



PIANO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PUBBLICA

## PAIP\_PF.1-2 Polo della Moda

*Amministrazione Comunale*

**Sindaco**

Marco Massari

**Assessore a Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile**

Carlo Pasini

**Responsabile Unico del Procedimento Urbanistico**

**Dirigente del Servizio Pianificazione Urbanistica  
ed Edilizia Privata**

Elisa Iori

**Gruppo di Progettazione Servizio Pianificazione  
Urbanistica ed Edilizia Privata**

Matilde Bianchi con Andrea Anceschi, 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 Cassinadi

**Indagine archeologica**

**Archeosistemi**



Piera Terenzi

approvazione

elaborato **10.2**

ValSAT\_Sintesi non Tecnica

giugno 2025

scala 1:2.000

## **INDICE**

|     |                                               |    |
|-----|-----------------------------------------------|----|
| 1   | PREMESSA .....                                | 1  |
| 2   | INQUADRAMENTO NORMATIVO .....                 | 2  |
| 3   | INTRODUZIONE AL PIANO .....                   | 3  |
| 4   | INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E TERRITORIALE ..... | 4  |
| 5   | QUADRO PROGRAMMATICO: SINTESI .....           | 5  |
| 5.1 | ANALISI DI COERENZA ESTERNA .....             | 6  |
| 6   | INQUADRAMENTO PROGETTUALE.....                | 8  |
| 6.1 | ANALISI DELLE ALTERNATIVE: ESITO.....         | 8  |
| 6.2 | ANALISI DI COERENZA INTERNA .....             | 10 |
| 7   | QUADRO AMBIENTALE.....                        | 13 |
| 7.1 | ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA .....           | 13 |
| 7.2 | MOBILITÀ E TRAFFICO .....                     | 13 |
| 7.3 | ENERGIA E CLIMA.....                          | 14 |
| 7.4 | ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE .....        | 15 |
| 7.5 | SUOLO E SOTTOSUOLO .....                      | 15 |
| 7.6 | RUMORE .....                                  | 16 |
| 7.7 | ASPETTI CULTURALI E PAESAGGIO .....           | 17 |
| 7.8 | FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ.....              | 17 |
| 8   | MISURE MIGLIORATIVE .....                     | 19 |
| 9   | MISURE DI MONITORAGGIO E CRONOPROGRAMMA ..... | 20 |
| 10  | CONCLUSIONI .....                             | 21 |



## 1 PREMESSA

Il presente elaborato costituisce la Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale relativo alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica VAS/ValSAT ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e della L.R. 24/2017 con riferimento all’inserimento nel P.U.G. del Comune di Reggio Emilia del Piano Attuativo di Iniziativa Pubblica (PAIP), denominato **“PAIP\_PF. 1-2 – Polo della Moda”** che avrà localizzazione nel comparto di Mancasale, più precisamente all’interno dell’area Ex Fiere di Via Filangeri a Mancasale.

Il Piano è proposto dalla ditta Max Mara Fashion Group S.r.l. che intende riqualificare l’area per dar vita ad un nuovo polo funzionale strategico, localizzato vicinissimo all’*headquarter* esistente della società.

In particolare, l’intervento si pone l’obiettivo di dare vita ad un polo della moda, produttivo e innovativo, sviluppato secondo parametri ecologici in grado di valorizzare l’area e il suo intorno, creando integrazione, qualificazione e miglioramento dei *landmark* esistenti e dell’intero comparto industriale di Mancasale.

Il documento, quindi, rappresenta in maniera sintetica i contenuti riportati nello studio di sostenibilità ambientale e territoriale (Rapporto Ambientale di ValSAT) di cui all’elaborato 10.1 *“ValSAT\_Rapporto Ambientale”* del PAIP, il quale valuta la coerenza del Piano con il contesto pianificatorio e ambientale e analizza e descrive il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità generali e specifici della proposta di Piano.

Completano il Rapporto Ambientale alcuni approfondimenti specialistici allegati, ed opportunamente richiamati:

- 10.1.1 “Analisi di coerenza interna e Valutazione Ambientale del Piano”;
- 10.2 “Sintesi non Tecnica”;
- 10.3 “Matrice di Valutazione del PAIP”;
- 10.4 Studio di mobilità e 10.4.1 “Studio di Mobilità\_Documento Integrativo”;
- 10.5 “Previsione di clima/impatto Acustico”;
- 10.6 “Verifica preliminare ostacoli alla navigazione aerea”.



## **2 INQUADRAMENTO NORMATIVO**

La Valutazione di Sostenibilità Ambientale è una procedura finalizzata ad accertare se un piano o un programma, o una loro variante, hanno o possono avere determinati impatti ambientali significativi e negativi sui principali fattori ambientali. La procedura VAS/ValSAT è regolamentata dal Titolo II, Parte II del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. (artt. 11-18).

La Regione Emilia-Romagna aveva in parte anticipato la Direttiva Europea sulla VAS (Direttiva 2001/42/CE) con la precedente Legge Urbanistica L.R. 20/2000 “Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio”, che aveva introdotto, tra le altre innovazioni, la “valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale” (ValSAT) come elemento costitutivo del piano approvato.

Più recentemente, con l'introduzione a livello regionale della Nuova Legge Urbanistica L.R. 24/2017, all'art. 18 si conferma quanto definito dalla norma precedente (L.R. 20/2000), ovvero che la Regione, la Città Metropolitana di Bologna, i Soggetti di Area Vasta, i Comuni e le Unioni, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani, prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla ValSAT degli stessi, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e della normativa nazionale di recepimento della stessa.

Come già detto, il procedimento di ValSAT, per cui si elabora la presente Sintesi non Tecnica, si inserisce all'interno del Piano Attuativo di Iniziativa Pubblica **“PAIP\_PF.1-2 – Polo della Moda”** che consiste nel progetto di riqualificazione del comparto Ex Fiere di Mancasale.



