

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

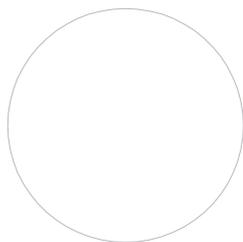
titolo della tavola

– SINTESI NON TECNICA DELLA VAS

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

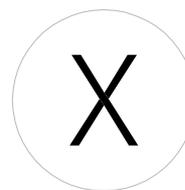
rev.	data	descrizione	redatto da
A			
B			
C			
D			
E			

Progettazione Architettonica

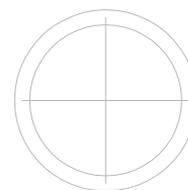


Ing. Andrea Albertini

N°. tavola



orientamento



collaboratori:

Arch. Francesca Martini

Sommario

PREMESSA	2
INTRODUZIONE.....	2
Riferimenti normativi	2
VERIFICA DI COERENZA	3
AMBITO DI INTERVENTO	3
Inquadramento.....	3
Situazione Iniziale	3
Progetto ANAS della futura Tangenziale Nord	5
INQUADRAMENTO CATASTALE, URBANISTICO TERRITORIALE E REGIME VINCOLISTICO	6
Inquadramento catastale	6
Conformità urbanistica dell'intervento	8
Inquadramento urbanistico.....	8
VINCOLI AMBIENTALI, CULTURALI, INFRASTRUTTURALI.....	10
COMPATIBILITA' ACUSTICA	12
PROGETTAZIONE.....	12
INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO.....	15
CONCLUSIONI SULLA SOSTENIBILITA' DELL'INTERVENTO	15

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
- ELETTROSMOG 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.

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:

SSE	Sistemi di sensibilità
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

Situazione Iniziale

L'attuale area di sosta di via Ancini è posizionata a sud della frazione di Roncoesi 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.



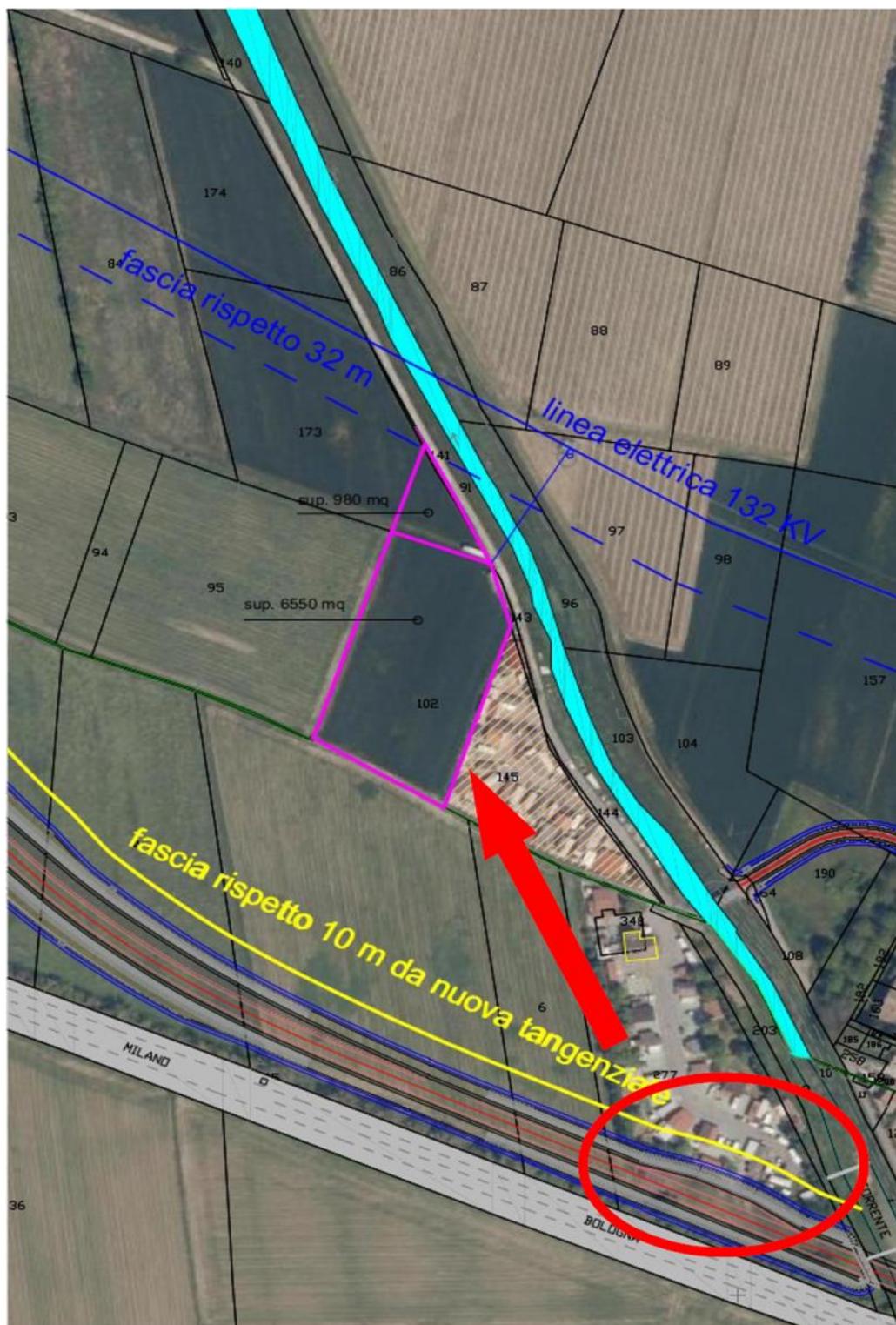
Progetto ANAS della futura Tangenziale Nord

