

Accordo territoriale e relativi allegati grafici Proposta di controdeduzione

ADOTTATO DAL C.C. CON DELIBERA N. 5835/87 DEL 06/04/2009
APPROVATO DAL C.C. CON DELIBERA N. 5167/70 DEL 05/04/2011
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 1278/8 DEL 21/01/2013
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 168 DEL 21/09/2015
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 71 DEL 15/05/2017
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 170 DEL 13/11/2017
VARIANTE ADOTTATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 171 DEL 13/11/2017
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 77 DEL 16/07/2018
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 117 DEL 12/11/2018
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 40 DEL 18/03/2019
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 45 DEL 08/04/2019
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 99 DEL 14/10/2019
VARIANTE APPROVATA DALLA G.R. CON DELIBERA N. 2264 DEL 22/11/2019

VARIANTE ADOTTATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 18 DEL 12/02/2018
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. ... DEL .../.../.....

SINDACO
LUCA VECCHI

VICESINDACO E ASSESSORE A RIGENERAZIONE ED AREA VASTA
ALEX PRATISSOLI

COORDINATORE AREA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE
E PROGETTI SPECIALI E RUP
Massimo Magnani

Equipe di progettazione

coordinamento urbanistico

progettazione urbana

valsat

elaborazione dati territoriali

coordinamento amministrativo

servizio mobilità

servizio sportello

attività produttive e edilizia

consulente per i documenti programmatici e di indirizzo

MATE Engineering

Marco Bertani

Matilde Bianchi

Maddalena Fortelli, Marina Parmiggiani, Devis Sbarzaglia, Anna Scuteri
Raffaele Fenderico, Aldo Treville

Andrea Anceschi, Stella Ferrari, Carlotta Morini, Mariapia Terenziani

Giovanna Vellani

Claudia Bortolani, Cristina Romani

Stefano Poma, Rossana Cornia, Laura Degl'incerti Tocci

Lorena Belli, Edi Colli

**SCHEMA DI ACCORDO TERRITORIALE PER I POLI
FUNZIONALI RICADENTI NELLA "AREA NORD"
NEL TERRITORIO COMUNALE DI REGGIO EMILIA**

Ai sensi dell'art. 15 della LR 20/2000 e dell'Allegato 5 alle NA del PTCP
~~2010~~2016¹ della Provincia di Reggio Emilia

tra

- la Provincia di Reggio Emilia, rappresentata dalla Presidente ~~Gianmaria Manghi~~ Giorgio Zanni², in esecuzione del Decreto del Presidente n..... del
- il Comune di Reggio Emilia, rappresentato dal Sindaco Luca Vecchi, in esecuzione della Delibera di Consiglio Comunale n..... del

PREMESSO

che la Provincia di Reggio Emilia ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale con deliberazione consiliare ~~n. 124 del 17/06/2010~~ n. 25 del 21/09/2018³ (di seguito PTCP ~~2010~~2016);

che il Comune di Reggio Emilia ha approvato il Piano Strutturale Comunale con deliberazione consiliare n.70 del 5 aprile 2011 (di seguito PSC);

che il PTCP ~~2010~~2016 individua, all'art. 13 delle Norme di Attuazione (NA) e nella tav. P3a, i Poli Funzionali, suddividendoli tra ambiti consolidati o già programmati (comma 1) e ambiti di nuova localizzazione/potenziamento e riqualificazione (comma 2) di cui i seguenti sono ricompresi nella cosiddetta "Area Nord" del comune di Reggio Emilia: Sistema "Stazione Mediopadana – Nuovo Casello – Fiera" (potenziamento); Sistema sportivo-ricreativo "Stadio Giglio" (potenziamento); Stazione Ferroviaria RFI – CIM – Polo "Ex Reggiane" (potenziamento);

che tali poli funzionali sono, a loro volta, stati individuati dal PSC del Comune di Reggio Emilia, all'art. 5.8 delle NA e nella tav. P.6, a specificazione di quanto previsto nel PTCP ~~2010~~2016;

che il PTCP ~~2010~~2016, ai sensi dell'art. 15, comma 2 e dell'art. A-15, comma 5 della L.R. 20/2000, dispone che l'attuazione di tali Poli

¹ modificato a seguito di variante specifica a PTCP, approvata con Delibera di Consiglio n.25 del 21/09/2018. Si procede a sostituire nel testo dell'Accordo Territoriale il richiamo al PTCP 2010 con quello al PTCP 2016

² modificato a seguito di Delibera del Presidente di Giunta Regionale n.171 del 13/11/2018 che ha nominato il nuovo Presidente della Provincia di Reggio Emilia

³ modificato a seguito di variante specifica a PTCP, approvata con Delibera di Consiglio n.25 del 21/09/2018

Funzionali sia disciplinata attraverso specifici Accordi e che, nel caso di un Comune nel cui territorio insistono più poli funzionali, l'Accordo territoriale può essere unico;

che la L.R. n. 6/2009 all'art. 13, comma 3 ter, dispone che gli accordi hanno lo scopo di realizzare un migliore coordinamento nella definizione delle politiche territoriali e nella programmazione e attuazione degli interventi attuativi nonché di assicurare l'assunzione negli strumenti di pianificazione di scelte strategiche condivise, anche attraverso la previsione di ulteriori momenti negoziali;

che l'Allegato 5 alle NA del PTCP ~~2010~~2016 ("Linee guida per l'elaborazione dei piani urbanistici comunali e direttive per l'applicazione del Titolo II - Il sistema insediativo") individua i contenuti tipo per gli Accordi territoriali relativi ai Poli Funzionali;

che l'Amministrazione Comunale ha avviato uno specifico processo di pianificazione strategica sull'Area Nord, che affianca l'approvazione del PSC e la predisposizione del primo POC;

che tale processo di pianificazione strategica conferisce all'Area Nord il valore di risorsa territoriale al servizio della visione strategica della città e si prefigge di riorientare il modello di sviluppo locale scegliendo di investire su 3 competenze economiche distintive (educazione, meccatronica, energia/edilizia sostenibile) e di perseguire i seguenti obiettivi principali (*fase strategica-masterplan*):

- realizzare il nodo mediopadano per mettere in rete la città con l'area vasta e l'Europa (Asse 1_dimensione territoriale);
- generare "effetto città" per potenziare la qualità urbana (Asse 2_dimensione sociale);
- potenziare le competenze distintive per sviluppare il nuovo modello economico della città (Asse 3_dimensione economica);

che il processo di pianificazione strategica ha lo scopo di definire, attraverso il coinvolgimento dei diversi attori istituzionali, economici e sociali, singole e specifiche azioni progettuali da perseguire per la realizzazione degli obiettivi individuati, i soggetti da coinvolgere, gli strumenti da mettere in campo, i tempi e le fasi di lavoro e, infine, i mezzi e le risorse necessarie (*fase operativa-piano d'azione*);

che il processo di pianificazione strategica si concluderà con la *fase strutturale* in cui saranno programmati gli interventi prioritari di trasformazione urbana che gli attori pubblici e privati potranno realizzare;

che il processo di pianificazione strategica si configura, ai sensi del comma 2 dell'art. 34 della L.R. 20/2000, come uno strumento per approfondire opportunità e priorità di interventi da inserire nel POC, in conformità con gli obiettivi e le disposizioni poste dal PTCP ~~2010~~2016, con i contenuti del presente accordo e del PSC, attraverso la partecipazione di diversi soggetti, tra i quali la Regione e la Provincia di Reggio Emilia.

SI CONVIENE E SI STIPULA IL SEGUENTE

ACCORDO TERRITORIALE

Art. 1 Oggetto e attuazione dell'accordo

1. Il presente Accordo ha per oggetto la definizione di obiettivi, di interventi ed azioni riguardanti l'assetto territoriale, urbanistico, ambientale ed infrastrutturale dell'insieme dei seguenti poli funzionali, individuati dal PTCP ~~2010~~2016 e dal PSC adottato, costituenti la cosiddetta "Area Nord":

- ⇒ "Nuove porte della città: Stazione Mediopadana – Nuovo Casello – Fiera", ossia il complesso di strutture e aree comprendenti la Stazione Medio-padana, la Fiera e le aree ad essa correlate a nord dell'autostrada A1, nonché il nuovo casello autostradale e le aree contigue;
- ⇒ "Città dello sport e del tempo libero - Stadio Giglio";
- ⇒ "Stazione Ferroviaria RFI – Centro Intermodale (CIM) e ex-Officine Reggiane".

2. Attraverso il presente Accordo la Provincia ed il Comune di Reggio Emilia intendono condividere, oltre alle linee guida dello sviluppo dell'Area Nord della città, le scelte necessarie per la riqualificazione urbana e paesaggistica dell'esistente. L'obiettivo è valorizzare ampie parti di territorio che nel corso degli ultimi decenni hanno perso identità e qualità della vita. Nelle trasformazioni del territorio e nella realizzazione delle infrastrutture che seguiranno l'attuazione delle scelte contenute nel PTCP, nel PSC e sviluppate con il presente accordo, dovrà essere visibile una diversa attenzione all'ambiente, al paesaggio ed al miglioramento complessivo della qualità della vita.

3. Le Parti si impegnano ad assicurare l'attuazione degli obiettivi contenuti nel presente Accordo, realizzando tutti gli interventi e le azioni previste nei seguenti articoli per quanto di propria competenza. Le Parti inoltre s'impegnano ad attuare le previsioni contenute nel presente Accordo tramite gli strumenti urbanistici e territoriali e tramite le rispettive competenze in materia di programmazione e progettazione di oo.pp..

Nello specifico l'Amministrazione Comunale dovrà recepire i contenuti del presente Accordo nel PSC e nei successivi strumenti operativi previsti dalla legislazione regionale (POC/PUA e art. 18 L.R. 20/2000 e s.m.), altresì dovrà recepire gli accordi territoriali integrativi da redigersi a specificazione e precisazione del presente Accordo.

In generale il presente Accordo costituisce riferimento per tutti i futuri atti amministrativi necessari all'attuazione dei poli funzionali di cui al comma 1.

Art. 2 Obiettivi e strategie per lo sviluppo dell'Area Nord nell'Area Vasta medio padana

1. La capacità di generare cambiamenti per mantenere la competitività del sistema socio economico reggiano ed il posizionamento strategico raggiunto a livello regionale ed extra regionale trova un rilevante campo di verifica nello sviluppo dell'insieme dei poli funzionali che caratterizzano l' Area Nord.

Le funzioni di eccellenza, che si insedieranno nei poli funzionali oggetto del presente accordo, rappresentano come tali un potente veicolo di relazione e integrazione con l'Area Vasta, ed anche un preciso fattore di identità, e vanno perciò consolidate e qualificate come leve strategiche dello sviluppo, inquadrare come occasione per l'incremento della qualità della città e del territorio provinciale e per la loro riconoscibilità esterna, per valorizzare le peculiarità di Reggio in una dimensione allargata.

2. Una città e un territorio che guardano al futuro investono sull'innovazione e sulla ricerca, promuovono la conoscenza e la creatività e riqualificano il proprio territorio puntando sul miglioramento della qualità della vita. Le scelte operate sul territorio sono scelte irreversibili e pertanto la realizzazione delle infrastrutture e la definizione delle politiche urbanistiche dovranno misurarsi con una strategia per un diverso e più qualificato sviluppo economico. Gli enti pubblici non possono rinunciare ad un governo di questi processi.

3. Gli obiettivi di sviluppo e riqualificazione dell'Area Nord, da questo punto di vista, devono essere interpretati come la volontà a partire dalla realizzazione della nuova Stazione Mediopanana, di intraprendere progetti per il potenziamento dei servizi per la città il territorio provinciale e l'area vasta, quale opportunità per riorientare il modello di sviluppo locale, scegliendo di investire sulle sue competenze economiche distintive: Educazione, Meccatronica, Energia/Edilizia sostenibile ed Agroalimentare.

4. Le strategie relative all'Area Nord, conseguentemente, non sono orientate allo sviluppo di una "Reggio 2", né ad uno sviluppo di natura residenziale.

