

3. FASE PROPOSITIVA DI PIANIFICAZIONE

3.1 SCELTE TIPOLOGICHE PER ZONE OMOGENEE

Ci teniamo a ricordare che il **Piano della Luce** non è un progetto ma uno **strumento di programmazione** al fine di ottenere interventi tra loro coordinati e armoniosi, anche se fatti in tempi diversi e progettati da persone diverse.

Nel piano della luce vi devono essere le linee guide per effettuare in futuro delle scelte tipologiche idonee al territorio, in linea con la sua conformazione e le sue esigenze, e che soddisfino quindi quei concetti espressi in apertura di relazione.

Vi sono però anche indicazioni riguardanti le prestazioni tecniche e prestazionali che gli impianti devono avere (non solo forma ma anche sostanza), sulla base della **classificazione delle strade e della zonizzazione delle aree da illuminare**.

Si vanno quindi a fissare le prestazioni che gli impianti di illuminazione devono avere in funzione dell'importanza della strada, del suo volume di traffico, e della difficoltà del compito visivo sui singoli tratti o aree, basandosi, per quanto riguarda le strade a prevalente traffico veicolare.

Infine, ma non meno importante, vi è lo studio affinché le scelte effettuate comportino una ottimizzazione delle risorse e un considerevole risparmio energetico, ottimizzando costi di impianto, di gestione e manutenzione.

In funzione dell'ottimizzazione delle risorse, le scelte tipologiche che vengono effettuate devono tener conto di quanto si è già fatto ultimamente, per vedere se quanto di nuovo è stato realizzato è riproponibile; **è impensabile cioè pensare di rifare completamente tutto**, anche ciò che di recente è stato realizzato perché non in sintonia con le scelte a cui si è pervenuti, ma altrettanto assurdo sarebbe pensare di continuare su strade già percorse che non sono risultate però le migliori.

Per Codogne', occorre avere ben presente che:

- gli interventi eseguiti negli ultimi anni, hanno introdotto non molte ma diverse scelte tipologiche che solo in parte permettono di distinguere i vari tipi di strade che si stanno percorrendo: tipo stradali frammisti a tipo arredo urbano
- alcuni impianti sono ancora , come si può evincere dal rilievo dello stato di fatto contenuto nell'allegato 1, sia dal punto di vista dell'apparecchio illuminante poco efficiente, e della lampada, che per quanto riguarda il sostegno;
- nelle zone residenziali vi sono molti impianti con palina bassa alta circa 4 m e sfera o lampioncino, la maggioranza fuori norma e poco efficienti. Tali impianti per ottimizzarli occorrerebbe rifarli completamente, alzando le altezze, anche solo di qualche metro per non

renderli fuori scala rispetto al contesto, e rivedendo le interdistanze e di conseguenza introducendo anche interventi con opere civili, ma ciò comporterebbe un impegno economico importante che il comune di Codogne', come molte altre amministrazioni locali, in questo momento non è in grado di affrontare. E' ammesso pertanto di prevedere la ristrutturazione dell'esistente mediante sostituzione del corpo illuminante con nuovo più efficiente ma sempre del tipo "a lampione" altamente schermato, sulla palina esistente.

- sono presenti complessi illuminanti da arredo urbano, con pali verniciati, sia in alcune zone centrali che in alcune strade di nuove lottizzazioni. Per ragioni economiche si prescrive il palo verniciato solo sulla viabilità principale urbana, mentre non è necessario sulla viabilità locale urbana

- la tipologia di armatura stradale più numerosa e un apparecchio ormai non più in produzione, con coppa, presente sul territorio sia con lampada la sodio alta pressione che cablata col mercurio. L'apparecchio a causa della coppa non è completamente a norma in base alla L.R. 17/09 per l'inquinamento luminoso, neanche con il cablaggio al sodio A.P.

- nelle zone extraurbane vi sono pali zincati con armature stradali, e tale tipologia verrà mantenuta. Dove verrà individuata la necessità di ristrutturare gli impianti verranno previsti apparecchi efficienti, applicati possibilmente a testa-palo su sostegni dritti, o al più, se ci dovessero essere problemi di distanza dal centro strada, con sbraccio, ma sempre curando l'inclinazione dello stesso o l'accoppiamento sbraccio – apparecchio, per evitare inutili e dannose inclinazioni

Al fine di mettere ordine senza stravolgere gli interventi realizzati recentemente, il Piano della Luce propone di dividere la rete stradale comunale seguendo l'individuazione delle aree omogenee spiegate nel precedente capitolo ed individuate nella tavola n. 2013005PL-FA-ZI01, individuando i seguenti macro - criteri, e prevedendo le seguenti tipologie impiantistiche:

1. viabilità urbana principale

palo conico, o cilindrico a più rastremature, verniciato, con eventuale sbraccio se necessario, con apparecchio, possibilmente da arredo urbano, a vetro piano verniciato dello stesso colore del palo e dello sbraccio(altezza min/max 6/8 m).