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 Fig. 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

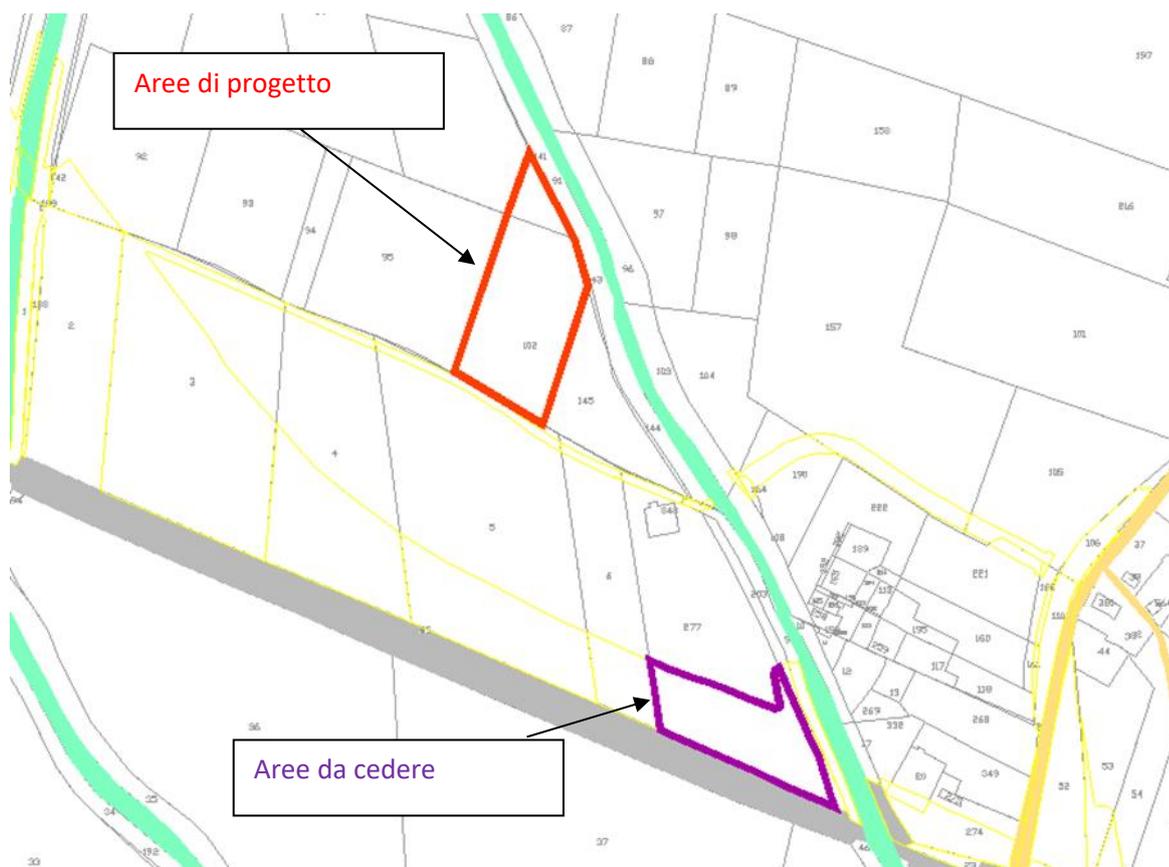
Inquadramento catastale

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 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".

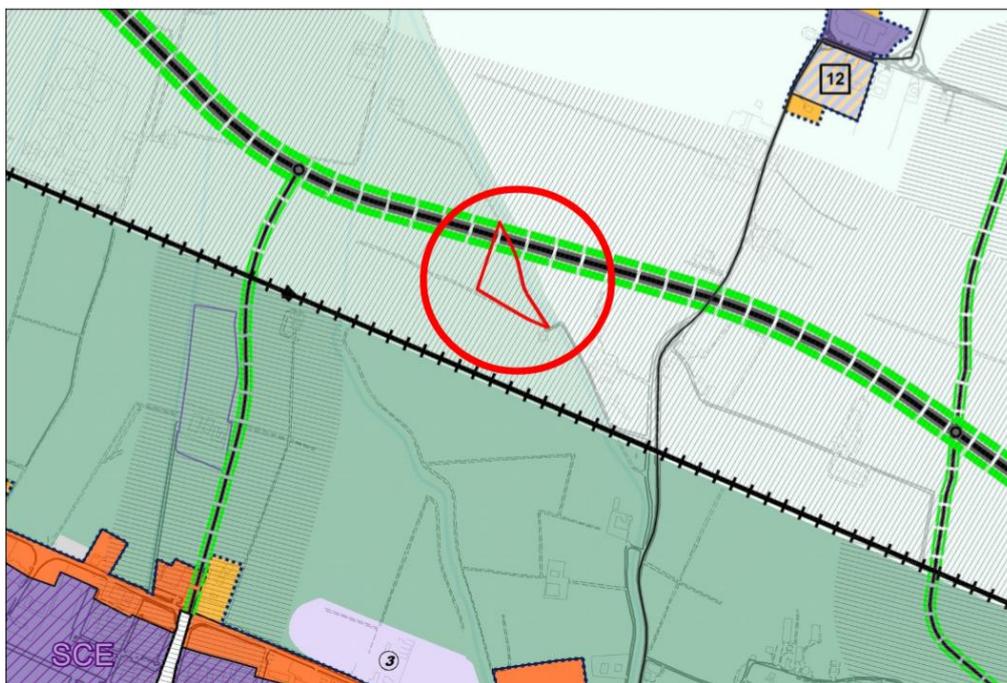
Inquadramento urbanistico

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)