L'Area Nord, non rappresenta dunque il punto di partenza per una nuova espansione diffusa e generica della città in conflitto e competizione con il suo centro e con le sue eccellenze territoriali consolidate. Viceversa, deve essere l'occasione per avviare un processo di riqualificazione urbana della città esistente; il punto di partenza per un ripensamento dell'intero quadrante urbano compreso tra il centro storico e la Stazione Mediopadana a servizio e supporto dell'intera città, del territorio provinciale e dell'area vasta.

5. Coerentemente con gli obiettivi di qualità contenuti nel PTCP, condivisi dal sistema degli obiettivi del PSC di Reggio Emilia, la riqualificazione è da considerare la risorsa prioritaria per rispondere a nuove esigenze insediative.

6. In relazione ai commi precedenti le Parti concordano:

- ⇒ che lo sviluppo dell'Area Nord deve guardare al territorio provinciale e, oltre, verso l'Area Vasta medio-padana, che va da Milano a Bologna, da Mantova fino a La Spezia, Lucca e la Toscana, rafforzando le reti di relazioni con le altre province (in primis le province di Modena e Parma che insieme a Reggio costituiscono un *sistema territoriale complesso* riconosciuto dal vigente Piano Territoriale Regionale) e regioni, affinché contribuisca a creare quella massa critica di funzioni tra loro complementari e non riproduca gli effetti negativi di politiche emulative-ripetitive;
- ⇒ che tale Area Vasta potrà essere resa effettiva, come rete di città e territori, solo se si attiveranno al contempo azioni di potenziamento e qualificazione delle connessioni materiali e immateriali, con particolare riferimento:
 - prioritariamente alla realizzazione del *sistema di trasporto pubblico ad elevata capacità* delineato dal PTCP ~~2010~~ 2016, in quanto maglia portante in grado di avvicinare all'Area Nord ed al nodo della Stazione Mediopadana un bacino di potenziali utenti esteso quanto meno alle province di Modena e Parma, Mantova e Cremona;
 - secondariamente, al completamento del sistema infrastrutturale viario della *grande rete* e della *rete di base* definito dal PTCP ~~2010~~ 2016, che innerva i territori potenzialmente gravitanti sul nodo, nonché il miglioramento e velocizzazione delle connessioni tra l'Area Nord e tale sistema;
 - all'attivazione di forme di coordinamento e sinergia con le province contermini e la Regione sulle funzioni strategiche (aeroporti, fiere, università, ecc.) intercettate dal bacino di gravitazione della Stazione Mediopadana (anche attraverso ulteriori accordi territoriali ai sensi dell'art. 15 comma 1 della L.R. 20/2000);
- ⇒ che potenziare le connessioni multimodali diviene, quindi, condizione per valorizzare a pieno la specificità della Stazione Mediopadana e per allargare il bacino di fruibilità della stessa all'Area Vasta, così da sostenere funzioni di respiro territoriale e competere e cooperare con le altre città e territori della *rete TAV*.
- ⇒ che lo sviluppo delle funzioni previste all'interno dell'Area Nord persegua costantemente una equilibrata crescita dei servizi pubblici e di interesse pubblico, assicurando in tutti gli insediamenti una adeguata dotazione di spazi ed attrezzature pubbliche o di interesse pubblico ;
- ⇒ che venga riconosciuto come prioritario il recupero delle zone maggiormente degradate, con particolare riferimento a quelle dove i processi di urbanizzazione, con aumento dell'impermeabilizzazione, risultano maggiormente critici;
- ⇒ che i processi di riqualificazione urbana e di sviluppo di funzioni di eccellenza all'interno dell'Area Nord offrano sinergie ed esternalità positive anche per il perseguimento dell'obiettivo di valorizzazione

del centro storico, quale luogo focale dell'offerta di qualità urbana, dell'offerta culturale, dell'offerta commerciale, per i residenti dell'intero bacino di gravitazione, per gli utenti della città e per i turisti;

- ⇒ che tutte le previsioni relative all'Area Nord non si configurino come "competitive" rispetto alla città esistente, bensì in un'ottica di relazione sistemica, di messa in rete e di creazione di condizioni di reciproco vantaggio;
- ⇒ che sia assicurata la maggiore equità possibile dei risvolti economici delle scelte urbanistiche fra i soggetti coinvolti, attraverso forme di perequazione territoriale e urbanistica.

7. Le Parti si impegnano, altresì, ad attivarsi in tutte le sedi preposte in modo coordinato ed unitario con i soggetti istituzionali e non coinvolti (enti locali, soggetti gestori delle reti, ecc.) al fine di attuare le azioni riportate al precedente comma 6 e specificate negli articoli seguenti.

Art. 3. Contenuti specifici relativi al Polo Funzionale "Sistema Stazione Mediopadana – Nuovo Casello – Fiera"

3.1 Assetto funzionale

1. Il Polo Funzionale denominato Sistema "Stazione Mediopadana – Nuovo Casello – Fiera" è costituito da un complesso di aree, in parte già insediate ed in parte di nuova urbanizzazione o da riqualificare, collocate a ridosso dei nodi dalla rete infrastrutturale nazionale ed europea. Con l'entrata in esercizio della stazione ferroviaria Mediopadana, oggi in fase di realizzazione (unica fermata in linea dell'Alta Velocità nel tratto Milano-Bologna), le porzioni di territorio urbano connesse a questo tratto ferroviario muteranno radicalmente il loro ruolo non solo in relazione alla città, ma nel contesto territoriale più ampio.

Il complesso fieristico posto a nord dell'asse autostradale rappresenta, con il nuovo casello autostradale, la porzione esistente del Polo Funzionale e si sviluppa su un'area di 156.000 mq con una superficie espositiva complessiva di 18.000 mq all'interno di 3 padiglioni e 25.000 mq all'aperto.

2. La posizione strategica, l'estensione, la concentrazione e rilevanza delle funzioni insediate e potenzialmente insediabili, assegnano a questo Polo Funzionale un ruolo a scala nazionale e internazionale, connotandolo quale punto di snodo per l'intero ambito provinciale e dell'Area Vasta.

Le grandi potenzialità dell'area, conseguenti in particolare alla scelta di una stazione AV in linea e in contesto periurbano, sono riscontrabili dunque nell'alto grado di accessibilità, di visibilità e nella disponibilità di aree libere o da riqualificare dove insediare funzioni di interesse sovralocale e spazi pubblici.

Questi fattori orientano le Parti ad assumere i seguenti obiettivi specifici per la definizione dell'assetto funzionale dell'area, a specificazione di quanto disposto dall'art. 13, comma 4, lett. g) del PTCP 20102016:

- ⇒ insediare funzioni strategiche collegate alla cultura, al sapere, ai servizi (alla persona ed alla produzione), alle produzioni di elevato contenuto tecnologico, rappresentative della tradizione e del futuro di Reggio nei settori cardine dell'economia locale e capaci di valorizzare, al contempo, il profilo di accessibilità offerto dalla Stazione Mediopadana (40' da Milano, 20' da Bologna e 2 h e 10' da Roma), secondo lo schema funzionale di seguito riportato;
- ⇒ valorizzare la Stazione Mediopadana quale nodo strategico dell'intermodalità passeggeri e porta di accesso alla città ed al territorio provinciale e dell'Area Vasta, valutando in accordo con i soggetti competenti la fattibilità di ulteriori connessioni infrastrutturali viarie ;
- ⇒ organizzare il centro fieristico quale "Expo Mediopadana", in forte relazione con il resto del sistema fieristico nazionale, destinandolo prioritariamente alla valorizzazione e promozione delle eccellenze e dei prodotti locali e alla creazione di network nazionali e internazionali, anche dando attuazione ai contenuti dello specifico Accordo stipulato tra Provincia di Milano e Provincia di Reggio Emilia in relazione all' EXPO 2015, Accordo che consentirà a Reggio Emilia di mettere a disposizione dell'evento le proprie eccellenze culturali, artistiche, economiche e turistico - ricettive, per contribuire alla riuscita di questa manifestazione di eccezionale importanza;
- ⇒ strutturare l'"Expo Mediopadana" in forte relazione fisica e funzionale con l'area a nord della linea dell'alta velocità compreso tra via Gramsci e via Trattati di Roma, promuovendo progetti integrati di riqualificazione e integrazione funzionale, atti alla costituzione di un unico sistema di eccellenza territoriale;
- ⇒ localizzare, nei limiti consentiti dal PTCP/POIC, funzioni commerciali dedicate prioritariamente alla valorizzazione delle produzioni di eccellenza dell'economia locale come meglio specificato all'art. 3.3;
- ⇒ favorire l'insediamento di funzioni produttive di elevato contenuto tecnologico e innovativo con particolare attenzione ad aziende manifatturiere che operano nel campo della competenze economiche distintive della città: meccatronica e robotica, energia ed edilizia sostenibile, servizi, agroalimentare), da localizzarsi nella porzione posta a sud del tracciato tra il nuovo casello autostradale e via dei Gonzaga al fine di caratterizzare ulteriormente il Polo Funzionale come porta della città del futuro, all'insegna dell'innovazione e della qualità;
- ⇒ connotare, quindi, l'intero polo come "vetrina" per le attività economiche, ma anche culturali e sociali di Reggio e dell'Area Vasta di riferimento;

- ⇒ localizzare funzioni terziarie (direzionali, congressuali e ricettive) entro un raggio di accessibilità pedonale dalla Stazione Mediopadana;
- ⇒ garantire la compresenza di vasti spazi aperti liberi dedicati a dotazioni territoriali che compensino gli effetti dei nuovi insediamenti previsti.

3. Nel complesso, le funzioni insediabili all'interno del Polo Funzionale sono:

- ⇒ servizi per la mobilità e per lo scambio intermodale;
- ⇒ attività terziarie, artigianato e di servizio pubbliche e private;
- ⇒ strutture ricettive e congressuali;
- ⇒ attrezzature culturali e per lo spettacolo;
- ⇒ attività espositive e fieristiche;
- ⇒ funzioni commerciali coerenti con le previsioni contenute nel PTCP ~~2010~~2016;
- ⇒ parchi pubblici e dotazioni ecologico-ambientali di rilievo urbano e territoriale.

4. Il polo dovrà, altresì, caratterizzarsi per una progettazione unitaria ed integrata delle diverse funzioni insediate/bili in grado di "dialogare" sia con gli ambiti di riqualificazione previsti dal PSC a sud dell'autostrada, sia con le architetture rilevanti ivi esistenti (parco progetti Calatrava) ed in coerenza con le disposizioni di cui all'Ambito di paesaggio "n. 5 - Centrale" ed al Contesto di rilievo provinciale "Direttrice Reggio Emilia - Novellara" contenute nell'Allegato 1 NA del PTCP ~~2010~~2016.

3.2 Perimetrazione e dimensionamento del polo

1. Le Parti concordano che, rispetto all'individuazione operata dal PTCP ~~2010~~2016, in sede di PSC siano introdotti con riferimento allo schema cartografico allegato:

- ⇒ un ampliamento a nord-est della Stazione Mediopadana dalla linea FER Reggio-Guastalla al torrente Rodano, dove non vengono previste espansioni dell'edificazione, ma invece ci si prefigge di attuare interventi di riqualificazione territoriale e paesaggistica a ridosso del parco urbano lineare individuato dal medesimo torrente, come componente strutturale della Cintura Verde così come individuato dal PSC adottato, nonché per l'eventuale potenziamento del sistema dei parcheggi;
- ⇒ un ampliamento in corrispondenza del fronte sud della Stazione Mediopadana limitatamente al sistema infrastrutturale dell'alta velocità e dell'autostrada con particolare riferimento alle aree intercluse per attuare interventi di riqualificazione funzionale, ambientale e paesistica;
- ⇒ un ampliamento ad ovest inserendo all'interno del Polo Funzionale una porzione di territorio tra il nuovo casello autostradale e via dei Gonzaga, destinata all'ampliamento del Bosco Urbano dell'area

“ponti” e ad ospitare nuove attività produttive di qualità secondo quanto disposto al precedente art. 3.1 comma 2;

Il polo si estende, complessivamente, per una superficie di circa 225 ettari, comprensiva delle aree già edificate (Allegato *Schema delle funzioni attuali*).

