



PIANO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PUBBLICA

# PAIP\_PF.1-2 Polo della Moda

*Amministrazione Comunale*

**Sindaco**

Luca Vecchi

**Vicesindaco e Assessore a Rigenerazione e Area Vasta**

Alex Pratissoli

**Responsabile Unico del Procedimento Urbanistico**

**Dirigente del Servizio Rigenerazione Urbana**

Elisa Iori

**Gruppo di Progettazione Servizio Rigenerazione Urbana**

Andrea Anceschi, Matilde Bianchi, Giovanna Vellani

*Soggetto attuatore*

**MaxMara Fashion Group**



**Direttore Generale**

Michele Usuardi

*Progettazione urbanistica e coordinamento generale*

**Assetto urbano e paesaggio**



**FOA Studio Architetti Associati**

Elena Stella Ottavia Rusconi con Jacopo Ascari,

Marcello Solanti

*Gruppo di Progettazione*

**Rapporto Ambientale VAS e Impatto acustico**

**Alfa Solution Spa**



Matteo Cantagalli, Luigi Settembrini

Gabriella Alfano, Lorenzo Cervi (TCAA)

**Valutazione trasportistica**

**Polinomia Srl**



Stefano Battaiotto, Bianca Bozzi

**Progettazione reti tecnologiche e infrastrutturali**

**Studio Guidetti Serri**



Lorenzo Serri con Davide Bica, Francesco Ferraro

**Rilievo e assetto catastale**

**SGT Associati**



Silvia Piccinini

**Indagini ambientali, geotecniche,**

**microzonizzazione sismica**



**Geolog Studio Geologi Associati**

Massimo Casali, Mario Mambrini

Gianvito Maria Cassinadri

**Indagine archeologica**

**Archeosistemi**



Piera Terenzi

assunzione

elaborato 24.4

Opere di urbanizzazione - Relazione tecnica opere di urbanizzazione

aprile 2024\_agg. maggio 2024



SOMMARIO

<b>1</b>	<b>OGGETTO</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>PROGETTO DEL PIANO</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO GENERALE</b> .....	<b>2</b>
3.1	Viabilità e parcheggio Via Aldo Moro .....	7
3.2	Parcheggio Via Filangeri .....	8
<b>4</b>	<b>DESCRIZIONE DEI PACCHETTI STRADALI</b> .....	<b>9</b>
4.1	Stratigrafia viabilità pubblica .....	9
4.2	Stratigrafia pista ciclabile via Aldo Moro .....	10
4.3	Stratigrafia parcheggi a raso .....	10
<b>5</b>	<b>RETI TECNOLOGICHE</b> .....	<b>10</b>
5.1	RETE ELETTRICA .....	10
5.2	RETE PUBBLICA ILLUMINAZIONE .....	11
5.3	RETE TELEFONICA .....	11
5.4	RETE ACQUE E GAS .....	11
5.5	RETE ACQUE BIANCHE E ACQUE NERE .....	12

## 1 OGGETTO

La presente relazione ha come scopo quello di descrivere il progetto delle opere di urbanizzazione relative alla proposta di Piano Attuativo di Iniziativa Pubblica del comparto denominato "Polo della Moda" presso la zona ex fiere di Mancasale a Reggio Emilia.

In particolare, nella presente relazione si descriveranno le opere di urbanizzazione rientranti all'interno del comparto di proprietà privata e che verranno cedute al comune di Reggio Emilia, per consentire la realizzazione delle dotazioni urbanistiche richieste nell'ambito del PAIP e conformi agli strumenti urbanistici del Comune di Reggio E.

## 2 PROGETTO DEL PIANO

Il Piano Attuativo di Iniziativa Pubblica denominato "Polo della Moda" prevede la riqualificazione del comparto ex Fiere con insediamento produttivo di una nota casa di moda italiana ed il contestuale riassetto della viabilità interna al comparto e di quella esterna pubblica.

Come si evince dagli elaborati del PAIP, il nuovo assetto urbano prevederà nel perimetro complessivo di 13,26 ha, la realizzazione di n°2 fabbricati Magazzini e un fabbricato Direzionale/Uffici, che porterà ad una superficie utile complessiva di 47.000 mq.

Verrà realizzata inoltre una viabilità interna e la dotazione di parcheggi pertinenziali P1 richiesti dagli strumenti urbanistici.

Una quota importante della superficie del PAIP sarà Verde privato con valenza ecologica (Ve) di superficie complessiva di 2,4ha che valorizzerà il perimetro del comparto verso la viabilità pubblica. Saranno inoltre garantiti i corridoi ecologici come da PUG vigente sui perimetri nord ed est del comparto.

