

PROGETTO DI INTERESSE PUBBLICO RELATIVO AL COMPLETAMENTO DEL POLO INTERMODALE PRESSO LA STAZIONE ALTA VELOCITÀ MEDIOPADANA

PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53 COMMA 1 LETTERA A
DELLA L.R. 24/2017

Relazione ed elaborati di inserimento nel POC

ADOTTATO DAL C.C. CON DELIBERA N. 31329/176 DEL 28/10/2013
APPROVATO DAL C.C. CON DELIBERA N. 9170/52 DEL 17/03/2014
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 42894/174 DEL 15/12/2014
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 68 DEL 13/04/2015
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 119 DEL 20/06/2016
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 138 DEL 02/10/2017
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 170 DEL 13/11/2017
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 117 DEL 12/11/2018
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 134 DEL 03/12/2018
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 46 DEL 08/04/2019

VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. ... DEL .../.../.....

SINDACO
LUCA VECCHI

VICESINDACO E ASSESSORE A RIGENERAZIONE ED AREA VASTA
ALEX PRATISSOLI

COORDINATORE AREA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E PROGETTI SPECIALI
Massimo Magnani

DIRIGENTE SERVIZIO RIGENERAZIONE URBANA
Elisa Iori

1. PREMESSA

Il Piano Strutturale Comunale (approvato con DCC n. 5167/70 del 05/04/2011), conformemente al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), individua all'art. 5.8 comma 2 delle NA, 7 poli funzionali ai sensi dell'art. A-15 della L.R. 20/2000, tra i quali il polo funzionale n. 1 denominato - *"Nuove porte della città: Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera"*, ossia il complesso di strutture e aree comprendenti la stazione medio-padana, la Fiera e le aree ad essa correlate a nord dell'autostrada A1, nonché il nuovo casello autostradale e le aree inedificate o in corso di attuazione ad esso circostanti.

Il polo funzionale si inserisce nei processi di potenziamento, riqualificazione, connessione e relazione urbana-spaziale dell'Area Nord: le ex Officine Reggiane, il quartiere di Santa Croce, il Centro Internazionale Loris Malaguzzi, l'area a sud dalla Stazione storica, il Campus Universitario di San Lazzaro ed il Centro Storico.

Così come previsto dal comma 5 dell'art. 5.8 delle NA del PSC e dall'art. 13 comma 6 delle NA del PTCP, lo sviluppo dei poli funzionali è definito dai relativi accordi territoriali e gli interventi sono programmati in sede di POC, anche per fasi successive sulla base di uno schema progettuale guida.

In particolare il PF-1 è stato oggetto di accordo territoriale sottoscritto tra Comune di Reggio Emilia e Provincia (DGP n. 63 del 01/03/2011), e costituisce parte integrante del PSC approvato. L'ambito territoriale Area Nord è stato poi oggetto di uno specifico processo di pianificazione strategica che ha preso avvio dalla fase di rinnovo degli strumenti urbanistici generali previsti dalla L.R. n. 20/2000 per poi confluire nell'ambito della Conferenza sugli Stati Generali indetta dal Sindaco il 31.01.2009, mediante la quale si è dato inizio ad uno specifico processo di programmazione strategica di questa parte di città. Progetto di riqualificazione urbana, ambientale e paesaggistica che persegue l'obiettivo di rigenerare l'Area Nord, attraverso azioni sinergiche che progettano un nuovo modello di crescita sostenibile per lo sviluppo economico della città e del territorio.

All'interno dell'Area Nord e più precisamente all'interno del PF 1 convergono numerose infrastrutture di notevole importanza per il trasporto su gomma e su ferro, quali l'Autostrada A1, il Casello Autostradale di Reggio Emilia, la linea ferroviaria AV, la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, la linea ferroviaria regionale Reggio Emilia - Guastalla, l'asse attrezzato Reggio Emilia- Bagnolo lungo il quale sorgono i tre ponti realizzati su progetto dell'architetto Santiago Calatrava. Il Comune di Reggio Emilia ha da tempo avviato un percorso pubblico/privato volto all'analisi, tutela e valorizzazione dell'Area Nord della Città, acquisendo studi e contributi preliminari che hanno consentito una prima individuazione di quello che è stato denominato *"Bacino Mediopadano"*, 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); su una corona esterna (Casalmaggiore, Cremona, Mantova, Ostiglia e Piacenza) che, in un'area di 4.000 Kmq, vede la presenza di ulteriori 800.000 abitanti. I risultati delle indagini hanno evidenziato come l'attivazione 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 Reggio Emilia AV Mediopadana, un bacino di utenza complessivo di 8.000 kmq e 2,3 milioni di abitanti.

La richiesta di avvio del Procedimento Unico, ai sensi dall'art. 53, comma 1, lettera b) della L.R. 24/2017, presentata da Terminal One s.p.a, per il completamento del polo intermodale presso la stazione dell'alta velocità Mediopadana portando a compimento il progetto urbano predisposto dall'arch. Santiago Calatrava, si inserisce pienamente all'interno di questo percorso pianificatorio iniziato con l'approvazione del Parco progetti Calatrava e ripreso all'interno del PSC con il progetto urbano dell'Area Nord. L'approvazione del progetto definitivo del completamento del nodo mediopadano prevede l'inserimento in POC del progetto di interesse pubblico attraverso il procedimento unico art. 53 della L.R. 24/2017 conformemente a quanto previsto dal PSC 2011 e coerentemente con gli obiettivi e azioni in esso delineate.

