

**RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA SOSTA DI VIA ANCINI  
A SEGUITO DEL PROLUNGAMENTO DELLA SS 9  
TANGENZIALE NORD DI REGGIO EMILIA - TRATTO DA  
SAN PROSPERO A CORTE TEGGE, IN VARIANTE ALLA  
PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTE**

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

**PROPOSTA DI VARIANTE**  
**Relazione di VAS**

**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**

**COORDINAMENTO GENERALE E RUP  
DIRIGENTE DEL SERVIZIO RIGENERAZIONE URBANA  
Elisa Iori**



titolo del progetto

– PROGETTO DEFINITIVO ESECUTIVO DI RIQUALIFICAZIONE AREA SOSTA DI VIA ANCINI A SEGUITO DI PROLUNGAMENTO DELLA SS. 9 TANGENZIALE NORD DI REGGIO EMILIA TRATTO DA S. PROSPERO A CORTE TEGGE

committente

– COMUNE DI REGGIO EMILIA – Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comuni  
Servizio Mobilità, Housing Sociale e Progetti Speciali  
Via Emilia San Pietro, 12 – 42121 Reggio Emilia – RE

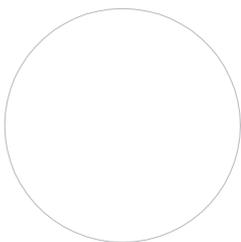
titolo della tavola

– RELAZIONE DI VAS

num. pratica	data emissione	redatto da	rapp. disegni	layout	fase operativa	file
4475	FEBBRAIO 2020	S.C.	--	--	ESECUTIVO	4475ERVAS-Rev.A.pdf

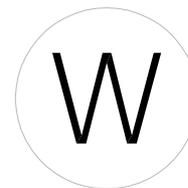
rev.	data	descrizione	redatto da
A	MARZO 2021	INSERITO LO STUDIO DELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE	A.A.
B			
C			
D			
E			

Progettazione Architettonica

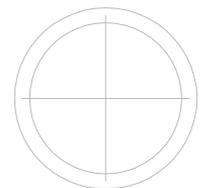


Ing. Andrea Albertini

N°. tavola



orientamento



collaboratori:

Arch. Francesca Martini

## Sommario

<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUZIONE.....</b>	<b>2</b>
Riferimenti normativi .....	2
Linee guida e percorso metodologico adottato .....	3
<b>VERIFICA DI COERENZA .....</b>	<b>4</b>
<b>AMBITO DI INTERVENTO .....</b>	<b>4</b>
Inquadramento.....	4
Situazione Iniziale .....	4
Progetto ANAS della futura Tangenziale Nord .....	6
<b>INQUADRAMENTO CATASTALE, URBANISTICO TERRITORIALE E REGIME VINCOLISTICO .....</b>	<b>8</b>
Inquadramento catastale .....	8
Conformità urbanistica dell'intervento .....	10
Inquadramento urbanistico.....	10
VINCOLI AMBIENTALI, CULTURALI, INFRASTRUTTURALI.....	15
<b>COMPATIBILITA' ACUSTICA .....</b>	<b>23</b>
<b>PROGETTAZIONE.....</b>	<b>24</b>
<b>MOBILITA' .....</b>	<b>26</b>
<b>FATTIBILITA' IDROGEOLOGICA - CICLO IDRICO.....</b>	<b>26</b>
RETI FOGNARIE .....	26
<b>ELETTROSMOG.....</b>	<b>27</b>
RETE ENERGIA ELETTRICA E ILLUMINAZIONE STRADALE .....	27
<b>SISTEMA ECOLOGICO E DELLE AREE VERDI E BENI PAESAGGISTICI.....</b>	<b>27</b>
<b>INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO.....</b>	<b>28</b>
<b>CONCLUSIONI SULLA SOSTENIBILITA' DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>28</b>

## PREMESSA

Il progetto è finalizzato alla realizzazione di una nuova area sosta in via Ancini nel Comune di Reggio Emilia a seguito della futura realizzazione della Tangenziale Nord (san Prospero-Corte Tegge) che andrà ad occupare parte dell'attuale area sosta lato sud in vicinanza dell'attuale linea ferroviaria.

Il progetto è stato sviluppato sulla base di uno studio di fattibilità eseguito dall'Area Competitività, Innovazione Sociale, Territorio e Beni Comune del Comune di Reggio Emilia analizzando e valutando i seguenti aspetti: • Tecnico, Ambientale, Finanziario, Economico-sociale, Procedurale.

Il presente documento rappresenta il Rapporto Ambientale funzionale alla procedura di VAS del procedimento unico che produce variante al RUE e al POC.

Lo studio è articolato in modo da indagare lo stato di fatto del territorio in esame antecedente alla realizzazione dell'intervento, "stato attuale", ponendo particolare attenzione all'indicazione dei vincoli ambientali, culturali e strutturali presenti nell'area d'ambito, e le evoluzioni prevedibili derivanti dall'attuazione "stato futuro", in relazione alle seguenti componenti ambientali per la verifica degli impatti significativi sui sistemi di sensibilità indicati nel PTCP:

- ASPETTI URBANISTICI
- COMPATIBILTA' ACUSTICA
- FATTIBILITA' GEOLOGICA-SISMICA-IDROGEOLOGICA-CICLO IDRICO
- MOBILITA'
- SISTEMA ECOLOGICO ED AREE VERDI
- ELETTRISMO E INQUINAMENTO LUMINOSO

## INTRODUZIONE

Il procedimento di VALSAT, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE, previsto dall'art. 18 della L.R. n° 24/2017, come parte integrante del processo d'elaborazione ed approvazione degli strumenti pianificatori a livello regionale, provinciale e comunale, supporta le scelte di piano al fine di promuovere uno sviluppo sostenibile prendendo in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani.

### Riferimenti normativi

È di recente approvazione la nuova LR n.24 del 21/12/2017 "Disciplina Regionale sulla tutela e l'uso del Territorio" che al Capo III tratta la Sostenibilità ambientale dei Piani rimandando al rispetto della Direttiva 2001/42/CE a cui si ispirano il D.Lgs. 152/2006 e D.Lgs. 4/2008.

La procedura sviluppata per l'analisi e la valutazione del quadro ambientale di riferimento per la variante al RUE e POC di Reggio Emilia in esame, assume i passi contenuti nella Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente così come recepiti dal D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 (come modificato dai D.Lgs. n. 4/2008 e n. 30/2009), relativi al "Rapporto ambientale" ovvero al documento del piano o programma ove sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi

che l'attuazione del piano o programma medesimo potrebbe avere sull'ambiente, oltre le ragionevoli alternative funzionali agli obiettivi e all'ambito territoriale specifico.

Lo schema rappresentativo dei contenuti del rapporto è ispirato ai punti dell'allegato VI del D.Lgs. n. 4/2008. Ulteriori precisazioni sono state introdotte dalla LR 6/2009, che ha sostituito integralmente l'art. 5 (valutazione di sostenibilità e monitoraggio dei piani) della LR 20/2000, e dalla relativa Circolare illustrativa dell'1.2.2010.

### Linee guida e percorso metodologico adottato

Il decreto 4/2008 specifica all'art. 6 i piani da sottoporre a VAS (oggetto della disciplina), e all'art. 12 norma la verifica di assoggettabilità a VAS di piani, individuando nell'autorità competente il soggetto che esprime il provvedimento di verifica.

L'autorità procedente deve redigere il rapporto ambientale, comprendente "una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente" che è prevedibile deriveranno dalla sua attuazione utilizzando, se pertinenti, gli approfondimenti già effettuati nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisiti in attuazione di altre disposizioni normative.

Tale rapporto ambientale accompagna la proposta di piano/variante ed individua i possibili impatti ambientali derivanti dall'azione e le misure idonee per impedirli, mitigarli e compensarli alla luce delle possibili alternative, concorrendo alla definizione di un piano di monitoraggio da esplicitare nel documento di VAS.

Lo schema metodologico, conformemente ai punti enunciati nell'allegato VI D.Lgs 4/2008, prevede un percorso di analisi delle azioni proposte sintetico ed immediato volto a verificare le coerenze con i piani sovraordinati e i possibili impatti sulle matrici ambientali sensibili, utile ad orientare le scelte di piano. Tale strumento valutativo è stato impostato in modo da poter fornire indicazioni e strumenti per il processo decisionale successivo.

La traduzione di tale percorso consiste, oltre che nella descrizione della variante di progetto e nella stesura del rapporto ambientale, nell'elaborazione di una scheda di valutazione di sostenibilità che sottende:

- uno schema logico-interpretativo (sequenza operativa "contesto ambientale e normativo di riferimento/ obiettivi-azioni di trasformazione/ stime-valutazioni/ proposte di miglioramento/controlli") ispirato ai criteri DPSIR, al fine di valutare l'entità degli effetti delle azioni di trasformazione (pressioni potenziali) sulle componenti ambientali (sensibilità);
- la selezione e il riordino delle informazioni documentali e cartografiche necessarie per le analisi di livello comunale, in modo da disporre di un sistema articolato e coerente di sensibilità ambientali utilizzabile per le analisi e le valutazioni delle pressioni prodotte dalle azioni di piano;

Il modello concettuale generale per le relazioni tra le differenti componenti e fattori del sistema ambientale e territoriale considerato a livello comunale, prevede il riconoscimento delle seguenti categorie di elementi:

- attività del piano (variante);
- sensibilità del sistema da considerare;
- stime di effetto, intese come livelli di criticità potenziale;
- risposte proponibili per limitare le criticità;
- monitoraggio del processo a valle per verificare le attese ed eventualmente perfezionare il processo decisionale stesso.