Il presente progetto del PAIP prevede la realizzazione di opere di urbanizzazione di cessione conformi agli strumenti urbanistici del Comune di Reggio E. di seguito descritti e la realizzazione di opere fuori comparto, che saranno descritte in una relazione specifica (*elaborato 25.7*)

## 3 INQUADRAMENTO GENERALE

L'area del comparto in oggetto, che risulta essere situata a sud-ovest dell'area industriale di Mancasale e più nello specifico compresa tra Via Aldo Moro ad ovest, Via Filangeri a Sud, Via Masaccio a nord e Via Gualerzi ad est, sarà caratterizzata dalla presenza di aree destinate ad opere di urbanizzazione primaria necessarie alla verifica degli standard previsti dagli strumenti urbanistici e che saranno oggetto di cessione alla pubblica amministrazione.



*Vista satellitare per individuazione del comparto in oggetto*

Lo stato attuale della viabilità di accesso al comparto presenta un accesso principale da Via Filangieri e un accesso privato da Via Masaccio, dove è presente tuttavia un diritto di passaggio per le due ditte presenti a nord.

Lo stato di progetto prevede il mantenimento dell'accesso nord di Via Masaccio per i mezzi pesanti che avranno quindi una viabilità specifica, mentre da Via Aldo Moro sarà realizzato un accesso principale per i dipendenti ed i visitatori, con realizzazione di una intersezione a rotatoria per garantire una maggiore sicurezza della nuova intersezione che si realizzerà. Dall'accesso di Via Aldo Moro sarà possibile raggiungere il parcheggio pubblico P2 e l'ingresso al nuovo comparto.

Al fine di garantire gli standard urbanistici dei parcheggi pubblici P2 necessari per la realizzazione del PAIP, saranno realizzati, in funzione della superficie utile edificabile (SU pari a circa 47'000 mq) ed in funzione degli indici urbanistici in essere, un totale di 128 posti auto oltre 3 posti per diversamente abili, ed un'area riservata al posteggio di moto e bici; queste ultime due aree conterranno un posto moto ed un posto bici ogni 2 posti auto. Nello specifico si riporta quanto segue:

- SU=47'000 mq
- 10% di SU= 4,700 mq destinati a parcheggio pubblico di cui un 50% monetizzabile

- 50% di 4'700 mq=2'350 mq destinati ad area per parcheggi pubblici (P2)
- 1 posto auto ogni 40 mq =  $2'350/40= 58$  posti auto

Conformemente a quanto previsto dall'art. 4 – CAPO II - Titolo III - PARTE SECONDA - pag.85 del Regolamento Edilizio (RED) i parcheggi a raso, sia pubblici che privati, dovranno essere sempre protetti dal soleggiamento, preferibilmente tramite la piantumazione di alberi, da prevedersi in numero minimo di 1 ogni 2 posti auto.

Per quanto riguarda le alberature, negli stalli di P2 esposti a SUD, si prevederà di realizzare aiuole verdi di larghezza circa 1,25 m e posizionamento di un albero inframezzato ogni 2 posti auto.

Si riporta nel seguito un estratto del Regolamento Edilizio:

*La scelta delle essenze e lo schema di impianto devono rispondere ai seguenti criteri, funzionali a garantire l'efficacia dell'ombreggiamento:*

- *essenze a rapido sviluppo con chioma larga e coprente, resistenti al caldo e alla siccità, adatte all'uso nei parcheggi;*
- *schema di impianto studiato in funzione dell'orientamento degli stalli: filari continui in adiacenza agli stalli solo se localizzati lungo il lato sud degli stessi, alberature inframmezzate agli stalli in tutti gli altri casi;*
- *area permeabile al piede delle alberature conforme alle prescrizioni di cui al "Regolamento Comunale del Verde pubblico e privato".*

[...]

*Nei parcheggi pubblici e in quelli pertinenziali di uso comune andranno previsti inoltre spazi specificamente attrezzati anche per la sosta di biciclette e motocicli nella misura di norma pari a 1 posto bici e 1 posto motociclo per ogni 2 posti auto. In caso di interventi di NC o RE con demolizione e ricostruzione, e nei parcheggi di opere di urbanizzazione secondaria, dovrà essere prevista l'installazione delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, in modo da permettere la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica come previsto all'art.6, capo IV, Titolo III. Ogni punto dovrà e permettere l'utilizzo simultaneo da parte di almeno 2 veicoli ed essere interoperabile come stabilito dalla Direttiva 2014/94/UE, dal PNIRE e dalla DGR n. 1253/2018."*

Tali aree di P2, come identificato all'interno dell'elaborato di assetto urbano, saranno realizzate per una superficie complessiva pari a circa 0.72 ha (7237 mq) suddivisi come indicato nel seguito:

- P2 0.23 ha (2378.00 mq);
- P2 residui 0.48 ha (4859.00 mq);
- Viabilità e Verde ambientazione stradale VP2 0.3 ha (3068.00 mq).