### 3 INTRODUZIONE AL PIANO

Il **PAIP\_PF.1-2 – Polo della Moda** costituisce lo strumento attuativo finalizzato alla rigenerazione dell'ex area fieristica di Reggio Emilia, riconosciuta dal Piano Urbanistico Generale (PUG) come parte integrante del *Polo funzionale PF.1* e collocata nel quadrante nord della città, strategico per la presenza di infrastrutture rilevanti e importanti accessi urbani come la stazione AV Mediopadana e il casello A1.

Il Piano si inserisce all'interno di un più ampio progetto di sviluppo sostenibile e valorizzazione del territorio urbano, volto a riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'area, evitando consumo di nuovo suolo e promuovendo nuove funzioni produttive e terziarie ad alto contenuto tecnologico, coerenti con le vocazioni economiche della città (moda, meccatronica, servizi, agroalimentare).

Tra i principali **obiettivi strategici** del PAIP si evidenziano:

- la rigenerazione urbana e funzionale dell'area ex Fiera, con insediamento di nuove funzioni ad alto valore aggiunto;
- l'integrazione tra innovazione, produzione e sviluppo economico del territorio;
- il miglioramento della qualità urbana, architettonica e ambientale, in sinergia con il contesto del Parco Progetti Calatrava e del Parco Industriale Mancasale;
- la riqualificazione della rete infrastrutturale e il potenziamento della mobilità sostenibile, anche ciclabile;
- la valorizzazione della stazione AV Mediopadana come nodo intermodale e porta della città.

Il PAIP rappresenta dunque una vera e propria opportunità per l'intera area nord della città, contribuendo alla competitività del territorio e alla creazione di un nuovo modello urbano basato su sostenibilità, innovazione e qualità dello spazio pubblico.

#### 4 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E TERRITORIALE

L'intervento del PAIP\_PF.1-2 – Polo della Moda si inserisce nella porzione territoriale a nord di Reggio Emilia, nell'ambito di Mancasale, all'interno del comparto ex Fiere, nelle vicinanze della stazione AV Mediopadana, del casello autostradale e dei Ponti di Calatrava.



*Figura 1 - Inquadramento territoriale dell'area oggetto del PAIP*

La proposta del PAIP si inserisce nell'ambito delle funzioni produttive, ad alto valore aggiunto, e prevede anche quote di terziario avanzato; l'obiettivo è quello di dar vita ad un polo funzionale strategico che si inserisca coerentemente nell'ambito territoriale in cui è localizzato.

Si riporta, di seguito, l'inquadramento del perimetro su rilievo morfologico-topografico dell'area del PAIP.



*Figura 2 - Rilievo morfologico-topografico del PAIP*



## 5 QUADRO PROGRAMMATICO: SINTESI

L'analisi eseguita ha coinvolto i seguenti strumenti urbanistici di pianificazione vigente, non individuando criticità o vincoli ostativi nei confronti del progetto in esame.

Si riporta di seguito la sintesi dei piani analizzati:

- Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) dell'Emilia-Romagna;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Reggio Emilia;
- Piano Urbanistico Generale (P.U.G.) del Comune di Reggio Emilia;
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.);
- Piano Regionale di Tutela delle Acque (P.T.A.) dell'Emilia-Romagna;
- Piano Energetico Regionale (P.E.R.) dell'Emilia-Romagna;
- Piano Aria Integrato Regionale (P.A.I.R.) dell'Emilia-Romagna;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.) dell'Emilia-Romagna;
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del Comune di Reggio Emilia;
- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (P.A.E.S.C.) del Comune di Reggio Emilia.

Ai fini della presente analisi si segnala che, dall'analisi del contesto pianificatorio sono emerse le seguenti principali evidenze:

| Strumento di Pianificazione                                                    | Previsioni/tutele                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) dell'Emilia-Romagna                      | -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) dell'Emilia-Romagna | Come definito dalla Tavola P1 "Ambiti di Paesaggio" del P.T.C.P., l'area del PAIP ricade in una zona all'interno dell'Ambito 5 "Ambito Centrale" e, più in particolare, secondo le N.A. del P.T.C.P. all'interno dell'Ambito Funzionale 8 – Sistema Stazione Mediopadana-Nuovo Casello-Fiera".                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Piano Urbanistico Generale (P.U.G.) del Comune di Reggio Emilia                | Nel QCD del P.U.G. l'area è descritta come "tessuti a destinazione produttiva polifunzionale" la cui sfida individuata per il comparto dalla SQUEA è "riqualificare i luoghi della produzione e sviluppare la rete dei poli funzionali e turismo"; ricade all'interno dei Poli funzionali e in particolare nel "polo funzionale PF1: Stazione Alta Velocità Mediopadana – Casello A1 – Ex Fiera", per tale area vengono definiti gli indirizzi della trasformazione: riqualificazione dell'area, nuove funzioni produttive, ricucire l'ambito con il contesto produttivo, ecc. Inoltre, non emerge la presenza di elementi di rilievo paesaggistico-ambientale, storico culturali, archeologiche. |



|                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Piano di Gestione del rischio Alluvioni (P.G.R.A.)                             | Area facente parte del “Distretto Fiume Po”, con scenario di pericolosità P2 – M (alluvioni poco frequenti: tempo di ritorno tra 100 e 200 anni – media probabilità); per quanto riguarda, invece, il rischio alluvioni, rientra all’interno della Classe di Rischio R2 (rischio medio).                                                                                                                                                                                                                                          |
| Piano Regionale di Tutela delle Acque (P.T.A.) dell’Emilia-Romagna             | L’area è esterna a quelle di protezione delle acque sotterranee definite dal P.T.A. e, data la natura dell’intervento, non sono previste attività o condizioni che possano determinare impatti quali-quantitativi sul sistema delle acque sotterranee.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Piano Energetico Regionale (P.E.R.) dell’Emilia-Romagna                        | Obiettivo generale del Piano: riduzione dei consumi energetici e miglioramento delle prestazioni energetiche nei diversi settori tra cui quello produttivo che caratterizza l’area in oggetto.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Piano Aria Integrato Regionale (P.A.I.R.) dell’Emilia-Romagna                  | Area che ricade nella zona “Pianura Ovest – codice IT0892) del P.A.I.R.; gli obiettivi principali riguardano il rientro nel più breve tempo possibili nei valori limite di qualità dell’aria per PM10 e NO <sub>2</sub> , che ad oggi non sono rispettati. Gli obiettivi del P.A.I.R. vengono recepiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione regionale, provinciale, comunale affinché gli interventi siano coerenti con gli obiettivi di qualità dell’aria e di riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra. |
| Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.) dell’Emilia-Romagna         | Il P.R.I.T. 2025 promuove il ruolo e le finalità dei seguenti strumenti a livello comunale e metropolitano, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e Piano Urbano del Traffico.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) del Comune di Reggio Emilia | Con riferimento al P.R.I.T., il PUMS prevede i seguenti obiettivi: prolungamento asse di forza N-S del TPL fino alla zona industriale; realizzazione di due ciclabili verso la zona industriale di Mancasale, interventi di riqualificazione di assi urbani; incentivare la mobilità sostenibile.                                                                                                                                                                                                                                 |
| Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile e il Clima (P.A.E.S.C.)               | Obiettivo ridurre le emissioni di CO <sub>2-eq</sub> da consumi finali di energia del 55% al 2030, rispetto all’anno 2000 ed attivare azioni per diminuire gli effetti dei cambiamenti climatici già in atto.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