Le sensibilità del sistema che possono risentire degli effetti delle attività del piano sono state raggruppate nelle seguenti categorie, utilizzate anche nelle analisi ambientali del PTCP, coerenti per quanto riguarda la natura degli elementi afferenti oltre che coerenti per gli aspetti di analisi tecnica:

<b>SSE</b>	<b>Sistemi di sensibilità</b>
GEO	Sistema geologico-geomorfologico
IDR	Sistema idrico
ECO	Sistema ecologico e Parchi
AGR	Sistema agricolo
PAE	Paesaggio culturale
ANTR	Sistema antropico

*Tabella – Elenco dei sistemi di sensibilità utilizzati per la valutazione di sostenibilità delle varianti di piano.*

Trattandosi di variante a strumenti urbanistici vigenti, per il principio di non duplicazione richiamato anche all'art. 19 della LR 24/2017, si farà riferimento agli elaborati tecnici ed alle tavole grafiche degli strumenti vigenti.

## VERIFICA DI COERENZA

La variante scaturisce dalla necessità di delocalizzare una porzione dell'esistente area di sosta al fine di liberare i terreni per la futura realizzazione della Tangenziale ANAS di interesse pubblico prioritario.

La coerenza con gli obiettivi di tutela ambientale e di sostenibilità sia di PSC che degli strumenti sovraordinati è dunque rispettata.

## AMBITO DI INTERVENTO

### Inquadramento

#### Studio soluzioni alternative

Da indicazione avute da parte dell'Amministrazione Comunale riportiamo di seguito la nota del Servizio Politiche di Welfare e Intercultura del Comune: "La scelta è stata determinata in base all'urgenza di trovare sistemazione per un numero importante di famiglie in previsione del passaggio della nuova strada e conseguente esproprio. Il territorio in cui è situato il campo di via Ancini non vede resistenze dal punto di vista sociale alla presenza dei sinti: i rapporti con il territorio sono positivi e la cura del campo da parte delle stesse famiglie è molto buona. Per questo si è pensato che la soluzione più consona fosse quella di migliorare la qualità abitativa in loco cercando un'area contigua al campo ed evitare di andare a realizzare interventi in altre aree della città che devono essere preparati dal punto di vista sociale" che ha portato gli uffici tecnici a muoversi in questa direzione per la progettazione dell'area.

#### Situazione Iniziale

L'attuale area di sosta di via Ancini è posizionata a sud della frazione di Roncesesi e a nord dalla Ferrovia Mi-Bo in vicinanza a via Carlo Marx. È censita al Fg 66 mapp. 277 e Fg 41 mapp. 145 del Catasto di Reggio Emilia.



## Progetto ANAS della futura Tangenziale Nord

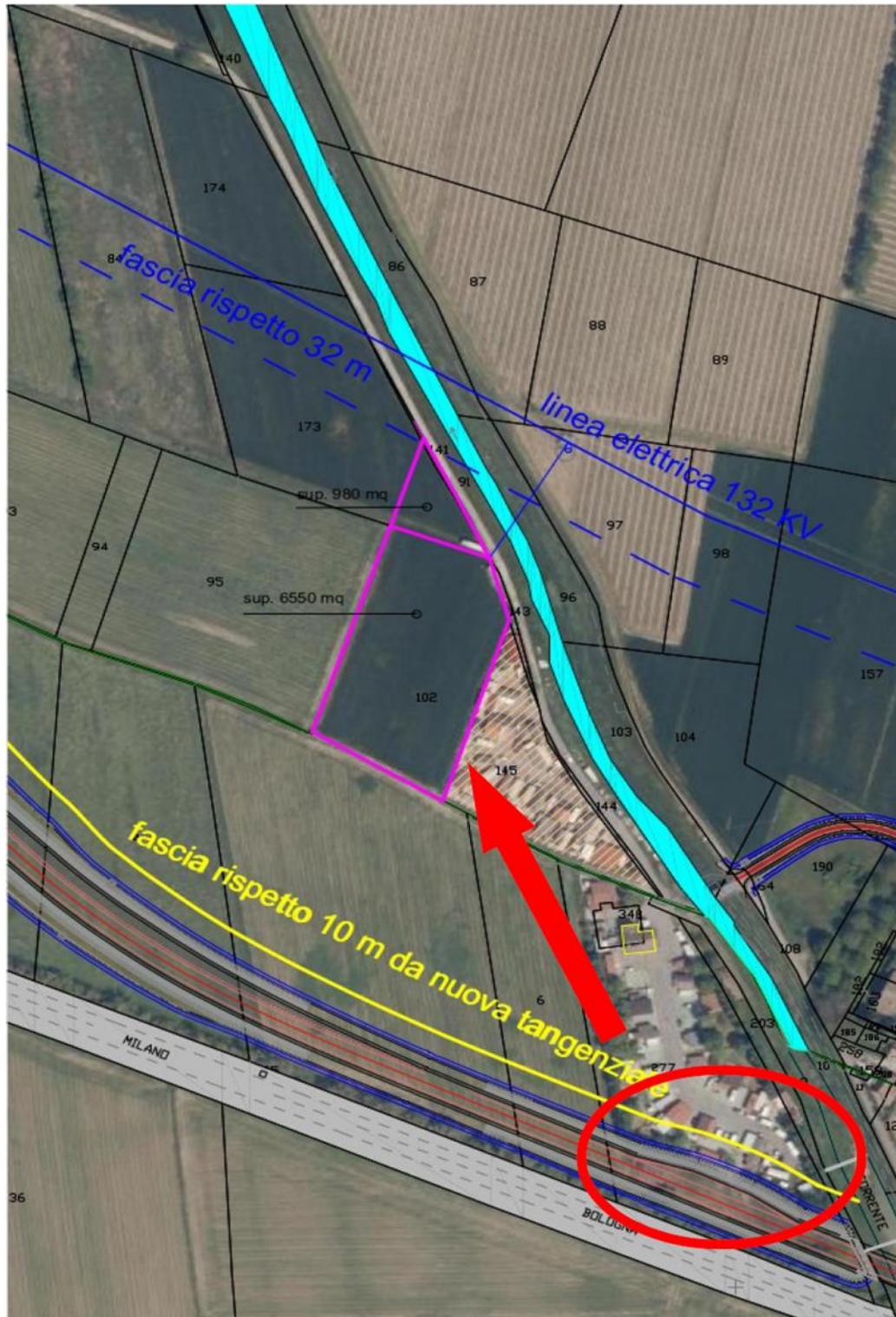
Il progetto definitivo dell'infrastruttura viaria prevede lo sviluppo della nuova tangenziale a nord dell'attuale ferrovia Milano – Bologna.



In particolare nella zona di via Ancini a Roncofieschi vi è l'occupazione parziale dell'area sosta presente sul Fig. 66 mapp. 277 per circa 4680 mq (da piano particellare di esproprio del progetto della Tangenziale, che andrebbero ad intaccare alcune delle le attuali abitazioni mobili presenti. Come di seguito cartografato



Nasce pertanto la necessità di ricollocare le abitazioni mobili attualmente localizzate nell'area di intervento della realizzazione della nuova Tangenziale Nord. Da incontri avuti con la comunità presente e l'Amministrazione, si è ipotizzato di spostare le abitazioni mobili nel terreno di proprietà privata, Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi di Reggio e Guastalla posto a nord localizzato al Fg. 41 mapp. 102 143 144 e parte del mapp. 141 e 173 come illustrato nell'immagine presente alla pagina successiva:



## INQUADRAMENTO CATASTALE, URBANISTICO TERRITORIALE E REGIME VINCOLISTICO

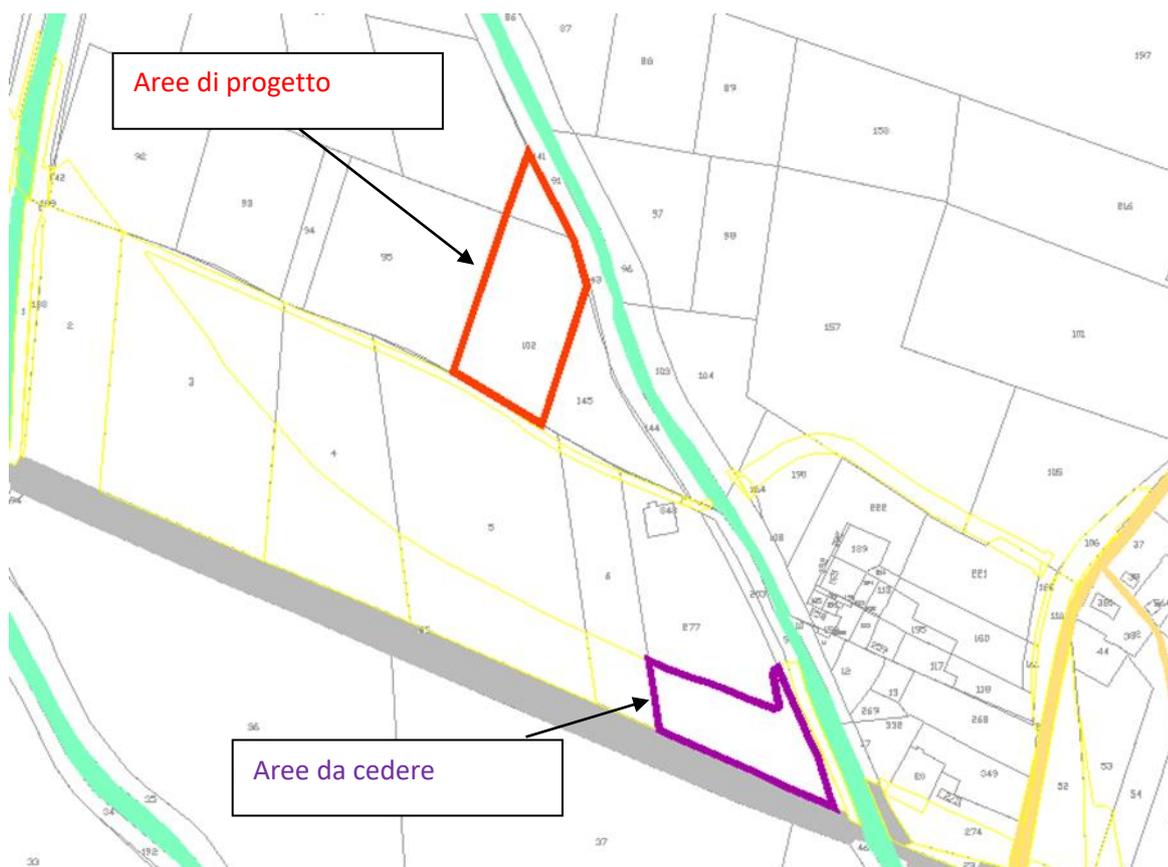
### Inquadramento catastale

L'attuale campo è censito al Fig. 41 mapp 145 e Fig. 66 mapp. 277 Su terreno di proprietà comunale.  
Il progetto della Tangenziale interessa l'area indicata in viola di circa 4680 mq.

