titolo del progetto

VARIANTE AL PUA RESIDENZIALE DI INIZIATIVA PRIVATA "Ta-46" (Art.50 NTA PRG)
- Approvato con D.C.C. PG 11795 del 07/04/2014
- Convenzione repertorio 1.024, raccolta numero 711 del 16/09/2014

Via Dimitrov – Via Walpot – Canalina – Reggio Emilia

committente

EDILGRISENDI SPA VIA DAL VERME 8-REGGIO EMILIA C.F.-P.IVA : 00239240351

titolo dell'elaborato

RAPPORTO IN ORDINE ALLA COMPATIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE – SINTESI NON TECNICA

num. prat.	data emissione	redatto da	fase operativa	nome file
3733	MARZO 2020	SC	PUA	3733-RA-SINTESI NT-REV A.DOC

rev.	data revisione	descrizione	redatto da
REV A	NOV 2020	comunicazione via Pec del 09-10-20 trasmessa dal Comune	AM

Il responsabile della progettazione

Arch. Andrea Malaguzzi

N. elaborato

19-v

collaboratori:
-Arch. Tomaso Prodi
-Ing. Tiziano Ferri
-Ing. Andrea Albertini
-Ing. Simone Caiti

SOMMARIO

1. PREMESSA 3
2. VINCOLI AMBIENTALI, CULTURALI, INFRASTRUTTURALI 5
3. ASPETTI URBANISTICI 6
3.1. Localizzazione dell'intervento 6
3.2. Viabilità: Stima del flussi veicolari attuali e futuri 8
4. CLIMA ACUSTICO 11
5. FATTIBILITA' GEOLOGICA - IDROGEOLOGICA - CICLO IDRICO 11
6. QUALITA' DELL'ARIA 11
7. ELETTROSMOG E INQUINAMENTO LUMINOSO 12
7.1. Inquinamento luminoso 12
8. CONCLUSIONI SULLA SOSTENIBILITA' DELL'INTERVENTO 12

1. PREMESSA

Il Pua riferito al Ta46 è stato approvato con D.C.C. PG 11795 del 07/04/2014 con relativa convenzione.
Successivamente sono stati depositati e ritirati i titoli abilitativi per l'esecuzione delle opere di urbanizzazione e l'edificazione dei fabbricati e delle corsie condominiali private.

Ad oggi a livello edificatorio il Piano è in avanzato stato di realizzazione come meglio descritto a livello analitico e percentuale nei successivi paragrafi: a titolo di sintesi come detto è stata completamente realizzata la strada di urbanizzazione est che consente l'accesso da via Walpot completa di funzionalità, le aree private sono state edificate quasi completamente con 8 lotti su 11, le opere di scavo e posa dei sotto-servizi sono stati completati sia nella strada a Est che nella strada a Ovest, rimangono da completare gli strati superficiali della strada pubblica a Ovest e della rotatoria oltre alla sistemazione del parco pubblico a Sud.

A seguito della Variante al RUE approvata nel febbraio 2020 sono consentite le delocalizzazioni meglio descritte in relazione illustrativa.

Tali delocalizzazioni approvate dallo strumento urbanistico vigente si inseriscono nella più generale tendenza regionale volta a diminuire il consumo di suolo in zone periferiche della città ed a concentrare l'edificazione in contesti già urbanizzati, adeguando gli standard pubblici quindi con beneficio ad ampia scala relativamente ai temi ambientali.