Tabella 1 - Sintesi del contesto pianificatorio

L’analisi non pone criticità o vincoli ostativi alla realizzazione del nuovo progetto. L’area del PAIP non mostra elementi di incoerenza con le coordinate strategiche di riferimento comunale, provinciale e regionale e non si riscontrano specifiche incompatibilità con le prescrizioni riportate nei piani urbanistici territoriali e di settore.

## 5.1 ANALISI DI COERENZA ESTERNA

Come ulteriore approfondimento è stata effettuata l’analisi di coerenza esterna del Piano che consiste nella valutazione della relazione tra gli obiettivi proposti dal PAIP in esame e quelli indicati dagli strumenti di pianificazione sovraordinati riportati al capitolo precedente.

Dal confronto effettuato ne deriva la tabella che segue:

| Piano Sovraordinato | Obiettivi principali del Piano sovraordinato                   | PAIP Ob. 1 | PAIP Ob. 2 | PAIP Ob. 3 | PAIP Ob. 4 | PAIP Ob. 5 | PAIP Ob. 6 | Valutazione della coerenza |
|---------------------|----------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------------------|
| PTR                 | Promuovere uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile | ++         | ++         | ++         | ++         | ++         | ++         | ++                         |
| PTCP                | Tutela del territorio e sviluppo delle infrastrutture          | ++         | ++         | ++         | ++         | ++         | ++         | ++                         |
| P.U.G.              | Rigenerazione urbana e sostenibilità territoriale              | ++         | ++         | ++         | ++         | ++         | ++         | ++                         |
| PGRA                | Riduzione del rischio alluvioni e gestione delle acque         | +          | =          | +          | +          | =          | ++         | +                          |
| PTA                 | Tutela e uso sostenibile delle risorse idriche                 | ++         | =          | ++         | +          | =          | ++         | ++                         |
| PER                 | Promozione dell'efficienza energetica e delle rinnovabili      | ++         | ++         | ++         | ++         | =          | ++         | ++                         |
| PAIR                | Miglioramento della qualità dell'aria e riduzione emissioni    | ++         | =          | ++         | ++         | ++         | ++         | ++                         |
| PRIT                | Sviluppo integrato della mobilità e trasporto pubblico         | ++         | +          | ++         | ++         | ++         | +          | ++                         |
| PUMS                | Mobilità sostenibile e accessibilità urbana                    | ++         | =          | ++         | ++         | ++         | ++         | ++                         |
| PAESC               | Mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici             | ++         | ++         | ++         | ++         | ++         | ++         | ++                         |

**L'analisi di coerenza esterna ha confermato una forte allineamento tra gli obiettivi del PAIP PF.1-2 – Polo della Moda e quelli dei principali strumenti di pianificazione sovraordinati, in particolare per quanto riguarda: rigenerazione urbana, mobilità sostenibile, efficienza energetica e tutela ambientale.**



## 6 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

Il **PAIP\_PF.1-2 – Polo della Moda** si inserisce all'interno dell'area ex Fiere di Reggio Emilia, situata nel cuore del polo industriale di Mancasale. Si tratta di una zona strategica per accessibilità e infrastrutture, oggi in condizioni di disuso, ma con grande potenziale di rigenerazione.

L'obiettivo del Piano è, appunto, trasformare quest'area dismessa in un nuovo polo urbano e produttivo moderno, sostenibile e integrato con il tessuto esistente. Il progetto è promosso congiuntamente dal Comune di Reggio Emilia e dalla ditta Max Mara Fashion Group S.r.l., attraverso uno strumento attuativo che definisce le funzioni, le quantità edificabili e le opere pubbliche da realizzare.

L'intervento, in linea con gli indirizzi del Piano Urbanistico Generale (PUG), prevede la realizzazione di tre comparti funzionali (magazzini e sede direzionale), la riqualificazione della viabilità circostante e il potenziamento di servizi, spazi verdi e connessioni ecologiche. Particolare attenzione è rivolta alla **mobilità sostenibile**, all'**efficienza energetica** e alla **qualità architettonica**, valorizzando la vicinanza con la stazione AV Mediopadana, il casello A1 e il Parco Progetti Calatrava.

Tra gli obiettivi principali del Piano:

- rigenerare l'area ex Fiere restituendole una nuova funzione urbana e sociale;
- attrarre attività economiche innovative legate alla moda e ai settori distintivi della città;
- migliorare la qualità urbana e ambientale dell'area;
- incentivare la mobilità ciclabile e sostenibile;
- valorizzare le infrastrutture e i servizi esistenti.

Il PAIP rappresenta un'occasione concreta di riqualificazione urbana, con ricadute positive in termini di **occupazione, sostenibilità ambientale e competitività territoriale**.

### 6.1 ANALISI DELLE ALTERNATIVE: ESITO

Nel percorso di valutazione ambientale sono state prese in considerazione diverse ipotesi alternative alla soluzione progettuale adottata, confrontando i relativi vantaggi e criticità. Questo confronto ha aiutato a individuare l'opzione più sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e territoriale.

