



COMUNE DI JESI

Assessorato all'Urbanistica

Area Servizi Tecnici – Servizio Assetto e Tutela del Territorio

Progetto preliminare per il Sistema Interportuale di Jesi: Revisione Norme Tecniche di Attuazione



Relazione

(settembre 2016)

Il Sindaco
Massimo Bacci

l'Assessore all'Urbanistica
Mario Bucci

Dirigente dell'Area Servizi Tecnici
Arch. Sorbatti Francesca

Il Responsabile del Servizio Assetto e Tutela del Territorio
Ing. Simone Messersì



Elaborato approvato
con Deliberazione
di Giunta comunale
n. 222 dell'11/10/2016

Il SEGRETARIO GENERALE
Dott.ssa Maria Immacolata Onofri

INDICE

1	La variante: oggetto, contesto e finalità	pag. 2
2	Inquadramento normativo della variante e adempimenti in materia di VAS e VIA	pag. 5
3	Rapporti con lo strumento urbanistico generale e con gli strumenti di tutela	pag. 6
4	Dimensionamento e verifica degli standard	pag. 7
5	Verifiche di sostenibilità edilizia ed acustica	pag. 7
6	Aspetti di compatibilità geomorfologica e idraulica	pag. 8
7	Conformità alla disciplina urbanistica sovraordinata	pag. 9
8	Norme Tecniche di Attuazione	pag. 10
9	Prescrizioni degli enti ed adeguamento elaborati	pag. 11
10	Elaborati di variante	pag. 12

ALLEGATI

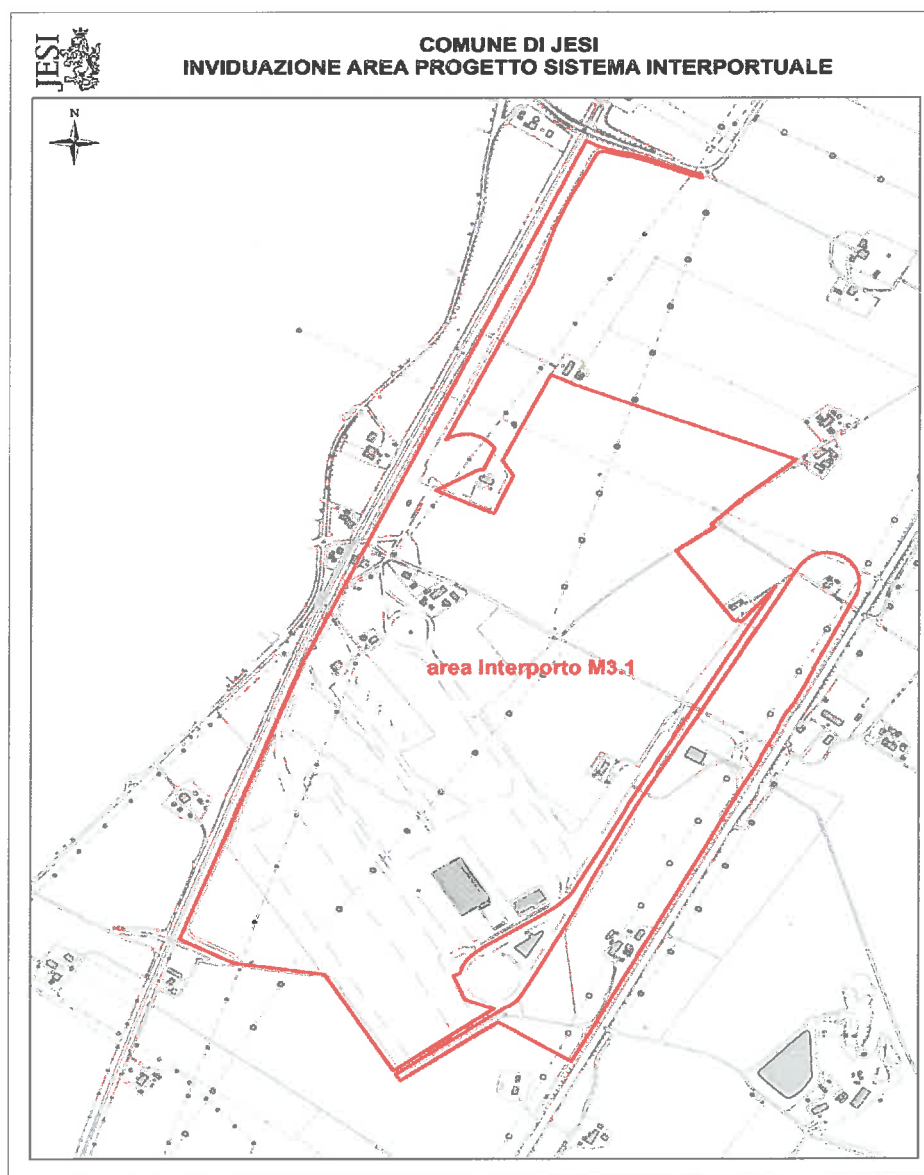
Quadro di raffronto articoli 7 e 15 versione approvata nel 2008, approvata nel 2014 e proposta di variante

