



COMUNE DI REGGIO EMILIA
ATTUAZIONE DEL P.R.G.

VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA PRIVATA

(Approvato con Delibera Consiliare n°249 del 29-11-2010)

AREA DI TRASFORMAZIONE
INTEGRATA - Ti2-47
Via Samoggia-Viale Morandi

COMITENTE: INTESA srl
GABBIMPRESA srl
IPF Costruzioni srl
e altri

PROGETTO: Lauro Sacchetti Associati
- Arch. Antonio Sassi
- Arch. Giuseppe Altana

descrizione STUDIO DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	data: 30 - 03 - 2015	aggiornamenti: 05 - 05 - 2015	ELABORATO n. 7 var
	cdx. A1402		
	file: ...		



COMUNE DI REGGIO EMILIA
Provincia di Reggio Emilia

VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO AREA DI TRASFORMAZIONE INTEGRATA – Ti2-47 VIA SAMOGGIA-VIALE MORANDI

RAPPORTO DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE



Aprile 2015

Redazione:
Ermes Consulting S.r.l.
Fiorenzuola d'Arda (PC)

Committente:
Lauro Sacchetti Associati
Reggio Emilia

75
ARCHITETTO
IVANO
ROMANINI

Sommario

1.	INTRODUZIONE	4
1.1.	Contenuti del documento	6
2.	CONTESTO NORMATIVO.....	9
3.	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	12
3.1.	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).....	12
3.2.	Il Piano Strutturale Comunale.....	12
3.3.	Il Regolamento Urbanistico Edilizio	16
4.	verifica di conformita' a vincoli e prescrizioni	20
4.1.	Tavole di PSC.....	21
4.2.	Tavole di RUE.....	24
5.	VALUTAZIONE DELLO STATO DI FATTO	27
5.1.	Il tessuto urbano	27
5.2.	Il commercio	28
5.3.	Natura e biodiversità.....	30
5.4.	Paesaggio, beni culturali e ambientali	32
5.5.	Suolo e sottosuolo	33
5.6.	Qualità dell'aria	36
5.7.	Efficienza energetica.....	38
5.8.	Traffico e mobilità urbana	40
5.9.	Rumore.....	44
5.10.	Campi elettromagnetici	47
6.	la variante al PIANO PARTICOLAREGGIATO "Ti2-47"	49
6.1.	Ambito della variante	49
6.2.	Obiettivi della variante	49
6.3.	La proposta di variante	49
6.4.	Caratteristiche della Variante al Piano	53
6.4.1.	<i>In quale misura la Variante al Piano influenza altri Piani o Programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.....</i>	<i>53</i>
6.4.2.	<i>La pertinenza del Piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.....</i>	<i>53</i>
6.4.3.	<i>Problemi ambientali pertinenti il Piano</i>	<i>54</i>
6.4.4.	<i>La rilevanza del Piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.....</i>	<i>54</i>

Variante al Piano Particolareggiato "Ti2-47" – Comune di Reggio Emilia (RE)
Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS – Rev. 1

7.	MISURE DI MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE	61
8.	CONCLUSIONI.....	65

1. INTRODUZIONE

Il presente rapporto costituisce elaborato ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS della variante al vigente Piano Particolareggiato "Area di trasformazione integrata Ti2-47 – Via Samoggia – Viale Morandi" in comune di Reggio Emilia (RE).

La Verifica di Assoggettabilità consiste nel verificare se il piano o programma possa avere effetti significativi sull'ambiente, al fine di assumere conseguentemente la decisione da parte dell'autorità competente, se esso debba essere sottoposto a VAS. La Valutazione Ambientale Strategica (VAS), è un processo volto ad assicurare che nella formazione e approvazione di un piano o programma siano presi adeguatamente in considerazione gli impatti significativi sull'ambiente, derivanti dall'attuazione dello stesso.

L'art. 6 del DLgs 4/2008 correttivo del DLgs 152/2006, ai commi 2, 3, 3-bis, 4 individua l'ambito di applicazione della VAS. In particolare il comma 2, rispettivamente alle lettere a) e b), stabilisce che sono comunque sottoposti a VAS "i piani e i programmi che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli" qualora costituiscano il presupposto necessario per la realizzazione di progetti soggetti a valutazione di impatto ambientale o a procedura di verifica (screening), in base alla normativa vigente; i piani o programmi per i quali è richiesta la Valutazione di Incidenza ai sensi del D.P.R. 357/1997, vale a dire piani o programmi che interessano SIC e ZPS facenti parte di Rete Natura 2000, di cui alle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE. La VAS è inoltre sempre richiesta per le modifiche ai piani e programmi sopra elencati ad eccezione della modifiche "minori", soggette invece a Verifica di Assoggettabilità. A tal proposito il comma 3 del succitato articolo 6, stabilisce che sono sottoposti a VAS solo ad esito positivo di una Verifica di Assoggettabilità, normata dall'art. 12 del DLgs 4/2008, ovvero sono sottoposti a Verifica di Assoggettabilità,

- i piani e programmi di cui all'art. 6, comma 2, lettere a) e b) che determinano l'uso di piccole aree a livello locale;
- le modifiche minori ai piani e programmi di cui all'art. 6, comma 2, lettere a) e b).

Il comma 3-bis stabilisce inoltre che sono sottoposti a Verifica di Assoggettabilità i piani o programmi diversi da quelli previsti dall'art. 6, comma 2, qualora contengano la definizione del quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti che possono avere effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

Il Comune in qualità di autorità procedente, ai sensi del D.lgs n. 152/2006, è tenuto ad accertare, in conformità ai contenuti dispositivi di cui all'art. 6 del DLgs 152/2006, l'assoggettamento del progetto alla procedura di Verifica di Assoggettabilità di cui all'art. 12, ovvero a quella di cui agli artt. 13 e 18 del Decreto stesso, inerenti la Valutazione Ambientale Strategica.

Cronistoria del P.P.I.P. "Ti2-47"

Il Piano Particolareggiato "Ti2-47 Via Samoggia" è stato approvato il 22/01/2003 e pubblicato in data 07/03/2005. In seguito alle osservazioni al Piano il progetto è stato oggetto di completa revisione, allo scopo di migliorare l'aspetto viabilistico e infrastrutturale sotto il profilo della sostenibilità ambientale: per questo motivo è stato seguito un lungo processo di concertazione e condivisione fra i soggetti attuatori e gli organi dell'Amministrazione Comunale e della VIII di Va Samoggia.

A tal proposito è importante sottolineare che è stato predisposto uno Studio di fattibilità ambientale (individuato nel PUA approvato come elaborato n. 7) che ha individuato le criticità presenti sull'area di Piano e ha proposto interventi migliorativi.

Il nuovo Piano è stato così presentato in data 02/08/2007 in variante al PRG in quanto:

- diversa tripartizione, finalizzata a separare la zona commerciale da quella residenziale tramite l'individuazione di un parco pubblico al centro del comparto, in coerenza con il progetto "RETE – Reggio Emilia Territorio Esteso" e con le indicazioni emerse dal "Concorso Europeo di Progettazione in due gradi – Riquilificazione Viale Morandi – Via Paterlini", indetto dall'Amministrazione Comunale nel 2005;
- individuazione di alloggi per la vendita convenzionata in sostituzione dell'affitto convenzionato previsto come indice aggiuntivo, secondo quanto previsto dalla Determina di Autorizzazione alla presentazione del PUA, PG n. 28811/1999 del 15/11/1999;
- realizzazione a carico dei proponenti del parcheggio di urbanizzazione secondaria previsto in un'area limitrofa al comparto, a parziale compensazione delle dotazioni territoriali in ordine di parcheggi pubblici afferenti il comparto;
- inserimento tra gli usi ammessi dell'uso "U2/12.1 "grandi strutture di vendita e centri commerciali di livello inferiore", limitatamente alle strutture extra-alimentari, che è consentito insediare nel PUA ai sensi dell'art. 5.6, comma 3, delle NTA del PSC, nonché ai sensi del PTCP approvato il 17/06/2010, che prevede la possibilità di inserimento di una GSV non alimentare entro il limite massimo (per un'unica struttura) di 7000 mq di Sv;
- inserimento tra gli usi ammessi dell'uso U2/2.3 "medio grandi strutture di vendita con Sv superiore a 1.500 mq fino a 2.500 mq", in conformità a quanto previsto dalla tabella 1 dell'allegato VI delle NA di PTCP 2008.

Il suddetto Piano è stato approvato dal Consiglio Comunale in data 29/11/2010 con deliberazione n. 21703/249.

La variante oggetto del presente Studio di fattibilità ambientale è una modifica parziale al Piano approvato e riguarda il solo subcomparto 4. Tale variante prevede l'adeguamento al PSC e al RUE degli indici urbanistico – edilizi. È importante sottolineare che, nel caso in questione, il Piano approvato era corredato da uno studio di compatibilità ambientale e che la variante al Piano rappresenta un adeguamento a strumenti urbanistici sovraordinati, a loro volta sottoposti a Valsat e, pertanto, già valutati positivamente in termini di sostenibilità ambientale e territoriale delle previsioni in essi contenuti.

1.1. Contenuti del documento

Il Rapporto Preliminare, redatto secondo quanto stabilito dall'art. 12 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., include una descrizione del piano o programma, le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma. I contenuti sono sviluppati secondo quanto indicato dai criteri per la Verifica di Assoggettabilità elencati nell'Allegato I del DLgs 152/2006 e riportati nella tabella seguente.

CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' DI PIANI E PROGRAMMI	
Caratteristiche del Piano o Programma, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi	In quale misura il Piano o il Programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti o altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.
	In quale misura il Piano o il Programma influenza altri Piani o Programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.
	La pertinenza del Piano o del Programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.
	Problemi ambientali pertinenti al Piano o al Programma.
	La rilevanza del Piano o del Programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad esempio Piani o Programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)
Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi	Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti
	Carattere cumulativo degli impatti
	Natura transfrontaliera degli impatti
	Rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad esempio in caso di incidenti)
	Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)
	Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limiti, dell'utilizzo intensivo del suolo.
Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.	

Ai fini dell'individuazione, dell'analisi e della valutazione degli effetti significativi che l'attuazione del Piano potrebbe avere sul sistema ambientale e territoriale, è necessario effettuare un'analisi dello stato di fatto, in modo tale da evidenziare eventuali criticità presenti su territorio. Per questo motivo sono state considerate le seguenti componenti, scelte in base alle caratteristiche territoriali dell'area oggetto di studio e ai contenuti del Piano stesso:

- Il tessuto urbano;
- Natura e biodiversità;
- Paesaggio, beni culturali e ambientali;
- Suolo e sottosuolo;
- Efficienza energetica;
- Mobilità;
- Qualità dell'aria;
- Inquinamento acustico;
- CEM.

La costruzione della base conoscitiva è stata possibile attraverso l'utilizzo degli strumenti di programmazione esistenti sul territorio, sia sotto il profilo locale sia rispetto all'ambito territoriale più ampio. In particolare la vigente strumentazione urbanistica comunale in conformità a quanto previsto dalla L.R. 20/2000 e s.m.i. è corredata di un "Quadro conoscitivo", che fornisce una rappresentazione ed una valutazione dello stato del territorio e dei processi evolutivi dello stesso sotto molteplici aspetti e da una Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Val.S.A.T.). E' importante ricordare a tal proposito come l'art. 5, comma 3 della L.R. n. 20/2000 e s.m.i., stabilisce che *"per evitare duplicazioni della valutazione, la Valsat ha ad oggetto le prescrizioni di piano e le direttive per l'attuazione dello stesso, recependo gli esiti della valutazione dei piani sovraordinati e dei piani cui si porti variante, per le previsioni e gli aspetti che sono stati oggetto di tali precedenti valutazioni. Ai fini della Valsat sono utilizzati, se pertinenti, gli approfondimenti e le analisi già effettuati e le informazioni raccolte nell'ambito degli altri livelli di pianificazione o altrimenti acquisite. L'amministrazione precedente, nel predisporre il documento di Valsat dei propri piani può tener conto che talune previsioni e aspetti possono essere più adeguatamente decisi e valutati in altri successivi atti di pianificazione di propria competenza, di maggior dettaglio, rinviando agli stessi per i necessari approfondimenti."*

Pertanto, considerato che il comune di Reggio Emilia è dotato di uno strumento urbanistico corredata di un Quadro Conoscitivo a di una Valsat, che lo stesso strumento urbanistico è stato approvato, così come le previsioni in esso contenute, e che la variante del Piano oggetto del presente documento si è resa necessaria in adeguamento alle disposizioni previste dalla strumentazione urbanistica provinciale e comunale, verranno qui considerati i soli aspetti ambientali rilevanti coinvolti negli interventi previsti sull'area di interesse.

Sono stati utilizzati anche gli elaborati costituenti la Variante al Piano Particolareggiato "Ti2-47".

La struttura e i contenuti del presente documento hanno considerato anche quanto previsto dallo strumento urbanistico comunale. Il Comune di Reggio Emilia prevede nelle NTA del PSC, all'art. 5.2 "Prestazioni ambientali dei nuovi insediamenti", punto 2, che il PUA, o il progetto planivolumetrico convenzionato ove il POC consenta questa procedura, deve essere accompagnato da un "Rapporto in ordine alla compatibilità ambientale e territoriale" che contiene gli studi ed analisi delle condizioni ambientali di cui ai commi che seguono, esamina gli effetti ambientali dell'intervento in relazione alle componenti sensibili del territorio e illustra le conseguenti proposte progettuali in relazione al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità. (..)".

Il punto 3 dello stesso articolo 5.2, individua le tematiche ambientali da approfondire all'interno del "Rapporto in ordine alla compatibilità ambientale e territoriale"; in particolare:

- Efficienza energetica e contenimento dell'emissione dei gas serra;
- Acustica;
- Inquinamento luminoso;
- Sicurezza dal punto di vista geotecnico e sismico;
- Smaltimento delle acque;
- Mobilità sostenibile;
- Bonifica del suolo.

E' importante sottolineare nuovamente che il Piano approvato era corredato da uno studio di compatibilità ambientale, che già aveva valutato gli aspetti legati alle tematiche ambientali significative. Nel presente documento pertanto verranno affrontate le tematiche ambientali legate alla Variante, ossia al sub-compatto 4, stralcio A. Fanno eccezione lo studio di impatto sul traffico e viabilità, lo studio di impatto sulla componente atmosferica e acustica che hanno considerato l'impatto esercitato dall'attuazione dell'intero PUA, comprese pertanto le residenze e il completamento del sub-comparto 4. Questo per rendere più completa ed esaustiva la valutazione degli impatti ritenuti maggiormente significativi derivanti dall'attuazione del Piano.

2. CONTESTO NORMATIVO

A livello europeo la Direttiva 2001/42/CEE fissa i principi generali del sistema di Valutazione Ambientale dei piani e ne definisce l'ambito di applicazione, lasciando agli Stati membri una grande flessibilità nella scelta dei procedimenti e delle metodologie di valutazione.

A livello nazionale il Decreto Legislativo n. 152/2006: "*Norme in materia ambientale*" disciplina le procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ed Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA – IPPC) nella Parte II, entrata in vigore il 1° agosto 2007.

Come evidenziato nella nota trasmessa dalla RER in data 27.11.2007, prot. n. 301806, l'art.7 di tale Decreto stabilisce che la VAS è sempre richiesta per i piani e programmi, concernenti i settori "*agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli*", i quali costituiscano il presupposto necessario per la realizzazione di opere o interventi soggetti a valutazione di impatto ambientale in base alla normativa vigente e per i piani che ineriscano agli ambiti territoriali facenti parte della Rete Natura 2000, di cui alle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE.

Sono sottoposti a VAS solo ad esito positivo di una valutazione preventiva, che ha il compito di verificare se lo specifico piano o programma oggetto di approvazione possa avere effetti significativi sull'ambiente, gli strumenti seguenti:

- 1 i piani e programmi che contengano la definizione del quadro di riferimento per opere ed interventi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonostante non siano sottoposti a valutazione di impatto ambientale secondo la normativa vigente,
- 2 i piani e programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale,
- 3 le modifiche ai piani e programmi elencati, solo nel caso in cui possano avere effetti sull'ambiente, ulteriori rispetto a quelli del piano o programma da variare.

La valutazione preventiva deve essere svolta dall'autorità competente all'approvazione del piano o programma.

La mancata effettuazione della Valutazione Ambientale Strategica del piano o programma, nei casi in cui la stessa sia prescritta, comporta la nullità del provvedimento di approvazione dello strumento.

Il 13 febbraio 2008 è entrato in vigore il cosiddetto terzo Decreto correttivo, il DLgs. 16.01.2008, n. 4, che ha completamente sostituito il testo della Parte II del Testo Unico Ambientale, in quanto non completamente coerente con la Direttiva comunitaria.

All'art. 6 vengono ripresi i casi per i quali è fatto obbligo di applicare la procedura di VAS e si chiarisce che, sono sottoposti a VAS solo ad esito positivo di una verifica di assoggettabilità, che ha il compito di verificare se lo specifico piano o programma oggetto di approvazione possa avere effetti significativi sull'ambiente, i piani e

programmi descritti che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e le modifiche minori degli stessi.

A differenza del testo del DLgs. 152/2006, la mancata effettuazione della Valutazione Ambientale Strategica del piano o programma implica l'annullabilità del provvedimento amministrativo di approvazione dello strumento.

