuativi (PUA) relativi ai

suddetti ambiti dovranno prevedere percorsi ciclabili in sede propria distinti dalla viabilità carrabile, in modo da completare la rete principale individuata dal PSC, integrandosi con questa ed assicurando sistematicamente il collegamento fra le aree residenziali, i servizi e le aree produttive.

5. Ove non sia possibile l'acquisizione al patrimonio pubblico, anche tramite esproprio, dei tratti di percorso di proprietà privata, l'Amministrazione comunale può provvedere alla stipula di apposite convenzioni con i proprietari, a titolo oneroso o gratuito, che consentano di assicurare il pubblico transito sul percorso stesso.

6. Lungo i percorsi ciclabili è ammessa la creazione di spazi di sosta con le relative attrezzature (panchine, tavoli per pic-nic, contenitori per rifiuti, attrezzature per griglie, ecc.), che dovranno essere amovibili ed efficacemente integrate con il paesaggio.

PSC_ART. 70 LIMITI DI RISPETTO DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE

1. Le fasce di rispetto delle infrastrutture viarie sono destinate alla tutela delle strade, al loro ampliamento, alla realizzazione di nuove strade, alla realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, di parcheggi, di attrezzature connesse alla viabilità, alle piantumazioni e sistemazioni a verde, alla messa in opera di opere di mitigazione acustica o di elementi di arredo urbano, nonché alla protezione della sede stradale nei riguardi della edificazione e viceversa.

2. Ai fini dell'applicazione dei rispetti stradali, il perimetro dei centri abitati è definito dal presente PSC, con riferimento:

- all'art. A-5 della LR 20/2000, come perimetro continuo del territorio urbanizzato che comprende tutte le aree effettivamente edificate o in costruzione e i lotti interclusi

- ai sensi del Nuovo Codice della Strada, come "insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada".

Il perimetro dei centri abitati è riportato nelle tavole T.0 e T.1 del PSC e nelle tavole del RUE.

3. Le fasce di rispetto delle infrastrutture viarie sono definite dalle presenti NTA del PSC, in coerenza con il Nuovo Codice della Strada, secondo quanto prescritto nell'articolo 12.13 delle NTA del PTCP, in base alla classificazione delle strade riportata nella tavola T.0 del PSC. Nella prima parte della tavola T.0, per quanto riguarda il riferimento allo Schema di assetto infrastrutturale di breve-medio periodo, che comprende quindi anche i corridoi per gli interventi previsti, la Classificazione funzionale della rete stradale si desume direttamente dalle indicazioni dello stesso art. 12.13 delle NTA del PTCP, secondo la corrispondente gerarchia di ciascun asse stradale. Nella seconda parte della tavola T.0

“Classificazione funzionale delle strade nell’assetto attuale”, viene invece indicata la classificazione funzionale delle strade allo stato attuale, che ha valore sino a quando non viene realizzato l’intervento infrastrutturale in variante indicato nel PSC.

4. Le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali definite dal PSC per la viabilità esistente, sono individuate nella cartografia del PSC e del RUE, al di fuori dai Centri Abitati.

L’individuazione cartografica delle fasce di rispetto è da assumere come riferimento della larghezza della fascia di rispetto che dovrà essere applicata, secondo quanto stabilito dal Nuovo Codice della Strada, dal confine di proprietà della strada. Le fasce di rispetto delle infrastrutture viarie sono inedificabili.

5. In assenza o in caso di non corrispondenza con le indicazioni grafiche sulle tavole del RUE, valgono comunque le prescrizioni del Nuovo Codice della Strada, sulla base delle delimitazioni dei centri abitati in relazione alla classificazione della rete stradale riportata nella tavola T.0 del PSC.

6. Per le infrastrutture viarie esistenti, le distanze da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, ai sensi del Nuovo Codice della Strada, con le modifiche introdotte dall’art 12.13 delle NTA del PTCP, sono le seguenti:

-fuori dai Centri Abitati, le distanze dal confine stradale non possono essere inferiori a:

-80 m per strade appartenenti alla rete Autostradale - tipo A (Autostrade)

-60 m per strade appartenenti alla Grande rete di interesse nazionale/regionale - tipo B (strade extraurbane principali)

-50 m per strade appartenenti alla Rete di base di interesse regionale - tipo C (strade extraurbane secondarie)

-40 m per strade appartenenti alla Viabilità extraurbana secondaria di rilievo interprovinciale o provinciale - tipo C (strade extraurbane secondarie)

-30 m per strade appartenenti alla Viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale - tipo C (Strade extraurbane secondarie)

-20 m per strade di tipo F (Principali strade urbane o prevalentemente urbane di penetrazione, scorrimento e distribuzione e Strade locali), ad eccezione delle strade vicinali

-10 m per strade vicinali di tipo F;

-all’interno dei Centri Abitati, le distanze dal confine stradale non possono essere inferiori a:

-5,00 m per strade di tipo E (Strade urbane di quartiere) e F (Strade locali).