Per tali ragioni viene depositata la variante al PUA vigente, in oggetto, ovvero al fine di recepire e adeguare il piano in adeguamento alla Variante di RUE e al fine di uniformare l'assetto urbanistico oggi costruito e sostanzialmente completato con i nuovi indici edificatori trasferiti, al fine di:

- adeguare l'assetto planivolumetrico ai trasferimenti derivanti dalle delocalizzazioni nel rispetto dell'impostazione originale del PUA approvato (tipologie e numero dei piani fuori terra);
- adeguare del regime dei suoli alla bipartizione aree pubbliche-aree private.
- uniformare le modalità di misurazione delle superfici edificabili da Superficie Complessiva delocalizzata a Superficie Utile come da Prg'99 al fine di avere un parametro unitario e semplificato per la verifica degli standard pubblici e degli oneri comunali;
- adeguare degli standard pubblici aggiuntivi da reperire con particolare riferimento a nuovi parcheggi pubblici e verifica di adeguatezza e rispetto degli standard urbanistici richiesti dal RUE;
- adeguare le Norme Tecniche di Attuazione alle nuove previsioni plani-volumetriche;
- prevedere i nuovi oneri comunali;
- adeguare la Convenzione vigente del 2014 al nuovo Schema di Convenzione del Comune di Reggio Emilia con particolare riferimento alla regolamentazione dei nuovi

oneri comunali come calcolati nell'elaborato in relazione alle superfici aggiuntive delocalizzate e alle fidejussioni per la realizzazione delle opere.

Il rapporto ambientale del progetto originario - PUA 2014 è stato coordinato ed integrato al nuovo progetto di variante e alle risultanze delle relazioni specialistiche.

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

- ASPETTI URBANISTICI
- CLIMA ACUSTICO
- FATTIBILITA' GEOLOGICA-SISMICA-IDROGEOLOGICA-CICLO IDRICO
- QUALITA' DELL'ARIA
- ELETTROSMOG E INQUINAMENTO LUMINOSO

Lo "stato futuro" considerato nel documento è quello previsto con la variante al PUA in oggetto che allo stato attuale è realizzato per una quota superiore al 50%. Lo stato di progetto verrà illustrato mettendo in evidenza le differenze o le invarianti dallo stato di progetto previgente.

Il progetto sommariamente prevede, a fronte delle potenzialità residue e di una incrementata capacità edificatoria derivante da trasferimenti di superfici da altre parti del territorio, l'esecuzione di edifici nei lotti ancora non edificati in analogia alle porzioni di PUA già realizzate in precedenza, con la costruzione di un fabbricato a 4 alloggi sul lotto 5 e di edifici per appartamenti nei lotti 10 e 11, conservando le parti comuni esistenti.
Le quantità sono definite con le modalità espresse nei paragrafi seguenti.

2. VINCOLI AMBIENTALI, CULTURALI, INFRASTRUTTURALI

I vincoli e gli elementi di attenzione di cui tener conto nelle analisi e nel progetto, derivanti dalla cartografia della strumentazione urbanistica riguardano sostanzialmente i seguenti aspetti:

Protezione delle acque sotterranee (settore di ricarica B)
Classe C per gli effetti attesi in caso di sisma
Zone di protezione dall'inquinamento luminoso
Zone di pericolosità P2 del reticolo superficiale secondario per il rischio alluvioni (PGRA)
Presenza di verde con valenza paesaggistico ambientale ad ovest della tangenziale ma che non si sovrappone al comparto, tuttavia le aree a verde dell'ambito sono di un certo pregio e vengono mantenute ed integrate.
Non sono interessati elementi della rete ecologica comunale tuttavia è prevista nel RUE in variante una connessione per il riequilibro ecologico ambientale in direzione nord sud fino al centro del comparto proseguendo in direzione est.
Non sono interessati elementi di valenza storico culturale e della potenzialità archeologica
Vicinanza con la tangenziale ovest con possibili impatti per rumore da traffico
Presenza di una linea AT sul limite sud

Il sistema di scolo delle acque meteoriche e fognatura nera è stato concordato con l'ente gestore.
Nel nuovo progetto si è dimostrata, con apposito studio, l'invarianza delle stime di carico del PUA 2014 che era stato dimensionato in favor di sicurezza. Per questo motivo l'aumento del carico urbanistico non ha inciso negativamente sulle portate massime attese anche in relazione al rispetto del principio di invarianza idraulica.