Infine, le *"Disposizioni transitorie e finali"* evidenziano, al comma 1, che *"Le regioni adeguano il proprio ordinamento alle disposizioni del presente decreto, entro dodici mesi dall'entrata in vigore [dello stesso]. In mancanza di norme vigenti regionali trovano diretta applicazione le norme di cui al presente decreto."*

A livello regionale l'Emilia Romagna, con la Legge Urbanistica Regionale (LUR) n. 20/2000, introduce per i piani e programmi (art. 5) la valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale (Val.S.A.T.) degli effetti derivanti dalla loro attuazione. La Val.S.A.T., elaborata dall'organo amministrativo proponente, è parte integrante di tutti i processi di pianificazione territoriale ed urbanistica della Regione, delle Province e dei Comuni ed ha la finalità di verificare la conformità delle scelte di piano agli obiettivi generali della pianificazione ed agli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo del territorio, definiti dai piani generali e di settore e dalle disposizioni di livello comunitario, nazionale, regionale e provinciale, permettendo di evidenziare i potenziali impatti negativi delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, ridurli o compensarli.

Successivamente all'emanazione della legge urbanistica, tenendo conto di quanto previsto dalla Direttiva europea, il Consiglio Regionale ha meglio specificato i contenuti della Val.S.A.T. attraverso la Deliberazione 4 aprile 2001, n. 173: *"Approvazione dell'atto di indirizzo e coordinamento tecnico sui contenuti conoscitivi e valutativi dei piani e sulla conferenza di pianificazione"*, configurando la Val.S.A.T. come un momento del processo di pianificazione che concorre alla definizione delle scelte di piano. Essa è volta ad individuare preventivamente gli effetti che deriveranno dall'attuazione delle singole scelte di piano e consente, di conseguenza, di selezionare tra le possibili soluzioni alternative quelle maggiormente rispondenti ai predetti obiettivi generali del piano stesso. Nel contempo, la Val.S.A.T. individua le misure di pianificazione volte ad impedire, mitigare o compensare l'incremento delle eventuali criticità ambientali e territoriali già presenti e i potenziali impatti negativi delle scelte operate.

Il 13 giugno 2008 l'Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna ha approvato la L.R. n. 9 con la quale, in attesa di disciplinare in modo definitivo l'intera materia della valutazione di piani e programmi, viene affrontata tale tematica al fine di gestire la fase transitoria di applicazione dei contenuti del Testo Unico Ambientale. Tale provvedimento, all'art. 1, individua la Provincia quale autorità competente per la valutazione ambientale di piani e programmi approvati dai Comuni e dalle Comunità Montane, ai sensi di quanto indicato all'art. 7, comma 6 del DLgs. 152/2006.

Il 12 novembre 2009 la Regione Emilia Romagna ha inviato a tutti gli Enti locali, con nota di Prot. 269360, una Circolare contenente le prime indicazioni per l'applicazione della disciplina relativa alla valutazione ambientale di piani e programmi contenuta nella normativa nazionale e regionale. Con tali provvedimenti la Regione Emilia Romagna ha chiarito quali siano le procedure alle quali devono essere assoggettati i piani ed i programmi elaborati ai sensi sia della L.R. 47/1978 e s.m. che della L.R. 20/2000 e s.m..

Variante al Piano Particolareggiato "Ti2-47" – Comune di Reggio Emilia (RE)
Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS – Rev. 1

Lo scorso 21 luglio è entrata in vigore la L.R. 6/2009 che, tra l'altro, ha modificato la L.R. 20/2000. Relativamente agli aspetti di valutazione ambientale di piani e programmi, la legge ha riscritto il testo dell'art. 5, procedendo alla codifica dei principali contenuti della Circolare già emanata e provvedendo, all'art. 60, alla proroga dell'efficacia dei contenuti della L.R. 9/2008, fino all'entrata in vigore della legge regionale attuativa della Parte Seconda del Codice dell'Ambiente. Infine la Circolare n. 23900 del 01/02/2010 ha ulteriormente approfondito e chiarito i Titoli I e II della L.R. n. 6/2009.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3.1. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il PTCP 2010, approvato con atto del Consiglio Provinciale n. 124 del 17.06.2010, ha definito le previsioni inerenti la rete distributiva commerciale; in particolare l'allegato NA 06 delle NTA del PTCP "Insediamenti commerciali di rilevanza provinciale o sovracomunale", individua nella Tabella 1, al numero 11, l'area oggetto della presente relazione: "Reggio Emilia – Via Samoggia Ti2-47"

3.2. Il Piano Strutturale Comunale

Il Comune di Reggio Emilia ha adottato con D.C.C. n. 5835/87 del 06.04.2009 il PSC, successivamente approvato con D.C.C. n. 5167/70 del 05.04.2011.

In base al vigente strumento urbanistico comunale, l'area di intervento è classificata come "AUC: tessuti in corso di formazione sulla base di piani attuativi vigenti", ed è disciplinata dagli artt. 4.2-5.4 delle NTA del PSC

Art. 4.2 Ambiti urbani consolidati (AUC)

1. Per ambiti urbani consolidati si intendono le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità, nei quali le funzioni prevalenti sono la residenza e i servizi urbani, che presentano un adeguato livello di qualità urbana e ambientale tale da non richiedere interventi sostanziali ed estesi di riqualificazione. Gli ambiti urbani consolidati comprendono in larga prevalenza aree già edificate, la relativa trama viaria, le dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive, singoli lotti liberi; comprendono inoltre le aree in corso di completamento sulla base di piani urbanistici attuativi approvati e vigenti, per nuovi insediamenti con funzioni prevalentemente residenziali e di servizio.

2. All'interno di questi ambiti il PSC individua nella Tavola P6:

(..)

b) tessuti in corso di formazione sulla base di piani attuativi vigenti;

(..)

4. Capacità insediativa. Nell'insieme degli ambiti urbani consolidati può realizzarsi una capacità insediativa aggiuntiva esclusivamente derivante dal completamento dell'attuazione di PUA approvati e in corso di realizzazione, per una quantità stimata di circa 2.900 alloggi, ovvero, in termini limitati e di entità non quantificabile, da interventi in singoli lotti non attuati o da interventi di sostituzione.

5. *Direttive al RUE: parametri edilizi ed ambientali. Il RUE definisce un'articolazione dell'ambito in sottoambiti, tenendo conto delle individuazioni di cui al precedente punto 2, ma anche, ove occorra, delle differenti morfologie urbane, differenti densità edilizie medie o diversi mix di funzioni insediate e insediabili, e distingue inoltre il sistema delle aree pubbliche destinate a sedi viarie, a parcheggi, ad attrezzature e spazi collettivi, a dotazioni ecologiche.*

6. *Il RUE disciplina gli interventi edilizi ammissibili, di recupero, di cambio d'uso, di sostituzione edilizia, nonché eventualmente di ampliamento o nuova costruzione ove opportuno, anche differenziando i parametri ambientali ed edilizi nei diversi subambiti, e ferma restando la tutela e conservazione dei singoli immobili che siano stati riconosciuti di valore storico-architettonico, tipologico o testimoniale. In particolare:*

- *per le aree urbanizzate o in corso di urbanizzazione sulla base di PUA approvati prima dell'entrata in vigore del PSC, il RUE definisce gli interventi ammissibili dopo la scadenza delle convenzioni, prevedendo di norma interventi conservativi senza incremento delle quantità edilizie originariamente previste nel PUA, salvo motivate eccezioni;*

- *per i PUA in corso di attuazione secondo le disposizioni del PRG 2001 e la programmazione del PPA 2006-2010, in attesa del primo POC è ammessa l'attuazione al 100% delle rispettive potenzialità edificatorie definite nei comparti approvati qualora, la quota residua dall'attuazione è oggetto della limitazione del PPA stesso sia complessivamente inferiore a 1.000 mq di Su;*

(..)

7. *Per i lotti inedificati il RUE potrà prevedere l'edificazione secondo parametri edilizi contenuti, e comunque non superiori ai seguenti:*

- *UF_{max} = 0,36 mq/mq eventualmente incrementabile a fronte di specifiche prestazioni di qualità ecologica degli edifici ai sensi dell'art. 1.8 comma 5 o in relazione alla correlata realizzazione di particolari benefici urbanistici o sociali (rilocalizzazione di diritti edificatori da trasferire da altre aree oppure realizzazione di edilizia residenziale sociale) fino ad un massimo di UF = 0,60 mq/mq;*

Il RUE detta inoltre i parametri ecologico-ambientali in materia di verde privato e alberature da impiantare nel verde privato e indici di permeabilità.

(..)

10. *Destinazioni d'uso. (..)*

L'insediamento di nuove strutture di vendita medio-grandi entro i limiti per le aggregazioni di rilevanza comunale o di rilevanza per gli ambiti sovracomunali, stabiliti dal PTCP, è ammissibile esclusivamente negli ambiti di riqualificazione a corona della città storica attraverso un progetto di valorizzazione commerciale (PVC), oppure nell'ambito della programmazione del POC. L'eventuale previsione di più medie strutture di vendita all'interno di un unico sottoambito come definito dal RUE deve restare entro i limiti per le aggregazioni di rilevanza comunale come stabiliti dal PTCP.

Nel comparto AUC2 denominato Ti 2-47 di Via Samoggia è ammessa un'Area Commerciale Integrata non alimentare o Centro commerciale non alimentare con attrazione di livello inferiore, comprensivo di almeno una grande struttura non superiore a 7.000 mq di SV.; con riferimento al PUA vigente tale previsione può essere specificata adeguando la convenzione ad esso allegata.

Art. 5.4 Interventi di riqualificazione negli ambiti urbano consolidati (AUC) e negli ambiti specializzati per attività produttive (ASP)

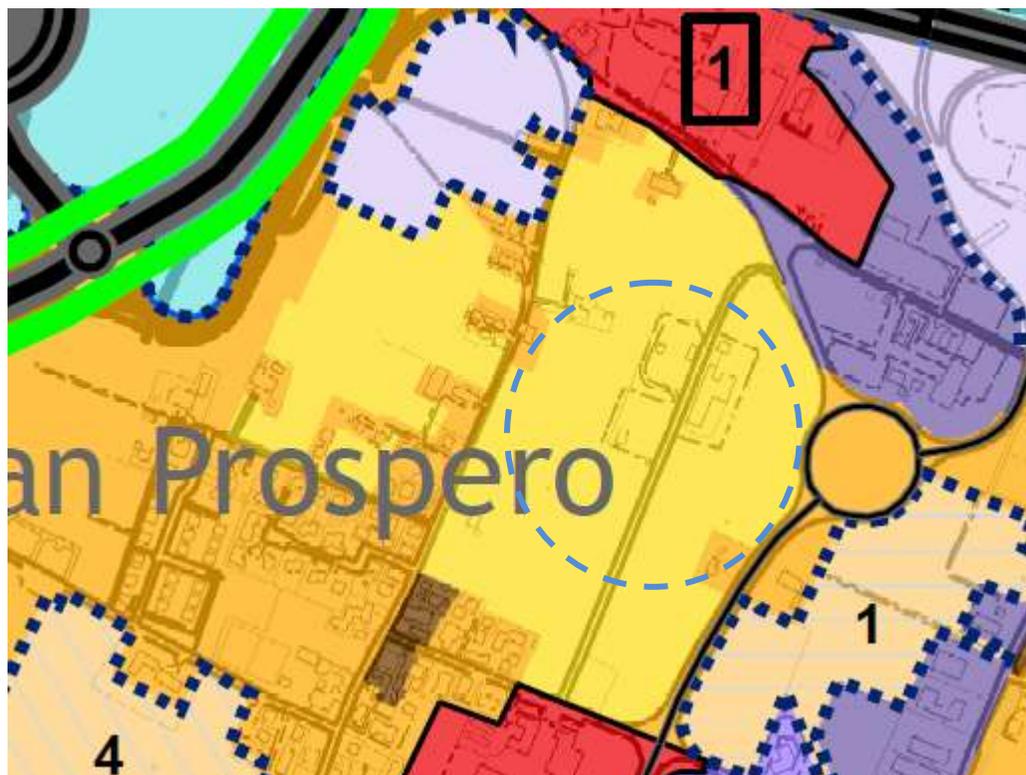
1. Negli ambiti consolidati, come definiti e articolati nel precedente art. 4.2, e negli ambiti specializzati per attività produttive già attuati di cui al precedente art. 4.3, il POC può individuare e disciplinare:

- specifici interventi di riqualificazione che sia opportuno attuare tramite un PUA o assoggettare a specifica convenzione qualora individuati e motivati nel Documento Programmatico per la qualità urbana;

- l'insediamento di nuove strutture di vendita medio-grandi, solo negli ambiti di riqualificazione e negli ambiti ASP a corona della città storica;

- gli interventi di realizzazione o miglioramento di opere di urbanizzazione o di altre dotazioni infrastrutturali, di attrezzature e spazi collettivi, di servizi pubblici o di uso pubblico e di arredo urbano;

- particolari interventi che per ragioni di pubblica utilità (ad es. realizzazione di ERS, delocalizzazioni, realizzazione di servizi pubblici) potranno derogare dai parametri edilizi stabiliti dal RUE in applicazione dei precedenti artt. 4.2 e 4.3; i suddetti interventi, qualora individuati e motivati nel Documento Programmatico per la qualità urbana e attuabili esclusivamente tramite PUA, potranno interessare anche ambiti classificati come Auc 7;- eventuali aree da acquisire ad uso pubblico per attrezzature e spazi collettivi, anche attraverso il loro inserimento in comparti attuativi ad arcipelago, l'attribuzione di un diritto edificatorio e il trasferimento di tale diritto edificatorio in altra parte del comparto.



AUC - tessuti in corso di formazione sulla base di piani attuativi vigenti (art. 4.2 - art. 5.4)

Estratto della Tavola P6 "Ambiti programmatici e indirizzi per RUE e POC" del PSC del Comune di Reggio Emilia



Localizzazione dell'area di intervento

L'art. 1.7 delle NTA di PSC "**Continuità degli strumenti urbanistici attuativi vigenti o in corso di approvazione**" stabilisce al comma 1 che

"I piani urbanistici attuativi definitivamente approvati, in attesa o in corso di esecuzione, o già attuati alla data dei adozione del PSC, rimangono a tutti gli effetti in vigore per il tempo e la durata prevista dalla legislazione in materia o dalla convenzione del PUA stesso (..)".

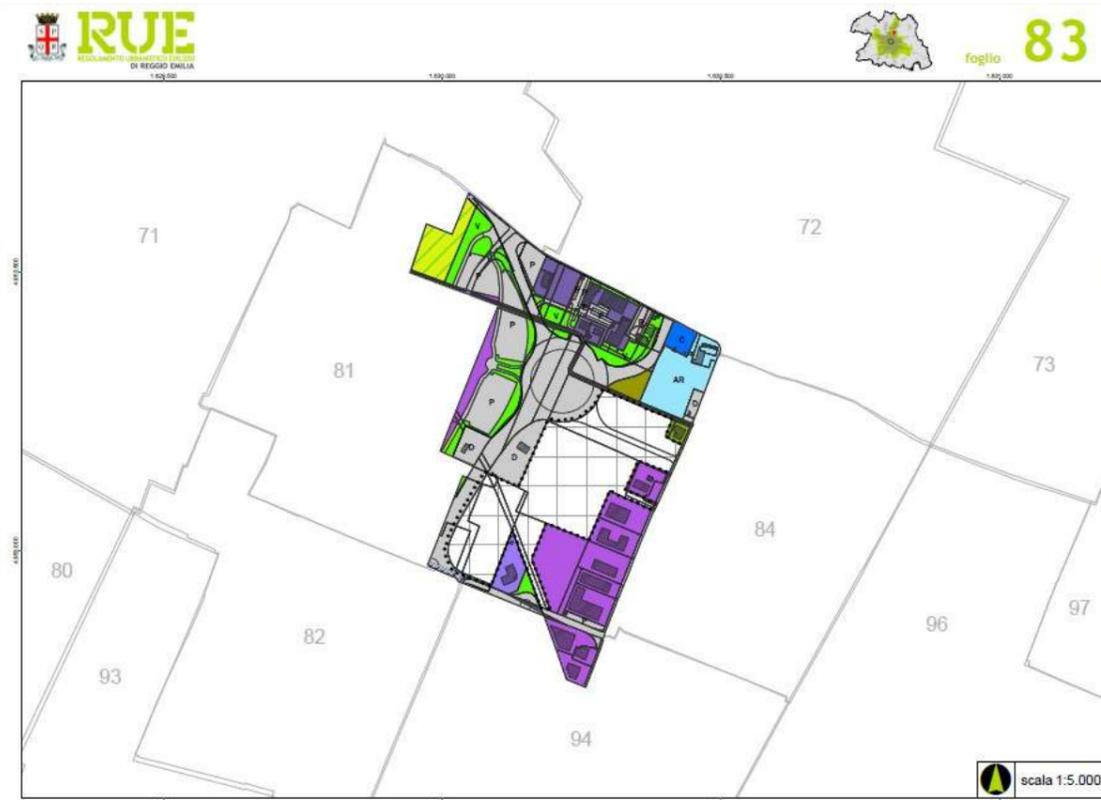
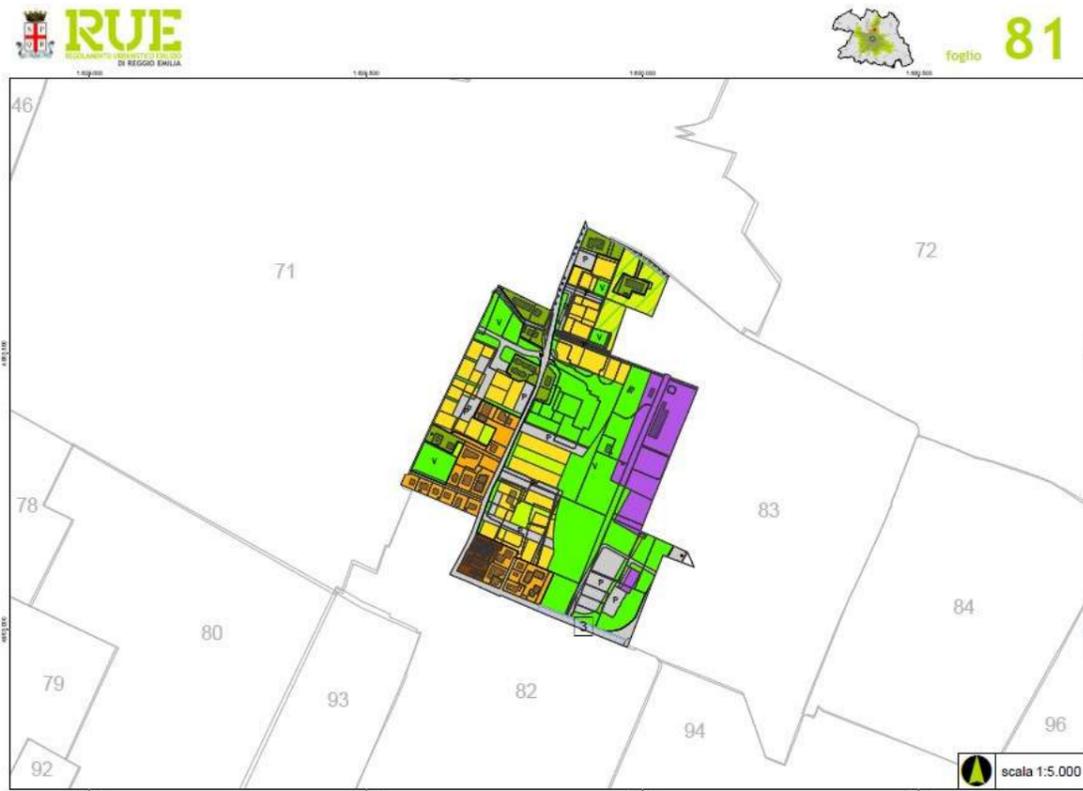
Lo stesso articolo, al comma 4, stabilisce che

"E' comunque consentito presentare varianti ai PUA approvati di cui al comma 1 o modifiche a quelli in itinere di cui al comma 4 per adeguarli compiutamente alle disposizioni del PSC e del RUE."