1 La variante: oggetto, contesto e finalità

Con Delibera di Consiglio Comunale n°75 del 18/04/2008 è stato approvato il progetto preliminare per il sistema "Interportuale" di Jesi presentato dalla Società Interporto Marche Spa.

In base all'art. 17 delle vigenti norme tecniche di attuazione del progetto preliminare in argomento lo stesso ha valenza di piano urbanistico attuativo ai sensi del titolo IV articoli 31 e 32 della Legge 34/92 e ss.mm.ii. con termini per la sua attuazione stabiliti in anni 10 dalla delibera di approvazione suddetta.

L'area interportuale interessata dal progetto preliminare medesimo è classificata dallo strumento urbanistico generale vigente come M "infrastrutture ed attrezzature per la mobilità" - M3 "attrezzature" - M3.1 "Interporto". Il relativo articolo 75 delle NTA del PRG stabilisce la prevalenza della disciplina stabilita dal piano attuativo rispetto a quanto disposto dal Piano Regolatore Generale.



Da recenti incontri tra l'Amministrazione Comunale e la Società Interporto Marche spa è emersa tuttavia la necessità di operare una parziale revisione della norma tecnica attuativa che tenga conto delle sempre mutevoli esigenze degli operatori di logistica, le quali richiedono uno strumento di pianificazione più flessibile, con particolare riferimento alla distribuzione ed articolazione delle superfici coperte e dei relativi volumi previsti dal progetto.

In particolare, per quanto riguarda l'area ricadente all'interno del perimetro Interporto denominata "Terminal ferroviario – container", la cui disciplina è dettata in particolare dall'art. 7 delle NTA del progetto preliminare sopra citato, è stata manifestata da parte della Società attuatrice la necessità di poter introdurre la possibilità di realizzare, oltre a box di sorveglianza e controllo delle merci, anche:

- manufatti pertinenziali (interventi edilizi minori) già disciplinati dal Regolamento Edilizio Comunale (pergolati, tunnel estensibili, etc.);
- attrezzature ed impianti connessi e funzionali con il trasporto intermodale;
- silos e manufatti assimilabili da adibire allo stoccaggio di prodotti sfusi.

Immagine aerea zona terminal ferroviario-container



La nuova disciplina consentirà pertanto di ampliare così l'offerta del servizio di interscambio ferro gomma o ferro-ferro, dotando l'area container delle attrezzature indispensabili a rendere la stessa più funzionale ed efficiente nelle fasi di stoccaggio e movimentazione delle diverse tipologie di merci.

Al fine inoltre di rendere lo strumento di attuazione del progetto interportuale più flessibile ed

efficace rispetto alle esigenze degli operatori, la nuova disciplina dovrà prevedere che il trasferimento di superficie coperta tra le diverse zone destinate all'intermodalità, da effettuare senza incremento della superficie coperta complessiva stabilita dal progetto preliminare, possa avvenire senza che ciò costituisca variante al piano attuativo.

Con successivo atto di indirizzo della Giunta Comunale n. 41 del 01/03/2016 l'Amministrazione Comunale, esprimendosi positivamente sulla proposta di cui sopra, ha dato mandato al Servizio scrivente di predisporre gli elaborati ed i relativi conseguenti atti finalizzati all'adozione della variante normativa di cui al punto precedente.

Con il medesimo atto di indirizzo si è stabilito che la revisione della disciplina interportuale deve inoltre stabilire le altezze massime dei suddetti manufatti e le relative distanze dai confini di zona e/o dalla viabilità principale che, al fine di garantire il disegno urbanistico generale dell'area, dovranno tenere conto della regola insediativa prevista nelle limitrofe zone destinate agli insediamenti produttivi ed a servizi.

