

TITLE: Relazione ENAC ENAV

AVAILABLE LANGUAGE: IT

RELAZIONE ENAC ENAV

Impianto di generazione da fonte rinnovabile (Agrivoltaico avanzato)
 con potenza nominale pari a 89 MW e relative opere di connessione
 alla RTN –
 “Ceta”
Crevalcore (BO)

File: CET.ENG.REL.016.00_Relazione ENAC ENAV

00	24/04/2026	Emissione Definitiva	M.Savino	F. Trovati	L.Spaccino
REV.	DATE	DESCRIPTION	PREPARED	VERIFIED	APPROVED

Name

APPROVED BY

CLIENT CODE

IMP.			GROUP.			TYPE			PROGR.			REV	
C	E	T	E	N	G	R	E	L	0	1	6	0	0
CLASSIFICATION For Information or For Validation						UTILIZATION SCOPE Basic Design							

INDICE

1. PREMESSA	3
2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	4
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	5
4. NORMATIVA E SPECIFICHE DI RIFERIMENTO	9
5. SPECIFICHE DI CONDIZIONI PER L'AVVIO DELL'ITER VALUTATIVO	10
6. VERIFICA PRELIMINARE DELLE INTERFERENZE	11
6.1. VERIFICA INTERFERENZA CON AEROPORTI CIVILI STRUMENTALI	12
6.2. VERIFICA INTERFERENZA CON AEROPORTI CIVILI NON STRUMENTALI	14
6.3. VERIFICA INTERFERENZA CON AVIO ED ELISUPERFICI DI PUBBLICO INTERESSE	15
6.4. INTERFERENZA CON APPARATI AERONAUTICI DI COMUNICAZIONE / NAVIGAZIONE / RADAR (CNR)	18
7. CONCLUSIONI	22
ALLEGATI	23

1. PREMESSA

Il presente documento costituisce la Relazione di valutazione del rischio per la navigazione aerea (ENAC/ENAV) redatta a corredo del progetto proposto da Meninas S.r.l., che prevede la realizzazione di un impianto agrivoltaico avanzato denominato "Ceta".

L'agrivoltaico prevede l'integrazione della tecnologia fotovoltaica nell'attività agricola permettendo di produrre energia e al contempo di continuare la coltivazione delle colture agricole o l'allevamento di animali sui terreni interessati.

In particolare, si definisce sistema agrivoltaico avanzato un sistema complesso composto dalle opere necessarie per lo svolgimento di attività agricole in una data area e da un impianto agrivoltaico installato su quest'ultima che, attraverso una configurazione spaziale ed opportune scelte tecnologiche, integri attività agricola e produzione elettrica, e che ha lo scopo di valorizzare il potenziale produttivo di entrambi i sottosistemi, garantendo comunque la continuità delle attività agricole proprie dell'area.

Al fine di fornire un'analisi preliminare del rischio, in tale fase di progettazione, è stata fatta una verifica preliminare utilizzando il tool messo a disposizione da ENAV ([Servizi Online | Enav](#))

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il presente documento costituisce la Relazione di valutazione del rischio per la navigazione aerea (ENAC/ENAV) redatta a corredo del progetto proposto da Meninas S.r.l., che prevede la realizzazione di un impianto agrivoltaico avanzato denominato "Ceta".

Il presente documento è parte integrante del progetto definitivo che prevede la realizzazione di un impianto agrivoltaico della potenza nominale massima di circa 89 MWp, presso le aree del Comune di Crevalcore (BO) denominato "Ceta".

Le opere in progetto saranno site in Provincia di Bologna e interesseranno il Comune di Crevalcore (area di impianto) ed il Comune di San Felice sul Panaro, Bomporto, Ravarino, Camposanto e Medolla in Provincia di Modena (opere di connessione alla rete).

Al termine della vita utile dell'impianto fotovoltaico (stimata in 25-30 anni), si procederà allo smantellamento dello stesso o, alternativamente, al suo potenziamento/adeguamento alle nuove tecnologie che presumibilmente verranno sviluppate nel settore.

L'impianto agrivoltaico sarà complessivamente costituito da n. 136920 moduli di potenza 650 Wp, la cui potenza complessivamente installabile risulta essere circa 88,99 MW.

Le strutture di supporto dei moduli, del tipo tracker a 1 moduli-portrait, consentiranno di poggiare su di essa 1x56 e 1x28 moduli fotovoltaici al silicio.

L'impianto di produzione è composto inoltre da:

- 8 Transformation Unit Jupiter-6000K-H1;
- 8 Transformation Unit Jupiter-3000K-H1;
- 240 String Inverter Sun2000-330KTL-H1 potenza nominale 330kVA;
- 1 cabina Scada;
- 1 Cabina di Raccolta
- Linee in cavo 30 kV, per il trasferimento dell'energia dagli inverter di impianto alla cabina di raccolta.
- 1 SEU per trasformazione tensione fino a 132 kV

L'impianto è caratterizzato da una potenza in immissione di 88,99 MW

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto agrivoltaico, di potenza di picco pari a 88.998 kWp. L'impianto sarà locato nel territorio del comune di Crevalcore in provincia di Bologna nella Regione Emilia-Romagna

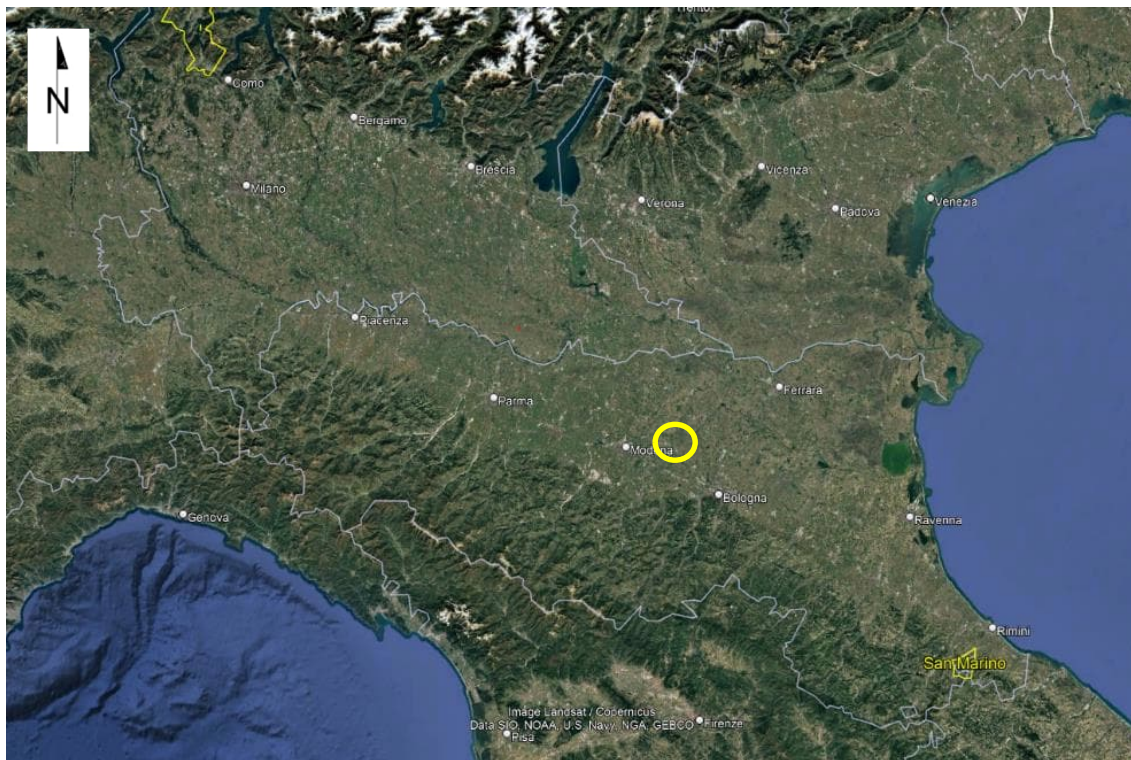


Figura 1 - Inquadramento su base ortofoto delle opere in progetto (cerchio in giallo) con evidenza dei confini Regionali.