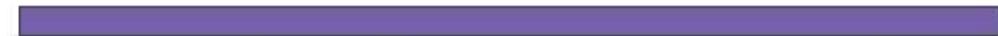
3.3. Il Regolamento Urbanistico Edilizio

Il RUE identifica l'area oggetto di studio ai fogli 81 e 83 del documento R3.1 "Disciplina urbanistico – edilizia area urbana", conferendo all'area oggetto di variante le seguenti classificazioni:

- ASP3 "ambiti specializzati per attività miste polifunzionali e commerciali", disciplinati dal capo 4.4 delle NTA di RUE;
- V "spazi attrezzati a verde (coordinato capo 3.2)", disciplinati dal capo 3 delle NTA di RUE;
- P "parcheggi pubblici", disciplinati dal capo 3 delle NTA di RUE.



ambiti specializzati per attività produttive esistenti o in attuazione - capo 4.4

-  asp1 - ambiti specializzati per attività produttive in corso di attuazione sulla base di PUA
-  asp2 - ambiti specializzati per attività produttive prevalentemente manifatturiere
-  asp3 - ambiti specializzati per attività miste polifunzionali e commerciali

-  spazi aperti attrezzati a verde (coordinato capo 3.2)
- V
- per il gioco, ricreazione e il tempo libero
- VS
- per lo sport
-  parcheggi pubblici
- P

Art. 4.4.1 Ambiti specializzati per attività produttive esistenti o in corso di attuazione

1. Negli ambiti specializzati per attività produttive esistenti o in corso di attuazione, individuati nel PSC, il RUE distingue le seguenti zone urbanistiche:

(..)

- Asp3: ambiti specializzati per attività commerciali o miste polifunzionali;

(..)

2. Il RUE individua inoltre all'interno degli ambiti specializzati per attività produttive perimetrali dal PSC:

- a) Le aree con destinazione in atto a sede stradale e/o ferroviaria, che sono disciplinate dal Capo 3.3, con particolare riferimento all'art. 3.3.2;
- b) Le aree con destinazione in atto per attrezzature e spazi collettivi, che sono disciplinate all'art. 3.1.2.

Art. 4.4.2 Destinazioni d'uso

(..)

3. Negli ambiti Asp3 sono ammessi i seguenti tipi d'uso:

- B1, b2, b3, b4, b5, b6, b8, b10, b11.1NA, b12, b13, b14, b15, b16, c1, c2, c3, c4, e1, e2, f1, f2, f3, f4, f5, f6;
- b11.1A, b11.2A, b11.2NA, b11.3: limitatamente alle unità edilizie ove siano legittimamente in essere o autorizzate all'entrata in vigore delle presenti norme.

(..)

Art. 4.4.3 Interventi ammessi

1. In tutti gli ambiti Asp, a prescindere dagli indici edilizi massimi da rispettare di cui al successivo comma, e fermo restando il rispetto delle norme di tutela del PSC, sono sempre ammessi i seguenti interventi edilizi:

MO, MS, RRC, RE, D

Sono ammessi inoltre gli interventi CD ai sensi dell'articolo precedente.

(..)

7. Negli ambiti Asp3 gli interventi NC, AM, DR sono ammessi nel rispetto dei seguenti limiti:

- *UF max = 0,66 mq/mq, ovvero = UF preesistente se superiore a 0,66 mq/mq (intendendo per preesistente quello dato dalla SC legittimamente in essere o autorizzata alla data di adozione del RUE);*
- *Ip minima = 20% della SF o = a Ip preesistente se inferiore*

(..)

4. VERIFICA DI CONFORMITA' A VINCOLI E PRESCRIZIONI

In questo capitolo verrà verificata la coerenza del Piano con le disposizioni della pianificazione sovraordinata secondo quanto disposto dall'art 51, comma 3 quinquies, della L.R. 15/2013.

"Nella Valsat di ciascun piano urbanistico è contenuto un apposito capitolo, denominato "Verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni", nel quale si dà atto analiticamente che le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato."

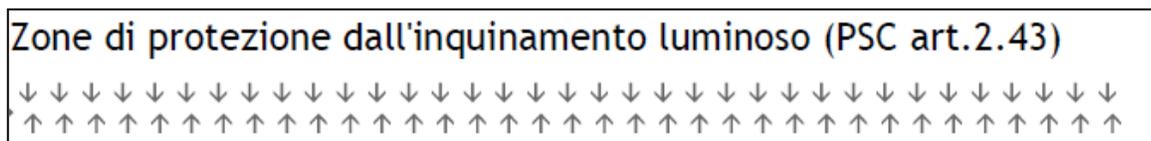
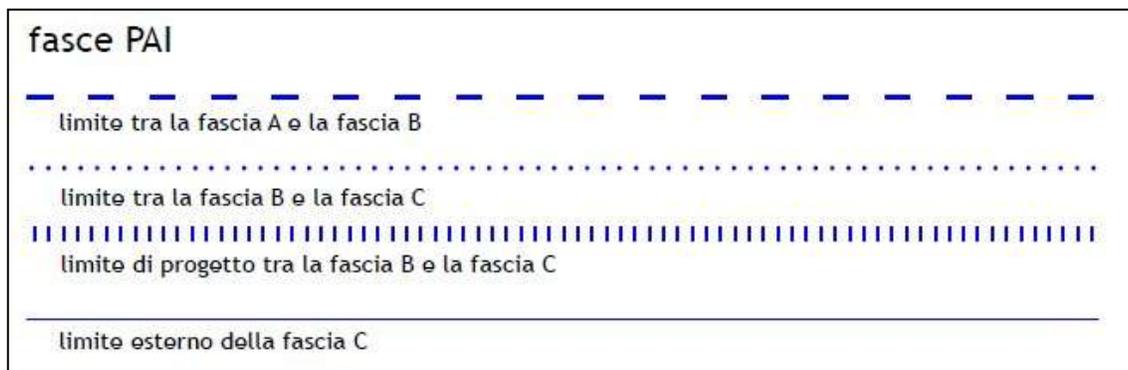
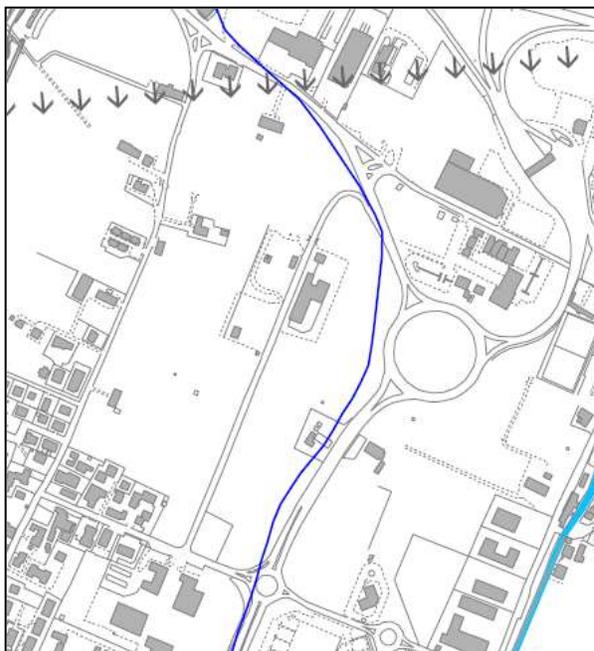
Si precisa che la L.R. 15/2013 all'art. 51 sexies stabilisce quanto segue:

"La Regione con apposito atto di indirizzo emanato ai sensi dell'articolo 16, stabilisce gli standard tecnici e le modalità di rappresentazione e descrizioni dei vincoli e prescrizioni, allo scopo di assicurare l'uniforme applicazione del presente comma in tutto il territorio regionale e di agevolare e rendere più celere l'interpretazione e l'interpolazione dei dati e informazioni contenuti nella tavola e nella scheda dei vincoli. Al fine di favorire la predisposizione di tali elaborati, la Regione, in collaborazione con le amministrazioni statali competenti e d'intesa con le Province, provvede con apposita delibera ricognitiva ad individuare e, aggiornare periodicamente e mettere a disposizione dei Comuni con sistemi telematici la raccolta dei vincoli di natura ambientale, paesaggistica e storico testimoniale che gravano sul territorio regionale e alla raccolta e messa a disposizione dei dati conoscitivi e valutativi del territorio interessato da ciascun vincolo."

Non essendo ancora stata emanata la delibera di cui sopra si è fatto riferimento alle Tavole del PSC e alla tavole di RUE relative all'area in esame.

4.1. Tavole di PSC

Tutele paesaggistico-ambientali



Tav. P7.1 Nord "Tutele paesaggistico ambientali"

Tutele storico-culturali



Elementi della centuriazione



elementi testimoniali della centuriazione verificati (PTCP 2008 art.48)

Tav. P7.2 Nord "Tutele storico culturali"

Vincoli infrastrutturali



Tav. 7.3 Nord "Vincoli infrastrutturali"

Sistema adduzione gas naturale

Grado di rilevanza altissimo

Grado di rilevanza alto

Sistema adduzione acqua

Grado di rilevanza alto

Elementi infrastrutturali in progetto

Sistema del teleriscaldamento

Grado di rilevanza alto

Sistema fognario

Collettori con grado di rilevanza alto

Linee elettriche

380kV - altissima tensione terna singola

132kV - alta tensione terna singola

132kV - alta tensione terna doppia, esistente e di progetto

132kV - alta tensione interrato

15kV - media tensione aereo e media tensione in cavo aereo

15kV - media tensione in cavo interrato

15kV - media tensione non agganciato

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

Cabine primarie o stazioni AT e AAT

Corridoi di fattibilità nuove linee alta tensione

Foglio 83



Sistema adduzione gas naturale

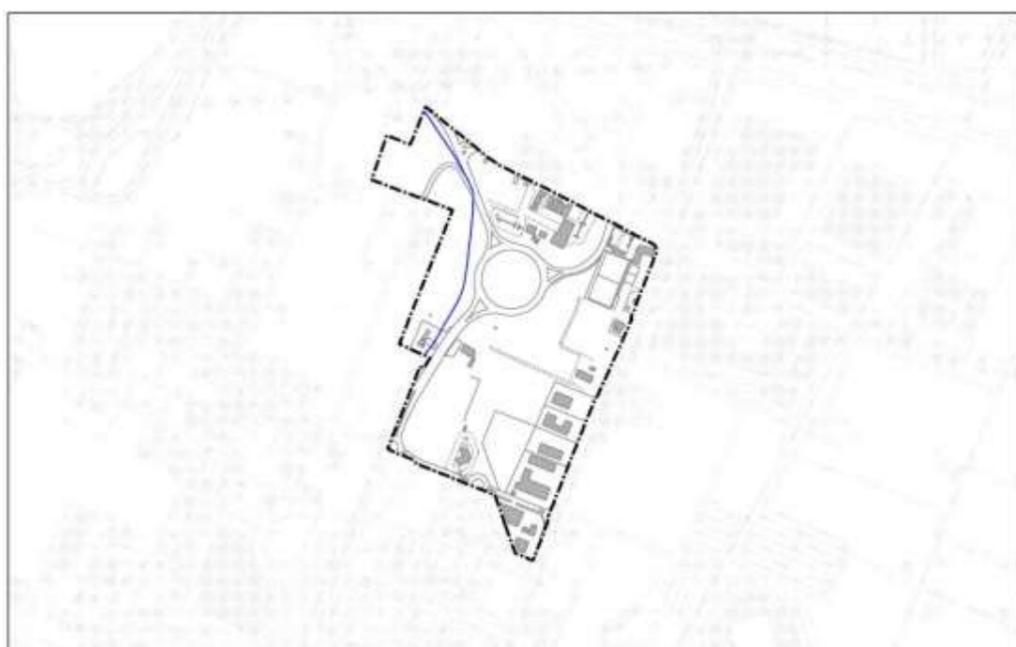
Grado di rilevanza altissimo

Grado di rilevanza alto

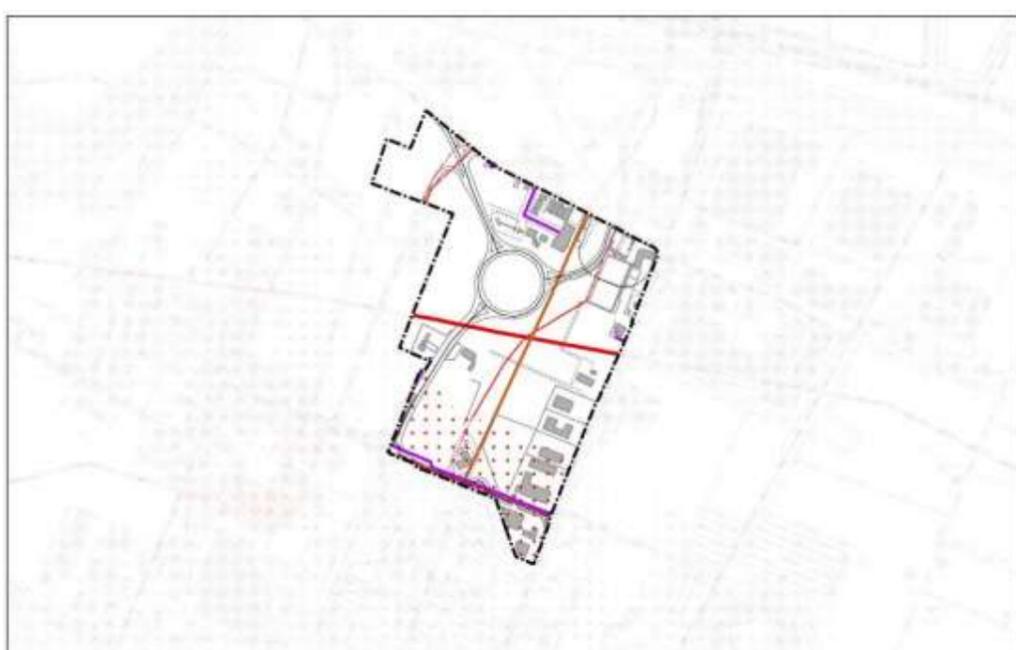
Sistema adduzione acqua

Grado di rilevanza alto

Elementi infrastrutturali in progetto



foglio completamente compreso in: sismica: classe G - area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziali cedimenti



L'analisi delle tavole del PSC evidenzia i seguenti vincoli e prescrizioni sull'area in esame:

TUTELE PAESAGGISTICO-AMBIENTALI

l'area è situata nel limite esterno della fascia C del PAI.

TUTELE STORICO CULTURALI

Via Vanini (margine sud del comparto) è interessata da "elementi testimoniali della centuriazione verificati PTCP 2008 art 48".

VINCOLI INFRASTRUTTURALI

Il comparto è attraversato da linee elettriche; in particolare: una linea ad alta tensione terna singola (132 kV), una linea ad alta tensione (132 kV) terna doppia, una linea a media tensione (15 kV) lungo via Piemonte in cavo interrato.

Tuttavia il subcomparto 4 e in particolar modo lo "Stralcio A" oggetto di tale documento non sono interessati da linee elettriche.

Va però specificato che la tavola 7.3 Nord del PSC indica nell'area di intervento un "corridoio di fattibilità per nuove linee di AT". Si tratta di un progetto di TERNA Rete Italia S.p.A. di razionalizzazione delle rete elettrica nazionale 132 kV nell'area di Reggio Emilia. In particolare, come specificato sul sito del ministero dell'ambiente si tratta di un elettrodotto ad alta tensione interrato lungo via Piemonte, soggetto a VIA e il cui iter procedurale non si è ancora concluso. Di seguito si riporta il dettaglio cartografico.