Comparto PAIP_Polo della Moda I Ripartizione funzionale				Comparto PAIP_Polo della Moda I Fabbisogno e dotazioni			
	mq		% sulla St		Fabbisogno	Dotazioni	Verifica
	Magazzini	Headquarter					
Superficie edificabile (Se)*	64.226	31.514	95.740	72%	St intervento 167.377	-	-
Servizi e Verde Pubblico (SVP) - non monetizzato	-	-	2.331	2%	St urbanistica* 132.697	-	-
Verde privato con valenza ecologica (Ve)	-	-	24.321	18%	Su 47.000	-	-
Parcheggi Pubblici (P2)	-	-	2.378	2%	Funzioni produttiva	-	-
Parcheggi Pubblici residui (P2)	-	-	4.859	4%	Dotazioni pubbliche 25% St urbanistica	33.174	34.420
Viabilità e verde ambientazione stradale (VP2)	-	-	3.068	2%	di cui P2** 10 mq/100 mq Su	4.700	4.700
<b>St urbanistica</b>	-	-	<b>132.697</b>	<b>100%</b>	Dotazioni private P1*** 25 mq/100 mq Su	11.750	-

\* Se ottenuta attribuendo a ciascuna delle due Se (Magazzini, Headquarter) il 50% dell'area rappresentata con tratteggio viola/arancione

\* comprende 4.859 mq di P2 residui relativi agli insediamenti esistenti (minimo 108 pa)

\*\* di cui il 50% monetizzati pari a 2.350 mq

\*\*\* fabbisogno minimo da verificare in sede di rilascio dei titoli abilitativi

Le aree saranno distribuite in due zone distinte del comparto e più precisamente verrà collocata l'area P2 e la relativa viabilità (comprendente inoltre il verde e la viabilità ciclopedonale) ad ovest, su Via Aldo Moro, collocato all'altezza dell'incrocio con Via Genovesi, nella quale verranno recuperati 56 posti auto come dotazione di P2 per le funzioni insediate limitrofe all'ambito di intervento, oltre ai 58 previsti dallo standard, portando a 17 i posti auto in surplus rispetto alle dotazioni richieste; mentre la restante area identificata come P2 residui, sarà collocata su via Filangieri all'altezza dell'incrocio con Via Gualerzi.

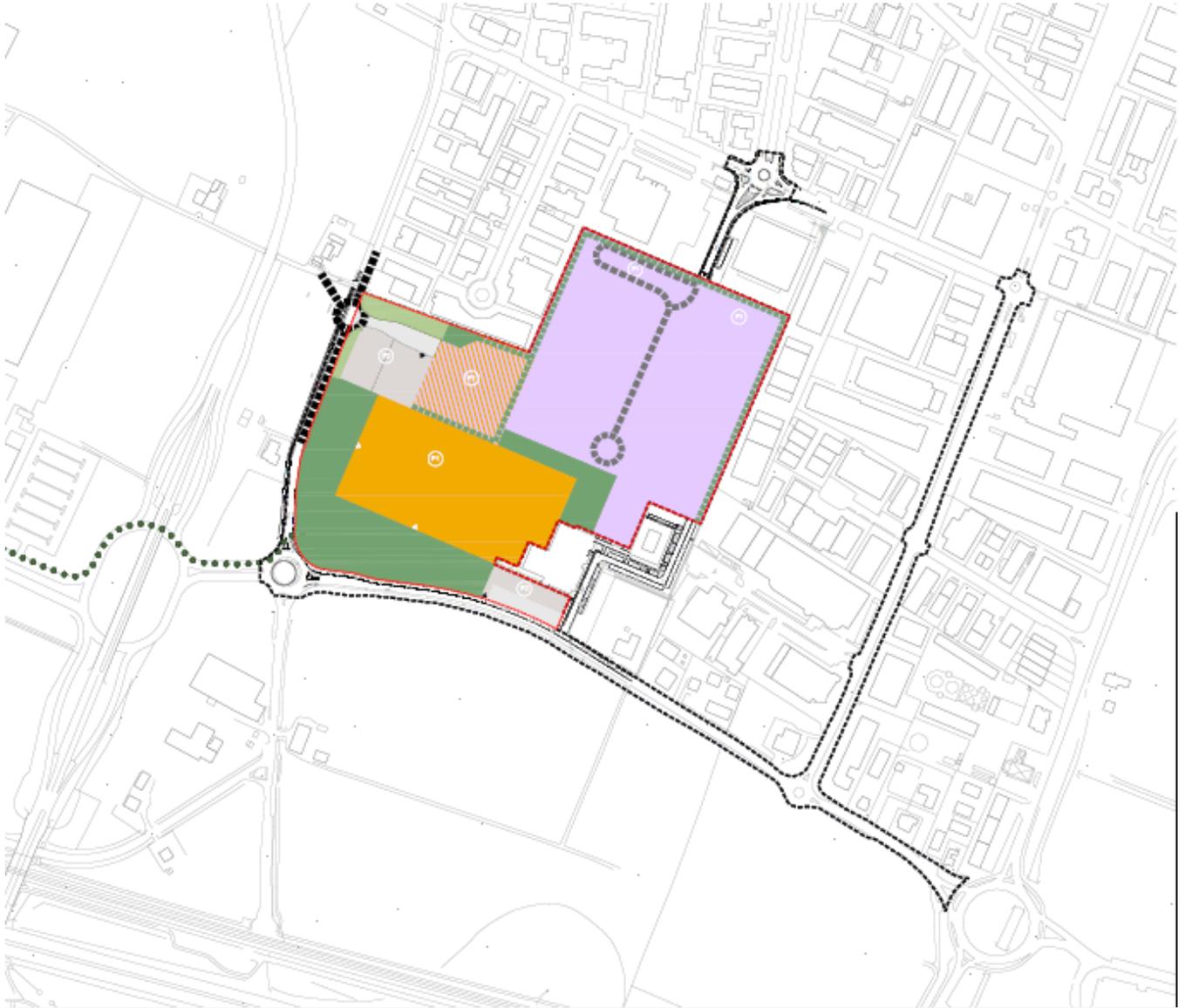
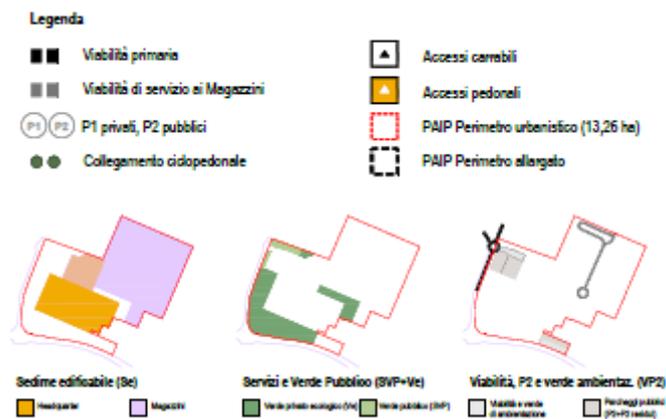