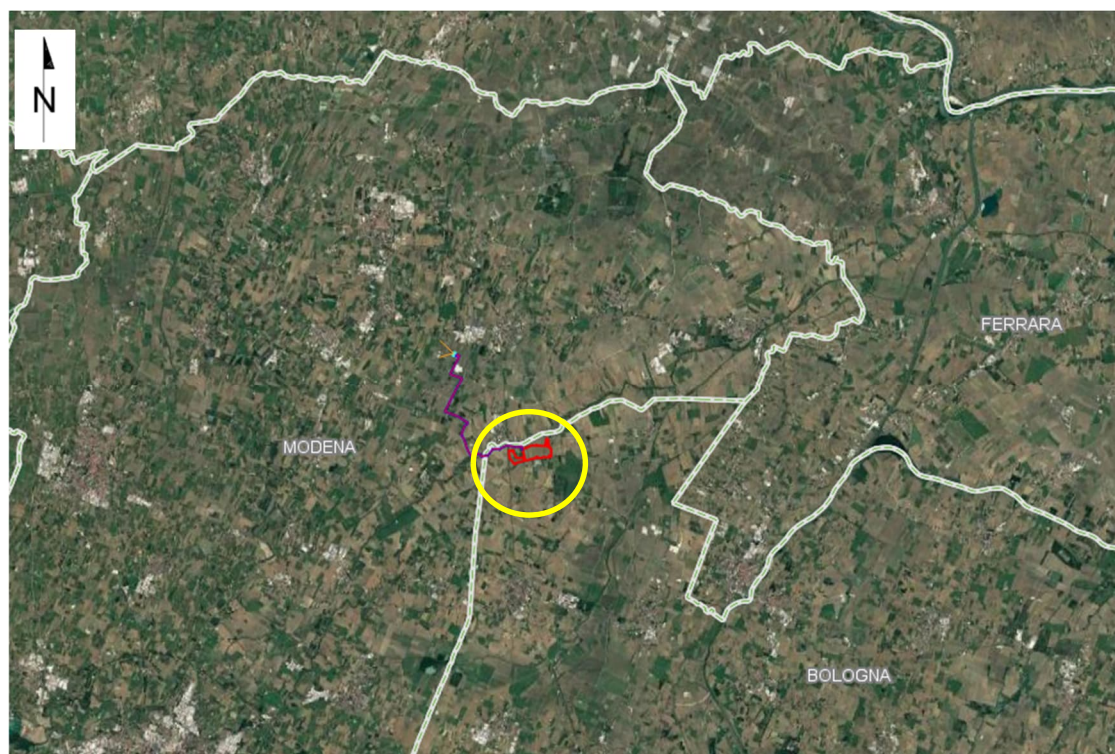


Figura 2 - Inquadramento su base ortofoto delle opere di progetto (cerchio in giallo) ed in viola le opere di connessione con evidenza dei confini Provinciali.

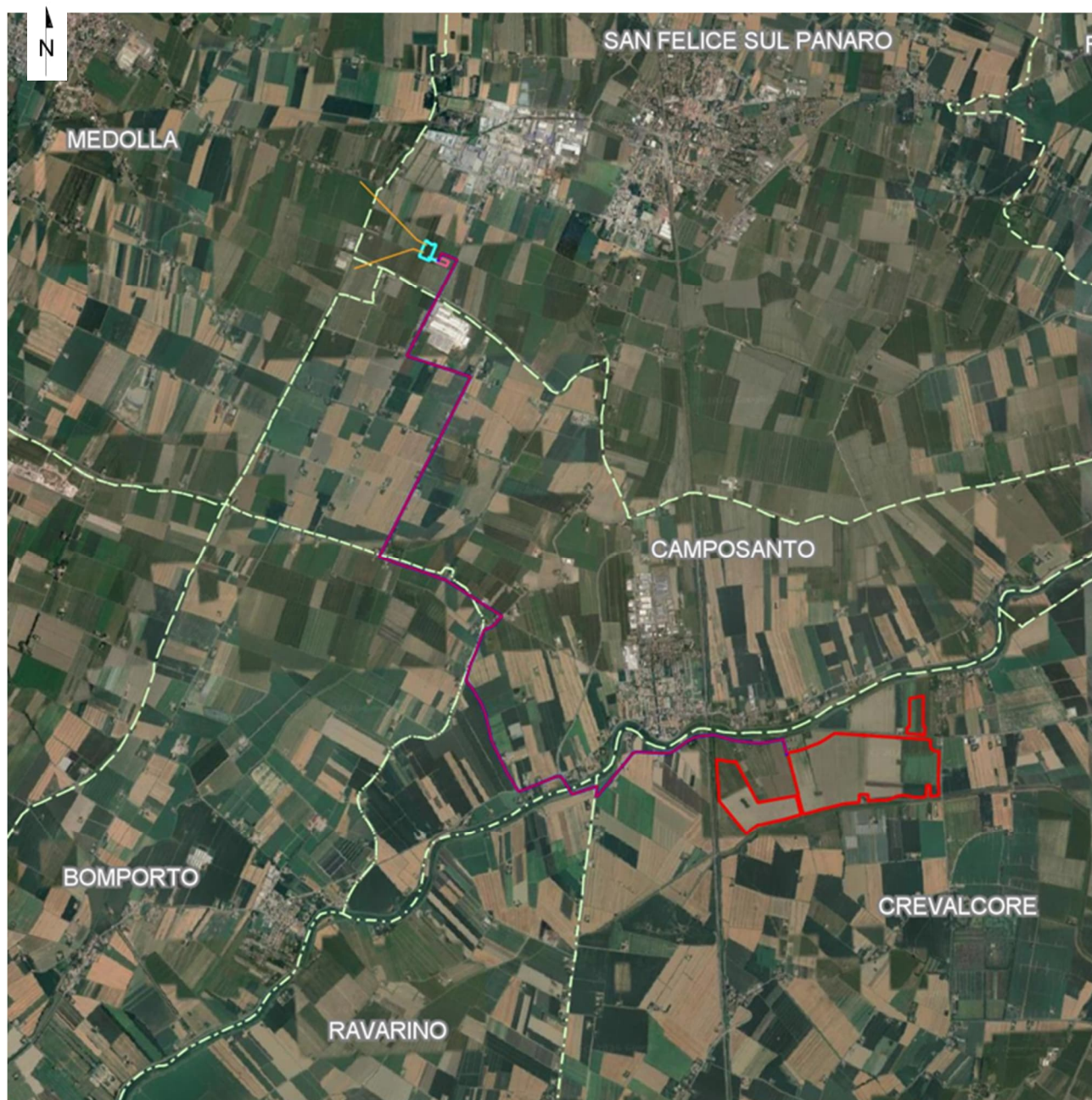


Figura 3 - Inquadramento su base ortofoto delle opere in progetto con evidenza dei confini Comunali. In rosso il perimetro di impianto, in viola il cavidotto AT, separata a Nord in magenta la SEU Condivisa con altri operatori ed in ciano la Stazione di Terna, in oro sono rappresentate le connessioni aeree



Figura 4 - Inquadramento su base ortofoto del perimetro di impianto (in rosso).

Di seguito vengono riportati i dati relativi all'ubicazione e alle caratteristiche climatiche dell'area interessata dall'impianto in oggetto:

Tabella 1 – Descrizione sito

COORDINATE	
COMUNE	Crevalcore
PROVINCIA	Bologna
COORDINATE AREA DI IMPIANTO	44°46'51.09"N - 11° 9'27.03"E
CLASSIFICAZIONE SISMICA	3
ZONA CLIMATICA	E
AREA DI IMPIANTO (IN ROSSO)	~150 ha

INDICAZIONE AREA DI PROGETTO

I centri abitati più vicini all'area di impianto risultano essere:

- a c.ca 260 m a nord-ovest è presente il centro abitato di Camposanto;
- a c.ca 5 km a Nord è presente il centro abitato di San Felice sul Panaro;
- a c.ca 6 km a Sud è presente il centro abitato di Crevalcore;
- a c.ca 10 km a Nord-Est è presente il centro abitato di Finale Emilia.

- L'area di intervento è raggiungibile percorrendo Via Panaro che collega Camposanto con Finale Emilia e taglia l'area di progetto in orizzontale. Sono presenti stradine interpoderali che tagliano la proprietà.
- Per l'accesso all'area di progetto si prevedono n.4 accessi sulla Via Panaro per le diverse aree d'impianto di cui uno direttamente alla SEU dell'impianto, internamente all'area di progetto è prevista una viabilità di servizio perimetrale e strade di servizio interne.

Tutti gli accessi saranno adeguati al fine di rendere possibile il passaggio di mezzi pesanti e di cantiere.

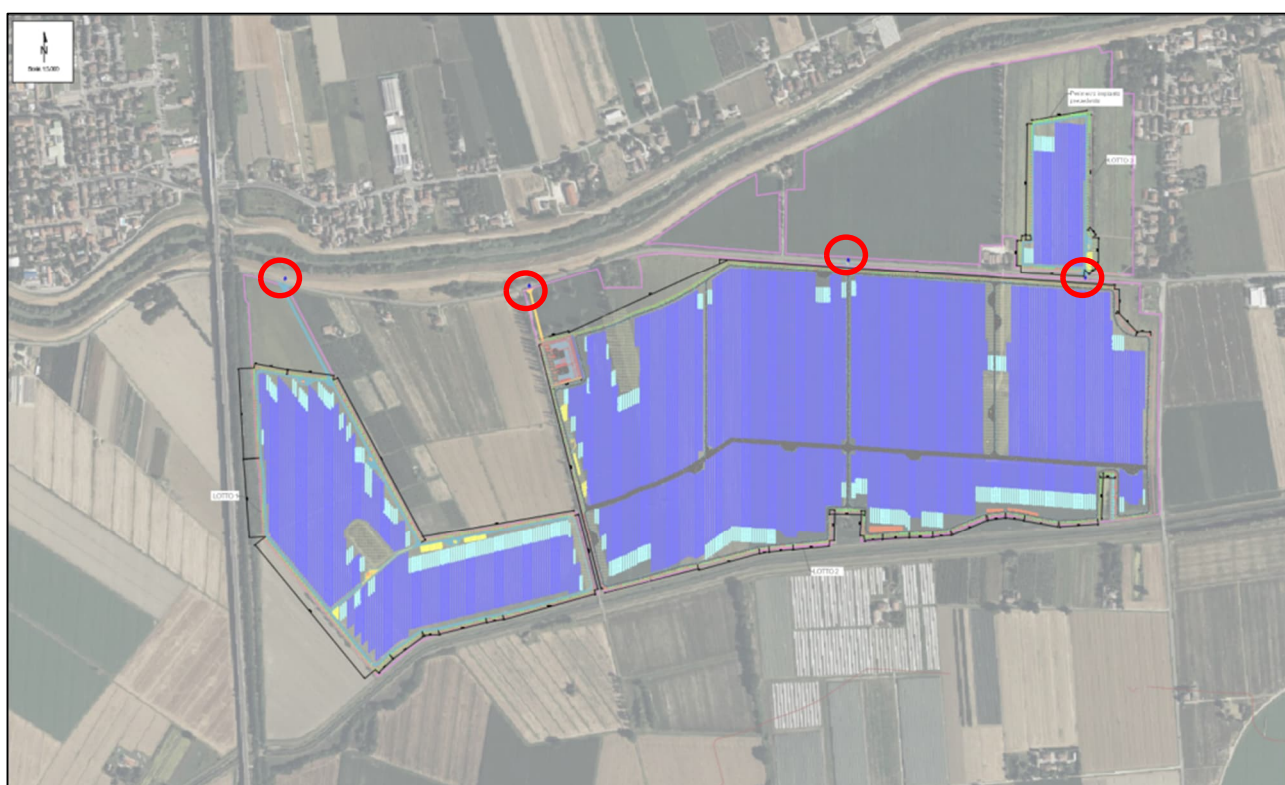


Figura 5 – Individuazione degli accessi previsti (freccia blu cerchiata rosso) all'area di progetto (in rosso).