5. VALUTAZIONE DELLO STATO DI FATTO

In questa fase viene effettuata un'analisi delle componenti ambientali e territoriali il cui obiettivo è quello di definire il quadro dello stato dell'ambiente e della sostenibilità a livello comunale. In particolare vengono definite quali sono le componenti ambientali e territoriali con cui le previsioni del Piano potenzialmente interagiscono, procedendo ad una descrizione del contesto per ciascuna componente considerata ed individuando potenzialità e criticità nel territorio interessato. L'analisi di contesto costituisce il necessario riferimento per l'individuazione, nella successiva fase del processo valutativo, degli impatti ambientali potenziali, diretti ed indiretti derivanti dall'attuazione del Piano.

5.1. Il tessuto urbano

Si riporta di seguito stralcio dell' "Analisi dei tessuti edificati", allegato al QC del PSC del Comune di Reggio Emilia, relativo ai quartieri nord.

Inquadramento territoriale

È la parte del capoluogo localizzata a ridosso dell'asse autostradale Bologna-Milano. In prevalenza a destinazione terziaria e commerciale a sud dell'A1 e produttiva a nord della stessa infrastruttura, costituisce la più ampia area produttiva nel territorio del comune reggiano. Si tratta di una parte di città pressoché monofunzionale sviluppatasi in corrispondenza del casello autostradale.

DESCRIZIONE

Struttura

Il settore a nord del capoluogo si sviluppa e prende forma soprattutto in relazione alla presenza dell'asse autostradale che lo attraversa e lo mette in connessione con le altre regioni italiane. Dal casello autostradale (attualmente delocalizzato dall'originaria ubicazione) si articola un reticolo di strade che distribuisce i flussi di traffico sulla rete locale extraurbana da un lato e verso il centro città dall'altro. È in particolare sulle strade che conducono verso il nucleo compatto del capoluogo che si insediano alcune funzioni di rango territoriale: da centri per uffici, a centri commerciali per la grande distribuzione, ad attrezzature per servizi urbani. La facilità d'accesso di questi assi stradali, veri e propri attrattori di attività, rende appetibili le aree che vi si affacciano con dotazioni di ampi spazi a parcheggio e dimensionamento delle strade adeguato ai flussi di traffico che li attraversano. La fascia di territorio tra l'autostrada e il centro urbano vero e proprio si struttura su alcuni assi principali e si caratterizza nella parte orientale per un tessuto eterogeneo, dominato dalla presenza di ampi spazi aperti e grandi volumi, mentre ad ovest prevale un tessuto residenziale a media-bassa densità che collega i tessuti della prima cintura con il nucleo originario di San Prospero. La tangenziale nord, che attraversa in direzione est-ovest la zona, migliora i collegamenti con il resto della città ma nel contempo limita le relazioni tra gli insediamenti residenziali sviluppatasi a settentrione e a meridione della stessa infrastruttura. Ulteriori limiti dati da una scarsa qualità

ambientale e d'impianto caratterizzano alcune parti del quartiere San Prospero più vicine al tracciato della linea ferroviaria Bologna-Milano.

I tessuti residenziali si distribuiscono su una maglia viaria perpendicolare a via Samoggia, spesso in conflitto con le contigue funzioni di rango superiore (come ad esempio nel caso dei tessuti sul retro dell'Ipercoop). I tessuti polifunzionali si organizzano in particolare attorno a via Morandi, dove si trovano spazi spesso a parco e parcheggio attorno alle funzioni commerciali, alle sedi di grandi aziende o alle grandi attrezzature. Via Gramsci, più ad est, è l'asse d'accesso al polo delle attività sportive, costituite soprattutto dallo stadio Giglio.

(..)

I servizi di scala locale sono concentrati nelle aree residenziali ed in particolare attorno ai centri parrocchiali e ai nuclei storici delle ville ora inglobate nel tessuto urbano.

Attività commerciali

Nell'ambito è localizzato un centro commerciale di grandi dimensioni e di rango territoriale. I principali fronti commerciali sono concentrati, invece, lungo via Samoggia.

Dotazione dei servizi

I servizi di quartiere si concentrano soprattutto attorno a tre centri attestati su via Samoggia:

- nei pressi della chiesa di San Prospero, dove è presente anche una scuola materna;*
- all'altezza dell'Ipercoop dove è localizzata una casa protetta;*
- in corrispondenza della tangenziale nord dove sono concentrate il nido e le scuole materna ed elementare oltre alla palestra*

5.2. Il commercio

Le considerazioni seguenti derivano dallo "Studio di fattibilità economico-commerciale per l'apertura di una grande struttura di vendita non alimentare di livello inferiore", allegato al presente rapporto.

I punti vendita al dettaglio in sede fissa esistenti nel comune al 01.01.2014 sono complessivamente 2.427 unità, per 259.171 mq. di superficie di vendita.

Ciò che caratterizza la rete distributiva è la prevalenza di Esercizi di Vicinato, che rappresentano il 92,5% degli esercizi al dettaglio, occupando il 50% della superficie di vendita.

Esistono 178 Medie strutture di vendita con una superficie di vendita pari a 116.562 mq. e con una prevalenza nel settore non alimentare (70%).

Le Grandi strutture di vendita, così come classificate dal D.Lgs. n. 11/98 sono tre: due appartenenti al settore alimentare ed una al non alimentare.

Al 01.01.2014 la situazione nel territorio comunale era la seguente:

- N. 6 Medio-grandi strutture alimentari (superficie di vendita media pari a 1.946 mq.);
- N. 1 Grande struttura alimentare di livello inferiore (3.820 mq.);
- N. 1 Grande struttura alimentare di livello inferiore (struttura Coop con superficie di vendita complessiva pari a 6.500 mq.);

- N. 5 Medio-grandi strutture non alimentari (superficie di vendita media pari a 2.132 mq.);
- N. 1 Grande struttura non alimentare di livello inferiore (2.620 mq.).

Nel comune di Reggio Emilia esiste al 01.01.2014 un punto vendita ogni 71 residenti; a questa densità corrisponde una dotazione complessiva di 1.500 mq. circa di superficie di vendita ogni 1.000 residenti (373 mq nel settore alimentare, 1.127 mq in quello non alimentare). A titolo di confronto, nell'ambito della Regione Emilia Romagna, al 01.01.2013 si rilevavano un esercizio commerciale ogni 59,9 residenti ed una dotazione complessiva di 1.556,9 mq di superficie di vendita ogni 1.000 residenti (422,6 mq nel settore alimentare, 1.134,3 mq in quello non alimentare).

In particolare i livelli di servizio nel comune di Reggio Emilia sono significativamente inferiori a quelli regionali in relazione alle Grandi strutture non alimentari.

Nel caso di Reggio Emilia si rileva il seguente sviluppo commerciale in relazione alle varie tipologie dimensionali:

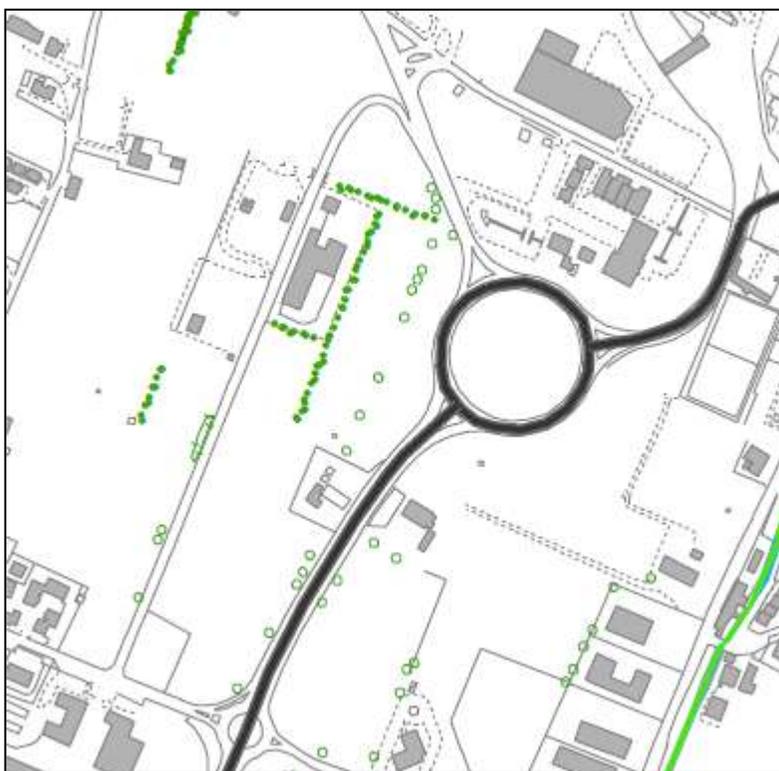
- la dotazione di superficie di vendita (espressa in mq. x 1000 residenti) relativa alle Medio-piccole strutture alimentari è inferiore ai corrispondenti parametri provinciale e regionale;
- la dotazione di superficie di vendita relativa alle Medio-grandi strutture alimentari è superiore al corrispondente parametro medio regionale, ma risulta sostanzialmente in linea con il dato medio provinciale;
- la dotazione di superficie di vendita relativa alle Grandi strutture alimentari è superiore al corrispondente parametro provinciale, ma lievemente inferiore al dato medio regionale;
- la dotazione di superficie di vendita relativa alle Medio-piccole strutture non alimentari è superiore ai corrispondenti parametri provinciale e regionale;
- la dotazione di superficie di vendita relativa alle Medio-grandi strutture non alimentari è inferiore ai corrispondenti parametri provinciale e regionale;
- la dotazione di superficie di vendita relativa alle Grandi strutture non alimentari è decisamente sottodimensionata rispetto ai corrispondenti parametri provinciale e regionale.

Appare pertanto, come già evidenziato dal P.O.I.C., il modesto sviluppo delle strutture con superficie di vendita superiore a 2500 mq., ovvero degli esercizi che dovrebbero determinare la capacità di attrazione commerciale del Capoluogo, colmare i "vuoti d'offerta" del settore.

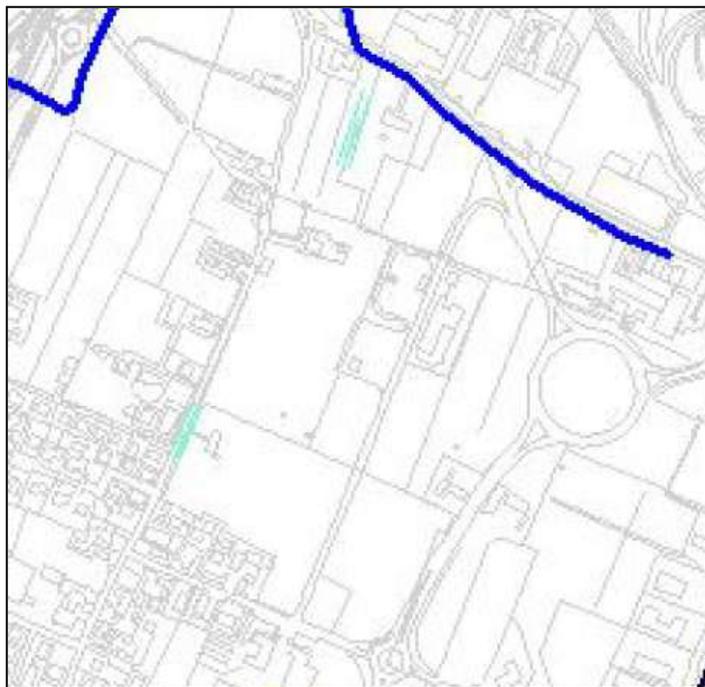
5.3. Natura e biodiversità

L'area di intervento non presenta, così come mostrato negli stralci delle Tavole di PSC e del Quadro Conoscitivo relative alla rete ecologica, presenze naturalistiche di rilievo.

E' stato comunque effettuato un rilievo del verde presente allo stato di fatto. In particolare all'interno del sub-comparto 4 e dello stralcio A, si evidenzia la presenza di una macchia a crescita spontanea lungo Via Vanini e filari a prevalenza di Olmi nell'area di stralcio B, a perimetro dell'edificio Ex Motorizzazione civile. In entrambi i casi è previsto l'abbattimento di tali essenze.



Estratto della Tav. P9 "Sviluppo della rete ecologica" del PSC dei Reggio Emilia



Estratto della Tav. 1 "Carta degli habitat" del QC del PSC di Reggio Emilia



Estratto della Tav. 2 "Rete Ecologica locale" del QC del PSC di Reggio Emilia

5.4. Paesaggio, beni culturali e ambientali

L'area oggetto di studio non è interessata dalla presenza di beni culturali e ambientali tutelati ai sensi del D.Lgs n. 42/2004.

Sotto il profilo paesaggistico l'area appartiene all'ambito urbano, in particolare all'"Ambito della città polifunzionale in fieri: parte di città eterogenea, a prevalente funzione terziaria, in cui sono in atto forti dinamiche di trasformazione del paesaggio" (Tavola QC5a "Ambiti paesaggistici comunali"): trattasi di un *"ambito territoriale caratterizzato da una struttura urbana consolidata ma estremamente eterogenea, al cui interno troviamo aree in trasformazione, nuclei storici, insediamenti industriali, tessuto eterogeneo destrutturato e lacerti di campagna.*

La geomorfologia e l'idrografia rivela depositi di media pianura, a dominanza limoso-argillosa. Sistema idrografico rettificato e artificializzato. Sono presenti cavi di bonifica. Le attività umane e insediamento individuano funzioni urbane molto diversificate (terziario, residenziale, industriale, in abbandono) ed ambiti in via di trasformazione. Non esiste una matrice omogenea né riconoscibile. È un ambito ad alto dinamismo; si evidenzia una trasformazione radicale della matrice paesaggistica."(QC del PSC, Relazione di sintesi)

5.5. Suolo e sottosuolo

GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

Si riporta di seguito stralcio della "Relazione geologica e analisi geotecnica del terreno" allegata al PUA approvato.

"L'intero territorio del Comune di Reggio Emilia risulta compreso nel bacino subsidente pliocenico-quadernario della Pianura Padana, costituito da un'ampia depressione a stile compressivo colmata da sedimenti mesozoici, terziari e quadernari. I litotipi che compongono il primo sottosuolo, in relazione alle variazioni idrografiche dei fiumi e dei torrenti, hanno un andamento lentiforme, discontinuo, con passaggi laterali e verticali da una componente all'altra più o meno gradualmente. Dal punto di vista stratigrafico il territorio in esame si presenta quindi di una complessità non trascurabile dovuta a migrazioni di fiumi e torrenti, al costipamento differenziato dei sedimenti fluviali, nonché al massiccio intervento antropico volto alla regimazione di corsi d'acqua, con tutta una serie di deviazioni, canalizzazioni e bonifiche.

Dalla lettura della cartografia geologica ufficiale si può notare come il territorio reggiano si trovi a valle di una faglia sepolta che segue l'andamento del margine appenninico-padano.

La posizione distale dagli apici di conoide fa sì che le serie più diffuse siano in prevalenza costituite da terreni argillosi o limo-argillosi, solo occasionalmente intercalate da lenti sabbiose, raramente da livelli ghiaiosi. Si tratta in prevalenza di alluvioni Oloceniche costituite da argille, come del resto si può dedurre dall'interpretazione della penetrometria statica eseguita.

La morfologia è quella delle aree di media pianura ubicate appena al di fuori di aree densamente urbanizzate e dove la viabilità ha ormai modificato sia la rete scolante sia la topografia. Le vie Morandi e Piemonte sono infatti in rilievo rispetto ai terreni circostanti per un'altezza di circa 1/1,5 mt."

IDROGRAFIA E IDROGEOLOGIA

Si riporta di seguito stralcio della "Relazione geologica e analisi geotecnica del terreno" allegata al PUA approvato.

"La rete idrografica locale è prevalentemente costituita dai fossi stradali, essendo tutta l'area interclusa e attraversata dalle vie Morandi e Samoggia disposte in senso meridiano e sopraelevate rispetto alla campagna circostante.

L'idrogeologia è funzione della situazione stratigrafica, con una falda superficiale posta ad una profondità media di circa -2,5 mt rispetto al piano campagna.

(..)

L'andamento topografico dell'area soggetta a PUA è pressoché pianeggiante. Il sistema idrogeologico in esame è costituito da una falda superficiale (rilevata direttamente nei fori di sondaggio delle prove penetrometriche) ed una profonda localizzata all'interno dei sedimenti a granulometria maggiore, confinati dalla spessore limo-argilloso impermeabile superiore. Il livello statico della falda superficiale risente notevolmente dell'andamento pluviometrico, mentre quello della falda profonda è direttamente correlato all'andamento stagionale. Quest'ultima gode di un grado di protezione elevato per effetto degli spessori superficiali di materiale impermeabile."

Rischio sismico

La classificazione sismica del territorio nazionale (O.P.C.M. 3274/2003), classifica il Comune di Reggio Emilia in Zona 3, vale a dire zone a bassa sismicità.

L'analisi della Tav. 8 "Carta delle aree suscettibili di effetti locali ed effetti attesi" dello "Studio geologico ambientale" del QC del PSC di Reggio Emilia evidenzia che l'area è situata in Classe G degli effetti attesi: "area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziali cedimenti".

Tale classe è costituita "da limi e argille alluvionali. Queste zone sono potenzialmente soggette ad amplificazione per caratteristiche stratigrafiche e quindi dovrà essere valutato il coefficiente di amplificazione e gli eventuali cedimenti nel caso di proprietà meccaniche scadenti dei terreni".

La caratterizzazione geometrica e geotecnica del terreno di sottofondazione è stata ottenuta attraverso l'esecuzione di n. 9 prove penetrometriche statiche di cui n. 7 spinte sino alla profondità di 10 mt e n. 2 a 15 mt di profondità dal piano di campagna attuale. Valutando contestualmente le caratteristiche geotecniche e morfologiche dei terreni presenti, unitamente ai dati progettuali degli edifici in previsione, si può stabilire la fattibilità del progetto, ritenendo idonea l'adozione di fondazioni superficiali, di cui il tipo continuo sembra più indicato. Si è anche provveduto ad una stima massima del carico unitario ammissibile del terreno di sottofondazione, relativamente all'utilizzo di tali fondazioni

Rischio idraulico

L'area non è soggetta a rischio idraulico.

Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento e permeabilità dei suoli

L'analisi della Tav. 7 "Carta della vulnerabilità degli acquiferi" dello "Studio geologico ambientale" del QC del PSC di Reggio Emilia evidenzia per l'area in esame una vulnerabilità bassa.

L'indagine geologica è stata aggiornata in occasione della presente Variante; se ne riporta stralcio delle valutazioni conclusive:

"Alla luce delle accertate caratteristiche dei terreni dovrà essere posta particolare attenzione alla quota di imposta delle fondazioni. Vista la profondità di falda, per fondazioni impostate a circa un metro dal piano campagna si può escludere un'interazione con essa; ciò non può essere detto anche per strutture che presenteranno piani semi-interrati e interrati che dovranno essere pertanto correttamente dimensionate per far sì che esse siano in grado di reagire in modo adeguato ad un'eventuale spinta idrodinamica (effetto galleggiamento) e possano altresì opporsi all'innescarsi di cedimenti addizionali dovuti ad un aumento della pressione efficace. Per contrastare un eventuale flusso in risalita per via capillare, particolare attenzione dovrà inoltre essere posta nella scelta e nel dosaggio delle malte cementizie. Nocivo è poi il ristagno delle acque alla base delle fondazioni, ragione per cui è indispensabile che tutte le acque di scarico vengano raccolte ed allontanate utilizzando tubazioni e raccordi a perfetta tenuta, nel contempo estremamente pericolosa è la messa a dimora, in vicinanza degli edifici, di piante a radice profonda idroesigenti, ad esempio aceri e betulle, tra l'altro piante non autoctone, che possono innescare anomali effetti di consolidamento delle argille. Sempre in funzione di consentire che, nel tempo, le argille mantengano il loro grado di umidità naturale, sarà norma prevedere zone (aree di parcheggio o meglio ancora aree cortilive in adiacenza ai fabbricati) in cui sia garantita l'infiltrazione delle acque superficiali. Il presente studio è preliminare, ai sensi delle disposizioni delle leggi vigenti i singoli interventi dovranno essere oggetto di attente verifiche. Dovranno essere prodotte specifiche relazioni geologico-tecniche, supportate da un congruo numero di indagini, che garantiscano l'idoneità delle strutture in funzione delle caratteristiche del terreno. Nel rispetto di quanto in precedenza esposto e delle disposizioni delle leggi vigenti, siano esse nazionali che regionali (D.M. 14/01/2008 "Norme tecniche per le costruzioni") che prescrivono un'attenta verifica dell'idoneità delle strutture in funzione delle caratteristiche del primo sottosuolo, ribadendo altresì che i singoli interventi edilizi dovranno essere supportati da specifici studi, si attesta l'idoneità dell'area ai fini edilizi e si concede quindi parere geologico favorevole."

5.6. Qualità dell'aria

Le pressioni ambientali più consistenti sono riconducibili alle emissioni veicolari. Le considerazioni che seguono sono state tratte dal documento "V1 Valsat preventiva" e dal documento "V2 Esiti della Valsat" del PSC di Reggio Emilia. I dati fanno riferimento alle elaborazioni effettuate da ARPA sezione di Reggio Emilia per l'anno 2006. Gli inquinanti analizzati sono PM10, benzene, ossidi di azoto, monossido di carbonio, biossido di zolfo, ozono e IPA.

PM10

Il 2006 è stato un anno caratterizzato da un elevato numero di superamenti dei valori limite (limite giornaliero: $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, da non superare più di 35 volte per anno civile, valore limite annuale: $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Benzene

La media annuale del benzene nel 2006 è pari a $1,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valore limite: $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$), che risulta pertanto conforme con i limiti di legge.

Ossidi di azoto

Il valore medio annuale di $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ viene superato nel 2006 in tre stazioni, mentre il valore limite orario di $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 18 volte per anno civile non viene mai superato.

Monossido di carbonio

Non si sono mai verificati superamenti del limite normativo negli ultimi anni. Nel 2006 anche i valori massimi (intesi come singola media oraria) sono sempre stati inferiori ai $10 \text{mg}/\text{m}^3$ (valore massimo giornaliero).

Biossido di zolfo

La concentrazione rilevata è ampiamente al di sotto del limite normativo e spesso al limite della rilevabilità strumentale.

Appaiono critiche le condizioni di PM10, di Ossidi di Azoto e Ozono. Il PTQA della Provincia di Reggio Emilia approvato con atto del Consiglio Provinciale n. 113 del 18.10.2007 stima l'entità delle emissioni comunali di PM10 e NOx suddividendole per macrosettori. Relativamente al traffico veicolare sono state stimate 2.142 t/a di NOx su un totale provinciale di 6.094 t/a, e 159 t/a di PM10 su un totale provinciale di 463 t/a.

Relativamente all'area di Piano sono state effettuate indagini al fine di accertare lo stato di qualità dell'aria allo stato di fatto.

In particolare si è fatto riferimento:

- ai dati rilevati periodicamente da ARPA Reggio Emilia nelle centraline di V.le Timavo e San Lazzaro;
- ai dati rilevati dalla stazione mobile nella postazione Polo scolastico Makallè daò 28.04.2012 al 08.05.2012;
- a specifici rilievi nell'area di Piano dal 4/07/2014 al 14/07/2014.

Sono state eseguite simulazioni che hanno consentito di valutare la diffusione degli inquinanti attraverso modelli matematici, considerando i seguenti inquinanti: PM10, Benzene, NO2.

I parametri di base per la simulazione sono i seguenti:

- dati relativi alla geometria della rete stradale;
- dati relativi ai flussi di traffico;
- parametri meteo climatici;
- dati relativi ai fattori di emissione dei veicoli;
- dati relativi alla composizione del parco veicolare;
- dati relativi alle altre fonti di emissione.

Si rimanda allo specifico "Studio di impatto sulla componente atmosferica" allegato al presente documento per ulteriori approfondimenti su tali parametri.

I risultati delle simulazioni, relative al contributo del solo traffico veicolare, che è la fonte di inquinamento che maggiormente incide sull'area in esame, sono i seguenti:

PM10 – Giornata del sabato, concentrazione media sulle 24 ore:

- sul bordo stradale del Viale Morandi e zona circostante (lato ovest) si stimano valori compresi fra 6,2 e 6,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con alcuni valori puntuali attorno a 6,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sul bordo stradale della Via Lincoln (lato sud) e zona circostante si stimano valori compresi fra 5,9 e 6,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con punte superiori a 6,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sul bordo stradale della Via Samoggia (lato est) e zona circostante si stimano valori compresi fra 5,2 e 5,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con alcuni valori puntuali superiori a 5,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sul bordo stradale della Via Vannini (lato nord) si stimano valori compresi tra 3,2 e 4,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- nel centro dell'area d'intervento si stimano valori mediamente compresi fra 3,4 e 3,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Benzene – Giornata del sabato, concentrazione media sulle 24 ore:

- sul bordo stradale del Viale Morandi e zona circostante (lato ovest) si stimano valori compresi fra 0,48 e 0,51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con valori puntuali di circa 0,56 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sul bordo stradale della Via Lincoln (lato sud) e zona circostante si stimano valori compresi fra 0,37 e 0,52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con valori puntuali attorno a circa 0,55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sul bordo stradale della Via Samoggia (lato est) e zona circostante si stimano valori compresi fra 0,35 e 0,37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sul bordo stradale della Via Vannini (lato nord) si stimano valori compresi fra 0,37 e 0,39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- nel centro dell'area di intervento si stimano valori compresi fra 0,30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e 0,32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

NO2 – Giornata del sabato, concentrazione media oraria:

- sul bordo stradale del Viale Morandi e zona circostante (lato ovest) si stimano valori compresi fra 9,2 e 10,3 µg/m³, con valori massimi puntuali sulla sede stradale di 10,5 µg/m³ in prossimità della rotatoria;
- sul bordo stradale della Via Lincoln (lato sud) e zona circostante si stimano valori compresi fra 6,9 e 8,8 µg/m³ con valori puntuali superiori a 8,9 µg/m³ vicino alla rotatoria;
- sul bordo stradale della Via Samoggia (lato est) e zona circostante si stimano valori compresi fra 3,3 e 3,5 µg/m³ con valori puntuali massimi superiori a 6,5 µg/m³ in prossimità degli incroci con Via Lincoln e Via Vannini;
- sul bordo stradale di Via Vannini (lato nord) e zona circostante si stimano valori compresi fra 6,5 e 7,8 µg/m³;
- nel centro dell'area di intervento si stimano valori mediamente compresi fra 3,6 e 3,8 µg/m³.

Allo stato attuale pertanto si evidenzia:

- Viale Morandi e Via Lincoln sono interessati da apprezzabili concentrazioni di PM10;
- le concentrazioni di benzene risultano ampiamente sotto i limiti di legge previsti;
- le concentrazioni di NO2 risultano inferiori al limite previsto per legge, raggiungendo solo nell'ora di punta del settimanale del sabato valori totali superiori a 48/52 µg/m³.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda all'elaborato "Studio di impatto sulla componente atmosferica" allegato al presente documento.

5.7. Efficienza energetica

Dallo studio della Valsat del PSC di Reggio Emilia (V1 Valsat preventiva) emerge, che *"nell'andamento dei consumi di energia nel settore civile (1994 – 2003), si osserva un trend di crescita costante, circa il 6% all'anno, e la maggior crescita si è avuta nei consumi di GPL (+23% all'anno), che passano dal 2% al 10% dei consumi complessivi del comparto"*. Relativamente al settore trasporti, *"le tendenze evolutive della mobilità provinciale hanno determinato l'aumento dei consumi di combustibile per il trasporto su strada evidenziando un trend complessivo di crescita del 4% all'anno. Questa crescita è molto marcata per il diesel, che è aumentato in media del 7% all'anno."* Il settore industriale registra dal 1994 al 2003 un aumento dei consumi energetici di circa il 40%. *"La media pro-capite del Comune di Reggio Emilia è sostanzialmente allineata alla media della provincia di Reggio Emilia, mentre si colloca ad un livello inferiore rispetto alla media regionale. Questa configurazione può essere ricondotta alla diffusione sul territorio comunale del teleriscaldamento. (..) Ad oggi la rete del teleriscaldamento risulta diffusa in modo capillare nel territorio cittadino e permane una forte domanda di allacciamenti ad edifici esistenti e di prossima realizzazione. Il teleriscaldamento ha registrato una progressiva*

diffusione con aumento delle utenze sia civili che industriali: dal 35% nel 1996 al 48% nel 2001. (..) Il teleriscaldamento urbano ha anche contribuito al risparmio energetico cittadino; dai dati tra il 1991 e il 2000, vi è stato un risparmio totale cumulato di oltre 50.000 tonnellate equivalenti di petrolio."

Il Comune di Reggio Emilia ha approvato con D.G.C. n. 22641/287 del 05.11.2008 il Piano Energetico Comunale. *"Nel Piano Energetico Comunale il settore civile comporta un carico emissivo di CO2 annuo stimato pari a 408 kt nel 2008 (435 kt nel 2020), e copre una quota pari al 30% (32% nel 2020) delle emissioni totali di CO2 nel territorio reggiano derivanti dall'insieme dei settori energetico, civile, industriale, trasporti, agricoltura e Pubblica Amministrazione. Il Piano delinea una prospettiva articolata di evoluzione della climatizzazione edilizia invernale e dei connessi consumi energetici (e relative emissioni), nonché della (nuove) opportunità di produzione distribuita di energia elettrica (e termica) da fonti rinnovabili tramite impianti integrati/installati sugli edifici. (..) Il PSC integra quanto delineato dal Piano Energetico secondo le seguenti direttrici:*

- *Incrementare nella previsione di scenario la misura dei nuovi alloggi dotati di impianti fotovoltaici;*
- *Adottare standard normativi dinamici e progressivi (a tempi ravvicinati) e di efficienza energetica degli edifici;*
- *Indicare la possibilità/opportunità di adottare nella pianificazione attuativa standard cogenti obbligatori di efficienza energetica più elevati di quello minimo di legge;*
- *Adottare concreti obiettivi e traguardi quantitativi di qualificazione energetica per gli edifici non residenziali."*

(Documento "V2 Esiti della Valsat": Valsat – PSC di Reggio Emilia)

5.8. Traffico e mobilità urbana

L'area oggetto di studio è situata a nord del centro storico, compresa tra l'autostrada A1 e la tangenziale nord, in un ambito destinato prevalentemente ad insediamenti terziari e artigianali.

L'area è delimitata da Via Samoggia a ovest, Via Morandi a est, Via Lincoln a nord, Via Vanini a sud.

Il comparto è "diviso in due" da Via Piemonte, che segna il confine tra l'area residenziale a ovest e l'area commerciale oggetto di variante a est.

Per caratterizzare lo stato di fatto del traffico veicolare nei pressi dell'area di intervento e, simulare successivamente il traffico indotto dall'esercizio delle strutture commerciali previste, è stato predisposto uno specifico studio, allegato al presente rapporto.

Lo stato attuale è stato definito attraverso:

- la realizzazione di specifici conteggi di traffico nella fascia oraria 17.00-18.00 di venerdì 27 e di sabato 28 giugno 2014;
- l'acquisizione dei dati di traffico esistenti, in particolare quelli effettuati per conto del comune di Reggio Emilia nell'ambito delle indagini conoscitive sulla mobilità oltre ai dati di più recenti rilevazioni eseguite per altri studi di traffico.

La tipologia dei veicoli rilevati è suddivisa nelle seguenti categorie con i seguenti valori medi percentuali.

	Venerdì	Sabato
Veicoli leggeri	89,4%	95,9%
Veicoli medi	2,7%	1,5%
Veicoli pesanti	7,2%	2,0%
Moto, cicli	0,7%	0,6%

Relativamente alla giornata di venerdì, le rilevazioni di traffico eseguite nell'ora di punta 17.00-18.00 consentono di valutare che, sulle sedi viarie in prossimità dell'area di intervento i volumi di traffico più elevati si registrano:

- con valori complessivi (2 direzioni) pari a 799 veicoli nella tratta via Morandi, di cui circa il 51% in direzione nord e il 49% in direzione sud;
- con valori complessivi (2 direzioni) pari a 677 veicoli nella tratta via Lincoln, di cui circa il 53% in direzione ovest e il 47% in direzione est;
- con valori complessivi (2 direzioni) pari a 586 veicoli nella tratta via Vannini, di cui circa il 57% in direzione est e il 43% in direzione ovest;
- con valori complessivi (2 direzioni) pari a 1.277 veicoli nella tratta via Gramsci, di cui circa il 53% in

direzione centro città e il 47% in direzione nord;

I volumi di traffico che si registrano sulla restante viabilità di zona sono più contenuti

Relativamente alla giornata di sabato, le rilevazioni di traffico eseguite nell'ora di punta 17.00-18.00 consentono di valutare che, sulle sedi viarie in prossimità dell'area di intervento i volumi di traffico più elevati si registrano:

- con valori complessivi (2 direzioni) pari a 939 veicoli nella tratta via Morandi, di cui circa il 48% in direzione nord e il 52% in direzione sud;
- con valori complessivi (2 direzioni) pari a 727 veicoli nella tratta via Lincoln, di cui circa il 53% in direzione ovest e il 45% in direzione est;
- con valori complessivi (2 direzioni) pari a 763 veicoli nella tratta via Vannini, di cui circa il 48% in direzione est e il 52% in direzione ovest;
- con valori complessivi (2 direzioni) pari a 1.640 veicoli nella tratta via Gramsci, di cui circa il 54% in direzione centro città e il 46% in direzione nord;

I volumi di traffico che si registrano sulla restante viabilità di zona sono più contenuti

La rete ciclabile

La rete ciclabile comunale è costituita da 12 percorsi portanti (Ciclovie), radiali rispetto al centro storico, che assicurano il collegamento tra le frazioni esterne, i quartieri residenziali ed il centro; 2 percorsi anulari, uno che ripercorre il vecchio tracciato delle mura e l'altro più esterno, per un agevole collegamento tra le ciclovie di ingresso/uscita dal centro e la connessione con i principali attrattori di traffico, come anche la migliore distribuzione di flussi ciclabili, non sempre diretti verso il centro città; 7 percorsi verdi (greenway) che ripercorrono tracciati storici o naturali, oggi non accessibili, nell'area rurale esterna alla città.

Alle ciclabili più importanti, si affianca una rete più fitta di piste, percorsi ciclabili secondari che assicurano la connessione tra le ciclovie, le scuole, i quartieri o gli altri poli di interesse.

In particolare lungo Via Samoggia corre la ciclovia radiale n. 10: Mancasale ovest-San Prospero-Centro, mentre lungo Via Vannini è presente un percorso ciclabile classificato come "di supporto", come mostrato nello stralcio della tavola 1 "Rete dei percorsi ciclabili" del PUM di Reggio Emilia.