2. IL DPQU DEL POC 2014

Il POC 2014 nel Documento Programmatico per la Qualità Urbana (DPQU) aveva già enucleato la scelta strategica di puntare sull'Area Nord per avviare un importante processo di trasformazione urbana e funzionale con ricadute positive nel medio e lungo periodo su tutta la città. Innovazione e ricerca ma anche sviluppo sostenibile e innanzitutto lavoro. L'Area nord è il fulcro delle politiche basate sull'economia della conoscenza portata avanti in questi anni dall'Amministrazione comunale, che vede il coordinamento di diversi attori pubblici e privati (università, associazioni di categoria, imprese, centri di ricerca) che insieme cooperano e agiscono per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. I più importanti di questi sono certamente l'apertura della stazione AV Mediopadana e le attività ad essa connesse, la trasformazione delle ex Officine Meccaniche Reggiane nel Parco dell'Innovazione della Conoscenza e della Creatività, trasformazione già in atto con l'insediamento del Centro Internazionale Loris Malaguzzi, sede di Reggio Children, e del Tecnopolo di Reggio Emilia, per la ricerca industriale e il trasferimento tecnologico all'interno della più ampia e articolata rete Alta Tecnologia della Regione Emilia Romagna, e da ultima, Arena Eventi Campovolo.

L'apertura al traffico passeggeri della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, si è manifestato come una grande opportunità, non solo per la città di Reggio Emilia, ma per tutta l'area mediopadana, che comprende le province di Reggio, Modena, Parma, Piacenza, Mantova e Cremona, con un bacino potenziale di quasi 2 milioni di utenti. Per la crescita della nuova stazione non è sufficiente una pur significativa opera di promozione, bensì è indispensabile dar luogo a episodi di alta qualificazione infrastrutturale degli assi che collegano la stazione alla città e ai collegamenti viari di rilevanza regionale e nazionale.

In questo contesto il POC 2014 ha previsto, da un lato, importanti investimenti sulle due principali vie di adduzione all'area della stazione Mediopadana (via Gramsci e via Filangeri) e, dall'altro, ha costruito le basi per la realizzazione del cosiddetto Nodo Mediopadano: una nuova infrastruttura della mobilità in grado di permettere il collegamento diretto tra la linea dell'alta velocità e l'autostrada A1. Via Gramsci e via Filangeri sono state contraddistinte da opere di riqualificazione funzionale e paesaggistica che le hanno rese maggiormente confacenti con le richieste dei flussi da e verso la stazione, migliorando le connessioni con il centro città, l'area delle Reggiane e il polo fieristico di Mancasale.

Il completamento del Nodo Mediopadano si inserisce a pieno titolo all'interno delle azioni e degli obiettivi del DPQU 2014.

3. INQUADRAMENTO URBANISTICO

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale_PTCP vigente individua l'area di intervento all'interno del Polo Funzionale denominato *"Sistema Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera"*, disciplinato dal comma 2 dell'articolo 13 delle Norme di Attuazione del PTCP della provincia di Reggio Emilia. L'articolo 13 , al comma 6, prevede altresì che i Poli Funzionali (il PF8 tra questi) siano attuati attraverso Accordo Territoriale, e successivamente siano gli strumenti urbanistici comunali a precisare e disciplinare *"dal punto di vista urbanistico, edilizio e infrastrutturale gli interventi di trasformazione, sviluppo o qualificazione stabiliti nell'Accordo, a precisare i livelli prestazionali da raggiungere per garantire l'accessibilità e la compatibilità ambientale, a specificare le opere di infrastrutturazione necessarie"*.

Dal punto di vista dell'inquadramento urbanistico, il PSC 2011 individua l'area all'interno del Polo Funzionale PF-1 (*Nuove porte della città: Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera*) e ne definisce la normativa all'art. 5.8 delle NA del PSC; inoltre, con particolare riferimento agli elaborati grafici denominati "P4.1.a Poli Funzionali", ne illustra gli specifici obiettivi e prestazioni da perseguire, i carichi urbanistici massimi sostenibili, le possibili destinazioni d'uso, gli standard di qualità urbana ed ambientale da rispettare, le regole di perequazione urbanistica da applicare in relazione ai tipi di condizioni di fatto e di diritto dei suoli.

Il Polo Funzionale 1 è stato oggetto di un Accordo Territoriale, così come previsto dal PTCP 2010,

sottoscritto dall'Amministrazione Comunale e dall'Amministrazione Provinciale, in cui sono stati declinati gli obiettivi e le strategie, tra i quali *“potenziare le connessioni multimodali diviene, quindi, condizione per valorizzare a pieno la specificità della Stazione Mediopadana e per allargare il bacino di fruibilità della stessa all'Area Vasta, così da sostenere funzioni di respiro territoriale e competere e cooperare con le altre città e territori della rete TAV; 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”*. In particolare l'accordo prevedeva *“un ampliamento a nord-est della Stazione Mediopadana dalla linea FER Reggio-Guastalla al torrente Rodano, dove non vengono previste espansioni dell'edificazione, ma invece ci si prefigge di attuare interventi di riqualificazione territoriale e paesaggistica a ridosso del parco urbano lineare individuato dal medesimo torrente, come componente strutturale della Cintura Verde così come individuato dal PSC adottato, nonché per l'eventuale potenziamento del sistema dei parcheggi”*.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2019

Con deliberazione n. 79 in data 11 aprile 2019 la Giunta Comunale di Reggio Emilia ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), Piano che, all'esito di analisi specifiche, prevede azioni puntuali in ordine al Nodo Infrastrutturale Mediopadano, anche recuperando gli esiti del prezioso lavoro svolto con il progetto internazionale Enter.Hub.