Le opere in progetto saranno site in Provincia di Bologna e interesseranno il Comune di Crevalcore (area di impianto) ed il Comune di San Felice sul Panaro, Bomporto, Ravarino e Camposanto in Provincia di Modena (opere di connessione alla rete). Nel Comune di Medolla ricadono i tratti di connessioni aerea.

L'impianto agrivoltaico sarà complessivamente costituito da n. 136920 moduli di potenza 650 Wp, la cui potenza complessivamente installabile risulta essere circa 88,99 MW.

Le strutture di supporto dei moduli, del tipo tracker a 1 moduli-portrait, consentiranno di poggiare su di essa 1x56 e 1x28 moduli fotovoltaici al silicio.

L'impianto di produzione è composto inoltre da:

- 8 Transformation Unit Jupiter-6000K-H1;
- 8 Transformation Unit Jupiter-3000K-H1;
- 240 String Inverter Sun2000-330KTL-H1 potenza nominale 330kVA;

- 1 cabina Scada;
- 1 Cabina di Raccolta
- Linee in cavo 30 kV, per il trasferimento dell'energia dagli inverter di impianto alla cabina di raccolta.
- 1 Stazione Elettrica di Utente con Cabina Elettrica, trasformatore 30/132 kV, stallo di protezione linea

L'impianto è caratterizzato da una potenza in immissione di 88,99 MW

In fase di cantiere si prevede la realizzazione di strutture logistiche in relazione alla presenza di personale, mezzi e materiali e l'utilizzo degli impianti tecnologici già esistenti e funzionali per derivarne le utilities.

Nell'allestimento e nella gestione dell'impianto di cantiere saranno rispettate le norme in vigore all'atto dell'apertura dello stesso, in ordine alla sicurezza, agli inquinamenti di ogni specie, acustico ed ambientale.

4. NORMATIVA E SPECIFICHE DI RIFERIMENTO

La normativa a cui si fa riferimento per la stesura della presente relazione è la seguente:

1. Verifica Preliminare potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea (Fonte ENAV-ENAC S.p.A), i cui dati tecnici di riferimento afferiscono a:
 - **Aeroporti strumentali** (<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/verifica-preliminare/dati-tecnici/aeroporti-strumentali>);
 - **Aeroporti non strumentali** (<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/verifica-preliminare/dati-tecnici/aeroporti-non-strumentali>);
 - **Radioassistenze** (<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/verifica-preliminare/dati-tecnici/radioassistenze>);
 - **Manuale Building Restricted Area (BRA)** (https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2018-Giu/BRA_Rev_2_03-2016.pdf)

Ed inoltre:

2. Regolamento ENAC per la Costruzione ed Esercizio Aeroporti;
3. D.M. Infrastrutture e Trasporti 01/02/2006 "Norme di attuazione della L. 2 aprile 1968, n.518, concernente la liberalizzazione delle aree di atterraggio".

5. SPECIFICHE DI CONDIZIONI PER L'AVVIO DELL'ITER VALUTATIVO

Sono da sottoporre a valutazione di compatibilità per il rilascio dell'autorizzazione dell'ENAC, i nuovi impianti/manufatti e le strutture che risultino:

- Interferire con specifici settori definiti per gli aeroporti civili con procedure strumentali;
- Prossimi ad aeroporti civili privi di procedure strumentali;
- Prossimi ad avio ed elisuperfici di pubblico interesse;
- Di altezza uguale o superiore ai 100 m dal suolo o 45 m sull'acqua;
- Interferire con le aree di protezione degli apparati COM/NAV/RADAR (BRA – Building Restricted Areas - ICAO EUR DOC 015);
- Costituire, per la loro particolarità opere speciali - potenziali pericoli per la navigazione aerea (es: aerogeneratori, impianti fotovoltaici o edifici/strutture con caratteristiche costruttive potenzialmente riflettenti, impianti a biomassa, etc.).

6. VERIFICA PRELIMINARE DELLE INTERFERENZE

La valutazione preliminare delle possibili interferenze del progetto con le attività di navigazione aerea muove dalla iniziale **individuazione delle strutture aeroportuali più vicine all'area di intervento**.

Alla suddetta fase segue, poi, la verifica della esistenza delle "mappe di vincolo" ex art. 707 co. 3 del Codice della Navigazione degli aeroporti civili più prossimi all'area in progetto rispetto alle quali verificare le interferenze con le opere in progetto¹.

Qualora non siano state pubblicate le "mappe di vincolo" ex art. 707 co. 3 del Codice della Navigazione, si procederà con la verifica di interferenza tra le opere in progetto e le superfici delle strutture aeroportuali più vicine all'area di intervento, secondo la procedura di valutazione preliminare.

Per l'analisi delle strutture aeroportuali e delle apparecchiature, da considerare nello studio delle interferenze, ci si riferirà a:

- **Aeroporti strumentali** (<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/verifica-preliminare/dati-tecnici/aeroporti-strumentali>);
- **Aeroporti non strumentali** (<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/verifica-preliminare/dati-tecnici/aeroporti-non-strumentali>);
- **Radioassistenze** (<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/verifica-preliminare/dati-tecnici/radioassistenze>);
- **Manuale Building Restricted Area (BRA)**
(https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2018-Giu/BRA_Rev_2_03-2016.pdf)
- Le informazioni e i dati relativi alle aviosuperfici ed elisuperfici sono stati desunti tramite la "Mappa delle Avio - Eli - Idrosuperfici" al link:
<https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali>.

¹[Codice della navigazione](#) (Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327) Parte aggiornata al decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148 "Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili", convertito con modificazioni dalla L. 4 dicembre 2017, n. 172 –

Art. 707 - Determinazione delle zone soggette a limitazioni

1. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo Nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.
2. Il personale incaricato dall'ENAC di eseguire i rilievi e di collocare i segnali può accedere nella proprietà privata, richiedendo, nel caso di opposizione dei privati, l'assistenza della forza pubblica.
3. Le zone di cui al primo comma e le relative limitazioni sono indicate dall'ENAC su apposite mappe pubblicate mediante deposito nell'ufficio del comune interessato.

6.1. VERIFICA INTERFERENZA CON AEROPORTI CIVILI STRUMENTALI

Attraverso un'attenta analisi dell'area prossima all'intervento ed ai dati presenti sul sito di ENAC, si è constatato che l'aeroporto strumentale civile di competenza ENAC S.p.A. più vicino all'area di interesse e ricadente in un raggio di 50 km è:

- **Aeroporto di Bologna – Bologna – km 29,51;**

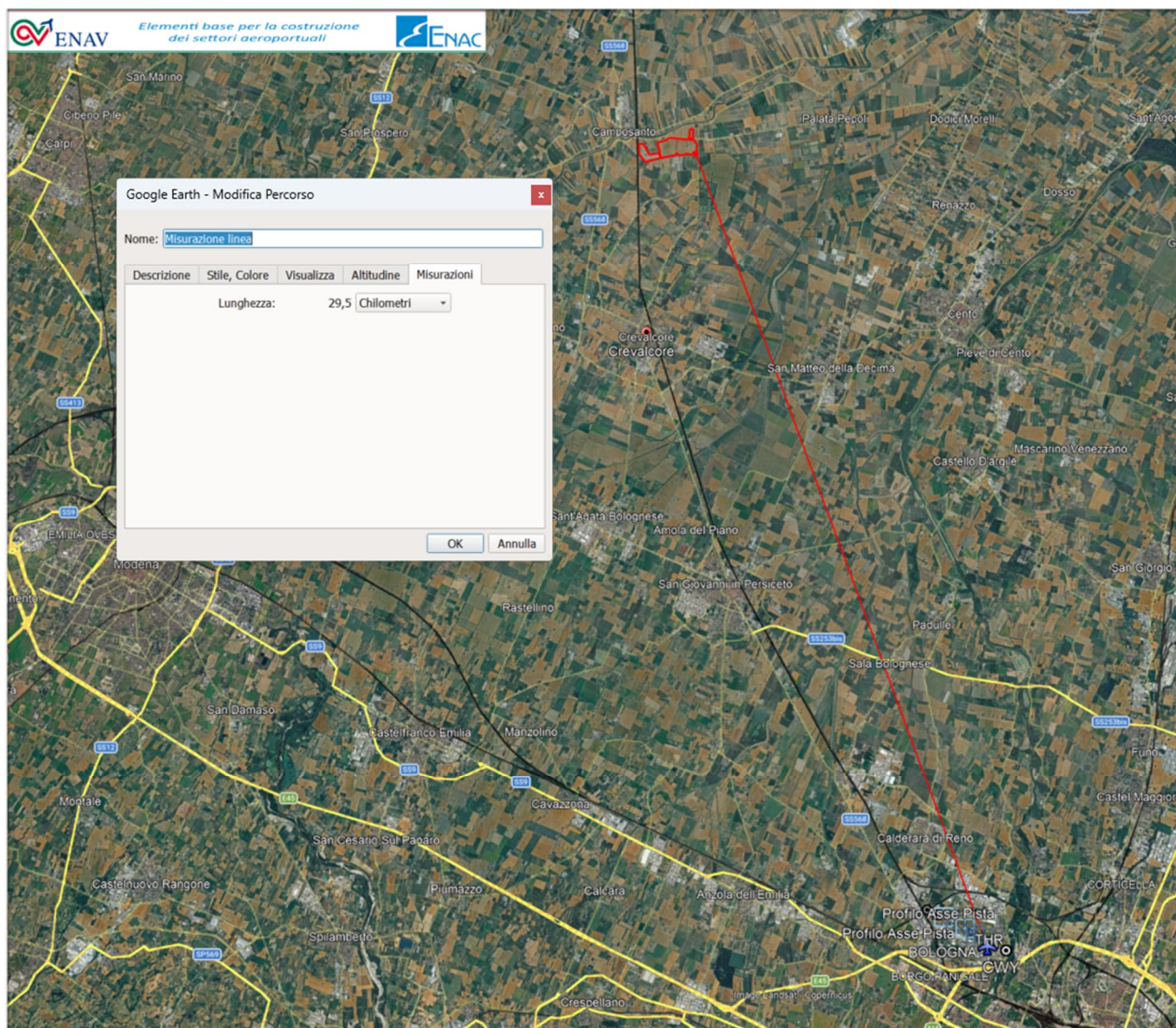
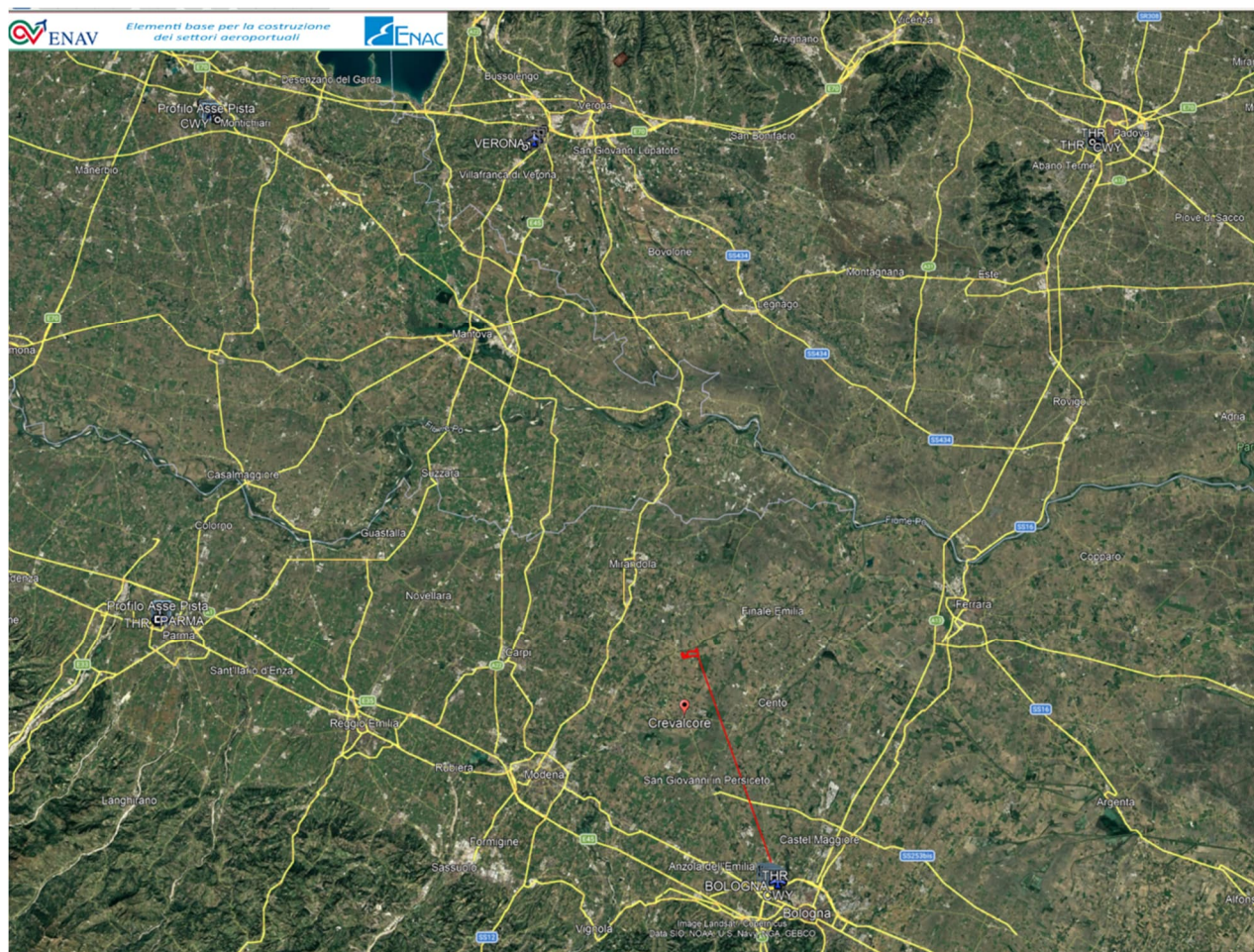


Figura 6: Distanza da Aeroporto strumentale di Bologna; in rosso l'area d'impianto.



Indipendentemente dalla pubblicazione delle mappe di vincolo degli aeroporti civili più prossimi all'area di intervento, essendo le opere in progetto riferite alla realizzazione di un impianto agrivoltaico e quindi rientrante nella categoria opere speciali, per come riportato nel documento "Verifica Preliminare-Verifica potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea"- paragrafo 2, lettera f), sub 2 – pag 10 - (Fonte: www.enac.gov.it), è richiesta l'istruttoria e l'autorizzazione dell'ENAC quando, per evitare che possano dare luogo a fenomeni di riflessione e/o abbagliamento per i piloti:

- *sussista una delle condizioni descritte nei precedenti paragrafi che renda necessaria la preventiva istruttoria autorizzativa;*
- *risultino ubicati a una distanza inferiore a 6 Km dall'ARP (Airport Reference Point – dato rilevabile dall'AIP-Italia) dal più vicino aeroporto e, nel caso specifico di impianti fotovoltaici, abbiano una superficie uguale o superiore a 500mq, ovvero, per iniziative edilizie che comportino più edifici su singoli lotti, quando la somma delle singole installazioni sia uguale o superiore a 500 mq ed il rapporto tra la superficie coperta dalle pannellature ed il lotto di terreno interessato dalla edificazione non sia inferiore ad un terzo.*

Nel caso specifico l'impianto interessa una superficie maggiore di 500 mq, ma non rientra nel raggio di interferenza dei 6 km degli aeroporti con procedure strumentali più vicini; pertanto, le opere in progetto non interessano l'area di limitazione degli stessi.

