

REGIONE EMILIA ROMAGNA
PROVINCIA DI REGGIO NELL'EMILIA

COMUNE DI REGGIO EMILIA

PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI

DELL'ART. 53 COMMA 1 LETTERA b DELLA L.R. 24/2017

PER L'AMPLIAMENTO DI COMPLESSO INDUSTRIALE

SEDE DELLA DITTA PA S.p.A. IN LOCALITA' BAGNO,

CON INGRESSO DA VIA MILANO n.13 IN COMUNE DI RUBIERA (RE)

RELAZIONE SINTESI INTEGRAZIONI

2° SEDUTA CONFERENZA DEI SERVIZI

Committente:

PA S.p.A.

Progetto:

Antares S.r.l.

Direttore Tecnico:

Arch. Guido Tassoni

REV 03	1° Seduta CdS	Novembre 2018
REV 04	2° Seduta CdS	Dicembre 2018

Il documento presenta la sintesi dei contributi contenuti nel Verbale della seconda Seduta della Conferenza dei Servizi.

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Richiesta delucidazioni relative:

- all'analisi dell'accessibilità all'ambito in esame, suggerendo un approccio maggiormente cautelativo in relazione ad un aspetto che può costituire l'impatto maggiormente significativo sul contesto.
- ai dati relativi all'incremento potenziale di traffico stimato.

Si ritiene che l'analisi debba tener conto anche dei flussi esistenti relativi ai mezzi non diretti e/o provenienti dall'azienda in esame, ma sia riferita sia al contesto residenziale che produttivo.

Risposta:

Si è provveduto ad approfondimento sullo studio del traffico della zona di Via Milano relativamente al comparto residenziale/industriale posto al margine del confine tra Comune di Reggio Emilia e Rubiera, (si veda planimetria) da cui si evince quanto segue:

Via Milano è una strada chiusa a Nord, posta nel territorio di Rubiera e costituisce l'arteria viaria su cui si svolge il traffico delle seguenti attività:

1) Torneria La Torre; piccola attività artigiana con ingresso sulla sotto strada della Via Emilia e con parcheggi privati e pubblici all'ingresso di Via Milano

2) Gazzini spa Uffici e sala Mostra prodotti ceramici; ha accesso diretto sulla sotto strada della Via Emilia e parcheggi riservati e pubblici all'ingresso di Via Milano.

Tutta la sua attività di carico e scarico merci non transita su via Milano avendo accesso dalla sotto strada della Via Emilia e da Via Venezia; gli unici mezzi connessi con l'attività della Gazzini smistamento merci che potrebbero transitare su via Milano sono quelli che percorrendo via Venezia verso Nord si riconnettono a Via Milano per poi ricollegarsi alla Via Emilia a sud.

3) GVF Impianti; piccola attività artigianale posta in fondo a Via Milano lato Ferrovia

4) PA spa; posta sulla parte terminale di Via Milano.

5) n. 14 alloggi; distribuiti su 6 lotti che utilizzano per la sosta delle auto di proprietà i parcheggi a loro dirimpettai sul lato Est di Via Milano.



PUNTO DI VERIFICA TRAFFICO - VIA MILANO



Attualmente su Via Milano confluisce Via Venezia strada a servizio di una attività di autotrasporto e rimessa camion che determina un importante flusso di traffico di mezzi pesanti verso di essa.

Questa strada da tempo immemore non risulta urbanizzata e per questa ragione tutto il traffico in arrivo e in uscita su questa viabilità converge su Via Milano anziché confluire in modo molto più razionale sulla sotto strada della Via Emilia.

si evidenzia come Via Venezia, risulti ad oggi difficilmente praticabile, oltre che dai veicoli pesanti anche dalle automobili, in quanto la strada non ha pavimentazione asfaltata ed è ingombra di mezzi e rimorchi della ditta di autotrasporti "Papacena" che ha sede in testa a Via Venezia.

Nel caso Via Venezia fosse in buone condizioni l'accesso su via Milano potrebbe essere precluso in quanto l'entrata e l'uscita dei mezzi sarebbe la sotto strada della Via Emilia riducendo come vedremo soprattutto il traffico camionale su Via Milano.

Su via Venezia sono inoltre posti alcuni ingressi delle aree di smistamento merci della Ditta Gazzini.



Analisi dei flussi di traffico su via Milano.

A seguito della richiesta di approfondire gli impatti sulla viabilità del traffico veicolare esistente e di quello futuro su Via Milano sono state svolte le seguenti rilevazioni sul traffico (illustrate nelle sottostanti tabelle) che hanno tenuto conto di quanto generato dalle residenze e da tutte le attività presenti ad esclusione di quelle generate dalla Torneria la Torre e dagli uffici e Mostre della Gazzini spa in quanto hanno un accesso diretto alla sotto strada alla Via Emilia e i parcheggi pubblici e privati sui primi 30 mt. Di Via Milano.