L'adozione del PUMS è stata preceduta da una specifica indagine condotta presso la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, conclusasi nell'agosto 2018, volta ad analizzare le caratteristiche fondamentali degli utenti e della domanda di mobilità servita dal Nodo Infrastrutturale Mediopadano. Il PUMS, nel descrivere alcune caratteristiche salienti del Nodo Infrastrutturale Mediopadano e nell'ipotizzare possibili sviluppi, evidenzia che: *“la nuova stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana, ha modificato il ruolo della città di Reggio Emilia nel panorama nazionale determinando un significativo incremento dell'accessibilità alle grandi reti di comunicazione. La stazione dal 2013 ha registrato rilevanti tassi di crescita sia in termini di domanda sin di offerta, superando le previsioni. Nell'ultimo quadriennio si è passati da circa 1600 a circa 3.900 passeggeri/giorno, cioè approssimativamente da 0,5 a 1,5 Milioni di passeggeri/annuo con un'offerta che da 31 è aumentata a 53 treni al giorno. Il Comune di Reggio Emilia, a partire dal 2014, ha condotto annualmente delle indagini presso la stazione AV Mediopadana con l'obiettivo di analizzare ed evidenziare le caratteristiche salienti dell'utenza servita ... Per quanto riguarda l'accessibilità locale si confermano nel corso del quadriennio la tendenza a raggiungere la stazione Mediopadana con i mezzi privati (83% dei Viaggiatori) e l'importante quota di accompagnamento in auto, mediamente prossima al 40%. Il mezzo pubblico (taxi inclusi) è utilizzato solo dal 17% dei viaggiatori. In ogni caso si rileva che l'utilizzo delle modalità sostenibili (tpl e ciclabilità) utilizzate da e per la stazione rimane residuale rispetto all'utilizzo del veicolo privato. Questo ha determinato, in concomitanza con la crescita dell'utenza della stazione, una crescente domanda di sosta. Per una prima risposta a questa criticità nel breve periodo, l'Amministrazione ha lavorato ad un progetto di riorganizzazione delle aree a parcheggio a servizio della stazione. Alla fine del 2018 è stato approvato il progetto esecutivo per un primo ampliamento della dotazione di sosta, oggi di circa 930 posti auto, che raggiungerà circa 1.200 posti auto entro il 2020. La sosta, ad oggi non soggetta ad alcuna regolamentazione, sarà organizzata con aree a pagamento, corsie kiss&ride e stalli riservati agli aventi diritto”*.

Il PUMS prefigura altresì, sulla base di uno specifico studio di fattibilità, uno scenario di medio-lungo periodo per i possibili sviluppi del Nodo Infrastrutturale Mediopadano, evidenziando, tra il resto quanto segue: *“le analisi 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 intercambio, ma anche alla valorizzazione delle eccezionali condizioni di accessibilità nazionale, generale dalla presenza del nodo AV. Il nuovo nodo prevede in corrispondenza della stazione AV, come elemento primario una nuova area di servizio autostradale, a cui lo Studio di Fattibilità associa diversi possibili schemi funzionali di interscambio. Un primo schema riguarda il P+R ferroviario con la possibilità di parcheggiare la propria autovettura per periodi medio-lunghi, usufruendo dei servizi presenti nel nodo e proseguendo il proprio viaggio in treno... ..un ulteriore schema*

funzionale che è possibile associare all'area di servizio autostradale, è il kiss&ride, che non prevede lo stazionamento veicolare di lungo termine ma, dovendo consentire l'inversione di marcia, si correla comunque alla presenza di varchi di uscita/ingresso in autostrada ed alle possibilità di circuitazione interna all'area di sosta... E' inoltre possibile aggiungere uno schema funzionale di park&ride urbano (P+Ru), finalizzato alla connessione tra l'autostrada e la rete TPL della città ... Da ultimo, è possibile ipotizzare che il nodo sia attrezzato per ospitare una fermata di servizi bus di federaggio di medio-lungo raggio, ad instradamento prevalentemente autostradale ... In sintesi, facendo riferimento ad un assetto funzionalmente completo ... il nodo dovrebbe essere composto da tre elementi: (i) area di sosta autostradale dotata dei normali servizi di supporto ai viaggiatori (ristoro, ecc.); (ii) parcheggio di interscambio, rivolto sia alla stazione AV che alla città (park&ride urbano), eventualmente dotato di servizi orientati allo stazionamento veicolare; (iii) fermata/autostazione a servizio dei bus ad instradamento autostradale. Nello specifico lo schema completo prevede: - l'inserimento di un parcheggio multipiano sul versante sud dell'autostrada A1 con funzione di area di servizio per i mezzi leggeri da porre in copertura; - la previsione di una nuova viabilità urbana di adduzione al parcheggio multipiano e di scavalco della linea ferroviaria Regionale; - la possibilità di attrezzare il nodo con la previsione di caselli di esazione del pedaggio autostradale di tipo automatico; la possibilità di interessare gli spazi sottostanti l'edificio AV Mediopadana quale parcheggio elitario direttamente connesso con i previsti caselli autostradale; - la completa integrazione pedonale dei nuovi servizi con le infrastrutture presenti ... Lo sviluppo anche parziale di queste funzioni consentirebbe di trasformare il nodo in una vera e propria "porta" della città di Reggio Emilia, e dell'intera area Mediopadana, nei confronti del resto del paese".