L'area di intervento per lo spostamento e riqualificazione dell'area sosta interessa i seguenti lotti (indicati in rosso nella mappa catastale seguente), così catastalmente individuati:

- foglio 41, mappale 102: che si estende su una superficie di circa 6.700 mq, ad oggi di proprietà dell'Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 141: che si estende su una superficie di circa 70 mq, ad oggi di proprietà dell'Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 143 che si estende su una superficie di circa 86 mq, ad oggi di proprietà dell'Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 144 che si estende su una superficie di circa 114 mq, ad oggi di proprietà dell'Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 173 che si estende su una superficie di circa 980 mq, ad oggi di proprietà dell'Istituto Diocesano Sostentamento Clero Diocesi Reggio Guastalla;
- foglio 41, mappale 145: che si estende su una superficie di circa 4.000 mq, ad oggi di proprietà del Comune di Reggio Emilia.

Per un'analisi più dettagliata si rimanda al Piano particellare d'esproprio presente in Tavola 2



*Individuazione ambiti di intervento su base catastale.*

Estratto su base catastale con in rosso le aree di nuovo progetto e in viola le aree da cedere in futuro ad ANAS per la realizzazione della Tangenziale su cui insistono le attuali aree per sosta.

### Conformità urbanistica dell'intervento

La conformità urbanistica dell'intervento è stata verificata rispetto ai seguenti strumenti urbanistici vigenti:

1. PSC: adottato dal C.C. con 5535/87 del 06/04/2009 e approvato dal C.C. con delibera 5167/70 del 05/04/2011;
2. RUE: adottato dal C.C. con delibera n. 5840/92 del 16/04/2009 e approvato dal C.C. con delibera 5167/70 del 05/04/2011;
3. VARIANTE RUE: variante adottata dal C.C. con delibera n. 229 del 21/12/2015, variante approvata dal C.C. con delibera n. 71 del 15/05/2017.
4. 1° POC VARIANTE: inserimento nuova Opera Pubblica "Area di Sosta via Ancini".

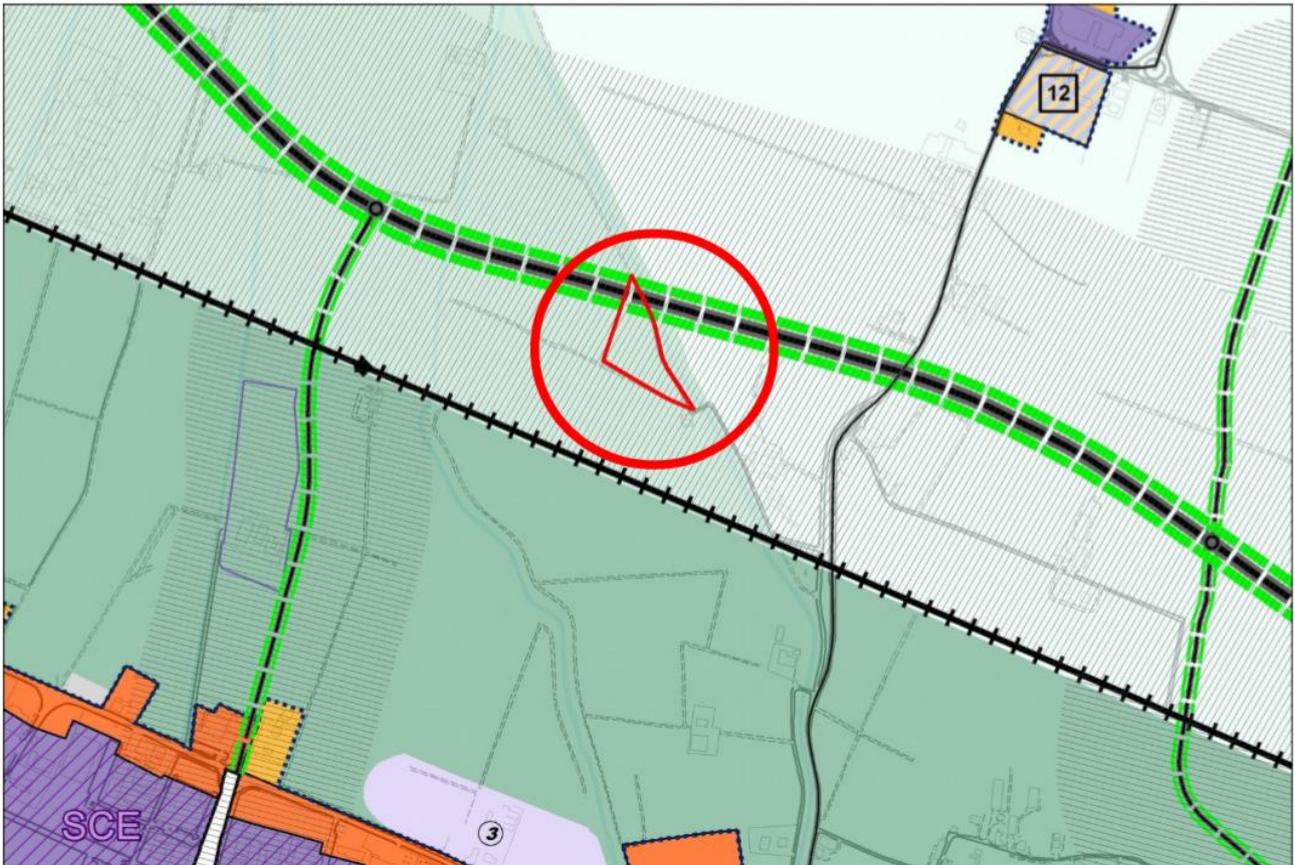
### Inquadramento urbanistico

L'area di intervento per lo spostamento e riqualificazione dell'area sosta di via Ancini è identificata al Foglio 41 Mappali 102, 141, 143, 144, 173 (parte), 145.

L'area in oggetto è collocata all'esterno della città consolidata e risulta classificata dagli strumenti urbanistici comunali vigenti, Piano Strutturale Comunale (PSC) e Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), come Territorio rurale - Ambito agricolo di rilievo paesaggistico (art.4.7 - art.5.9 Nda di PSC e CAPO 4.6 Nda di RUE).

Tale destinazione viene confermata anche dal Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) adottato con Delibera di C.C. ID n.115 del 12/11/2018.

L'area risulta inoltre, secondo il PSC vigente, ricadente all'interno del corridoio infrastrutturale di progetto relativo al tratto di via Emilia bis.



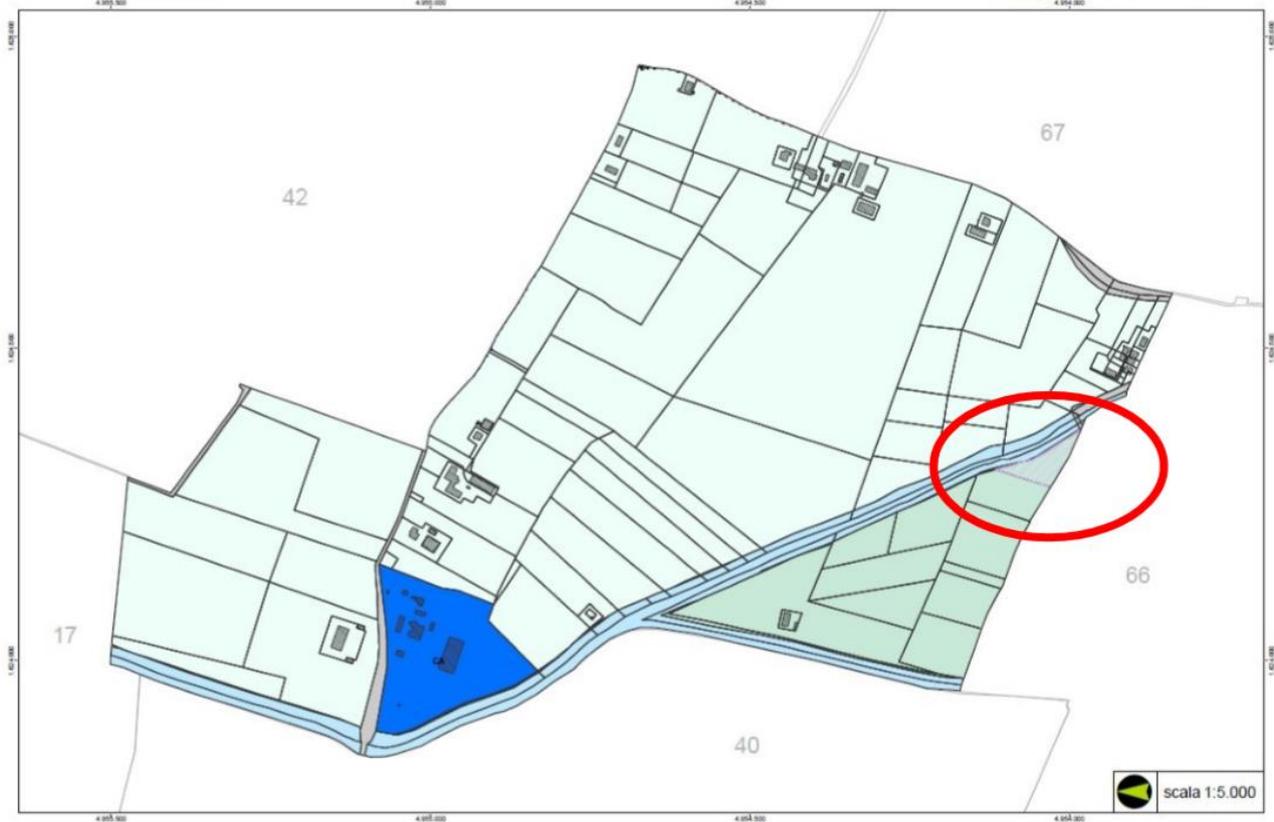
1PSC vigente - Tav.P6 - Ambiti programmatici e indirizzi per RUE ePOC (estratto)