7. Per le nuove infrastrutture viarie che saranno realizzate in attuazione dei corridoi infrastrutturali del PSC, le distanze da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle

ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, ai sensi del PTCP, sono le seguenti:

-fuori dai Centri Abitati, le distanze dal confine stradale non possono essere inferiori a:

- 80 m per strade appartenenti alla rete Autostradale - tipo A, con fasce di ambientazione di profondità non inferiore a 50 m,
- 60 m per strade appartenenti alla Grande rete di interesse nazionale/regionale - tipo B, con fasce di ambientazione di profondità non inferiore a 30 m,
- 50 m per le strade appartenenti alla Rete di base di interesse regionale - tipo C, con fasce di ambientazione di profondità non inferiore a 30 m,
- 40 m per strade appartenenti alla Viabilità extraurbana secondaria di rilievo interprovinciale o provinciale - tipo C, con fasce di ambientazione di profondità non inferiore a 20 m,
- 30 m per strade appartenenti alla Viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale- tipo C o di rilievo comunale - tipo F, ad eccezione delle strade vicinali,
- 10 m per strade vicinali di tipo F;

-fuori dai Centri Abitati, all'interno degli ambiti di possibile trasformazione urbana soggetti a POC, le distanze dal confine stradale non possono essere inferiori a:

- 10,00 m per strade con carreggiata principale di larghezza superiore a 15,00 m,
- 7,50 m per strade con carreggiata principale di larghezza compresa fra 7,00 e 15,00 m,
- 5,00 m per strade con carreggiata principale di larghezza inferiore a 7,00 m.

8.Nell'ambito del territorio rurale, le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali sono computabili come superficie aziendale ai fini dell'applicazione delle disposizioni del RUE relative agli ambiti agricoli.

9.Negli ambiti del territorio urbanizzabile, le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali comprese entro ambiti di possibile trasformazione urbana soggetti a piano urbanistico attuativo (PUA) sono computabili ai fini edificatori, per le destinazioni corrispondenti. Entro tali fasce di rispetto, laddove non sia già prescritta la realizzazione di fasce di ambientazione stradale in fase di realizzazione delle infrastrutture stesse, sono soggette alle seguenti prescrizioni:

- a)la fascia posta a ridosso della sede stradale, per una larghezza di 10 m, deve essere prioritariamente sistemata a verde ed arredo della sede stradale;
- b)la parte eccedente i primi 10 metri, nel caso di una distanza di rispetto maggiore, potrà essere sistemata come superficie privata di pertinenza degli interventi edilizi,

ancorchè non edificabile, o come superficie da cedere ad uso pubblico computabile nell'ambito delle dotazioni di urbanizzazione dell'insediamento.

10. Entro le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali, per gli edifici esistenti, sono ammessi interventi di tipo conservativo. Entro le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali, gli interventi di ampliamento degli edifici esistenti, quando ammessi dalle presenti NTA o dal RUE per i diversi ambiti o aree urbanistiche, potranno essere realizzati esclusivamente nella parte opposta rispetto al fronte strada. All'esterno del centro abitato, nella fascia eccedente i primi 10 metri dal ciglio stradale sono inoltre ammessi arredi amovibili, quali pergolati aperti senza copertura fissa, nel rispetto del Regolamento di attuazione del Codice della Strada per quanto riguarda le visuali libere in prossimità delle intersezioni.

11. Le modalità per la realizzazione delle recinzioni o per l'impianto di alberature o siepi arbustive sono fissate dal Nuovo Codice della Strada e dal relativo Regolamento di applicazione.

PSC_ART. 71 LIMITI DI RISPETTO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

1. Le fasce di rispetto delle infrastrutture ferroviarie sono destinate alla tutela delle ferrovie, al loro ampliamento, alla realizzazione di strade di servizio, alla realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, di parcheggi, di attrezzature connesse alla viabilità, alle piantumazioni e sistemazioni a verde, alla messa in opera di opere di mitigazione acustica o di elementi di arredo urbano, nonchè alla protezione della sede ferroviaria nei riguardi della edificazione e viceversa.

2. Le fasce di rispetto delle infrastrutture ferroviarie sono indicate nella cartografia del PSC e sono inedificabili, fatte salve eventuali deroghe concesse dall'ente gestore della linea ferroviaria.

