

**Studio Ingegneria Guidetti-Serri**

Via Pier Carlo Cadoppi, 14 - 42124 Reggio Emilia

Tel. +39 0522 439734 - Fax +39 0522 580006

Mail: info@studiocgs.it

Web: www.guidettiserri.it

C.F. e P.I. 01934740356

Progetto generale
 Progetto opere idrauliche
 Progetto strutturale
 Coordinamento generale

GUIDETTISERRI

STUDIO INGEGNERIA

AZIENDA CON SISTEMA
 DI GESTIONE QUALITÀ
 CERTIFICATO DA DNV GL
 = ISO 9001 =

Valutazioni ambientali**Studio ALFA S.p.A.**

Viale B. Ramazzini, 39/D

42124 Reggio Emilia

Tel. +39 0522 550905

Mail: info@studioalfa.it

Web: www.studioalfa.it

C.F. 01425830351 - P.I. 02863660359

Valutazioni archeologiche**AR/S ARCHEOSISTEMI SOCIETÀ COOPERATIVA**

Via Nove Martiri, 11/A

42124 Reggio Emilia

Tel. +39 0522 532094

Mail: info@archeosistemi.it

Web: www.archeosistemi.it

C.F. e P.I. 01249610351

Progetto impianti elettrici**Cavazzoni S.r.l.**

Via Alfred Bernard Nobel, 88/C

42124 Reggio Emilia

Tel. +39 0522 334141

Mail: info@cavazzoniassociati.it

Web: www.cavazzoniassociati.it

C.F. e P.I. 01718630351

Valutazioni Geologiche**GEOLOG**

Via Emilia all'Angelo, 14

42124 Reggio Emilia

Tel. +39 0522 934730

Mail: geolog@geolog-sc.it

Web: www.geolog-sc.it

C.F. e P.I. 02790320358

COMMITTENTE



Terminal One S.p.A.

via Gutenberg, 3 - 42124 Reggio Emilia (RE)

PROGETTAZIONE

Ing. Guido Salvalai
 Dott. Fabio Toni
 Ing. Luigi Settembrini
 Ing. Matteo Cantagalli

FASE DI PROGETTO

PROCEDIMENTO UNICO

PROGETTO

PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1,
 LETTERA b) DELLA L.R. 24/2017
 PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO POLO INTERMODALE
 PRESSO LA STAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ MEDIOPADANA
 REGGIO EMILIA 42124 - VIA CITTÀ DEL TRICOLORE

SCALA

-

DATA EMISSIONE

20/07/2020

ELABORATO

Studio di Sostenibilità Ambientale e Territoriale
 e VALSAT

PRATICA

P48/2019

| REV. | DATA | DESCRIZIONE | REDATTO | CONTROLLATO |
|------|----------|-------------|-------------|-------------|
| G | | | | |
| F | | | | |
| E | | | | |
| D | | | | |
| C | | | | |
| B | 03/08/20 | INT. 1 | F.T. - G.S. | M.C. |
| A | 20/07/20 | EMISSIONE | F.T. - G.S. | M.C. |

TAVOLA

T - REL - AMB

01

FILE X:\Settore Ingegneria\Archivio\T\Terminal One\Parcheeggio Mediopadana\Cartiglio\Tassello Polo Mediopadana
 COMPLETO PU.dwg

A TERMINI DI LEGGE CI RISERVIAMO LA PROPRIETÀ DI QUESTO ELABORATO CON DIVIETO
 DI RIPRODURLO E DI RENDERLO NOTO A TERZI SENZA LA NOSTRA AUTORIZZAZIONE SCRITTA

INDICE

| | | |
|------|--|----|
| 1. | PREMESSA | 3 |
| 2. | RIFERIMENTI NORMATIVI | 4 |
| 3. | DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI | 6 |
| 4. | INQUADRAMENTO TERRITORIALE | 7 |
| 5. | INQUADRAMENTO PROGETTUALE..... | 25 |
| 5.1 | CARATTERISTICHE SALIENTI DEL NUOVO PROGETTO | 25 |
| 5.2 | ANALISI DELLE ALTERNATIVE | 34 |
| 5.3 | RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA | 36 |
| 6. | ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE – INDIVIDUAZIONE DI POTENZIALI VINCOLI E CRITICITA’ | 37 |
| 6.1 | PIANO TERRITORIALE REGIONALE (P.T.R.) DELL’EMILIA-ROMAGNA | 37 |
| 6.2 | PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE (P.T.P.R.) DELL’EMILIA-ROMAGNA..... | 37 |
| 6.3 | PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.) DI REGGIO EMILIA | 38 |
| 6.4 | PIANO STRUTTURALE COMUNALE (P.S.C.) DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA | 39 |
| 6.5 | REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO (R.U.E.) DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA | 40 |
| 6.6 | PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI | 41 |
| 6.7 | PIANO URBANO DELLA MOBILITA’ SOSTENIBILE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA | 41 |
| 6.8 | PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.)..... | 42 |
| 6.9 | PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (P.A.I.R.)..... | 42 |
| 6.10 | PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE (P.T.A.) | 42 |
| 6.11 | PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI (P.G.R.A.) | 43 |
| 6.12 | SISTEMA DELLE AREE PROTETTE E ALTRE TUTELE/VINCOLI..... | 43 |
| 6.13 | LEGGE REGIONALE 19/2003 E DGR 1732/2015 IN TEMA DI INQUINAMENTO LUMINOSO | 43 |
| 7. | ASPETTI AMBIENTALI | 44 |
| 7.1 | QUALITÀ DELL’ARIA..... | 44 |
| 7.2 | TRAFFICO E MOBILITÀ..... | 44 |
| 7.3 | ACQUE SOTTERRANEE E SUPERFICIALI | 44 |
| 7.4 | SUOLO E SOTTOSUOLO | 47 |
| 7.5 | FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI..... | 47 |
| 7.6 | PAESAGGIO E ARCHEOLOGIA..... | 48 |
| 7.7 | RUMORE | 49 |
| 7.8 | MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE..... | 49 |
| 8. | PIANO DI MONITORAGGIO | 50 |
| 9. | CONCLUSIONI..... | 51 |

1. PREMESSA

Il presente elaborato costituisce il *Rapporto Ambientale* relativo alla procedura di V.A.S./VAL.S.A.T. legata ad una richiesta di Variante Urbanistica, che si rende necessaria ai fini della realizzazione di un nuovo polo intermodale presso la stazione dell'Alta Velocità *Mediopadana* di Reggio Emilia proposto dalla società Terminal One Spa.

In particolare l'intervento, che come descritto in dettaglio nel seguito sarà localizzato su aree di proprietà del Proponente o a questo date in sub-concessione gratuita da parte del Comune di Reggio Emilia (il quale a sua volta le ha avute con la medesima modalità da RFI) poste ad est della linea ferroviaria locale *Reggio Emilia-Guastalla*, prevede la realizzazione di nuovi parcheggi (denominati P4, P5, P6) e delle relative opere accessorie.

L'intervento proposto consentirà di portare la disponibilità totale di posti auto nell'area della stazione AV ad oltre 2'400.

L'approvazione del progetto rientra tra gli ambiti di applicazione dell'art. 53, comma 1 della L.R. 24/2017 "*Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio*", configurandosi come:

a) opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale.

Quale ulteriore opera extra-comparto non coinvolta dalla richiesta di Variante Urbanistica e la cui attuazione futura avverrà solo a valle di una indagine sull'utenza in merito alla sua effettiva necessità, è prevista anche la realizzazione, ad opera del Comune di Reggio Emilia, di un ulteriore parcheggio denominato P7, la cui progettazione esecutiva, sulla base degli accordi tra le parti, è a carico Terminal One Spa.

L'approvazione anche di tale parte di progetto, che come detto non riguarda la porzione territoriale oggetto di V.U., avverrà all'interno del medesimo Procedimento Unico.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

La valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente naturale è stata introdotta nella Comunità europea dalla Direttiva 2001/42/CE, detta Direttiva V.A.S. (acronimo che sta per Valutazione Ambientale Strategica), che è entrata in vigore il 21 luglio 2001 e rappresenta un importante contributo all'attuazione delle strategie comunitarie per lo sviluppo sostenibile, rendendo operativa l'integrazione della dimensione ambientale nei processi decisionali strategici.

A livello nazionale la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la parte seconda del DLgs 152/2006, così come modificata e integrata dai successivi DLgs 4/2008 e DLgs 128/2010. In particolare la procedura di V.A.S., secondo quanto stabilito dall'art. 4 del DLgs 152/2006 e s.m.i., *ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.*

La regione Emilia-Romagna ha di fatto anticipato, per i piani urbanistici territoriali e settoriali con effetti territoriali, la succitata Direttiva europea attraverso la promulgazione della L.R. 20/2000 *Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio* e l'introduzione della *Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VAL.S.A.T.)* quale elemento costitutivo dei piani approvati.

Successivamente la L.R. n. 20/2000 è stata sostituita dalla L.R. 24/2017 *Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio*, che prevede anch'essa al Capo III (Sostenibilità ambientale e territoriale dei piani) che l'elaborazione ed approvazione dei Piani e Programmi sia sottoposta a opportuna procedura di VAL.S.A.T., così da poterne considerare i potenziali effetti significativi sull'ambiente e sul territorio.

Un riassunto delle principali Norme ed Atti a livello comunitario, nazionale e regionale riguardante la V.A.S. è presentato in tabella seguente:

| |
|--|
| NORME COMUNITARIE |
| Direttiva UE 42/2001 <i>Valutazione Ambientale Strategica</i> |
| Relazione UE sulla VAS |
| Attuazione della Direttiva 2001/42/CE <i>concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente</i> |
| NORME NAZIONALI |
| DLgs 152/2006 come modificato dal DLgs 4/2008 e dal DLgs 128/2010 - Parti Prima e Seconda |
| NORME E ATTI REGIONALI |
| Det. 10602/2018 <i>Linee guida V.A.S. relative ai P.U.M.S.</i> |
| Delibera 2135/2019 <i>Atto di coordinamento tecnico "Strategia per la qualità urbana ed ecologica-ambientale e valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale del Piano Urbanistico Generale"</i> (art. 49, L.R. n. 24/2017) |
| L.R. 24/2017 <i>Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio</i> |
| L.R. 20/2000 <i>Disciplina generale sull'uso e tutela del territorio</i> |
| Circolare dell'Assessore all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Regione Emilia-Romagna del 12/11/2008 Prime indicazioni in merito all'entrata in vigore del DLgs. 4/2008, correttivo della Parte seconda del DLgs 152/2006 relativa a VAS, VIA e IPPC e del Titolo I della L.R. 9/2008. |
| D.G.R. 2170/2015 <i>Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. n. 13/2015</i> |

| NORME E ATTI REGIONALI |
|---|
| Circolare Illustrativa in merito alla L.R. 6/2009 |
| Allegato alla Circolare del 12 novembre 2008 |
| Circolare dell'Assessore all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Regione Emilia-Romagna del 27 febbraio 2009 <i>Attuazione delle procedure in materia di VAS e VIA a seguito della mancata approvazione di norme regionali di attuazione della parte seconda del DLgs. 152/2006 come modificato dal DLgs. 4/2008, relativa a VAS, VIA e IPPC entro il 13 febbraio 2009</i> |

3. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Il progetto proposto e la relativa Variante Urbanistica necessaria alla sua realizzazione si propone quale risposta alle principali esigenze attuali e future dell'area della stazione AV *Mediopadana* che, alla luce anche della tendenza crescente del numero di passeggeri, risultano essere:

- potenziamento dell'offerta di parcheggi;
- maggiore sicurezza delle aree della stazione nella zona est ed ovest;
- maggiore collegamento della zona est dell'area con quella ovest;
- miglioramento estetico delle aree di pertinenza;
- soddisfacimento normativo in tema di raccolta delle acque piovane.

Le soluzioni necessarie a rispondere alle succitate esigenze, tra le quali rientra anche il nuovo progetto proposto da Termina One Spa, risultano quindi essere:

- realizzazione di nuovi posti auto;
- implementazione di sistemi di videosorveglianza e di presidio dell'area;
- realizzazione di un sottopasso alla linea ferroviaria locale *Reggio Emilia – Guastalla* di collegamento carrabile alla zona est dell'area;
- sistemazione del verde e nuove architetture che rispettino la filosofia progettuale presente nel luogo;
- realizzazione di nuove opere idrauliche per la raccolta e la laminazione delle acque piovane.

Come indicato anche nel seguito del documento, alcuni interventi sono in realtà già stati previsti dall'Amministrazione Comunale mediante un progetto di riordino dell'area della stazione AV, autorizzato con Delibera della Giunta 193 del 22/11/2018. In particolare, questi prevedono la sistemazione dell'area ovest e un primo ampliamento dei posti auto, che tuttavia sono sufficienti a soddisfare completamente le esigenze individuate in quanto:

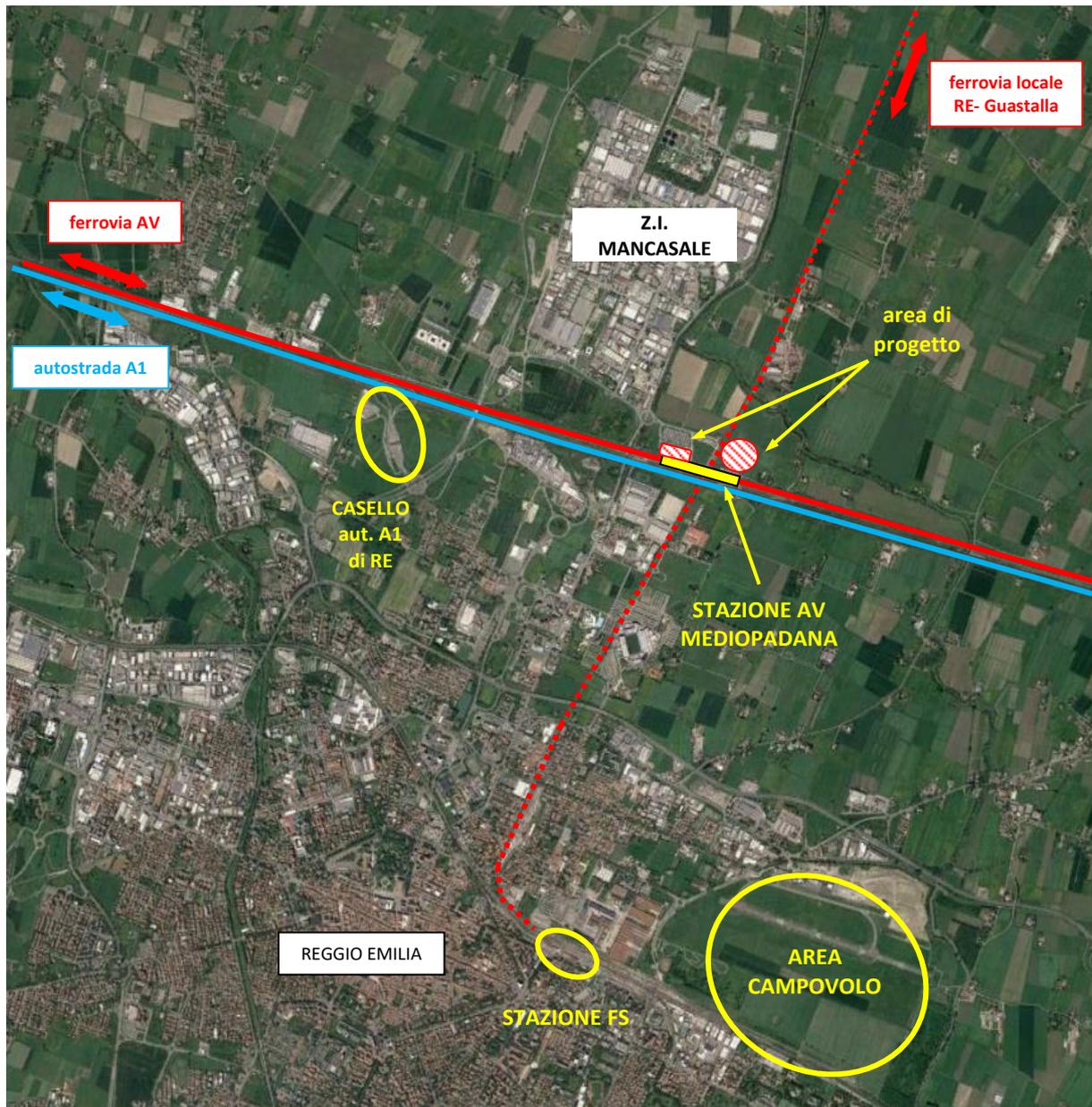
- è prevista la realizzazione di 1120 stalli, che da studi sull'utenza risultano essere insufficienti nei confronti delle richieste, considerando anche il trend in crescita confermato dall'indagine O/D 2018 effettuata dall'Amministrazione Comunale;
- l'area ad est della stazione AV è attualmente scollegata e non raggiungibile dagli automezzi, siano essi automobili private o mezzi di soccorso.

In tale contesto si inserisce quindi il progetto proposto dalla società Terminal One Spa, legato alla presente richiesta di Variante Urbanistica, che andrà di fatto a completare quanto già previsto dall'Amministrazione Comunale (con l'espansione est sarà possibile quasi duplicare i parcheggi presenti a ovest della ferrovia *Reggio Emilia – Guastalla*) portando a compimento la sistemazione dell'area antistante la stazione AV immaginata dal progetto originario dell'arch. Calatrava.

4. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Come anticipato in Premessa, l'intervento in progetto si inserisce nella porzione nord della città di Reggio Emilia in prossimità della stazione AV *Mediopadana*, collocata a sua volta all'interno di un ambito più vasto che in tempi recenti è stato oggetto di una significativa riorganizzazione con la realizzazione del nuovo casello autostradale e di tre ponti, tutte opere dell'arch. Santiago Calatrava.

Da un punto di vista logistico la stazione *Mediopadana*, unica fermata della linea ferroviaria AV tra Milano e Bologna, rappresenta un fondamentale nodo intermodale di un'area vasta ricca di funzioni urbane e di dotazioni produttive (tessile, meccanico, agroalimentare, ceramico, biomedicale).



fotografia aerea con indicazione dell'area di progetto e delle principali opere di trasposto che insistono sul quadrante nord del territorio comunale di Reggio Emilia

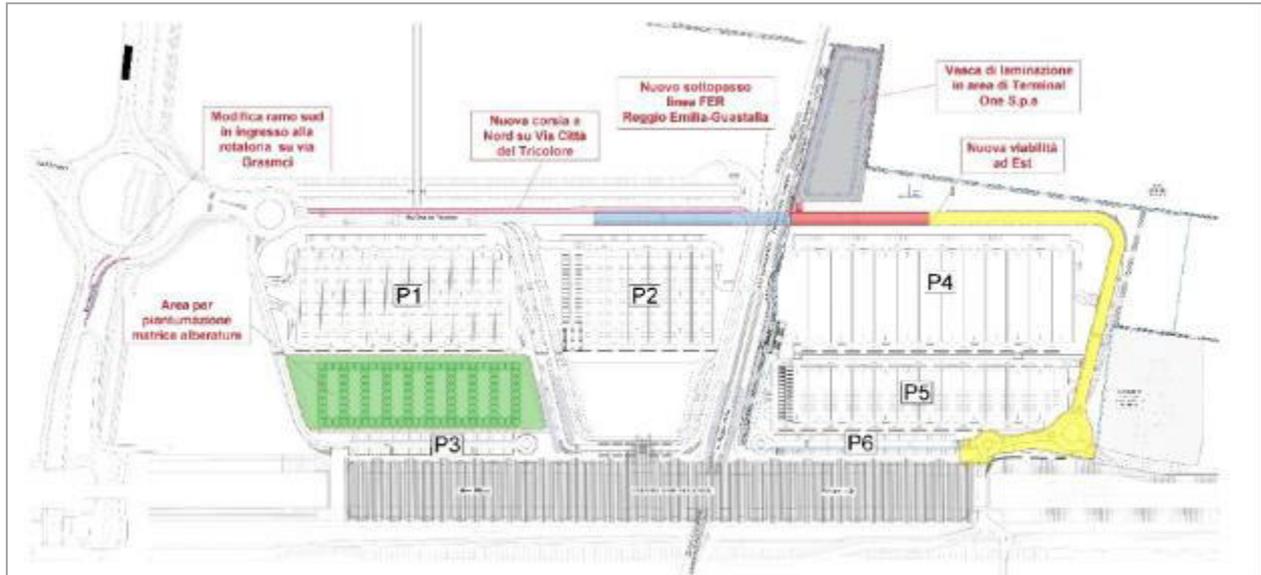
Attualmente la stazione AV *Mediopadana* è servita da alcune linee di autobus della società SETA, che consentono il collegamento con la vicina Z.I. di Mancasale, il centro storico della città di Reggio Emilia e la stazione FS, la quale risulta ulteriormente collegata all'Alta Velocità dalla linea ferroviaria locale *Reggio Emilia – Guastalla*. In tal senso, studi recenti hanno però dimostrato come l'utilizzo di mezzi pubblici è ad oggi secondario rispetto a quelli privati (automobili), data anche la collocazione della stazione *Mediopadana* nelle vicinanze del casello autostradale e della tangenziale nord di Reggio Emilia.