LEGENDA PSC ESTRATTO

territorio rurale

- ARP - ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. 4.7 - art. 5.9)
- AVP - ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. 4.7 - art. 5.9)
- AAP - ambiti agricoli periurbani (art. 4.7 - art. 5.9)
- AAP - ambito parchi periurbani (art. 4.7 - art. 5.9)
- viabilità di interesse nazionale esistente e di progetto
- sistema tangenziale di Reggio Emilia esistente e di progetto
- sottosistema della viabilità radiale esistente e di progetto
- viabilità di interesse provinciale esistente e di progetto
- viabilità di interesse intercomunale esistente e di progetto
- corridoi infrastrutturali di progetto

RUE vigente - Elaborato R3 - Disciplina urbanistico-edilizia - Frazioni e forese (estratto)



**LEGENDA RUE ESTRATTO**

**TERRITORIO RURALE**

territorio rurale - Capo IX e X

- AVP - ambito agricolo ad alta vocazione produttiva
- ARP - ambito di rilievo paesaggistico
- AAP - ambito agricolo periurbano
- ambiti agricoli periurbani da qualificare come parco campagna
- ambiti dei corsi d'acqua e di bonifica
- campi attrezzati per sosta nomadi

In particolare, al CAPO 4.6 NdA di RUE, l'art.4.6.2 prevede gli Usi previsti e consentiti in territorio rurale. Per gli interventi in relazione all'uso f6 (attrezzature della pubblica amministrazione, ecc.) si applica l'art.4.6.9:

**Art. 4.6.9 - Attrezzature per la pubblica amministrazione, la sicurezza, la protezione civile; campi attrezzati per la sosta dei nomadi**

In relazione all'uso f6 (servizi tecnici della pubblica amministrazione, servizi per la sicurezza, l'ordine pubblico, la protezione civile e simili) sono ammissibili in via ordinaria per intervento edilizio diretto interventi MO, MS, RRC, RE,D, interventi di realizzazione di manufatti non configurabili come edifici ad integrazione di attrezzature preesistenti, eventuali altri interventi previsti in progetti già approvati di opere pubbliche, nonché ogni altra opera pubblica o di interesse pubblico non comportante esproprio. Ogni altro eventuale intervento riguardo a tali usi deve essere programmato nel POC sulla base delle condizioni definite nel PSC. Le aree destinate alla realizzazione di campi nomadi sono classificate ed indicate con apposita simbologia e sono realizzate sulla base della legislazione regionale di riferimento.

Tale disciplina viene confermata dal RUE adottato con Delibera di C.C. n.115 del 12/11/2018, all'art.56. Il RUE adottato riporta inoltre una nuova classificazione degli usi ricondotta alle cinque funzioni principali previste dalla DGR n.922/2017. Per tale motivazione, l'uso f6 viene ricondotto all'uso d19, così come definito al Sotto Capo D.c della Parte Seconda del Regolamento Edilizio (Allegato A alle Norme di Attuazione R1 del Regolamento Urbanistico Edilizio).

**ESTRATTO PO.5 – LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE E DEI SERVIZI PUBBLICI O DI PUBBLICO INTERESSE**

**ESTRATTO LEGENDA POC**

	aree per attrezzature e spazi collettivi e per servizi generali (art. 3.2.1 NA RUE)	
	ambiti fluviali strategici e Cintura Verde (art. 3.6 NA PSC)	
		aree da destinarsi ad attrezzature e verde
esistenti	previsti	sistema dei parcheggi
		interscambio modale / accesso alla città
		scambiatori esterni / interni
		attestamento e accesso diretto al Centro Storico
	percorsi ciclabili	
	linea AV/AC Milano-Bologna e relativa stazione	
	linea ferroviaria RFI e relative stazioni	
	sistema ferroviario metropolitano FER/ACT e relative fermate	
	corridoi infrastrutturali di progetto del nuovo asse della Via Emilia Ovest	
	opere per la cui realizzazione si appone il vincolo espropriativo	
H/TOR/243	Bretella di Rivalta. Realizzazione strada di collegamento tra via Della Repubblica e via Bedeschi	
1-5185/0	Provincia di Reggio Emilia - Collegamento della Variante di Canali con via del Buracchione	

Il comparto in progetto è localizzato su:  
Ambiti fluviali strategici e cintura verde.  
Corridoio infrastrutturale di progetto del nuovo asse della Via Emilia Ovest.

#### **Procedura urbanistica**

Per potere procedere alla ricollocazione / ampliamento del campo in essere, legato alla necessità di ricollocare le abitazioni mobili ora posizionate nell'aera interessata alla realizzazione della Tangenziale Nord tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge, è necessario seguire la procedura urbanistica sotto riportata:

- **Procedimento unico di cui all'art. 53 della LR n. 24/2017**- finalizzato all'approvazione di un progetto definitivo o esecutivo di opere pubbliche o di interesse pubblico di rilievo comunale, in variante al RUE e al POC vigente;

#### VINCOLI AMBIENTALI, CULTURALI, INFRASTRUTTURALI

Gli elaborati di PSC riportano le tavole delle tutele paesaggistico ambientali P7.1, tutele storico culturali P7.2, vincoli infrastrutturali P7.3 e P9 sviluppo della rete ecologica.

Nelle pagine seguenti si riportano gli estratti delle tavole suddivise per elementi di tutela e vincoli.

TUTELE PAESAGGISTICO AMBIENTALI

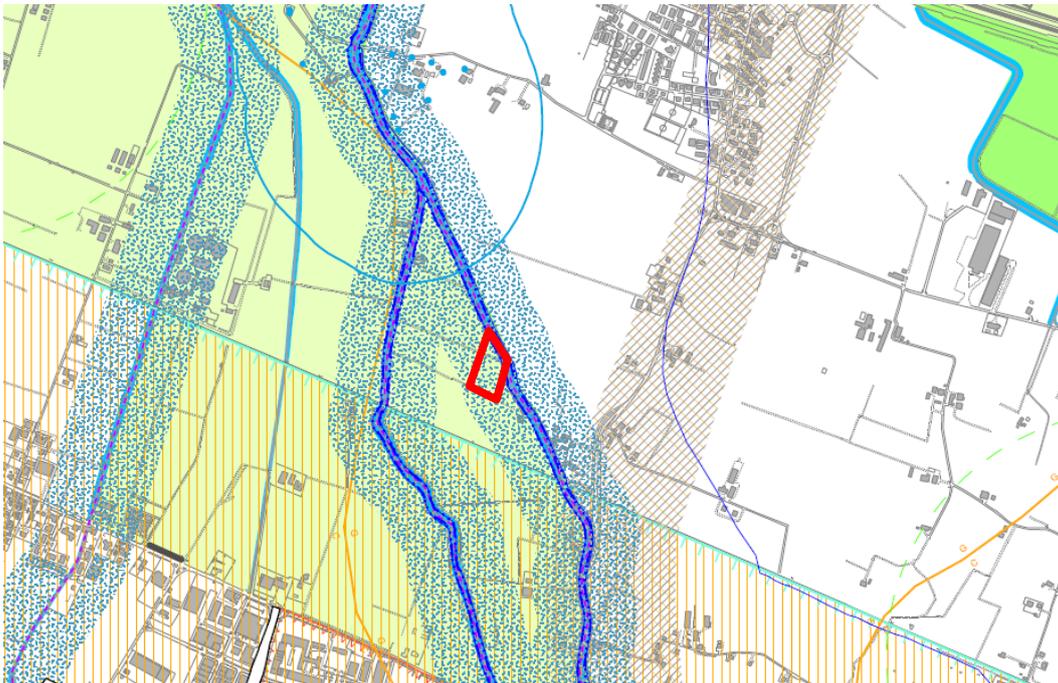


Figura 0-3 - Estratto tavola PSC 7.1 nord tutele paesaggistico - ambientali

LEGENDA ESTRATTO

**Beni soggetti a vincolo paesaggistico (PSC art. 2.2)**

-  corsi d'acqua già vincolati ai sensi della L.431/85 ("Galasso")
-  fasce indicative di valenza del vincolo "Galasso"

**Struttura del territorio e interesse naturalistico**

-  zone di tutela di laghi, invasi e corsi d'acqua (PSC art.2.4): tutela assoluta e ordinaria
-  invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (PSC art.2.5)
-  zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (PSC art.2.6) individuate da PTCP

**Fasce PAI (PSC art.2.20 e segg.)**

-  limite tra la fascia A e la fascia B
-  limite tra la fascia B e la fascia C
-  limite esterno della fascia C

**Sismica: classi degli effetti attesi (PSC art.2.40)**

-  classe F - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale liquefazione
-  limite tra:  
 classe G - Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziali cedimenti  
 classe C - Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche

L'area risulta interessata dalle seguenti tutela paesaggistico ambientali:

#### BENI SOGGETTI A VINCOLO PAESAGGISTICO

La variante interessa un area collocata in prossimità del Torrente Modolena iscritto nell'elenco delle acque pubbliche con il numero 73, e rientra nella fascia indicativa del vincolo Galasso (150 metri dal torrente).

#### STRUTTURA DEL TERRITORIO E INTERESSE NATURALISTICO

- in prossimità di "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (PSC art.2.5")
- collocata in "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (PSC art.2.6) individuate dal PTCP"
- e "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale: integrazioni PSC"

#### SISMICA: CLASSI DEGLI EFFETTI ATTESI (PSC art.2.40)

Classe G – Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziali cedimenti  
Si richiamano pertanto le disposizioni riportate nelle Norme di Attuazione di PSC vigente.