- **Aeroporto di Carpi/Budrione – km 21,4;**

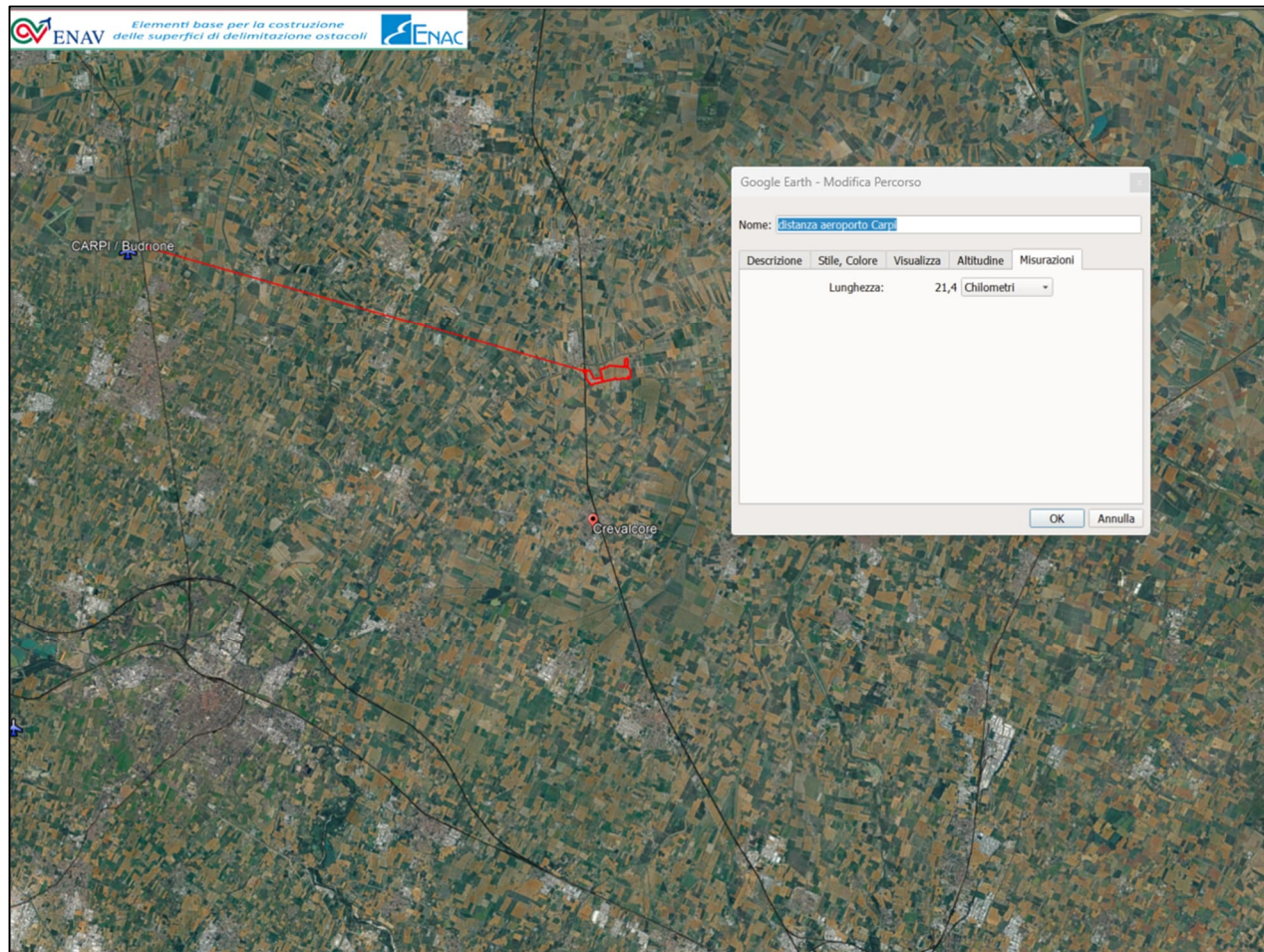


Figura 8: Distanza dall'aeroporto non strumentale di Carpi/Budrione; in rosso l'area d'impianto.

6.3. VERIFICA INTERFERENZA CON AVIO ED ELISUPERFICI DI PUBBLICO INTERESSE

Si definisce:

- **aviosuperficie** un'area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio aeronautico (D.M. Infrastrutture e Trasporti 01/02/2006 "Norme di attuazione della L. 2 aprile 1968, n.518, concernente la liberalizzazione delle aree di atterraggio");
- **elisuperficie** un'aviosuperficie destinata all'uso esclusivo degli elicotteri, che non sia un eliporto.

Per queste tipologie di superfici non sono disponibili, come per gli aeroporti strumentali e non strumentali, le "mappe di vincolo".

In generale, per capire se il manufatto in progetto rappresenti un ostacolo per l'aviosuperficie è necessario verificare che:

- l'altezza del manufatto rientri al di sotto della pendenza stabilita dal DM 01/02/2006, considerata pari a 1/30 da verificare in funzione delle caratteristiche dimensionali della pista (di seguito si riporta la

pag 19 del DM 01/02/2006 in cui è rappresentata l'area da attenzionare per valutare la possibile interferenza).

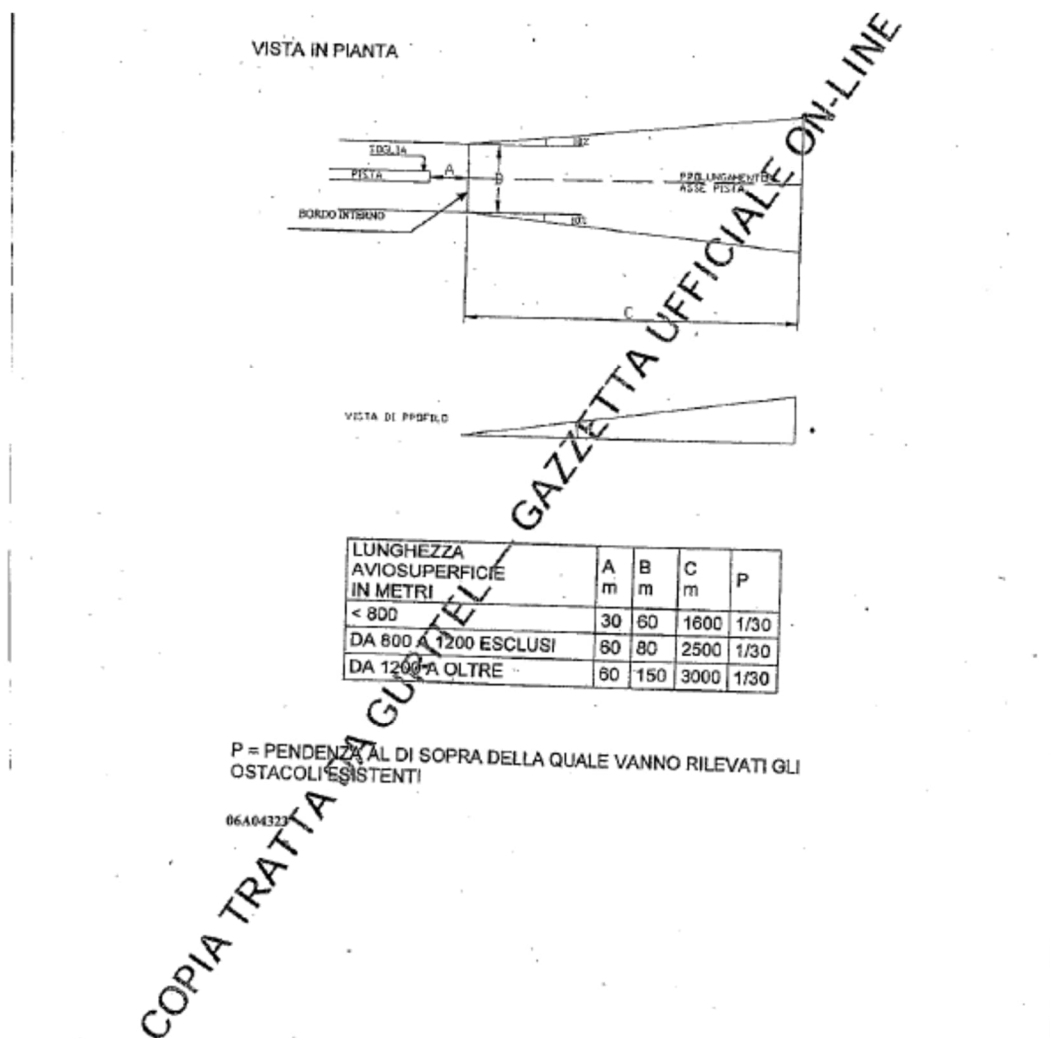


Figura 9: Estratto DM 01/02/2006. (Fonte: D.M. 01/02/2006 - pag 19)

Per le elisuperfici l'area da valutare per la verifica di una possibile interferenza, per come stabilisce la "verifica preliminare dell'ENAV", deve avere le seguenti caratteristiche:

- origine dal centro dell'elisuperficie.
- estensione simmetrica rispetto alla/e traiettoria/e di approdo/decollo, avente origine dal centro dell'elisuperficie;
- lunghezza pari a 4000 m;
- larghezza totale pari a 300 m.

Le coordinate geografiche di queste superfici sono disponibili sul sito dell'ENAC.

Le aviosuperfici ed elisuperfici prossime all'area di impianto per come censite da ENAC, sono di seguito riportate in Figura 7:

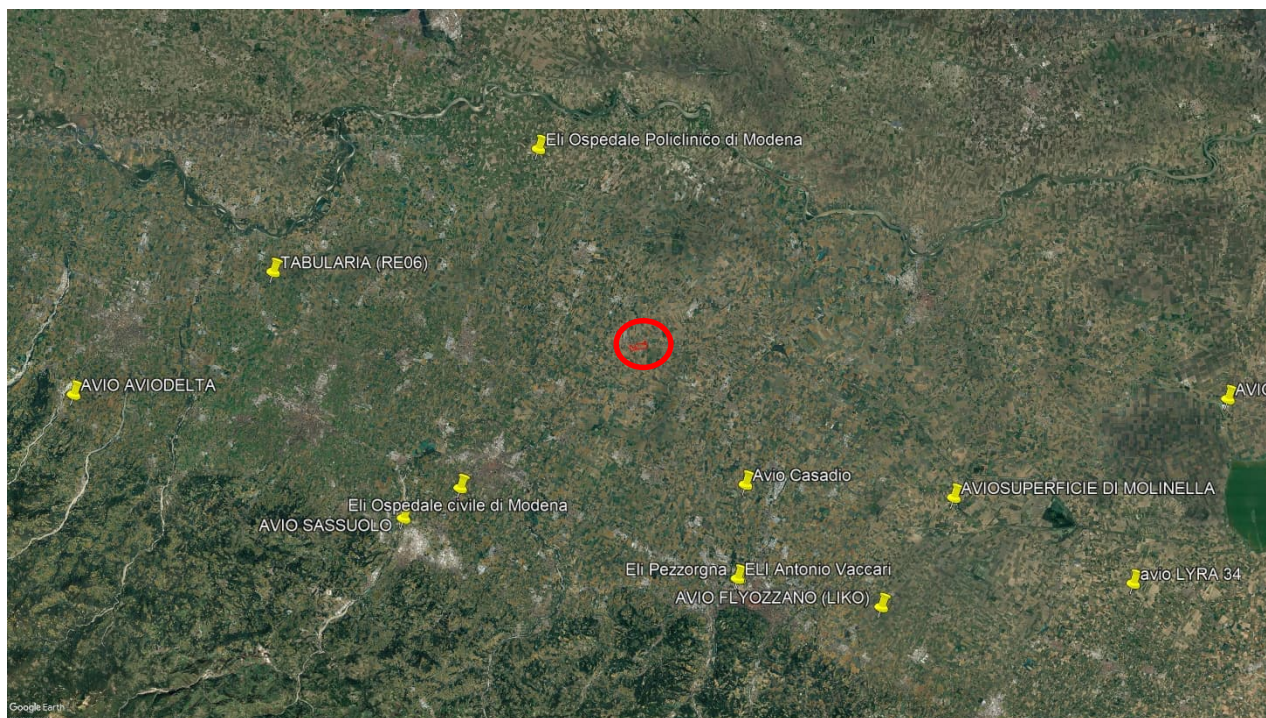


Figura 10: Aviosuperfici ed elisuperfici nelle vicinanze dell'area d'impianto (in rosso).