Da un punto di vista territoriale l'intervento proposto rappresenta, in pratica, il completamento dei parcheggi esistenti ed in via di realizzazione da parte dell'Amministrazione Comunale (si veda a tal proposito quanto riportato nel seguito del documento) e la sua attuazione permette di portare a compimento il disegno del paesaggio già previsto nel progetto originario di risistemazione dell'area dall'arch. Calatrava.

Una schematizzazione della situazione attuale della zona antistante la stazione AV e della sua sistemazione finale a valle dei progetti di Terminal One e del Comune di Reggio Emilia è fornita dalle figure seguenti:



fotografia area - stato attuale dell'area antistante la stazione AV Mediopadana

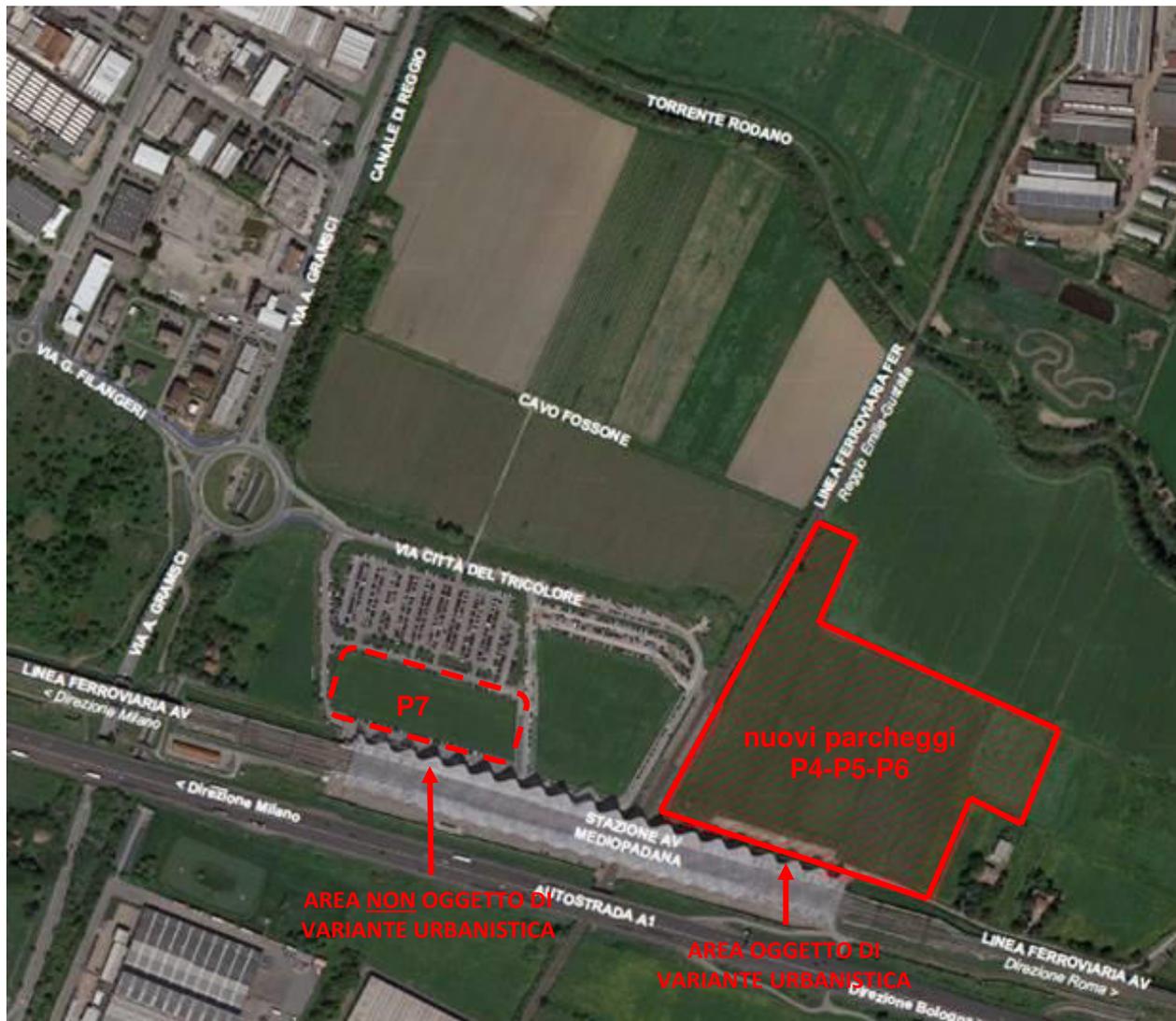


schema finale del Polo intermodale a servizio della stazione AV a valle anche delle opere di Terminal One Spa

Territorialmente l'area di progetto, ed in particolare quella relativa ai parcheggi P4, P5 e P6 oggetto della presente richiesta di Variante Urbanistica è delimitata da:

- confine nord → fosso di scolo delle acque irrigue provenienti dalle zone agricole limitrofe;
- confine est → area agricola;
- confine sud → stazione ferroviaria AV *Mediopadana* e relativa linea ferroviaria;
- confine ovest → linea ferroviaria locale *Reggio Emilia – Guastalla*.

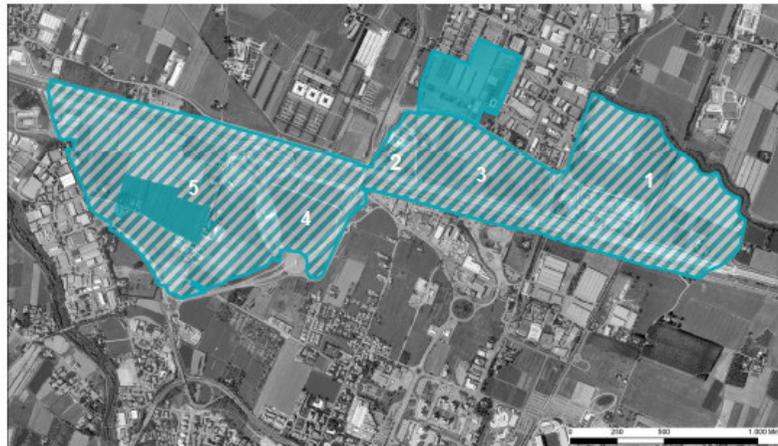
Per ciò che concerne la zona degli eventuali parcheggi P7 (area compresa tra P1 e P3), ad oggi il progetto di intervento prevede la messa a dimora di alberature.



fotografia aerea di dettaglio relativa alla stazione dell'AV Mediopadana e alla zona di progetto

Da un punto di vista della pianificazione territoriale esistente, la zona di progetto è inclusa nella più vasta area denominata Polo funzionale PF1 *“Nuove porte della città: stazione Mediopadana – Nuovo casello – Fiera”* già oggetto di una scheda dedicata nell’ambito dell’elaborato P4.1a *“Poli funzionali – Scheda di Ambito”* contenuto nel Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) del Comune di Reggio Emilia ed un cui vedi estratto è presentato nel seguito.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA



 AREE ESISTENTI
 AREE DI POTENZIAMENTO

AREE ESISTENTI E DI POTENZIAMENTO

STRATEGIE E INDIRIZZI

Caratterizzazione funzionale prevalente

Nodo di scambio intermodale persone, attrezzature fieristiche, commercio, direzionale

Obiettivi

In coerenza con quanto disposto dall'Accordo Territoriale sottoscritto con l'Amministrazione Provinciale, gli obiettivi da perseguire all'interno del Polo sono i seguenti:

- insediare funzioni strategiche collegate alla cultura, al sapere, ai servizi (alla persona ed alla produzione), alle produzioni di elevato contenuto tecnologico, rappresentative della tradizione e del futuro di Reggio nei settori cardine dell'economia locale e capaci di valorizzare, al contempo, il profilo di accessibilità offerto dalla Stazione *Mediopadana* (40' da Milano, 20' da Bologna e 2 h e 10' da Roma);
- valorizzare la Stazione *Mediopadana* quale nodo strategico dell'intermodalità passeggeri e porta di accesso alla città ed al territorio provinciale e dell'Area Vasta, valutando in accordo con i soggetti competenti la fattibilità di ulteriori connessioni infrastrutturali viarie;
- organizzare il centro fieristico quale "Expo *Mediopadana*", in forte relazione con il resto del sistema fieristico nazionale, destinandolo prioritariamente alla valorizzazione e promozione delle eccellenze e dei prodotti locali e alla creazione di network nazionali e internazionali, anche dando attuazione ai contenuti dello specifico Accordo stipulato tra Provincia di Milano e Provincia di Reggio Emilia in relazione all'EXPO 2015, Accordo che consentirà a Reggio Emilia di mettere a disposizione dell'evento le proprie eccellenze culturali, artistiche, economiche e turistico - ricettive, per contribuire alla riuscita di questa manifestazione di eccezionale importanza;
- strutturare l'"Expo *Mediopadana*" in forte relazione fisica e funzionale con l'area a nord della linea dell'alta velocità compreso tra via Gramsci e via Trattati di Roma, promuovendo progetti integrati di riqualificazione e integrazione funzionale, atti alla costituzione di un unico sistema di eccellenza territoriale;
- localizzare, nei limiti consentiti dal PTCP/POIC, di eventuali funzioni commerciali dedicate prioritariamente alla valorizzazione delle produzioni di eccellenza dell'economia locale;
- favorire l'insediamento di funzioni produttive di elevato contenuto tecnologico e innovativo con particolare attenzione ad aziende manifatturiere che operano nel campo della competenze economiche distintive della città: meccatronica e robotica, energia ed edilizia sostenibile, servizi, agroalimentare), da localizzarsi nella porzione posta a sud del tracciato tra il nuovo casello autostradale e via dei Gonzaga al fine di caratterizzare ulteriormente il Polo Funzionale come porta della città del futuro, all'insegna dell'innovazione e della qualità;

PF1—NUOVE PORTE DELLA CITTÀ

- connotare, quindi, l'intero polo come "vetrina" per le attività economiche, ma anche culturali e sociali di Reggio e dell'Area Vasta di riferimento;
- localizzare funzioni terziarie (direzionali, congressuali e ricettive) entro un raggio di accessibilità pedonale dalla Stazione *Mediopadana*;
- garantire la compresenza di vasti spazi aperti liberi dedicati a dotazioni territoriali che compensino gli effetti dei nuovi insediamenti previsti.

Funzioni insediabili

Servizi per la mobilità e per lo scambio intermodale; attività terziarie, artigianato e di servizio pubbliche e private; strutture ricettive e congressuali; attrezzature culturali e per lo spettacolo; attività espositive e fieristiche; funzioni commerciali coerenti con le previsioni contenute nel PTCP/POIC; parchi pubblici e dotazioni ecologico-ambientali di rilievo urbano e territoriale.

Previsioni di sviluppo

Il PSC affida all'area a nord un ruolo strategico per la città. Prevede un'espansione delle aree e un ampliamento delle funzioni del polo esistente dando in parte attuazione ai progetti in corso e a quelli proposti:

- A nord della Stazione *Mediopadana*, dalla linea FER Reggio-Guastalla al torrente Rodano, principalmente per attuare interventi di riqualificazione territoriale e paesaggistica a ridosso del parco urbano lineare individuato dal medesimo torrente, come componente strutturale della Cintura Verde, nonché per l'eventuale potenziamento del sistema dei parcheggi;
- in corrispondenza del fronte sud della Stazione *Mediopadana*, limitatamente al sistema infrastrutturale dell'alta velocità e dell'autostrada con particolare riferimento alle aree intercluse per attuare interventi di riqualificazione funzionale, ambientale e paesistica;
- ad ovest inserendo all'interno del polo funzionale una porzione di territorio tra il nuovo casello autostradale e via dei Gonzaga, destinata all'ampliamento del Bosco Urbano dell'area "ponti" e ad ospitare nuove attività produttive di qualità.

| Dati | Totale | Diritti edificatori area 1 | 0,15 mq/mq |
|----------------------------------|---------------|----------------------------|------------|
| Sup. Territoriale complessiva | 2.257.325 mq | Diritti edificatori area 2 | 0,80 mq/mq |
| Permeabilità esistente | 99% | Diritti edificatori area 3 | 0,40 mq/mq |
| | | Diritti edificatori area 4 | 0,15 mq/mq |
| Capacità insediativa massima (5) | 0,40 mq/mq sc | Diritti edificatori area 5 | 0,20 mq/mq |

Oltre ai diritti edificatori minimi riportati in tabella, può essere consentita una quota di edificabilità supplementare, all'interno di specifici progetti integrati, esclusivamente orientata al perseguimento di finalità pubbliche ed alla promozione della qualità urbanistica ed architettonica, purché tale previsione non contrasti i limiti e le condizioni di sviluppo definite in sede di ValSAT.

La quota di edificabilità supplementare potrà essere riservata al perseguimento dei seguenti obiettivi generali di PSC: reperimento e cessione delle aree per la realizzazione di dotazioni territoriali; adozione di misure di risparmio energetico e promozione dell'uso delle fonti rinnovabili; sviluppo di azioni di rinaturazione ed attuazione della Rete ecologica polivalente.

Tale potenzialità aggiuntiva verrà valutata concordemente dalle Amministrazioni Comunale e Provinciale nelle fasi operative di attuazione delle previsioni del PSC, Accordi territoriali integrativi e POC, in funzione di progetti innovativi e capaci di attrarre a Reggio Emilia rilevanti opportunità per la città e per il territorio provinciale. I progetti saranno valutati assumendo come criteri di riferimento la qualità urbanistica ed architettonica, la chiara corrispondenza del progetto all'interesse pubblico e lo sviluppo di interventi, anche in campo commerciale, qualificate e non ripetitive.

Tale potenzialità aggiuntiva non potrà comunque superare il dimensionamento massimo definito dal PSC per i poli funzionali.

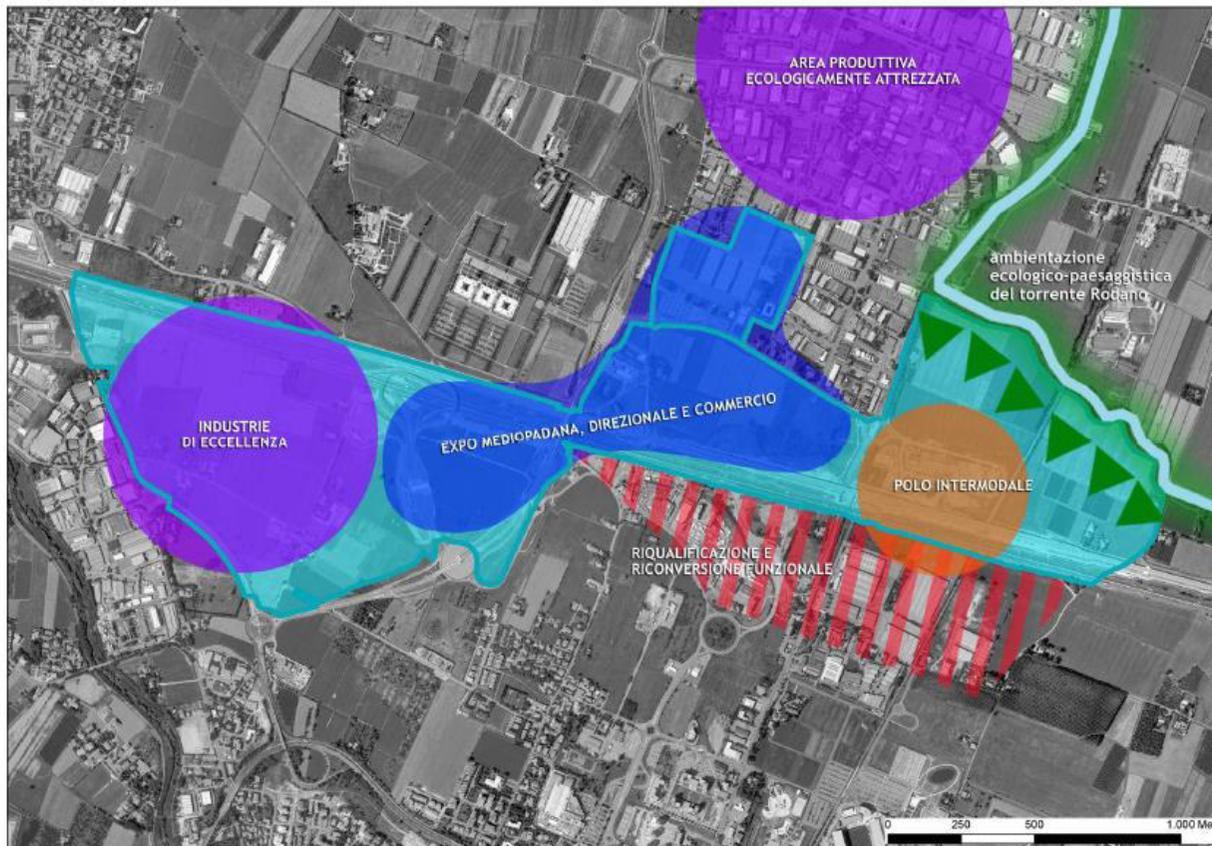
Indirizzi

Oltre a quanto indicato dalla ValSAT, nell'attuazione delle previsioni relative al polo funzionale, andranno rispettate le condizioni di infrastrutturazione, di efficientamento energetico, di dotazioni territoriali, di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica ed ambientale, nonché i parametri e i criteri di progettazione definiti nell'Accordo Territoriale sottoscritto con l'Amministrazione provinciale (artt. 3.4, 3.5, 6, 7). Nell'attuazione dei previsioni commerciali, in particolare, saranno adottate le misure perequative a favore del Centro Storico previste dal comma 7 dell'art.3.3 dell'Accordo.

Gli indirizzi di sviluppo dei poli funzionali sono definiti all'interno di detto Accordo e potranno essere aggiornati ed integrati all'interno di Accordi Integrativi da stipularsi tra gli stessi due enti prima della fase operativa attuativa (adozione dei singoli Piani Operativi Comunali).