2. Viabilità extraurbana principale:

punti luce costituiti da palo conico, zincato, con armatura stradale a vetro piano, installata su sbraccio dritto, (altezza min/max 8/9 m). Ammesso anche il testa palo se carreggiata stradale stretta (< 5 m) e palo non troppo distante dal ciglio stradale

3. Viabilità locale:

punti luce costituiti da palo conico, zincato, con armatura stradale a vetro piano, installata a testa palo (altezza min/max 5/7 m). Per gli adeguamenti nelle strade locali

urbane, sono ammesse le paline esistenti, ma con sostituzione dell'apparecchio con nuovo sempre di tipo a lampione efficiente e schermato

4. Viabilità in zone in prossimità di emergenze architettoniche/Ville Venete:

gli impianti devono essere il meno invasivi possibili per non deturpare la visuale dal fronte strada del monumento; in questo senso molta attenzione deve essere posta nel posizionamento dei singoli punti luce. Sono ammessi solo punti luce dalle buone finiture, verniciati, con altezza massima di 6 m, con apparecchi da arredo urbano

5. viabilità in zone industriali - artigianali:

punti luce costituiti da palo conico, zincato, con armatura stradale a vetro piano, installata possibilmente a testa palo, o su sbraccio dritto, ponendo molta attenzione al controllo del flusso in funzione dell'ora e del giorno della settimana, e prevedendo anche la possibilità dello spegnimento totale, ad esclusione dei punti pericolosi individuati negli incroci con altre tipologie di strade.

6. Viabilità urbana con finalità commerciale:

palo conico, verniciato, con sbraccio, con apparecchio stradale, a vetro piano installata su sbraccio, curato nei dettagli (altezza min/max 8/9 m).

7. Piste ciclabili:

sono previste diverse possibilità che in ogni caso devono essere finalizzate a rendere minimi il numero dei punti luce installati: per le piste che costeggiano la viabilità veicolare, si dovrà cercare di illuminarle con lo stesso punto luce previsto per la strada carrabile, sempre che il punto luce stesso sia posizionabile ai bordi della carreggiata o della pista, e la geometria stradale non comporti larghezze eccessive che una disposizione unilaterale non riesca a garantire i requisiti illuminotecnici previsti per entrambi i tipi di strada, altrimenti è prevedibile un punto luce dedicato alla sola ciclabile; se invece il punto luce stradale è installato sull'aiuola o elemento separatore tra ciclabile e carrabile, sul medesimo sostegno andrà previsto un apparecchio illuminante, posto a 180 ° rispetto all'apparecchio stradale, eventualmente ad altezze minori, che illumini la ciclabile, con ottica specifica per tratti di larghezza limitata, come sono le ciclabili, affinché sia ottenibili i valori di uniformità previsti sulle piste ciclabili, con interdistanze però pensate per soluzioni di strade veicolari. Nel caso la strada ciclabile sia indipendente o distante dalla viabilità veicolare, sono previsti apparecchi illuminanti con specifica ottica x ciclabili, su sostegni conici, con altezza massima 5 m, possibilmente della stessa tipologia già adottata sulle ciclabili esistenti nel capoluogo, e comunque in funzione del contesto urbanistico e/o naturalistico in cui sono inseriti.

8. Aree verdi – gioco - sport:

nelle aree pedonali, come parchi e giardini pubblici, o camminamenti lungo i corsi

d'acqua, dove l'illuminazione deve solo rischiarare l'ambiente, senza direzioni privilegiate del flusso luminoso, ma anzi è necessaria un'illuminazione diffusa, senza eccessiva uniformità, privilegiando gli illuminamenti verticali per distinguere i volti dei passanti piuttosto che quelli orizzontali per individuare ostacoli come succede sulle strade con i veicoli che vanno a forte velocità, bastano semplici pali di altezza ridotta, non superiore ai 4 m, con apparecchi con ottica diffusa, ma rispondenti alla legge regionale in materia di inquinamento luminoso. Per le aree sportive vale quanto previsto dalla legge regionale, in particolare l'uso di proiettori esclusivamente asimmetrici, inclinati paralleli alla superficie da illuminare.

Per ognuna di tali tipologie viene allegata una scheda tecnica riassuntiva:

scheda tipologica per viabilità urbana principale

scheda tipologica per viabilità extra - urbana principale

scheda tipologica per viabilità locale

scheda tipologica per strade urbane locali in zone industriali - artigianali

scheda tipologica per viabilità urbana con finalità commerciali

scheda tipologica per Piste ciclabili

scheda tipologica per Aree verdi – gioco - sport