2. Per quanto attiene al dimensionamento delle funzioni insediabili le Parti convengono che:

- i diritti edificatori minimi siano quelli riportati nella scheda norma del PSC adottato relativa al Polo Funzionale in oggetto, estendendo l'indice di Ut pari a 0,15 mq/mq anche all'area oggetto di ampliamento ad ovest del polo funzionale di cui al precedente comma 1;
- oltre ai diritti edificatori minimi di cui al punto precedente, può essere consentita una quota di edificabilità supplementare, esclusivamente orientata al perseguimento di finalità pubbliche ed alla promozione della qualità urbanistica ed architettonica di interventi che rivestano valore strategico rispetto agli obiettivi di cui all'art. 2, purché tale previsione non contrasti i limiti e le condizioni di sviluppo definite in sede di ValSAT del PSC e sempre entro il dimensionamento massimo definito dal PSC per i poli funzionali;
- tale potenzialità aggiuntiva verrà valutata concordemente dalla Provincia e dal Comune nelle fasi operative di attuazione delle previsioni del PSC, Accordi territoriali integrativi e POC, in funzione di progetti innovativi e capaci di attrarre a Reggio Emilia rilevanti opportunità per la città e per il territorio provinciale. I progetti saranno valutati assumendo come criteri di riferimento la qualità urbanistica ed architettonica, la chiara corrispondenza del progetto all'interesse pubblico e lo sviluppo di interventi, anche in campo commerciale, qualificate e non ripetitive.

3.3 Potenzialità commerciali del polo

1. Il PTCP ed il PSC prevedono la possibilità di insediare all'interno del Polo Funzionale strutture di vendita di rilevanza provinciale con attrazione di livello superiore, in conformità alle previsioni del PTCP/POIC ~~2010~~2016

, ove promuovere un'offerta commerciale legata alla qualità del territorio ed alle eccellenze dell'economia locale (con particolare riferimento al settore enogastronomico, della moda, all'artigianato produttivo e di servizio, ai beni culturali ed ambientali) puntando su produzioni sia tipiche, sia di alta specializzazione, che tecnologiche, comunque tale da non replicare modelli insediativi ed offerte commerciali standardizzate.

2. Sono definiti i seguenti limiti e condizioni per la localizzazione delle previsioni insediative commerciali, a specificazione di quanto già disposto dall'art. 20 delle NA del PTCP ~~2010~~2016:

- a) la realizzazione di grandi strutture e centri commerciali con superficie di vendita (s.v.) uguale o superiore a mq 4.500 di alimentare (A) e 10.000 non alimentare (NA), di aree

commerciali integrate di livello superiore e inferiore, e di aggregazioni di medie di livello superiore, è ammessa favorendo interventi di ristrutturazione della rete, preferibilmente attraverso trasferimenti con ampliamento di grandi strutture esistenti, nonché con trasferimento di medie (previo conferimento al Comune di Reggio Emilia delle specifiche autorizzazioni già rilasciate);

- b) nel caso di trasferimento, il PSC del Comune di Reggio Emilia dovrà prevedere la riqualificazione dell'area di partenza. Per la parte commerciale, in tale area riqualificata potranno essere ospitate solo strutture di affidate alla competenza comunale (di cui all'art. 23 NA PTCP ~~2010~~2016).

3. La quota commerciale insediabile all'interno del Polo Funzionale di cui al presente articolo non è da interpretare come la duplicazione e la riproposizione degli abituali modelli di vendita, bensì come un'offerta commerciale fortemente caratterizzante il ruolo del Polo Funzionale in oggetto di vetrina e porta verso la città e verso il territorio, con valenza di marketing territoriale, con insediamenti di elevata qualità, fortemente integrati con il sistema di eccellenza complessivo dell'intero ambito. Questo orientamento dovrà essere mantenuto e rafforzato anche nel caso di attività commerciali insediate nell'Area Nord per trasferimento da altre zone della città.

4. Le Parti individuano nello schema di assetto funzionale (Allegato *Schema delle funzioni prevalenti di progetto*) le aree idonee per la localizzazione di insediamenti commerciali di attrazione, tenuto conto dei requisiti di accessibilità previsti dalla DCR n. 1253/1999, con particolare riferimento alle collocazioni rispetto alla gerarchia della rete viaria ed ai nodi di interscambio fra mobilità individuale e collettiva.

5. Le Parti concordano che la localizzazione puntuale degli insediamenti commerciali sarà specificata a valle dei percorsi di approfondimento e progettazione in corso attualmente sull'Area Nord, attraverso la stipula, tra i soggetti firmatari, di Accordi territoriali integrativi al presente atto, da sottoscrivere prima dell'adozione del POC del Comune di Reggio Emilia.

6. Le Parti si attiveranno con RFI affinché nella utilizzazione o cessione degli spazi sottostanti la Stazione Mediopadana non impiegati per scopi funzionali ai servizi ferroviari sia favorita la presenza di servizi di accoglienza e informazione degli utenti e di promozione dell'area vasta della provincia e del suo capoluogo.

7. Sono definite, ai sensi dell'art. 17, comma 4⁴ delle NA del PTCP ~~2010~~2016 le seguenti misure di perequazione territoriale in favore del centro commerciale naturale rappresentato dal Centro Storico della

⁴ modificato a seguito di variante specifica a PTCP, approvata con Delibera di Consiglio n.25 del 21/09/2018 (aggiornamento della numerazione del comma)

città di Reggio E. o sue porzioni e di altre aree urbane a rischio di desertificazione commerciale da identificarsi, nonché a favore di politiche di riequilibrio commerciale a scala provinciale:

- ⇒ il Comune di Reggio Emilia procederà, in sede di predisposizione del POC, quale condizione vincolante per l'attuazione di previsioni di insediamenti commerciali di attrazione, all'individuazione di quelle porzioni urbane da assoggettare a Progetti di Valorizzazione Commerciale (PVC) ed alla predisposizione dei relativi progetti e finanziamenti;
- ⇒ la Provincia procederà, al contempo, alla costituzione di un fondo di perequazione commerciale quale misura per attuare politiche di riequilibrio alla scala d'area vasta, al quale saranno destinate le risorse di cui ai punti successivi;
- ⇒ le Parti convengono di utilizzare procedure negoziali per identificare quei progetti di insediamento commerciale che offriranno, da un lato, proposte merceologiche e tipologiche coerenti con quanto disposto dal presente Accordo (e pertanto non emulative rispetto ai format esistenti) considerando, altresì, come prioritarie proposte volte alla connessione commerciale con la città storica e, dall'altro, i maggiori benefici in termini di concorso economico dei privati alla realizzazione delle misure ed interventi che saranno definiti nei PVC di cui sopra e per il fondo di perequazione commerciale;
- ⇒ il Comune di Reggio Emilia, nell'ambito delle convenzioni urbanistiche, destinerà alle misure di perequazione di cui ai punti precedenti, una significativa quota parte degli oneri di urbanizzazione e del costo di costruzione.

3.4 Sistema delle infrastrutture per la mobilità

1. Le Parti, riconosciuto che:

- ⇒ le condizioni di accessibilità dal territorio sono ottimali, essendo concentrati alcuni dei più importanti nodi della mobilità del territorio regionale e provinciale. Il polo è, infatti, direttamente accessibile da più direzioni attraverso il nuovo casello autostradale, il sistema delle tangenziali (con connessione alla via Emilia) e degli ulteriori assi della *grande rete* e della *rete di base* come definita dal PTCP ~~2010~~2016, alle aree della pianura reggiana, parmense e modenese e alle aree collinari e montane).
 - ⇒ la Stazione Mediopadana costituirà un nodo di interscambio sia tra il Servizio Ferroviario Nazionale con il Servizio Ferroviario Regionale e con il Trasporto Pubblico locale su gomma, sia tra questi e il traffico su gomma privato. Nei pressi della stazione verrà infatti realizzata una delle fermate del Servizio Ferroviario Regionale attualmente in cantiere che permetterà di raggiungere con facilità la stazione FS storica ed il Centro di Interscambio Mobilità;
- e che, per contro, le criticità maggiori allo stato attuale sono riconosciute:
- ⇒ nell'effetto barriera esercitato dai tracciati infrastrutturali;

⇒ nella scarsa leggibilità degli itinerari di connessione tra le due porte di accesso, il casello e la Stazione Mediopadana con la città storica.

individuano i seguenti interventi e azioni prioritarie, inerenti l'assetto delle infrastrutture per la mobilità interne ed esterne al polo affinché si attuino da un lato le connessioni con la città storica e l'area urbana di Reggio, e dall'altro con l'Area Vasta:

⇒ mobilità pubblica:

Preso atto che sulla capacità di "avvicinare" il bacino di potenziali fruitori del *sistema territoriale complesso* PR-RE-MO in primis, al nodo della Stazione Mediopadana si giocano le possibilità di sviluppo della stazione stessa e, che un ruolo fondamentale dovrà essere svolto dal trasporto pubblico, le parti individuano la seguente agenda di interventi ed azioni prioritarie:

- completare gli interventi in atto e programmati di ammodernamento ed elettrificazione delle linee FER Reggio E.- Guastalla, Reggio E. - Sassuolo, e Reggio E. - Canossa e di realizzazione di nuove fermate, tra cui riveste priorità quella in corrispondenza della Stazione Mediopadana;
- avviare la progettazione e la realizzazione della nuova bretella ferroviaria di interconnessione tra gli scali merci di Dinazzano (FER) e Marzaglia (Italferr) al fine di liberare la tratta Reggio E.- Sassuolo dal traffico merci;
- potenziare, al contempo, il Servizio Ferroviario Regionale su tali linee, con prestazioni di tipo metropolitano in termini di livello di servizio (frequenze e n. di fermate) e materiale rotabile (con priorità per le linee Reggio E.- Guastalla e Reggio-Canossa);
- coordinare gli orari sulle linee FS storica e FER con quello della Stazione Mediopadana affinché si ottimizzi il servizio di navetta sulla linea Reggio E. - Guastalla e quindi siano ottimizzati i flussi diretti verso la Stazione Mediopadana dall'Area Vasta;
- valutare la fattibilità tecnica e finanziaria, nel medio-lungo periodo (anche per lotti successivi a partire dalla tratta Reggio E. - Bagnolo), di integrazione di servizi urbani ad alta capacità con le linee FER al fine di ottenere una maggiore frequenza nelle corse, un aumento del numero delle fermate ed ovviare eventuali rotture di carico;
- implementare il sistema della Y rovesciata con una tranvia in sede promiscua lungo la direttrice Stazione Storica FS, centro storico, Ospedale, Baragalla, Rivalta e con la linea di metrobús tra Reggio-Correggio-Carpi secondo gli esiti dello studio di fattibilità redatto dalla Provincia e da ACT;
- riorganizzare le linee del TPL su gomma al fine di aumentare la velocità commerciale e rendere il servizio adeguato alle nuove esigenze di mobilità urbana soprattutto in un'ottica di intermodalità con particolare

riferimento alla direttrice urbana Stazione Mediopadana, via Gramsci, centro storico.

⇒ mobilità su gomma:

- potenziare le relazioni est-ovest, con particolare riferimento al raccordo tra il nuovo casello autostradale e la Stazione Mediopadana dell'Alta Velocità prevedendo: nel breve periodo la realizzazione di adeguate aree di sosta sia nei pressi dell'autostrada che della stazione, di sistemi di segnaletica e comunicazione e di adeguamento funzionale di via Filangeri; nel medio-lungo periodo la realizzazione di ulteriori connessioni infrastrutturali viarie previa valutazione di fattibilità con i soggetti competenti;
- potenziare il livello di accessibilità e le connessioni con il contesto urbano a sud del fascio stradale e ferroviario e con i quartieri circostanti (S. Croce, S. Prospero, Mancasale) prevedendo la riorganizzazione funzionale e strutturale della viabilità esistente attraverso interventi di integrazione e moderazione del traffico;
- potenziare le connessioni con il centro storico attraverso la riqualificazione urbana di viale Morandi come asse di connessione diretta nord-sud e di via Gramsci e via Samoggia come assi di relazione tra i quartieri esistenti e il centro, secondo criteri di integrazione delle varie forme di mobilità orientate a riconferire alla strada il ruolo di struttura urbana;
- creazione di spazi di interscambio con il trasporto pubblico locale su gomma e su ferro integrati con il parcheggio di fronte alla stazione;
- coordinamento degli accessi alla viabilità portante attraverso la ridefinizione delle gerarchie della rete secondo quanto previsto dal Regolamento Viario e la creazione di connessioni funzionali alla tangenziale a seguito di un adeguamento delle sue caratteristiche funzionali e geometriche;
- al contempo si dovrà perseguire una caratterizzazione unitaria del paesaggio infrastrutturale dell'Area Nord, valorizzando le architetture contemporanee di recente realizzazione da completarsi con la realizzazione della nuova pensilina del casello autostradale;

⇒ mobilità ciclabile e pedonale:

- Sviluppo e attuazione del piano ciclistico comunale (BICIPLAN) in particolare del completamento della rete ciclabile su via Filangeri e del raccordo tra questa e via Samoggia;

In Allegato al presente Accordo vengono riportati lo *Schema della mobilità su gomma e su ferro* e lo *Schema della mobilità ciclabile*.