3. Nell'ambito delle fasce di rispetto delle infrastrutture ferroviarie, valgono le disposizioni di cui al D.P.R. 753/80. In particolare, ai sensi dell'art. 49 del DPR 753/1980, lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi tipo, ad eccezione di quelli di competenza dell'esercente il servizio ferroviario, ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di 30 metri lineari misurati dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia, sia all'interno che all'esterno del perimetro del centro abitato. Gli interventi edilizi all'interno di tali fasce sono effettuabili in maniera ordinaria se consistono in interventi di recupero, previa autorizzazione degli organismi competenti, se consistono in interventi di ampliamento nella parte non prospiciente il fronte ferroviario, oppure secondo il regime di deroga disciplinato dall'art. 60 del citato decreto.

4. Nell'ambito del territorio rurale, le fasce di rispetto delle infrastrutture ferroviarie sono computabili come superficie aziendale ai fini dell'applicazione delle disposizioni del RUE

relative agli ambiti agricoli.

5. Negli ambiti del territorio urbanizzabile, le fasce di rispetto delle infrastrutture ferroviarie comprese entro ambiti di possibile trasformazione urbana soggetti a piano urbanistico attuativo (PUA) sono computabili ai fini edificatori, per le destinazioni corrispondenti.

PSC_ART. 72 ELETTRODOTTI

1. Il PSC individua, con apposita grafia, i tracciati delle linee elettriche ad alta tensione esistenti, come indicazione di massima. Nella documentazione a corredo del titolo abilitativo, il soggetto attuatore deve presentare il rilievo dell'esatta posizione della linea elettrica.

2. Per gli elettrodotti, valgono i seguenti riferimenti legislativi:

- Legge n. 36 del 22 febbraio 2001 "Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici",
- DPCM 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti",
- Deliberazione della Giunta Regionale 21 luglio 2008 n. 1138 "Modifiche ed integrazioni alla DGR 20 maggio 2001, n. 197 "Direttiva per l'applicazione della Legge regionale 31 ottobre 2000 n. 30 recante "Norme per la tutela e la salvaguardia dell'ambiente dall'inquinamento elettromagnetico",
- DD.MM. 29 maggio 2008 recanti "Approvazione delle metodologie di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti" ed "Approvazione delle procedure di misura e valutazione dell'induzione magnetica".

3. Tipologia degli impianti standard ad alta tensione (superiore a 35 KV): Rientrano nella tipologia definita standard ad alta tensione le linee aeree con tensione pari a 132 kV, 220 kV, 380 kV, dotate dei sostegni maggiormente diffusi per la distribuzione geometrica delle fasi e con altezze dei conduttori al suolo previste dai Dm n. 449 del 21 marzo 1988 e n. 1260 del 16 gennaio 1991, dotati di conduttori a maggior sezione di normale impiego per le diverse tipologie di impianto. Le linee a doppia terna ottimizzata, con le caratteristiche di cui sopra, ottenuta attraverso la disposizione delle fasi o del verso della corrente, certificata dal gestore, sono considerate a tipologia standard.

4. Tipologia degli impianti standard di media tensione (fino a 35 KV): Rientrano nella tipologia definita standard a media tensione le linee aeree in conduttori nudi, con cavo isolato aereo, con cavo interrato, con tensione pari a 15 KV avendo a riferimento, in termini di caratteristiche costruttive, i parametri già richiamati al precedente comma 3. Le linee a doppia terna ottimizzata, con le caratteristiche di cui al precedente comma 3, ottenuta attraverso la disposizione delle fasi o del verso della corrente, certificata dal gestore, sono considerate a tipologia standard.

5.Fasce di rispetto e corrente di riferimento: Il proprietario/gestore della linea comunica ai sensi del DPCM 8 luglio 2003 alle autorità competenti l'ampiezza delle fasce di rispetto, con una approssimazione non superiore a m 1 e i dati utilizzati per il calcolo. Il calcolo dell'induzione magnetica deve essere basato sulle caratteristiche geometriche, meccaniche ed elettriche della linea nella campata o campate in esame, e deve tener conto della presenza di altri elettrodotti che ne modificano il risultato. Ai sensi dell'art. 6, comma 1, del DPCM 8 luglio 2003, la corrente da utilizzare nel calcolo è la portata di corrente in servizio normale relativa al periodo stagionale in cui essa è più elevata. Per le linee con tensione superiore a 100 kV la portata di corrente in servizio normale viene calcolata ai sensi della norma CEI 11-60. Per gli elettrodotti aerei con tensione inferiore a 100 kV, i proprietari/gestori fissano la portata in corrente in regime permanente in relazione ai carichi attesi con riferimento alle condizioni progettuali assunte per il dimensionamento dei conduttori. Per le linee in cavo la corrente da utilizzare nel calcolo è la portata in regime permanente così come definite nella norma CEI 11-17. Il PSC non identifica le fasce di rispetto, limitandosi a individuare il tracciato degli elettrodotti esistenti, al fine di segnalare le porzioni del territorio relativamente alle quali può porsi la necessità di richiedere la determinazione della distanza di prima approssimazione. All'interno delle fasce individuate dal gestore, non sono ammesse nuove costruzioni destinate ad attività con permanenza superiore a quattro ore giornaliere. Qualora i gestori delle reti di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica non abbiano comunicato le fasce di rispetto delle linee esistenti alle Autorità competenti, il soggetto attuatore del titolo edilizio dovrà richiedere agli stessi la determinazione della distanza di prima approssimazione (Dpa) della campata o campate interessate.