Le aviosuperfici maggiormente prossima all'impianto è:

- **Aviosuperficie Cassadio** – Distanza 22,25 km;

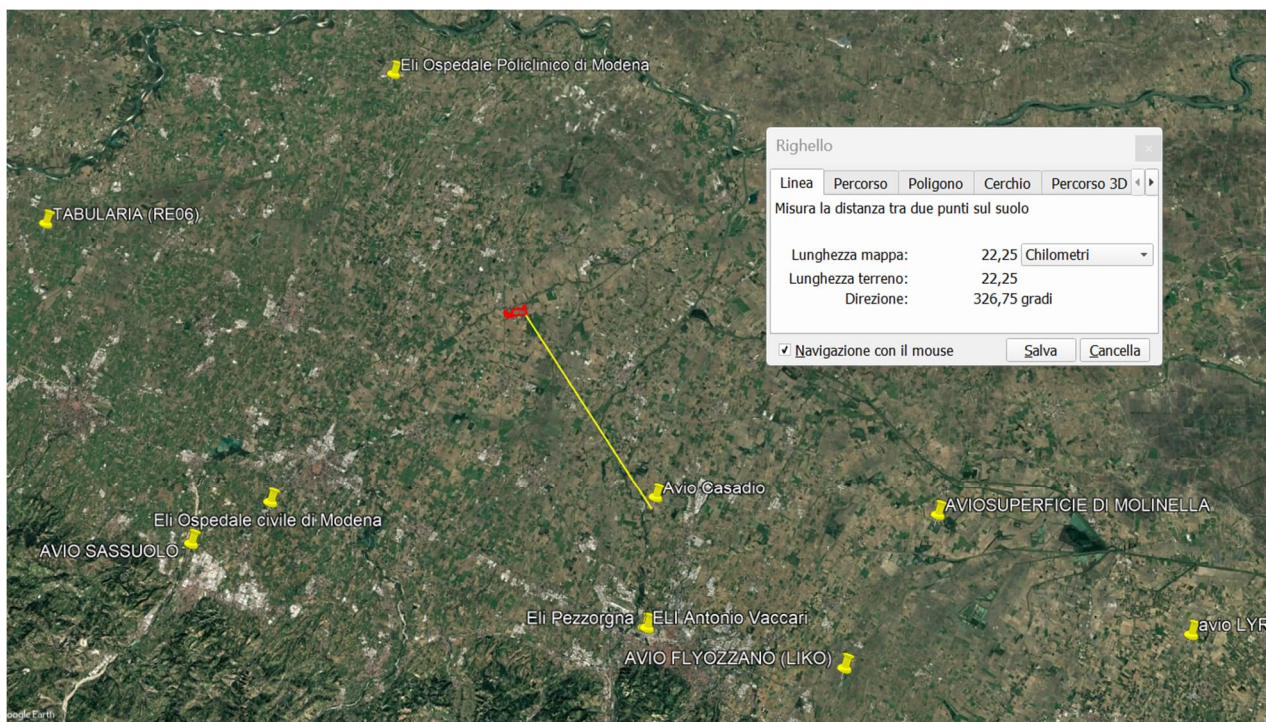


Figura 11: Distanza da aviosuperficie Reno Air Club; in rosso l'area d'impianto.

Le aviosuperfici sono a distanza superiore a 3 km, (da pag 19 del DM 01/02/2006 massima dimensione del prolungamento dell'asse della pista), pertanto non è necessario sottoporre l'intervento ad iter valutativo.

L'elisuperficie maggiormente prossima all'impianto è:

- **Elisuperficie ospedale Policlinico di Modena – Distanza 26,8 km;**

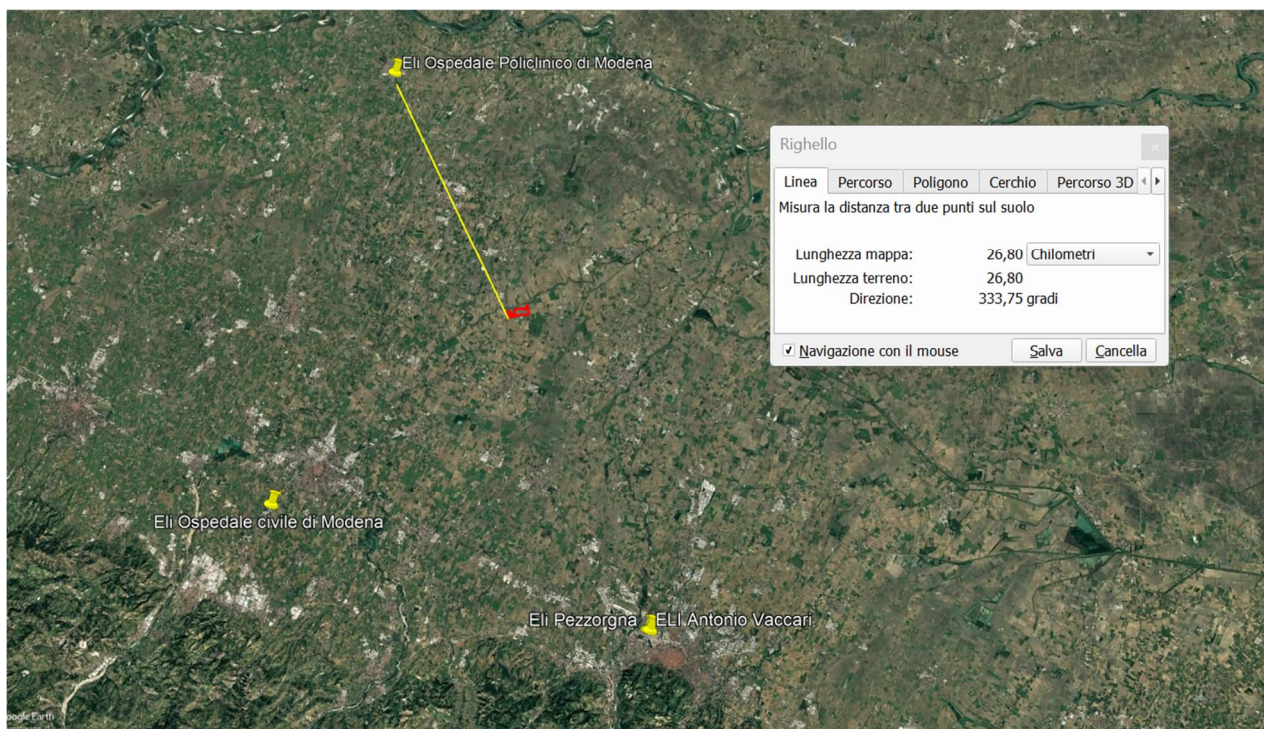


Figura 12: Distanza da elisuperficie Ospedale policlinico di Modena; in rosso l'area d'impianto.

L'elisuperficie Ospedale Policlinico di Modena si trova a distanza superiore a 3 km, (lunghezza massima della elisuperficie), pertanto non si ritiene necessario sottoporre l'intervento ad ENAC nell'ambito dell'iter autorizzativo.

6.4. INTERFERENZA CON APPARATI AERONAUTICI DI COMUNICAZIONE / NAVIGAZIONE / RADAR (CNR)

Per ciascuna tipologia di apparato CNR installato all'interno e/o all'esterno degli aeroporti, l'ICAO ha definito, al fine di tutelare la propagazione del segnale radioelettrico emesso dagli stessi apparati dalla presenza di nuovi impianti/manufatti e strutture (ivi comprese quelle di cantiere), delle aree di protezione denominate Building Restricted Areas (BRA - EUR DOC ICAO 015) la cui sintetica descrizione è contenuta nel documento "Elementi base per la costruzione delle BRA" (vedi dati tecnici collegati alla verifica preliminare). L'eventuale interessamento di dette aree comporta l'avvio dell'iter valutativo, per il quale verrà effettuata una verifica volta ad appurare l'eventuale grado di interferenza del nuovo manufatto/impianto (**esclusivamente per posizione e/o dimensione/ingombro**) con la propagazione delle onde elettromagnetiche degli apparati CNR. Qualora ritenuto necessario, l'ENAC potrà richiedere all'utenza la presentazione di uno studio di compatibilità elettromagnetica per il successivo rilascio della propria determinazione finale.