Con nota del 11/04/2016, assunta al protocollo comunale con il n. 21274 del 12/04/2016, la Società Interporto ha pertanto trasmesso la proposta di modifica degli articoli 7 e 15 delle Norme Tecniche di Attuazione del Progetto Preliminare del Sistema Interportuale di Jesi con allegato elaborato denominato "IN ZON 10/INT2 - ZONIZZAZIONE - VERIFICA PARAMETRI P.R.G. - ambito Interporto" in cui è evidenziata la parte dell'area terminal ferroviario-container oggetto della possibile futura installazione delle attrezzature ed impianti connessi e funzionali al trasporto intermodale nonché dei silos e manufatti assimilabili.

La finalità di interesse pubblico della presente revisione normativa proposta sta nel miglioramento dell'efficienza del sistema infrastrutturale interportuale mettendo la stessa nelle condizioni di:

- rispondere maggiormente alle esigenze del mercato;
- attrarre nuovi investimenti sul territorio;
- incrementare l'uso del mezzo di trasporto su rotaia a vantaggio dell'ambiente.

La normativa tecnica dell'area in argomento approvata nel 2008 è stata già peraltro oggetto di una modifica / aggiornamento mediante apposita variante urbanistica approvata con Deliberazione di Giunta Municipale n. 315 del 24/10/2014. Tale variante è stata successivamente oggetto di ricorso al TAR da parte di alcuni proprietari di aree limitrofe all'area interportuale ed è tuttora pendente il giudizio innanzi al Consiglio di Stato **contro la sentenza TAR Marche (sezione prima) n. 533/2015.**

La presente proposta di modifica normativa, **limitatamente agli articoli 7 e 15, costituisce** pertanto variante sia alla norma tecnica del 2008 **che alla norma tecnica variata nel 2014.**

2 Inquadramento normativo della variante e adempimenti in materia di VAS e VIA

La presente variante al piano attuativo viene predisposta conformemente alle disposizioni normative vigenti in materia urbanistica. Nello specifico si fa riferimento al Titolo II Capo III della Legge n. 1150 del 17 Agosto 1942 " Legge urbanistica" e ss.mm.ii, alla Legge regionale n. 34 del 5 Agosto 1992 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio".

Per quanto riguarda la normativa in materia ambientale, si fa riferimento al D.Lgs n. 152 del 2006, integrato dal D. Lgs n. 4 del 2008 che ha recepito la Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (la direttiva sulla Valutazione Ambientale Strategica – VAS).

Vengono prese anche in considerazione le disposizioni della Legge Regionale n. 6 del 12/06/2007 (disposizioni in materia ambientale e Rete natura 2000), di attuazione della normativa dell'Unione Europea, Direttiva 2001/42/CE, che disciplina le procedure per la VAS dei piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente. Tale legge peraltro, all'art. 20, individua nelle linee guida lo strumento per l'attuazione in ambito regionale della normativa in materia di VAS e nei cinque articoli del capo II della stessa si definiscono i principi di carattere generale che riguardano l'ambito di applicazione, le autorità competenti ed il monitoraggio, rimandando alle Linee Guida la definizione delle modalità di esecuzione delle procedure. Le Linee guida regionali per la VAS sono state approvate con Delibera di Giunta Regionale n. 1400 del 20/10/2008 ed aggiornate con DGR 1813 del 21/12/2010, in adeguamento al D.Lgs 152/2006 così come modificato dal D.Lgs 128/2010.

L'area interportuale ricade all'interno dell'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale di cui alla L.R. 6/2004 . L'art. 4 di tale norma regionale prevede che "Il rapporto ambientale contenuto nella Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui agli *articoli da 12 a 17 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale)*, relativo agli strumenti di pianificazione e di programmazione urbanistica e territoriale e loro varianti che riguardano territori ricompresi, in tutto o in parte, all'interno di aree dichiarate ad elevato rischio di crisi ambientale, deve contenere gli obiettivi di tutela ambientale e di promozione dello sviluppo sostenibile previsti nel Piano di Risanamento o individuati con la dichiarazione di cui all'articolo 2".

Le modifiche alle norme tecniche attuative del progetto preliminare in argomento si ritiene non costituiscano variante sostanziale al progetto **medesimo/piano urbanistico attuativo in quanto le stesse non introducono nuove destinazioni d'uso rispetto a quelle già previste, rendono più coerente il dettato normativo con gli usi già previsti, chiariscono e definiscono in maniera più dettagliata i contenitori edilizi strettamente connessi alle attività di deposito e movimentazione merci; non si incrementa inoltre in alcun modo il carico urbanistico nè vengono variati nel complesso gli indici e i parametri edilizi se non nella misura strettamente necessaria a rendere maggiormente efficiente l'utilizzo delle aree pur mantenendo invariato l'impianto generale del**

progetto. L'eventuale nuova installazione di manufatti funzionali all'area terminal ferroviario-container non comporta infatti in alcun modo incremento della superficie coperta complessiva dal momento che la stessa, qualora necessario, viene sottratta da quella realizzabile nelle altre aree per insediamenti produttivi previste dal progetto.