6.Valore di attenzione e obiettivo di qualità: L'articolo 3 comma 2 del DPCM 8 luglio 2003 prescrive che si assuma per l'induzione magnetica il valore di attenzione di 10 micro Tesla, da intendersi come mediana dei valori nell'arco delle 24 ore nelle normali condizioni di esercizio, e fissa all'art. 4 comma 2 l'obiettivo di qualità in 3 micro Tesla sempre nelle normali condizioni di esercizio della linea, come definite al punto 4 " definizioni " del DM 29 maggio 2008.

7.Corridoi di fattibilità: La dimensione dei corridoi di fattibilità degli elettrodotti con tensione superiore a 15 kV, destinati a ospitare la localizzazione degli impianti per la trasmissione e la distribuzione dell'energia elettrica di tensione superiore a 15 kV, non può essere inferiore a quella delle fasce di rispetto. I corridoi di fattibilità non devono interferire con costruzioni o insediamenti con destinazioni d'uso che prevedano la permanenza di persone per un tempo uguale o superiore alle 4 ore giornaliere, nonché aree da adibire o adibite ad asili, scuole, aree verdi attrezzate e ospedali, e nelle fasce di rispetto non si consentono nuove costruzioni o nuovi insediamenti con destinazioni d'uso che prevedano la permanenza di persone per un tempo uguale o superiore alle 4 ore giornaliere, nonché da adibire ad asili, scuole, aree verdi attrezzate e ospedali. La realizzazione di nuove linee elettriche è ammessa, con riferimento alla legislazione nazionale e regionale vigente in

materia, previo assenso dell'amministrazione comunale che potrà concordare modifiche di tracciato o concordare particolari modalità di inserimento ambientale e/o paesaggistico, in relazione alle caratteristiche delle aree attraversate.

8.Cabine elettriche - (Primarie At/Mt) (Secondarie Mt/Bt): Il valore di attenzione e l'obiettivo di qualità sono quelli sopra riportati al precedente comma 6; per le stazioni primarie le fasce di rispetto rientrano generalmente nei confini dell'area di pertinenza dell'impianto stesso; l'Autorità competente può comunque, se lo ritiene opportuno, richiedere al Gestore la determinazione della fascia relativamente agli elementi perimetrali (portali, sbarre etc.). Il proprietario/gestore della cabina comunica ai sensi del DPCM 8 luglio 2003 alle Autorità competenti l'ampiezza delle fasce di rispetto. Il PSC non identifica le fasce di rispetto. Qualora i gestori non abbiano comunicato le fasce di rispetto delle cabine esistenti alle Autorità competenti, il soggetto attuatore del titolo edilizio dovrà richiedere agli stessi la determinazione della distanza di prima approssimazione (Dpa) della cabina. All'interno delle fasce individuate dal gestore, non sono ammesse nuove costruzioni destinate ad attività con permanenza superiore a quattro ore giornaliere.

9.L'eventuale eliminazione di un elettrodotto fa decadere le prescrizioni relative alla fascia di rispetto.

PERICOLI ALLA NAVIGAZIONE AEREA

REGOLAMENTO ENAC CAPITOLO 4 PARAGRAFO 12.2

Le aree comprese all'interno della linea gialla sono oggetto di limitazioni per le seguenti attività o costruzioni:

- manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici (v. nota 3 relazione tecnica);
- luci pericolose e fuorvianti (v. nota 4 relazione tecnica);
- ciminieri con emissioni di fumi;
- antenne ed apparati radioelettrici irradianti (indipendentemente dalla loro altezza), che prevedono l'emissione di onde elettromagnetiche possono creare interferenze con gli apparati di radionavigazione aerea.

Le aree all'interno della linea rossa (definita dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ENAC, cap 6 paragrafo 1.3.3 sono oggetto di limitazioni per le seguenti attività o costruzioni:

- sorgenti laser o proiettori ad alta intensità (utilizzati nei giochi di luce per intrattenimento, v. nota 4 relazione tecnica);
- divieto di costruzione di impianti eolici.

Le aree all'interno della linea rossa, costituite dall'impronta sul territorio delle superfici di avvicinamento, di salita al decollo e dall'ATZ "Aerodrome Traffic Zone" (area di norma circolare di raggio 5 Mn, con origine dall'ARP "Airport Reference Point") sono oggetto di incompatibilità assoluta per le seguenti attività:

- impianti eolici.