DIPENDENTI P.A. S.P.A.			FORNITORI P.A. S.P.A.	
FASCE ORARIE	ENTRATE	USCITE	ENTRATE	USCITE
4,00 alle 6,30	7	0	4	0
6,30 alle 7,30	18	2	0	2
7,30 alle 8,30	96	3	8	3
8,30 alle 12,30	18	20	36	30
12,30 alle 14,00	77	82	6	12
14,00 alle 17,15	27	90	18	22
17,15 alle 18,15	0	46	2	5
18,15 alle 4,00	0	0	0	0
TOTALE	243	243	74	74

GVF			PAPPACENA AUTOTRASPORTI			RESIDENTI		
FASCE ORARIE	ENTRATE	USCITE		ENTRATE	USCITE		ENTRATE	USCITE
4,00 alle 6,30	1	0		7	7		0	1
6,30 alle 7,30	5	2		4	3		1	8
7,30 alle 8,30	7	3		3	4		5	5
8,30 alle 12,30	4	6		1	5		8	4
12,30 alle 14,00	6	4		2	2		2	6
14,00 alle 17,15	4	8		9	8		5	3
17,15 alle 18,15	3	7		7	6		7	5
18,15 alle 4,00	0	2		6	4		9	5
TOTALE	32	32		39	39		37	37

FASCE ORARIE	TOTALE		TOTALE PASSAGGI
	ENTRATE	USCITE	
4,00 alle 6,30	19	7	26
6,30 alle 7,30	27	9	36
7,30 alle 8,30	114	13	127
8,30 alle 12,30	59	61	120
12,30 alle 14,00	93	100	193
14,00 alle 17,15	58	128	186
17,15 alle 18,15	12	64	76
18,15 alle 4,00	6	6	12
TOTALE	388	388	776

I dati illustrati si riferiscono ad una serie di rilevazioni eseguiti dalla Ditta PA relativamente al traffico generato dalla propria attività nel mese di ottobre con alcuni approfondimenti sulla registrazione dei flussi relativi al traffico generato dalle residenze presenti, dalla Ditta GVF e dalla Ditta Pappacena in modo particolare per tutto il traffico da e per Via Venezia nella confluenza su Via Milano.

Rispetto ai dati precedentemente forniti sono state registrati sia i flussi in entrata che quelli in uscita con una analisi oraria più dettagliata che ha tenuto in particolare conto l'organizzazione della attività lavorativa della PA spa.

- *Nella categoria Fornitori/Clienti gli ingressi medi come da tabella sono = **74***
- *Relativamente alla suddivisione si confermano le ripartizioni per tipologie di mezzi già illustrate nella precedente relazione.*
- *automezzi in ingresso ed in uscita imputabili in 10% Camion - autoarticolati e 90% furgoni*
- *si ribadisce che l'intervento in ampliamento con procedimento mira:*
- *alla riorganizzazione logistica di comparti produttivi, attualmente "compressi" per gli standard qualitativi e di sicurezza dell'azienda*
- *al trasferimento del punto di carico/scarico che sarà ottimizzato con adeguati spazi di manovra dei mezzi, aree di carico e scarico con aree di manovra dedicate per i muletti, aumentando gli spazi di sicurezza del personale impiegato;*

La riorganizzazione degli approvvigionamenti è completata dal punto di smistamento, appena completato sul lato nord (lato ferrovia) destinata alla MEC TO (ditta interna del gruppo PA spa).

- *realizzazione di un nuovo MAV da affiancare a quello esistente consentendo di dotare l'azienda di spazi a magazzino "di grande respiro" in grado di stoccare sia il prodotto da trasformare che il prodotto finito.*

Si conferma quanto contenuto nel monitoraggio acustico, ribadendo che il dato fornito sull'incremento dei flussi di traffico che porterà complessivamente a 90 automezzi/gg (di cui 10 autoarticolati e 80 furgoni) sia ampiamente cautelativo anche per uno sviluppo futuro del traffico automezzi fino al 22% ($74 \times 22\% = 90$ automezzi).