Per la protezione del rischio alluvioni si evidenzia che gli edifici realizzati e quelli in progetto sono dotati dei seguenti sistemi atti a garantire le condizioni di sicurezza dal rischio di allagamento:

- i fabbricati sono progettati nel rispetto delle NTA del PP Vigente in relazione alla previsione di piani interrati/seminterrati ed in seguito al collaudo tecnico-funzionale delle opere di urbanizzazione del Piano;
- a1) la quota minima del primo piano utile dell'edificio è ad altezza sufficiente a ridurre la vulnerabilità del bene;
- a2) i piani interrati/seminterrati sono assenti
- a3) le aree cortilive sono dotate di sistemi idraulici che favoriscono il deflusso delle acque, evitando interventi che ne comportino l'accumulo ovvero l'intervento edificatorio non comporta l'aggravio delle condizioni di pericolosità per le aree circostanti nel pieno rispetto delle previsioni di Piano.

3. ASPETTI URBANISTICI

3.1. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

L'ambito interessa un'area di circa 2,5 ettari nella Circoscrizione 3 Sud che si attesta su via Walpot, a circa 200 metri da via Inghilterra più a ovest.

Si rimanda all'elaborato 2-V-"Estratto degli strumenti urbanistici" allegato alla presente variante per le cartografie e le norme del Rue vigente e del PSC:
L'area è ricompresa:
- nell'elaborato P6 di PSC;
- nell'elaborato "R211_Sintesi_disciplina_urbanistico-edilizia_vincoli_e_tutele-Area_urbana_FEB2020", che ricomprende al foglio 210:
- elaborato R3.1 vigenti
- elaborato P7.1-P7.2-P7.3 vigenti;

Con riferimento alle Norme Tecniche del RUE vigente-Luglio 2020, l'ambito è regolamentato dal Capo II-Delocalizzazioni art.11: area di ricollocazione delle volumetrie esistenti o superfici previste trasferite da altre zone, n° 90, 91, 92, 108: via Beethoven, via Tirelli, via Lenin e via Walpot.

Di seguito si riportano i dati di progetto in variante confrontati ai dati del PUA autorizzato.
La tripartizione di progetto del PUA 2014 rispetta la ripartizione funzionale prevista dall'art49 NTA PRG 99, calcolati sulla St=25733 mq.

St = 25.733,00 mq da rilievo da PUA – **invariata**;
Se = 5.146,60 mq (20% St) da PUA 2014 - a 5.146,10 mq in variante – **invariata**;
Ve = 7.719,90 mq (30% St) da PUA 2014 - a 7.719,90 mq in variante – **invariata**;
Vp = 12.866,50 mq (50% St) da PUA 2014 - a 12.867,00 mq in variante – **invariata**;
Su = da 3.008,30 mq di SU da PUA 2014 a **4.278,40 mq di SU in variante.**

Il progetto prevede dunque l'insediamento esclusivo di usi **residenziali (la quota di usi terziari è stata convertita in ERS)**.

Allo stato di fatto, considerando la superficie edificata secondo i titoli abilitativi la percentuale complessiva è dell'85% rispetto alla superficie totale disponibile da PUA pari a 3008 mq (2750,97 + 257,33); sono stati realizzati 24 alloggi su 32 previsti.
Il progetto prevede di realizzare 18 nuovi alloggi da realizzarsi nei lotti residui numero 5-10-11, con un' incremento di 10 alloggi rispetto alla previsione del Pua vigente (da 32 alloggi previsti in Convenzione a **42 alloggi previsti in variante di cui 3 in ERS**.

I nuovi 10 alloggi previsti corrispondo a un **incremento di 30 abitanti equivalenti teorici.**

La **permeabilità** del progetto in variante, calcolata considerando le superfici a verde profondo e, in percentuale del 70%, le superfici di parcheggio pavimentate in garden, è pari a 17040.1 mq > 16983.8 mq richiesti complessivamente dal PRG per Se,Ve,Vp.
Il PUA 2014 prevedeva 18238 mq quindi la variante incrementa di poco l'indice di impermeabilità complessiva sempre nel rispetto degli standards minimi richiesti dal RUE in variante.
Tale incremento localizzato è dovuto comunque alla delocalizzazione di volumetrie che non verranno realizzate altrove nel territorio comunale preservando il verde profondo esistente.