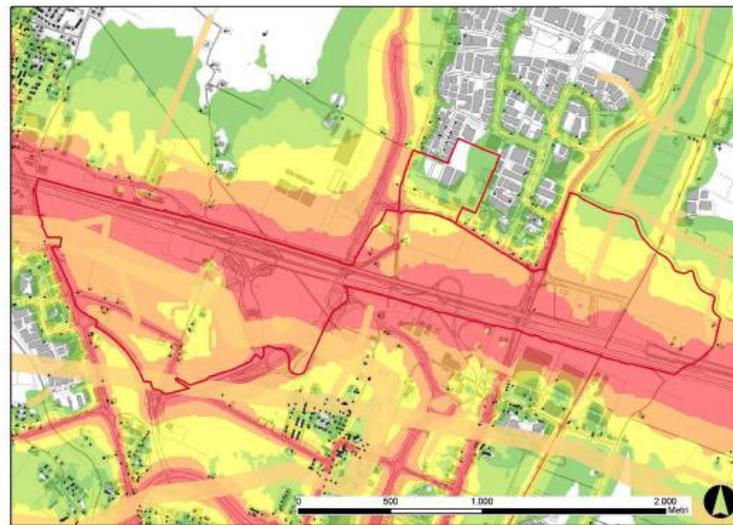
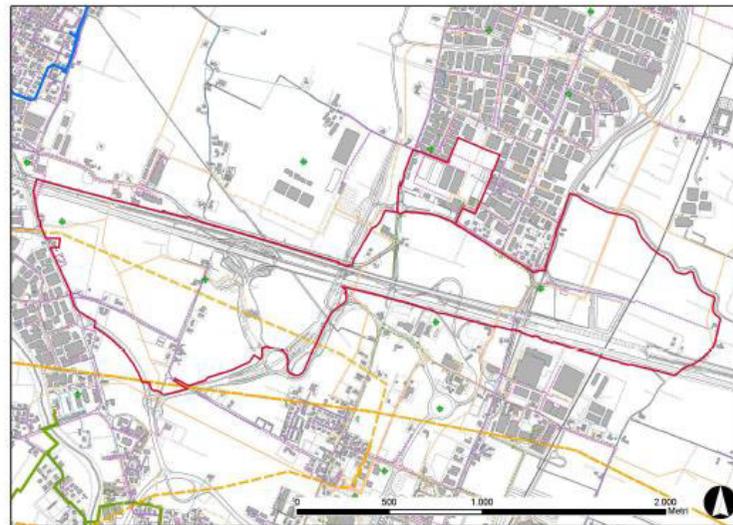
COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

PF1—NUOVE PORTE DELLA CITTÀ



SCHEMA FUNZIONI PREVALENTI DI PROGETTO

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA



PF1—NUOVE PORTE DELLA CITTÀ

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

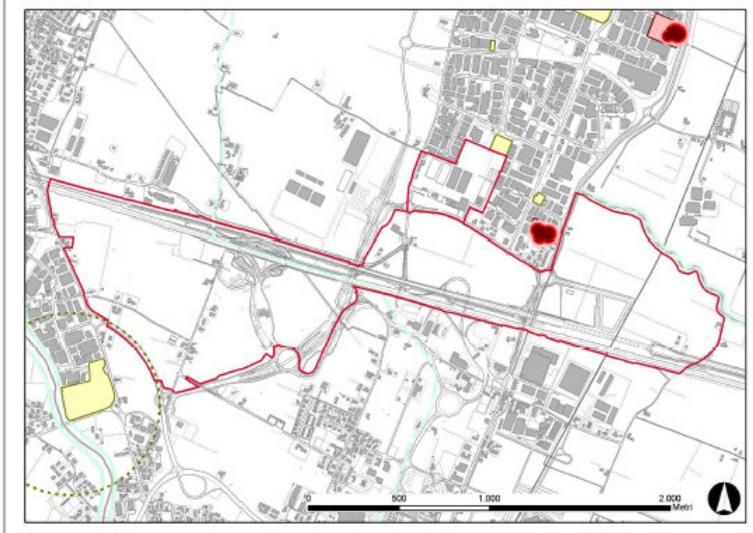
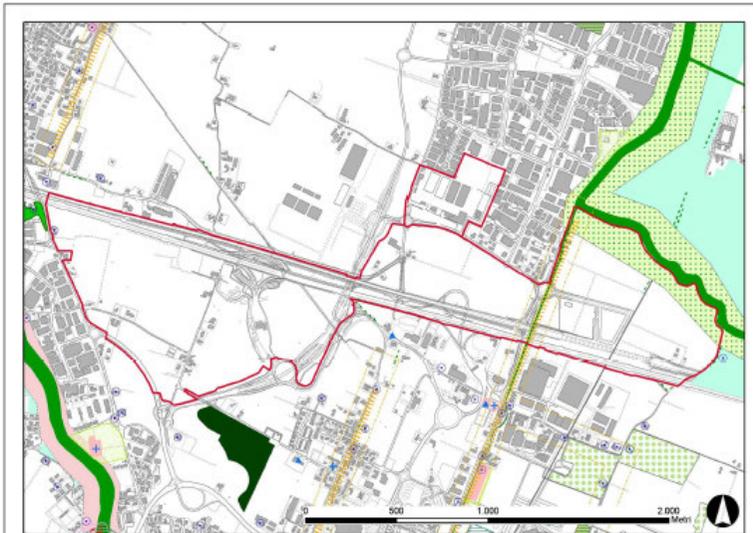
Distribuzione delle reti tecnologiche

| Tipo | Stato di fatto e criticità | Condizioni e mitigazioni |
|---|--|--|
| Rete acquedottistica | <ul style="list-style-type: none"> L'area per le parti urbanizzate è servita dalla rete di adduzione dell'acquedotto e non presenta particolari problematiche. L'area non è servita dal sistema acquedottistico di tipo industriale. L'area non presenta dorsali della rete. | <ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare l'estensione della rete di adduzione di acqua potabile a tutto il polo. |
| Fognature | <ul style="list-style-type: none"> Nelle aree urbanizzate la rete è prevalentemente mista; Possibili elementi di criticità locale sul condotto di scolo delle acque bianche che scorre a fianco della tangenziale per sovraaccario; Criticità dello scolmato "la Nave" (scarica nel Canalazzo Tassone) sia in termini di capacità che di qualità delle acque; Capacità di deflusso delle acque del Cavo Pistarina al limite. | <ul style="list-style-type: none"> Occorrono approfondimenti per poter analizzare e aggiornare lo stato della rete alle nuove esigenze di potenziamento del polo funzionale; Occorre rivedere per intero il nodo idraulico "La Nave", anche per risolvere i problemi di qualità delle acque del Canalazzo Tassone; Occorre valutare in maniera congiunta le ricadute del polo funzionale e delle nuove urbanizzazioni di Mancasale sul Cavo Pistarina. La Bonifica prescrive ad oggi un coefficiente udometrico massimo di 10 l/x²ha di St per lo Scolo Due Madonne. |
| Depuratori | <ul style="list-style-type: none"> L'area si serve del depuratore di Mancasale (capacità di trattamento max. 280.000 A.E.) che appare in grado di sostenere i carichi attualmente veicolati con un margine significativo, pur rilevando limiti di funzionalità. | <ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare i margini del depuratore a recepire ulteriori nuovi carichi nel momento dell'attuazione. |
| Gas | <ul style="list-style-type: none"> L'area è interessata, nella parte occidentale, dal passaggio una linea AT aerea a doppia trave, inoltre è interessata da più progetti di estensione della rete AT, sia lungo l'asse autostradale che lungo la Nuova Provinciale; L'area è tagliata da una rete elettrica MT in parte interrata ed in parte aerea. | <ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare l'interramento e lo sviluppo della linea AT che interessa il comparto. Per la trasformazione del polo funzionale e dell'intera area nord risulta basilare la valutazione del potenziamento del sistema energetico. |
| Linee elettriche | <ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'ambito non sono presenti installazioni, ma sul confine nord ne sono presenti due. Nel raggio di 1.000 mt ci sono altre 6 installazioni in quattro siti che andranno a sopprimere alle esigenze di copertura del comparto. | <ul style="list-style-type: none"> Occorre prevedere una sostituzione del supporto per le SRB esistenti e l'eventuale localizzazione per nuovi impianti a copertura delle nuove funzioni. |
| Stazioni radio base per la telefonia mobile | <ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'ambito non sono presenti installazioni, ma sul confine nord ne sono presenti due. Nel raggio di 1.000 mt ci sono altre 6 installazioni in quattro siti che andranno a sopprimere alle esigenze di copertura del comparto. | <ul style="list-style-type: none"> Occorre prevedere una sostituzione del supporto per le SRB esistenti e l'eventuale localizzazione per nuovi impianti a copertura delle nuove funzioni. |
| Teleriscaldamento | <ul style="list-style-type: none"> L'area è servita solo marginalmente dalla rete di adduzione del teleriscaldamento. L'area non presenta dorsali della rete. | <ul style="list-style-type: none"> Si auspica in fase di realizzazione del polo l'estensione della rete a tutto il comparto. |

Popolazione esposta ad inquinamento

| Tipo | Stato di fatto e criticità | Condizioni e mitigazioni |
|-------------------------------|---|--|
| Inquinamento atmosferico | <ul style="list-style-type: none"> Il polo non comprende tessuti residenziali consistenti. L'area è soggetta ad un forte inquinamento dovuto alla nuova tangenziale, a via Gramsci all'autostrada e relativo casello. | <ul style="list-style-type: none"> Nel caso di inserimento di attività sensibili occorrerà adottare le opportune mitigazioni. |
| Inquinamento elettromagnetico | <ul style="list-style-type: none"> Non sono localizzate attività sensibili nelle fasce di 0,2 microT degli elettrodotti AT. Non sono presenti situazioni di potenziale esposizione ai CEM generati dalle linee MT presenti nell'area. | <ul style="list-style-type: none"> Per l'insediamento di attività sensibili dovranno essere prese tutte le precauzioni per il rispetto dei limiti sanitari ed urbanistici vigenti. Si potrà valutare l'interramento delle linee AT. |
| Inquinamento acustico | <ul style="list-style-type: none"> Il clima acustico dell'area è determinato in massima parte dalla nuova tangenziale, da via Gramsci dall'autostrada e relativo casello. Le emissioni di tipo industriale sono marginali. | <ul style="list-style-type: none"> Nel caso di inserimento di attività sensibili occorrerà adottare le opportune mitigazioni. Società autostrade ha presentato un piano di bonifica delle proprie infrastrutture. |

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA



PF1—NUOVE PORTE DELLA CITTÀ

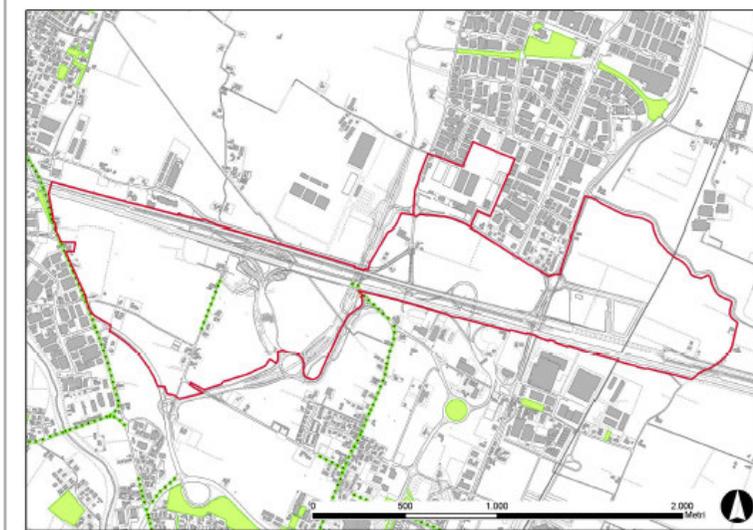
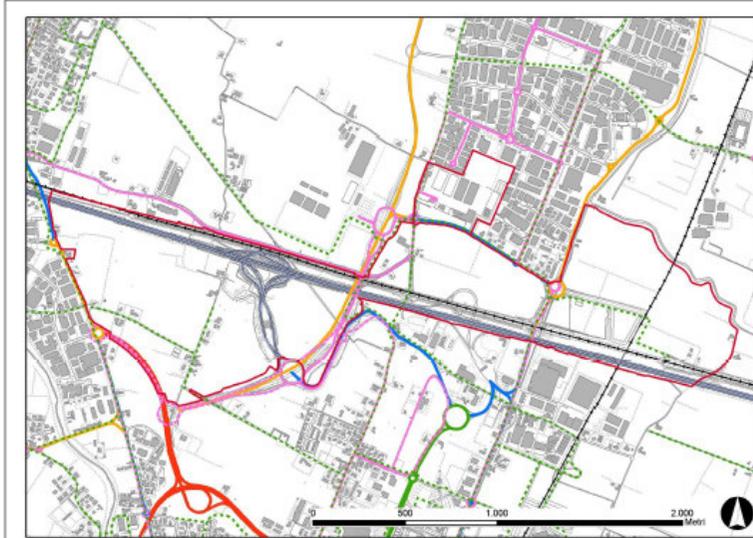
VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E LIMITAZIONI ALLO SVILUPPO

Tutela del patrimonio territoriale esistente

| Tipo | Stato di fatto e criticità | Condizioni e mitigazioni |
|--|--|---|
| <i>Tutele e vincoli naturali</i> | <ul style="list-style-type: none"> Due piccole porzioni dell'ambito, a sud, sono tra le zone di protezione dall'inquinamento luminoso. Sono presenti alcuni elementi di pregio rappresentati dalle aree verdi a nord e dal parco di una villa su via Petrella. | <ul style="list-style-type: none"> Gli impianti di illuminazione dovranno essere tali da minimizzare l'inquinamento luminoso. Mantenere la connessione visiva tra il parco di via Petrella e la campagna circostante. |
| <i>Tutele e vincoli storici</i> | <ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'ambito ricadono alcuni elementi della viabilità storica (via Ochino, via Nobel, via Moro, via Filangeri e via Gramsci) e di centuriazione (via Gramsci). Il Canale di Reggio è tra i canali storici preminenti. Sono presenti anche alcuni edifici di interesse storico-tipologico nella porzione ovest del comparto. | <ul style="list-style-type: none"> L'impianto dovrà rispettare e valorizzare la morfologia e l'assetto ancora visibile dei tracciati e degli altri elementi del sistema storico-identitario, rispettando la relativa disciplina particolareggiata. |
| <i>Tutele e vincoli archeologici</i> | <ul style="list-style-type: none"> Non vi sono rinvenimenti che ne testimoniano l'interesse archeologico. | |
| <i>Tutele e vincoli paesaggistici</i> | <ul style="list-style-type: none"> Il confine est dell'area è isegnatato dal Rodano, tutelato dal D.lgs. 42/2004 (ex Galasso). L'area è in prossimità dei ponti progettati dall'arch. Calatrava di recente realizzazione. | <ul style="list-style-type: none"> L'intervento dovrà, nel caso, conseguire la necessaria autorizzazione paesaggistica. L'intervento dovrà rispettare, valorizzare ed integrarsi con la struttura delle architetture contemporanee dell'arch. Calatrava presenti. |
| <i>Potenziali corridoi e nodi ecologici proposti</i> | <ul style="list-style-type: none"> Il Torrente Rodano è riconosciuto come uno dei corridoi ecologici principali della rete locale. Il confine NO del comparto è caratterizzato dalla presenza di alcune situazioni riconoscibili in potenza come aree umide rinaturalizzabili. Il canale di Reggio, che taglia il polo, rappresenta un elemento primario della rete ecologica locale. | <ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno contribuire al potenziamento della connessione ecologica del corridoio del torrente Rodano, aumentando il grado di naturalità dell'area. Gli interventi potranno contribuire alla risoluzione della criticità costituita dall'intersezione tra Canale di Reggio e Autostrada/TAV e potranno ridisegnare un sistema di aree che possa valorizzare le aree riconosciute ad oggi come potenzialmente rinaturalizzabili. |

Rischio

| Tipo | Stato di fatto e criticità | Condizioni e mitigazioni |
|----------------------------|--|---|
| <i>Rischio idraulico</i> | <ul style="list-style-type: none"> La porzione ovest dell'ambito ricade in fascia C del P.A.I. relativa al Crostolo. | <ul style="list-style-type: none"> Gli attori dovranno adempiere alle prescrizioni in materia di comunicazione relativa ai piani di emergenza. |
| <i>Rischio industriale</i> | <ul style="list-style-type: none"> Non esistono attività industriali a rischio di incidente rilevante nell'area. Al confine Nord del comparto è presente un'attività industriale RIR (Orion Petroli), la cui area di danno non arriva a lambire il polo. In un raggio di 500 mt dal comparto sono presenti attività industriali sottoposte ad AIA (Nuova Alubel, SCF Battistini). | <ul style="list-style-type: none"> Occorrerà localizzare eventuali attività sensibili il più distante possibile dalla attività RIR. |
| <i>Rischio sismico</i> | <ul style="list-style-type: none"> L'area ricade in classe G riguardo gli effetti attesi in caso di sisma. | <ul style="list-style-type: none"> Sarà necessaria la valutazione del coefficiente di amplificazione litologica (approfondimenti di II livello) e dei cedimenti attesi (approfondimenti di III livello) per la microzonazione sismica. |



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

| Tipo | Stato di fatto e criticità | Condizioni e mitigazioni |
|---------------------------|--|---|
| Strade | <ul style="list-style-type: none"> Trovandosi in prossimità del casello autostradale, l'accessibilità all'area è molto elevata, sia su scala locale e provinciale (soprattutto con la zona nord della provincia), che nazionale. | <ul style="list-style-type: none"> In fase progettuale andrà studiato un coordinamento degli accessi alla viabilità portante |
| Ferrovie | <ul style="list-style-type: none"> Il polo si trova in prossimità della linea ad alta capacità e ne ospiterà la stazione. Per quanto riguarda le ferrovie, è in progetto una fermata diretta della metropolitana di superficie ed in collegamento con la stazione FS ed il centro città. | |
| Piste ciclabili | <ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via Gramsci. | <ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare il completamento della rete su via Filangeri. |
| Trasporto pubblico locale | <ul style="list-style-type: none"> Il polo è servito dalle linee 8 e 6 del TPL. | <ul style="list-style-type: none"> Occorrerà potenziare l'accessibilità con il TPL anche in funzione delle nuove funzioni insediate. |

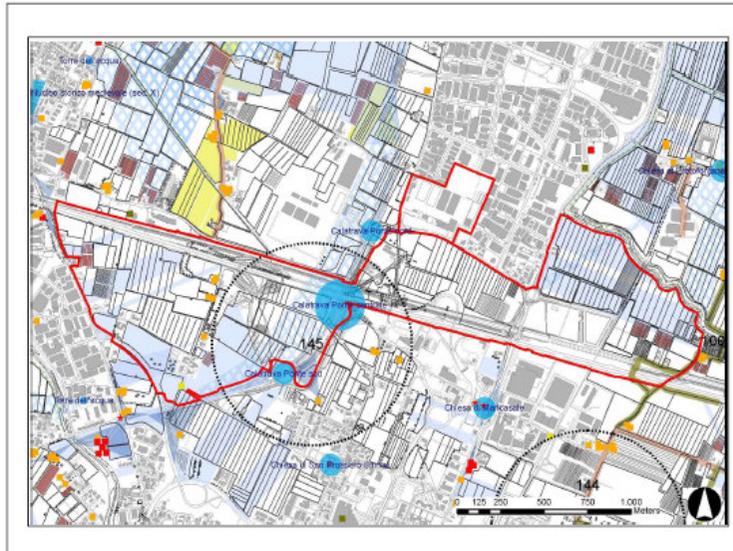
Distribuzione di risorse e servizi

| Tipo | Stato di fatto e criticità | Condizioni e mitigazioni |
|-------------------------------------|---|---|
| Servizi per la mobilità (parcheggi) | <ul style="list-style-type: none"> La parte urbanizzata del polo può contare su un parcheggio di circa 500 posti auto. | <ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove funzioni dovrà prevedere l'inserimento di spazi a parcheggi da pensare secondo una visione integrata con quelli già esistenti. |
| Dotazione di verde urbano | <ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde attrezzato è limitata ad alcune pertinenze dei servizi. | <ul style="list-style-type: none"> Le aree di sviluppo dovranno contribuire alla configurazione di un disegno complessivo degli spazi aperti a verde. Gli spazi aperti a verde potranno essere utilizzati per mediare il rapporto con la campagna a confine col comparto. |

Qualità urbana

| Tipo | Stato di fatto e criticità | Condizioni e mitigazioni |
|--|--|---|
| Complessità urbana (Mixité) | <ul style="list-style-type: none"> Attualmente le aree presenti hanno un elevato grado di specializzazione produttivo e espositivo. Convivono con queste funzioni tessuti residenziali di modeste dimensioni. | <ul style="list-style-type: none"> Gli interventi previsti dovranno integrare e sistematizzare le aree del polo funzionale alto livello di accessibilità con il contesto urbano a sud della città. |
| Integrazione con l'urbano | <ul style="list-style-type: none"> Le infrastrutture ferroviarie e viarie di grande traffico costituiscono delle barriere fisiche all'integrazione tra parti urbane. | <ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno favorire in alcuni punti la permeabilità tra le zone a nord e a sud del fascio stradale e ferroviario (obiettivo in parte già previsto dalla realizzazione di un tratto delle tangenziali verso Bagnolo.) |
| Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio | <ul style="list-style-type: none"> Gli ambiti attraversati dalle infrastrutture non presentano elementi di particolare pregio e risultano in parte degradati. Le opere di recente realizzazione configurano il nuovo accesso alla città. | <ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno caratterizzare unitariamente il paesaggio infrastrutturale. Gli interventi dovranno prestare particolare attenzione alla valorizzazione delle architetture contemporanee di recente realizzazione. |
| Permeabilità | <ul style="list-style-type: none"> L'ambito del polo esistente presenta percentuali di permeabilità molto basse. | <ul style="list-style-type: none"> Gli interventi previsti dovranno concorrere alla riqualificazione ambientale e naturale dell'area, aumentando l'indice di permeabilità al suolo |