Si ribadisce che l'ampliamento in progetto non produce un aumento di traffico camion/furgoni in quanto il notevole miglioramento della logistica e degli apprestamenti tecnologici di magazzino consentirà approvvigionamenti dei mezzi in ingresso più efficaci ed efficienti

Nella categoria dipendenti si tratta di autovetture

- *gli ingressi giornalieri oggetto di approfondimento sono quelli già analizzati nel mese di Ottobre e sono stati riverificati sia per fasce orarie che per entrate ed uscite e ha tenuto conto anche dei rientri di chi non frequenta la Mensa aziendale.*
- *Considerato che il gruppo PA spa ha realizzato negli scorsi anni una struttura destinata a mensa aziendale e che attualmente è utilizzata da 95 persone (circa 55% dei dipendenti) si ritiene che essendo la politica aziendale quella di incrementare l'utilizzo della mensa per arrivare almeno al 65% ci siano le condizioni per ridurre ulteriormente i flussi di andata e ritorno per la pausa mensa .
Pertanto, si valuta che il traffico veicolare legato ai dipendenti allo stato attuale e in previsione, sia legato ad un trend di complessiva diminuzione, in grado di assorbire completamente gli incrementi legati a nuove assunzioni.*

Rispetto ai dipendenti attuali del gruppo PA spa pari a 170 unità (dipendenti e responsabili), la ditta PA spa ha in programma un aumento del personale stimato in n° 15 persone nei prossimi 10 anni, pari a circa 10%.

Dalla Tabella che descrive i flussi di traffico si evince che relativamente alla ditta Papacena sono previsti 39 mezzi in entrata e 39 in uscita si precisa che i camion e gli autoarticolati in entrata sono il 35% circa i furgoni il 20% circa mentre i restanti automezzi sono autovetture. Nel caso si provvedesse alla sistemazione di Via Venezia questo flusso di traffico verrebbe eliminato in particolare si fa notare che i mezzi pesanti sono in numero ben superiore a quelli attuali di PA spa e che la sistemazione di Via Venezia avrebbe senso solo ed esclusivamente se tutto il traffico di questa Via sia in andata che in ritorno confluisse direttamente sulla sotto strada alla Via Emilia riducendo in modo significativo l'impatto di mezzi pesanti su via Milano oltre che quello automobilistico.

Si allega :

Si ritiene necessario un approccio che vada oltre i confini amministrativi comunali, in particolare per il caso in esame che si trova al confine tra i Comuni di Reggio Emilia e Rubiera, garantendo la sostenibilità complessiva del progetto di ampliamento previsto; condivide la necessità segnalata da Ettore Buccheri di prevedere maggiori compensazioni relative alla mitigazione nei confronti dell'insediamento residenziale esistente ed all'infrastrutturazione e adeguamento di via Venezia nel Comune di Rubiera. Tali aspetti dovranno essere oggetto di ulteriori integrazioni.

Risposta

Si fa riferimento a quanto successivamente illustrato nella risposta a Comune di Rubiera ed ai contenuti della RELAZIONE DI SOSTENIBILITA' REV04

Si chiedono chiarimenti relativi al coinvolgimento della soprintendenza per i Beni Paesaggistici per gli aspetti autorizzativi ambientali.

Risposta

In fase di presentazione si è provveduto alla consegna di Relazione paesaggistica.

Relativamente alle modifiche progettuali intercorse durante la Conferenza di Servizi:

Arginello di protezione per garantire migliore protezione all'allagamento delle aree di intervento.

L'argine è realizzato in area verde con caratteristiche geometriche che non alterano in alcun modo le condizioni ambientali. L'opera da realizzare con movimento terra non modifica la percezione del Cavo Tassarola 2°, oggetto di vincolo paesaggistico e non comporta alterazione permanente della visione d'insieme della morfologia del terreno e pertanto è esclusa dall'Autorizzazione paesaggistica in quanto ricade tra le opere di difesa idraulica previste dall'Allegato A del DPR 31/2017.

Eliminazione della vasca di laminazione di progetto con realizzazione di parcheggi pertinenziali

La realizzazione delle opere relative alle aree di parcheggio pertinenziale in luogo della vasca di laminazione sono escluse dall'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi del Decreto 31/2017 Allegato A punto A.12, per cui non si rende necessario presentare alcuna variante all'Autorizzazione paesaggistica già presentata.

COMUNE DI RUBIERA

Richiesta chiarimenti relativi al sistema della viabilità interna, con riferimento alla funzione delle zone destinate a collegamento carrabile nel settore sud (lati est/ovest) dell'ampliamento previsto.

Risposta:

Lo schema planimetrico e il sistema viabilistico derivano dall'ampliamento di sistemi tecnologici che non possono essere modificati e da prescrizioni del Comando Provinciale

Esprime alcune considerazioni relativamente agli aspetti viabilistici, e ritiene che la compensazione necessaria sia l'infrastrutturazione e adeguamento di via Venezia, nel Comune di Rubiera.”

Risposta:

Rispetto alla richiesta avanzata dal Comune di Rubiera nell'ambito delle compensazioni di Legge per la variante in corso la ditta PA ritiene che la sua disponibilità in ordine all'impegno alla sistemazione di Via Venezia sia collegabile alla possibilità di allargare gli spazi a parcheggio interni allo stabilimento nella zona sud Ovest e a tal proposito nei documenti integrativi e sostitutivi collegati alla presente relazione prospetta la soluzione di un allargamento del parcheggio posto a Sud Ovest con la conseguente riorganizzazione delle vasche di laminazione.