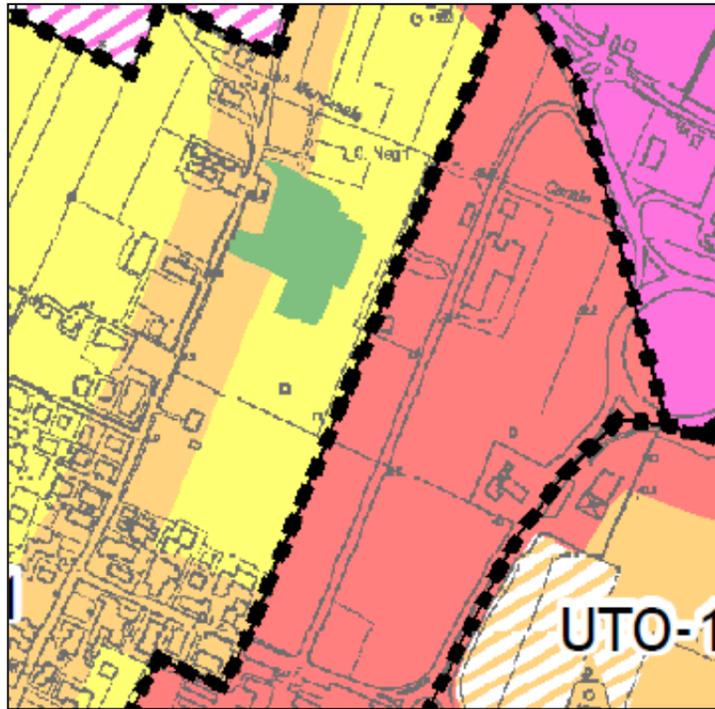
Trasporto pubblico

L'area oggetto del presente studio è servita dalla linea n. 9 lungo Via Vannini



Estratto della Tav. 1 "Rete dei percorsi ciclabili" del PUM di Reggio Emilia

5.9. Rumore



Stralcio della Tav. Z4 nord della ZAC di Reggio Emilia

Stato attuale

CLASSE I - Aree particolarmente protette
Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, aree scolastiche, aree destinate al riposo e allo svago, aree residenziali rurali e di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.

CLASSE II - Aree Prevalentemente residenziali
Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione e limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali.

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

CLASSE IV - Aree di intensa attività umana
Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.

CLASSE V - Aree prevalentemente industriali
Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

CLASSE VI - Aree esclusivamente industriali
Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Stato di progetto

CLASSE I - Aree particolarmente protette
Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, aree scolastiche, aree destinate al riposo e allo svago, aree residenziali rurali e di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.

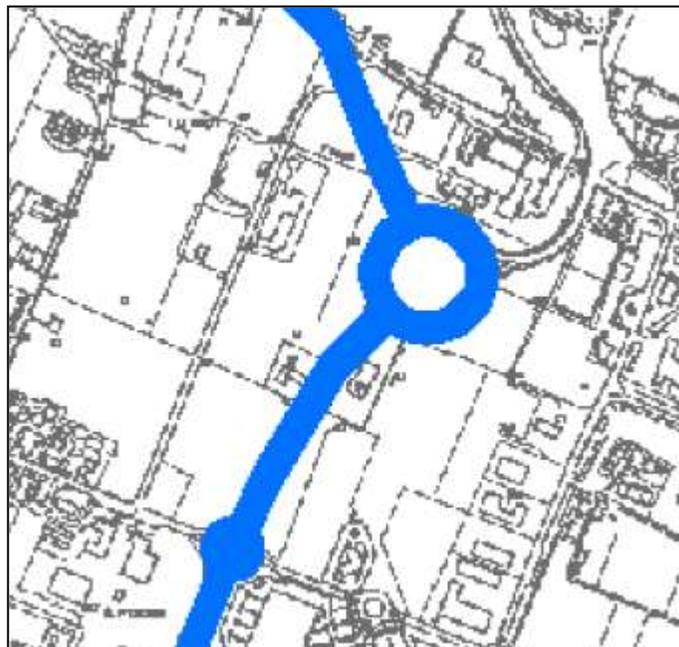
CLASSE II - Aree Prevalentemente residenziali
Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione e limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali.

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

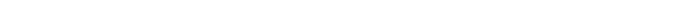
CLASSE IV - Aree di intensa attività umana
Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.

CLASSE V - Aree prevalentemente industriali
Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.

CLASSE VI - Aree esclusivamente industriali
Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.



Tipo di strada secondo il codice della strada

	Autostrade
	B. Strade extraurbane principali
	Ca. Strade extraurbane secondarie (strade a carreggiate separate e tipo IV Cnr 1980)
	Cb. Strade extraurbane secondarie (tutte le altre strade extraurbane di scorrimento)
	Da. Strade urbane di scorrimento (strade a carreggiate separate e interquartiere)
	Db. Strade urbane di scorrimento (tutte le altre strade urbane di scorrimento)
	E. Strade urbane di quartiere
	F. Strade locali

Stralcio della Tavola "Z2 Allegato 1 – Classificazione funzionale delle strade ai fini della determinazione delle fasce di pertinenza di cui al D.P.R. 142/2004" della ZAC di Reggio Emilia

Dagli estratti delle tavole della ZAC di Reggio Emilia si evince che l'area oggetto di studio è situata in classe V della zonizzazione acustica (Aree prevalentemente industriali); *"rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni."* (ZAC Reggio Emilia – Relazione illustrativa). Tale classe *"è stata attribuita agli insediamenti industriali-artigianali con limitata presenza di abitazioni e agli allevamenti zootecnici di tipo intensivo"*.

Tab. 1 - Valori limite assoluti di immissione

CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO		VALORI LIMITE DI IMMISSIONE (dBA)	
		Periodo diurno	Periodo notturno
Classe I	Aree particolarmente protette	50	40
Classe II	Aree prevalentemente residenziali	55	45
Classe III	Aree di tipo misto	60	50
Classe IV	Aree di intensa attività umana	65	55
Classe V	Aree prevalentemente industriali	70	60
Classe VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

Tab. 2 - Valori limite assoluti di emissione

CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO		VALORI LIMITE DI IMMISSIONE (dBA)	
		Periodo diurno	Periodo notturno
Classe I	Aree particolarmente protette	45	35
Classe II	Aree prevalentemente residenziali	50	40
Classe III	Aree di tipo misto	55	45
Classe IV	Aree di intensa attività umana	60	50
Classe V	Aree prevalentemente industriali	65	55
Classe VI	Aree esclusivamente industriali	65	65

Estratto della Relazione illustrativa della ZAC di Reggio Emilia

Relativamente all'area oggetto di PUA nel giugno 2009 era stata prodotta una Valutazione Acustica preventiva dell'intervento, così come previsto dalla NTA della ZAC di Reggio Emilia. Tale valutazione è stata orientata alla caratterizzazione del Clima Acustico, essendo all'epoca di primo interesse l'insediamento del comparto residenziale. Si rimandava ad una fase successiva (l'odierna) la valutazione di impatto acustico dovuto ai comparti commerciali.

Per la Valutazione di cui sopra il Comune di Reggio Emilia nel 2010 ha ottenuto il parere congiunto ARPA/ASL, di cui si riporta stralcio: *"Si ritiene pertanto di poter concordare in linea di massima con quanto dichiarato dallo studio di consulenza in merito alla compatibilità dell'intervento in progetto."*

E' importante sottolineare che l'area in classe I all'interno del Piano, ad oggi non è più prevista. In seguito a colloqui con i tecnici dell'Amministrazione comunale è infatti emerso che tale area, destinata a una scuola, non è più prevista nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici. L'aggiornamento della Zonizzazione Acustica Comunale provvederà ad eliminare tale area classificata in Classe I.

5.10. Campi elettromagnetici

L'area oggetto di Variante è attraversata da un elettrodotto aereo AT 132 KV n. 698 e n. 642 gestito da Terna. La proposta di Piano nel corso del suo iter ha tenuto conto della presenza degli elettrodotti e delle relative fasce di rispetto: nel 2000 e nel 2002 secondo le prescrizioni fornite da ARPA.

Nel 2008 il Comune di Reggio Emilia ha commissionato ad ARPA una verifica e valutazione strumentale dell'induzione elettromagnetica nella zona ovest del comparto, che da progetto è adibita a verde pubblico e nella quale l'Amministrazione Comunale prevede la realizzazione di un plesso scolastico. Sulla base dei valori valutati, inferiori a quelli indicati nei pareri ARPA 2000 e 2002, sono stati considerati ai fini della progettazione nella versione di PUA 2008.

La linea aerea AT-FS 132 KV delle RFI cui si faceva riferimento nei pareri ARPA 2000 e 2002 ad oggi non è più presente perché rimossa.

Si sottolinea comunque che il subcomparto 4 oggetto di Variante, e in particolar modo lo stralcio A, non sono interessati dall'elettrodotto suddetto né dalle relative fasce di rispetto.

Tuttavia dall'analisi della Tavola 7.3 nord del PSC è emerso nell'area del comparto la presenza di un "corridoio di fattibilità per nuove linee di AT". Si tratta di un progetto di TERNA Rete Italia S.p.A. di razionalizzazione delle rete elettrica nazionale 132 kV nell'area di Reggio Emilia. In particolare, come specificato sul sito del ministero dell'ambiente si tratta di un elettrodotto ad alta tensione interrato lungo via Piemonte, soggetto a VIA e il cui iter procedurale non si è ancora concluso. Di seguito si riporta il dettaglio cartografico. Va tuttavia precisato che tale elettrodotto interrato, nel caso venisse realizzato, verrà localizzato lungo Via Piemonte, non in prossimità degli edifici.

6. LA VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO "TI2-47"

6.1. Ambito della variante

L'area oggetto di PUA è situata a nord del centro cittadino di Reggio Emilia, ed è delimitata a est da Via Morandi, a ovest da Via Samoggia e a nord da Via Lincoln; la superficie complessiva dell'area di PUA è di 187.532 mq.

La variante interessa il sub comparto 4, in particolare modo lo "stralcio A". Quest'area è localizzata nell'angolo sud-est del comparto, tra Via Morandi a est, Via Vanini a sud, Via Piemonte a ovest, l'area occupata dal distributore di carburanti a nord.

Attualmente l'area risulta incolta ed occupata in parte da vegetazione spontanea.

Lo "stralcio A" occupa una superficie di 34.309 mq..

6.2. Obiettivi della variante

Nell'ambito del progetto di Piano approvato l'attuazione dello Stralcio A si colloca nel ridisegno del subcomparto 4 che, grazie alla dislocazione della Motorizzazione Civile, può distribuire in modo più ordinato le volumetrie previste, individuando nel lotto 4.2 un ambito autonomo che prospetta su Via Morandi su Via Vanini.

Il progetto dello Stralcio A nasce dall'esigenza di realizzare una Grande struttura di vendita, comprese le sue aree pertinenziali funzionali e di standard, sia di sua pertinenza esclusiva, sia nella prospettiva di attuazione del Piano.

E' anche in questa prospettiva che lo stralcio comprende la risistemazione di tutta la Via Piemonte con le reti infrastrutturali già dimensionate per l'attuazione del Piano, sia la realizzazione della rotatoria su Via Lincoln, necessaria a riorganizzare lo snodo tra Via Lincoln, Via Piemonte, Via Danubio e l'accesso all'area Transcoop.

6.3. La proposta di variante

La presente variante ha per oggetto il Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata denominato "Area di trasformazione integrata – Ti2-47 – Via Samoggia – Viale Morandi" approvato il 29/11/2010 con Deliberazione del Consiglio Comunale N. 21703/249, non ancora convenzionato.

E' una variante parziale che, lasciando inalterate le previsioni per i subcomparti residenziali 1, 2 e 3, la cui attuazione viene rinviata a fasi successive, riguarda il solo subcomparto terziario 4, prevedendone una suddivisione in stralci attuativi e un diverso assetto morfologico.

In particolare, essendosi attuato lo spostamento in altra sede della Motorizzazione Civile, il progetto di variante prevede il trasferimento nell'area già prevista per la Motorizzazione di parte della volumetria precedentemente concentrata nella porzione Nord del subcomparto, e la conseguente redistribuzione dei parcheggi.

La variante prevede inoltre il mantenimento del tracciato di Via Piemonte che collega Via Vanini a Via Lincoln, dove all'innesto è confermata la realizzazione della rotatoria prevista dal Piano approvato.

Il nuovo disegno prevede la formazione di due lotti completamente autonomi per quanto riguarda gli standard di parcheggi e le reti infrastrutturali sì da permetterne l'attuazione indipendente.

E' comunque previsto che la risistemazione di Via Piemonte e la realizzazione delle opere di innesto sulla viabilità a contorno, quali la realizzazione della rotatoria su Via Lincoln e le opere di moderazione e di sistemazione dell'innesto su via Vanini, siano opere comuni e necessarie all'attuazione di entrambi i lotti 4.1 e 4.2.

Il lotto centrale del comparto 4, già identificato con 4.2, destinato alla realizzazione di attrezzature ludico-ricreative con l'utilizzo dell'indice aggiuntivo di $Ut.=0,03$ mq/mq previsto all'art. 47.05 comma 2, delle NTA del PRG 1999, è stato soppresso e al suo posto il nuovo disegno del Piano prevede un'area a verde destinata a verde pubblico Vp.

Il lotto 4.1, ridimensionato nella superficie edificabile, nella Su ammessa e nella dotazione di standard di parcheggi, mantiene sostanzialmente inalterato il disegno con l'accesso principale sulla rotatoria esistente al termine di Via Morandi e l'accesso secondario che, tramite Via Piemonte, si allaccia alla nuova rotatoria prevista su Via Lincoln; per la dotazione dei parcheggi pertinenziali P1 è previsto che una parte, se necessaria, verrà realizzata internamente al lotto stesso. Anche del lotto 4.1, analogamente ai subcomparti 1, 2 e 3, si rinvia l'attuazione a fasi successive.

Il lotto 4.2 prevede la realizzazione di un fabbricato a destinazione commerciale nel quale poter insediare una grande struttura di vendita (SV=4.500 mq NA); il disegno di Piano prevede già la localizzazione dell'intera dotazione di parcheggi sia di uso pubblico P2, che pertinenziali P1. Il lotto ha accesso sia da Viale Morandi, con entrata e uscita separate e "in destra", che da Via Piemonte, dove è attestato anche l'accesso all'area di carico-scarico.

In sostanza la Variante oggetto di questo Rapporto di sostenibilità riguarda il lotto 4.2 (denominato Stralcio A) del subcomparto 4, così come individuato nella Tavola V04 di Piano "Planimetria di progetto" e nella Tavola V08 "Planivolumetrico".

Il Piano approvato prevedeva la realizzazione sui lotti 4.1, 4.2 e 4.3 di 14.100 mq. di Su (più 1.500 mq. di Su per attrezzature ludico – ricreative).

Il nuovo disegno conferma i 14.100 mq di Su, distribuiti tra i soli lotti 4.1 e 4.2; in particolare il lotto 4.2 (oggetto dello "Stralcio A") prevede la realizzazione di 5.200 mq. di Su, corrispondenti a 6.240 mq. di Sc, per la realizzazione di un'attività commerciale in uso "b11.3 NA", con una superficie di vendita di 4.500 mq.

Le aree a verde

L'area di stralcio A del subcomparto 4 sarà delimitata a est, lungo Via Morandi da una fascia arbustiva, costituita da Viburno, Caprifoglio (*Symphoricarpos albus*), Cotognastro (*Cotoneaster lacteus*), Buddleia, Sambuco.

A sud lungo Via Vanini un filare di alberi da fiore a ombreggiamento della pista ciclopedonale; a nord un filare di Frassini e a ovest, per tutta la lunghezza di Via Piemonte, un doppio filare di Platani.

I parcheggi saranno ombreggiati da Frassini.

Si rimanda alla Tavola V10 "Sistemazione aree a verde".

Alberi e arbusti da norma richiesti in progetto:

Alberi 55/Ha 945 320 su verde pubblico+300 su verde privato = 620

arbusti 80/Ha 1.375 2136 su verde pubblico+992 su verde privato = 3.128

Il quantitativo degli alberi e degli arbusti non corrisponde esattamente a quanto previsto dalle norme. Più in particolare si può vedere come il numero di alberi sia leggermente inferiore, mentre il numero di arbusti è quasi tre volte quanto richiesto dalle norme.

Ciò per una precisa scelta progettuale che deriva dall'allineamento di questo progetto con quanto indicato dal progetto "RETE - Reggio Emilia Territorio Esteso" e con le indicazioni emerse dal "Concorso Europeo di Progettazione in due gradi - Riqualificazione viale Morandi - via Paterlini".

Il progetto Rete si fonda sulla manutenzione/riproposizione della griglia centuriale romana come sistema ordinatore, in cui l'alternanza tra spazi orizzontali (prati) e volumi in elevazione (alberi) consente la riconoscibilità del sistema. Al contempo, lo stesso progetto Rete così come il Concorso su via Morandi, sottolineano l'importanza di ripristinare le funzioni ecologiche del verde, attraverso la formazione di una rete ecologica.

Coniugando le indicazioni dei due progetti di cui sopra con la realtà di un Piano, ne risulta un progetto del verde che deve limitare l'uso degli alberi sia per rispettare un'alternanza di vuoti e pieni tale da riproporre effettivamente la maglia centuriale romana, sia per rispettare le indicazioni del Regolamento del Verde, ma, ancora per rispondere all'esigenza di avere un verde funzionale dal punto di vista ecologico, si accentua l'uso degli arbusti. Gli arbusti, infatti, quando utilizzati in fasce e masse rilevanti, concorrono in modo significativo, e in tempi brevissimi (il tempo necessario per raggiungere la maturità è molto più breve in un arbusto rispetto ad un albero), al disinquinamento sia dell'aria, sia delle acque di scorrimento superficiale, nonché al controllo dei tempi di corruzione di queste ultime.

Fognatura acque bianche e nere:

Le reti fognarie bianche e nere confluiranno fuori dal comparto allacciandosi all'inizio di via Danubio con reti costruite e dimensionate per accogliere le acque di questo comparto.

Il collettore delle bianche recapita le acque meteoriche nel canale di Reggio sulla base di una autorizzazione del competente Consorzio di Bonifica, che ha già valutato la compatibilità idraulica del recapito rispetto alle urbanizzazioni già afferenti a tale tronco fognario nonché a quello in questione. La rete sarà costituita da tubazioni interrato in cls per le sezioni maggiori e in pvc per le sezioni minori. È inoltre previsto un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia dai parcheggi.