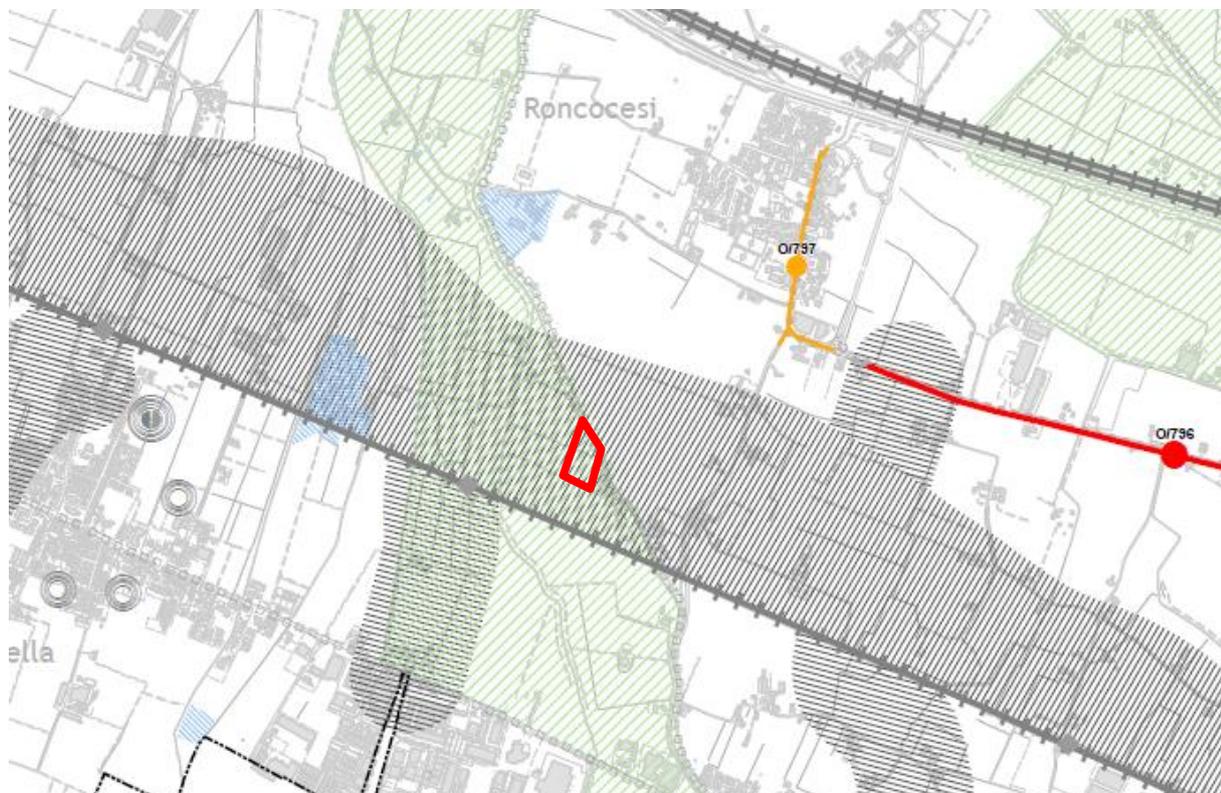
In particolare, al CAPO 4.6 Nda di RUE, l'art.4.6.2 prevede gli Usi previsti e consentiti in territorio rurale. Per gli interventi in relazione all'uso f6 (attrezzature della pubblica amministrazione, ecc.) si applica l'art.4.6.9:

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



Il comparto in progetto è localizzato nel POC 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'area 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.

Tutelt 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)

Secondo quanto riportato dalle Mappe della pericolosità e del rischio alluvioni, che integrano il quadro conoscitivo del PAI e del PGRA, 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.

Tutele storico culturali

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

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 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^a 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.