Relativamente alla disciplina di Valutazione Ambientale Strategica, per quanto riguarda il caso delle modifiche di alcuni articoli normativi, la variante in argomento può dirsi esclusa dalla procedura prevista dalla normativa vigente ai sensi di quanto previsto alla lettera k) del punto 8 del paragrafo 1.3 delle Linee Guida regionali vigenti, in quanto trattasi infatti aggiornamenti della norma tecnica che, per quanto sopra già espresso, non determinano incrementi del carico urbanistico, non contemplano il trasferimento di capacità edificatoria in aree diverse da quelle ricomprese nell'area interportuale e non contengono opere soggette a procedura di Valutazione Impatto Ambientale o Valutazione d'Incidenza.

Al fine di condividere il percorso valutativo della variante in argomento con l'Autorità Competente in materia di VAS è stato richiesto alla Provincia la condivisione dell'esclusione dalla procedura di valutazione trasmettendo, oltre agli elaborati di variante, apposita scheda di sintesi.

Relativamente alla disciplina in materia di Valutazione Impatto Ambientale, si rappresenta che le modifiche normative introdotte con la presente variante non interferiscono né contrastano con le valutazioni espresse sul progetto con i Decreti Ministeriali n. 3357 del 04/02/1999 e n. 374 del 16/07/2010. Pertanto l'aggiornamento normativo non necessita di nuova valutazione di impatto ambientale.

A conferma di ciò si fa presente che nel settembre 2015 Comune di Jesi e Società Interporto hanno elaborato un'ipotesi di aggiornamento della normativa tecnica dell'area interportuale vigente, contenente, tra l'altro, anche le modifiche oggetto della presente variante. Su tale proposta è stata richiesta con nota prot. n. 53189 del 17/09/2015 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la conferma di esclusione da una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Il Ministero ha risposto alla richiesta suddetta con nota del 25/09/2015, assunta in pari data al protocollo comunale con il n. 54805, condividendo la posizione del Comune.

Per quanto sopra detto non risulta inoltre necessaria la verifica nei confronti degli obiettivi del Piano di Risanamento AERCA sopra citato dal momento che la variante non è soggetta a procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

3 Rapporti con lo strumento urbanistico generale e con gli strumenti di tutela

Come già anticipato nel paragrafo 1 della presente relazione si evidenzia che in base all'art. 75 delle NTA del PRG vigente il progetto preliminare approvato con Delibera di C. C. n. 75/2008

prevale sulle disposizioni dello strumento urbanistico generale del Comune.

Pertanto la modifica normativa in argomento non comporta variante allo strumento urbanistico generale, bensì al progetto preliminare avente valore di piano attuativo.

L'area interportuale ricade inoltre all'interno dell'area sottoposta a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 136 del Dlgs 42/04 e ss.mm.ii (origine della tutela: ex DM 31/7/85). Pertanto tutti gli interventi edilizi che comportino alterazione dello stato dei luoghi sono soggetti a rilascio di apposita autorizzazione paesaggistica.

4 Dimensionamento e verifica degli standard

La revisione di parte della disciplina urbanistica dell'area interportuale non incide sul fabbisogno o sulla dotazione di standard previsti dal progetto originario approvato nel 2008, dal momento che, come sopra accennato, la variante non comporta incremento del carico urbanistico previsto complessivamente nell'area e non modifica parametri minimi di standard previsti dal progetto iniziale. Alla luce di quanto sopra riportato, non si ritiene necessario un'ulteriore specifica verifica del dimensionamento generale del fabbisogno di standard per l'area interportuale.

5 Verifiche di sostenibilità edilizia ed acustica

Rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale della variante di cui all'art. 5 della L.R. 14/2008 si fa presente che la stessa:

- non altera l'ordinato sviluppo del territorio in quanto opera all'interno di un progetto unitario;
- non interferisce con l'integrità fisica e l'identità storico-culturale del territorio stesso dal momento che consiste in chiarimenti applicativi della disciplina vigente relativa all'area interportuale;
- non altera la qualità architettonica ed ambientale dell'insediamento in quanto viene mantenuta la regola insediativa presente e non si interferisce con le misure di mitigazione e/o compensazione previste dal progetto generale;
- non incrementa la pressione degli insediamenti sui sistemi naturalistico-ambientali, in quanto non incide sulla capacità edificatoria e non **prevede interessamento di nuove aree rispetto a quelle già previste dal Progetto preliminare approvato.**

Rispetto alla conformità nei riguardi del vigente **piano di classificazione acustica**, dal momento che la variante non comporta modifica alle destinazioni d'uso delle aree previste, si ritiene che la stessa non comporti variante al Piano di Classificazione Acustica Comunale vigente modificato, tra l'altro con Delibera di Consiglio Comunale n°74 del 18/04/2008.