Si evidenzia il fatto che la superficie permeabile relativa ai parcheggi in garden è stata in via cautelativa considerata pari al 70% della superficie complessiva dei parcheggi; in realtà è comprovato e certificato che il mattoncini garden utilizzati sono drenanti al 100%, quindi la superficie permeabile reale sarebbe pari a 18457 mq. Di seguito si riporta la tabella 6 della tavola 7v

TAB 6: DIMOSTRAZIONE TOTALE DELLA QUANTITA' DI SUPERFICI PERMEABILI IN PROGETTO

SUPERFICI PERMEABILI RICHIESTE PRG		SUPERFICI PERMEABILI PUA VIGENTE	DIFFERENZA DA PRG	SUPERFICI PERMEABILI IN PROGETTO PUA VARIANTE	DIFFERENZA DA PRG
Ip Se=50% 50% x 5146.1 mq=	2573.05 mq	641.1 mq	−1932.2 mq	688 mq	−1885.05 mq
Ip Ve=70% 70% x 7719.9 mq=	5403.9 mq	6582.2 mq	1178.3 mq	5327.6 mq	−76.3 mq
Ip Vp=70% 70% x 12867 mq=	9006.9 mq	11014.7 mq	2008.1 mq	11024.5 mq	+2017.6 mq
TOTALE SUPERFICI PERMEABILI RICHIESTE=	16983.8 mq	18238 mq	1254.2 mq	17040,1 mq	+56.25 mq

Il dato urbanistico di **Verde Pubblico**, come richiesto da PRG, è complessivamente pari a 12867 mq interamente ceduti all'Amministrazione dai soggetti proponenti.

I **parcheggi pubblici P2 e i parcheggi privati P1** sono stati dimensionati in relazione agli usi insediabili previsti nel progetto e del numero alloggi 43 complessivi.

Complessivamente:
come parcheggi P2 sono stati reperiti **43 p.a. = 43 p.a. richiesti > 37 PUA 2014**, localizzati sulle 2 strade di distribuzione interna ad est e ovest per complessivi 1163 mq.
come parcheggi P1 sono stati reperiti **84 posti auto privati > 81 richiesti**:
le due viabilità di accesso ai lotti ad est ed ovest sono pubbliche ma chiuse al traffico di transito.

Il **numero di alberi e arbusti** necessari per soddisfare gli standard del RUE in variante è di minimo 206 unità arboree e 335 arbusti, il progetto in variante prevede 240 alberi e 335 arbusti quindi rimane sostanzialmente invariato il dato del PUA 2014 con totale rispetto degli standards attuali.

Per quanto concerne l'assetto planivolumetrico è stata rispettata la previsione originale del Piano sia per quanto concerne le tipologie edilizie che per le altezze massime consentite ed in particolare preservando l'impostazione per 3 fasce parallele di tipologie, a bassa densità nel sub A, a media

densità nel sub B e tipologie più intensive nel sub C.
di seguito si riporta un modello 3d dell'intervento previsto nell'assetto planivolumetrico del PUA 2014 con particolare del PUA in variante.

Figura 3-1 – Modello tridimensionale del PUA

3.2. VIABILITÀ: STIMA DEL FLUSSI VEICOLARI ATTUALI E FUTURI

Dal punto di vista urbanistico, come anticipato nel paragrafo precedente il comparto di intervento si assesta su una porzione di terreno che costeggia il tratto finale di via Walpot sul lato Est, e si affaccia sui due tratti terminali della viabilità di accesso al Ti2.16, che si staccano da via Dimitrov, in direzione sud e sono collocati sul lato nord del comparto.
Oltre 150 metri più a Ovest corre via Inghilterra.