Tavola assetto urbano



### 3.1 Viabilità e parcheggio Via Aldo Moro

L'area destinata alla nuova viabilità di ingresso al comparto produttivo nonché, come detto, alla realizzazione degli standard urbanistici di cessione, in progetto su via Aldo Moro, sarà caratterizzata dalla presenza del solo traffico automobilistico e ciclopeditone; l'ingresso infatti sarà progettato con l'intento di creare un secondo punto di accesso al nuovo insediamento produttivo al fine di mantenere separato il traffico leggero da quello pesante che invece rimarrà in capo all'attuale accesso presente a nord in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria su Via Masaccio; in corrispondenza di quest'ultimo ingresso verrà riorganizzata l'area interna privata a posteggio mezzi pesanti.

Al fine di poter consentire un miglior e più sicuro flusso in ingresso e uscita dal comparto, si prevede la realizzazione di una nuova rotatoria in asse con l'attuale strada pubblica ed in grado di accogliere, oltre ai rami di Via Aldo Moro ed il nuovo accesso, anche la vicina strada di carattere comunale, Via A. Genovesi; per quest'ultima ne è previsto il raccordo mediante l'allungamento e la deviazione dei bracci in ingresso e uscita in quanto il centro della rotatoria risulta posizionato decentrato verso sud rispetto l'attuale intersezione.

La rotatoria in progetto avrà un diametro esterno della corona giratoria pari a 30 m ed un diametro dell'isola centrale di 14 m; le corsie dei bracci in ingresso avranno una larghezza di 3.50 m mentre quelle in uscita di 4.50 m; tutta la progettazione sarà conforme a quanto previsto dal D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

La viabilità pubblica di accesso al comparto che si sviluppa a partire dalla rotatoria sopra descritta con corsie singole, viene allargata a due corsie per senso di marcia al fine gestire i flussi in ingresso all'area privata (fino alla guardiola con sbarre) e quelli pubblici di accesso e uscita dal parcheggio P2.

Le corsie, in entrambi i sensi di marcia avranno una larghezza complessiva di 6 m (3 m per ciascuna corsia – da riga bianca a riga bianca); sulle corsie in ingresso al comparto, e a sud delle stesse, verrà sviluppata l'area destinata al parcheggio pubblico P2 di cessione, organizzato con una viabilità interna a doppio senso di circolazione, stalli a pettine e aiuole verdi alberate.