3.5 Qualità paesaggistica ed ecologica

1. L'attenzione alle problematiche ambientali e paesaggistiche deve, in questo contesto, emergere con forza. Nell'ambiente piatto della pianura le nuove architetture (parco progetti Calatrava) sono un segno a forte impatto e creano un nuovo paesaggio. La qualità progettuale di queste opere impone, inoltre, una coerenza urbanistica, paesaggistica e architettonica degli interventi che si realizzeranno nel contesto circostante. La progettazione degli spazi pubblici, e in particolare delle aree a verde, dovrà diventare, pertanto, parte integrante e rilevante di tale ampio progetto di valorizzazione del paesaggio dell'intera Area Nord, in grado di ripensare l'assetto urbano come un continuum di spazi connessi fra loro, al fine di generare un unico evento architettonico-urbanistico.

2. Le Parti, pertanto, identificano i seguenti obiettivi, e conseguenti interventi ed azioni, per l'incremento della qualità ecologica e paesaggistica e l'integrazione delle nuove funzioni del polo:

- ⇒ le aree di nuova urbanizzazione e di riqualificazione dovranno contribuire alla configurazione di un disegno complessivo degli spazi aperti a verde esistenti che dovranno essere utilizzati anche per mediare il rapporto con la campagna a confine con il Polo Funzionale secondo linee guida predisposte dall'A.C. con il Progetto RETE (Reggio Emilia Territorio Esteso) e in attuazione degli obiettivi di riqualificazione paesaggistica indicati dal PSC per la Cintura verde, nonché degli obiettivi di potenziamento della rete ecologica locale.
- ⇒ ampliamento e valorizzazione del Bosco Urbano dell'area "ponti";
- ⇒ valorizzazione della relazione paesaggistica tra gli ambiti fluviali e le nuove funzioni urbane, attraverso la salvaguardia di una fascia territoriale più prossima al Torrente Rodano ed attraverso la salvaguardia delle visuali percettive dei principali elementi caratterizzanti il paesaggio naturale e urbano locale;
- ⇒ valorizzazione di via Petrella come "via del paesaggio" destinata all'accessibilità ciclabile e pedonale;
- ⇒ tutela delle principali visuali libere attraverso l'introduzione di specifici limiti e condizionamenti negli strumenti urbanistici comunali;
- ⇒ garanzia di un livello di permeabilità dei suoli elevata, anche quale fattore di contenimento del consumo di suolo, con l'introduzione a livello di PSC di una ampia superficie permeabile;
- ⇒ attuazione delle linee di indirizzo contenute nei focus progettuali sugli aspetti paesaggistici integranti il PSC, all'interno dei quali si prevede di intervenire con la realizzazione di una successione di aree verdi aventi valenze differenti (verde ecologico, protettivo e attrezzato), ma uniformate nella concezione e in una serie di elementi (arredo, materiali, disegno) che ne rendano leggibile l'impianto unitario collegando il centro città con il Polo Funzionale e le aree agricole e naturali periurbane. L'obiettivo prioritario è l'aumento della naturalità complessiva legata alle acque, all'interno della rete ecologica comunale, potenziando la fruizione

- paesaggistica del territorio, e del tracciato dei corsi d'acqua, in modo da creare una strada verde di collegamento nord-sud che, passando per il Mauriziano, arrivi all'ambito di alto valore naturalistico del Rodano-Acquachiara (green-way del Rodano);
- ⇒ a livello di reti tecnologiche, nella progettazione dovranno essere verificate e eventualmente adeguate le reti tecnologiche rispetto alle nuove esigenze delle attività insediabili nel Polo Funzionale, a partire da quanto emerso in sede di ValSAT del PSC, quale condizione per l'attuazione degli interventi di nuova urbanizzazione da inserire in POC.

In Allegato al presente Accordo viene riportato lo *Schema del verde*.

4. Contenuti specifici relativi al Polo Funzionale Sistema sportivo-ricreativo "Stadio Giglio"

4.1 Assetto funzionale

1. Il Polo Funzionale denominato Sistema sportivo-ricreativo "Stadio Giglio" ha una superficie territoriale di circa 360.000 mq ed è costituito da un complesso di attrezzature per lo sport e il tempo libero (ved. Allegato *Schema delle funzioni attuali*), in buona parte esistenti:

- a) stadio Giglio, con una capienza complessiva di oltre 20.000 posti;
- b) parco Acquatico, con una estensione di circa 40.000 mq è interessato da un intervento di potenziamento del sistema delle piscine;
- c) multisala UCI-Cinema, comprende 11 sale per un totale di 1.825 posti;
- d) galleria commerciale non alimentare con una superficie di vendita non superiore a 10.000 mq;
- e) circolo Sociale PIGAL: Il complesso, di oltre 1.100 mq di superficie, è dentro ad un parco pubblico (il parco delle Roverelle) di 12.000 mq.
- f) polo psichiatrico dell'ASL di Reggio Emilia.

2. Le Parti riconoscono al Polo Funzionale in oggetto un ruolo di centro di servizi di interesse primario per la città ed il territorio provinciale, in grado di fornire oltre alle funzioni sportivo-ricreative anche un articolato mix funzionale di scala territoriale: commercio, attrezzature scolastico-culturali, socio-sanitarie e terziario.

3. Sono pertanto assunti i seguenti obiettivi specifici per la definizione dell'assetto funzionale dell'area, a specificazione di quanto disposto dall'art. 13, comma 4, lett. h) del PTCP ~~2010~~2016:

- ⇒ potenziamento e armonizzazione di un sistema di funzioni complementari che connotino ulteriormente la polarità esistente, esaltandone le potenzialità, nonché l'attrattività sovraprovinciale del polo, garantendo un'efficace connessione con il centro storico e con gli altri poli funzionali (in particolare con il Polo Stazione Mediopadana-Nuovo Casello-Fiera, le Ex-Officine Reggiane, il San Lazzaro).

- ⇒ localizzazione di un polo scolastico superiore, in attuazione delle previsioni del PTCP ~~2010~~2016, che potrà godere di virtuose sinergie con le altre funzioni insediate ed insediabili nel polo, quali la condivisione del sistema infrastrutturale viario di accesso (da potenziare e qualificare) e del sistema dei parcheggi, del servizio del trasporto pubblico su ferro e su gomma, la possibilità di avere strutture per la doppia finalità scolastica e ricreativa (ad esempio la palestra...); a tal fine l'area più indicata è quella posta a nord est.
- ⇒ potrà essere, infine, completata ed ulteriormente qualificata la gamma di servizi e funzioni attualmente previste attraverso la verifica dell'opportunità di insediamento di ulteriori strutture e funzioni sportive-ricreative, nonché di servizi privati e pubblici, purché coerenti con le vocazioni funzionali del polo. In particolare, qualora si presentassero in futuro le condizioni per la localizzazione di un nuovo palazzetto dello sport in un'area contigua al Polo Funzionale, la nuova struttura dovrà essere insediata in coerenza con gli obiettivi di qualità insediativi del Polo Funzionale, attraverso uno specifico progetto integrato.

4. Nel complesso, le funzioni insediabili all'interno del polo sono:

- ⇒ attrezzature sportive di interesse provinciale;
- ⇒ attrezzature scolastiche di livello superiore;
- ⇒ funzioni ricreative e di spettacolo;
- ⇒ funzioni commerciali entro i limiti di un Centro commerciale di livello provinciale con attrazione di livello inferiore⁵ con un massimo di 10.000 mq di SV (di cui all'art. 21 delle NA del PTCP ~~2010~~2016);
- ⇒ attrezzature socio-sanitarie;
- ⇒ attività terziarie, culturali e di servizio.

4.2 Perimetrazione e dimensionamento del polo

1. Le Parti concordano la perimetrazione e il dimensionamento del polo operata dal PTCP ~~2010~~2016 e dal PSC adottato e riassunta nell'Allegato *Schema delle funzioni attuali*.

2. Per quanto attiene al dimensionamento delle funzioni insediabili le Parti convengono che:

- i diritti edificatori minimi siano quelli riportati nella scheda norma del PSC adottato relativa al Polo Funzionale in oggetto;
- oltre ai diritti edificatori minimi di cui al punto precedente, può essere consentita una quota di edificabilità supplementare esclusivamente orientata al perseguimento di finalità pubbliche ed alla promozione della qualità urbanistica ed architettonica degli interventi, purché tale previsione non contrasti i limiti e le condizioni di sviluppo definite in sede di ValSAT di PSC e sempre entro il dimensionamento massimo definito dal PSC per i poli funzionali;

⁵ modificato a seguito di Osservazione PG n.56443 del 03/05/2018

- tale potenzialità aggiuntiva verrà valutata concordemente dalla Provincia e dal Comune nelle fasi operative di attuazione delle previsioni del PSC, Accordi territoriali integrativi e POC, assumendo come criteri di riferimento la qualità urbanistica ed architettonica e la chiara corrispondenza del progetto all'interesse pubblico.

4.3 Sistema delle infrastrutture per la mobilità

1. Stante la necessità di addivenire ad un assetto maggiormente connesso al resto della rete del trasporto pubblico su gomma e su ferro, alla rete viabilistica e ciclopedonale (migliorare quindi i collegamenti con il centro storico, gli altri poli funzionali presenti sul servizio metropolitano di superficie e le ulteriori centralità esistenti o previste nell'intera Area nord), nonché, infine, di migliorare la qualità anche estetica degli spazi per la mobilità, le Parti convengono che: per quanto attiene alla mobilità pubblica:

- ⇒ siano completati gli interventi di ammodernamento in atto e programmati della linea FER Reggio E.-Guastalla e sia potenziato e qualificato il Servizio Ferroviario Regionale secondo quanto disposto in precedenza all'art. 3.4;
- ⇒ segnatamente sia riqualificata la fermata ferroviaria "Mancasale";
- ⇒ sia potenziato e riorganizzato il servizio di TPL su gomma, in coerenza con la rete ciclopedonale interna al Polo Funzionale e con l'assetto funzionale esistente e previsto, nonché in relazione agli interventi previsti nel Polo Funzionale "Stazione Mediopadana-Nuovo Casello-Fiera";

per quanto attiene alla mobilità su gomma:

- ⇒ siano attuati gli interventi di riorganizzazione della rete viaria previsti nell'*Analisi di impatto del nuovo assetto urbanistico del comparto nord della città*, tra cui: razionalizzazione e messa in sicurezza dell'innesto su via Gramsci, realizzazione della connessione con via Morandi, ampliamento del sottopasso carrabile di ingresso al Giglio;
- ⇒ riorganizzazione del sistema dei parcheggi e sua qualificazione, in relazione all'assetto funzionale previsto per il polo;
- ⇒ siano qualificati gli accessi carrabili delle "porte" sud ed ovest del Polo Funzionale;
- ⇒ sia redatto lo studio di fattibilità di un accesso diretto all'area dal sistema tangenziale nord di Reggio Emilia;

per quanto attiene alla mobilità ciclopedonale:

- ⇒ razionalizzazione e potenziamento della rete ciclopedonale interna al Polo Funzionale, con particolare attenzione alle interconnessioni tra le diverse funzioni ivi presenti, anche attraverso l'individuazione di nuovi percorsi, la messa in sicurezza dei percorsi esistenti in sede promiscua, la riqualificazione dei sottopassi ciclopedonali esistenti e l'eventuale individuazione di nuovi attraversamenti;
- ⇒ potenziamento, in particolare, delle piste ciclabili su via Romano e su via Petrella;

In Allegato al presente Accordo vengono riportati lo *Schema della mobilità su gomma e su ferro* e lo *Schema della mobilità ciclabile*.