La rete delle acque nere è prevista in tubazioni di pvc con rami confluenti nel collettore esistente di Via Danubio realizzato a suo tempo in previsione di una estensione della rete come per le acque bianche. Il recapito è il collettore misto di Mancasale.

Reti Tecnologiche

Tutte le altre reti tecnologiche (telefono, gas acqua, teleriscaldamento, impianto di illuminazione pubblica) sono state concordate con i competenti uffici e trovano gli allacciamenti ai margini del comparto. L'area infatti è circondata da urbanizzazioni esistenti asservite dalle infrastrutture necessarie, già sufficientemente dimensionate per accogliere l'ulteriore carico urbanistico determinato dalla attuazione del piano.

In particolare la rete di teleriscaldamento che circonda e attraversa l'area in oggetto, consente di usufruire di un sistema di riscaldamento e produzione di acqua calda in linea con i principi di bio-ecologici caratterizzanti la filosofia progettuale del piano.

Viabilità e parcheggi

Sono previsti due accessi veicolari al lotto: uno in destra (solo entrata) da Via Morandi, sfruttando una bretella esistente (in disuso) di svincolo della rotonda tra Via Morandi e Via Vanini; l'altro da Via Piemonte (entrata e uscita). Su Via Morandi è poi prevista una uscita in destra.

Il carico-scarico di servizio è previsto in senso unico, sul lato Nord del lotto, con entrata da Via Piemonte e uscita (in destra) su Via Morandi.

Percorsi ciclopeditoni sono previsti lungo Via Piemonte e Via Vanini.

6.4. Caratteristiche della Variante al Piano

Alla luce dei contenuti della variante al PUA "Ti2-47", dell'analisi dello stato di fatto e del quadro di riferimento programmatico e vincolistico, nel presente paragrafo si fornisce una descrizione delle caratteristiche de Piano seguendo lo schema riportato nell'Allegato I, punto 1, del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.

6.4.1. In quale misura la Variante al Piano influenza altri Piani o Programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati

Il PTCP 2010, approvato con atto del Consiglio Provinciale n. 124 del 17.06.2010, ha definito le previsioni inerenti la rete distributiva commerciale; in particolare l'allegato NA 06 delle NTA del PTCP "Insediamenti commerciali di rilevanza provinciale o sovracomunale", individua nella Tabella 1, al numero 11, l'area oggetto della presente relazione: "Reggio Emilia – Via Samoggia Ti2-47".

In conformità con quanto disposto all'art. 3 comma 3 delle NTA del POC, la presente variante prevede "l'adeguamento al PSC e al RUE degli indici urbanistico-edilizi ed ecologico-ambientali e relative modalità di misurazione, fatte salve l'entità e le caratteristiche dimensionali e di localizzazione delle dotazioni territoriali, che assolvono anche le quote di ERS e gli ulteriori contributi previsti dal POC o dalla L.R. n. 20/2000 e s.m.i."

6.4.2. La pertinenza del Piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile

Sotto il profilo del risparmio energetico l'area oggetto di studio verrà allacciata alla rete del teleriscaldamento. La produzione di energia da fonti energetiche rinnovabili verrà successivamente valutata, ma la scelta potrebbe ricadere sull'utilizzo del fotovoltaico, mentre per la produzione di ACS sul solare termico.

Inoltre si tenderà a prediligere l'utilizzo di illuminazione naturale attraverso la copertura a shed.

L'illuminazione dei parcheggi verrà garantita attraverso l'utilizzo di lampade a LED, riducendo inoltre l'utilizzo di diffusori luminosi.

È inoltre previsto un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia dai parcheggi.

6.4.3. Problemi ambientali pertinenti il Piano

L'analisi del contesto di riferimento non ha evidenziato allo stato attuale particolari criticità presenti sul territorio. Si rende comunque necessario rilevare quali siano i possibili impatti negativi sulle componenti territoriali e ambientali considerate, derivanti dall'attuazione della Variante al PUA "Ti2-47".

- L'attuazione del Piano su di un'area attualmente non urbanizzata comporta consumo di suolo e impermeabilizzazione dello stesso.
- La realizzazione della struttura commerciale, in attuazione della Variante al Piano, comporterà un aumento in termini di rifiuti prodotti, di consumo energetico, di consumo idrico, nonché un probabile incremento dei flussi di traffico e, di conseguenza delle emissioni atmosferiche ed acustiche dovute allo stesso.

Date le caratteristiche dell'area in esame non si ritiene che possano insorgere problematiche relative a beni culturali e paesaggio, natura e biodiversità, campi elettromagnetici.

6.4.4. La rilevanza del Piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente

La Variante al Piano non ha nessuna rilevanza relativamente alla normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.

6.5. Caratteristiche degli effetti del Piano

Di seguito si analizzano le caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate dal Piano in esame, secondo lo schema stabilito dall'Allegato I, punto 2, del D.Lgs n. 152/06 e s.m.i.

Probabile durata, frequenza e reversibilità degli effetti:

L'attuazione del Piano comporterà probabili effetti positivi e a lungo termine sotto il profilo dell'offerta commerciale nel territorio comunale e sovracomunale.

Effetti negativi certi si registreranno invece a carico del consumo di acqua, del consumo energetico e della produzione di rifiuti.

Effetti negativi probabili potrebbero registrarsi a carico della mobilità e, di conseguenza delle emissioni atmosferiche ed acustiche ad essa collegate.

Carattere cumulativo degli effetti

Probabili effetti cumulativi potrebbero registrarsi a carico della mobilità e, di conseguenza a carico delle emissioni atmosferiche e acustiche ad essa legate. Inoltre, l'attuazione della struttura commerciale potrebbe comportare effetti cumulativi sui consumi energetici ed idrici, nonché sulla produzione di rifiuti.

Natura transfrontaliera degli effetti

Non si rilevano effetti di natura transfrontaliera legati alla realizzazione del Piano.

Rischi per la salute umana e per l'ambiente (es. incidenti)

Non si rilevano rischi per la salute umana e per l'ambiente.

Entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessata)

Gli effetti dell'attuazione del Piano presumibilmente saranno limitati al territorio di Reggio Emilia. Effetti legati al potenziamento dell'offerta commerciale, coinvolgeranno invece l'ambito sovracomunale.

Valore e vulnerabilità dell'area a causa

▪ *delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale*

È stata verificata la coerenza del Piano rispetto ad eventuali vincoli e prescrizioni presenti sull'area in esame con particolare attenzione a paesaggio, beni culturali e ambientali, ambiente naturale, sistema idrico, suolo e sottosuolo, reti tecnologiche.

Da tale analisi emerge che l'area oggetto del presente Rapporto Preliminare:

- a) non risulta all'interno di aree naturali protette o di siti appartenenti a Rete Natura 2000;
- b) non presenta beni o paesaggi tutelati ai sensi del D.Lgs n. 42/2004;
- c) non è soggetta a rischio idraulico;
- d) l'area presenta vulnerabilità bassa dell'acquifero superficiale;
- e) è collocata in una zona a bassa sismicità, classificata dall'OPCM n. 3274/2003 in zona 3;
- f) non è attraversata da linee elettriche, non sono presenti impianti fissi di telefonia mobile.

- *del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite*

TRAFFICO VEICOLARE

L'analisi delle simulazioni del traffico indotto derivante dall'attuazione del Piano, nel giorno e nell'ora di punta massima (sabato 17.00 – 18.00), riportate nell'elaborato "Studio di Impatto sul traffico e viabilità", evidenzia quanto segue. Dei 510 automezzi indotti di clienti, visitatori e operatori che entrano nel comparto:

- il 6,9% (35) provenga da nord prevalentemente sull'itinerario: SP. 65 e SP. 63, Via dei Gonzaga, asse attrezzato, Via Lincoln;
- il 10,4% (53) provenga da nord-ovest prevalentemente sull'itinerario: SP. 65, Via dei Gonzaga, asse attrezzato, Via Lincoln;
- il 14,7% (75) provenga da ovest prevalentemente sull'itinerario: Via Emilia, tangenziale nord e autostrada A1;
- il 17,6% (90) provenga da sud-ovest prevalentemente sull'itinerario: SP. 28 e SP. 22, Via Gorizia, tangenziale ovest, Via Samoggia;
- il 17,3% (88) provenga da sud prevalentemente sull'itinerario: Viale Morandi, Via Gramsci, Via Samoggia;
- il 8,6% (44) provenga da sud-est prevalentemente sull'itinerario: tangenziale est, circonvallazione est, Via Gramsci, Viale Morandi;
- il 18,6% (95) provenga da est prevalentemente sull'itinerario: SP.113 e SP. 468, tangenziale est e nord, Via Emilia, circonvallazione, Via Gramsci;
- il 5,9% (30) provenga da nord-est prevalentemente sull'itinerario: SP. 3, Via Gramsci nord.

Pertanto potrebbero registrarsi possibili incrementi delle emissioni acustiche ed atmosferiche derivanti dall'esercizio dell'attività commerciale e dal traffico indotto.

EMISSIONI IN ATMOSFERA DOVUTE A TRAFFICO VEICOLARE

I risultati delle simulazioni, relative al contributo del solo traffico veicolare, che è la fonte di inquinamento che maggiormente incide sull'area in esame, sono i seguenti:

PM10 – Giornata del sabato, concentrazione media sulle 24 ore:

- sul bordo stradale del Viale Morandi e zona circostante (lato ovest) si stimano incrementi medi solo puntuali compresi fra 3,3 e 3,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con alcuni valori puntuali superiori a 3,6 e 3,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nella zona d'accesso alla rotatoria;
- sul bordo stradale della Via Lincoln (lato sud) e zona circostante si stimano incrementi compresi fra 5,9 e 6,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, con punte attorno a 6,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- sul bordo stradale della Via Samoggia (lato est) e zona circostante si hanno incrementi compresi fra 0,9 e 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, con valori puntuali superiori a 1,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;

- sul bordo stradale della Via Vannini (lato nord) si stimano incrementi compresi fra 3,2 e 4,5 µg/m³;
- nel centro dell'area di intervento si stimano incrementi compresi fra 4,6 µg/m³ e 5,5 µg/m³.

Benzene – Giornata del sabato, concentrazione media sulle 24 ore:

- sul bordo stradale del Viale Morandi e zona circostante si stimano incrementi compresi fra 0,25 e 0,28 µg/ m³ con valori puntuali massimi in corrispondenza dell'accesso alla rotatoria compresi fra 0,29 e 0,30 µg/ m³;
- sul bordo stradale della Via Lincoln (lato sud) e zona circostante si stimano incrementi compresi fra 0,14 e 0,18 µg/ m³;
- sul bordo stradale della Via Samoggia (lato est) e zona circostante si stimano incrementi compresi fra 0,07 e 0,08 µg/m³;
- sul bordo stradale della Via Vannini (lato nord) si stimano incrementi compresi fra 0,08 e 0,09 µg/m³;
- nel centro dell'area di intervento i valori attuali si incrementano al massimo di 0,25-0,28 µg/ m³ in ragione della movimentazione veicolare concentrata negli accessi e nelle aree di sosta e piazzale interne al comparto commerciale.

NO₂ – Giornata del sabato, concentrazione media oraria:

- sul bordo stradale del Viale Morandi e zona circostante si stimano incrementi medi compresi fra 4,8 e 5,2 µg/m³, con alcuni valori massimi puntuali, in prossimità dell'accesso alla rotatoria compresi fra 5,3 e 5,4 µg/m³;
- sul bordo stradale della Via Lincoln (lato sud) e zona circostante si stimano incrementi, compresi fra 3,6 e 4,4 µg/m³ con alcuni valori puntuali superiori a 4,5 µg/m³ in prossimità della rotatoria;
- sul bordo stradale della Via Samoggia (lato est) e zona circostante si stimano incrementi compresi fra 1,2 e 1,3 µg/m³ con alcuni incrementi puntuali superiori a 1,4 µg/m³ in prossimità degli incroci con Via Lincoln e Via Vannini;
- sul bordo stradale della Via Vannini (lato nord) si stimano incrementi compresi fra 1,4 e 1,6 µg/m³;
- nel centro dell'area di intervento si stimano incrementi compresi fra 3,1 µg/m³ e 13,2 µg/m³ nella zona parcheggio e nel piazzale per effetto delle maggiori movimentazioni veicolari indotte.

Nel post-operam pertanto si evidenzia:

- i modesti incrementi non modificano sostanzialmente il giudizio espresso sulla situazione attuale;
- le concentrazioni di benzene risultano ampiamente sotto i limiti di legge previsti;
- le concentrazioni di NO₂ risultano accettabili sui punti più critici costituiti dalle sedi stradali e immediati dintorni di V.le Morandi e Via Lincoln, in quanto gli incrementi, peraltro modesti, non modificano il giudizio espresso per la situazione attuale.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda all'elaborato "Studio di impatto sulla componente atmosferica" allegato al presente documento.

EMISSIONI ACUSTICHE

Le emissioni acustiche indotte dall'intervento sono dovute essenzialmente al traffico veicolare; a queste si aggiungono le emissioni dovute agli impianti tecnologici delle strutture di vendita. Per questo motivo sono stati prodotti due elaborati di supporto al presente rapporto ambientale.

- La relazione tecnica di impatto acustico (All. 5), così come prevista da normativa (L. 447/95) relativamente all'insediamento di grandi strutture di vendita.
- La relazione Studio di impatto sulla componente acustica dovuta a traffico veicolare (All. 3). Quest'ultima, per l'elaborazione delle proprie simulazioni, si avvale delle misure effettuate allo stato di fatto e delle elaborazioni relative al rumore prodotto nelle aree di parcheggio riportate all'interno della Relazione tecnica di impatto acustico. A tale proposito è bene ricordare che questo elaborato aveva utilizzato una precedente versione della Relazione tecnica di impatto acustico, nella quale l'edificio del lotto 4.1 era ancora un blocco unico, anziché due distinti. In base a tale versione la presenza dell'edificio unico nel lotto 4.1 offriva una barriera agli edifici residenziali nei confronti delle infrastrutture viarie. La nuova elaborazione non cambia lo stato futuro, ossia pur essendo diviso in due edifici, la struttura commerciale presente nel lotto 4.1 offrirà comunque un'azione schermante per le residenze nei confronti delle strutture viarie. Tuttavia, al momento dell'attuazione del lotto 4.1 verrà prodotto un aggiornamento dello Studio di impatto acustico dovuto al traffico veicolare che evidenzia le modifiche sopravvenute.

Emissioni acustiche dovute all'attività commerciale

Per ciò che concerne le emissioni sonore dovute alle apparecchiature tecnologiche, la valutazione si riferisce al solo Stralcio A, in quanto ad oggi non si conosce ancora la tipologia di insediamento commerciale che si insedierà nel sub-comparto 4.1. Nello "stralcio A" è previsto l'insediamento di una struttura commerciale di 4.500 mq. di superficie di vendita non alimentare; le sorgenti di maggiore rilevanza saranno pertanto costituite da impianti tecnici di servizio e dai parcheggi. Come specificato nella relazione di impatto acustico allegata, *"Le potenziali sorgenti minori, interne alla struttura, oggi peraltro imprecisate, come piccoli sistemi di ventilazione o comunque piccole apparecchiature installate in ambienti confinati, non verranno contemplate in quanto è ampiamente nota l'irrilevanza sul contesto generale di un sistema insediativo ove, i livelli sonori di immissione sono determinati dalle sorgenti più importanti prima descritte ed i valori limite (assoluti), come altrettanto noto, sono riferiti all'intero TR; mentre per quanto riguarda il livello sonoro di immissione differenziale non trova riscontro nell'immediato intorno, privo di "ambienti abitativi", tenendo altresì conto che la stragrande maggioranza delle apparecchiature di servizio "interne" esplicano i loro servizi prevalentemente nel TR diurno. Ad ogni buon conto, la valutazione del livello sonoro di immissione differenziale verrà effettuata, assumendo come bersagli, i recettori più prossimi".*

La struttura commerciale prevista, di tipo non alimentare, non richiede macchine diverse da quelle per il trattamento dell'aria interna; di conseguenza si prevede che verranno installate in copertura RoofTop con

relative canalizzazioni. È bene sottolineare che la copertura dell'edificio si trova ad un'altezza di circa 9 metri e che è sormontata da un parapetto di 1 metro. I modelli utilizzati permettono di calcolare le emissioni dovute ai parcheggi e alle apparecchiature. Non è stato considerato il periodo notturno, perché i RoofTop non sono in funzione e non sono presenti impianti di mantenimento della catena del freddo. Dallo studio e dalla simulazioni effettuate emerge che la realizzazione del PUA e relativa Variante non sarà causa di perturbazioni significative del clima acustico attuale; i livelli sonori di immissione sia assoluti che differenziali attesi ai recettori considerati sono conformi ai limiti e, la presenza degli edifici commerciali previsti favorisce l'attenuazione delle immissioni provenienti dalle vicine infrastrutture stradali, in particolare quelle di Via Morandi e Via Lincoln.

Emissioni dovute al traffico veicolare

Le emissioni acustiche dovute al traffico veicolare indotto dall'attività commerciale sono state ricavate attraverso l'utilizzo di modelli di simulazione. Sulla base del traffico attuale ed indotto, analizzato in uno specifico elaborato allegato al presente, il modello ha ricavato mappe acustiche dell'area oggetto di PUA.

Sono così stati messi a confronto, nell'ora di punta del sabato (17.00-18.00) gli incrementi stimati relativi alla situazione attuale e futura, al termini della realizzazione delle nuove infrastrutture stradali (rotatorie) e ad avviamento dell'esercizio commerciale. Si riporta di seguito stralcio delle valutazioni degli incrementi di rumore riportati nell'elaborato "Studio di impatto sulla componente acustica" allegato alla presente.