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA



PF1—NUOVE PORTE DELLA CITTÀ

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Paesaggio

| Tipo | Stato di fatto e criticità | Condizioni e mitigazioni |
|----------------------------------|--|---|
| <i>Ambiti paesaggistici</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Ambito urbano "della città polifunzionale in fieri": parte di città eterogenea, a prevalente funzione terziaria, in cui sono in atto forti dinamiche di trasformazione del paesaggio • Ambito urbano "della città industriale terziaria": paesaggio dell'industria, fortemente legato al territorio, ma caratterizzato dalla funzione produttiva e dal basso livello di riconoscimento identitario degli abitanti. • Ambito strategico fluviale del Rodano: sub-ambito di transizione tra l'ambito fluviale e gli ambiti urbani, ideale per attivare azioni progettuali legate al tema del "Dialogo" tra matrici diverse. | <ul style="list-style-type: none"> • Progetto paesaggistico complessivo delle trasformazioni in atto, a partire dalle indicazioni contenute nel Focus progettuale "1 - Zona nord" contenuto nell'elaborato P8.1, considerando il paesaggio e la percezione degli abitanti in un'ottica unitaria. • Gli interventi dovranno articolare, in particolare, un progetto degli spazi pubblici e degli elementi di arredo urbano, coerenti con le indicazioni del Focus e inquadrati all'interno di una visione unitaria di tutta l'area (Masterplan paesaggistico) • INDICAZ X SUB-AMBITO 2D – L'area individuata come 2d deve essere progettata in modo da stabilire una relazione paesaggistica significativa tra ambito fluviale e nuove funzioni urbane di progetto. |
| <i>Paesaggio agrario storico</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Vigneti di impianto tradizionale nell'ambito fluviale del Rodano | <ul style="list-style-type: none"> • Il progetto di intervento dovrà considerare la presenza delle colture storiche, integrandole all'interno del progetto, destinando una parte dell'area di intervento all'uso agricolo (parte marginale del sub-ambito 2d). |
| <i>Relazioni percettive</i> | <ul style="list-style-type: none"> • Presenza di un sistema di caposaldi paesaggistici di grande rilievo territoriale, all'interno dell'area di intervento: il sistema dei ponti di Calatrava costituisce una "porta della città" rilevante come segno identificativo e riferimento visivo. • Varchi di visuale dalla strada storica per Bagnolo verso il Rodano e dall'asse attrezzato dei ponti verso l'area del nuovo casello | <ul style="list-style-type: none"> • I nuovi interventi dovranno considerare le visuali, anche secondarie, che inquadrano la "porta della città", come meglio specificato nel Focus progettuale specifico • Progettazione particolarmente attenta della zona del nuovo casello e della fascia più prossima al Rodano, interessati da varchi di visuale dalla viabilità principale |
| <i>Viabilità rurale storica</i> | <ul style="list-style-type: none"> • via Petrella e ponte sul Rodano | <ul style="list-style-type: none"> • mantenere il tracciato e le caratteristiche morfologiche di via Petrella, salvaguardando gli elementi accessori alla strada. Mantenere una fascia di rispetto di almeno 3 metri, allontanando il più possibile piazzali asfaltati ed edifici. Nel caso di realizzazione di siepi o altri elementi di recinzione o accessori, attenersi alle indicazioni nell'allegato F del RUE. Non dovranno essere previsti nuovi accessi carrabili su via Petrella, che dovrà invece acquisire il valore di "via del paesaggio", destinata alla mobilità ciclabile e pedonale. |
| <i>Eccellenze e criticità</i> | <ul style="list-style-type: none"> • 100 - ECCELLENZA "Attraversamento delle acque: punto suggestivo e superamento del Rodano" • 144 - ECCELLENZA "Via Petrella: punto di contatto tra ambito urbano e ambito rurale. Asse su cui costruire un dialogo tra matrici diverse" • 145 - CRITICITÀ "Migliorare la connettività tra San Prospero e gli ambiti agricoli oltre l'asse A1-AV". | <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzare il tracciato e il manufatto esistente sul Rodano • Il progetto dovrà tenere in particolare considerazione la natura e l'immagine di questa strada storica, che dovrà mantenere il suo carattere rurale, e al tempo stesso divenire elemento di congiunzione con l'urbano. • La "porta della città" dei ponti di Calatrava, ha una duplice valenza: elemento di connessione tra l'ambito urbano e il territorio agricolo a nord dell'asse A1-AV; caposaldo paesaggistico di grande valore percettivo. Tutti gli interventi previsti in prossimità, devono tenere conto dell'interazione con le visuali, anche secondarie, relative ai ponti. |

Lo sviluppo della stazione AV *Mediopadana*, così come la destinazione d'uso a parcheggi dell'area di progetto rientrano tra gli Obiettivi e le Strategie di sviluppo della scheda d'ambito.

Per ciò che riguarda il tema della valorizzazione dell'area Nord della città, occorre inoltre ricordare che il Comune di Reggio Emilia ha a tal proposito avviato da tempo un percorso pubblico/privato di analisi, acquisendo studi e contributi preliminari che hanno consentito una prima individuazione di quello che è stato denominato il *Bacino Mediapadano*, strutturato su un nucleo centrale che in un'area di circa 4'000 kmq concentra circa 1,5 milioni di abitanti (comprendendo Modena, Sassuolo, Scandiano Reggiolo, Carpi, Gonzaga, Reggio Emilia, Bibbiano, Castelnovo, Novellara, Guastalla, Suzzara, Parma, Fidenza e Viadana) e su una corona esterna (Casalmaggiore, Cremona, Mantova, Ostiglia e Piacenza) che vede la presenza di ulteriori 800'000 abitanti. I risultati delle indagini hanno evidenziato come la messa in campo di una serie di "*moltiplicatori*" e "*attivatori*" in grado di connettere ed incrementare sinergicamente le disponibilità infrastrutturali presenti nell'area, possa determinare per la stazione AV *Mediopadana* un bacino di utenza complessivo di 8'000 kmq e 2,3 milioni di abitanti.

Scendendo ad un maggior grado di dettaglio e ripercorrendo i fatti salienti che "*storicamente*" hanno riguardato l'area della attuale stazione AV *Mediopadana*, occorre ricordare che questa ha ospitato un Campo Base del cantiere per la realizzazione della linea ferroviaria Alta Velocità, completata nel 2009. Al termine dei lavori di costruzione dell'infrastruttura ferroviaria queste aree sono state prese in consegna dal Comune di Reggio Emilia e quindi in parte concesse al cantiere per realizzazione della stazione AV *Mediopadana*, la cui entrata in funzione è avvenuta nell'estate 2013 (convogli dei gestori ferroviari *Trenitalia* e *NTV*) ed il cui completamento si è avuto ad inizio 2014.

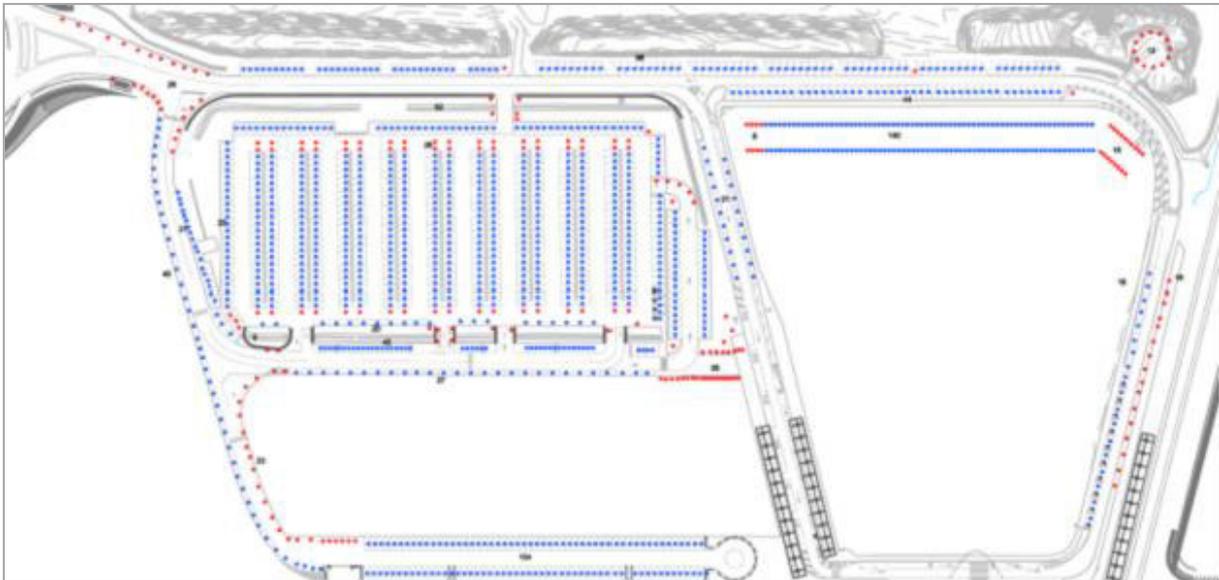
La sistemazione delle aree esterne alla stazione (aree verdi e a parcheggio), ha successivamente visto negli anni la realizzazione dei seguenti interventi:

- opere di completamento e raccordo fra gli interventi a cura del Comune di Reggio Emilia (concluse ad aprile 2014), che hanno comportato la realizzazione di un prima area a parcheggio e delle corsie di accesso per gli arrivi e le partenze;
- nell'autunno del 2014 è stata realizzata l'illuminazione pubblica di via Città del Tricolore;
- nel corso del 2015 sono stati realizzati ulteriori posti auto (lato nord del parcheggio) così come l'illuminazione pubblica ed il completamento delle principali linee di alimentazione elettrica dell'area;
- negli anni 2015 e 2016 sono stati realizzati 200 posti, a carattere temporaneo (via Città del Tricolore e presso il fronte nord della stazione);
- nell'estate 2018 è stata realizzata un prima sistemazione delle aree poste a nord per poter ospitare in via temporanea ulteriori posti auto.
- ulteriori interventi hanno interessato: l'installazione dei guardrail a protezione delle aree verdi; la realizzazione di linee di drenaggio e raccolta delle acque piovane delle aree verdi; l'installazione di dissuasori a protezione dei percorsi pedonali; il completamento delle linee di alimentazione elettriche; la realizzazione della segnaletica verticale ed orizzontale.

Attualmente la stazione AV presenta dunque un parcheggio pubblico gratuito composto da circa 1'100 posti auto, comprendenti un'area di sosta a pagamento a rotazione elevata, antistante la stazione, costituita da 120 stalli.

I parcheggi sono distribuiti nella zona nord-ovest, separati dalla stazione da una fascia centrale verde e presentano una viabilità interna a senso unico.

La numerosa affluenza di viaggiatori ed il limitato numero di parcheggi fa però sì che spesso chi arriva alla stazione è costretto a parcheggiare in aree di sosta improprie e non segnalate, che nelle occasioni di maggiore affluenza si estendono sia all'interno della rotonda di via Gramsci, che sulle banchine di via Filangeri. È possibile rappresentare tale situazione attraverso lo schema sottostante, dove in blu sono segnalate le auto in sosta su spazi definiti, in rosso quelle in sosta in aree improprie (es. curve e marciapiedi).



planimetria con individuazione delle auto posteggiate in luoghi impropri (rosso) e negli stalli autorizzati (blu)

Quale conseguenza dei problemi indicati in precedenza, il Comune di Reggio Emilia ha istituito un intervento di rigenerazione urbana che prevede il rifacimento dell'area attualmente ospitante i parcheggi gratuiti e la realizzazione di una nuova zona di sosta a ovest della linea ferroviaria locale, il cui progetto esecutivo è stato approvato dalla giunta comunale e la cui conclusione è programmata per la fine del 2020.

Nello specifico sono previsti 413 nuovi posti auto di cui 385 destinati alla sosta ordinaria e 28 a persone disabili, che sommandoli ai 606 presenti nella zona più ampia a nord-ovest e ai 101 contigui alla stazione consentirà di raggiungere un totale di 1120 posti a disposizione degli utenti, che si prevede verranno resi a pagamento.



progetto del Comune di Reggio Emilia relativo alla creazione di nuovi posti sul lato ovest

Il progetto comunale non si focalizza unicamente sui posti auto, ma si pone l'obiettivo di intervenire anche su altri aspetti dell'area, al fine di migliorare e incrementare i servizi agli utenti, tra i quali:

- dotare il parcheggio dell'impiantistica necessaria per la futura messa a pagamento;
- realizzare una nuova rotonda in ingresso all'area al fine di smaltire e ridistribuire il traffico;
- modificare la viabilità esistente realizzando in particolare corsie differenziate per mezzi pubblici e privati, così da prevenire eventuali ingorghi;

- realizzare 2 vasche di *prima pioggia* e un *invaso di laminazione* per potenziare le dotazioni idrauliche esistenti;
- piantare 315 nuovi alberi sia all'interno delle aree di sosta che lungo le arterie principali al fine di abbattere la CO2 emessa dai veicoli confluenti alla stazione.

Si ricorda infine che anche il P.U.M.S. del comune di Reggio Emilia, adottato con deliberazione di Giunta del 11/04/2019, prevede la necessità di nuove azioni in merito al Nodo Infrastrutturale Mediapadano, tra le quali l'implementazione dell'offerta di nuovi parcheggi con specifico riferimento a:

- *le aree esterne già a disposizione dell'Amministrazione che saranno oggetto di interventi di sviluppo delle infrastrutture e delle impiantistiche;*
- *le aree agricole poste ad est, che erano già destinate nel progetto generale dell'Architetto Calatrava ad uso parcheggio con un layout simmetrico rispetto all'asse centrale dell'edificio della stazione.*

INQUADRAMENTO CATASTALE

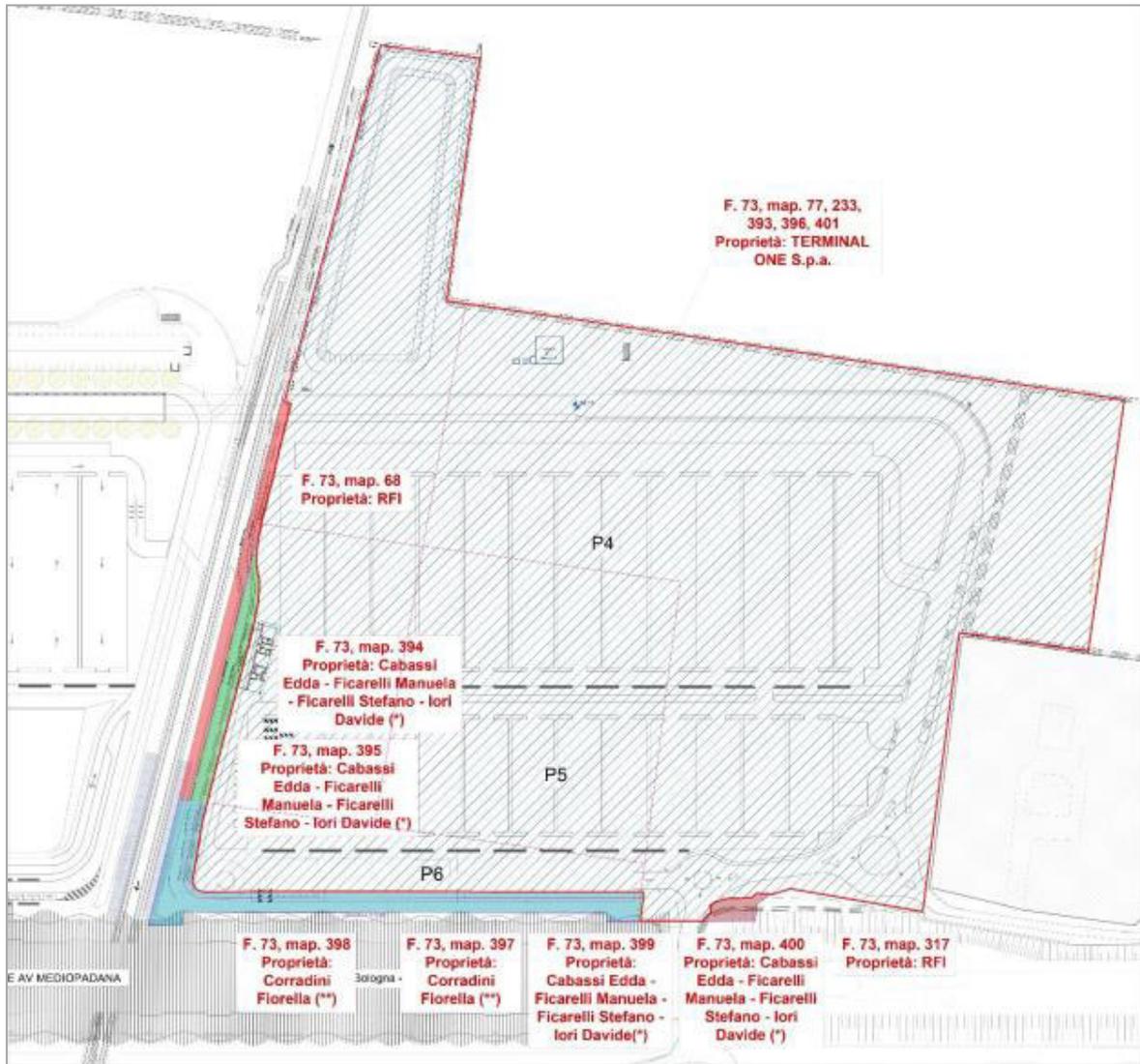
Un estratto di mappa catastale della zona di intervento è presentato in figura seguente:



estratto di mappa catastale - Fogli 72-73 Comune di Reggio Emilia

| Elenco mappali - Foglio 72 | |
|---|---|
| Proprietari | Mappale |
| | 664 |
| | 667 |
| | 668 |
| Comune di Reggio Emilia | 709 |
|  | 710 |
| | 711 |
| | 902 |
| Bertani Carmen - Chiesi Francesco | 129 |
|  | 663 |
| | 666 |
| Sedime stradale via Gramsci |  |

| Elenco mappali - Foglio 73 | |
|---|---|
| Proprietari | Mappale |
| | 77 |
| | 233 |
| Terminal One | 393 |
|  | 396 |
| | 401 |
| | 368 |
| | 371 |
| Cabassi Edda - Ficarelli | 394 (*) |
| Manuela - Ficarelli | 395 (*) |
| Stefano - Iori Davide | 399 (*) |
|  | 400 (*) |
| Corradini Fiorella | 397 (**) |
|  | 398 (**) |
| | 231 |
| | 234 |
| | 246 |
| | 263 |
| RFI | 272 |
|  | 317 |
| | 318 |
| | 384 |
| | 385 |
| | 224 |
| | 225 |
| | 227 |
| | 228 |
| | 229 |
| Comune di Reggio Emilia | 237 |
|  | 238 |
| | 265 |
| | 271 |
| | 402 |
| | 403 |
| | 66 |
| Demanio | 67 |
|  | 68 |
| Fattori Gianfranco | 60 |
|  | |
| Bertani Carmen - Chiesi Francesco | 223 |
|  | 226 |
| Brevco Industries S.p.a. | 268 |
|  | |
| Sedime stradale via Gramsci |  |



estratto catastale con regime delle proprietà - comune di Reggio Emilia / foglio 73

I terreni censiti al foglio n. 72 mappali 394, 395, 397, 398, 399 e 400 di proprietà di R.F.I. saranno dati in subconcessione gratuita al Comune di Reggio Emilia, per quanto previsto nell'atto di accordo tra le parti, previa trascrizione del decreto n. 316 in data 29 aprile 2013 mediante il quale R.F.I. ha acquisito, ai sensi dell'art. 42 bis del D.P.R. 327/2001, la proprietà di parte delle aree predette.