**Alternativa 0: Non realizzare il progetto del PAIP\_PF.1-2 – Polo della Moda (c.d. Alternativa Zero):** questa ipotesi prevede il mancato riuso dell'area ex Fiere. In questo scenario l'area resterebbe abbandonata e in stato di degrado, senza alcun miglioramento in termini di sicurezza, qualità urbana o ambientale. Si perderebbe un'importante occasione di riqualificazione e rigenerazione urbana, e l'azienda continuerebbe a operare in sedi logistiche obsolete e separate, con un impatto negativo anche sulla mobilità interna alla città.

**Alternativa 1: Ampliamento sede esistente su terreni agricoli con solo un magazzino:** questa opzione prevedeva l'espansione dell'attuale sede aziendale su aree agricole adiacenti. Sebbene potesse garantire una continuità operativa, avrebbe comportato un significativo consumo di



suolo e la perdita di aree agricole e naturali, in contrasto con gli obiettivi di sostenibilità e contenimento dell'urbanizzazione. Inoltre, non avrebbe risolto le necessità logistiche e direzionali dell'intero gruppo aziendale.

**Alternativa 2: Ricerca di altre aree regionali (Greenfield o da rigenerare):** un'altra possibilità considerata era quella di insediarsi in una diversa area regionale, anche fuori dalla provincia, scegliendo tra terreni liberi o aree dismesse da riqualificare. Sebbene in alcuni casi questa opzione potesse essere sostenibile (in particolare nel riuso di aree già urbanizzate), avrebbe comportato un aumento dei costi e delle distanze, con peggioramenti in termini di traffico, emissioni e logistica aziendale.

**Alternativa 3 – Delocalizzazione in Italia fuori regione:** è stata infine valutata l'ipotesi di trasferire l'intera attività aziendale in un'altra regione. Questa soluzione, pur potenzialmente vantaggiosa sul piano economico, avrebbe comportato costi elevati di trasferimento e la perdita di legami con il territorio locale, con gravi ricadute occupazionali ed economiche a livello locale.

#### **Alternativa scelta – Rigenerazione dell'ex Fiera (PAIP)**

La soluzione adottata è quella di riqualificare un'area già urbanizzata e attualmente dismessa, evitando nuovo consumo di suolo e puntando alla rigenerazione urbana e ambientale. L'intervento, infatti, migliorerà la permeabilità del suolo, bonificherà aree contaminate, rimuoverà materiali inquinanti e restituirà all'uso collettivo spazi oggi degradati. Inoltre, sono previste ampie aree verdi, connessioni ecologiche, sistemi di gestione sostenibile dell'acqua e impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili.

A seguire si riporta una tabella comparativa di sintesi che ha l'obiettivo di sintetizzare le varie alternative; questa è strutturata secondo alcuni parametri che possono essere considerati per arrivare alla decisione finale dell'area scelta.

| ALTERNATIVA                                                                          | ATTRATTIVITÀ          | CONNESSIONE CON IL TERRITORIO     | MOBILITÀ                                                            | CONSUMO DI SUOLO                                                                                       | IMPATTO SU BIODIVERSITÀ E VERDE                                           | ASPETTI ECONOMICI                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Alternativa 0 – Non realizzare il progetto                                           | Molto bassa           | Nulla                             | Impatto negativo per mezzi pesanti in attraversamento o della città | Nessun impatto                                                                                         | Nessun miglioramento, degrado persistente                                 | Nessun investimento ma nessuna valorizzazione           |
| Alternativa 1 - Ampliamento sede esistente su terreni agricoli con solo un magazzino | Media                 | Alta                              | Impatto negativo per mezzi pesanti in attraversamento o della città | Elevato                                                                                                | Elevato impatto su habitat agricoli e biodiversità                        | Costo medio-alto per urbanizzazione                     |
| Alternativa 2 – Ricerca di altre aree regionali (Greenfield o da rigenerare)         | Variabile             | Media                             | Variabile                                                           | Variabile                                                                                              | Potenziiale impatto alto su suolo e biodiversità, dipendente dalla scelta | Potenziiale riduzione dei costi d'acquisto              |
| 3 – Delocalizzazione in Italia fuori regione                                         | Alta in nuovi mercati | Negativa per il territorio locale | Variabile                                                           | Nessun impatto locale                                                                                  | Potenziiale impatto alto su suolo e biodiversità, dipendente dalla scelta | Possibile riduzione dei costi di gestione               |
| Alternativa adottata (PAIP Ex Fiere)                                                 | Alta                  | Ottima                            | Variabile e da gestire                                              | Nessun consumo di suolo, Desigillazione di aree attualmente impermeabilizzate, ripristino permeabilità | Opportunità di mitigazione e incremento verde                             | Investimento significativo ma con benefici territoriali |



Dall'analisi comparativa delle alternative considerate, emerge chiaramente come la scelta di riqualificare l'area dismessa dell'ex Fiera rappresenti la soluzione più equilibrata tra costi, benefici e impatti ambientali. Pur richiedendo un investimento iniziale significativo, questa opzione garantisce vantaggi rilevanti: valorizza un'area strategica della città, assicura continuità operativa alle attività aziendali e, soprattutto, promuove uno sviluppo urbano sostenibile. L'intervento consente infatti di evitare nuovo consumo di suolo, migliora la permeabilità complessiva del comparto e favorisce il riuso efficiente delle risorse già presenti, contribuendo in modo concreto alla rigenerazione urbana e alla transizione ecologica del territorio.

## 6.2 ANALISI DI COERENZA INTERNA

Come ulteriore approfondimento è stata effettuata l'analisi di coerenza interna. L'analisi della coerenza interna rappresenta uno strumento fondamentale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per verificare se gli obiettivi e le azioni del piano siano tra loro coerenti e in linea con gli indirizzi generali del Piano Urbanistico Generale (P.U.G.) del Comune di Reggio Emilia. In particolare, per il progetto "PAIP\_PF 1-2 – Polo della Moda", questa verifica ha consentito di valutare la capacità del piano di contribuire in modo integrato agli obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale.