4. ACCORDO RFI - COMUNE REGGIO EMILIA

Nel contesto delle azioni intraprese e programmate per la valorizzazione e la rigenerazione dell'Area Nord, il Comune, sin dalla fase di realizzazione della linea AV, ha attivato un percorso di approfondimento e confronto con RFI s.p.a., sottolineando la necessità, condivisa da RFI, di individuare soluzioni per singoli aspetti puntuali, afferenti il completo e ottimale utilizzo del fondamentale elemento infrastrutturale rappresentato dalla stazione Reggio Emilia AV Mediopadana.

Nel corso delle interlocuzioni tra Comune e RFI sono state individuate alcune azioni utili al perseguimento degli obiettivi di valorizzazione e riqualificazione della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, tra le quali: provvedere, da parte di RFI, alla ottimale manutenzione, ordinaria e straordinaria, della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana in ogni parte della sua struttura; installazione, da parte di RFI, di una nuova coppia di scale mobili e di una nuova coppia di ascensori al servizio del viadotto sul quale sono posizionati i binari all'interno della Campata Est della Stazione; realizzazione, da parte di RFI, di una autorimessa coperta e custodita in corrispondenza della Campata Ovest della Stazione, destinata a parcheggio a rotazione; condivisione tra RFI, in qualità di proprietario della struttura tenuto al completamento delle dotazioni territoriali necessarie al suo utilizzo, e Comune, quale ente esponenziale della comunità locale di riferimento, delle modalità attraverso le quali trasferire a terzi la disponibilità e la possibilità di utilizzo degli spazi edificati, attualmente allo stato di grezzo, ubicati al piano terreno della Stazione, previa realizzazione da parte di RFI delle opere necessarie e opportune per consentire l'insediamento di funzioni prioritariamente destinate a servizi in favore dell'utenza e a servizi in favore della collettività; necessità di procedere ad ogni opportuna azione per la realizzazione delle dotazioni territoriali, per la ottimizzazione della sistemazione delle aree esterne circostanti la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana, per la realizzazione della viabilità necessaria a garantire l'accessibilità alla e dalla Campata Est nonché, in prospettiva, al e dal versante sud della Stazione; opportunità di valutare progettualmente la realizzazione di un'area di sosta per i veicoli che connetta fisicamente l'area della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana alla finitima autostrada A1.

Lo sviluppo delle interlocuzioni è proseguito anche in periodo successivo all'entrata in esercizio della Stazione con l'analisi del trend di crescita del numero complessivo dei passeggeri che utilizzano la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana (trend di crescita superiore al 30% annuo nei primi due anni successivi all'entrata in esercizio della Stazione), analisi che ha evidenziato, tempo per tempo, carenze significative

.....

nella disponibilità di aree di parcheggio a rotazione, aree di parcheggio la cui realizzazione si è rivelata essere non sempre cronologicamente adeguata all'eccezionale incremento di utilizzo della Stazione da parte dell'utenza.

In particolare, le azioni concordemente individuate dal Comune e da RFI, sono state definite in uno specifico Atto di Accordo approvato dalla Giunta Comunale con delibera ID. n. 113 del 03/07/2020 ai sensi degli artt.15 e 11 della L.241/90 nonché dell'art.5, comma 6 del D.lgs 50/2016 con RFI per la valorizzazione della stazione Reggio Emilia AV Medio Padana e del nodo infrastrutturale mediopadano, stipulato in data 06 luglio 2020.

Gli impegni delle parti prevedono in particolare: l'interramento dell'elettrodotto TERNA a sud dell'Autostrada; la riqualificazione del casello autostradale; la compartecipazione economica di RFI 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 della Stazione. Tale nuova infrastruttura rende valorizzabile, in termini di nuovi servizi, la Stazione. Il piano terreno, la cui superficie complessiva è pari a 10.000 mq, è infatti attualmente solo in minima parte occupato da servizi (per una superficie di 1.800 mq). RFI e Comune di Reggio Emilia hanno pertanto concordato di sviluppare il progetto di valorizzazione degli spazi interni alla stazione da realizzare per stralci.

5. CONTESTO TERRITORIALE E ASSETTO PROPRIETARIO

L'area, oggetto di procedimento unico, è localizzata nella cintura nord del centro storico di Reggio Emilia e più precisamente nel settore nord orientale, nelle aree limitrofe alla stazione dell'Alta Velocità, del nuovo casello autostradale e dei tre ponti, tutte opere dell'Arch. Santiago Calatrava.