Quanto alla verifica di impatto acustico delle singole attività legate in particolar modo alla

movimentazione delle merci, con particolare riguardo all'area terminal ferroviario-container, si rimanda alle verifiche da effettuarsi in sede di presentazione dei singoli titoli abilitativi previsti.

6 Compabilità geomorfologica e idraulica

Per gli aspetti legati alla compatibilità geomorfologica, anche se la variante in argomento rende possibile il trasferimento di volumetrie tra le diverse superfici già destinate all'intermodalità, la stessa non comporta occupazione di nuovo suolo libero in quanto le aree potenzialmente interessate sono già fortemente infrastrutturate (piazze, viabilità, binari, etc.) come risulta dalla documentazione fotografica relativa all'area terminal ferroviario-container di seguito riportata. Si ritiene pertanto che le modifiche alla norma tecnica attuativa sopra descritte non alterino in alcun modo il giudizio di compatibilità già espresso sul progetto preliminare approvato dai competenti uffici provinciali con Determinazione Dirigenziale n°590 del 12/12/2006 e che non sia necessario acquisire un nuovo parere ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/2001 e ss.mm.ii..

Per quanto riguarda la verifica di compatibilità idraulica prevista dall'art. 10 della L.R. 22/2011 e ss.mm.ii., si ritiene, vista la natura delle modifiche introdotte, che la stessa non sia necessaria in quanto le stesse non determinano in sé una modifica/aggravio al regime idraulico esistente, tenuto conto anche del fatto che le superfici potenzialmente interessate da nuovi interventi edilizi (area terminal-ferroviario container) sono già impermeabilizzate.

Al fine di condividere quanto sopra riportato copia degli elaborati di variante viene trasmessa ai competenti servizi della Provincia e della Regione, ciascuno in base alle proprie competenze.

Immagini relative all'area terminal ferroviario-container





La Regione Marche con nota del 27/05/2016, acquisita al protocollo comunale con il n. 31324 del 31/05/2016 ha comunicato il non avvio del procedimento ritenendo necessario integrare la pratica in argomento con la verifica di compatibilità idraulica semplificata e/o completa.

Come previsto dai criteri, modalità e indicazioni tecnico-operative per la redazione della verifica di invarianza idraulica di cui all'art. 10 della L.R. 22/2011 approvati con Delibera di Giunta Regionale n. 53 del 27/01/2014, le valutazioni da parte dell'ente regionale competente sono allegate al provvedimento di approvazione dei piani attuativi.

7 Conformità alla disciplina urbanistica sovraordinata

Per il rapporto con gli strumenti urbanistici sovraordinati si fa presente che l'area interportuale:

- ricade all'interno dell'ATO "V delle pianure e dei terrazzi alluvionali" individuati dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia. Parte dell'area è inoltre interessata dalla "fascia della continuità naturalistica";
- riguardo ai rapporti con il Piano Paesaggistico Ambientale Regionale si rimanda al Piano Regolatore Generale ad esso adeguato.

Le modifiche proposte interessano esclusivamente una parte limitata della disciplina urbanistica dell'area è come già sopra riportato non comportano l'introduzione di nuove destinazioni d'uso o incremento del carico insediativo, bensì razionalizzano e rendono più aderente la norma tecnica agli usi già consentiti. Pertanto possono considerarsi valide le valutazioni di conformità effettuate in sede di approvazione del progetto medesimo nel 2008.

Per quanto invece riguarda la conformità della presente variante al piano attuativo alle disposizioni di cui all'art. 11 "disposizioni in materia urbanistica" della L.R. 22/2011, non si ravvisano elementi di contrasto dal momento che le modifiche previste si limitano ad apportare

alcune chiarimenti alle norme tecniche attuative senza determinare incremento del consumo di suolo agricolo.