La metodologia adottata si basa sull'approccio previsto dalla ValSAT del P.U.G., redatta in attuazione della Legge Regionale 24/2017, che definisce criteri, obiettivi e requisiti di qualità da rispettare nei processi di pianificazione urbana. L'analisi ha preso in esame gli obiettivi del piano, le azioni previste e le strategie attuative, confrontandole con i sei ambiti di qualità (urbana, spazio pubblico, sociale, ecologico-ambientale, paesaggistica ed economica) previsti dal P.U.G.

Questa attività ha permesso di individuare eventuali contraddizioni all'interno del piano, ma anche di valorizzare le sinergie tra le diverse misure proposte, con l'obiettivo di garantire coerenza e qualità complessiva dell'intervento.

Per un approfondimento dettagliato si rimanda all'elaborato 10.1.1 "Analisi di Coerenza Interna e Valutazione Ambientale del Piano" e al Rapporto Ambientale di ValSAT (cap. 6.5).

In aggiunta a quanto descritto, per fornire una sintesi di quanto esaminato all'interno dell'elaborato 10.1.1 e in linea con l'analisi di coerenza esterna (analizzata al capitolo 5.6 del Rapporto Ambientale di ValSAT), si riporta nel seguito una tabella di sintesi in cui si evidenzia la coerenza interna tra le azioni del Piano (estrapolate dall'elaborato 10.1.1) e gli Obiettivi del PAIP esaminati al capitolo 5.6 del RA. L'esito del confronto si esprime attraverso un giudizio qualitativo graficamente espresso come segue:

|  |              |                                                                                                   |
|--|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | Coerente     | Gli obiettivi del PAIP sono totalmente coerenti con le azioni intraprese dal Piano stesso         |
|  | Non coerente | Gli obiettivi del PAIP sono disallineati o in contrasto con le azioni intraprese dal Piano stesso |

A seguire si riporta la tabella di sintesi:

| Componente | Azioni                                                                     | Obiettivo principale del PAIP |            |            |            |            |            | Valutazione della coerenza |
|------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------------------|
|            |                                                                            | PAIP Ob. 1                    | PAIP Ob. 2 | PAIP Ob. 3 | PAIP Ob. 4 | PAIP Ob. 5 | PAIP Ob. 6 |                            |
| MOBILITÀ   | Realizzazione di stazioni di ricarica auto elettriche                      |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Nuove ciclabili e superciclabili realizzate                                |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Realizzazione di una nuova rotatoria                                       |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Nuovo collegamento ciclabile tra il PAIP e l'Headquarter esistente         |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Possibilità di realizzare nuovi collegamenti con servizio Minibù o navette |                               |            |            |            |            |            |                            |
| ENERGIA    | Riqualificazione della rete elettrica                                      |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Installazione Impianto fotovoltaico                                        |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Adozione di misure di risparmio energetico                                 |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Realizzazione di edifici a energia quasi zero - NZEB                       |                               |            |            |            |            |            |                            |
| ACQUE      | Realizzazione dei sistemi di raccolta e riutilizzo delle acque             |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Riqualificazione della rete idrica                                         |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Adozione del principio di invarianza idraulica                             |                               |            |            |            |            |            |                            |
| VERDE      | Nuove piantumazioni                                                        |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Potenziamento e Nuove connessioni ecologiche realizzate                    |                               |            |            |            |            |            |                            |
|            | Recupero di superficie permeabile dell'area                                |                               |            |            |            |            |            |                            |



|                            |                                                                           |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
|                            | Ombreggiamento delle aree di parcheggio                                   |  |  |  |  |  |  |  |
| TRASFORMAZIONE<br>EDILIZIA | Rigenerazione e riuso di area urbana                                      |  |  |  |  |  |  |  |
|                            | Riutilizzo dei materiali in sito                                          |  |  |  |  |  |  |  |
|                            | Creazione di relazioni con le polarità esistenti e qualità architettonica |  |  |  |  |  |  |  |

**In conclusione, l'analisi di coerenza interna ha evidenziato che le principali azioni intraprese dal Piano trovano una forte corrispondenza tra gli obiettivi strategici del PAIP PF.1-2 – Polo della Moda, dunque si riscontra coerenza tra azioni ed obiettivi del Piano.**



## 7 QUADRO AMBIENTALE

Il presente capitolo della Sintesi non Tecnica riporta, in maniera sintetica, gli esiti e le valutazioni condotte circa l'analisi sui potenziali impatti legati al Piano in esame.

Nel Rapporto Ambientale sono individuati per ciascuna matrice ambientale le analisi e gli impatti derivanti dal progetto. Le componenti analizzate sono le seguenti:

- Atmosfera e Qualità dell'aria;
- Mobilità e Traffico;
- Energia e Clima;
- Acque superficiali e sotterranee;
- Suolo e sottosuolo;
- Rumore;
- Aspetti culturali e Paesaggio;
- Flora, Fauna e Biodiversità;

Per non appesantire il presente elaborato, si rimanda al Rapporto Ambientale di ValSAT per gli inquadramenti del contesto ambientale di riferimento per ciascuna matrice. Di seguito, per ciascuna matrice, è riportata sinteticamente l'analisi dei fattori di pressione e dei possibili impatti prodotti dalla realizzazione dell'intervento.

### 7.1 **ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA**

Il progetto non comporterà impatti negativi significativi sulla qualità dell'aria. Al contrario, sono previste soluzioni che favoriscono una gestione sostenibile delle emissioni in atmosfera. Gli edifici non utilizzeranno impianti a combustione, ma saranno alimentati da pompe di calore elettriche. Inoltre, gran parte dell'energia (circa l'88%) sarà autoprodotta da fonti rinnovabili (impianti fotovoltaici), riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub> di circa 700 tonnellate all'anno.

La mobilità generata sarà contenuta e in parte compensata da una riorganizzazione logistica del gruppo industriale, mentre l'installazione di colonnine per la ricarica elettrica promuoverà mezzi a basse emissioni. Il progetto prevede anche un ampio incremento del verde, con oltre 800 nuovi alberi e 900 arbusti, che contribuiranno a migliorare la qualità dell'aria.