Dal punto di vista logistico, la Stazione Alta Velocità costituisce un nodo intermodale di interscambio con i treni del servizio regionale FER tra Reggio Emilia e Guastalla e con il traffico su gomma pubblico e privato. L'area di intervento è situata ad est della linea ferroviaria FER Reggio Emilia - Guastalla ed è delimitata a nord da un fosso di scolo delle acque irrigue provenienti dalle zone agricole, a est da un'area agricola, a sud dalla stazione dell'alta velocità Mediopadana e dal rilevato ferroviario, ad ovest della linea ferroviaria FER. Attualmente l'accesso carraio all'area è possibile mediante via Petrella, mentre l'accesso pedonale è possibile utilizzando il sottopasso della stazione FER oppure tramite i sistemi di collegamento verticale (scale e ascensori) della stazione Mediopadana. Mentre l'accesso all'area ovest, di proprietà del Comune di Reggio Emilia, avviene tramite la rotatoria posta su via Gramsci e via Filangeri.

Le aree interessate dal progetto di completamento del nodo intermodale sono di proprietà di Terminal One spa, e di RFI. Le aree di proprietà RFI (previa trascrizione del decreto n. 316 in data 29 aprile 2013 mediante il quale RFI ha acquisito, ai sensi dell'articolo 42 bis del d.p.r. 327/2001, la proprietà di dette aree che sono state espropriate e i precedenti proprietari indennizzati come scritto nell'allegato "A" al verbale di accordi A101 11E43 MA BD.00.00 001 A" del numero d'ordine 1 e numero di piano 2-3. e nell'allegato A" al verbale di accordi A101 11E43 MA BD.00.00), verranno date in concessione al Comune di Reggio Emilia secondo quanto previsto dall'Atto di Accordo siglato in data 06/07/2020.

Il Comune di Reggio Emilia, per quanto previsto nell'atto di accordo tra Comune di Reggio Emilia e Terminal One S.p.a., una volta acquisita da RFI la subconcessione delle 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.

Gli assetti proprietari sono individuati nell'elaborato T_DIS_GEN_3_B del procedimento unico art.53 LR 24/2017.

6. ITER PROCEDURALE

In parallelo rispetto alla conduzione del dialogo funzionale alla definizione dell'Atto di Accordo con RFI, Terminal One s.p.a., proprietaria delle aree ubicate sul lato nord della Stazione, a est della ferrovia Reggio Emilia - Guastalla, ricomprese all'interno del Polo Funzionale *"Sistema Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera"*, ha rappresentato al Comune la propria disponibilità a realizzare, all'interno delle aree in sua proprietà, parcheggi per la sosta a rotazione, in pubblica fruizione, a pagamento, funzionali a completare l'allestimento dotazionale della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana per quanto attiene i servizi in favore del trasporto su gomma nell'ambito dello scambio intermodale.

Con atto di Giunta Comunale ID n.118 del 14/07/2020 è stato approvato l'*Atto di accordo ai sensi dell'art. 11 della legge 07 agosto 1190 n. 241, dell'art. 61 della LR 21 dicembre 2017 n. 24, dell'articolo 18 della LR 20/2000 tra Terminal One SPA per la realizzazione di parcheggi per la sosta a rotazione destinati alla pubblica fruizione e delle relative infrastrutture per l'urbanizzazione nell'area a nord della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana*, all'interno del quale sono stati individuati gli obblighi delle parti.

L'accordo tra il Comune di Reggio Emilia e la società Terminal One prevede, a carico del privato, il completamento delle opere di collegamento al lato est della Stazione per la quota eccedente il contributo di RFI; la costruzione di un nuovo parcheggio da 1.300 posti auto nella zona est, che consentiranno di portare la dotazione complessiva di parcheggi ad oltre 2.400 stalli dotati di controllo degli accessi, videosorveglianza ed adeguata illuminazione pubblica, la realizzazione di una nuova rotonda in ingresso all'area al fine di smaltire e ridistribuire il traffico; la modifica della viabilità esistente realizzando in particolare corsie differenziate per mezzi pubblici e privati, al fine di eliminare eventuali ingorghi; la realizzazione di due vasche di 'prima pioggia' a Nord dell'area e un vaso di laminazione per potenziare così le dotazioni idrauliche esistenti; la piantumazione di 315 nuovi alberi (platani) sia all'interno delle aree di sosta che lungo le arterie principali al fine di abbattere la CO2 emessa dai veicoli confluenti alla stazione.

Successivamente in data 31/07/2020 la società TERMINAL ONE S.P.A. ha presentato, con PEC PG n.124092 e seguenti, il progetto definitivo riguardante *"La realizzazione del nuovo polo intermodale presso la stazione dell'Alta Velocità Mediopadana, in Reggio Emilia"* con richiesta di avvio del procedimento unico ex art.53 comma 1 lett. a) della L.R.24/2017, ai fini della sua approvazione, corredato da Verifica di assoggettabilità a via (Screening) ai sensi della L.R. 4/2018.

L'approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art. 53 LR 24/2017 prevede dunque l'inserimento in POC del progetto di interesse pubblico conformemente a quanto previsto dal PSC 2011 e coerentemente con gli obiettivi e azioni in esso delineate.

La scheda di POC delinea i contenuti di massima dell'intervento e rimanda agli elaborati di maggior dettaglio presentati nell'ambito del procedimento unico.