Viceversa, nessun iter valutativo viene avviato quando tra gli apparati CNR ed il manufatto in esame siano presenti **ostacoli artificiali inamovibili** o **orografici** aventi un ingombro (altezza - larghezza) tale da **schermare il manufatto stesso**.

Questi apparati si dividono essenzialmente in due tipologie: *omnidirezionali* e *direzionali*, in funzione della tipologia di apparato vi è una diversa area geometrica da costruire partendo dall'elemento stesso.

Per gli apparati omnidirezionali la superficie di protezione è rappresentata da un cilindro e da un cono con origine nel centro dell'elemento.

La distanza da considerare per le opere oggetto di verifica si riferisce al raggio del cono (R), variabile per la tipologia di apparato omnidirezionale:

- 3 km per gli apparati omnidirezionali generici;
- 2 km per gli apparati di comunicazione;
- 15 km per i Radar (tipo PSR e SSR).

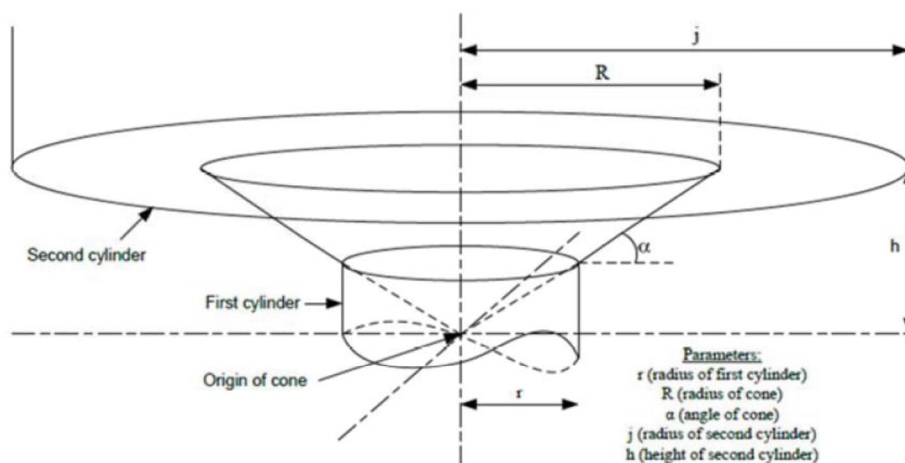


Figure 2.2: Omni - Directional BRA Shape (side elevation view)

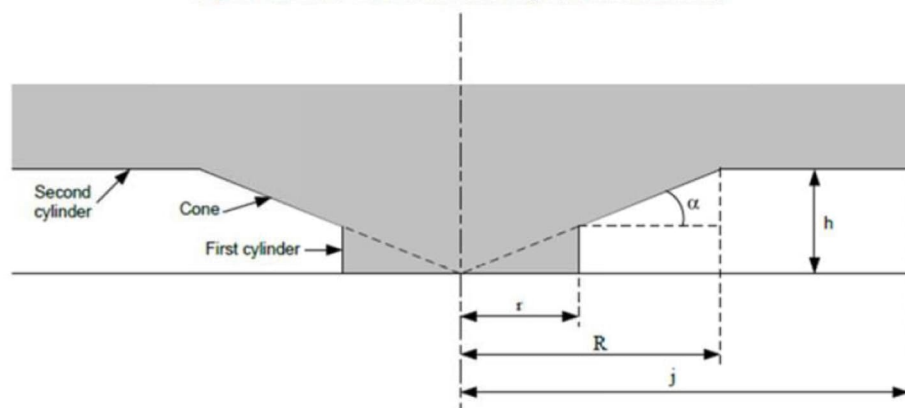


Figura 13: Pag. 5 - BRA per apparati monodirezionali. (Fonte: https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2018-Giu/BRA_Rev_2_03-2016.pdf)

Per gli apparati direzionali invece la costruzione geometrica è più complessa della precedente e può essere rappresentata come nella figura seguente:

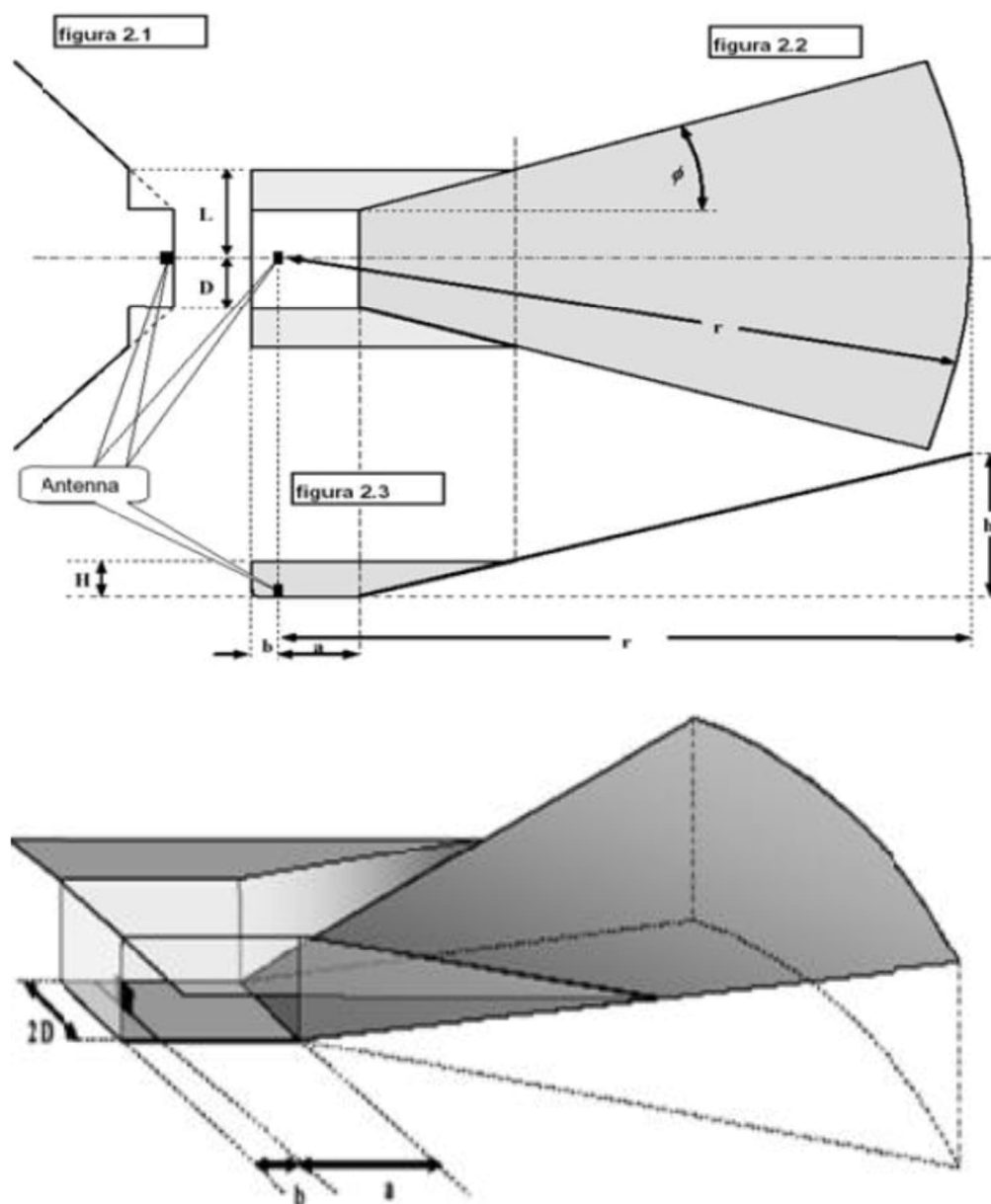


Figura 14: Pag. 7 e 8 - BRA per apparati direzionali. Fonte: (https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2018-Giu/BRA_Rev_2_03-2016.pdf)

In questo caso, la proiezione a terra della distanza minima che si deve avere dall'apparato direzionale è di circa 6 km maggiorato in alcuni casi della distanza riferita alla soglia pista³.

La posizione geografica di questi elementi utilizzati dagli aeroporti strumentali e non strumentali citati nei paragrafi precedenti è reperibile dal sito ENAC.

All'interno del raggio di 50 km, si trovano delle infrastrutture radiotrasmittenti. Infatti, l'infrastruttura più vicina si trova ad una distanza di 23,77 km.