Il Comune di Reggio Emilia, per quanto previsto nell'atto di accordo con Terminal One S.p.A., una volta acquisita da R.F.I. la subconcessione delle suddette aree trasferirà a Terminal One S.p.A., in ulteriore subconcessione, a titolo gratuito e per un periodo corrispondente alla durata della subconcessione da RFI al Comune di Reggio Emilia, la disponibilità dei terreni.

ACCORDO TRA COMUNE DI REGGIO EMILIA E RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.)

Il Comune di Reggio Emilia e R.F.I. hanno sottoscritto un accordo per investire importanti risorse e competenze sulla stazione AV *Mediopadana*, con l'obiettivo di migliorarne ulteriormente la raggiungibilità e progettare nuovi spazi interni destinati a servizi di qualità per viaggiatori e imprese.

L'accordo, all'interno del quale rientrano interventi propedeutici anche al progetto Terminal One, prevede in sintesi:

- realizzazione di una nuova viabilità a servizio del lato est della stazione attualmente non raggiungibile;
- progettazione e successiva valorizzazione degli spazi interni alla stazione attualmente non utilizzati;
- interrimento dell'elettrodotto Terna a sud dell'Autostrada;
- riqualificazione del casello autostradale.

Per quanto attiene al primo punto, R.F.I. si impegna alla compartecipazione economica per un importo pari a 2,145 Mln di euro funzionali al prolungamento di via Città del Tricolore con la realizzazione del sottopasso alla ferrovia *Reggio-Guastalla* e della viabilità di collegamento al lato est.

Il piano terreno della stazione, la cui superficie complessiva è pari a 10'000 mq, è attualmente solo in minima parte occupato da servizi (per una sup. di 1'800 mq) e R.F.I. e Comune di Reggio Emilia hanno pertanto concordato di sviluppare il progetto di valorizzazione degli spazi interni alla stazione da realizzare per stralci. Entro il 2020 verrà elaborato lo Studio di Fattibilità inerente al primo lotto, corrispondente alla metà stazione posta ad est, e successivamente verrà avviata una indagine di mercato per la aggiudicazione nella gestione degli spazi. Per tale intervento sono stati individuati, quali principali servizi da realizzare: locali per incontri di lavoro, ristorazione, sale di attesa climatizzate, servizi igienici, un parcheggio coperto con assistenza per la clientela.

Il secondo lotto di intervento, relativo al lato ovest, verrà invece valorizzato incentrandone l'uso su servizi avanzati per il territorio e la città. Un originale foyer per tutto il territorio dell'Emilia, collocato strategicamente su una delle maggiori infrastrutture di connessione con il resto d'Italia e d'Europa. Non solo una "vetrina" per le forme più evolute del settore produttivo, culturale e creativo emiliano, ma anche un hub con spazi dedicati al lavoro (sale riunioni, spazi espositivi, sale per eventi), a servizio della clientela in transito, delle aziende locali, della formazione, dell'arte e del turismo. L'obiettivo è la creazione di un vero e proprio nodo culturale che, grazie all'allestimento di spazi museali, educativi e divulgativi, valorizzi la stazione in quanto "*opera d'arte*" e, al contempo, contenitore di eccellenze.

ACCORDO TRA COMUNE DI REGGIO EMILIA E TERMINAL ONE SPA

In sintesi gli aspetti salienti dell'accordo tra Comune di Reggio Emilia e Terminal One, alla base del progetto proposto (per maggiori dettagli si rimanda all'intero atto) prevede, a carico del privato, sia il completamento delle opere di collegamento al lato est della stazione per la quota eccedente il contributo di R.F.I., sia la costruzione di un nuovo parcheggio da 1.300 posti auto nella zona est, che consentiranno di portare la dotazione complessiva ad oltre 2.400 stalli dotati di controllo degli accessi, videosorveglianza ed adeguata illuminazione pubblica.

5. INQUADRAMENTO PROGETTUALE

5.1 CARATTERISTICHE SALIENTI DEL NUOVO PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere:

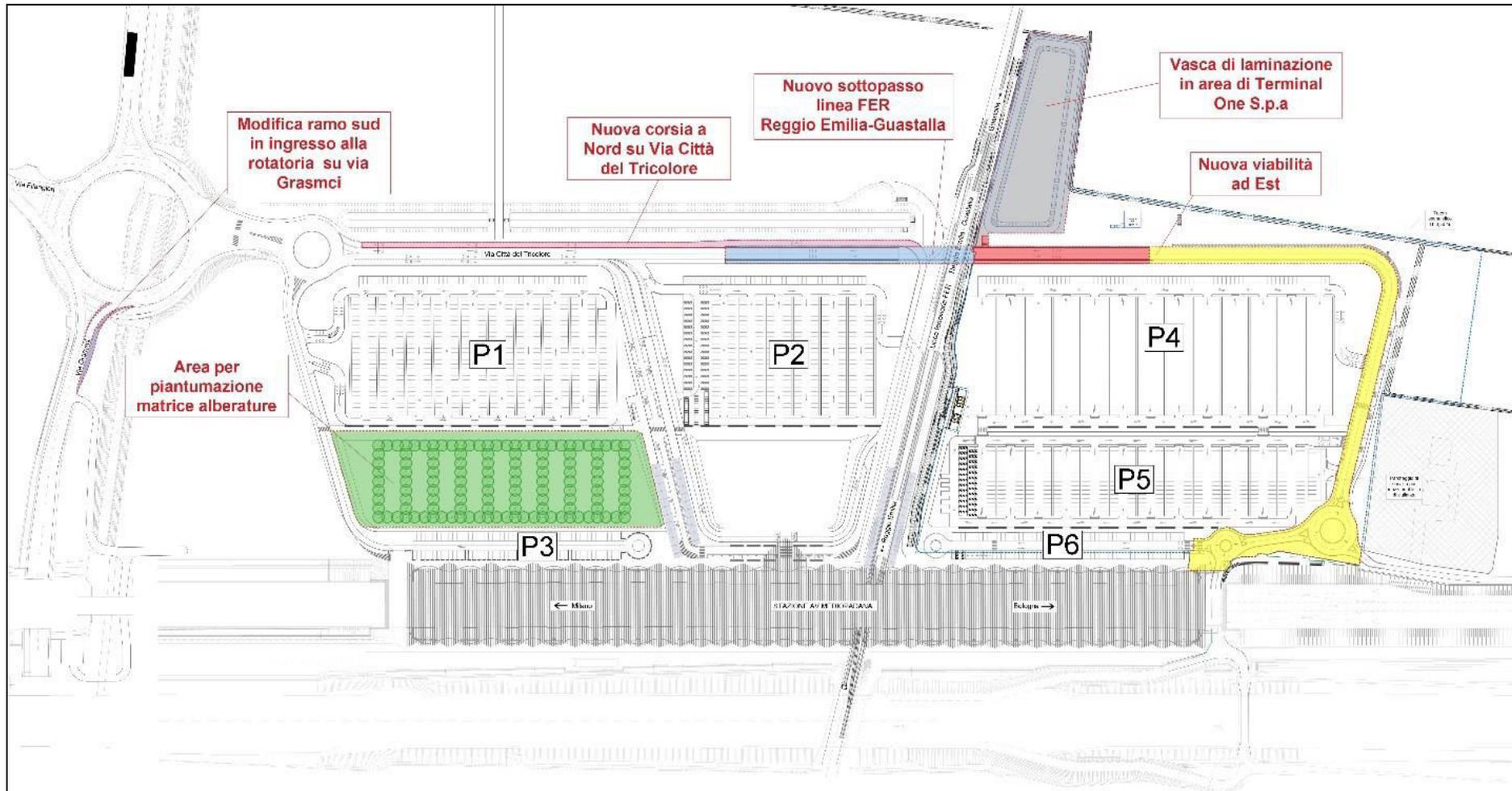
- nuovi parcheggi destinati alla sosta a rotazione, denominati P4, P5 e P6, previsti nella zona est di proprietà di Terminal Ona Spa (per i dettagli legati alla proprietà delle aree si veda quanto indicato nel precedente paragrafo);
- portineria di accesso ai nuovi parcheggi nella zona est;
- viabilità di collegamento: strade, rotatorie e sottopasso alla linea ferroviaria *Reggio Emilia – Guastalla*;
- rete idraulica per raccolta, trattamento e scarico delle acque meteoriche dei nuovi parcheggi lato est;
- rete elettrica ed illuminazione dei parcheggi e della viabilità pubblica.

Quali opere extra-comparto, oltre alla progettazione dei parcheggi P7 la cui realizzazione futura a carico del Comune di Reggio Emilia sarà decisa solo a valle di un approfondimento sulla loro comprovata necessità, è inoltre previsto:

- piantumazione delle alberature nell'area verde a sud del parcheggio P1;
- realizzazione della nuova viabilità ad ovest per l'allargamento di via Città del Tricolore;
- modifica del ramo sud in ingresso alla rotatoria di via Gramsci.

Uno schema sinottico delle opere previste è presentato nella figura seguente (per maggiori dettagli si rimanda alla documentazione di progetto).

| LEGENDA | |
|---|---|
|  | Area di Cessione di proprietà di Terminal One S.p.a. per la realizzazione della nuova viabilità Est |
|  | Area di Cessione di proprietà di Terminal One S.p.a. per la realizzazione del nuovo sottopasso linea FER Reggio Emilia-Guastalla |
|  | Area di Cessione di proprietà di Terminal One S.p.a. per la realizzazione della vasca di laminazione |
|  | Area di proprietà del Comune di Reggio Emilia, del Demanio dello Stato e di RFI per la realizzazione del sottopasso linea FER Reggio Emilia-Guastalla |
|  | Area di proprietà del Comune di Reggio Emilia per la realizzazione della nuova corsia a Nord su Via Città del Tricolore |
|  | Area di proprietà del Comune di Reggio Emilia per la nuova piantumazione della matrice alberature |
|  | Modifica ramo sud in ingresso alla rotatoria su via Gramsci |
|  | Confine di proprietà Terminal One S.p.a. |



schema delle opere da realizzare nel polo intermodale della stazione Mediopadana

Il progetto di ampliamento del polo intermodale della stazione AV *Mediopadana*, come anticipato, di fatto riprende ed estende quello del Comune di Reggio Emilia andando a realizzare il programma di sviluppo previsto dall'arch. Calatrava. A testimonianza di quanto affermato in precedenza, si riportano nel seguito alcune fotografie del plastico di progetto del succitato arch. Calatrava confrontate con le viste prospettiche del progetto proposto.

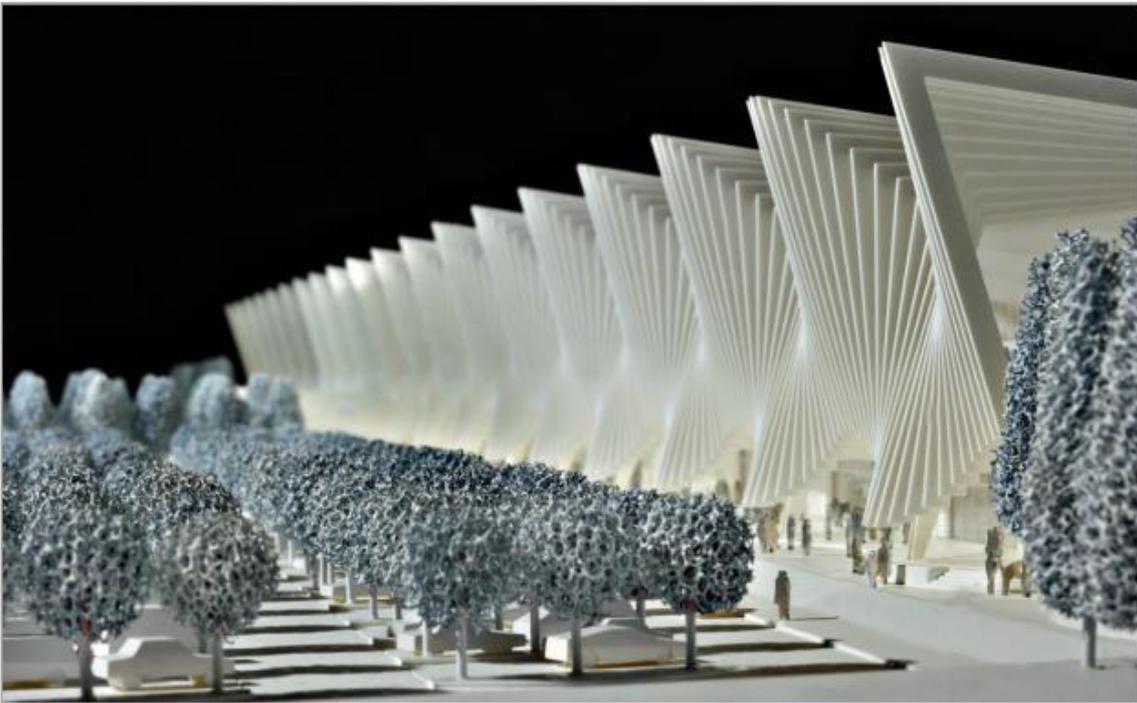


foto del plastico dell'arch. Calatrava con vista della stazione AV e dei parcheggi



vista di progetto dalla quale si evince la realizzazione del concept progettuale dell'arch. Calatrava

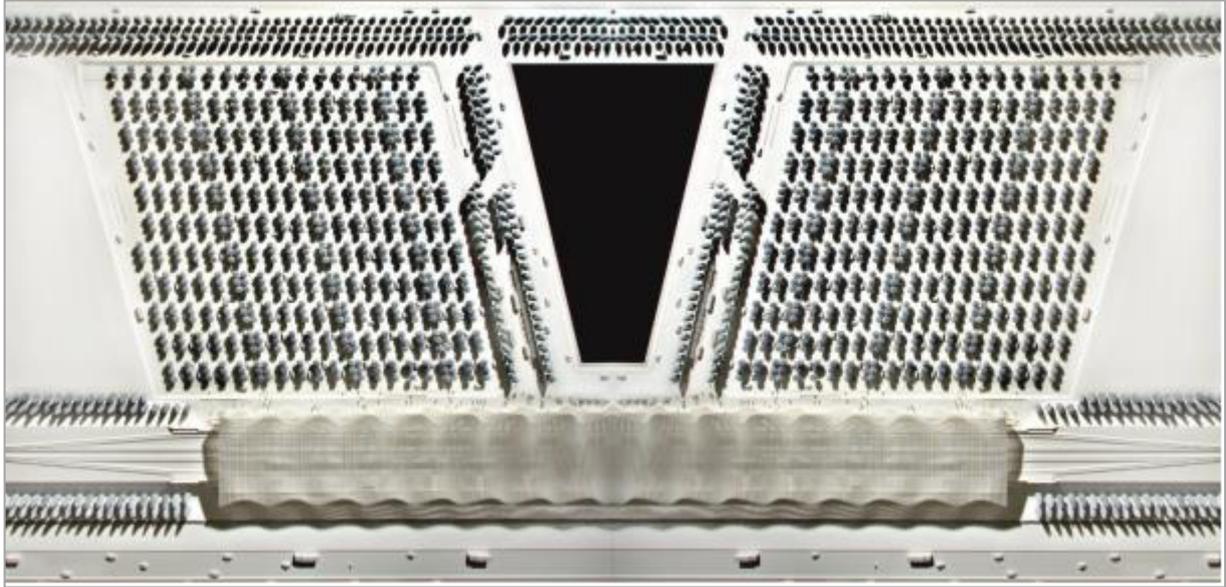


foto del plastico dell'arch. Calatrava nella quale emerge il tema paesaggistico della messa a dimora di un sistema di alberature necessarie per mitigare le aree a parcheggio e renderle omogenee con l'ambiente circostante



vista di progetto dalla quale emerge la volontà di realizzare il programma paesaggistico dall'arch. Calatrava.

Il sistema delle alberature è stato progettato, in continuità con quanto già previsto per i parcheggi P1 e P2, per poter avere dei cannocchiali ottici che consentano la vista dai parcheggi della stazione AV, mentre viceversa, ovvero dalla stazione verso le zone di sosta, le vetture posteggiate siano mitigate dagli alberi e non siano un elemento di disturbo alla vista.

Tale intervento presenterà inoltre un importante valore ecologico in quanto la vegetazione posta in ambito urbano, ed in particolare in un contesto di un parcheggio di grandi dimensioni ad elevato

interscambio, consentirà un elevato effetto di eliminazione delle polveri e degli inquinanti gassosi, una riduzione dei rumori e la protezione del suolo.

ACCESSO E VIABILITÀ AREA EST

L'accesso all'area della stazione *Mediopadana* avviene tramite la rotatoria presente tra via Gramsci e via Filangeri, dalla quale si stacca il ramo che porta in via Città del Tricolore.

Utilizzando e modificando quest'ultimo asse viario mediante la realizzazione di una nuova corsia e del sottopasso alla linea ferroviaria locale *Reggio Emilia – Guastalla*, sarà possibile raggiungere i nuovi parcheggi in zona est, ove la distribuzione dei veicoli avverrà mediante la viabilità principale e le rotatorie di progetto. In particolare:

- la rotatoria più a nord (diametro 30 m) avrà lo scopo di gestire i flussi provenienti dall'uscita del parcheggio P5, da via Petrella e dei mezzi dei clienti che dovranno raggiungere il parcheggio P6;
- la seconda rotatoria (diametro 19 m) organizzerà i flussi veicolari in entrata ed uscita da P6 e quelli provenienti da via Petrella ed avrà anche lo scopo di garantire, in sicurezza, il cambio di direzione per i veicoli che dovessero trovarsi, per errore, su tale strada e permettere loro di ritornare verso via Città del Tricolore.

Il collegamento pedonale alla zona est sarà invece garantito da:

- sistemi di collegamento verticale (ascensori e scale) della stazione AV;
- sistemi di collegamento verticale (ascensori e scale) della stazione della linea locale *Reggio Emilia – Guastalla*;
- marciapiede pedonale che sarà realizzato a bordo della strada principale e che oltrepasserà la linea ferroviaria locale mediante il sottopasso di progetto.

La nuova viabilità in zona est, che avrà inizio dalla fine della rampa del sottopasso e si concluderà all'altezza del sottopasso veicolare di via Petrella posto al di sotto della stazione AV, è stata progettata per soddisfare le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali relative a infrastrutture di tipo F - Strade locali ai sensi dell'art. 2 del DLgs 285/1992.

È inoltre prevista la realizzazione di un marciapiede rialzato nel lato interno, ovvero verso i parcheggi, con larghezza pari a 1,5 m. Le due corsie previste per il traffico veicolare avranno una larghezza pari a 3,5 m, con una banchina laterale di almeno 50 cm. Nel primo tratto di strada in uscita dal sottopasso sarà realizzato, nel lato esterno, un fosso di guardia per la raccolta delle acque meteoriche, la cui raccolta sarà organizzata con caditoie e bocche di lupo.

La nuova viabilità comporterà anche ad una riorganizzazione di via Petrella, nel tratto a sud del sottopasso veicolare al di sotto della stazione AV.

Sul lato est della nuova viabilità troveranno infine posto 5 stalli per la sosta di autobus, con apposito marciapiede laterale per la salita e la discesa dei viaggiatori.

I NUOVI PARCHEGGI

Il sistema dei nuovi parcheggi della zona est destinati alla sosta a rotazione, che andranno ad ampliare quelli già presenti o in fase di realizzazione, è organizzato nelle 3 zone denominate P4, P5 e P6 (quest'ultima a ridosso della stazione AV).

Come anticipato, le nuove realizzazioni riprenderanno i criteri progettuali dettati dal Comune di Reggio Emilia per i parcheggi P1, P2 e P3 così da mantenere la necessaria omogeneità e coerenza (il progetto

del comunale è stato approvato con Delibera di Giunta ID 193 del 22/11/2018 avente ad oggetto *Approvazione del progetto esecutivo delle opere di completamento e ampliamento parcheggi stazione Mediopadana*).

I PARCHEGGI P4 e P5, posizionati nell'area est all'interno della proprietà di Terminal One Spa, saranno un'opera che rimarrà privata. L'ingresso avverrà da P4, mediante una strada di accesso che si staccherà dalla viabilità principale regolamentata da un sistema di sbarre mobili automatizzate necessarie per la gestione della sosta. L'uscita avverrà invece da P5 (i 2 parcheggi sono collegati tra loro mediante 2 varchi) in prossimità della portineria, anch'essa regolamentata dallo stesso sistema di sbarre mobili automatizzate.