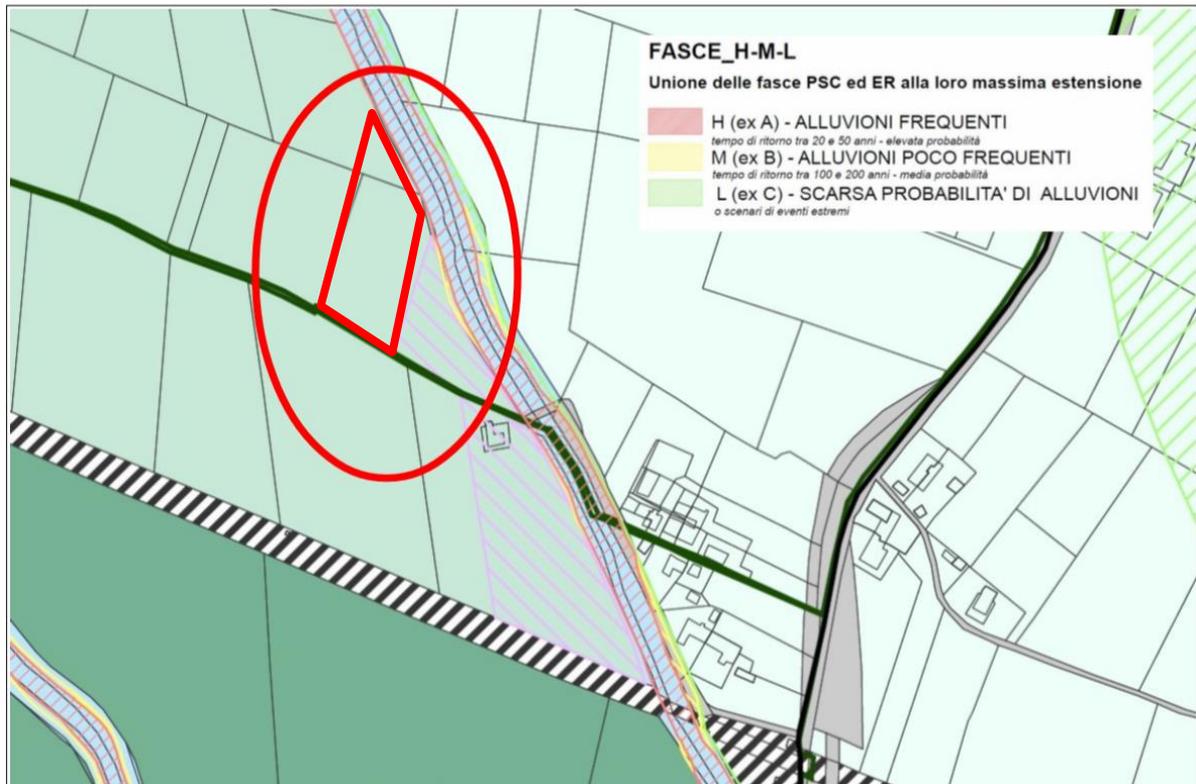
#### FASCE PAI

Dall'unione delle fasce PAI del PSC e della Regione Emilia Romagna alla loro massima estensione (cfr. DGR 1300 del 28/07/2016 – Prime disposizioni regionali concernenti l'attuazione del Piano di gestione del rischio di alluvioni nel settore urbanistico), risulta che alcuni mappali, ovvero quelli prossimi al Torrente Modolena, ricadono vicino o in parte nelle seguenti fasce:

- H (ex A) – Alluvioni frequenti  
(tempo di ritorno tra 20 e 50 anni – elevata probabilità)
- M (ex B) – Alluvioni poco frequenti  
(tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità)

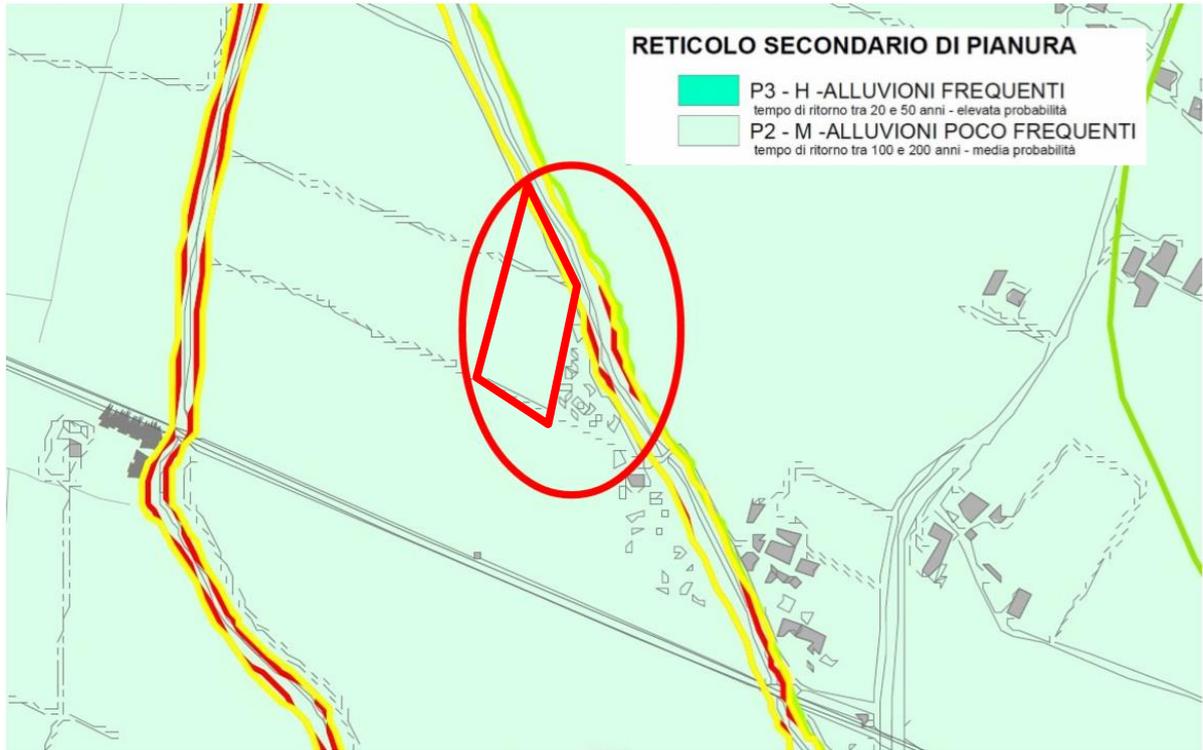
Si richiamano pertanto le disposizioni riportate nelle Norme di Attuazione del PSC, in tema di fasce fluviali e il rischio idraulico:

- Fascia di deflusso della piena (fascia A) – (PSC art.2.22)
- Fascia di esondazione (fascia B) – (PSC art.2.23)



4Carta delle fasce PAI (sovrapposizione con RUE vigente) - (estratto)

Secondo quanto riportato dalle Mappe della pericolosità e del rischio alluvioni, che integrano il quadro conoscitivo del PAI e del PGR, i restanti mappali dell'area in oggetto (ovvero quelli al di fuori dalle fasce PAI) sono ricompresi all'interno della perimetrazione delle aree potenzialmente allagabili (P2- M – Alluvioni poco frequenti) del Reticolo secondario di pianura (RSP), costituito dai corsi d'acqua secondari di pianura gestiti dai Consorzi di Bonifica e irrigui.



5PGRA – reticolo secondario di pianura - (estratto)

## TUTELE STORICO CULTURALI

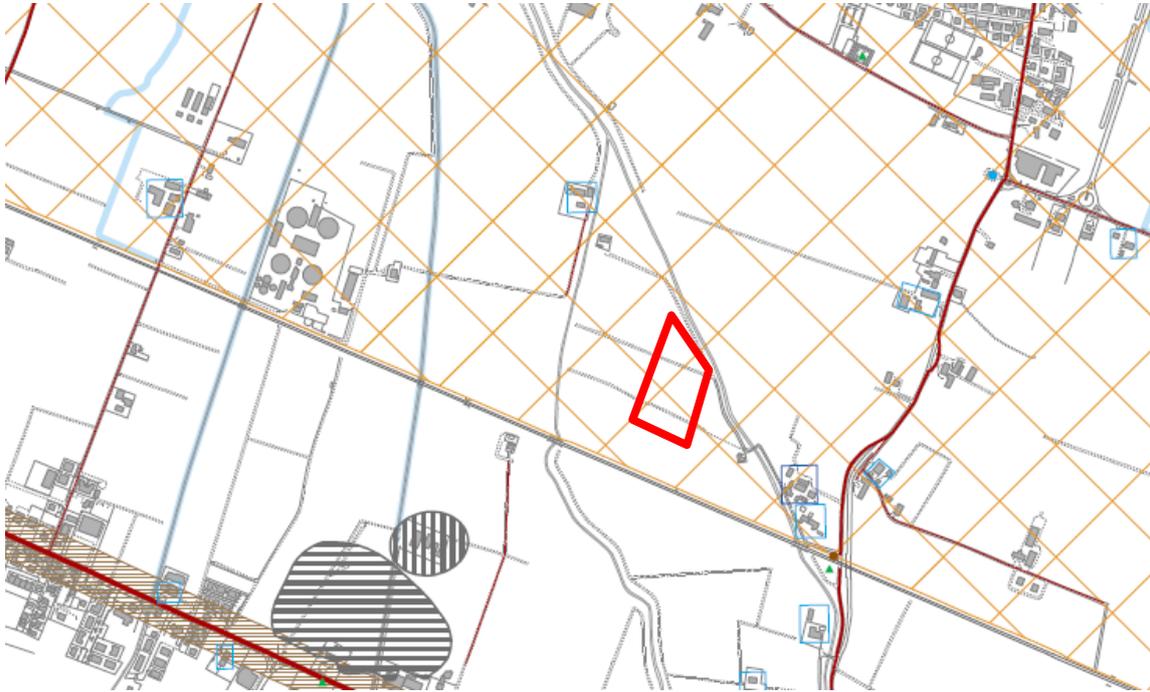


Figura 0-6 - Estratto tavola PSC 7.2 nord tutele storico - culturali

## LEGENDA ESTRATTO

Sistema delle bonifiche storiche (PSC art.2.18)

**Tutele storico culturali**

L'area ricade nel SISTEMA DELLE BONIFICHE STORICHE (PSC art.2.18).