PO.4 Localizzazione degli interventi

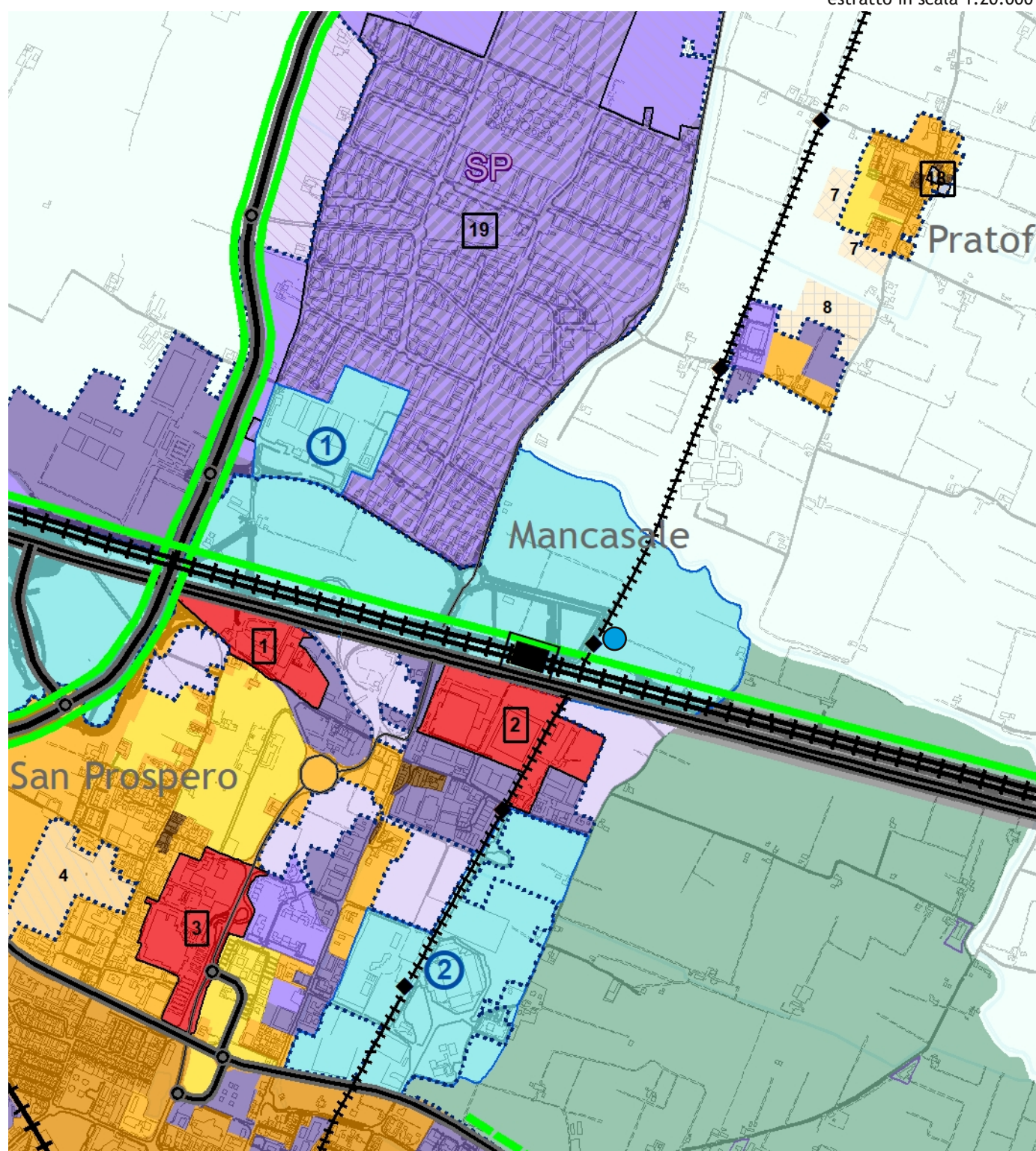
interventi del nuovo sistema di pianificazione
interventi di riqualificazione nei tessuti esistenti

Poli Funzionali



"PF 1 - Nuove porte della città: Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera

estratto in scala 1:20.000



PO.4.1 Schede norma degli interventi

Scheda POC PF_1-1

Nuove porte della città: Stazione Mediopadana - Nuovo Casello - Fiera



Dati generali

I TERRENI CENSITI AL FOGLIO N. 72 MAPPALI 394, 395, 399 E 400 DI PROPRIETÀ DI RFI SARANNO DATI IN SUB CONCESSIONE AL COMUNE DI REGGIO EMILIA, PER QUANTO PREVISTO NELL'ATTO DI ACCORDO CON RFI. CON LE MEDESIME MODALITÀ I TERRENI CENSITI AL FOGLIO N. 72 MAPPALI 397 E 398 DI PROPRIETÀ DI RFI SARANNO DATI IN SUB CONCESSIONE AL COMUNE DI REGGIO EMILIA

Descrizione e dati generali

Attuazione di area individuata dal PSC come Polo funzionale 1 ai sensi dell'art. A-15 della L.R. 20/2000, la cui programmazione di sviluppo è definita dal relativo Accordo Territoriale tra Provincia e Comune e i cui interventi sono programmati in sede di POC sulla base di uno schema progettuale guida._Art. 5.8 NA del PSC