Gli accessi diretti al comparto si hanno solo da via Walpot e dal tratto ad Ovest di via Dimitrov e la viabilità interna è ad uso esclusivo dei residenti eliminando dunque ogni possibilità di incrementare i transiti indotti di attraversamento.

Come indicato nelle Schede di PSC il piano prevede, come opere infrastrutturali in prosecuzione e a completamento delle esistenti nell'intorno, un nuovo tratto stradale, fuori comparto, che collega via Dimitrov con via Inghilterra tramite rotatoria.

La mobilità lenta è incrementata con nuovi tratti ciclopedonali connessi agli attuali percorsi esistenti e ai futuri percorsi previsti parallelamente a via Inghilterra sul fronte ovest e sud.
Nella tavola seguente viene riportato l'assetto viabilistico proposto e previsto, in rosso i percorsi veicolari e in giallo i percorsi ciclopedonali.

Figura 3-2 – Sistema infrastrutturale

La viabilità interna al comparto prevede sui due tratti ad uso pubblico ad est e ovest i parcheggi in garden totalmente permeabile d'uso pubblico per un totale di 43 posti auto.

I traffici indotti previsti dal nuovo insediamento sono direttamente legati al numero d'alloggi di progetto. In totale sono previsti 42 alloggi (10 in più del PUA 2014) e, considerando in via cautelativa 3 macchine per alloggio, si prevedono in futuro circa 120 veicoli al giorno che rispetto ai transiti sulla viabilità circostante dell'ordine di migliaia di transiti giornalieri su via Dimitrov e via Inghilterra determinano un incidenza inferiore all'1%.

Il progetto del verde è particolarmente articolato e prevede il mantenimento del parco a sud con incremento delle interconnessioni a verde alberato sia nei lotti privati che lungo i percorsi ciclopedonali in direzione nord sud.

4. CLIMA ACUSTICO

La principale sorgente sonora individuata nell'area è rappresentata dal rumore di fondo prodotto dal transito degli autoveicoli lungo via Inghilterra: pertanto, è possibile considerare i valori ottenuti nelle valutazioni strumentali come significativi anche per il futuro clima acustico che caratterizzerà l'intervento edilizio in esame.
Il flusso di traffico veicolare indotto che potrà interessare l'intervento d'edificazione in esame può essere considerato trascurabile.

Il clima acustico dell'area è conforme a quanto indicato nella classificazione acustica comunale.
Le analisi condotte dimostrano l'idoneità dell'area e delle protezioni presenti lungo la tangenziale che garantiscono il rispetto dei limiti dalla precedente classe III alla odierna richiesta di riclassificazione in classe II per usi esclusivamente residenziali.
Si rimanda all'apposita relazione specialistica.

5. FATTIBILITA' GEOLOGICA - IDROGEOLOGICA - CICLO IDRICO

Le relazioni specialistiche del PUA 2014 e della variante in oggetto hanno dimostrato l'idoneità dell'area per gli interventi previsti.
I terreni sono idonei per fondazioni di tipo diretto superficiale, che salvo verifiche potranno essere dimensionate facendo affidamento a carichi unitari massimi in termini di tensioni ammissibili dell'ordine di almeno 1.5 kg/cm2, come già previsto nel vigente PUA2014.

Vista e considerata la sequenza stratigrafica, che ha rilevato la presenza di oltre 5 metri di limi e argille compattate, il rischio d'inquinamento delle falde si può considerare nullo anche in relazione agli interventi previsti che comportano la realizzazione di edifici privi di interrati e fondazioni superficiali.

Il sistema di drenaggio a reti separate progettato per il PUA 2014 è stato condiviso ed autorizzato e la variante in oggetto non incide sul carico idraulico complessivo in quanto la portata idraulica afferente alle reti fognarie è sostanzialmente uguale a quella del progetto originario.

6. QUALITA' DELL'ARIA

Nel comune di Reggio Emilia come in tutta la regione l'incidenza sui due inquinanti principali considerati PM10 e NOx è data prevalentemente dal traffico ed in mino misura dal riscaldamento per le abitazioni.