In un prossimo futuro PA spa si riserva di procedere allo spostamento dell'invaso di laminazione, in territorio rurale, in modo da poter ottimizzare ulteriormente gli spazi da destinare a parcheggi all'interno dell'ambito aziendale;

Secondo aspetto che consente una valutazione positiva da parte di PA spa della richiesta del Comune di Rubiera e della Provincia di Reggio Emilia è che contestualmente all'impegno alla sistemazione di Via Venezia da parte della ditta PA spa, sulla base di atto unilaterale d'obbligo o documento equipollente, il Comune di Rubiera organizzi la riqualificazione di Via Milano al fine di migliorarne l'assetto e valorizzarne le caratteristiche con l'eventuale realizzazione del marciapiede sul fronte residenziale senza per questo ridurre la funzionalità per l'accesso alle attività produttive di PA spa e di GVF presenti nella parte terminale della strada.

Per ultimo si ritiene indispensabile la disponibilità dell'Amministrazione Comunale di Reggio Emilia a contribuire, come dichiarato in conferenza di servizi, al progetto di miglioramento e adeguamento del sistema di accessibilità viario del comparto produttivo di Rubiera (Via Venezia Via Milano) di cui l'azienda PA è uno dei componenti industriali, assegnando parte del contributo dovuto da PA spa alla sistemazione di Via Venezia e restando la sistemazione di Via Milano a carico di altri soggetti.

In ordine al contributo straordinario dovuto per legge dall'azienda al Comune di Reggio Emilia si conferma la disponibilità a realizzare direttamente l'opera individuata nella frazione di Bagno-Gavasseto nei limiti della compatibilità del contributo residuo.

Si allega :

AUSL REGGIO EMILIA

Richiesta chiarimenti relativi alla delimitazione di aree di proprietà dell'azienda proponente ed all'individuazione catastale delle stesse, riferite in particolare al mapp. 508, fg. 248 fuori comparto di intervento.

Risposta:

Come già espresso in CdS, le sopraindicate aree sono in fase di acquisizione da parte della ditta PA spa per ottimizzare l'assetto proprietario dell'azienda. Le aree non coinvolgono l'ambito di intervento del Procedimento unico

Richiesta chiarimenti in merito a refuso su fasce orarie relative all'analisi del traffico veicolare e in merito alla ripartizione oraria.

Risposta:

Si fa riferimento a quanto già illustrato nella risposta a Provincia di Reggio Emilia

ARPAE REGGIO EMILIA

Procedimento tecnico-amministrativo relative alle nuove AUA.

Risposta:

Sono in corso di completamento i percorsi autorizzativi delle AUA, come riferito da Studio Alfa.

Inoltre

Il complesso produttivo è già dotato di una vasca di laminazione esistente, realizzata in attuazione del Permesso di Costruire PG n. 20581/2016 del 10/08/2016 relativo ad un precedente intervento di ampliamento.

La vasca esistente ha una proiezione al suolo di circa 2.150 mq e doveva garantire un battente idrico di 23 cm per assicurare l'invarianza idraulica all'epoca del precedente intervento.

Allo stato attuale, valutati i dislivelli presenti nell'area tra il piano di campagna del terreno naturale in direzione ovest, il piano di pavimento delle aree urbanizzate all'interno dell'ambito (superfici piane asfaltate) e le quote di fondo della vasca esistente, si può sostenere che il medesimo invaso, così come conformato, sia capace di laminare un volume d'acqua ben superiore a quello precedentemente richiesto e soddisfare il fabbisogno in progetto.

La depressione realizzata nel terreno, infatti, delimita un bacino capace di contenere fino a circa 1.935 mc (misurando la profondità media 0,90 m), valore ben superiore a quello necessario, anche senza considerare il contributo fornito dalla rete di raccolta delle acque meteoriche.

Infine, si dimostra che la bocca tarata esistente, per l'immissione delle acque meteoriche nel Cavo Tassarola 2°, avente diametro 200 mm e già autorizzata dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, soddisfa la portata massima di 20 l/sec/ha (equivalenti a 81,484 l/sec riferiti all'intero complesso produttivo esistente ed in progetto) con un battente idrico di altezza pari a 0,72 m. Questo significa che la depressione attuale presenta tutte le caratteristiche per accumulare anche le acque provenienti dal nuovo ambito in ampliamento, garantendo anche un franco di circa 0,20 m sopra il battente idrico.

Si dimostra pertanto che il volume di invaso esistente è già sufficientemente dimensionato per sostenere anche un evento meteorico critico con Tempo di Ritorno di 50 anni.

Pertanto in luogo della vasca di laminazione prevista in progetto si prevede la realizzazione di parcheggi pertinenziali, senza interferenza con le aree verdi.