- *Sulle fasce laterali di Viale Morandi (lato ovest) in un range medio compreso tra circa + 1,5 e + 1,8 dB(A) in prossimità della nuova rotatoria, a m. 4,00 dal suolo, nell'ora di punta assunta come riferimento;*
- *sulla Via Lincoln (lato sud) si rilevano incrementi variabili tra + 0,5 e + 0,8 dB(A) circa;*
- *sulla Via Samoggia (lato est) si stimano incrementi variabili tra + 0,1 e + 0,2 dB(A);*
- *sulla Via Vannini (lato nord) si stimano incrementi variabili tra + 0,4 e + 0,6 dB(A);*
- *sulla viabilità nell'interno dell'area d'intervento si rilevano incrementi medi del livello di rumore più elevati, per effetto di nuovi flussi di traffico autoveicolare generati/attratti dalla nuova viabilità di accesso e dalla circolazione veicolare, nelle zone di parcheggio e dei piazzali dove, ante-operam, non vi era circolazione veicolare.*

Per quanto riguarda specificatamente gli edifici sensibili indicati in FIG. 3.1 si sono stimati i seguenti valori medi confrontando ancora la FIG. 3.4 (situazione attuale in dettaglio) e la FIG. 3.6 (assetto futuro in dettaglio):

- *per gli edifici residenziali lungo la Via Lincoln (incr. Via Samoggia) si stimano incrementi dei livelli sonori compresi tra 0,5 e 0,7 dB(A);*
- *per gli edifici residenziali lungo la Via Samoggia si stimano incrementi dei livelli sonori compresi tra 0,1 e 0,2 dB(A);*
- *per gli edifici residenziali sulla Via Vannini si stimano incrementi dei livelli sonori compresi tra 0,4 e 0,6 dB(A).*

- *dell'utilizzo intensivo del suolo*

L'attuazione delle previsioni di Piano comporterà un consumo di suolo, trattandosi di un'area attualmente non urbanizzata. Tuttavia saranno realizzati posti auto con pavimentazione filtrante per garantire una buona percentuale di superficie urbanizzata permeabile. La laminazione delle acque verrà realizzata grazie alla rete di smaltimento delle acque realizzata con ipertubi.

Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

Il Piano non ricade all'interno di aree naturali protette né all'interno di siti appartenenti a Rete Natura 2000.

7. MISURE DI MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE

Paesaggio: il perimetro dello stralcio A sarà caratterizzato dalla piantumazione di essenze arboreo arbustive, come pure le aree destinate ai posti auto. Il quantitativo degli alberi e degli arbusti non corrisponde esattamente a quanto previsto dalle norme. Più in particolare si può vedere come il numero di alberi sia inferiore, mentre il numero di arbusti è quasi tre volte quanto richiesto dalle norme.

Ciò per una precisa scelta progettuale che deriva dall'allineamento di questo progetto con quanto indicato dal progetto "RETE - Reggio Emilia Territorio Esteso" e con le indicazioni emerse dal "Concorso Europeo di Progettazione in due gradi - Riqualficazione viale Morandi - via Paterlini".

Il progetto Rete si fonda sulla manutenzione/riproposizione della griglia centuriale romana come sistema ordinatore, in cui l'alternanza tra spazi orizzontali (prati) e volumi in elevazione (alberi) consente la riconoscibilità del sistema. Al contempo, lo stesso progetto Rete così come il Concorso su via Morandi, sottolineano l'importanza di ripristinare le funzioni ecologiche del verde, attraverso la formazione di una rete ecologica.

Coniugando le indicazioni dei due progetti di cui sopra con la realtà di un Piano, ne risulta un progetto del verde che deve limitare l'uso degli alberi sia per rispettare un'alternanza di vuoti e pieni tale da riproporre effettivamente la maglia centuriale romana, sia per rispettare le indicazioni del Regolamento del Verde, ma, ancora per rispondere all'esigenza di avere un verde funzionale dal punto di vista ecologico, si accentua l'uso degli arbusti. Gli arbusti, infatti, quando utilizzati in fasce e masse rilevanti, concorrono in modo significativo, e in tempi brevissimi (il tempo necessario per raggiungere la maturità è molto più breve in un arbusto rispetto ad un albero), all'assorbimento di alcuni inquinati atmosferici, delle acque di scorrimento superficiale, nonché al controllo dei tempi di corrivazione di queste ultime.

Consumi energetici, consumo di acque e produzione di rifiuti: l'attuazione del Piano prevede il rispetto della normativa vigente in termini di risparmio energetico. Sono attualmente ancora da definire le modalità di risparmio energetico che verranno utilizzate nel fabbricato commerciale. Tuttavia strutture di vendita analoghe a quella prevista dallo "Stralcio A" oggetto della Variante, prevedono l'utilizzo del fotovoltaico o del solare termico come produzione di energia da FER, l'isolamento termico dell'involucro edilizio, l'utilizzo di RooTop con recuperatore entalpico, l'utilizzo di coperture a shed per favorire l'illuminazione naturale, l'utilizzo di lampade a LED nei parcheggi. Per ciò che concerne il risparmio idrico, strutture analoghe già in esercizio, prevedono limitatori di portata dei rubinetti, raccolta delle acque piovane per l'irrigazione. Pertanto pur non conoscendo allo stato attuale quali saranno le scelte progettuali ai fini del risparmio energetico ed idrico, è ragionevole supporre che verranno attuate alcune di queste opzioni. Inoltre a livello di Piano Urbanistico Attuativo è previsto l'allaccio alla rete di teleriscaldamento.

Per lo smaltimento dei rifiuti, prevalentemente imballaggi, essendo prevista una struttura di vendita non alimentare, saranno attrezzate apposite aree ove conferire i rifiuti debitamente differenziati.

Sismicità: l'area si trova in una zona a bassa sismicità. Sulla base degli approfondimenti effettuati, l'area è idonea dal punto di vista geologico alla realizzazione delle destinazioni d'uso previste. In fase di progettazione dovranno essere approfonditi gli aspetti geotecnici per operare una corretta scelta delle fondazioni.

Impermeabilizzazione del suolo e smaltimento delle acque superficiali: è prevista la realizzazione di fognature separate per le acque chiare e per le acque nere. La permeabilità del suolo verrà garantita in parte sia dal verde previsto, sia dai parcheggi filtranti. Inoltre il progetto prevede la realizzazione della rete di smaltimento delle acque tramite ipertubi, che consentiranno la laminazione delle stesse, come previsto dalle Linee Guida per la gestione delle acque meteoriche del Comune di Reggio Emilia. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia provenienti dai parcheggi. Inoltre la pavimentazione perimetrale all'edificio è costituita da materiale drenante semipermeabile.

Mobilità: è importante sottolineare gli studi di traffico effettuati riguardano l'intera area di PUA, comprendendo pertanto sia la parte commerciale che quella residenziale; inoltre gli aumenti simulati del traffico indotto si riferiscono all'ora di punta massima del giorno di massima punta settimanale: 17.00-18.00 del sabato, mentre per le altre fasce orarie e le altre giornate della settimana tali incrementi sono meno consistenti o decisamente scarsi. Va inoltre sottolineato il ruolo delle rotatorie (esistenti e di progetto) nella fluidificazione del traffico; in particolare le simulazioni relative alla nuova rotatoria su Via Lincoln e alla rotatoria esistente su Via Morandi/Via Lincoln, rilevano un comportamento ottimale delle stesse.

Inoltre, in termini di mobilità sostenibile, l'area oggetto del presente studio è servita dalla Linea Urbana n. 9 lungo Via Vanini ed è localizzata in prossimità di percorsi ciclopedonali comunali.

Inquinamento atmosferico: le scelte che verranno adottate in termini di risparmio energetico consentiranno inoltre di ridurre le emissioni in atmosfera dovute ai sistemi riscaldamento/condizionamento. La presenza della linea urbana n. 9 lungo Via Vanini, di percorsi pedonali in prossimità dell'area in esame e in progetto, potrebbero incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili.

Rumore: relativamente al rumore indotto dall'esercizio dell'attività commerciale, è stata redatta la documentazione di relazione tecnica di impatto acustico, così come stabilito dalla D.G.R. Emilia Romagna 673/2004.

Per quanto concerne il rumore dovuto al traffico veicolare indotto dalla realizzazione del PUA si riportano di seguito le valutazioni conclusive dello "studio di impatto sulla componente acustica" allegato al presente documento.

"Gli incrementi dei livelli equivalenti (Leq) diurni relativi al solo apporto dovuto al traffico autoveicolare stimati sulla zona d'interesse ed, in particolare, sulla viabilità nell'intorno immediato dell'area d'intervento portano, sia per numero di veicoli totali e sia per la conformazione "aperta" della zona, a valori assimilabili rispetto a quelli si

riscontrano su molte strade urbane ed extraurbane a traffico mediamente elevato analoghi a quelli stimati nella zona di interesse.

Va inoltre qui ribadito che si tratta di incrementi diurni stimati nell'ora di punta massima settimanale e quindi ne consegue che tali valori si riducano sensibilmente nelle altre fasce orarie della giornata e della settimana.

Riguardo alle diverse sub-aree di cui alla classificazione acustica comunale comprese all'interno della complessiva area di intervento si rileva che:

- *la sub-area est (circa la metà dell'area totale – UTO – 68), compresa tra V.le Morandi e parti delle Vie Lincoln e Vannini, la cui previsione insediativa di progetto è quasi totalmente indicata per strutture commerciali non alimentari, è classificata acusticamente in Classe IV (aree di intensa attività umana) i cui valori limite di immissione del livello sonoro sono: 65 dB(A) diurno e 55 dB(A) notturno. In questa complessiva sub-area est si stimano i seguenti valori medi areali ricavati:*
 - *dai rilievi eseguiti allo stato attuale (ALL. A), pari a circa 62 dB(A);*
 - *dalla simulazione dei livelli sonori, riferiti allo stato attuale, da solo traffico auto veicolare, pari a circa 57 dB(A) (circa il 92% dei dati rilevati);*
 - *dalla simulazione dei livelli sonori, riferiti all'assetto futuro, da solo traffico autoveicolare, pari a circa 59 dB(A).*

Da questo e dai precedenti si può stimare un valore medio nella sub-area riferito all'assetto futuro pari a circa 64,5 dB(A).

Si tenga peraltro conto, nelle valutazioni che seguono, che l'interposizione dei due grandi edifici commerciali di progetto (altezza circa 9 m e lunghezza totale circa 300 m) tra le tratte stradali perimetrali (V.le Morandi, Via Lincoln, Via Green dove si registra il più consistente traffico auto veicolare) e la parte ovest dell'area di intervento determini un notevole effetto schermante relativamente alla diffusione del rumore in quella direzione a tutto beneficio del futuro insediamento residenziale.

- *la sub-area ovest comprendente l'area lungo la Via Samoggia la cui previsione insediativa di progetto è indicata per strutture residenziali, è classificata in parte in Classe III (area di tipo misto – UTO – 21) i cui valori limite di immissione del livello sonoro sono: 60 dB(A) diurno e 50 dB(A) notturno. In questa complessiva sub-area ovest si stimano i seguenti valori medi areali ricavati:*
 - *dai rilievi eseguiti allo stato attuale (ALL. A), pari a circa 57 dB(A);*
 - *dalla simulazione dei livelli sonori, riferiti allo stato attuale, da solo traffico auto veicolare, pari a circa 54,5 dB(A) (circa il 95% dei dati rilevati);*
 - *dalla simulazione dei livelli sonori, riferiti all'assetto futuro, da solo traffico autoveicolare, pari a circa 55 dB(A).*

Da questo e dai precedenti si può stimare un valore medio nella sub-area riferito all'assetto futuro pari a circa 58 dB(A).

- *la sub-area centrale, comprendente parte degli insediamenti destinati a residenza e parte destinata a parco pubblico è classificata acusticamente in Classe III (aree prevalentemente residenziali) i cui valori limite di immissione del livello sonoro sono: 55 dB(A) diurno e 45 dB(A) notturno. In questa complessiva sub-area centrale si stimano i seguenti valori medi areali ricavati:*
 - *dai rilievi eseguiti allo stato attuale (ALL. A), pari a circa 53 dB(A);*
 - *dalla simulazione dei livelli sonori, riferiti allo stato attuale, da solo traffico auto veicolare, pari a circa 52 dB(A) (circa il 98% dei dati rilevati);*
 - *dalla simulazione dei livelli sonori, riferiti all'assetto futuro, da solo traffico autoveicolare, pari a circa 53 dB(A).*

Da questo e dai precedenti si può stimare un valore medio nella sub-area riferito all'assetto futuro pari a circa 54 dB(A).

Per quanto concerne il rispetto dei valori massimi ammissibili di immissione riferiti all'arco temporale notturno (dalle 22,00 alle 6,00) si rileva che:

- *i rilievi eseguiti nei tre punti indicati nella citata FIG 3.2 hanno evidenziato, in riferimento allo stato attuale, valori del L(A) eq medio notturno inferiori di circa 7 dB(A) rispetto al valore medio diurno;*
- *gli incrementi dei livelli sonori dovuti alla realizzazione del nuovo insediamento riferiti al periodo notturno:*
 - *risultano nulli per quanto riguarda gli effetti dovuti al traffico veicolare generato/attratto dagli insediamenti commerciali in quanto questi non sono attivi nell'arco temporale notturno mentre sono valutati i modesti apporti dovuti ai soli impianti e apparecchiature tecnologiche in funzione anche nel periodo notturno (si veda in dettaglio l'Allegato A);*
 - *per quanto riguarda l'insediamento residenziale i soli incrementi, peraltro di modesta entità, riguarda il traffico autoveicolare notturno connesso agli abitanti in entrata/uscita dal comparto oltre agli impianti condominiali e domestici. "*

8. CONCLUSIONI

La Variante al Piano "Ti2-47" soddisfa le previsioni contenute nel PTCP di Reggio Emilia, che ha definito le previsioni inerenti la rete distributiva commerciale ed ha previsto per l'area oggetto del presente rapporto *"una grande struttura di vendita non alimentare entro il limite massimo di 7.000 mq. di SV"* (allegato NA 06 delle NTA del PTCP "Insediamenti commerciali di rilevanza provinciale o sovracomunale", Tabella 1, numero 11, *"Reggio Emilia – Via Samoggia Ti2-47"*); ma la variante si adegua anche al PSC e al RUE di Reggio Emilia.

Sotto il profilo ambientale e delle potenziali criticità, è possibile affermare che l'area non è interessata dalla presenza di aree naturali protette o di siti appartenenti a Rete Natura 2000; non presenta beni o paesaggi tutelati ai sensi del D.Lgs n. 42/2004; non è soggetta a rischio idraulico; l'area di Piano soggetta a Variante non è attraversata da linee elettriche. L'elettrodotto ad AT di Terna la cui procedura di VIA è ancora in itinere sarà interrato.

La principale criticità è rappresentata dal traffico veicolare indotto dall'esercizio di strutture commerciali previste all'interno del comparto, e alle emissioni acustiche ed atmosferiche ad esso connesse. Tuttavia le simulazioni effettuate, pur evidenziando incrementi di traffico, sono state eseguite in condizioni cautelative, vale a dire nel giorno e nell'ora di massimo flusso; tali incrementi pertanto risultano meno consistenti o addirittura scarsi in altri giorni/orari. Le emissioni acustiche ed atmosferiche ad esso correlate subiscono pertanto le medesime considerazioni. Anzi, la realizzazione degli edifici commerciali offrirà uno schermo alle emissioni sonore provenienti dalle arterie viabilistiche principali nei confronti delle residenze previste. In tal senso infatti è importante sottolineare che, pur essendo il presente rapporto limitato alle modifiche previste dalla Variante, ossia il sub-comparto 4, stralcio A, la valutazione dell'impatto dovuto al traffico veicolare indotto e alle relative emissioni acustiche e atmosferiche, ha riguardato tutte le previsioni di PUA, in modo da offrire la valutazione più esaustiva possibile. Al momento dell'attuazione del lotto 4.1 verranno comunque prodotti tutti gli eventuali aggiornamenti necessari in seguito alle modifiche avvenute.

Possibili effetti negativi si configurano in termini di consumo di acqua, produzione di rifiuti e consumi energetici. L'attuazione del Piano prevede il rispetto della normativa vigente in termini di risparmio energetico. Sono attualmente ancora da definire le modalità di risparmio energetico che verranno utilizzate nel fabbricato commerciale. Tuttavia strutture di vendita analoghe a quella prevista dallo "Stralcio A" oggetto della Variante, prevedono l'utilizzo del fotovoltaico o del solare termico come produzione di energia da FER, l'isolamento termico dell'involucro edilizio, l'utilizzo di RooTop con recuperatore entalpico, l'utilizzo di coperture a shed per favorire l'illuminazione naturale, l'utilizzo di lampade a LED nei parcheggi. Per ciò che concerne il risparmio idrico, strutture analoghe già in esercizio, prevedono limitatori di portata dei rubinetti, raccolta delle acque

piovane per l'irrigazione. Pertanto pur non conoscendo allo stato attuale quali saranno le scelte progettuali ai fini del risparmio energetico ed idrico, è ragionevole supporre che verranno attuate alcune di queste opzioni. Inoltre a livello di Piano Urbanistico Attuativo è previsto l'allaccio alla rete di teleriscaldamento.

In conclusione, considerati l'assetto ambientale e territoriale di riferimento, le caratteristiche delle previsioni di Piano, i possibili effetti derivanti dall'attuazione dello stesso, è possibile affermare che la Variante al Piano "Ti2-47" possa essere esclusa dalla valutazione di cui agli artt. 13 – 18 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i..