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

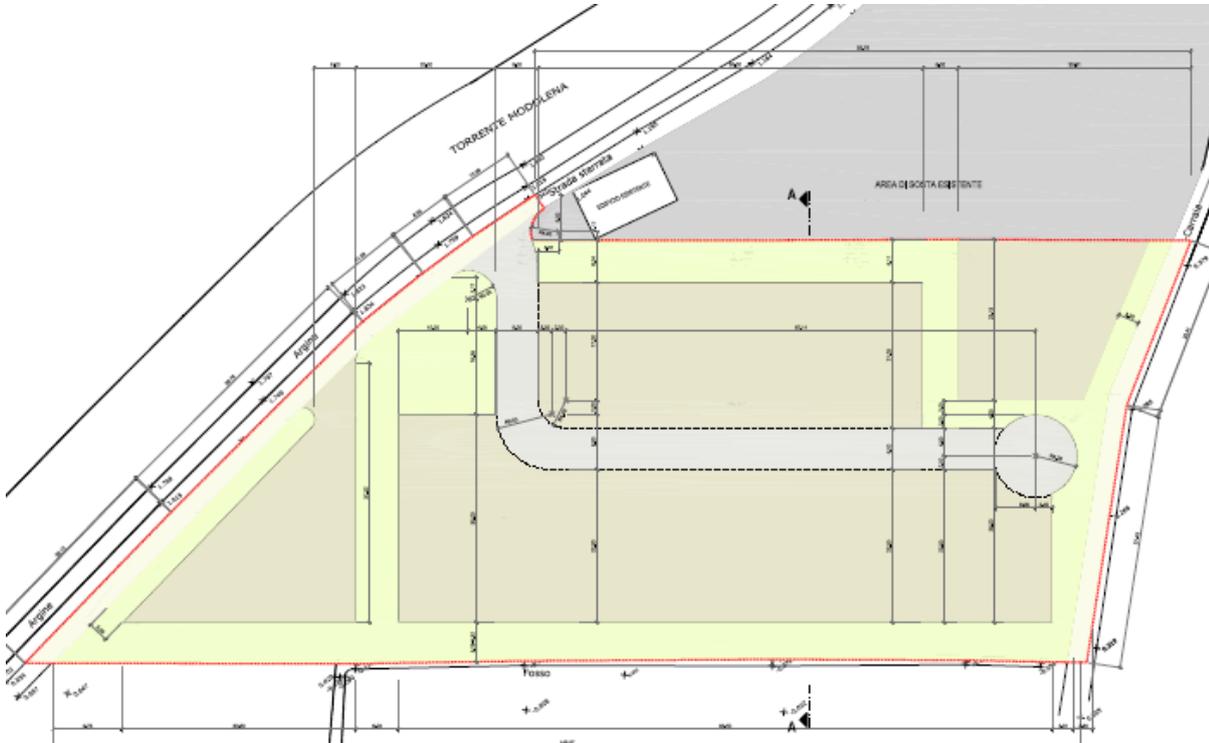
PROGETTAZIONE

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 dal rilevato della tangenziale di progetto previste da ANAS, nel