**Nel complesso, l'intervento risulta coerente con gli obiettivi locali e regionali di tutela dell'aria e di contrasto al cambiamento climatico. Non sono necessarie ulteriori misure correttive per questa componente.**

### 7.2 **MOBILITÀ E TRAFFICO**

La valutazione degli impatti del Piano sulla mobilità e traffico è stata sviluppata nell'ambito dello *Studio di Mobilità* (elaborato 10.4) e relativo *Documento Integrativo (10.4.1)*. Tali documenti, infatti, come già descritto anche nel Rapporto Ambientale di ValSAT, analizzano l'effetto dell'intervento sulla rete e sui sistemi di trasporto pubblico e mobilità attiva, proponendo al contempo misure atte a mitigare eventuali criticità.



La realizzazione del comparto produttivo PAIP – Polo della Moda comporterà un aumento di flusso veicolare, stimati in circa 604 veicoli leggeri/ora di punta e 45 mezzi pesanti/ora di punta, con effetti localizzati di rallentamento nelle intersezioni sud lungo via Filangieri. Tuttavia, la rete viaria nel suo complesso mantiene condizioni di funzionalità accettabili.

Il Piano prevede due accessi distinti (via Masaccio per mezzi pesanti, via Aldo Moro per i veicoli leggeri) e un miglioramento generale della logistica e una razionalizzazione della mobilità aziendale, spostando parte del traffico attualmente insistente in altri quadranti urbani verso un'area già altamente infrastrutturata.

L'intervento è coerente con le strategie di mobilità sostenibile comunali (PUMS e Biciplan), grazie alla previsione di percorsi ciclopeditoni, fermate del trasporto pubblico riorganizzate e servizi per la mobilità attiva (parcheggi bici, spogliatoi).

**Complessivamente, l'incremento del traffico risulta compatibile con la capacità della rete esistente, e le misure previste mitigano gli impatti incentivando modalità di spostamento sostenibili.**

### 7.3 ENERGIA E CLIMA

Il Piano adotta un approccio fortemente orientato alla sostenibilità energetica e climatica, con soluzioni che rispondono pienamente agli obiettivi regionali e comunali di efficienza, riduzione delle emissioni e adattamento ai cambiamenti climatici.

In sintesi:

- Gli edifici saranno realizzati secondo gli standard NZEB, con consumi energetici molto ridotto e ampiamente coperti da fonti rinnovabili;
- È previsto un impianto fotovoltaico in copertura da circa 3.100 kWp, in grado di coprire fino all'88% del fabbisogno elettrico annuo (pari a circa 3.500.000 kWh);
- Tutti i fabbisogni termici e frigoriferi saranno soddisfatti da pompe di calore elettriche, eliminando l'uso di combustibili fossili;
- Il progetto contribuirà in modo significativo alla riduzione delle emissioni climalteranti e alla resilienza energetica del territorio.

Inoltre, il PAIP integra efficaci misure di adattamento ai cambiamenti climatici, tra cui:

- Incremento della permeabilità del suolo (fino a +40% in alcune aree) e creazione di 25.466 mq di verde completamente permeabile (100%);
- Piantumazione di 800 alberi e 900 arbusti, per migliorare il microclima locale, offrire ombreggiamento naturale e ridurre gli effetti delle ondate di calore;
- Adozione dell'indice RIE  $\geq 3$ , che certifica la qualità ambientale dell'intervento sotto il profilo idrico e climatico.

In generale, dunque, **il Piano si configura come un progetto energeticamente efficiente, a basse emissioni e fortemente orientato alla resilienza climatica**, in linea con le strategie del PUG di Reggio Emilia e gli indirizzi regionali.



#### 7.4 ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

La valutazione dell'impatto dalla proposta di trasformazione sul sistema idrico (superficiale e sotterraneo), avviene a partire dall'analisi degli approfondimenti specifici effettuati all'Interno degli elaborati n. 11 del PAIP *“Relazione idraulica”* e 23.2 *“Reti tecnologiche e infrastrutturali – acque bianche, acque nere”*.

L'intervento in esame è stato progettato con particolare attenzione alla gestione sostenibile della risorsa idrica, introducendo soluzioni tecniche avanzate che mirano a ridurre il consumo di acqua potabile, migliorare la permeabilità del suolo e garantire la sicurezza idraulica.

Nello specifico:

- Gestione delle acque meteoriche: è garantito il rispetto del principio di invarianza idraulica, con sistemi di laminazione delle acque piovane che limitano le portate in uscita verso i canali di scolo consortili (*“Fossetta Mancasale”* e *“Fosso Tangenziale”*), riducendo il rischio di allagamenti in un'area classificata come P2 (pericolosità idraulica media);
- Sistemi di laminazione: verranno realizzati un invaso a cielo aperto e un sistema di sovradimensionamento della rete nel parcheggio sud, per regolare le portate verso i recapiti finali secondo i limiti idraulici imposti (rispettivamente 9 e 9,3 l/s);
- Recupero e riuso delle acque piovane: le acque raccolte dalle coperture saranno separate e destinate, previo accumulo, a usi irrigui e civili, contribuendo alla riduzione del consumo di acqua potabile;
- Approvvigionamento idrico: l'area sarà collegata alla rete pubblica senza necessità di captazioni dal sottosuolo. Il consumo stimato, basato su circa 270 abitanti equivalenti, è di 80 m<sup>3</sup>/giorno;
- Fognature: le acque nere saranno convogliate alla rete esistente senza la necessità di nuove condotte, con recapito finale in una linea IRETI di acque miste;
- Riduzione dell'impermeabilizzazione: rispetto alla situazione attuale, l'intervento migliorerà sensibilmente la permeabilità del suolo, contribuendo alla resilienza del comparto contro eventi meteorici intensi.

In conclusione, **l'intervento non comporta impatti significativi sulle acque superficiali o sotterranee**, e al contrario introduce sistemi innovativi e sostenibili per la gestione del ciclo idrico. Il piano attraverso il suo progetto rafforzerà la sicurezza idraulica e promuoverà un uso efficiente della risorsa, in linea con gli obiettivi ambientali del contesto territoriale.