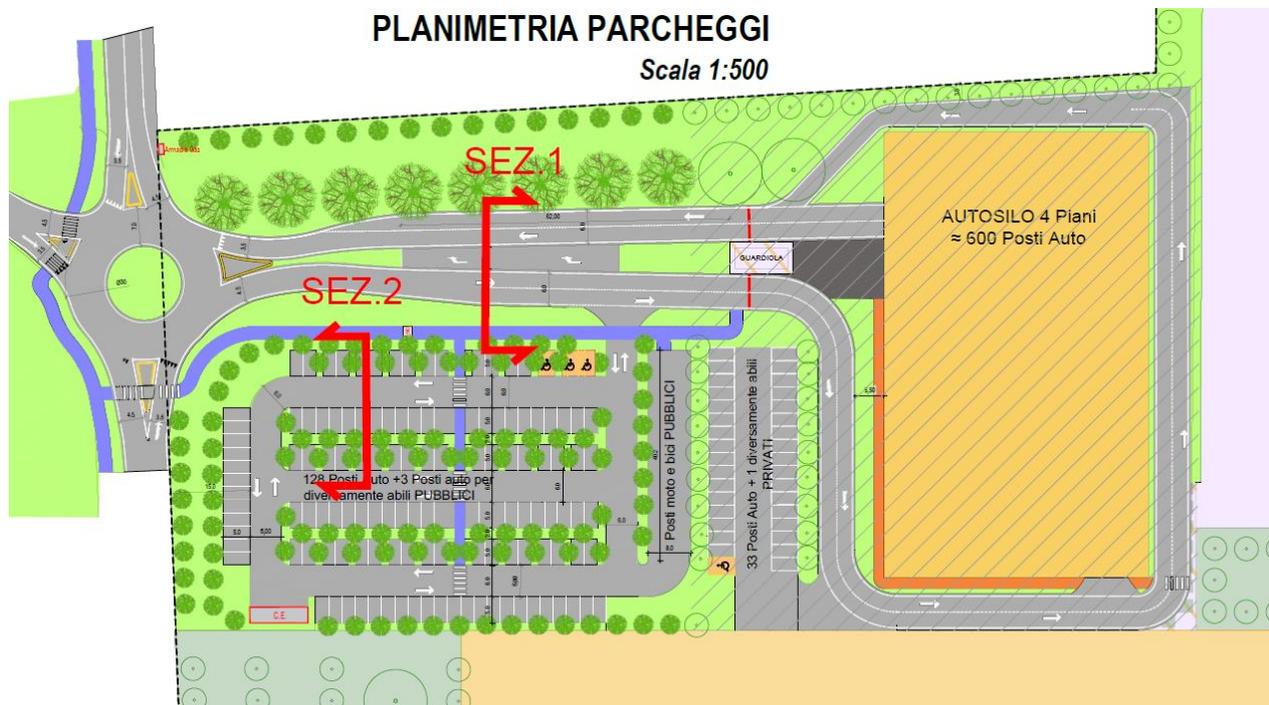
Per facilitare il traffico in uscita dal parcheggio pubblico, che avviene intersecando le corsie a senso unico in ingresso al comparto viene realizzata un'apposita corsia centrale di sosta e immissione della larghezza di 4.20 m e di lunghezza pari a circa 40 m in grado di ospitare fino a circa 8 autovetture.

Infine, per incentivare l'utilizzo di mobilità sostenibile e proseguire i percorsi esistenti verrà inserito un percorso ciclopeditone di circa 115 m e larghezza pari a 2.50 m che consente, in prosecuzione del percorso esistente su Via Aldo Moro, il collegamento fino all'ingresso all'area privata del comparto in oggetto.

Il percorso ciclabile esistente su Via Aldo Moro verrà sistemato e adattato alla nuova configurazione a rotatoria dell'intersezione, al fine di mantenerne la funzionalità in direzione sud-nord.

In virtù della nuova viabilità di ingresso al comparto produttivo sopradescritta, si provvederà alla piantumazione di nuove alberature nell'area verde ad ovest di via Aldo Moro in compensazione alle alberature oggetto di abbattimento, secondo disegno da concordare con Uffici tecnici dell'Amministrazione Comunale e la rinaturalizzazione dell'attuale sede stradale di via Genovesi che verrà eventualmente ripiantumata con nuove essenze, sempre secondo disegno da concordare con Uffici tecnici dell'Amministrazione Comunale.

Si riporta di seguito la planimetria di progetto del parcheggio e della viabilità e si rimanda all'elaborato grafico di progetto per i dettagli e le sezioni tipo.



### 3.2 Parcheggio Via Filangieri

L'area a parcheggio su via Filangieri (P2 residui) all'altezza con l'incrocio con Via Gualerzi, sarà realizzata in corrispondenza dell'area già in parte destinata a parcheggio e più precisamente in due aree a destra e a sinistra dell'area pedonale, che sarà mantenuta, di ingresso alla galleria coperta dell'edificio commerciale esistente.