Come si è visto il traffico indotto dall'intervento è irrilevante rispetto a quello esistente. Per quanto

riguarda le abitazioni il progetto di PUA ha previsto la possibilità di allaccio al teleriscaldamento. Gli edifici realizzati fino ad oggi sono in classe energetica superiore alla A.

7. ELETTROSMOG E INQUINAMENTO LUMINOSO

Il comparto in oggetto è attraversato dall'elettrodotto di 132 kV Semplice Terna n° 656 "san Polo - Cà de Caroli" tra i tralicci 171 e 172.
La distanza di prima approssimazione DPA indicata dall'ente gestore, con lettera inviata il 09/01/2012 al Comune di Reggio Emilia e protocollata al PS 2036/11 il 16/01/2012, si attesta su 30 metri per lato.

La porzione edificata del comparto si colloca più a nord a circa 80 metri nel punto più vicino all'elettrodotto, quindi oltre la distanza indicata dalla precedente normativa per il rispetto degli 0.2 μT.
Le linee a bassa tensione sono tutte interrate e lontano dagli edifici, inoltre per una linea interrata il limite di campo magnetico è rispettato mediamente già a 2 metri di distanza.

7.1. INQUINAMENTO LUMINOSO

Il comparto appartiene alle zone di protezione per l'inquinamento luminoso.
Tutti i 29 corpi illuminanti previsti dentro il comparto e i 3 corpi illuminanti fuori comparto sono con ottica Cut off per la riduzione dell'inquinamento luminoso inoltre tutta la linea d'illuminazione pubblica è dotata di regolatore di flusso od orologio astronomico incorporato con l'attenuazione dell'intensità nelle ore notturne.

8. CONCLUSIONI SULLA SOSTENIBILITA' DELL'INTERVENTO

Dallo studio effettuato, analizzate tutte le componenti ambientali ritenute significative, si può concludere che il progetto in variante non presenta criticità rilevanti visti e considerati gli interventi previsti con incremento del carico urbanistico per circa 10 alloggi e 30 abitanti equivalenti. In particolare si riassume quanto segue:
- le prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti, e dei piani sovraordinati sono rispettate anche in merito alle condizioni di sostenibilità tabellate nelle schede d'ambito di PSC, non si evidenziano vincoli di carattere storico-culturale (per la tutela delle rischio archeologico ci si attiene a quanto indicato nella relazione archeologica preventiva allegata alla variante e a quanto concordato con la sovrintendenza) e non è presente alcun elemento della rete ecologica comunale;
- il RUE in variante riporta nella cartografia un elemento di connessione ecologico ambientale che già il progetto del PUA 2014 aveva previsto di realizzare affiancando alla mobilità ciclopedonale essenze arboree ad alto fusto connesse con le aree a verde del parco posto a sud che si trova in continuità della connessione ecologico ambientale che prosegue verso est.
- sotto il punto di vista del clima acustico la relazione allegata al piano ha dimostrato l'efficacia