³(Tab. 4- ICAO EUR DOC 015 parametri di costruzione delle BRA per gli apparati direzionali-Elementi base per la costruzione delle BRA)

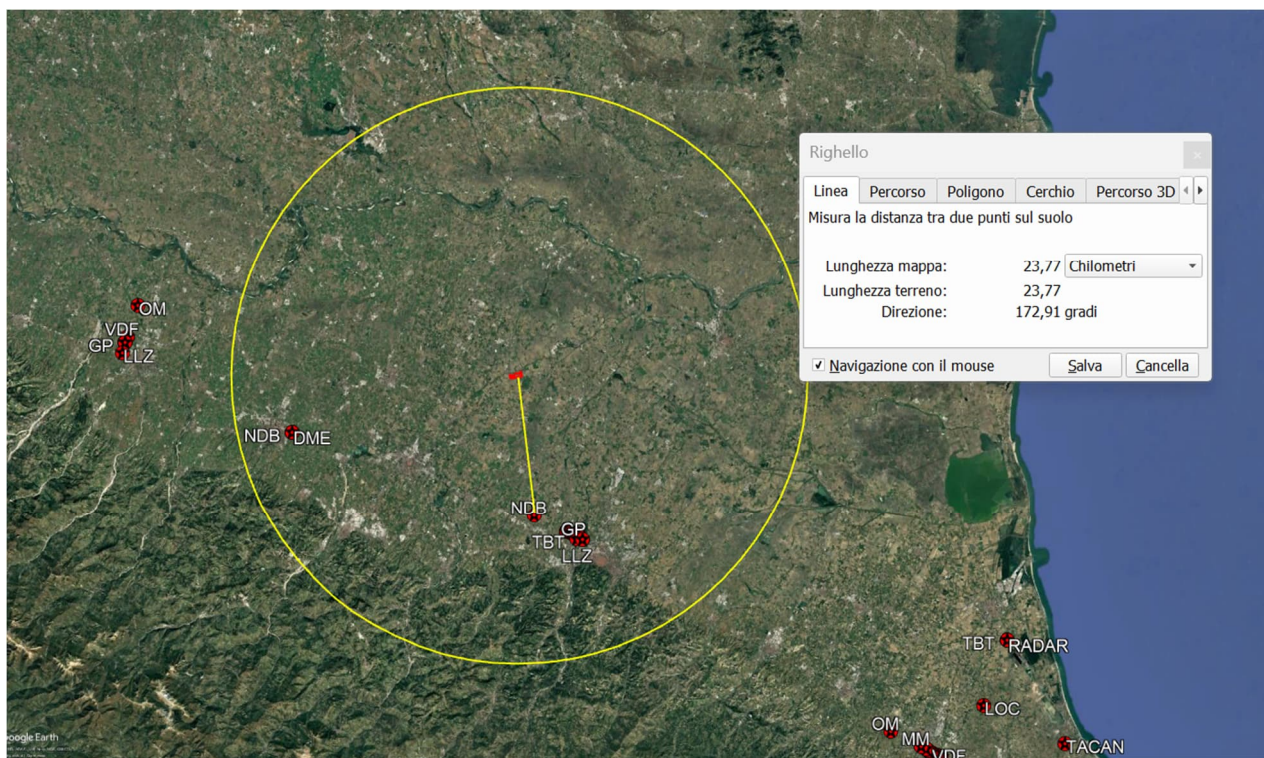


Figura 15. Ubicazione dell'impianto rispetto agli apparati radiotrasmettenti nel raggio di 50 km (cerchio in rosso)

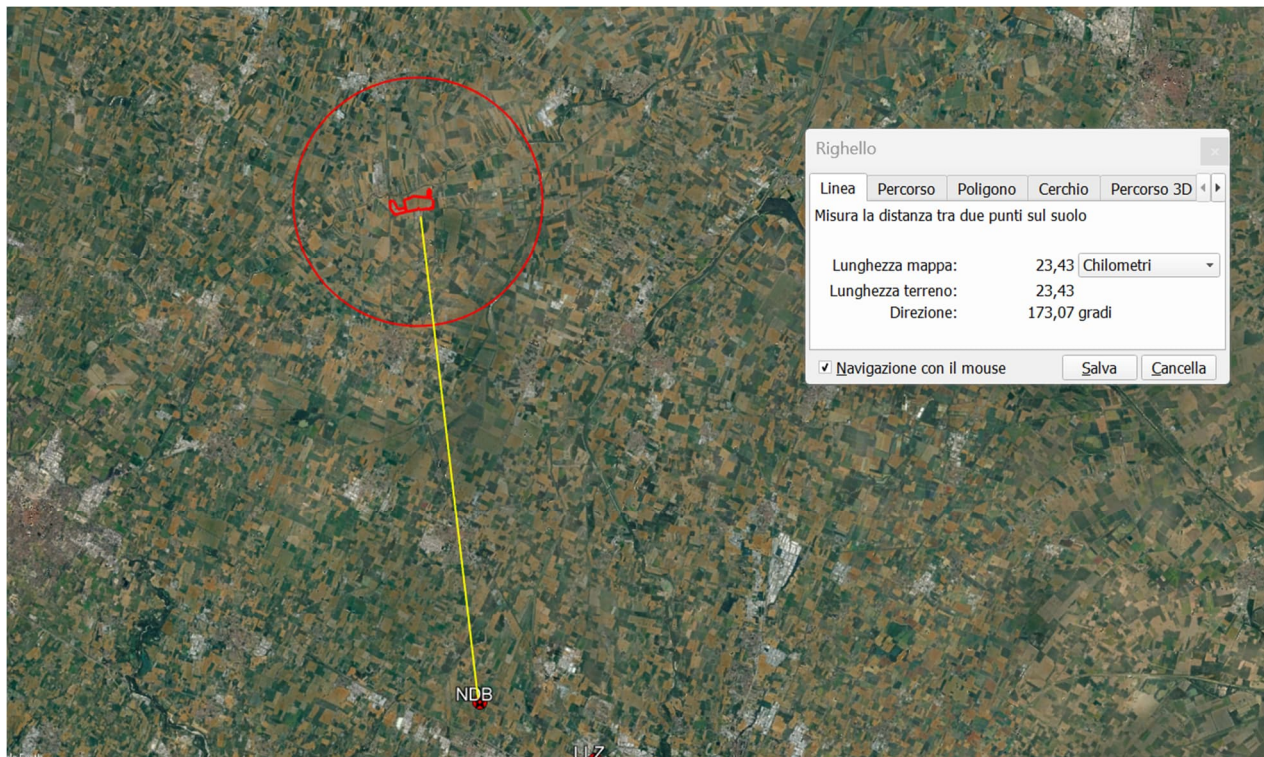


Figura 16. Ubicazione dell'impianto rispetto all'apparato radiotrasmettente più vicino nel raggio di 6 km (cerchio in rosso)

Sulla base delle distanze di influenza analizzate per le tipologie di antenne, (omnidirezionali e direzionali), si può ragionevolmente presumere la non interferenza tra le stesse e gli interventi in progetto.

7. CONCLUSIONI

In seguito alle verifiche eseguite nei paragrafi precedenti, gli interventi di realizzazione dell'impianto agrivoltaico avanzato non rappresentano un ostacolo all'attività degli aeroporti civili (strumentali e non strumentali), per le avio superfici e per gli apparati aeroportuali di comunicazione, navigazione e radar prossime all'area in progetto.

In allegato al presente documento, si riporta il report generato tramite il Tool pre-analisi (enav.it) sull'interferenza rilevata per gli aeroporti e i sistemi di comunicazione/navigazione/RADAR di ENAV S.p.A. rispetto al progetto, estratto dal tool pre-analisi. Questo strumento, reso disponibile da ENAV in collaborazione con l'ENAC, costituisce un ausilio per l'accertamento di eventuali interferenze; l'allegato riporta che il progetto di realizzazione dell'agrivoltaico avanzato non presenta interferenze.

Il Progettista

Ing. Luca Spaccino

ALLEGATI
REPORT PRE-ANALISI



REPORT

Richiedente

Nome/Società:	Meninas Srl	Cognome/Rag.Sociale:	Meninas Srl
C.F./P.IVA:		Città &&&&	crevalcore
Provincia &&&	bologna	CAP:	
Indirizzo:		N° Civico:	
Email:		Pec:	
Telefono:		Cellulare:	

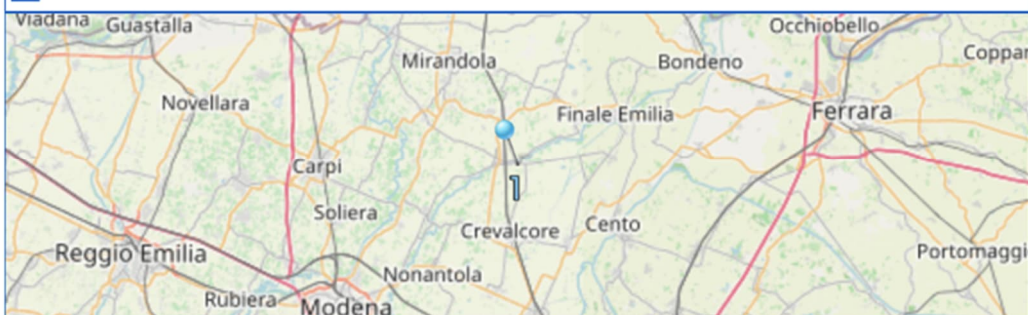
Tecnico

Nome:	Luca	Cognome:	Spaccino
Matricola:	Ordine Ingegneri di Terni	Albo:	A998

Ostacolo: Impianto fotovoltaico

Materiale vari

- Ostacolo posizionato nel Centro Abitato
- Presenza ostacolo con altezza AGL uguale o superiore a 60 m entro raggio 200 m



Gruppo Geografico

EMILIA ROMAGNA-BO-Crevalcore-Crevalcore

Nr.	Latitudine wgs84	Longitudine wgs84	Quota terreno	Altezza al Top	Elevazione al Top	Raggio
1	44° 46' 59.6" N	11° 9' 35.27" E	17	5	22	0

Non sono state rilevate interferenze con gli aeroporti né con i sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (RADAR) gestiti da ENAV S.p.A..
Per quanto riguarda gli altri criteri selettivi, si rimanda al documento "Verifica Preliminare" disponibile sul sito istituzionale di ENAC: (www.enac.gov.it)