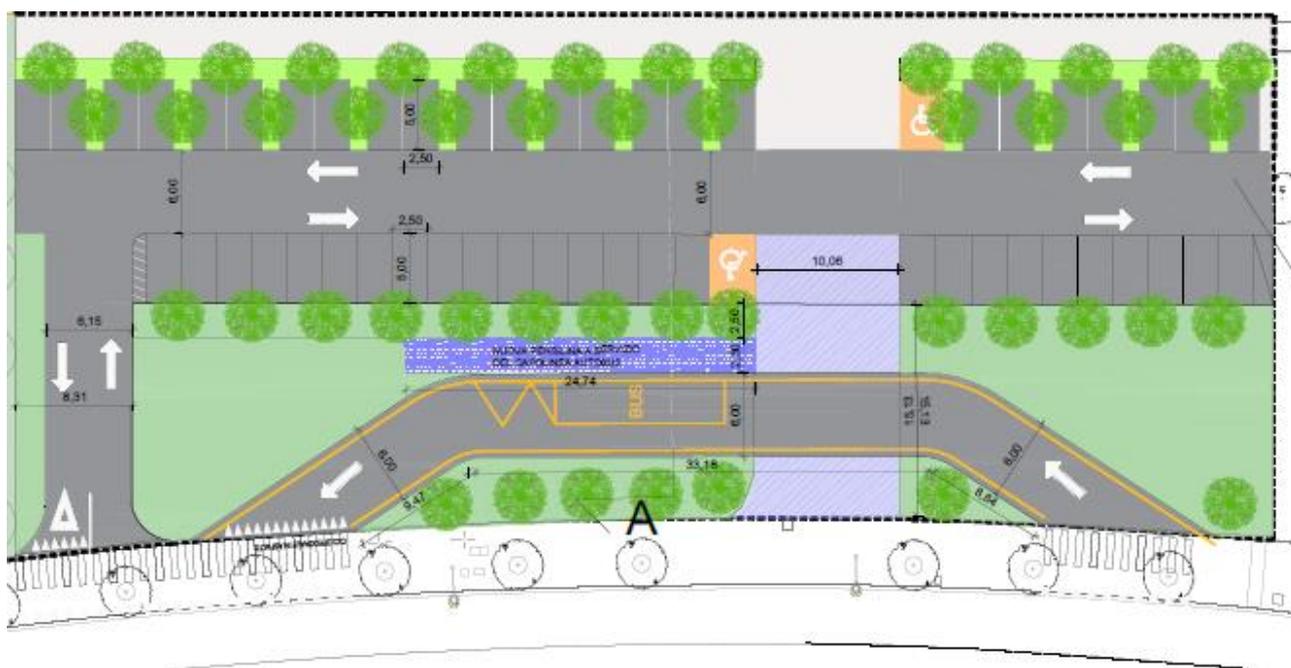
L'area di circa 2000 mq ospiterà ad ovest del passaggio pedonale 33 posti auto oltre ad uno per i diversamente abili mentre l'area ad est ne ospiterà 17 oltre ad uno per diversamente abili.

L'ingresso all'area sarà unico, a doppio senso di marcia, con unica corsia centrale e stalli a raso disposti a pettine.

Saranno rispettati gli standard del verde già citati in precedenza, e pertanto verranno disposte delle alberature a protezione dell'irraggiamento solare.

All'interno dell'area verrà inoltre ricavata una banchina di sosta, fuori dalla sede stradale di Via Filangieri per il Capolinea della linea urbana n. 5 dell'autobus del trasporto pubblico Comunale, al fine di rendere più sicura la fruizione del servizio e non ostacolare il traffico stradale. La banchina sarà pertanto raggiungibile dai mezzi del trasporto pubblico mediante apposita corsia parallela alla viabilità principale e delimitata da quest'ultima dal percorso ciclopedonale esistente e dalla nuova area verde in progetto. La banchina di sosta sarà realizzata con il medesimo pacchetto stradale, comprendendo anche l'accesso alla palazzina Centro Servizi Agricoltura.

Si riporta di seguito la planimetria di progetto del parcheggio e della viabilità e si rimanda all'elaborato grafico di progetto per i dettagli e le sezioni tipo.



## 4 DESCRIZIONE DEI PACCHETTI STRADALI

Si descrive nel seguito, in modo sintetico, la composizione dei pacchetti stradali riguardanti entrambe le aree oggetto di cessione, che potranno essere revisionati in sede di progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione.

### 4.1 Stratigrafia viabilità pubblica

#### Stratigrafia viabilità di accesso al comparto (via A. Moro):

- Manto d'usura in conglomerato bituminoso sp. 3 cm;
- Pavimentazione in conglomerato bituminoso tipo "Binder" sp. 10 cm;
- Strato di misto cementato sp. 20 cm
- Massiccata stradale in misto stabilizzato con pezzatura 0-20 sagomato sp. 15 cm;
- Rilevato per fondazione stradale con materiale inerte riciclato sp. variabile (min 50 cm).