delle barriere verdi esistenti a lato di via Inghilterra.
- la compatibilità idrogeologica è garantita dal sistema di drenaggio delle acque meteoriche e acque nere, che recapitano in pozzetti della rete pubblica esistente con portate inferiori a quelle stimate per il comparto in oggetto già oggetto di parere favorevole (vedi PROT IRETI del 2016 e il rilascio del PDC per le opere di urbanizzazione e per diversi edifici sui lotti. La rete fognaria nera sarà a perfetta tenuta per evitare infiltrazioni accidentali.
- la relazione idraulica del progetto di variante per la quale, si è richiesto parere tecnico preventivo a IRETI, dimostra che le reti realizzate precedentemente autorizzate sono idonee anche nello stato di progetto in variante e dimostra il rispetto del principio di invarianza idraulica in quanto le aree afferenti autorizzate con PUA 2014 sono esattamente equivalenti a quelle della variante in oggetto.
- le indicazioni per la tutela del rischio alluvioni riportate nel PGRA regionale sono rispettate seguendo le norme di PUA come riscontrato anche negli edifici costruiti.
- la relazione geologica ha dimostrato la compatibilità del sito in relazione agli interventi previsti sia per quanto riguarda gli aspetti geotecnici, sismici e in merito al rischio d'inquinamento delle falde pressoché nullo vista la sezione stratigrafica. Gli aggiornamenti sismici condotti per meglio caratterizzare i terreni sui lotti liberi oggetto di variante anche in relazione all'amplificazione stratigrafica e topografica hanno dimostrato l'idoneità dei suoli per fondazioni ti tipo diretto superficiale con carichi intorno a 1.5 kg/cm2.
- la qualità dell'aria è quella tipica del precedente "agglomerato urbano", ora classificato come "pianura ovest" e si può ritenere che non subisca peggioramenti significativi dovuti al nuovo intervento visto e considerato il ridotto impatto sulla mobilità e la dotazione di piste ciclopedonali, interconnesse alle esistenti, e di verde alberato. Le abitazioni realizzate (in classe A3, A2 e A1) e quelle fino ad ora concessionate sono tutte in classe energetica superiore alla minima consentita alcune sono classificate ad energia quasi zero.
- la presenza nelle immediate vicinanze di una linea elettrica da 132 kV non pregiudica la qualità ambientale del sito in quanto la distanza di prima approssimazione indicata dall'ente gestore è di 30 metri e la porzione edificata del comparto si colloca ad oltre 80 metri.
- l'inquinamento luminoso è limitato dall'utilizzo di lampade con ottica cut off e regolatore di flusso.

Per la stesura degli schemi delle reti tecnologiche le scelte progettuali sono concordate con gli enti erogatori/gestori (Enel, Ireti, Gas-Acqua, Telecom).

Settore di Interesse	Elementi di Criticità	Interventi Mitigatori
Urbanistica	Classe infiltrazione comparativa media, Zone vulnerabili da nitrati e di protezione delle acque sotterranee (settore B)	Basso rischio per la tipologia litostratigrafica e per la rete fognaria nera a tenuta garantita
	Verde periurbano a valenza paesaggistica	
	Presenza di connessione per il riequilibrio ecologico ambientale	Mantenuta ed integrata la connessione con essenze arboree a corredo delle piste ciclopedonali.
	Presenza di aree agricole di pregio ad ovest di via Inghilterra.	
	Linea 132 kV	Parte edificata oltre la DPA
Mobilità	Incremento di traffico veicolare	- Incremento limitato dei transiti indotti in relazione ai flussi esistenti - Realizzazione di rotatoria, in parte fuori comparto, sulla futura viabilità di connessione tra via Dimitrov e via Inghilterra - Progettazione rete ciclopedonale interconnessa alla rete comunale esistente e di progetto
Rumore	Rumore da traffico	Nessuno di rilievo sono sufficienti le dune verdi esistenti
Acqua	Carico organico	Realizzazione rete nera a perfetta tenuta connessa alla rete nera comunale e separata dalla rete meteorica
	Carico idraulico	Connessione alla rete meteo comunale con carico idraulico inferiore a quello limite previsto per il comparto in oggetto. Rispettato il principio di invarianza idraulica anche nell'assetto di variante
	Tutela Rischio Alluvioni (PGRA)	Non sono presenti interrati, le quote dei piani terra sono idonee per salvaguardare i beni, le aree cortilive hanno idonei sistemi per garantire il deflusso.
Aria	Incremento emissioni da traffico veicolare	- Integrazione della rete ciclopedonale comunale - ottima dotazione di verde arborato - predisposizione per allaccio al teleriscaldamento - edifici ad alte prestazioni con classi energetiche superiori alla A
Elettrosmog	Elettrodotto 132 kV	- porzione edificata posta oltre la DPA indicata dal gestore.

Riscontro interventi di mitigazione