4.4 Qualità paesaggistica ed ecologica

1. Si richiamano qui gli obiettivi generali di cui al precedente art. 3.5 con le seguenti integrazioni:

- ⇒ occorre valorizzare la relazione visiva tra il parco della Villa di via Petrella e l'area agricola circostante; a tal fine lo strumento urbanistico comunale prevede la salvaguardia dei varchi e degli scorci visivi residui;
- ⇒ per quanto attiene all'attuazione delle linee di indirizzo contenute nei focus progettuali sugli aspetti paesaggistici integranti il PSC adottato. L'intenzione progettuale è di preservare il territorio rurale con il suo carattere attuale, sotto forma di parco agrario, potenziando le possibilità fruibili per l'area (percorsi ricreativi, connessioni con i quartieri e le frazioni vicine) e le funzioni complementari all'agricoltura. Via Petrella, quindi, al confine con il Polo Funzionale, è uno dei punti strategici per ricucire le relazioni tra ambito rurale e tessuto urbano;
- ⇒ per quanto attiene alla riduzione del rischio da inquinamento elettromagnetico riveste priorità l'interramento o dismissione della linea elettrica aerea attualmente insistente sulle aree destinate al nuovo polo scolastico.

In Allegato al presente Accordo viene riportato lo *Schema del verde*.

5. Contenuti specifici relativi al Polo Funzionale Stazione Ferroviaria RFI – CIM – Polo "Ex Reggiane"

5.1 Assetto funzionale

1. Si tratta di un Polo Funzionale complesso che si organizza attorno a tre centralità: l'area delle vicine Ex-Officine Reggiane, il nodo della mobilità del CIM, la Stazione ferroviaria. L'elevato livello di accessibilità con il trasporto pubblico, la vicinanza al centro, le potenzialità offerte dai contenitori dismessi, la elevano ad area strategica per la città e per il resto del territorio provinciale e dell'Area Vasta. Le funzioni attualmente presenti all'interno del Polo Funzionale, come emerge dall'Allegato *Schema delle funzioni attuali*, sono le seguenti:

- a) Stazione ferroviaria FS storica;
- b) Centro Intermodale per la Mobilità (CIM);
- c) Centro Internazionale per l'Infanzia Loris Malaguzzi.

2. Rilevato che sul Polo Funzionale in oggetto, la Provincia ed il Comune di Reggio Emilia hanno prodotto, in questi anni, intese ed indicazioni progettuali che si inseriscono nella strategia complessiva di valorizzazione del Polo Funzionale e delle funzioni in esso contenute; in particolare, con il presente Accordo si intendono acquisiti e condivisi i

contenuti strategici del Protocollo d'Intesa per la riqualificazione dell'area "Officine Reggiane" di cui alla DGP 80/2006, e quelli riferiti all'Accordo tra Regione Emilia Romagna, Università di Modena e Reggio, Comune di Reggio, Provincia di Reggio e altri soggetti per il consolidamento della rete regionale dell'Alta Tecnologia, attraverso la creazione di Tecnopoli per la competitività del territorio; le Parti assumono i seguenti obiettivi specifici per la definizione dell'assetto funzionale dell'area, a specificazione di quanto disposto dall'art. 13, comma 4, lett. j) del PTCP ~~2010~~2016:

- ⇒ configurare gli interventi previsti all'interno del Polo Funzionale come il cardine attorno al quale si sviluppano le strategie di riqualificazione e rigenerazione urbana dell'intero settore della città a sud della Stazione Mediopadana, con particolare riferimento ai rapporti nord-sud e alle sinergie che tale riqualificazione può offrire alla valorizzazione del centro storico;
- ⇒ realizzare un sistema di funzioni complementari (terziario avanzato, formazione e ricerca, nodi di scambio intermodale persone) che esaltino la polarità esistente e le sue potenzialità, nonché l'attrattività sovra-provinciale del polo, garantendo inoltre un'efficace connessione con il centro storico e con gli altri poli funzionali (Stazione Mediopadana, Stadio Giglio, Aeroporto, San Lazzaro);
- ⇒ consolidare e qualificare l'area della stazione ferroviaria-CIM come porta della città e del territorio provinciale dall'esterno, nodo intermodale persone; piazzale Europa andrà riqualificato come elemento di connessione tra le diverse zone dell'ambito e dei suoi dintorni;
- ⇒ integrare il nodo della stazione ferroviaria e il contesto circostante e con le parti di città che saranno oggetto di trasformazioni future; migliorando le connessioni tra i quartieri a nord e a sud della barriera ferroviaria; restituendo attrattività alla zona a nord della stazione, oltre che un'elevata vivibilità e qualità ambientale;
- ⇒ riqualificare l'area delle ex Officine Reggiane quale polarità di eccellenza per la formazione e la ricerca e luogo della memoria e dell'identità storica della città;
- ⇒ la rifunionalizzazione dell'area delle ex Officine Reggiane, con la presenza della sede del tecnopolo sulla meccatronica, sull'efficienza energetica e sulla sostenibilità nelle costruzioni, dovrà porsi come obiettivi la valorizzazione dell'assetto originario e del patrimonio edilizio esistente e la risignificazione di una zona rappresentativa per la città. Si prevede, inoltre, la realizzazione di una sede museale per rendere fruibile l'archivio delle Officine Reggiane;
- ⇒ garantire l'opportunità di consolidamento ed eventuale ampliamento del Centro Internazionale per l'Infanzia "L. Malaguzzi";
- ⇒ riservare una quota della volumetria per ospitare nuovi servizi per l'istruzione, con particolare riferimento all'istruzione superiore;

- ⇒ garantire una gamma di funzioni diversificata per tipologia di attività e per tempi di esercizio in modo da garantire la vivibilità in tutte le ore della giornata;
- ⇒ creare efficaci sinergie con gli altri importanti interventi che l'Amministrazione Comunale ha intrapreso e programmato nelle aree circostanti (riqualificazione via Flavio Gioia, aree ex Gallinari e ex Maffia, ambito via Turri / piazzale Marconi / via IV Novembre / via Eritrea, relazioni con il resto del quartiere di Santa Croce).

3. Nel complesso, le funzioni insediabili all'interno del Polo funzionale sono:

- ⇒ attività terziarie, culturali e di servizio;
- ⇒ attività di ricerca, con laboratori, incubatori e spin-off di imprese per lo sviluppo di progetti finalizzati al trasferimento tecnologico all'innovazione del territorio e dell'economia reggiana;
- ⇒ servizi per l'istruzione;
- ⇒ quote di residenza;
- ⇒ attività a servizio della mobilità e dell'interscambio;
- ⇒ attività produttive compatibili;
- ⇒ attività commerciali di rilevanza comunale, in coerenza con quanto disposto dal PTCP 2010~~2016~~ (di cui all'art. 23 delle NA del PTCP).

In Allegato al presente Accordo viene riportato lo *Schema delle funzioni prevalenti di progetto*.

~~4. L'eventuale attuazione di strutture di vendita sottoposte a concertazione d'ambito sovracomunale dovrà prevedere misure perequative secondo quanto disposto dall'art. 17, comma 4 delle NA del PTCP 2010. A tal fine:~~

- ~~– il Comune di Reggio Emilia procederà in sede di predisposizione del POC, quale condizione vincolante per l'attuazione di previsioni di tali strutture di vendita, all'individuazione di quelle porzioni urbane da assoggettare a Progetti di Valorizzazione Commerciale (PVC) (a partire dalla zona est del centro storico e delle aree urbane limitrofe alla zona stazione) ed alla predisposizione dei relativi progetti e finanziamenti;~~
- ~~– il Comune di Reggio Emilia, nell'ambito delle convenzioni urbanistiche, destinerà a tale/i PVC una significativa quota degli oneri di urbanizzazione e del costo di costruzione.⁶~~

5.2 Perimetrazione e dimensionamento del polo

1. Il PSC prevede lo sviluppo del polo esistente (ved. Allegato *Aree esistenti e di potenziamento*) verso est, a ridosso e oltre l'asse di via del Partigiano, per una superficie territoriale complessiva (esistente + espansione) di circa 664.000 mq, comprendendo anche il cuneo verde compreso tra l'aeroporto e la ferrovia per le seguenti funzioni: potenziamento dell'offerta di spazi naturalistici ed ambientali al servizio della città (bosco urbano); creazione di un nodo ecologico portante per

⁶ modificato a seguito di Osservazione PG n.56443 del 03/05/2018

la rete ecologica locale; potenziamento delle connessioni ecologiche e funzionali con il Polo Funzionale dell'area San Lazzaro.

2. Per quanto attiene al dimensionamento delle funzioni insediabili le Parti convengono che:

- i diritti edificatori minimi siano quelli riportati nella scheda norma del PSC adottato relativa al Polo Funzionale in oggetto;
- oltre ai diritti edificatori minimi di cui al punto precedente, può essere consentita una quota di edificabilità supplementare esclusivamente orientata al perseguimento di finalità pubbliche e la promozione della qualità urbanistica ed architettonica degli interventi, purché tale previsione non contrasti i limiti e le condizioni di sviluppo definite in sede di ValSAT del PSC e sempre entro il dimensionamento massimo definito dal PSC per i poli funzionali;
- tale potenzialità aggiuntiva verrà valutata concordemente dalla Provincia e dal Comune nelle fasi operative di attuazione delle previsioni del PSC, Accordi territoriali integrativi e POC, assumendo come criteri di riferimento la qualità urbanistica ed architettonica e la chiara corrispondenza del progetto all'interesse pubblico.

5.3 Sistema delle infrastrutture per la mobilità

1. Le Parti riconoscono che nel progetto a scala urbana (in sede di POC e di PUA) sarà necessario affrontare i temi della mobilità e dell'accessibilità predisponendo un unico sistema integrato di interventi ed azioni rivolte a riorganizzare e razionalizzare il sistema nel suo complesso ed in particolare a superare i limiti determinati dalla presenza della barriera ferroviaria, sulla base di quanto disposto nel presente Accordo.

Segnatamente le Parti definiscono la seguente agenda di interventi ed azioni:

- ⇒ occorre riconfigurare Piazzale Europa rendendo compatibili le funzioni che svolge: nodo di interscambio urbano ferro-gomma, spazio di sosta e polarità per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, con la qualificazione dello spazio e la ricucitura urbanistica tra Santa Croce – ex Officine Reggiane – Centro Storico;
- ⇒ l'aumento della permeabilità dell'area occupata da Piazzale Europa dovrà offrire l'opportunità per la costituzione di nuove relazioni tra tessuti contigui ed in particolare tra le ex Officine Reggiane e il centro Internazionale "Loris Malaguzzi";
- ⇒ a livello infrastrutturale, la progettazione dovrà garantire soluzioni in grado di facilitare l'accesso al Polo, nonché di risolvere i punti di conflittualità legati all'attraversamento di via del Partigiano;
- ⇒ dovrà essere studiato un raccordo tra via Lama Golese, Piazzale Europa e i viali di circonvallazione, per incrementare l'accessibilità dell'area da parte del trasporto pubblico;
- ⇒ l'attuazione delle previsioni dovrà essere accompagnata dal potenziamento del servizio di Trasporto Pubblico locale su gomma e su ferro (si richiama anche quanto disposto in precedente in merito alle linee FER ed ai relativi servizi di trasporto passeggeri),

- in grado di porre in relazione efficacemente il Polo Funzionale con gli altri settori della città;
- ⇒ in particolare, alla luce del consolidamento delle relazioni offerte dall'Alta Velocità, il sistema relativo alla stazione ferroviaria storica e al tracciato della linea storica Milano-Bologna va ripensato in relazione all'intensificazione dei Servizi Ferroviari Regionali;
 - ⇒ l'inserimento di nuove attività ed il potenziamento di quelle esistenti, dovrà minimizzare la domanda di spostamento relativa a veicoli privati (mobilità privata);
 - ⇒ la parte più orientale del Polo dovrà essere messa in forte relazione con l'ambito dell'aeroporto, con il parco urbano sottostante e con il sistema ambientale e fruitivo del Torrente Rodano, anche attraverso nuove connessioni ciclopedonali.