8 Norme tecniche di attuazione della variante

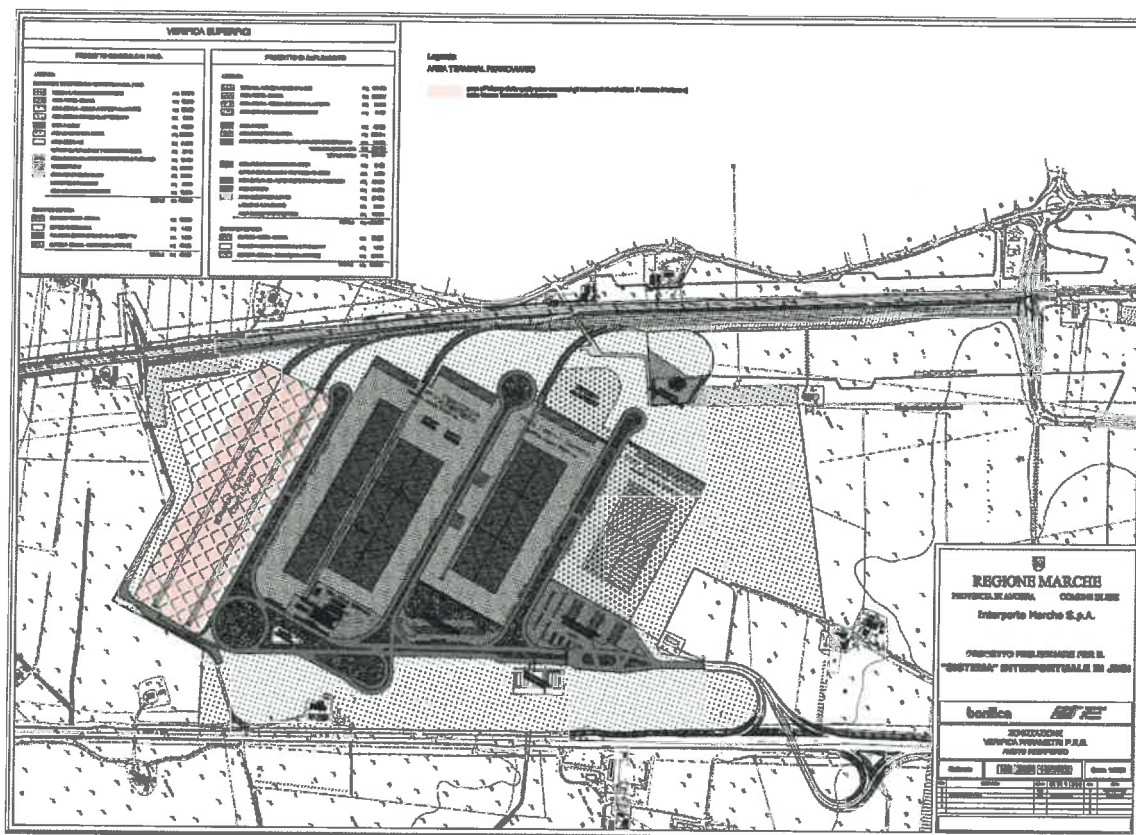
L'aggiornamento normativo previsto dalla presente variante è nel dettaglio riportato nell'allegato quadro di raffronto degli articoli 7 e 15 delle NTA del progetto.

In particolare tale aggiornamento:

1. introduce la possibilità di realizzare nell'area terminal ferroviario-container, oltre a box di sorveglianza e controllo delle merci, anche:
 - manufatti pertinenziali (interventi edilizi minori) già disciplinati dal Regolamento Edilizio Comunale (pergolati, tunnel estensibili, etc..);
 - attrezzature ed impianti connessi e funzionali con il trasporto intermodale;
 - silos e manufatti assimilabili da adibire allo stoccaggio di prodotti sfusi.
2. definisce l'altezza massima di ml 15 dei manufatti di cui al punto 1 (attrezzature, impianti e silos) in analogia con quanto previsto nell'area limitrofa per insediamenti produttivi;
3. individua l'area destinata ad accogliere le attrezzature e gli impianti connessi al trasporto intermodale e definisce le relative distanze minime dalla viabilità principale che ne consentano il pieno utilizzo in relazione alla presenza dei binari (10 ml in analogia con le distanze dai confini previste per le aree a servizi direzionali e per autotrasportatori);
4. stabilisce che il trasferimento di superficie coperta tra le diverse zone destinate all'intermodalità, da effettuare senza incremento della superficie coperta complessiva stabilita dal progetto preliminare, possa avvenire senza che ciò costituisca variante al progetto in argomento.

La disciplina normativa aggiornata come sopra risulta corredata da un apposito elaborato denominato "IN ZON 10/INT2 - ZONIZZAZIONE - VERIFICA PARAMETRI P.R.G. - ambito Interporto", da intendersi integrativo del progetto preliminare, che riporta l'area destinata ad ospitare le attrezzature e gli impianti di cui all'art. 7.