#### Stratigrafia nuova intersezione a rotatoria:

- Manto d'usura in conglomerato bituminoso sp. 3 cm;
- Pavimentazione in conglomerato bituminoso tipo "Binder" sp. 10 cm;
- Misto cementato già sagomato sp. 20 cm;
- Massiccata stradale in misto stabilizzato con pezzatura 0-20 sagomato sp. 20 cm;
- Rilevato per fondazione stradale con materiale inerte riciclato sp. variabile (min 50 cm).

Si vedano per maggiori dettagli gli elaborati grafici specifici.

## 4.2 Stratigrafia pista ciclabile via Aldo Moro

- Manto d'usura in conglomerato bituminoso sp. 3 cm;
- Massetto in cls armato con rete Ø6/20x20 e cls C25/30 sp.10 cm;
- Massicciata stradale in misto stabilizzato con pezzatura 0-20 sagomato sp. 10 cm;
- Rilevato per fondazione stradale con materiale inerte riciclato sp. variabile (min 50 cm).

## 4.3 Stratigrafia parcheggi a raso

### STALLI

- Grigliati in calcestruzzo inerbiti tipo GARDEN sp. 8 cm;
- Strato di pietrischetto per posa pavimentazione sp. 4 cm;
- Misto granulare stabilizzato con pezzatura 0-20 sagomato per formazione pendenza sp. 15 cm;
- Rilevato per fondazione stradale con materiale inerte riciclato sp. Variabile (min 50 cm).

### STRADA

- Manto d'usura in conglomerato bituminoso sp. 3 cm;
- Pavimentazione in conglomerato bituminoso tipo "Binder" sp. 10 cm;
- Misto granulare stabilizzato con pezzatura 0-20 sagomato per formazione pendenza sp. 15 cm;
- Rilevato per fondazione stradale con materiale inerte riciclato sp. Variabile (min 50 cm).

## 5 RETI TECNOLOGICHE

La presente relazione illustra le scelte progettuali del Piano relative alle reti tecnologiche esterne che saranno mantenute come allacci alle utenze e le reti interne al lotto che saranno oggetto di rimozione e dismissione.

### 5.1 RETE ELETTRICA

La rete elettrica di progetto prevede il posizionamento di n°2 cabine Enel di media tensione, da ubicare n.1 su Via Aldo Moro per garantire la fornitura necessaria al Comparto di almeno 2 MW e n°1 all'ingresso del comparto da via Masaccio per garantire gli attuali 700 kw disponibili in una cabina Enel interna che sarà demolita.

Saranno inoltre posati i cavidotti necessari a collegare la nuova cabina Enel di via Masaccio con la cabina Enel esistente di Via Gualerzi, al fine di garantire la continuità elettrica dell'area.

La rete elettrica dovrà prevedere inoltre la fornitura in bassa tensione dell'alimentazione della pubblica illuminazione del P2 di Via Moro e viabilità di accesso e del P2 di Via Filangieri.

In sede di progettazione esecutiva verranno definiti i particolari di allaccio alla rete esistente e di posa dei cavidotti.

Per i dettagli si rimanda all'elaborato *"Reti tecnologiche e infrastrutturali - linee elettriche, pubblica illuminazione, telefonia"*

## 5.2 RETE PUBBLICA ILLUMINAZIONE

La rete di pubblica illuminazione sarà alimentata in base alle indicazioni dell'ente erogante attraverso un quadro di comando posizionato a circa 12 metri dalla cabina elettrica alla quale è collegato.

Il progetto della pubblica illuminazione dei parcheggi e della viabilità pubblica prevede il posizionamento di corpi illuminanti a led su pali in acciaio di altezza 9 m per l'illuminazione della rotatoria di Via Moro, della viabilità di accesso e dei due parcheggi P2, e una linea di illuminazione dedicata per la nuova pista ciclabile a fianco del P2 di Via Moro con pali in acciaio di altezza 4 m.

Le canalizzazioni verranno realizzate con tubazioni in PVC flessibile a doppia parete interrate (semplici e doppie), del diametro di mm. 110 adatte ad ospitare i futuri cavi della linea elettrica, ad una profondità minima di 100 cm dal piano stradale. I raccordi saranno realizzati con pozzetti prefabbricati in cls dotati di chiusini in ghisa sferoidale.

Per i dettagli si rimanda all'elaborato *"Reti tecnologiche e infrastrutturali - linee elettriche, pubblica illuminazione, telefonia"*

## 5.3 RETE TELEFONICA

Il progetto in fase di PAIP prevede principalmente l'indicazione della dismissione delle reti interne che potranno essere interferenti con le nuove costruzioni in progetto e l'identificazione dei possibili punti di allaccio della rete telefonica e fibra ottica.