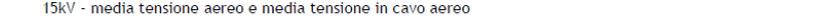
## VINCOLI INFRASTRUTTURALI



Figura 0-7 - Estratto tavola 7.3 sud dei vincoli infrastrutturali

## LEGENDA ESTRATTO

## Linee elettriche

	380kV - altissima tensione terna singola
	132kV - alta tensione terna singola
	132kV - alta tensione terna doppia, esistente e di progetto
	132kV - alta tensione interrato
	15kV - media tensione aereo e media tensione in cavo aereo
	15kV - media tensione in cavo interrato
	15kV - media tensione non agganciato

Le fasce laterali di rispetto per gli elettrodotti andranno determinate secondo la metodologia approvata dal D.M. del 29 maggio 2008. Recepita a livello regionale dalla D.G.R. 1138/08.

**Vincoli infrastrutturali****LINEE ELETTRICHE**

E' presente a nord dell'area oggetto di intervento una Linea elettrica- 132 kV alta tensione singola (art.6.11 comma 4 PSC vigente e art.3.4.2 RUE vigente; per quanto riguarda il RUE adottato, si veda l'Allegato A - Regolamento Edilizio alle Norme di Attuazione R1 del Regolamento Urbanistico Edilizio). La DPA è di 32 mt.

## RETE ECOLOGICA

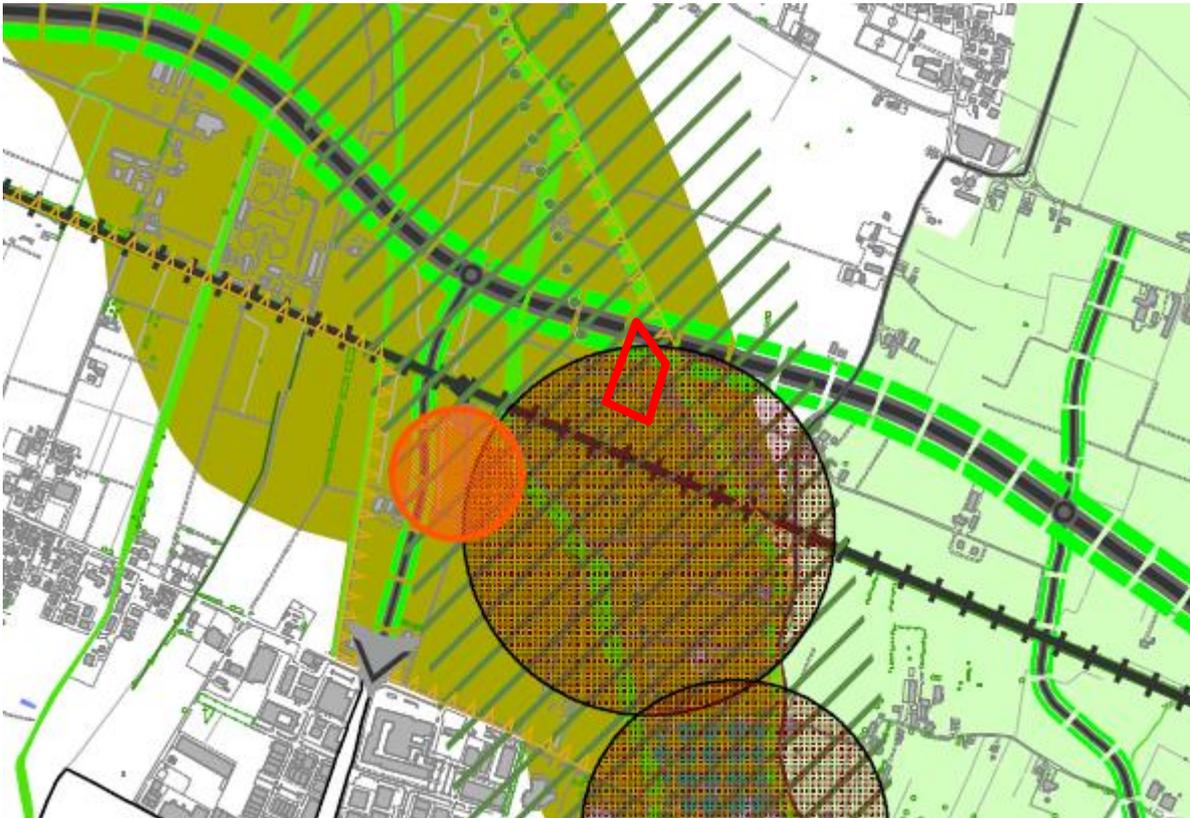
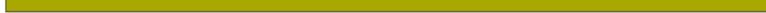
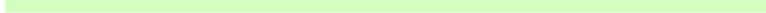
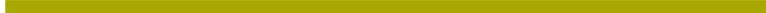


Figura 0-8 - Estratto tavola P9 rete ecologica

## LEGENDA ESTRATTO

## Elementi principali

	nodi primari
	aree di tutela comunitaria: SIC e ZPS
	gangli ecologici planiziali (PTCP2008 - E1)
	corsi d'acqua
	corridoi primari planiziali della rete ecologica provinciale
	corridoi primari
	inserimento ambientale strade esistenti
	parco del Crostolo
	ambito di cintura-cunei verdi
	ipotesi localizzazione boschi urbani
	potenziamento rete ecologica primaria

## Rete ecologica Comunale

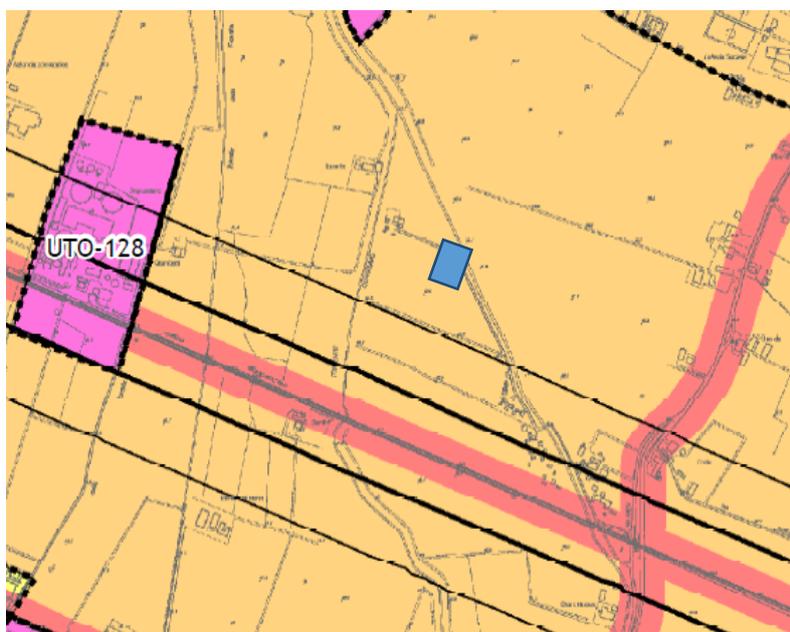
L'ambito in oggetto rientra nelle aree di potenziamento della rete ecologica primaria, si trova in corrispondenza di un corridoio primario planiziale della rete ecologica provinciale, in prossimità di un corridoio primario comunale.

Rientra nei gangli ecologici planiziali (PTCP 2008 – E1).

Tuttavia in quel contesto è presente un elemento di criticità puntuale dovuto alla compresenza della linea ferroviaria esistente e alla viabilità di interesse sovracomunale in progetto.

## COMPATIBILITA' ACUSTICA

Il Piano di Classificazione Acustica Comunale I<sup>a</sup> variante approvato il 20.10.2014 con dcc nr. 127 classifica l'attuale area per sosta di Via Ancini, collocata in territorio agricolo, e le aree limitrofe oggetto dell'ampiamiento di progetto in classe III "Aree di tipo misto", i cui limiti di immissione risultano essere 60 dB(A) per il periodo diurno e 50 dB(A) per quello notturno.



### CLASSE III - Aree di tipo misto

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali e di uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali, aree rurali che impiegano macchine operatrici.

*Estratto tav. Z4 Nord della Zonizzazione Acustica Comunale con individuazione area di progetto.*

Come per lo stato di fatto, anche per lo stato di progetto si ritiene corretta l'attuale classificazione.