PF_1		PF_1-1	
St complessiva	2.257.325 mq	St oggetto Art 53	c.a. 146.200 mq
Diritti edificatori area 1	0,15 mq/mq	Superficie Complessiva portineria	Sc 150
Permeabilità esistente	99 %		
Capacità insediativa massima	0,4 mq/mq		
Funzioni: 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; parchi pubblici e dotazioni ecologico-ambientali di rilievo urbano e territoriale		Parcheggi previsti	
		P4, P5, P6	ca. 1.311 pa
		P7 (secondo stralcio)	ca. 303 pa
		Totale nuovi stalli	ca. 1614 pa
		USI PREVISITI : infrastrutture per la mobilità	

Il progetto prevede il completamento del polo intermodale presso la stazione dell’alta velocità Mediopadana, in particolare nell’area ad est della linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla. Le opere in oggetto consistono nell’ampliamento dell’area a parcheggio esistente sul fronte ovest, attraverso la realizzazione di nuovi parcheggi e lo sviluppo delle relative opere accessorie, quali la realizzazione di: sottopasso alle linea ferroviaria FER Reggio Emilia - Guastalla; nuova viabilità (strada e marciapiede) che collegherà la rampa est del sottopasso con via Errico Petrella e servirà per distribuire i nuovi parcheggi P4, P5 e P6; allargamento verso nord di via città del Tricolore nell’area di proprietà del Comune di Reggio Emilia; modifica del ramo sud in ingresso alla rotatoria su via Gramsci. Nell’ambito dell’accordo stipulato tra Comune e termina One srl dal Procedimento Unico è inoltre prevista la piantumazione dell’area denominata P7, con fornitura e messa a dimora, delle alberature e della relativa impiantistica per la irrigazione utilizzando le medesime essenze e seguendo la medesima tipologia di posa attuata per la piantumazione all’interno del parcheggio “P5”.

Condizioni di sostenibilità ambientale

Per quanto riguarda le componenti ambientali, si richiama quanto evidenziato nella Valsat dell’art. 53 (elaborato T_REL_Amb_8_o1) per individuare, descrivere e valutare più compitamente gli impatti ambientali potenzialmente derivanti dal progetto e dalla variante connessa e per la previsione di adeguate misure concordate di mitigazione, compensazione e condizioni di sostenibilità.

Accessibilità e mobilità

Per la corretta gestione dei flussi e assetto delle aree a parcheggio e sosta si è reso necessario elaborare uno studio specialistico a cui si rimanda per la trattazione specifica del tema (T_REL_Amb_05 studio di traffico e mobilità). Il progetto complessivo di riordino ed ampliamento dei parcheggi a servizio della stazione Mediopadana è disegnato con i seguenti criteri : suddividere gli itinerari e le corsie a servizio delle diverse componenti veicolari, separando gli itinerari per i veicoli da/per i parcheggi, da quelli dedicati all’accompagnamento e da quelli riservati ai bus e taxi/n.c.c.; riordinare le aree di parcheggio, eliminando per quanto possibili la sosta irregolare e quella lungo strada, e riqualificarle con l’inserimento di verde urbano;aumentare la capacità di sosta, e il numero di stalli disponibili. Dalla simulazione degli scenari di traffico risulta che l’incremento dei veicoli da/per la stazione Mediopadana va a creare situazioni di forte accodamento in via Gramsci, accodamenti che vanno ad interessare anche le vicine rotatoria Gramsci/Green e Green/Morandi. Ai fini della valutazione di compatibilità viabilistica, si è proceduto a valutare un possibile intervento di

raddoppio delle corsie di attestamento (da sud) alla rotatoria Gramsci/Filangieri. L’intervento dovrebbe essere accompagnato dalla regolazione delle manovre all’ingresso/uscita di via G.C. Vedriani, consentendo le sole manovre di svolta a destra in questa intersezione.L’ intervento di raddoppio delle corsie di attestamento ha dimostrato, nella simulazione del traffico, di risolvere i problemi di congestione riscontrati,mitigando l’impatto sul traffico dell’aumento dei parcheggi presso la stazione Mediopadana. Inoltre gli interventi di sviluppo della maglia viaria nella zona di via Tegani previsti dal PUMS miglioreranno la fluidificazione del traffico dell’intero comparto.

Qualità dell’aria ed emissioni climalteranti

Gli effetti attesi su tale componente sono approfonditi nell’elaborato dell’art. 53 (T_REL_AMB_03) a cui si rimanda per gli specifici approfondimenti. In virtù delle caratteristicheprogettuali dell’intervento, il progetto non presenta emissioni di tipo convogliato. Gli impatti valutati verteranno pertanto sulla sola valutazione delle emissioni prodotte dal traffico indotto. La valutazione di compatibilità ambientale dell’impatto sulla qualità dell’aria da traffico indotto è condotta sia in riferimento al bilancio emissivo annuo, che in termini di potenziale diffusione e ricaduta inquinante sulle aree immediatamente circostanti alle prime infrastrutture stradali interessate dal traffico, per gli inquinanti PM10 e NO2, ritenuti maggiormente critici dal P.A.I.R. e sicuramente coerenti con le emissioni da traffico veicolare. I due maggiori interventi di compensazione sono relativi alle piantumazioni di nuove alberature (si stima da progetto la piantumazione di un numero pari a 588 Morus Alba Fruitless e 184 Platanus valis classa) e alle colonnine di ricarica elettriche, previste internamente alle aree di parcheggio (ipotizzando una ricarica giornaliera media di c.ca 50 veicoli/giorno si stima l’apporto in termini di emissioni evitate). E’ stato effettuato un modello diffusionale su micro-scala, finalizzato a valutare la diffusione inquinante (di PM10 e NOx) nelle aree immediatamente circostanti la zona della stazione.