frattempo le stesse aree sono classificate ARP ambito di rilievo paesaggistico nel RUE.

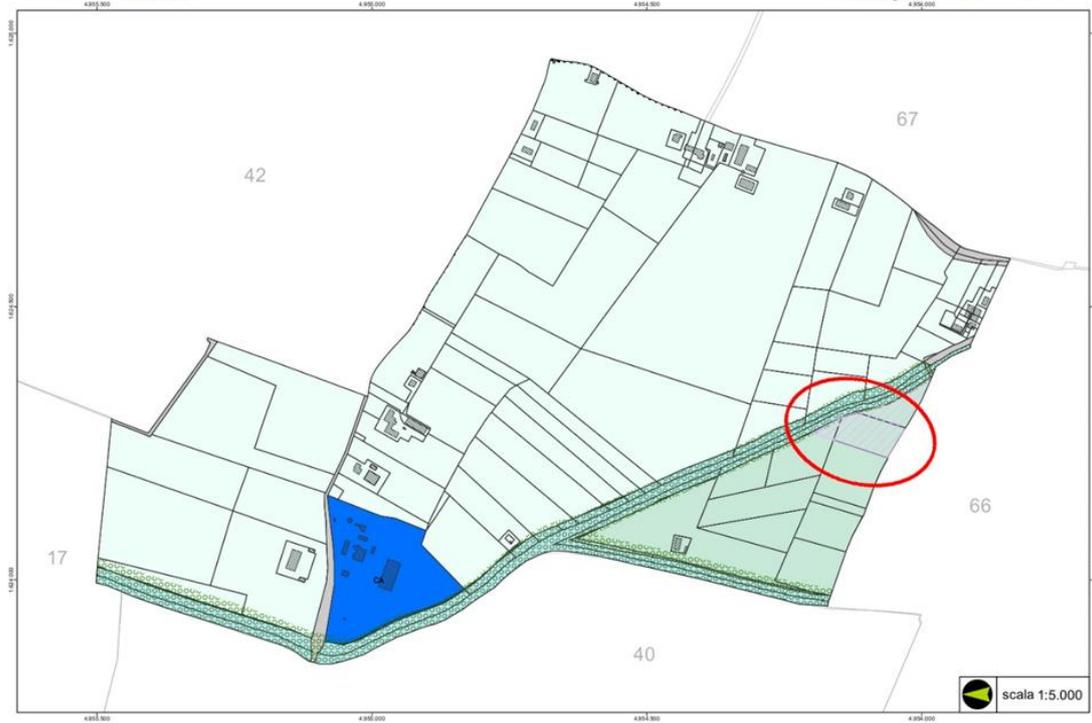
Nella pagina seguente si riportano gli estratti dei fogli 41 e 66 come modificati dalla variante.