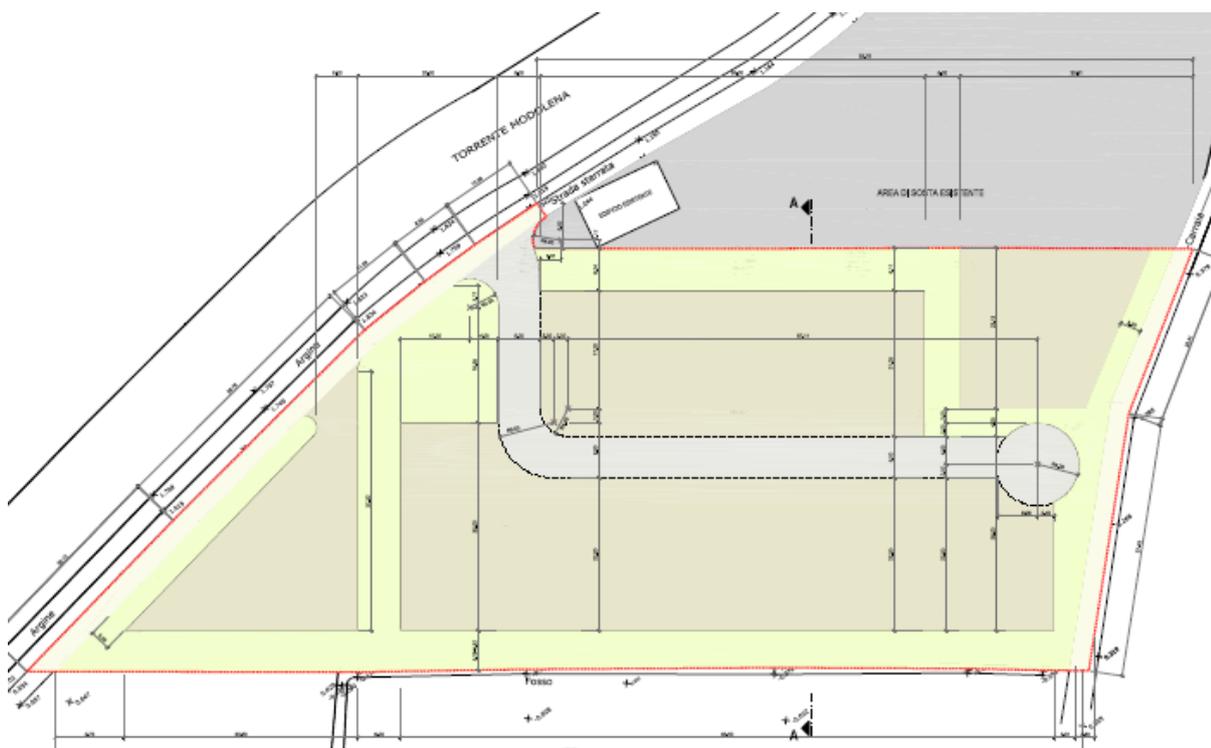
## PROGETTAZIONE

Come anticipato in premessa e come meglio illustrato nelle relazioni e nelle tavole di progetto, le abitazioni mobili presenti sulla porzione dell'attuale campo di sosta di Via Ancini censito al Mapp 277 Fg 66 devono essere ricollocate in aree poste più a nord per una estensione di progetto pari a 7760 mq, sempre in continuità con l'attuale Campo sosta, ed oggi totalmente agricole.

La forma dell'area d'intervento è sostanzialmente quella di un trapezio rettangolo. Su indicazioni dell'Amministrazione comunale, si è disposta un'area sosta principale centrale di forma regolare per ospitare le famiglie provenienti dall'area oggetto di esproprio da parte di ANAS (10/11 stalli) per la realizzazione della Tangenziale Nord; inoltre si sono individuate due aree più piccole: una a nord, di forma triangolare destinata ad una nuova famiglia (1/2 stalli) e una a sud-est, di forma trapezoidale (2 stalli) e in diretto collegamento con l'area esistente, destinata al suo ampliamento. Tutt'attorno alle aree pavimentate si è prevista una fascia verde che funge da zona filtro e che permette di raccordare altimetricamente le aree pavimentate aventi quota costante e sopraelevata rispetto al terreno circostante.

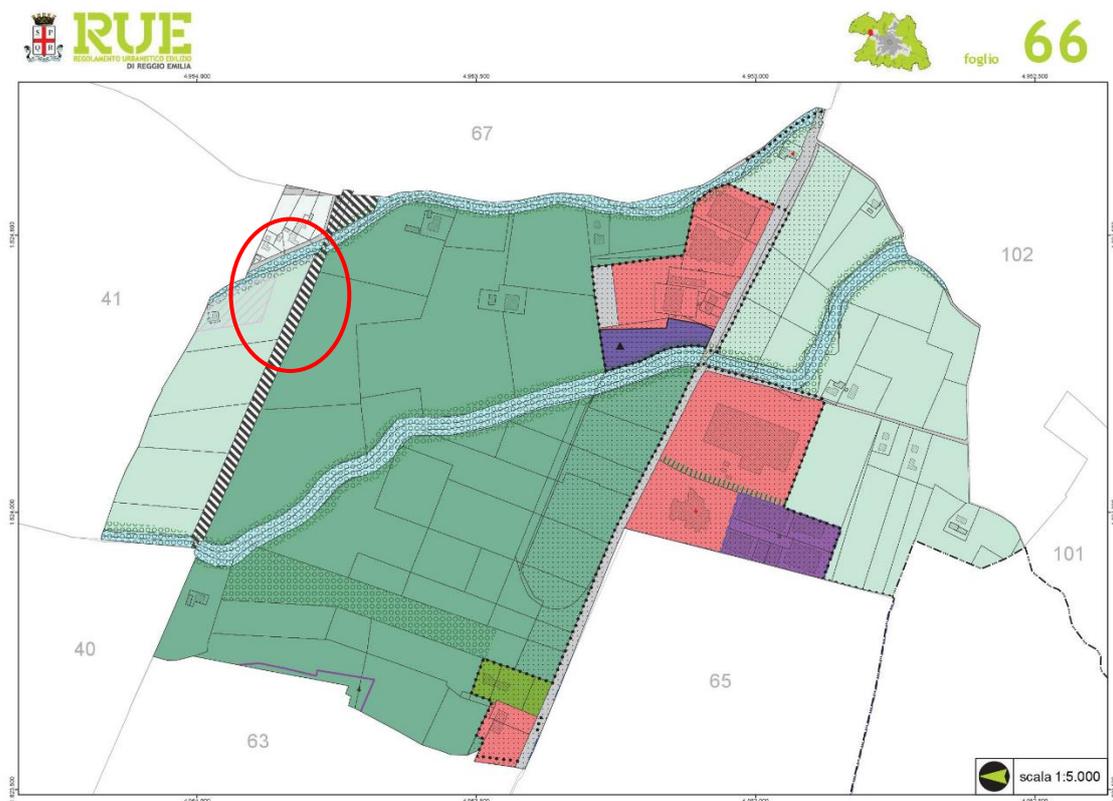
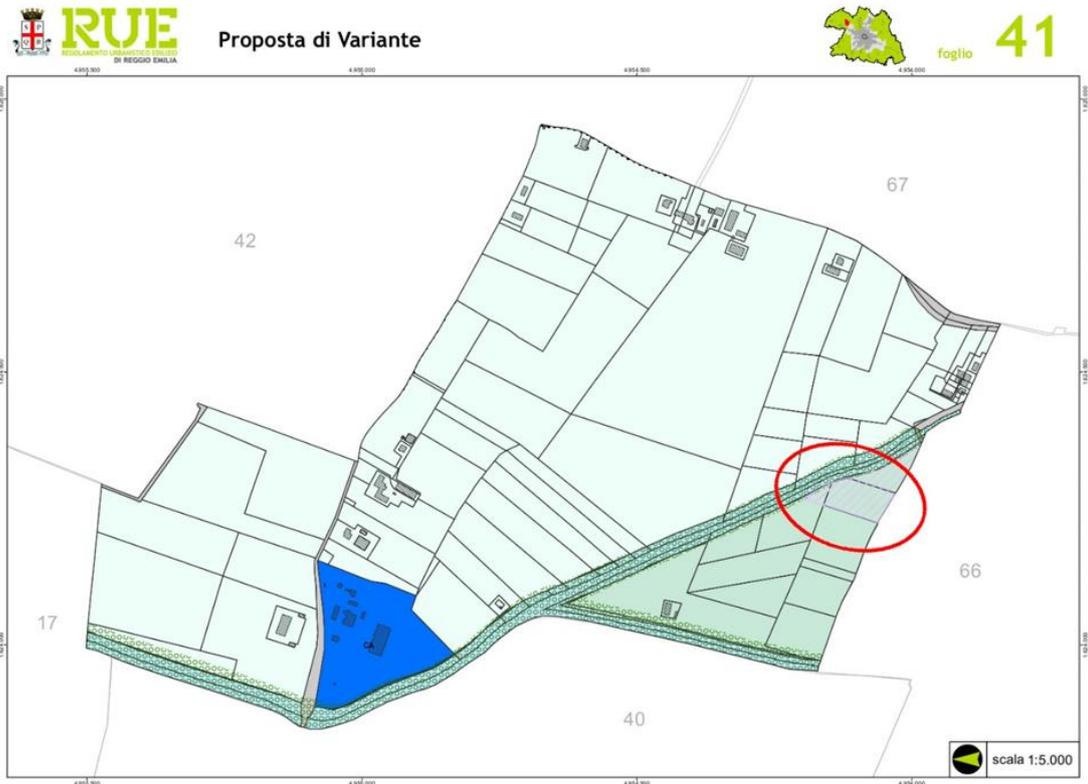
Il carico urbanistico previsto, rispetto alla situazione attuale subisce un lieve incremento, pari a circa 3 case mobili e relativi mezzi.

Di seguito si riporta la planimetria di progetto (tav 3).



Le aree lasciate libere dalle case mobili ricollocate verrà occupata in futuro dal rilevato della tangenziale di progetto previste da ANAS, attualmente si classificano tali aree come ambiti ARP Ambiti di Rilievo paesaggistico.

A seguito del progetto di variante si produce variante al RUE con modifica del foglio 41 e 66



9 RUE vigente proposta di variante - Elaborato R3.2 - Disciplina urbanistico-edilizia - Frazioni e forese (estratto)

## MOBILITA'

Via Ancini è una strada a servizio esclusivo delle poche residenze in territorio agricolo a ridosso della Linea Ferroviaria e a servizio dell'area di sosta attuale. Il progetto essendo di fatto la ricollocazione delle case mobili esistenti nella porzione più a sud, con aggiunta di sole 2/3 nuove abitazioni mobili delocalizzate da altre zone di sosta non comporta flussi di traffico significativi e critici per il contesto circostante presente allo stato di fatto. Ai fini della progettazione esecutiva è stato previsto un sottofondo stradale nell'area di sosta idoneo per supportare il carico dovuto al transito di decine di autoarticolati e centinaia di veicoli leggeri, in realtà il traffico indotto sarà limitato alle auto e/o furgoni degli utilizzatori con un numero limitato di transiti giornalieri.