#### 7.5 SUOLO E SOTTOSUOLO

La valutazione degli impatti del Piano su suolo e sottosuolo è stata sviluppata nell'ambito della *Relazione di compatibilità geologica, idrogeologica* (elaborato 7.2), *Relazione sismica, comprensivi di analisi e approfondimenti di microzonazione* (elaborato 7.2) e *Piano di caratterizzazione* (elaborato 8). Tali documenti, infatti, come già descritto anche nel RA di VAS, analizzano l'effetto dell'intervento sulla componente suolo e sottosuolo

La proposta di trasformazione, quindi, è stata preceduta da approfondite indagini geologiche, geotecniche, ambientali e sismiche, finalizzate a garantire la compatibilità del progetto con le



condizioni del suolo e del sottosuolo. Le analisi condotte hanno permesso di individuare le caratteristiche fisiche e ambientali dei terreni, nonché eventuali criticità, e di definire le azioni tecniche per una gestione sostenibile e sicura delle matrici ambientali interessate.

Principali elementi emersi:

- Stato del suolo: i terreni sono in gran parte ricoperti da asfalto o manti di ghiaia e sabbia, con presenza limitata di macerie e accumuli localizzati, che verranno rimossi e smaltiti secondo normativa prima dell'attuazione del piano.
- Contaminazione: i risultati delle indagini ambientali non evidenziano situazioni di contaminazione diffusa. Solo in due punti superficiali (piazzale nord) sono stati rilevati valori di idrocarburi superiori ai limiti per aree residenziali, ma comunque ampiamente entro i limiti previsti per aree produttive. Non sono emerse contaminazioni nel terreno sottostante.
- Gestione degli scavi: le terre derivanti dagli scavi potranno essere riutilizzate in sito, non essendo classificate come rifiuti ai sensi del D.Lgs. 152/2006, con eventuale riutilizzo esterno solo in aree autorizzate. Lo strato drenante esistente verrà mantenuto.
- Rimozione rifiuti e demolizioni: sono previsti la fresatura e smaltimento dell'asfalto (circa 10.500 m<sup>3</sup>), la rimozione delle macerie e la demolizione dei fabbricati esistenti, con possibilità di recupero parziale in loco dei materiali.
- Gestione amianto: è stata avviata la procedura per la rimozione in sicurezza di pannelli contenenti amianto, con relativo stoccaggio temporaneo e successivo smaltimento in impianto autorizzato.
- Aspetti sismici: l'area ricade in una zona a pericolosità sismica moderata, con valori di accelerazione al suolo (PGA) compresi tra 0,150 g e 0,175 g. Il rischio di liquefazione è nullo o basso nella quasi totalità dell'area, con una porzione sud-occidentale a rischio moderato.

In conclusione, le analisi dimostrano che **l'intervento non comporta impatti negativi significativi sul suolo e sul sottosuolo**, grazie alle opportune indagini preliminari e alle azioni pianificate per la gestione e la valorizzazione dei materiali presenti. L'attuazione del progetto contribuirà inoltre al miglioramento delle condizioni ambientali e strutturali dell'area.

## 7.6 RUMORE

La valutazione previsionale del clima acustico ha considerato le sorgenti sonore connesse al nuovo insediamento (traffico, attività interne ed esterne), simulando lo scenario a pieno regime con software specializzato.

La simulazione acustica è stata condotta secondo il principio di precauzione, valutando il massimo impatto potenziale in condizioni di piena attuazione del progetto.

Le analisi, supportate da misure fonometriche sul campo, hanno evidenziato il rispetto dei limiti di legge sia all'interno che all'esterno del comparto. **Non sono necessarie misure di mitigazione, e l'area è ritenuta acusticamente idonea alla trasformazione prevista.**



## 7.7 ASPETTI CULTURALI E PAESAGGIO

L'area di intervento, situata nel polo produttivo di Mancasale, non presenta vincoli paesaggistici diretti né interferenze con beni tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004. Il progetto del nuovo Polo della Moda si inserisce in continuità con il tessuto urbano esistente, contribuendo alla riqualificazione dell'area ex Fiere e rafforzando il legame con le polarità urbane vicine.

Le soluzioni architettoniche proposte sono frutto di un concorso internazionale e mirano a garantire qualità, sostenibilità e integrazione paesaggistica. L'intervento valorizza i landmark esistenti, come la Stazione Mediopadana e i Ponti di Calatrava, senza generare impatti visivi o percettivi significativi.

Nel complesso, **il progetto risulta compatibile con il contesto paesaggistico e culturale, non comporta quindi impatti negativi sul paesaggio**, promuovendo un equilibrato rapporto tra sviluppo e tutela del territorio.

## 7.8 FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ

L'intervento si colloca in un contesto urbano già fortemente antropizzato, ma promuove una significativa riqualificazione ecologica, grazie alla creazione di un sistema del verde articolato e funzionale. Il progetto prevede la messa a dimora di circa 800 alberi e 900 arbusti, l'uso di specie autoctone e resistenti ai cambiamenti climatici, e l'integrazione del verde con percorsi ciclopedonali e spazi pubblici.

Sono potenziate le connessioni ecologiche esistenti e creati nuovi collegamenti verdi, rafforzando la rete ecologica urbana in coerenza con il PUG.