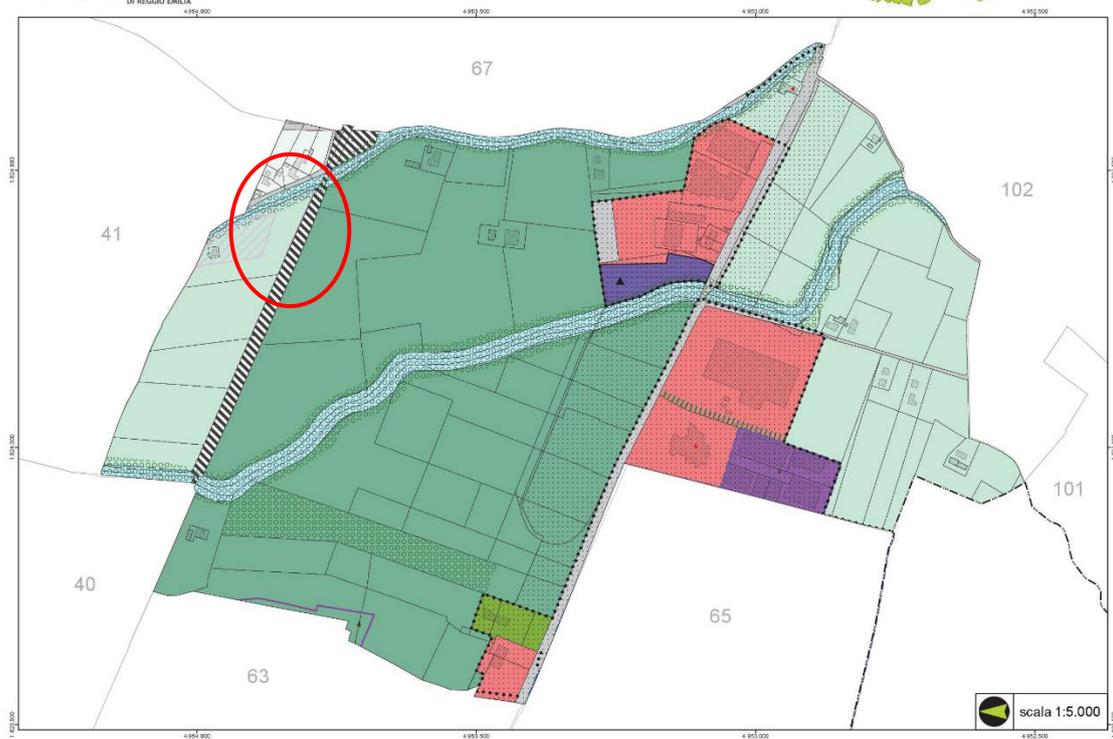
Proposta di Variante



foglio 41



foglio 66



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 udometrico dello stato di fatto. Si rimanda alla relazione idraulica elaborato C.

Il progetto dovrà esser sottoposto al parere della Sovrintendenza 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
Sistema Geologico	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.
Sistema Ecologico e paesaggistico	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 Marmirolo	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.
Sistema Agricolo	Occupazione di aree agricole di rilievo paesaggistico	Mitigazione arborea dell'area di sosta in continuità all'esistente.
Sistema Antropico	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.
Sistema Idrico	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