In Allegato al presente Accordo vengono riportati lo *Schema della mobilità su gomma e su ferro* e lo *Schema della mobilità ciclabile*.

5.4 Qualità paesaggistica ed ecologica

1. Si richiamano qui gli obiettivi generali di cui al precedente art. 3.5 con le seguenti integrazioni:

- ⇒ valorizzazione e implementazione degli elementi della rete ecologica locale, in particolare cercando nuove connessioni con il limitrofo sistema ecologico del Torrente Rodano;
- ⇒ valorizzazione e salvaguardia dei varchi visivi lungo via del Partigiano;
- ⇒ ampliamento delle superficie permeabili, potenziando le connessioni verdi con il sistema ambientale ad est;
- ⇒ attuazione delle linee di indirizzo contenute nei focus sugli aspetti paesaggistici integranti il PSC. In particolare, per il miglioramento delle caratteristiche ecologiche e paesaggistiche del cuneo verde dell'aeroporto, si potrebbero ampliare i rimboschimenti lungo l'asse ferroviario, in modo da costituire una spina di carattere naturale che penetra all'interno della città, partendo dall'ambito fluviale del Rodano.

In Allegato al presente Accordo viene riportato lo *Schema del verde*.

Art. 5 Misure per il contenimento dei consumi energetici e idrici nei poli funzionali

1. La progettazione urbanistica attuativa, nonché dei singoli interventi edilizi e la progettazione delle opere pubbliche dovranno essere orientate al miglioramento della sostenibilità energetica degli insediamenti attraverso l'adozione di misure di risparmio energetico ed utilizzo di fonti rinnovabili, del comfort climatico degli spazi pubblici aperti, nonché al contenimento degli effetti in termini di consumo idrico e produzione di reflui.

2. A tal fine dovranno essere perseguiti i seguenti obiettivi:

- ⇒ utilizzo efficiente e razionale della risorsa idrica (applicazione, ove pertinenti, delle misure di cui all'art. 85 delle NA del PTCP ~~2010~~2016);
- ⇒ applicazione del principio di invarianza idraulica per le aree di nuova urbanizzazione e di attenuazione idraulica per le aree di riqualificazione, ai sensi dell'art. 70 delle NA del PTCP ~~2010~~2016;
- ⇒ garanzia dell'adeguatezza della rete fognaria e dell'impianto di depurazione cui sono o saranno collegati gli insediamenti esistenti o previsti;
- ⇒ massimizzazione della quota energetica derivante da fonti rinnovabili o assimilate;
- ⇒ rispetto, nelle nuove edificazioni, di elevati standard di efficienza energetica e di comfort termo-igrometrico indoor superiori a quelli previsti per legge;
- ⇒ progettazione di sistemi di illuminazione pubblica con prestazioni superiori alle direttive sull'inquinamento luminoso e ad elevata efficienza energetica.

3. Nella definizione delle opere e degli interventi necessari al miglioramento in termini di efficienza energetica ed idrica, assume una particolare importanza lo scenario di potenziamento dell'infrastrutturazione tecnologica che sta emergendo con il coinvolgimento dei soggetti responsabili, con particolare riferimento alle tematiche dell'energia elettrica (programmazione TERNA) e della sicurezza idraulica (progettazione IREN/Bonifica). Gli obiettivi dettati da tali strumenti sono da applicare anche all'interno della progettualità relativa all'Area Nord .

Art. 6. Misure per l'accessibilità dell'ambiente urbano

1. Le Parti concordano nell'obiettivo di migliorare l'accessibilità delle città alle categorie di persone "sensibili" (bambini, anziani, diversamente abili) a cominciare dai luoghi pubblici o ad uso pubblico, edifici e spazi aperti, e dagli ambienti di lavoro, funzioni che caratterizzano i poli funzionali oggetto del presente accordo.

2. In coerenza con le linee guida emanate dal ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali (rif. "Libro bianco su accessibilità e mobilità urbana"), le Parti richiedono lo sviluppo di una nuova sensibilità del progettare la città e il territorio che, pur tenendo conto delle norme vigenti in materia di accessibilità ai soggetti diversamente abili, consideri l'adozione di soluzioni accessibili a tutti quale prassi e non effetto di imposizioni normative.

3. A tal fine l'adozione di soluzioni volte alla creazione di spazi di vita accessibili anche ai diversamente abili sarà richiesta quale requisito qualificante i piani urbanistici attuativi e dei progetti di oo.pp., unitamente all'adozione di pratiche partecipative finalizzate ad una corretta percezione dei bisogni di tali categorie sociali.

Art. 7. Monitoraggio dell'Accordo

1. E' costituito un Comitato di monitoraggio tra la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Reggio Emilia.

2. Il Comitato è formato dai rappresentanti istituzionali delle Amministrazioni o loro delegati e si riunirà a cadenze periodiche o all'occorrenza con il compito:

a) monitorare l'attuazione degli impegni ivi assunti e le connesse azioni procedurali/amministrative;

b) di precisare ed eventualmente correggere, con riguardo alle competenze di ciascun Ente, i contenuti del presente Accordo, in relazione alle esigenze che potranno manifestarsi nelle fasi di attuazione dei Poli funzionali in oggetto, anche attraverso la predisposizione di Accordi territoriali integrativi come previsto dal presente Accordo.

Reggio Emilia, lì ...

I soggetti sottoscrittori:

Per la Provincia di Reggio Emilia:
~~il Presidente Gianmaria Manghi~~
il Presidente Giorgio Zanni⁷

Per il Comune di Reggio Emilia:
il Sindaco Luca Vecchi

ALLEGATI:

P.F. "Nuove porte della città: Stazione Mediopadana – Nuovo Casello – Fiera"

- Aree esistenti e di progetto
- Schema delle funzioni attuali
- Schema delle funzioni prevalenti di progetto
- Schema della mobilità su gomma e su ferro
- Schema della mobilità ciclabile
- Schema del verde

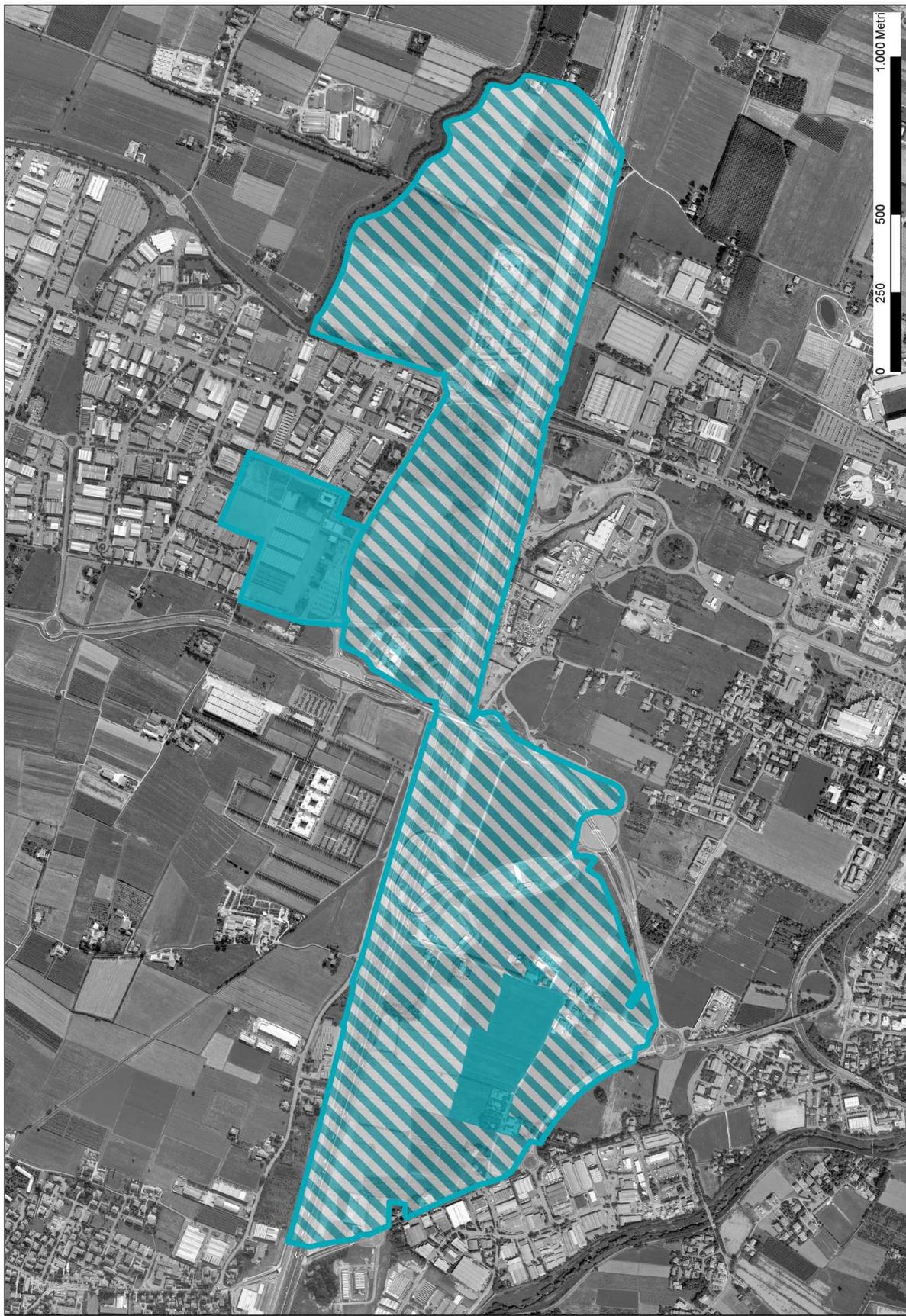
P.F. "Città dello sport e del tempo libero - Stadio Giglio"

- Aree esistenti e di progetto
- Schema delle funzioni attuali
- Schema delle funzioni prevalenti di progetto
- Schema della mobilità su gomma e su ferro
- Schema della mobilità ciclabile
- Schema del verde

⁷ modificato a seguito di Delibera del Presidente di Giunta Regionale n.171 del 13/11/2018 che ha nominato il nuovo Presidente della Provincia di Reggio Emilia

P.F. "Stazione Ferroviaria RFI – Centro Intermodale (CIM) e ex-Officine Reggiane"