Gli accessi e le uscite saranno strutturati in funzione della messa a pagamento mediante la realizzazione di corsie delimitate da cordoli in calcestruzzo, dotate di spazi di accumulo al fine di evitare interferenze con la viabilità principale. Internamente ogni parcheggio sarà organizzato con una coppia di strade a senso unico con direzione est-ovest, che permetteranno un flusso veicolare circolare. Ogni corsello avrà una strada a senso unico (larghezza 5,80 m) posta perpendicolarmente alla coppia di strade principali e la direzione (nord-sud) di percorrenza degli stessi sarà alternata così da poter consentire la continuità.

Saranno messe a dimora delle alberature in apposite aiuole che fungeranno anche da elementi di suddivisione dei corselli. L'illuminazione interna sarà caratterizzata da una distribuzione omogenea dei punti luce sugli stalli ed una specifica presso ingressi e uscite, tutte realizzate con apparecchi a led.

I due parcheggi saranno separati da un asse pedonale, con direzione est-ovest, che servirà per raccogliere i viaggiatori e convogliarli verso la stazione AV. Una ulteriore viabilità pedonale sarà realizzata a sud di P5, a servizio dei pedoni che usufruiranno della parte sud del parcheggio. Tutti i viali pedonali saranno in asfalto e saranno complanari con le strade limitrofe per evitare la presenza di rampe di raccordo, che oltre ad essere delle barriere architettoniche possono creare delle inutili difficoltà nel transito dei viaggiatori.

Per garantire un'elevata sicurezza il flusso pedonale sarà suddiviso da quello veicolare con paletti metallici o new jersey di altezza ridotta e i parcheggi saranno perimetrati da una recinzione nella quale saranno ricavati un numero idoneo di varchi. Sarà inoltre installato un sistema di video-sorveglianza.

Gli stalli per i disabili saranno organizzati tutti all'interno di P5 in prossimità dell'accesso alla stazione *Mediopadana*, così da ridurre al minimo il percorso che sarà privo di barriere architettoniche.

Una sintesi del numero dei parcheggi previsti è fornita dalla tabella seguente:

| Parcheggio | Posti auto | Dimensioni |
|------------|--|---|
| P4 | 813 | 2,50 x 5,00 (stalli a nord) 2,55 x 5,00 (stalli corselli) |
| P5 | 399 posti auto di cui 26 posti auto per disabili | 2,60 x 5,00 (stalli corselli) 3,20 x 5,00 (parcheggi disabili) |

Il PARCHEGGIO P6, anch'esso in zona est, sarà in parte all'interno della proprietà di Terminal One Spa e in parte all'interno di quella di R.F.I. e rimarrà un'opera privata.

L'accesso e l'uscita da P6 avverranno dal ramo ovest della seconda rotatoria posta sulla viabilità di progetto. Il parcheggio avrà una strada di distribuzione con direzione est-ovest, ai cui lati saranno

posizionati gli stalli a pettine ed alla cui fine troverà posto una rotatoria con funzione di “*cul de sac*” per permettere l’inversione di marcia in sicurezza, senza intralciare le manovre degli altri utenti.

Il parcheggio P6, ove saranno realizzati 99 stalli di cui 2 riservati per i disabili, sarà separato da P5 mediante un asse pedonale con direzione est-ovest, che sarà delimitato nel lato nord da paletti metallici, new jersey o elementi prefabbricati in calcestruzzo per garantire i requisiti di sicurezza necessari.

P6 sarà perimetrato sui lato sud, est ed ovest da una recinzione dotata di appositi varchi.

IL NUOVO SOTTOPASSO

Il progetto prevede la realizzazione in un sottopasso alla linea ferroviaria locale *Reggio Emilia - Guastalla* per consentire l’accesso alla zona est dell’area antistante la stazione AV *Mediopadana*.

La carreggiata è stata progettata per soddisfare le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali di tipo F - *Strade locali*, ai sensi dell'art. 2 del DLgs 285/1992.

La sezione stradale delle rampe e del sottopasso saranno composte due corsie, una per senso di marcia, di larghezza pari a 3,45 m e da una banchina rialzata di 0,50 m per lato (larghezza complessiva pari a 7,90). Sul lato sud verrà inoltre realizzato un marciapiede pedonale di larghezza netta 1,5 m, il cui profilo longitudinale sarà mantenuto rialzato rispetto a quello stradale così da ridurre al minimo il dislivello da superare e per aumentare la sicurezza nei confronti degli utenti deboli.

Il marciapiede avrà una pendenza globale di circa l’8 % e sarà composto da una successione di rampe con inclinazione 5 %, inframmezzate ogni 10 m da “*pianerottoli*” in piano di circa 1,5 m. L’andamento planimetrico del tracciato stradale in corrispondenza del sottopasso è interamente in rettilineo.

Da un punto di vista costruttivo il progetto prevede di realizzare il manufatto dello scatolare e delle rampe interamente in opera “*a cielo aperto*”, tramite l’esecuzione preliminare di opere provvisoriale (palancole metalliche), così da limitare il fronte di scavo nelle porzioni con profondità maggiore e procedere successivamente alla realizzazione delle strutture in c.a. in opera. Tale soluzione tecnologica è stata preferita a quella denominata “*Spingitubo*”, che consentirebbe la realizzazione dell’opera con l’esercizio ferroviario in corso ma che richiederebbe l’utilizzo di travi di manovra e quindi un abbassamento complessivo della livelletta, nonché la realizzazione di costose opere provvisoriale.

Lo smaltimento delle acque meteoriche sarà garantito tramite un sistema di bocche di lupo posizionate nella banchina rialzata posta a lato di entrambe le corsie. Queste saranno poi convogliate, mediante un impianto di sollevamento posizionato a nord della rampa est, in recapito pubblico.



vista del sottopasso e dei parcheggi

ALLARGAMENTO DI VIA CITTA' DEL TRICOLORE – MODIFICA DELLA ROTATORIA DI VIA GRAMSCI

La realizzazione del nuovo sottopasso comporterà la necessità di un allargamento di via del Città del Tricolore, che sarà realizzato nel sedime degli attuali parcheggi a spina di pesce posti a nord dell'area della stazione. Occorrerà dunque demolire l'attuale sede stradale e la relativa illuminazione pubblica, che dovrà essere traslata più a nord.

Sarà inoltre necessaria una modifica al ramo sud in ingresso della rotatoria di via Gramsci, funzionale alla realizzazione di un raddoppio delle corsie di attestamento. In tal modo sarà possibile realizzare una corsia di larghezza 6,5 m che mitigherà l'eventuale impatto sul traffico derivante dall'aumento dei parcheggi. La modifica comporterà le seguenti lavorazioni:

- demolizione del marciapiede posto nel lato est della strada e spostamento di 2,0 m verso est;
- realizzazione di una nuova corsia, di larghezza 2,0 m e lunghezza circa 40 m, per l'attestazione in rotatoria;
- modifica dell'isola spartitraffico della rotatoria, mediante lo spostamento verso ovest di 1,0 m dei cordoli che la delimitano.

PORTINERIA IN INGRESSO AI PARCHEGGI P4 e P5

È prevista la realizzazione di una portineria all'interno di parcheggi P4 e P5 nella quale troveranno posto la guardiola, spazi per il noleggio auto, i servizi igienici per gli operatori e vani tecnici.

L'edificio riprenderà le giaciture e gli assi compositivi già presenti nell'area, ponendosi parallelo alla linea ferroviaria *Reggio Emilia- Guastalla* ed allineato con l'edificio previsto nella zona ovest a servizio dei parcheggi P1 e P2. Il manufatto si svilupperà come un padiglione con forma rettangolare nel quale si alterneranno pieni e vuoti e la copertura sarà realizzata mediante una struttura metallica a sbalzo

rivestita con pannelli metallici inclinati rispetto al suolo, così che lo spessore del solaio a vista sarà ridotto al minimo. Nella parte opaca posta ad est troverà posto una nicchia per l'incasso delle casse automatiche per il pagamento dei biglietti del parcheggio, protetta da una copertura a sbalzo. Sulla copertura dell'edificio saranno installati dei pannelli fotovoltaici e la stessa sarà inoltre organizzata in modo che dalla banchina del primo piano della stazione AV siano visibili solo i pannelli fotovoltaici orizzontali stessi.



Guardiola - prospetto est



Guardiola - prospetto nord

5.2 ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

Il presente capitolo riporta una disamina delle possibili alternative, tra le quali l'opzione zero, la cui analisi ha portato alla scelta effettuata e proposta dal presente progetto.

ALTERNATIVA 0 – NON REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Tale scelta comporterebbe il permanere dell'attuale problema dei parcheggi che caratterizza la stazione AV *Mediopadana* e che la sistemazione dell'area in corso di completamento da parte del Comune di Reggio Emilia non risolverà completamente. Come infatti testimoniato dalle fotografie seguenti, che si riferiscono ad un periodo precedente al progetto comunale, la carenza di parcheggi determina la presenza di auto in posizioni non consone ed una situazione di mobilità disordinata, in particolar modo nei momenti di punta, che riguarda sia l'area della stazione AV, sia la vicina Z.I. di Mancasale.



situazione del parcheggio della Mediopadana - gennaio 2019



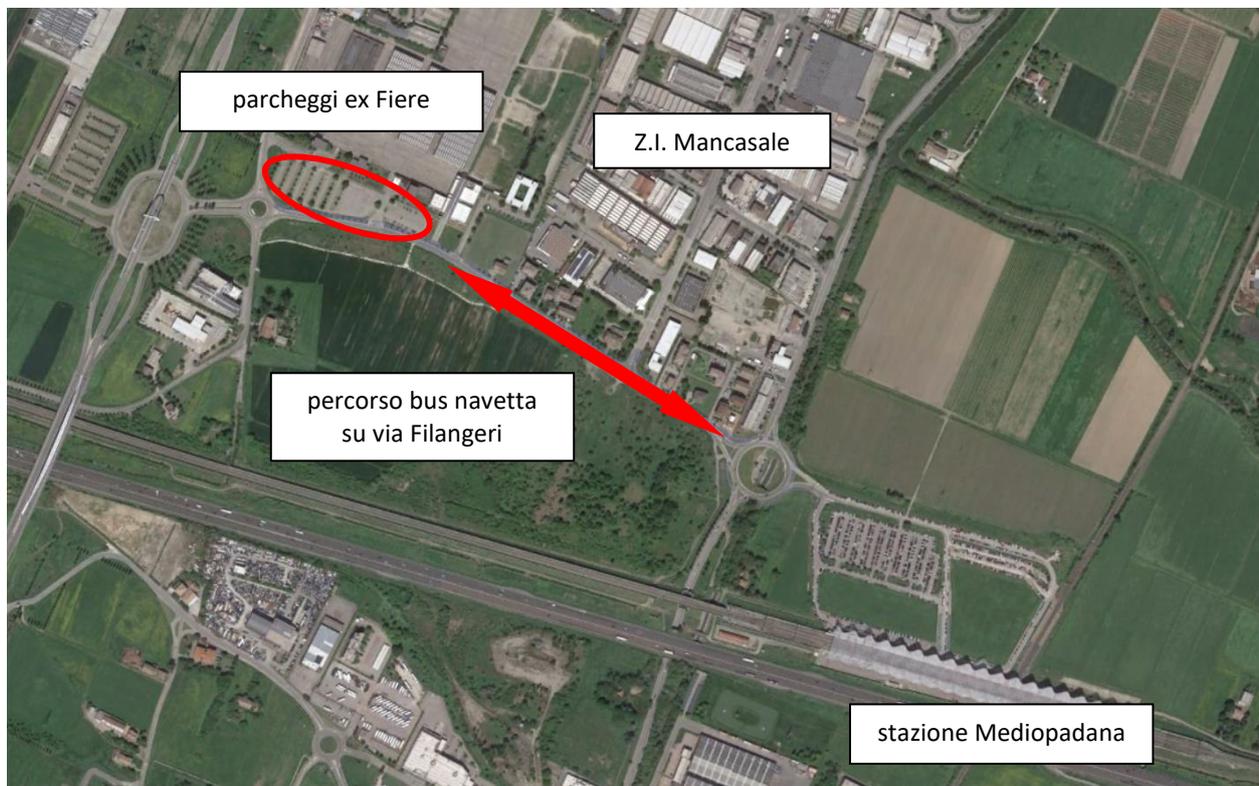
vista della rotatoria di ingresso di via Filangeri - gennaio 2019

Una parte dell'utenza che attualmente non trova parcheggio, neppure in posizione irregolare, nei posti auto davanti alla stazione, sceglie quali alternative di sosta le aree urbanizzate più vicine e precisamente le vie traverse di via Gramsci a sud dell'autostrada A1 (vie Green, Lazzaretti e Cavallotti), così come le strade della Z.I. di Mancasale ed il parcheggio delle ex Fiere di Reggio.

Queste alternative comportano però un percorso pedonale per raggiungere la stazione di più di un 1 km, con un tempo di almeno 15', che oltre a presentare potenziali pericoli risulta insostenibile ai fini della fruizione di un importante infrastruttura come la stazione *Mediopadana*.

ALTERNATIVA 1 – PARCHEGGIO DELLA EX ZONA FIERE + BUS NAVETTA DI COLLEGAMENTO

Una possibile alternativa di progetto poteva essere rappresentata dall'utilizzo, quali nuovi stalli per la sosta, del parcheggio antistante la zona ex Fiere di Reggio (a valle di un intervento di sistemazione) ed un collegamento alla stazione AV *Mediopadana* mediante un bus navetta.



Tale soluzione, a prescindere dal numero di posti ottenibili ragionevolmente inferiore, è stata però accantonata rispetto al progetto proposto alla luce delle seguenti considerazioni:

- (1) l'accesso ai nuovi parcheggi avverrebbe utilizzando buona parte della medesima viabilità prevista per il progetto proposto e quindi con le medesime eventuali criticità;
- (2) via Filangeri rappresenta la prima importante via di accesso alla Z.I. di Mancasale per i veicoli provenienti da via Gramsci e da viale dei Trattati di Roma (casello autostradale) e quindi prevedere un bus navetta in continua spola tra la zona ex Fiere e la stazione AV può rappresentare un pericolo supplementare in caso di incidente, specie se con un mezzo pesante;

- (3) tale soluzione andrebbe ad aumentare il traffico su via Filangeri che, come indicato al punto precedente, è una delle vie di accesso alla Z.I. Mancasale e quindi già gravata di traffico leggero e pesante, in particolar modo nei periodi di andata e ritorno dal lavoro;
- (4) in caso di indisponibilità del servizio navetta parte dell'utenza potrebbe trovarsi nella necessità di accedere alla stazione AV comunque a piedi e quindi, a parte la scomodità (la distanza è dell'ordine di 1 km), tale evenienza potrebbe anch'essa portare a pericoli supplementari;
- (5) un utilizzo esclusivo dei parcheggi antistanti le ex Fiere per la stazione AV potrebbe rappresentare un vincolo importante per eventuali progetti di recupero dell'area stessa.

ALTERNATIVA 2 – PROGETTO TERMINAL ONE

Alla luce delle considerazioni enunciate in precedenza e tenendo in considerazione che :

- (1) i nuovi parcheggi si andranno ad inserire in continuità con quelli attuali ed in via di ultimazione da parte del comune di Reggio Emilia;
- (2) la loro collocazione è prossima alla stazione AV, rispetto alla quale sono previste vie pedonali di accesso in sicurezza per gli utenti;
- (3) già il progetto originario di sistemazione complessiva dell'area previsto dall'arch. Calatrava prevedeva per la zona di progetto la presenza di parcheggi, quale completamento del disegno del paesaggio inserendo l'ultimo concio mancante per equilibrare le forme e per completare la simmetria degli elementi con la stazione AV;
- (4) il lotto di progetto per i parcheggi P4, P5 e P6 non vede la presenza di vincoli di tipo ambientale e/o storico – testimoniale ostativi alla sua realizzazione;

si è ritenuto che la scelta progettuale adottata risulti quella che presenta il miglior compromesso tra costi e benefici e quindi la più utile da perseguire.

5.3 RICHIESTA DI VARIANTE URBANISTICA

Come indicato anche dall'analisi eseguita nel seguito del documento, la destinazione d'uso prevista per l'area di intervento, ovvero parcheggi per la sosta a rotazione, trova piena rispondenza con gli obiettivi, le previsioni, gli indirizzi di sviluppo e le funzioni indicate dagli strumenti urbanistici di pianificazione territoriale vigenti. Il progetto risponde inoltre ad una prioritaria necessità di interesse pubblico, consentendo il completamento delle dotazioni infrastrutturali a servizio della stazione AV *Mediopadana* ed anticipando quanto può prefigurarsi in relazione agli effetti della evoluzione prevista per il Nodo Infrastrutturale Mediopadano.

Tenendo però in considerazione che i vigenti strumenti urbanistici a livello provinciale e comunale (vedi analisi eseguita nel seguito) classificano la attuale area dei futuri parcheggi P4, P5 e P6 ad uso agricolo, risulta necessario per la sua attuazione una Variante alla pianificazione urbanistica, che può essere effettuata ai sensi dell'art. 53, comma 1, lettera a) della L.R. n. 24/2017.

6. ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE – INDIVIDUAZIONE DI POTENZIALI VINCOLI E CRITICITA’

Nell’ambito del presente capitolo viene presentata l’analisi dei principali strumenti di pianificazione territoriale e programmazione vigenti, eseguita al fine di escludere la possibile presenza di eventuali vincoli o criticità ostativi alla realizzazione dell’intervento proposto.

6.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (P.T.R.) DELL’EMILIA-ROMAGNA

Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) è lo strumento che indica gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali. Gli obiettivi di governo delle trasformazioni territoriali indicati dal P.T.R. trovano una rappresentazione normativa e cartografica nel Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.), nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (P.T.C.P.), così come negli strumenti urbanistici dei Comuni.

Il P.T.R. dunque ricomprende e coordina la disciplina per la tutela e la valorizzazione del paesaggio (P.T.P.R.) e la componente territoriale del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.).

Anche la nuova Legge Regionale 24/2017 in tema di pianificazione territoriale, che ha sostituita la precedente L.R. 20/2000, all’art. 40 prevede che la Regione si doti di un unico piano generale (P.T.R.) ed a tal proposito si specifica (sito internet regione Emilia-Romagna) che, nelle more dell’elaborazione del nuovo P.T.R., rimangono comunque in vigore i precedenti strumenti di pianificazione.

In definitiva quindi il P.T.R. rappresenta un documento di carattere generale, le cui direttive devono a loro volta essere recepite dagli strumenti ad esso sotto-ordinati, tra i quali in primis i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali.

Alla luce quindi di quanto indicato in precedenza si ritiene che l’analisi del P.T.C.P. di Reggio Emilia presentata nel seguito risulti esaustiva al fine di evidenziare eventuali criticità anche nei confronti del sovraordinato P.T.R.

6.2 PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE (P.T.P.R.) DELL’EMILIA-ROMAGNA

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.) è parte tematica del P.T.R. e si pone come riferimento per la pianificazione e la programmazione regionale, dettando regole e obiettivi per la conservazione dei paesaggi. Nei suoi contenuti il P.T.P.R. individua le grandi suddivisioni di tipo fisiografico, i sistemi tematici e le componenti biologiche, geomorfologiche o insediative che per la loro persistenza e inerzia al cambiamento si sono poste come elementi ordinatori delle fasi di crescita e di trasformazione della struttura territoriale regionale.

Il P.T.P.R. costituisce inoltre un piano con specifica considerazione dei valori paesaggistici e ambientali ed in quanto tale idoneo ad imporre vincoli e prescrizioni nei confronti dei privati e dei Comuni.

Allo stesso modo di quanto indicato per il P.T.R., il piano paesistico influenza le strategie e le azioni di trasformazione del territorio attraverso la definizione di un quadro normativo di riferimento per la pianificazione provinciale e comunale e detta azioni di tutela e di valorizzazione paesaggistico-ambientale. In tal senso quindi eventuali vincoli o prescrizioni del P.T.P.R. sono stati necessariamente recepiti ed aggiornati dagli strumenti di pianificazione a questo sotto-ordinati e si può ritenere che

anche in tal caso l'analisi eseguita a scala provinciale e comunale può essere considerata esaustiva per ciò che concerne il tema in oggetto.