## FATTIBILITA' IDROGEOLOGICA - CICLO IDRICO

L'aspetto fondamentale considerato nella progettazione deriva dunque dalle indicazioni fornite dalle mappe della pericolosità e del rischio alluvioni dalle quali risulta una media probabilità di esondazione dell'area in progetto. Tutta l'area, di conseguenza, sarà impostata ad una quota sufficientemente sovrelevata rispetto al piano di campagna circostante: l'area sosta esistente - posta a est dell'area in oggetto - è situata circa alla quota di rilievo = +1,299 m (+0,80 m dalla quota media di campagna su cui si andrà a realizzare l'intervento in progetto); l'area in progetto sarà, quindi attestata alla quota +1,35 m.

Tutt'attorno alle aree pavimentate si è prevista una fascia verde che funge da zona filtro e che permette di raccordare altimetricamente le aree pavimentate aventi quota costante e sopraelevata rispetto al terreno circostante.

La scelta del tipo di pavimentazione è anche stata fortemente vincolata dalla necessità di ottemperare alla prescrizione di assicurare l'invarianza idraulica dell'intervento, ovvero assicurare che le portate idrauliche al recapito finale dovute ad un evento meteorico non accrescano rispetto alla situazione attuale. In considerazione del fatto che attualmente l'area è completamente permeabile, non sarebbe stato possibile impiegare pavimentazioni impermeabili se non ricorrendo conseguentemente ad impegnative e costose misure compensative.

Per le ragioni sopra addotte, il progetto delle pavimentazioni stradali prevede l'impiego di masselli in cemento autobloccanti di tipo drenante, ovvero conformati in modo tale da assicurare lungo i giunti (da riempire con sabbia a granulometria aperta) uno spazio adeguato a consentire il deflusso negli strati sottostanti di tutta l'acqua di dilavamento.

La caratteristica drenante della pavimentazione è un aspetto necessario per ottemperare alla prescrizione di invarianza idraulica sopra citata.

## RETI FOGNARIE

L'area non è raggiunta dal reticolo fognario urbano. Nonostante la modesta distanza, si è esclusa l'ipotesi di scaricare le reti fognarie direttamente nel torrente Modolena per evitare di indebolirne l'argine con le opere necessarie per effettuare l'immissione. Tale scelta è stata condivisa anche con i tecnici comunali e con quelli del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale. Di conseguenza, il recapito per entrambe le reti -

acque nere e meteo - è stato individuato in una scolina del reticolo irriguo secondario che costeggia l'area sul lato occidentale.

La rete delle acque nere raccoglierà i reflui delle abitazioni mobili e dei servizi igienici prefabbricati previsti in progetto e sarà dotata del sistema di depurazione ad ossidazione totale.

Il drenaggio delle acque meteoriche si effettuerà con l'impiego di un sistema che si integra alla pavimentazione permeabile e drenante e che, per tale ragione, non necessita di caditoie. Le tubazioni delle acque meteoriche si trovano nello strato di fondazione della pavimentazione.

Entrambe le reti fognarie sono descritte in modo dettagliato nella Relazione Idraulica (Tavola C).

Il progetto prevede inoltre la realizzazione della rete di fornitura acqua per i box bagno e per i totem di erogazione acqua potabile oltre che per un impianto antincendio.

## ELETTROSMOG

### RETE ENERGIA ELETTRICA E ILLUMINAZIONE STRADALE

Il progetto prevede l'estendimento della rete elettrica con un nuovo box prefabbricato per la trasformazione MT-BT, nel box saranno alloggiati i quadri elettrici e i punti di consegna.

Il nuovo box sarà posto all'interno del perimetro di intervento nei pressi della pipa di ritorno della viabilità in progetto.

A valle del nuovo box prefabbricato per i quadri elettrici si effettuerà la distribuzione dell'energia agli alloggi mobili – mediante le torrette di erogazione dell'energia – e ai box prefabbricati dei servizi igienici nonché all'impianto di illuminazione e all'impianto di depurazione.

Per l'illuminazione pubblica sono previsti apparecchi luminosi a LED

Tutta l'area di progetto è collocata al di fuori della DPA di 32 mt per la linea 132 kV che corre più a nord.

## SISTEMA ECOLOGICO E DELLE AREE VERDI E BENI PAESAGGISTICI

Attualmente le aree di progetto sono occupate da suoli agricoli facenti parte di un corridoio primario della rete ecologica, le fasce spondali del torrente Modolena sono salvaguardate. L'area di sosta è come anticipato realizzata a circa 1,35 cm al di sopra del piano campagna attuale, le aree per le case mobili sono raccordate al livello di campagna con aree verdi in pendenza.

Nelle zone a verde è prevista la piantumazione di alcune unità di prunus cerasifera pissandri e sul perimetro sono previste 2 piante al metro di ligustrum vulgaris, a schermatura della nuova zona di sosta in ampliamento e ad integrazione della rete ecologica.

Come anticipato nei paragrafi precedenti l'area di intervento rientra nei 150 metri del Torrente Modolena per cui è previsto l'ottenimento del parere della Sovrintendenza dei Beni paesaggistici, per questo motivo al progetto è allegato l'elaborato P "Relazione Paesaggistica".

Nel territorio comunale rientra un sito di rete natura 2000 IT4030021 Rio Rodano e Fontanili di Fogliano e Ariolo a 12 km di distanza quindi il progetto di variante non ha nessuna incidenza sul sito comunitario.

## INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO

Il monitoraggio degli effetti viene effettuato seguendo il piano di monitoraggio previsto nel PSC nell'attuazione del POC, a cui si rimanda.

I dati salienti sono in relazione al leggero incremento delle aree per sosta con destinazione specifica nel RUE "Campi attrezzati per sosta nomadi", dato dalla differenza tra nuovo ambito di progetto e porzione ceduta (7920 mq – 4680 mq = 3240 mq).

## CONCLUSIONI SULLA SOSTENIBILITA' DELL'INTERVENTO

Dallo studio effettuato, analizzate tutte le componenti ambientali ritenute significative e tutti i vincoli ambientali, storico culturali ed infrastrutturali, si può concludere che il progetto di ampliamento dell'area di sosta per case mobili non presenta criticità rilevanti visti e considerati gli interventi previsti di semplice ricollocazione di aree esistenti in posizione diversa al fine di liberare le aree per la futura realizzazione di un'opera pubblica prioritaria, ovvero la tangenziale Nord (san Prospero-Corte Tegge).

L'elemento di maggior attenzione per la realizzazione dell'intervento è in relazione al rischio alluvioni e all'impermeabilizzazione dei suoli.

Per questo motivo il progetto prevede i piazzali a quota +1.35 cm dal piano campagna attuale e realizzati in mattoncini totalmente drenanti.

La percentuale di impermeabilità dunque non cambia e le acque meteoriche raccolte nelle celle a bioritenzione vengono rilasciate nei canali irrigui a lato dei piazzali con il medesimo coefficiente idrometrico dello stato di fatto. Si rimanda alla relazione idraulica elaborata C.

Il progetto dovrà essere sottoposto al parere della Soprintendenza dei Beni paesaggistici essendo collocato in prossimità del Torrente Modolena iscritto nell'elenco delle acque pubbliche tutelate.

In prossimità dell'area di progetto corre una linea AT 132 kV con DPA di 32 metri tuttavia tutta l'area di sosta è collocata al di fuori della DPA.

La sovrapposizione dell'area di progetto con suoli attualmente agricoli tenuti a seminativo di valore paesaggistico collocati all'interno di un corridoio primario della rete ecologica, in realtà è una criticità limitata in quanto si tratta di estensione limitata in relazione all'ampiezza del corridoio ecologico e con collocazione marginale in adiacenza alle aree di sosta esistenti.

Nella tabella seguente si riassumono gli elementi di criticità e i conseguenti interventi mitigatori in relazione ai sistemi sensibili.

Sistemi Sensibili	Elementi di Criticità	Interventi Mitigatori
<b>Sistema Geologico</b>	Terreni in classe G e C (soggette ad amplificazione litologica e potenziali cedimenti)	Nessuna criticità per le aree di sosta, in analogia a quella attigua esistente.
<b>Sistema Ecologico e paesaggistico</b>	Terreni agricoli di rilievo paesaggistico che interessano fasce di valenza del vincolo Galasso	Mitigazione visiva con perimetro alberato e progetto sottoposto a parere della Soprintendenza.
	Sito SIC –ZSC IT4030021 Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo	Nessuna incidenza diretta
	Sovrapposizione con Corridoio primario della rete ecologica	Localizzazione al margine del corridoio di considerevoli dimensioni in continuità all'area esistente con incremento delle dotazioni a verde alberato nella zona attualmente tenuta a seminativo.
<b>Sistema Agricolo</b>	Occupazione di aree agricole di rilievo paesaggistico	Mitigazione arborea dell'area di sosta in continuità all'esistente.
<b>Sistema Antropico</b>	Accessibilità	- l'area di sosta è progettata per il transito di dieci mezzi pesanti al giorno e 200 transiti di veicoli leggeri al giorno. - tuttavia si tratta di ricollocazione di stalli già presenti più a sud con aggiunta di soli 3 nuovi stalli con conseguente incidenza sul traffico non significativa.
	Area di sosta in territorio agricolo in classe III in adiacenza a quella esistente.	Non è necessario l'adeguamento della classificazione acustica.
	Presenza della rete 132 kV a nord del comparto di intervento.	Nessuna area per permanenza di persone rientra nella DPA di 32 mt.
<b>Sistema Idrico</b>	Carico organico	Realizzazione rete nera a perfetta tenuta e depuratore ad ossidazione totale per 60 AE.
	Carico idraulico	Viene rispettato il principio di invarianza idraulica con pavimentazioni drenanti e celle a bioritenzione.
	Tutela Rischio Alluvioni (PGRA)	La quota del piano strada e delle piazzole per case mobili è posta a 1.35 cm dal piano campagna.

*Riscontro interventi di mitigazione*