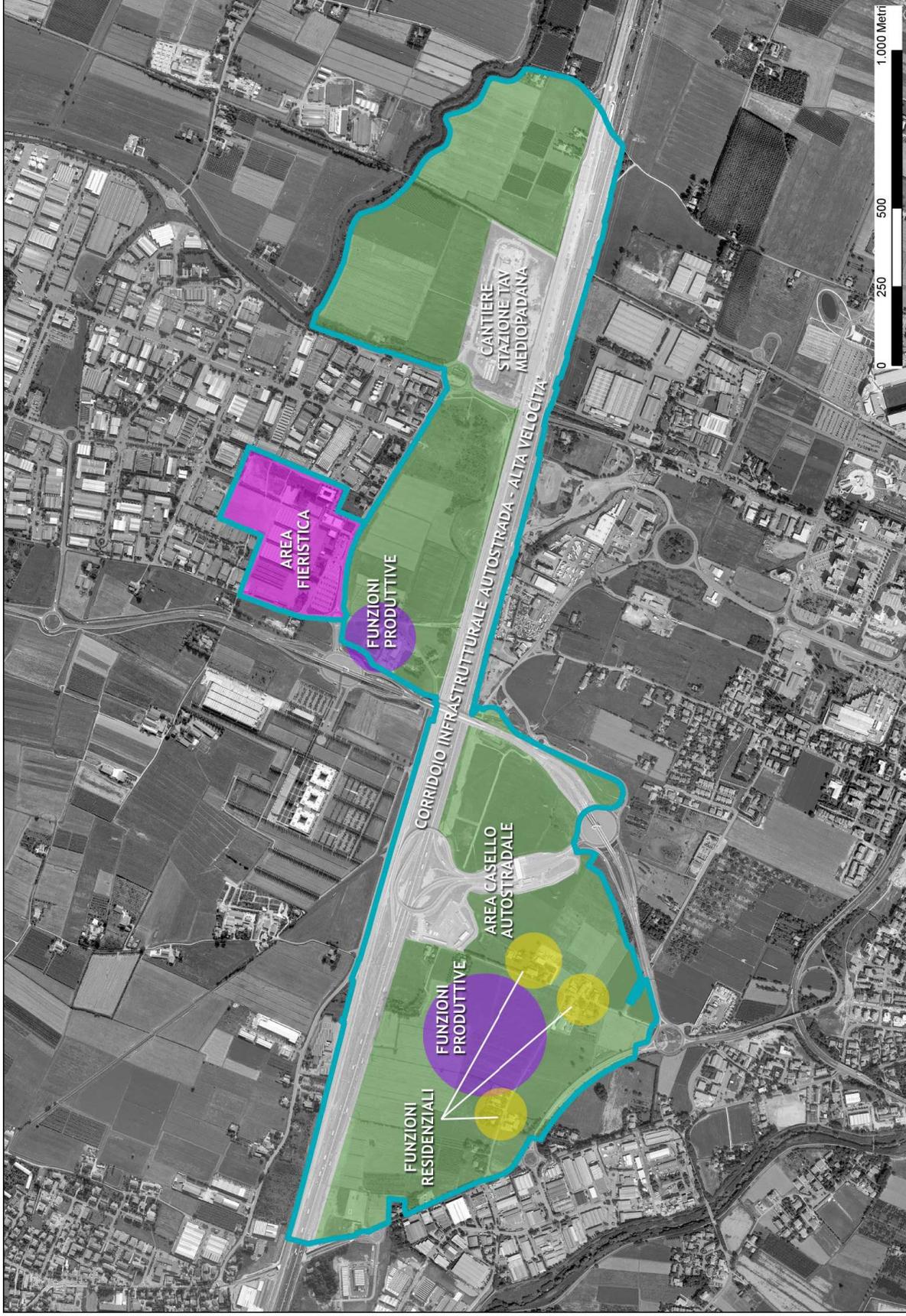
- Aree esistenti e di progetto
- Schema delle funzioni attuali
- Schema delle funzioni prevalenti di progetto
- Schema della mobilità su gomma e su ferro
- Schema della mobilità ciclabile
- Schema del verde



AREE ESISTENTI

AREE DI POTENZIAMENTO

AREE ESISTENTI E DI POTENZIAMENTO



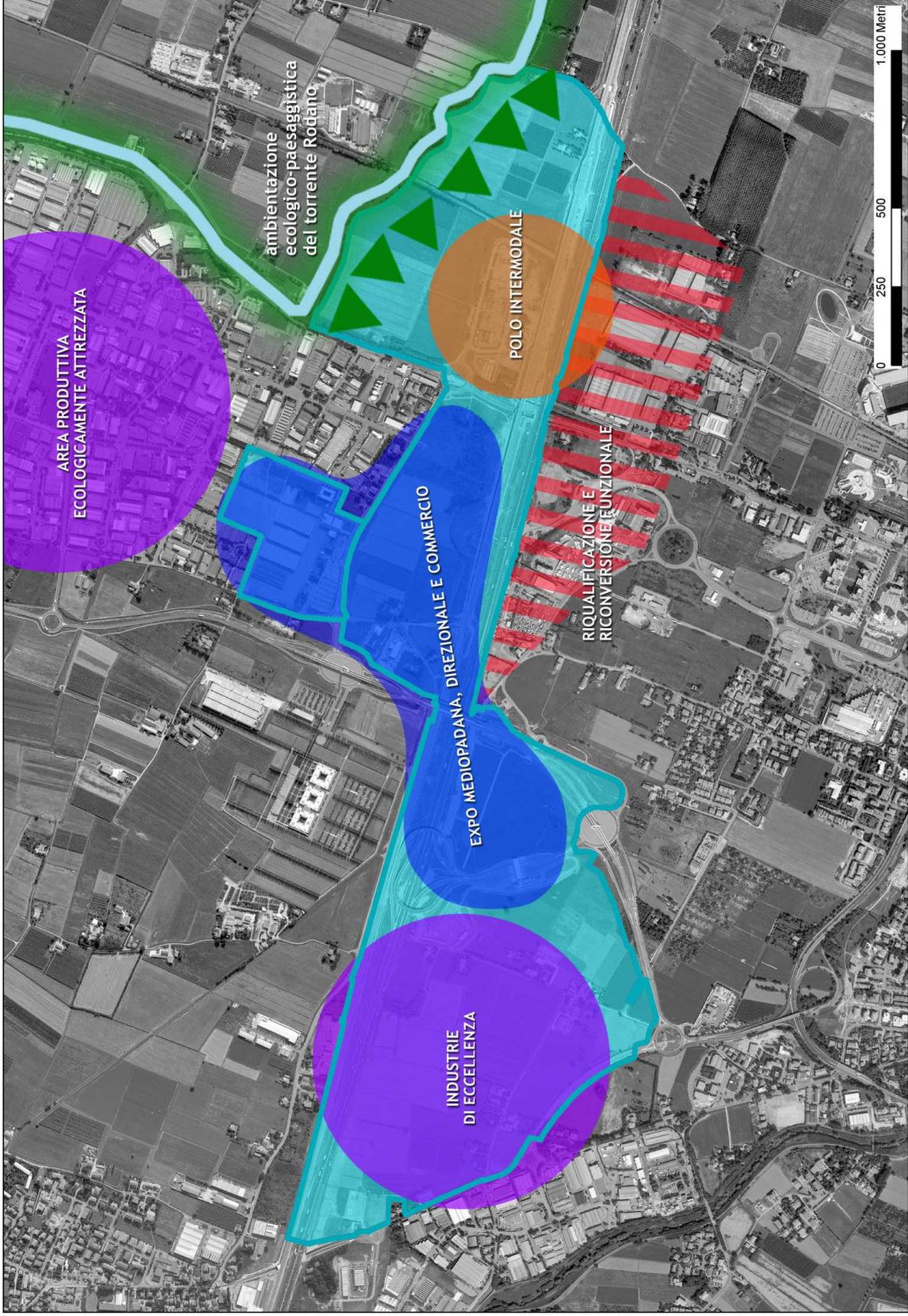
SCHEMA FUNZIONI ATTUALI



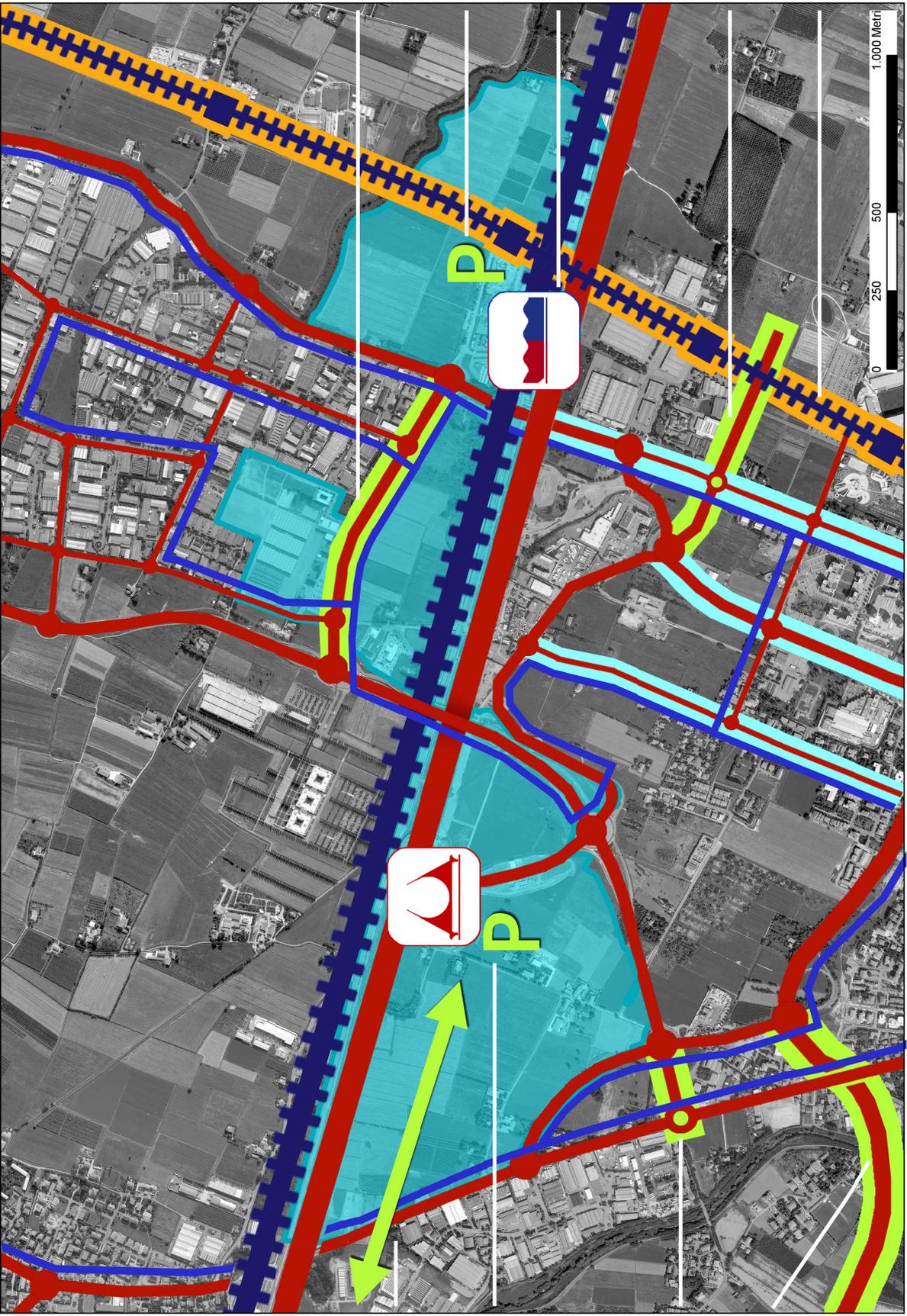
AREE PER INFRASTRUTTURE PRINCIPALI

AREE AGRICOLE / INEDIFICATE





SCHEMA FUNZIONI PREVALENTI DI PROGETTO



ADEGUAMENTO FUNZIONALE VIA FILANGERI

PARCHEGGI AL SERVIZIO DELLA STAZIONE TAV

IPOTESI DI CONNESSIONE A1-AV TRAMITE IL NODO MEDIOPADANO

COMPLETAMENTO E POTENZIAMENTO DEL COLLEGAMENTO VIA MORANDI - VIA GRAMSCI - GIGLIO

SISTEMA TPL DI ALTA QUALITA' SU ROTAIA

POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI IN SENSO EST-OVEST

PARCHEGGIO AL SERVIZIO DEL CASELLO

COLLEGAMENTO VIA CUTRO - VIA DEI GONZAGA

COMPLETAMENTO TANGENZIALE NORD

SCHEMA MOBILITA' SU GOMMA E FERRO

-  RETE PRINCIPALE DELLA MOBILITA' PRIVATA SU GOMMA ESISTENTE
-  RETE PRINCIPALE DELLA MOBILITA' PRIVATA SU GOMMA DI PROGETTO / DA POTENZIARE
-  ASSI VIARI DA RIQUALIFICARE
-  RETE TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA ESISTENTE DA RIORGANIZZARE
-  RETE TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO ESISTENTE
-  RETE TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO ESISTENTE DA POTENZIARE