Ulteriori nuove canalizzazioni saranno costituite da tubazioni in PVC flessibile a doppia parete interrate (semplici e doppie), di diametro idoneo ad ospitare i cavi telefonici, e protetti da eventuale bauletto in calcestruzzo, posate ad una profondità minima di 100 cm dal piano stradale

Per i dettagli si rimanda all'elaborato *"Reti tecnologiche e infrastrutturali - linee elettriche, pubblica illuminazione, telefonia"*

## 5.4 RETE ACQUE E GAS

Il progetto in fase di PAIP prevede principalmente l'indicazione della dismissione delle reti interne che potranno essere interferenti con le nuove costruzioni in progetto e l'identificazione dei possibili punti di allaccio della rete acque e gas.

Nello specifico per la rete acqua è presente un importate punto di allaccio posto su Via Moro ad una rete IRETI in fibrocemento del 300, rispetto al quale in sede di progettazione esecutiva del comparto potrà essere ricavata la linea interna di distribuzione dell'acqua.

Per la rete gas, il progetto della nuova rotatoria di Via Moro garantisce il mantenimento dell'attuale cabina GRMI che come si evince dalla cartografia IRETI, serve oltre al comparto ex Fiere anche altre utenze limitrofe.

All'interno del comparto verrà inoltre rimossa la seconda cabina GRMI in quanto non più a servizio del nuovo comparto, e verrà realizzato un nuovo tratto di tubo in acciaio Ø150 a servizio degli uffici e dei magazzini.

Per i dettagli si rimanda all'elaborato *"Reti tecnologiche e infrastrutturali – acque e gas"*

## 5.5 RETE ACQUE BIANCHE E ACQUE NERE

Il progetto delle reti acque bianche della parte pubblica prevede la realizzazione di condotti in PVC e CLS di diametri variabili per la raccolta delle acque meteoriche del P2 di Via A. Moro e relativa viabilità di accesso, che convogliano le acque verso il recapito del Cavo Baggiovara. È inoltre presente un vaso a cielo aperto del tipo "fuori linea" che avrà funzione di laminazione per eventi meteorici rilevanti come richiesto dal gestore del Cavo (Bonifica Emilia Centrale).

Il progetto del verde all'interno di invasi di laminazione a cielo aperto, nelle sue fasi successive, dovrà prevedere essenze arboree/arbustive idonee alla messa a dimora in ambienti con possibile accumulo temporaneo di acqua e quindi tali essenze non dovranno soffrire eventuali ristagni d'acqua.

Tale specifica dovrà essere adottata sia per l'vaso di laminazione a cielo aperto previsto a nord del parcheggio P2 di Via A. Moro, sia per l'vaso di laminazione a cielo aperto del comparto del PAIP previsto a nord di Via Filangieri.

La rete acque bianche del parcheggio di Via Filangieri è costituita invece da elementi scatolari prefabbricati in c.a. di dimensione 120x60. La dimensione deve comunque essere sufficiente a garantire il volume di laminazione per eventi meteorici rilevanti, come richiesto per il recapito nel Fosso Tangenziale (gestore Bonifica Emilia Centrale).

Per quanto riguarda la parte privata del Comparto, si prevedono di realizzare delle linee fognarie acque bianche separate tra piazzali e coperture, al fine di favorire la possibilità di recupero delle acque piovane delle coperture da stoccare in adeguati volumi di accumulo.

Sono inoltre previsti due punti di recapito delle acque bianche del Comparto e nello specifico n.1 a nord nel Fossata Mancasale e n.1 a sud nello scolmatore IRETI 300x150 cm che successivamente recapita nel Fosso Tangenziale.

In entrambi i recapiti come richiesto dal gestore Bonifica Emilia Centrale, si realizzeranno degli adeguati volumi di laminazione per eventi meteorici rilevanti, con limitazione alle massime portate in uscita.

La rete acque nere prevede un nuovo tratto di allaccio a pubblica fognatura di IRETI posta su Via Bernini e costituita da una linea in PVC SN8 Ø315 mm e pendenza del 3‰ verso il punto di recapito pozzetto IRETI n.34186.

Per i dettagli si rimanda agli elaborati *"Relazione Idraulica"* e *"Reti tecnologiche e infrastrutturali - linee elettriche, pubblica illuminazione, telefonia"*



Il presente elaborato è costituito da n° 13 pagine numerate progressivamente escluso il frontespizio.

Reggio Emilia, 03/05/2024

Il Progettista  
Ing. Lorenzo Serri



W:\P-2024\IP05-MAX MARA-PUA Fiere, RE\13-INTEGRAZIONI\RELAZIONE TECNICA OPERE DI URBANIZZAZIONE\24.4 - Relazione tecnica opere di urbanizzazione.docx