6.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.) DI REGGIO EMILIA

Con Delibera di Consiglio n. 25 del 21/09/2018 è stata approvata la Variante specifica al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Reggio Emilia, resa necessaria per adeguare il piano stesso (la precedente Variante generale era stata approvata nel 2010) a numerosi provvedimenti e piani sovraordinati nel frattempo sopravvenuti, nonché per apportare modifiche per la correzione di errori materiali, per la semplificazione normativa e per una migliore applicazione delle Norme di Attuazione. La Variante specifica al P.T.C.P., denominata di "*manutenzione*", recepisce inoltre quella al Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po (P.A.I.), in termini di coordinamento col Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico Padano (P.G.R.A.), adottata con Deliberazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po n. 5/2016. A tal fine la Variante di P.T.C.P. approvata ha assunto quindi valore di variante di aggiornamento del P.A.I.

L'analisi delle tavole di P.T.C.P. non ha evidenziato elementi ostativi alla realizzazione del progetto proposto e della relativa Variante Urbanistica, tenendo in particolare in considerazione che:

TAVOLA P2 RETE ECOLOGICA POLIVALENTE → l'area di progetto non vede la presenza di elementi di interesse quali corridoi ecologici, aree protette delle rete Natura 2000 o di altra tipologia e la ferrovia AV e l'autostrada A1 costituiscono già un *Principale elemento di frammentazione*. Viene indicato un *Corridoio secondario in ambito planiziale* che segue il percorso del piccolo corso d'acqua posto a nord, che risulta comunque esterno alla zona di intervento e rispetto al quale il progetto non determinerà interferenze. L'area di interesse è al limite della *Zona di protezione dall'inquinamento luminoso dell'Osservatorio di Scandiano* (loc. Jano) ed in tal senso nell'ambito della documentazione di progetto sono state elaborate specifiche analisi di carattere illuminotecnico, volte alla dimostrazione di conformità nei confronti della legislazione vigente.

TAVOLA P3a CARTA DELL'ASSETTO TERRITORIALE DEGLI INSEDIAMENTI E DELLE RETI DELLA MOBILITÀ, TERRITORIO RURALE → il progetto proposto è in linea con le previsioni di piano, mirando ad un miglioramento dell'accessibilità ed alla valorizzazione della stazione *Mediopadana* e della linea ferroviaria AV. Per ciò che concerne la linea locale Reggio Emilia – Guastalla, indicata come *asse forte del TPL* e già oggetto di migliorie nell'ambito del progetto della stazione AV, i nuovi parcheggi non determineranno elementi di conflitto in quanto saranno realizzati mantenendo distanze ed elementi di protezione previsti dalla legislazione vigente e per il suo attraversamento è previsto un sottopasso che non ne modificherà tracciato e potenzialità. L'area dei nuovi parcheggi è infine classificata come *Ambito ad alta vocazione produttiva agricola* e non sono segnalati conflitti con aree di interesse naturalistico o paesaggistico. Per quest'ultimo aspetto nell'ambito del Procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 è prevista la richiesta di Variazione Urbanistica per l'area di progetto, così da renderla idonea alla funzione prevista.

TAVOLA P4 CARTA DEI BENI PAESAGGISTICI DEL TERRITORIO PROVINCIALE → il solo elemento di interesse nei dintorni della zona di progetto è il torrente *Tassone-Canalazzo-Rodano* classificato tra le acque tutelate, rispetto al quale la distanza dell'area di progetto è tale da non determinare interferenze.

TAVOLA P5a ZONE, SISTEMI ED ELEMENTI DELLA TUTELA PAESISTICA → non si segnalano interferenze tra gli elementi di interesse indicati in tavola e la zona di progetto. Per il torrente *Tassone-Canalazzo-Rodano* è previsto un *Programma di valorizzazione del paesaggio*, rispetto al quale l'intervento si mantiene comunque esterno ed a debita distanza (maggiore di 150 m).

TAVOLA P5b SISTEMA FORESTALE E BOSCHIVO → la tavola di P.T.C.P. non segnala elementi di interesse in corrispondenza della zona di progetto.

TAVOLA P7 RETICOLO NATURALE PRINCIPALE E SECONDARIO - CARTA DI DELIMITAZIONE DELLE FASCE FLUVIALI E DELLE AREE DI FONDOVALLE POTENZIALMENTE ALLAGABILI (PAI-PTCP) → l'area di progetto è esterna a fasce associate ai corsi d'acqua previste dal vigente P.A.I.

TAVOLA P7bis RETICOLO SECONDARIO DI PIANURA - CARTA DELLE AREE POTENZIALMENTE ALLAGABILI (PAI-PTCP) → l'area di progetto ricade in zona *P2-M* alla quale sono associati eventi alluvionali poco frequenti (tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità). L'analisi della D.G.R. 1300/2016 richiamata dalle N.A. non mette in luce elementi ostativi alla realizzazione del progetto, tenendo in considerazione che lo stesso riguarda la realizzazione di parcheggi e non edifici con permanenza di persone e che questo sarà corredato da specifici studi idraulici. A tal proposito si puntualizza inoltre che in fase di progettazione sono state previste misure per la riduzione della vulnerabilità dei beni e delle strutture esposte, così come accorgimenti volti al rispetto del principio dell'invarianza idraulica, quali nello specifico:

1. la quota del primo piano utile della viabilità e dei parcheggi è stata fissata più alta di quella del territorio circostante;
2. è prevista una rete di smaltimento delle acque meteoriche che comprende un trattamento di laminazione delle portate in grado di rispettare il principio di invarianza idraulica e quindi di non aggravare la rete dei canali esistente;
3. il sottopasso sarà realizzato con strutture in c.a. adeguatamente impermeabilizzate, così come è previsto un impianto di sollevamento delle acque meteoriche dimensionato per eventi eccezionali.

TAVOLA P10a CARTA DELLE TUTELE DELLE ACQUE SOTTERRANEE E SUPERFICIALI → la zona di progetto è esterna a settori di protezione delle acque superficiali e sotterranee.

6.4 PIANO STRUTTURALE COMUNALE (P.S.C.) DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

Il P.S.C. del comune di Reggio Emilia è stato adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 5835/87 del 6 aprile 2009 e successivamente approvato con delibera n. 5167/70 del 5 aprile 2011.

Lo strumento urbanistico in oggetto delinea le scelte strategiche di assetto e sviluppo del territorio comunale, tutelandone l'integrità fisica ed ambientale e l'identità culturale. In tal senso quindi il P.S.C. costituisce l'elemento fondante del complesso degli atti di pianificazione con i quali il comune disciplina l'utilizzo e la trasformazione del territorio e delle relative risorse, classificando lo stesso in ambiti urbanizzati, urbanizzabili e rurali ed esprimendo indirizzi e condizioni per le potenziali trasformazioni.

Il P.S.C. è concepito per un orizzonte temporale di medio periodo e le previsioni di trasformazione ivi contenute sono programmate ed attuate attraverso successivi Piani Operativi Comunali (P.O.C.) di validità quinquennale.

Si sottolinea infine che a partire dalla sua prima approvazione il P.S.C. del comune di Reggio Emilia è stato oggetto di diverse varianti e nel seguito della relazione vengono analizzate le versioni più aggiornate degli elementi ritenuti significativi ai fini della valutazione del nuovo progetto, così come consultati sul sito internet dedicato del comune di Reggio Emilia.

TAVOLA 6 AMBITI PROGRAMMATICI E INDIRIZZI PER RUE E POC → si conferma l'appartenenza della zona di progetto al polo funzionale PF1 di cui al precedente cap. 4, che tra le funzioni previste ricomprende i servizi per la mobilità e lo scambio intermodale.

TAVOLA 7.1 TUTELE PAESAGGISTICO AMBIENTALI → la distanza tra la zona di progetto ed il torrente posto a nord è tale da non determinare interferenza con la fascia di tutela (legge ex "*Galasso*") a questo associata. Come segnalato per il P.T.C.P. di Reggio Emilia, parte della zona di progetto interferisce con la porzione più periferica della fascia di rispetto per l'inquinamento luminoso associata all'Osservatorio Astronomico di Scandiano, per cui valgono le medesime considerazioni già enunciate.

TAVOLA 7.2 TUTELE STORICO CULTURALI → non sono interessati elementi indicati in tavola di P.S.C. In corrispondenza del confine nord della una nuova vasca di laminazione è presente, oltre la ferrovia, un tratto di *Viabilità storica a livello locale* che non sarà comunque interferito.

TAVOLA 8 - OPPORTUNITA' DI PAESAGGIO → Il nuovo intervento andrà ad inserirsi in continuità ai parcheggi ed alla relativa viabilità già previsti o in via di completamento nella porzione territoriale antistante la stazione AV *Mediopadana*, non modificando quindi la percezione dell'area che si ha dalla viabilità principale di accesso alla zona (via Gramsci). Allo stesso modo la tipologia di infrastruttura in progetto è tale da non determinare elementi di occlusione nei confronti della percezione del paesaggio oltre a quanto già presente (stazione AV, struttura sopraelevata della ferrovia AV, autostrada A1).

6.5 REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO (R.U.E.) DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

Contestualmente al P.S.C., il 16/04/2009 (delibera di C.C. 5840/92) e il 5/4/2011 (delibera di C.C. 5167/70) il Consiglio Comunale di Reggio Emilia ha adottato e approvato anche il Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E.), che rappresenta lo strumento mediante il quale sono definiti nel dettaglio i parametri urbanistico-edilizi per gli interventi ordinari nel territorio urbanizzato e rurale.

Allo stesso modo di quanto visto per il P.S.C., anche il R.U.E. è stato oggetto nel tempo di alcune varianti e nel seguito sono analizzati i documenti più aggiornati ritenuti significativi per il nuovo progetto (fonte: sito internet del comune di Reggio Emilia).

Riprendendo il contenuto della tavola di *Sintesi delle previsioni* R2 di R.U.E. e la relative schede dei documenti R.2.1.1, R.2.1.2., R.3.1 e R.3.2 relative alla *Disciplina urbanistica-edilizia, vincoli e tutele* si ha che l'area di progetto ricade in *Ambito agricolo periurbano*, in merito al cui, come indicato anche in precedenza, nell'ambito del procedimento di autorizzazione verrà richiesto il relativo cambio di destinazione d'uso ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017, così da rendere il nuovo intervento compatibile con gli strumenti di pianificazione comunale vigenti. Si riconferma la presenza di una parziale interferenza con la fascia di rispetto dell'Osservatorio di Scandiano, già commentata in precedenza, così come il non interessamento dell'area di rispetto associata al torrente posto a nord (ex Galasso).

Il documento R4 relativo alla *disciplina particolareggiata per gli interventi sugli edifici di interesse storico-tipologico* (riquadro 11) conferma come il progetto non coinvolge edifici di valore storico architettonico e/o tipologico.

6.6 PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

La L.R. 30/1998 individua il P.R.I.T. (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) come il principale strumento di pianificazione con cui la Regione stabilisce indirizzi e direttive per le politiche sulla mobilità e fissa i principali interventi e le azioni prioritarie da perseguire nei diversi ambiti di intervento.

Il vigente P.R.I.T. 98 è stato approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1322/1999 ed a partire dai risultati conseguiti, la Regione Emilia-Romagna ha avviato successivamente il percorso per l'elaborazione del nuovo P.R.I.T. 2025, che sta seguendo l'iter previsto dalla legislazione vigente.

Dal punto di vista del quadro infrastrutturale il nuovo piano costituisce di fatto un aggiornamento del precedente P.R.I.T., del quale viene riconosciuta la validità dell'impianto generale, prevedendo il completamento delle opere non ancora concluse, dopo una verifica della loro attualità, e procedendo a eventuali revisioni e modifiche nel rispetto della coerenza del quadro complessivo e delle necessità individuate. Allo stesso tempo, tuttavia, il P.R.I.T. 2025 si propone con alcune sostanziali novità, sottolineando in maniera più marcata sia il rapporto con gli altri strumenti e ambiti di pianificazione, sia ritenendo che il sistema della mobilità vada affrontato con un paradigma strategico nuovo, che non si limiti a fornire risposte infrastrutturali o di servizi alla crescita dei flussi di trasporto, in una logica di continua rincorsa alla crescita. Tra gli assi strategici intorno ai quali è definito il P.R.I.T. 2025 è previsto:

- Infrastrutture e organizzazione delle reti → nell'ambito di questo livello strategico particolare importanza assume il corridoio "*Dorsale centrale*" costituito dall'autostrada A1, dal nodo autostradale-tangenziale di Bologna e dalla rete dell'Alta Velocità ferroviaria e tra i nodi principali è segnalata la stazione *Mediopadana* di Reggio Emilia.

La Relazione Tecnica del P.R.I.T. 2025 prevede uno specifico capitolo dedicato al *Trasporto ferroviario e alla Intermodalità* all'interno del quale in tema di AV si sottolinea come *la possibilità di disporre di un efficiente sistema infrastrutturale di comunicazione sulle lunghe distanze costituisce un indubbio elemento di sviluppo per il territorio regionale interessato, con la diversificazione dell'offerta complessiva*.

Oltre alla suddetta Relazione Tecnica, il P.R.I.T. si compone di alcune tavole tematiche, la cui analisi mostra come la stazione AV *Mediopadana* rientra nell'ambito del Sistema territoriale integrato di Reggio Emilia, con un importante ruolo anche per i territori circostanti data la sua posizione baricentrica e la facile accessibilità (autostrada A1 MI-BO evidenziata in rosso come oggetto di "*potenziamento*").

In definitiva quindi, sebbene il carattere generale del P.R.I.T. 2025 coinvolga vari temi, questo conferma il ruolo della stazione AV come elemento chiave per lo sviluppo regionale.

6.7 PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

Il Piano Urbano delle Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del comune di Reggio Emilia è un documento strategico redatto in aggiornamento al precedente Piano Urbano della Mobilità 2008 (P.U.M.), rispetto al quale rinnova gli obiettivi, le strategie e le azioni in relazione ai risultati raggiunti, ai nuovi riferimenti

normativi europei e nazionali, alle mutate condizioni del contesto socio-economico locale e agli sviluppi avvenuti nelle reti di trasporto, nei servizi e nelle tecnologie.

Tra gli obiettivi del P.U.M.S. rientra la valorizzazione dell'area della stazione *Mediopadana*, la cui accessibilità sarà sicuramente migliorata dal progetto proposto.

Riprendendo inoltre il contenuto del cap. 10 della Relazione di piano denominato *Nodo Mediapadano: una nuova opportunità per la città*, questo viene definito come "porta" di ingresso alla città e come un'opportunità in termini di sviluppo economico, turistico e sociale. Nel proseguo del capitolo viene inoltre indicato come *....nel lungo periodo, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente il ruolo di porta di accesso alla città della stazione, è stato completato uno studio di fattibilità che prevede la realizzazione di un nuovo nodo di interscambio gomma/ferro in corrispondenza della stazione AV. Lo studio si basa su approfondite analisi effettuate dal 2014 al 2018 che confermano l'esistenza di un ampio insieme di opportunità di sviluppo associate ad un "oggetto territoriale" innovativo, basato sulla compresenza di più funzioni, potenzialmente sinergiche tra loro e riconducibili non soltanto alle pure necessità di interscambio, ma anche alla valorizzazione delle eccezionali condizioni di accessibilità nazionale, generate dalla presenza del nodo AV.*

L'insieme delle considerazioni sviluppate nel succitato capitolo della Relazione di P.U.M.S. portano quindi ai seguenti obiettivi in merito alle dotazioni di cui dovrebbe essere composto il nodo intermodale di interesse e che fanno riferimento ad un assetto funzionalmente completo:

- area di sosta autostradale, dotata dei normali servizi di supporto ai viaggiatori (ristoro, ecc.);
- parcheggio di interscambio rivolto sia alla stazione AV che alla città, eventualmente dotato di servizi orientati allo stazionamento veicolare;
- fermata / autostazione a servizio dei bus ad instradamento autostradale.

6.8 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.)

La compatibilità del progetto rispetto a tale tematismo è stata affrontata nell'ambito dell'analisi del P.T.C.P. della provincia di Reggio Emilia, la cui cartografia ha fatto propria la definizione territoriale delle fasce di rispetto nei confronti dei corsi d'acqua prevista dal P.A.I.

6.9 PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (P.A.I.R.)

La valutazione del nuovo progetto nei confronti della matrice ambientale "qualità dell'aria" è stata effettuata, mediante calcoli previsionali, nell'ambito dello studio ambientale prodotto all'interno della procedura di Screening che, in linea con quanto previsto dalla L.R. 4/2018, è stata avviata contestualmente al Procedimento Unico di cui all' art. 53 della L.R. 24/2017).

L'analisi eseguita non ha evidenziato elementi ostativi nei confronti dell'intervento proposto.

6.10 PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE (P.T.A.)

Il Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.) è lo strumento regionale volto a raggiungere gli obiettivi di qualità ambientale nelle acque interne e costiere e a garantire un approvvigionamento idrico sostenibile nel lungo periodo.

Allo stesso modo di molti dei dispositivi a carattere regionale, anche il P.T.A. presenta una valenza generale volta in primis ad orientare, per ulteriori approfondimenti, i piani a questo sott-ordinati quali ad esempio i P.T.C.P. provinciali.

Il P.T.A. si compone di una Relazione Generale, di un elaborato di Valsat, di Norme di attuazione e di una tavola relativa alle “*zone di protezione delle acque sotterranee: aree di ricarica*” la cui analisi mostra come la zona di progetto è esterna a quelle di protezione delle acque sotterranee.

Considerando dunque le caratteristiche e la localizzazione del progetto proposto e che lo stesso sarà accompagnato da specifici approfondimenti di carattere idraulico, si può concludere che non si individuano elementi di particolare contrasto tra le previsioni del P.T.A. e il nuovo progetto.

6.11 PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI (P.G.R.A.)

Per ciò che concerne tale aspetto si rimanda a quanto indicato in sede di analisi del P.T.C.P. di Reggio Emilia e dei relativi accorgimenti previsti per il rispetto del P.G.R.A., strumento introdotto dalla Direttiva Europea 2007/60/CE (*Direttiva Alluvioni*) con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello distrettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali e di ridurre le conseguenze negative nei confronti della vita e salute umana, dell’ambiente, del patrimonio culturale, delle attività economiche e delle infrastrutture strategiche.

6.12 SISTEMA DELLE AREE PROTETTE E ALTRE TUTELE/VINCOLI

L’area di progetto non interferisce con zone soggette a tutela previste dalla rete Natura 2000 o altre aree protette segnalate in provincia di Reggio Emilia.

6.13 LEGGE REGIONALE 19/2003 E DGR 1732/2015 IN TEMA DI INQUINAMENTO LUMINOSO

Il provvedimento normativo di riferimento per la regione Emilia-Romagna in tema di Inquinamento luminoso è la Legge Regionale 19/2003 “Norme in materia di riduzione dell’inquinamento luminoso e di risparmio energetico”.

La piena operatività della succitata L.R. è stata poi demandata a successive direttive applicative, che forniscono specifiche indicazioni tecniche e procedurali per la corretta applicazione sul territorio.

Per il caso specifico, tenendo anche in considerazione che l’area di progetto interferisce marginalmente con la zona di protezione dall’inquinamento luminoso associata all’Osservatorio di Scandiano, la documentazione di progetto è stata corredata da specifiche analisi di carattere illuminotecnico, volte alla verifica dell’ottemperanza dei nuovi impianti nei confronti della legislazione vigente.

L’analisi eseguita degli strumenti di pianificazione territoriale e dei principali piani di settore non ha individuato criticità o vincoli ostativi alla realizzazione del nuovo progetto, ma al più sono richiesti per alcune tematiche approfondimenti in merito ai quali si rimanda alla documentazione tecnica complessiva (relazioni e tavole) presentata nell’ambito dell’iter di Procedimento Unico ai sensi dell’art. 53 della L.R. 24/2017.

7. ASPETTI AMBIENTALI

7.1 QUALITÀ DELL'ARIA

Il tema in oggetto, sia per quanto concerne l'inquadramento nell'ambito degli strumenti di pianificazione vigenti (P.A.I.R.) sia in termini di possibili effetti attesi, è stato sviluppato all'interno dello studio ambientale prodotto per la procedura di Screening (L.R. 4/2018) che sarà avviata contestualmente al Procedimento Unico di cui all' art. 53 della L.R. 24/2017).