Inquinamento acustico

Considerato il traffico previsto e indotto, e in considerazione dei possibili impatti sull’ambiente sonoro, il progetto e la variante sono corredati di uno studio specialistico di valutazione dell’impatto acustico delle opere di progetto (T_REL_AMB_04A). Il parcheggio della stazione Mediopadana essendo parte integrante dell’infrastruttura ferroviaria non è soggetta al rispetto dei limiti differenziali. Dallo studio è emerso il rispetto dei limiti assoluti fissati dal DPR 459/98 (e dalla ZAC all’esterno delle fasce di pertinenza della ferrovia) in tutti i ricettori considerati.

Suolo e sottosuolo

Una descrizione delle caratteristiche del suolo e sottosuolo della zona di intervento così come i potenziali effetti e la sostenibilità complessiva dell’intervento è trattata nell’ambito della “Relazione Geologica propedeutica al progetto edilizio e delle opere” alla quale si rimanda. L’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, classifica il territorio comunale tra le zone sismiche a bassa pericolosità (zona 3), soggette a scuotimenti modesti. Per i piani urbanistici, l’accelerazione massima orizzontale di picco al suolo, con probabilità di superamento del 10% in 50 anni, è pari a 0.157 g1. Lo studio riguarda in particolare il sottopasso della linea ferroviaria ACT “Reggio- Guastalla”, attraverso il quale si accede ai comparti orientali P4÷P5, ed in subordine il dimensionamento del pacchetto stradale e dei piazzali. Le verifiche agli stati limite ultimo SLU e di esercizio SLE, andranno sviluppati in apposito studio geotecnico.

Sistema naturale, paesaggio, tutele storiche

L’area di progetto e di variante non interferisce con particolari elementi significativi naturali e paesaggistici e non risulta essere vincolata (elemento da segnalare è il torrente Tassone- Canalazzo- Rodano la cui distanza risulta essere maggiore di 150 metri). Tra gli obiettivi da perseguire rientra quello esplicitato dal PTCP-elaborato P1, ovvero di enfatizzare la funzione dell’area Stazione Mediopadana - Nuovo casello - Fiera di porta della città e della provincia, garantendo la qualità architettonica delle nuove funzioni nei pressi del nodo multimodale e migliorando la qualità degli spazi periurbani e l’ambientazione di insediamenti, ponendo particolare attenzione al corretto inserimento paesaggistico. Per quanto concerne l’aspetto archeologico l’area di intervento non presenta elementi significativi, l’elaborato T_REL_GEN-7A approfondisce la Verifica preventiva dell’interesse archeologico. 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. In continuità con i parcheggi esistenti ed in corso di realizzazione, 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.

Risorsa idrica e corpi idrici

Nelle vicinanze dell’area di progetto e di variante è presente il Cavo Fossone di Secchia che recapita le sue acque nel Canale di Reggio che scorre lungo Via Gramsci. Tenendo dunque in considerazione la tipologia di progetto proposto e quanto previsto a livello progettuale: - 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; - assenza di interferenza diretta con elementi delle rete fluviale superficiale. Ulteriori dettagli in tal senso possono essere reperiti anche nell’ambito delle relazioni specialistiche di tipo idraulico e geologico allegate alla documentazione tecnica di progetto.

Rischio idraulico

La zona di progetto ricade in area P2- M del Reticolo Secondario di Pianura. Allo stesso modo è segnalata una classe di rischio fondamentalmente R1 (moderato o nullo) per la zona di realizzazione dei parcheggi P3, P4 e P5 e la vasca di laminazione (una piccola porzione classificata R2 si ha solo in corrispondenza delle linee ferroviarie Reggio Emilia - Guastalla e AV).

Energia e inquinamento luminoso

L'area è al limite della zona di protezione dell'inquinamento luminoso. Nell'ambito delle documentazione di progetto e in relazione ai punti luce è da dimostrare la conformità nei confronti della legislazione regionale in materia (L.R. 19/2003 e successive D.G.R. applicative.) 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.

Condizioni e modalità di attuazione

Condizioni e modalità di attuazione secondo quanto previsto dall'accordo AI SENSI DELL'ARTICOLO 11 DELLA LEGGE 07 AGOSTO 1990 N. 241, DELL'ARTICOLO 61 DELLA LEGGE REGIONALE 21 DICEMBRE 2017 N. 24, DELL'ARTICOLO 18 DELLA LEGGE REGIONALE 24 MARZO 2000 N. 20, TRA COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA E TERMINAL ONE S.P.A. PER LA REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI PER LA SOSTA A ROTAZIONE DESTINATI ALLA PUBBLICA FRUIZIONE E DELLE RELATIVE INFRASTRUTTURE PER L'URBANIZZAZIONE NELL'AREA A NORD DELLA STAZIONE REGGIO EMILIA AV MEDIOPADANA approvato dalla Giunta Comunale ID 118 del 14/07/2020.

Masterplan