Di seguito si riporta l'immagine del suddetto elaborato integrativo.



Restano fermi e validi tutti i restanti elaborati costituenti il Progetto preliminare per il sistema "Interportuale" di Jesi presentato dalla Società Interporto Marche Spa ed approvato con Delibera di Consiglio Comunale n°75 del 18/04/2008.

9 Prescrizioni degli enti ed adeguamento elaborati

Con nota pec protocollo n. 114548 del 24/06/2016, acquisita al protocollo comunale con il n. 36729 del 24/06/2016, l'ASUR Marche ha comunicato il nulla osta igienico sanitario a condizione "che durante le lavorazioni di carico e scarico all'interno dei silos di materiale polverulento, vengano adottate tutte le misure necessarie per ridurre e/o eliminare le eventuali emissioni di polveri in atmosfera".

Nonostante la norma variata già preveda all'ultimo periodo del comma 3 dell'articolo 7 che "Il trasbordo dei prodotti dai silos dovrà avvenire mediante tramogge chiuse", si è ritenuto tuttavia opportuno, inserire al comma 3 del suddetto articolo 7 variato il seguente ulteriore periodo: "Durante le operazioni di carico e scarico all'interno dei silos di materiale polverulento, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per ridurre e/o eliminare le eventuali emissioni di polveri in atmosfera".

La suddetta modifica è riportata nell'allegato quadro di raffronto delle Norme Tecniche di

Attuazione.

10 Elaborati di variante

Gli elaborati della presente variante sono costituiti, oltre che dalla presente relazione, da:

- quadro di raffronto degli articoli 7 e 15 nella versione approvata nel 2008, approvata nel 2014 e proposta di variante aggiornata ni base alle prescrizioni dell'ASUR Marche di cui alla nota protocollo n. 114548 del 24/06/2016 allegato alla presente relazione;
- elaborato "IN ZON 10/INT2 - ZONIZZAZIONE - VERIFICA PARAMETRI P.R.G. - ambito Interporto";
- elaborato "Relazione di compatibilità Idraulica".

Progetto preliminare per il Sistema Interportuale di Jesi - Revisione Norme Tecniche di Attuazione
Allegato: Quadro di raffronto delle NTA - articoli 7 e 15 nella versione vigente, approvata nel 2014 e proposta di variante