L'analisi eseguita non ha evidenziato elementi ostativi nei confronti dell'intervento proposto.

7.2 TRAFFICO E MOBILITÀ

Tale tema è stato analizzato nell'ambito di una relazione specialistica dedicata, nella quale è stata valutata anche la compatibilità del progetto rispetto alle previsioni degli strumenti di pianificazione di settore vigenti.

7.3 ACQUE SOTTERRANEE E SUPERFICIALI

ACQUE SUPERFICIALI

L'area di progetto si colloca nelle vicinanze del Cavo Fossone di Secchia in cui confluiranno anche le acque meteoriche provenienti dalle nuove opere, che saranno comunque opportunamente trattate così da evitare sia eventi di piena (vasca di laminazione) che possibili inquinamenti (acque di prima pioggia).

Per ciò che concerne i corsi d'acqua naturali si segnala la presenza del torrente Rodano, il cui tracciato si sviluppa a circa 200 m dalla porzione più a nord del lotto di intervento. In tal senso quindi il corso d'acqua in oggetto non sarà interferito dal progetto proposto.

Nell'ambito della rete di monitoraggio delle acque superficiali di A.R.P.A.E. la stazione maggiormente rappresentativa posta a valle della zona di progetto è quella denominata S.Vittoria – Gualtieri (codice 01190600).

| Corpo idrico | Stazione | Codice | Caratterizzazione |
|--------------|-------------------------------|----------|--|
| T. Crostolo | Ponte Rivalta-Canali | 01190250 | Risente dell'immissione del depuratore di Forche (20000 AE). In zona a vocazione agricola. |
| T. Modolena | Modolena a valle di Salvarano | 01190330 | La zona è a vocazione agricola e si trova a valle del centro abitato di Salvarano. |
| T. Crostolo | Begarola | 01190400 | La stazione si trova a valle della confluenza con il torrente Modolena e riceve gli scarichi del depuratore di Roncoesi (150000 AE). |
| Cavo Cava | Ponte della Bastiglia | 01190500 | Canale che drena le zone agricole di Bibbiano, Barco, Montecchio, Cadè e Gaida e riceve lo scarico saltuario delle acque del canale d'Enza che si origina a Cerezzola. |
| C.le Tassone | Il Casone di Fogliano | 01190530 | La zona è a vocazione agricola. |
| C.le Tassone | S. Vittoria-Gualtieri | 01190600 | Chiusura di sotto-bacino. Le acque del canalazzo sono costituite sostanzialmente dai reflui scaricati dall'impianto di Mancasale (280000 AE). |
| T. Crostolo | Ponte Baccanello | 01190700 | La qualità delle acque è data dalla somma delle criticità precedenti. Riceve inoltre lo scarico del depuratore di Boretto (4000 AE). |

Tabella 2: Programma di monitoraggio delle acque superficiali 2015-2016 per la provincia di Reggio Emilia

| Codice | Bacino | Asta | Toponimo | Programma | Frequenza chimico | Profilo chimico |
|----------|----------|---------------------|----------------------------|--------------|-------------------|-----------------|
| 01000500 | PO | F. Po | Loc. Boretto | Operativo | 12 | 1+2+3 |
| 01180050 | ENZA | R. Andrella | Andrella | Sorveglianza | 4 | 1 |
| 01180300 | ENZA | T. Enza | Vetto d'Enza | Sorveglianza | 4 | 1 |
| 01180500 | ENZA | T. Enza | Traversa Cerezzola | Sorveglianza | 8 | 1+2 |
| 01180700 | ENZA | T. Enza | S. Ilario d'Enza | Operativo | 8 | 1+2 |
| 01180800 | ENZA | T. Enza | Coenzo_Brescello | Operativo | 8 | 1+2+3 |
| 01190250 | CROSTOLO | T. Crostolo | Ponte Rivalta-Canali | Operativo | 8 | 1+2 |
| 01190330 | CROSTOLO | T. Modolena | Modolena_valle Salvarano | Operativo | 8 | 1+2 |
| 01190400 | CROSTOLO | T. Crostolo | Begarola | Operativo | 8 | 1+2 |
| 01190500 | CROSTOLO | C. Cava | Ponte della Bastiglia | Operativo | 8 | 1+2 |
| 01190530 | CROSTOLO | T.Rodano-C. Tassone | Il Casone di Fogliano | Operativo | 8 | 1+2 |
| 01190600 | CROSTOLO | T.Rodano-C. Tassone | S. Vittoria - Gualtieri | Operativo | 8 | 1+2+3 |
| 01190700 | CROSTOLO | T. Crostolo | Ponte Baccanello | Operativo | 8 | 1+2+3 |
| 01200550 | SECCHIA | F. Secchia | Gatta | Sorveglianza | 4 | 1 |
| 01200600 | SECCHIA | T. Secchiello | Villa Minozzo | Sorveglianza | 4 | 1 |
| 01200650 | SECCHIA | F. Secchia | Cerredolo | Operativo | 8 | 1+2 |
| 01200700 | SECCHIA | F. Secchia | Lugo | Operativo | 8 | 1+2 |
| 01201220 | SECCHIA | T. Tresinaro | Valle Cigarello | Operativo | 4 | 1 |
| 01201250 | SECCHIA | T. Tresinaro | Vicinanze Molino Scandiano | Operativo | 8 | 1+2 |

Quale tabella di sintesi, la figura seguente mostra i dati relativi a:

- valori medi dell'indice LIMeco calcolati per il triennio 2014-16;
- medie triennali dei principali parametri macro-descrittori di inquinamento (COD, Azoto come somma della forma nitrica ed ammoniacale, Fosforo totale, Escherichia coli).

Per ognuno sono evidenziate in rosa le concentrazioni superiori al valore soglia correlabile con la presenza di impatto antropico.

| Asta fluviale | Stazione | LIMeco 2014-16 | COD | Azoto NNO ₃ +NNH ₄ | Fosforo totale | Escherichia coli |
|---------------|-------------|----------------|--------------------------|--|----------------|------------------|
| | | | > 10 mg/l O ₂ | >1.5 mg/l | >0.15 mg/l | >1000 UFC/100 ml |
| C Tassone | S. Vittoria | 0.16 | 20 | 4.6 | 0.73 | 6627 |

ACQUE SOTTERRANEE

Riprendendo anche in tal caso i risultati del monitoraggio delle acque sotterranee ad opera di A.R.P.A.E. (fonte sezione dedicata del internet), il punto di controllo più vicino alla zona di progetto è rappresentato da codice RE81-00 *Conoide Crostolo-Tresinaro - confinato superiore*.

| | | | | | | | |
|--|---|------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Conoidi Alluvionali Appenniniche - acquiferi confinati superiori | Conoide Enza - confinato superiore | RE16-01 | ch+qnt | O+M | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) |
| | | RE23-00 | ch+qnt | O+F+M | | | |
| | | RE23-02 | ELIMINATO | | | | |
| | | RE73-01 | ch+qnt | O+F | | | |
| | Conoide Parma-Baganza - confinato superiore | RE08-01 | ch | | | | |
| Conoide Crostolo-Tresinaro - confinato superiore | RE39-00 | ch+qnt | | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) | |
| | | RE46-01 | ch+qnt | O | | | |
| | Corpo Idrico | Codice stazione | Tipo monitoraggio | Addizionali | 2013 | 2014 | 2015 |
| | | RE78-00 | ch+qnt | O+F | Semestrale 15v(B) - 15v(B+A) | Semestrale 15v(B) - 15v(B+A) | Semestrale 15v(B) - 15v(B+A) |
| | | RE81-00 | ch+qnt | O+F | | | |
| | Conoide Secchia - confinato superiore | RE38-03 | ch+qnt | O+F | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) | Semestrale 10p(B+A) - 15v(B+A) |
| | | RE49-01 | ch+qnt | O | | | |
| | | RE80-00 | ch | O+F | | | |

La classificazione dello stato quantitativo dei corpi idrici prevede la definizione di *Buono* quando *il livello/portata di acque nel corpo sotterraneo è tale che la media annua dell'estrazione a lungo termine non esaurisca le risorse idriche sotterranee disponibili*. Più in dettaglio la normativa definisce che si è nelle condizioni in cui *non si delineino diminuzioni significative, ovvero trend negativi significativi, delle medesime risorse*.

| Codice stazione | Nome Corpo idrico sotterraneo | SQUAS al 2012 | SQUAS al 2013 | SQUAS al 2014 | SQUAS al 2015 |
|-----------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| RE81-00 | Conoide Crostolo-Tresinaro – confinato superiore | Scarso | Scarso | Buono | Buono |

Lo stato chimico dei corpi idrici sotterranei è individuato utilizzando la metodologia indicata dal DLgs 30/2009, che prevede il confronto delle concentrazioni medie annue delle sostane di interesse con gli standard di qualità ed i valori soglia definiti a livello nazionale (tabelle 2 e 3 dell'All. 3 del DLgs 30/2009). Il superamento dei valori di riferimento, anche per un solo parametro, è indicativo del rischio di non raggiungere lo stato di *buono* e può determinare la classificazione del corpo idrico sotterraneo in stato chimico *scarso*. Qualora però ciò interessi solo una parte del volume dello stesso, inferiore o uguale al 20%, questo può ancora essere classificato in stato chimico *buono*.

| Codice stazione | Nome Corpo idrico sotterraneo | SCAS 2010-2012 | SCAS 2013 | SCAS 2014 | SCAS 2015 |
|-----------------|--|----------------|-----------|-----------|-----------|
| RE81-00 | Conoide Crostolo-Tresinaro - confinato sup | | | | |

Legenda Buono Scarso

Per la stazione di controllo RE81-00 si evidenzia uno stato chimico buono.

Tenendo dunque in considerazione la tipologia di progetto proposto e quanto previsto a livello progettuale per ciò che concerne la matrice specifica, i cui tratti salienti possono essere sintetizzati in:

- impermeabilizzazione delle superfici di transito dei veicoli che consentirà di evitare possibili interferenze con le acque sotterranee;
 - opportuno trattamento delle acque meteoriche sia in termini di laminazione che di prima pioggia (vedi relazioni idrauliche di progetto);
 - assenza di interferenza diretta con elementi delle rete fluviale superficiale
- non si individuano potenziali interferenze negative connesse alla realizzazione del nuovo intervento.

7.4 SUOLO E SOTTOSUOLO

Una descrizione di dettaglio delle caratteristiche del suolo e sottosuolo della zona di intervento, così come delle soluzioni progettuali adottate in sede di intervento volte a limitare le possibili interferenze è fornita nell'ambito della documentazione di carattere geologica allegata e propedeutica al progetto edilizio delle opere, alla quale si rimanda per ulteriori dettagli.

7.5 FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

La collocazione dell'area di progetto in ambito agricolo periurbano è tale che questa non vede la presenza di formazioni boschive e/o di piante monumentali o filari tutelati. Anche per ciò che concerne le aree circostanti sono presenti importanti elementi di tipo antropico (linea e stazione ferroviaria AV, autostrada A1, Z.I. Mancasale, ecc.) ed in pratica i ridotti lembi di vegetazione naturale sono collocati lungo i corsi d'acqua (torrente Rodano), dove più che formazioni strutturate e complesse si ritrovano frammenti poco estesi. Tale assunto trova riscontro nella cartografia di progetto del P.T.C.P. di Reggio Emilia, che mostra come in corrispondenza dell'area di progetto non sono segnalati elementi vegetazionali degni di nota.

Allo stesso modo anche le tavole di Quadro Conoscitivo 1 e 3 dello stesso P.T.C.P. mostrano che:

- solo a sud della linea ferroviaria AV è indicata un'area con le seguenti codifiche: 2243 FF P X: *Alto Fusto P. euroamericana (= P.canadensis)*, 2294 FF Jr Pav: *Alto Fusto Juglans regia Prunus avium P. brigantina (= P. bragantiaca)*
- in tema di *Ecomosaici* non sono indicati per la zona di progetto ambiti specifici e l'unico elemento significativo presente nei dintorni è quello relativo agli "agroecosistemi parcellizzati planiziali".

A completamento delle informazioni fornite, nel seguito si riporta una tavola che definisce la classificazione della copertura e uso del suolo (fonte: *coperture vettoriali dell'uso del suolo - edizione 2014 geo-portale regione Emilia-Romagna*).



Alla data di elaborazione della cartografia l'area del parcheggio esistente in via di completamento apparteneva alle categorie 1331-1332 (*Qc: cantieri e scavi e Qs: suoli rimaneggiati e artefatti*) e 1224 (*Rf: reti ferroviarie*). L'area oggetto di variante di collocazione di P4, P5 e P6 è invece indicata come categoria 2121 *Seminativi semplici irrigui*.

Per ciò che concerne infine la presenza animale nei territori coinvolti dal progetto, occorre notare che la loro collocazione in ambito urbano / periurbano a confine con importanti infrastrutture di trasporto e limitrofa a terreni ad uso agricolo rende la stessa necessariamente caratterizzata da specie adattate alle condizioni che contraddistinguono gli ambiti antropizzati e coltivati e dunque non particolarmente sensibile al possibile disturbo legato alle attività di progetto.

7.6 PAESAGGIO E ARCHEOLOGIA

L'area di intervento, come definito anche nell'ambito dell'analisi degli strumenti di pianificazione vigenti, non interferisce con elementi di natura paesaggistica tutelati in base al D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Nei dintorni della zona di progetto il solo elemento significativo è dato dal torrente Tassone – Canalazzo - Rodano, la cui distanza superiore ai 150 m è tale però da non determinare sovrapposizione con la relativa fascia di rispetto.

In merito all'inserimento ed alla percezione delle nuove opere nel contesto di intervento, maggiori informazioni potranno essere desunte anche dalla documentazione di progetto alla quale si rimanda per maggiori dettagli.

Per ciò che concerne l'aspetto archeologia, come indicato dalla scheda del Polo Funzionale PF1 allegata al P.S.C. di Reggio Emilia e dalle relative tavole, l'area di intervento non presenta elementi significativi relativi al tema specifico. Si ricorda a tal proposito che il proponente il nuovo intervento ha comunque condotto una *Verifica preventiva dell'interesse archeologico* (la relazione è tra i documenti allegati alla richiesta di autorizzazione) le cui Conclusioni sono riportate nel seguito.

Per eventuali dettagli ulteriori si rimanda al documento originale.

Sulla base dell'analisi comparata dei dati raccolti, è possibile definire il grado di potenziale archeologico del contesto territoriale preso in esame, ovvero di livello di probabilità che in esso sia conservata una stratificazione archeologica. La definizione dei gradi di potenziale archeologico è sviluppata sulla base di quanto indicato nella Circolare 1/2016, Allegato 3, della Direzione generale Archeologia belle arti e paesaggio del MiBACT (Tabella 4). Il contesto territoriale preso in esame mostra una discreta vocazione all'insediamento antico, essendo le condizioni geomorfologiche e paleo-ambientali variabili nel tempo e condizionate dagli interventi antropici che nel corso dei secoli ne hanno permesso l'utilizzo e lo stanziamento. Esistono elementi (geomorfologia, immediata prossimità, pochi elementi materiali, ecc.) per riconoscere un potenziale di tipo archeologico ma i dati finora noti non sono sufficienti a definirne l'entità. Le tracce potrebbero non essersi ancora palesate, anche qualora fossero presenti, in ragione della profondità di giacitura dei depositi archeologici che risultano, nei casi documentati, sepolti da depositi alluvionali. Sussistono in ogni modo elementi materiali e documentari (paleosuolo, assi centuriali, viabilità medievale, toponomastica di formazione medievale, notizie documentarie) che lasciano intendere un potenziale di tipo archeologico, senza tuttavia la possibilità di intrecciare più fonti in modo definitivo. Sulla base di queste considerazioni, il contesto esaminato esprime un potenziale archeologico dal GRADO 4 (non determinabile) al GRADO 5 (indiziato da elementi documentari

oggettivi). A partire dal potenziale archeologico di Grado 4-5 atteso, ne deriva per il progetto un “rischio” archeologico che, in assenza di dati materiali in corrispondenza dell’area di progetto, può valutarsi genericamente come “RISCHIO”/IMPATTO MEDIO.

7.7 RUMORE

L’analisi di dettaglio relativa all’inquadramento ed alla compatibilità acustica dell’intervento in progetto nei confronti dei limiti di rumore fissati dalla legislazione vigente è stata affrontata nell’ambito di una relazione dedicata di Previsione di Impatto acustico, alla quale si rimanda per ulteriori dettagli.

A tal proposito si puntualizza inoltre che si ritiene corretta l’attuale classificazione prevista per la zona di progetto dalla vigente Zonizzazione Acustica Comunale, che dunque non necessita di relativa variante.

Tale assunto è motivato dalle seguente analisi:

Il DPCM 14/11/97 “Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore” specifica che rientrano in Classe IV (aree di intensa attività umana) le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie. Sulla base di tale indicazione è prassi attribuire la classe IV a tutte le aree destinate a servizi e attrezzature per la mobilità, che svolgono una funzione strategica per l’accessibilità delle persone e delle merci alla città.

L’attuale attribuzione della classe IV all’area ad est della ferrovia Reggio Emilia – Guastalla è pertanto da ritenersi congrua con la futura destinazione d’uso a parcheggio ed è coerente con la classe acustica del parcheggio esistente ad ovest della suddetta ferrovia.

7.8 MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

In continuità con quanto si ha per i parcheggi esistenti ed in corso di realizzazione ad opera del comune di Reggio Emilia, il nuovo progetto prevede la messa a dimora di nuove alberature, di varie specie e dimensioni, poste in apposite aiuole che fungeranno anche da elementi di suddivisione dei corselli e quali elementi di ombreggiamento per auto e pedoni.

Una ulteriore matrice di alberature sarà piantumata nell’area di eventuale realizzazione futura dei parcheggi P7.

La nuova vasca di laminazione (invaso a cielo aperto) svolgerà, oltre a funzioni di tipo idraulico, anche quella di elemento di ricucitura tra il piano di campagna dei parcheggi e le aree agricole poste a nord.

Dal punto di vista dei sistemi energetici, il progetto prevede la realizzazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, così da consentire un’ulteriore affermazione della mobilità sostenibile. Tale azione, assieme alla messa a dimora di nuove piante, si inserisce dunque nell’ottica di aumentare la sostenibilità dell’intervento, incentivando politiche di supporto al raggiungimento degli obiettivi climatici e di sostenibilità ambientale.

Per ciò che concerne la viabilità associata al progetto, si ricorda infine che questo, oltre ad una ottimizzazione e sistemazione di quella interna alla zona dei parcheggi, prevede una modifica al ramo sud in ingresso della rotatoria di via Gramsci, funzionale alla realizzazione di un raddoppio delle corsie di attestamento. In tal modo sarà possibile realizzare una corsia di larghezza 6,5 m che mitigherà l’eventuale impatto sul traffico derivante dall’aumento dei parcheggi.

8. PIANO DI MONITORAGGIO

La tabella seguente riporta la proposta di Piano di monitoraggio relativa alle matrici ritenute di maggior interesse ai fini della valutazione degli impatti legati all'esercizio del progetto proposto.

| COMPONENTE | INDICATORE INDIVIDUATO | PERIODICITA' DEL MONITORAGGIO |
|---------------------------|---|--|
| FLUSSI DI TRAFFICO | numero di veicoli afferenti alla stazione AV | annuale una volta a regime |
| OCCUPAZIONE DEI PARCHEGGI | percentuale di occupazione dei parcheggi | annuale una volta a regime |
| RUMORE | livello di pressione sonora presso i punti/ricettori indicati | verifica di collaudo una volta a regime |
| QUALITA' DELL'ARIA | inquinanti associati al traffico veicolare | eventuale verifica da programmare in collaborazione con gli enti (utilizzo di centralina mobile) |

9. CONCLUSIONI

L'analisi svolta nell'ambito della presente relazione evidenzia come la Variante Urbanistica richiesta nell'ambito del Procedimento Unico, ex art. 53 della L.R. 24/2017, per la realizzazione del progetto proposto dalla società Terminal One Spa non presenta elementi ostativi per i tematismi analizzati.