**Le azioni previste contribuiscono alla mitigazione climatica, alla biodiversità e al miglioramento del microclima urbano, generando un impatto positivo e duraturo sull'ambiente naturale.**

## 8 TABELLA DI SINTESI VALUTAZIONE SINTETICA DEGLI IMPATTI

Come illustrato nel Capitolo 8 del Rapporto Ambientale di ValSAT (Elaborato 10.1), ogni capitolo dedicato alle singole componenti ambientali si conclude con una tabella di sintesi. In ciascuna di queste tabelle viene valutato l'effetto atteso di ogni azione prevista dal Piano, con giudizi qualitativi (positivo, negativo, trascurabile, ecc.), e viene inoltre attribuito un valore sintetico all'impatto complessivo della matrice, utilizzando una scala semplificata da **-3 a +3**, frequentemente adottata nelle valutazioni ambientali:

- **+3** = impatto molto positivo
- **+2** = impatto positivo
- **+1** = impatto lievemente positivo
- **0** = impatto neutro o trascurabile
- **-1** = impatto lievemente negativo
- **-2** = impatto negativo
- **-3** = impatto molto negativo

Il presente capitolo raccoglie e sintetizza i risultati di tutte le tabelle componenti, fornendo una visione complessiva degli impatti del PAIP. La tabella riportata di seguito presenta, per ciascuna componente ambientale, la valutazione sintetica dell'impatto complessivo atteso, così come risultante dalle analisi effettuate nel Rapporto Ambientale.

| COMPONENTE                       | VALUTAZIONE SINTETICA DI IMPATTO                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ATMOSFERA E QUALITÀ DELL'ARIA    | <b>+3 - Impatto molto positivo:</b><br>riduzione delle emissioni, efficienza energetica e mobilità sostenibile; effetti negativi trascurabili                                                              |
| MOBILITÀ E TRAFFICO              | <b>+2 - impatto positivo:</b><br>miglioramento accessibilità, mobilità sostenibile e funzionalità viaria; effetti negativi limitati e localizzati                                                          |
| ENERGIA E CLIMA                  | <b>+3 - impatto molto positivo:</b><br>interventi pienamente coerenti con la transizione energetica, ad alta efficienza e quasi totale decarbonizzazione                                                   |
| ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE | <b>+3 - impatto molto positivo:</b><br>gestione integrata e sostenibile della risorsa idrica, con piena compatibilità idraulica e riduzione dei prelievi e dei consumi                                     |
| SUOLO E SOTTOSUOLO               | <b>+2 - impatto positivo:</b><br>elevato grado di conoscenza e gestione del suolo, assenza di criticità rilevanti                                                                                          |
| RUMORE                           | <b>+1 – Impatto lievemente positivo:</b> l'intervento rispetta pienamente i limiti normativi e non introduce criticità acustiche, mantenendo la qualità dell'ambiente sonoro esistente.                    |
| ASPETTI CULTURALI E PAESAGGIO    | <b>+2 – impatto positivo:</b><br>inserimento coerente nel contesto urbano e paesaggistico, con valorizzazione dell'identità locale e continuità morfologica                                                |
| FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ      | <b>+3 – impatto molto positivo:</b><br>incremento significativo della vegetazione e delle superfici permeabili, con rafforzamento delle connessioni ecologiche e scelte botaniche funzionali e sostenibili |



## **9 MISURE MIGLIORATIVE**

Nel processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), è stato essenziale identificare misure per prevenire o ridurre gli impatti negativi dell'intervento proposto. Queste misure sono pensate per migliorare la qualità ambientale, garantendo allo stesso tempo che il progetto rispetti i principi di sostenibilità e sviluppo armonioso con l'ambiente circostante.

Le misure adottate mirano a eliminare le problematiche identificate durante le valutazioni e a ridurre gli effetti negativi nelle diverse aree ambientali. Le soluzioni proposte coprono vari aspetti come la qualità dell'aria, il traffico, l'energia, le acque, il suolo, il rumore, il paesaggio e la biodiversità, e sono in linea con le normative di pianificazione e sviluppo sostenibile.

Per maggiori dettagli sulle misure specifiche adottate in ciascuna area, si rimanda al Rapporto Ambientale (elaborato 10.1), dove sono approfonditi gli interventi previsti per ogni componente ambientale.



## **10 MISURE DI MONITORAGGIO E CRONOPROGRAMMA**

L'ultima fase del procedimento di ValSAT è volta alla definizione di indicatori, necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio nel tempo degli effetti del Piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

Nel caso in esame è stato proposto un piano di monitoraggio che ha il fine di controllare, periodicamente, gli effetti della progressiva attuazione del comparto su alcune componenti, quali: mobilità, energia, acqua, verde e trasformazione urbanistico/edilizia.

Il monitoraggio è effettuato tramite la misurazione di una serie di parametri (indicatori) che devono consentire di cogliere le alterazioni che potrà subire lo stato dell'ambiente in conseguenza dell'attuazione delle azioni del Piano proposto, evidenziando eventuali condizioni di criticità non previste. Tale controllo è di fondamentale importanza per la corretta attuazione del Piano, in quanto permette, in presenza di effetti negativi non previsti, di intervenire tempestivamente con specifiche misure di correzione.

Per ciascun indicatore, codificato con un codice, sono riportati la frequenza di monitoraggio proposta, la frequenza di aggiornamento (cioè, il termine dopo il quale è possibile prevedere una revisione/modifica o aggiornamento dei contenuti dello stesso) e le modalità di misurazione e di reporting.

Si rimanda al Rapporto Ambientale (elaborato 10.1) per il dettaglio della tabella di monitoraggio.

Inoltre, all'interno del RA di ValSAT è stato proposto un cronoprogramma che costituisce riferimento per l'attuazione del Piano di Monitoraggio sopra descritto.

Si tratta di una sintesi integrata tra le fasi operative del PAIP (come definite nel cronoprogramma del Piano, di cui all'elaborato 5) e le attività di monitoraggio ambientale proposte.

Tale cronoprogramma è stato approfondito al capitolo 11 della ValSAT, cui si rimanda per dettagli.



## **11 CONCLUSIONI**

Il presente elaborato rappresenta la sintesi non tecnica della valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Rapporto Ambientale) relativa alla procedura di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) necessaria per la presentazione del PAIP\_PF.1.2 – Polo della Moda situato in località ex Fiere di Mancasale a Reggio Emilia. La valutazione è redatta ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e della L.R. 24/2017 e, stante le valutazioni condotte, si conclude che i contenuti, gli obiettivi e le azioni introdotte dal Piano non mostrano elementi di incoerenza o incompatibilità con gli obiettivi di sostenibilità richiamati, nel rispetto dei principi progettuali previsti e in attuazione delle opportune misure di mitigazione.