<p align="center">VERSIONE VIGENTE APPROVATA CON D. C. N. 75 DEL 18/04/2008</p>	<p align="center">VERSIONE APPROVATA CON D. C. N. 315 DEL 24/10/2014</p>	<p align="center">PROPOSTA DI VARIANTE <i>testo aggiornato in base alle prescrizioni da parte dell'ASUR Marche di cui alla nota prot. n. 114548 del 24/06/2016</i> (in barrato le parti eliminate, in grassetto le parti aggiunte)</p>
<p>Art. 7 - A)-Area Terminal ferroviario – container</p> <p>L'area in oggetto è destinata esclusivamente alla realizzazione della rete e dei servizi ferroviari di movimentazione dei container con i relativi piazzali di deposito e movimentazione degli stessi.</p> <p>A tale area si collega inoltre il sistema dei binari che potranno comunque essere realizzati anche all'interno delle zone di cui al successivo articolo 10.</p> <p>Nelle area terminal ferroviario- container e nei relativi piazzali non sono ammessi edifici o costruzioni ed eccezione di box di sorveglianza e guardiana e controllo movimentazione merci e relativi servizi igienici.</p> <p>Il tracciato dei binari potrà subire delle modeste variazioni richieste da esigenze di particolari allineamenti, purché nel rispetto dei raggi minimi di curvatura adottati che non potranno essere ridotti.</p> <p>All'area terminal ferroviario - container è riservata una superficie non inferiore al 20 % della superficie fondiaria complessiva.</p>	<p>Art. 7 - A)-Area Terminal ferroviario – container</p> <p>All'interno dell'area sono consentite tutte le attività di cui al precedente art. 6.</p> <p>L'area in oggetto è destinata alla realizzazione della rete e dei servizi di movimentazione dei container, dei materiali, dei prodotti e delle merci con i relativi piazzali di deposito e movimentazione degli stessi.</p> <p>A tale area si collega inoltre il sistema dei binari che potranno comunque essere realizzati anche all'interno delle zone di cui al successivo articolo 8.</p> <p>Nelle area terminal ferroviario- container e nei relativi piazzali non sono ammessi edifici o costruzioni ed eccezione di box di sorveglianza e guardiana e controllo movimentazione merci e relativi servizi igienici e degli interventi edilizi minori in conformità al Regolamento edilizio comunale.</p> <p>Il tracciato dei binari potrà subire delle modeste variazioni richieste da esigenze di particolari allineamenti, purché nel rispetto dei raggi minimi di curvatura adottati che non potranno essere ridotti.</p> <p>All'area terminal ferroviario - container è riservata una superficie non inferiore al 20 % della superficie fondiaria complessiva.</p>	<p>Art. 7 - A)-Area Terminal ferroviario – container</p> <p>All'interno dell'area sono consentite tutte le attività di cui al precedente art. 6.</p> <p>1. L'area in oggetto è destinata esclusivamente alla realizzazione della rete e dei servizi ferroviari di movimentazione dei container, dei materiali, dei prodotti e delle merci con i relativi piazzali di deposito e movimentazione degli stessi.</p> <p>2. A tale area si collega inoltre il sistema dei binari che potranno comunque essere realizzati anche all'interno delle zone di cui al successivo articolo 8 10.</p> <p>3. Nelle area terminal ferroviario-container e nei relativi piazzali non sono ammessi edifici o costruzioni ad eccezione:</p> <p>a) di box di sorveglianza e guardiana e controllo movimentazione merci e relativi servizi igienici;</p> <p>b) degli interventi edilizi minori in conformità al Regolamento edilizio comunale;</p> <p>c) di attrezzature ed impianti connessi e funzionali con il trasporto intermodale, di silos e manufatti assimilabili da adibire allo stoccaggio di prodotti sfusi. La superficie coperta che sarà attribuita a tali manufatti all'interno del piazzale terminal sarà decurtata, in pari misura, dalla superficie coperta autorizzata in area per intermodalità e insediamenti produttivi e depositi all'aperto, affinché il bilancio delle superfici coperte complessivo risulti invariato. L'altezza massima consentita è pari a 15 m. Il posizionamento sarà limitato alle aree individuate in colore rosa nella planimetria IN ZON 10/INT2. Fermo restando il punto 5 del precedente art. 4 la distanza minima dalla viabilità principale non potrà essere inferiore a ml. 10,00.</p> <p>Il trasbordo dei prodotti dai silos dovrà avvenire mediante tramogge chiuse. Durante le operazioni di carico e scarico all'interno dei silos di materiale polverulento, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per ridurre e/o eliminare le eventuali emissioni di polveri in atmosfera.</p> <p>4. Il tracciato dei binari potrà subire delle modeste variazioni richieste da esigenze di particolari allineamenti, purché nel rispetto dei raggi minimi di curvatura adottati che non potranno essere ridotti.</p> <p>5. All'area terminal ferroviario - container è riservata una superficie non inferiore al 20 % della superficie fondiaria complessiva.</p>
<p>Art. 15 - Modifiche attuative</p> <p>I progetti potranno prevedere modifiche attuative limitatamente ai seguenti casi senza che ciò costituisca variante: spostamenti traslativi degli allineamenti dei fabbricati, delle strade di penetrazione e dei fasci di binari purché non siano aumentate le relative superfici previste dal Piano e siano rispettate le distanze.</p>	<p>Art. 15 - Modifiche attuative</p> <p>I progetti potranno prevedere modifiche attuative limitatamente ai seguenti casi senza che ciò costituisca variante: spostamenti traslativi dei fabbricati, delle strade di penetrazione e dei fasci di binari purché non siano aumentate le relative superfici previste dal Piano e siano rispettate le distanze. Potranno essere previsti, senza che ciò costituisca variante, lievi aggiustamenti non sostanziali del perimetro delle aree a parità di superficie.</p>	<p>Art. 15 - Modifiche attuative</p> <p>I progetti potranno prevedere modifiche attuative limitatamente ai seguenti casi senza che ciò costituisca variante: spostamenti traslativi degli allineamenti dei fabbricati, delle strade di penetrazione e dei fasci di binari purché non siano aumentate le relative superfici previste dal Piano e siano rispettate le distanze. Potranno essere previsti, senza che ciò costituisca variante, lievi aggiustamenti non sostanziali del perimetro delle aree a parità di superficie.</p>

Non costituisce variante la modifica del layout delle superfici coperte all'interno dell'area per intermodalità e insediamenti produttivi e depositi all'aperto e dell'area terminal ferroviario, purchè questo avvenga a parità di superficie coperta complessiva e di altezza dei fabbricati.