COMPLETAMENTO
DELLA RETE
CICLABILE SU VIA
FILANGERI E SUO
COLLEGAMENTO CON
VIA SAMOGGIA



- RETE CICLABILE ESISTENTE
- - - RETE CICLABILE DI PROGETTO
- GREENWAY

SCHEMA MOBILITA' CICLABILE



SCHEMA DEL VERDE

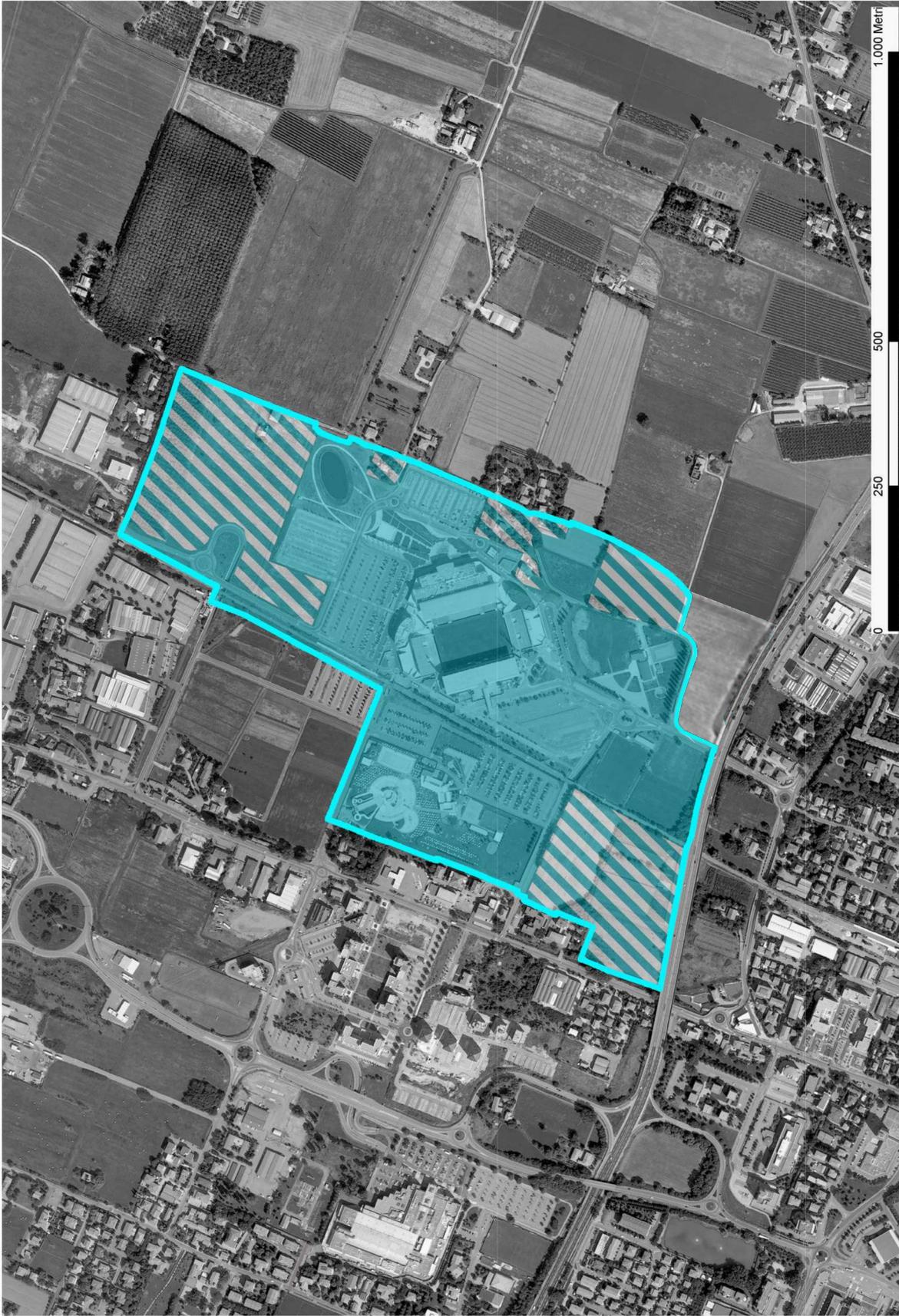
Parco fluviale "Cintura verde"

Verde di transizione

Bosco urbano

Fasce a verde

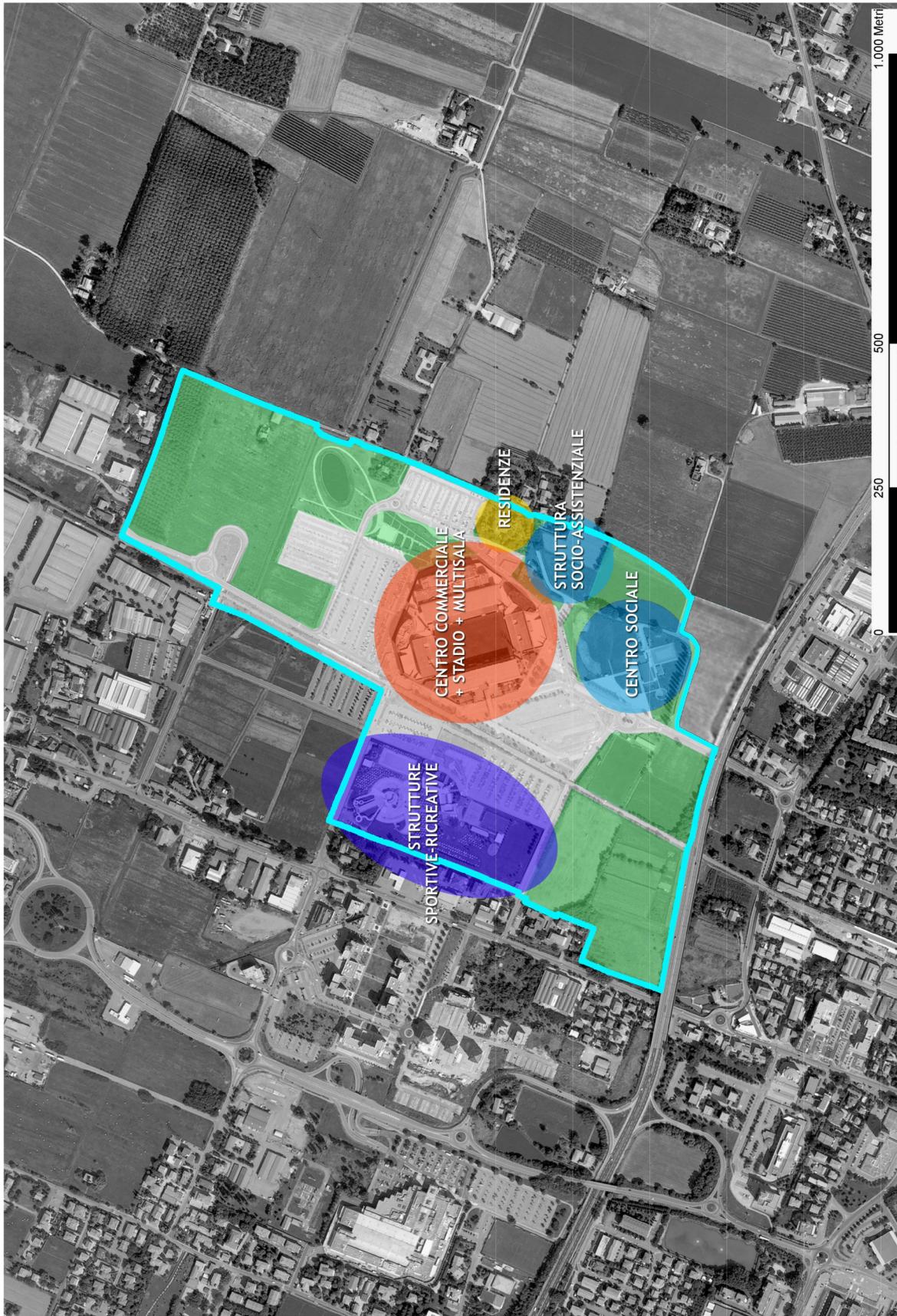
Arredi verde



AREE ESISTENTI E DI POTENZIAMENTO

- AREE ESISTENTI
- AREE DI POTENZIAMENTO

* modificato a seguito di Osservazione PG n.56443 del 03/05/2018



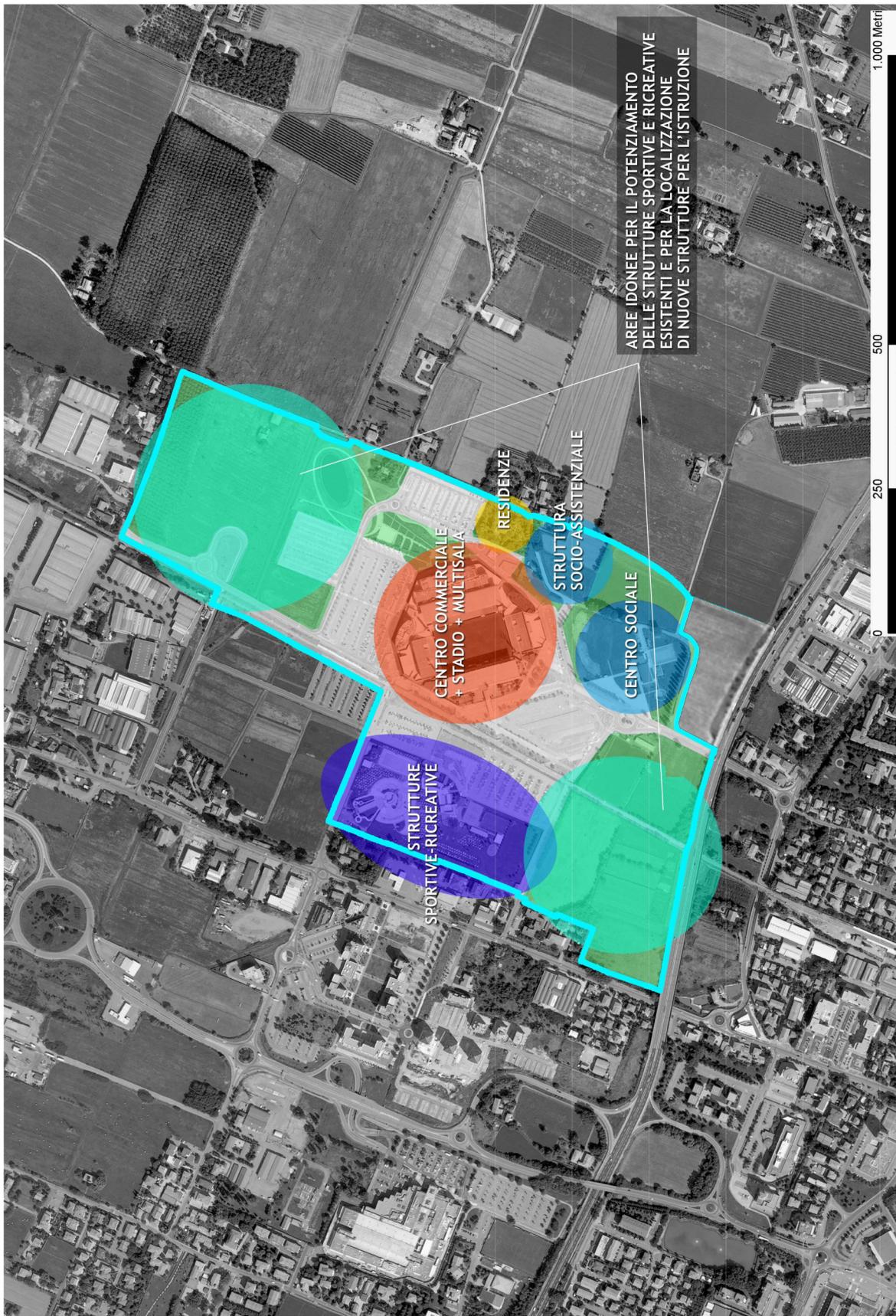
SCHEMA FUNZIONI ATTUALI

AREE PER INFRASTRUTTURE PRINCIPALI

AREE AGRICOLE / INEDIFICATE



* modificato a seguito di Osservazione PG n.56443 del 03/05/2018



SCHEMA FUNZIONI PREVALENTI DI PROGETTO

-  AREE PER INFRASTRUTTURE PRINCIPALI
-  AREE AGRICOLE / INEDIFICATE

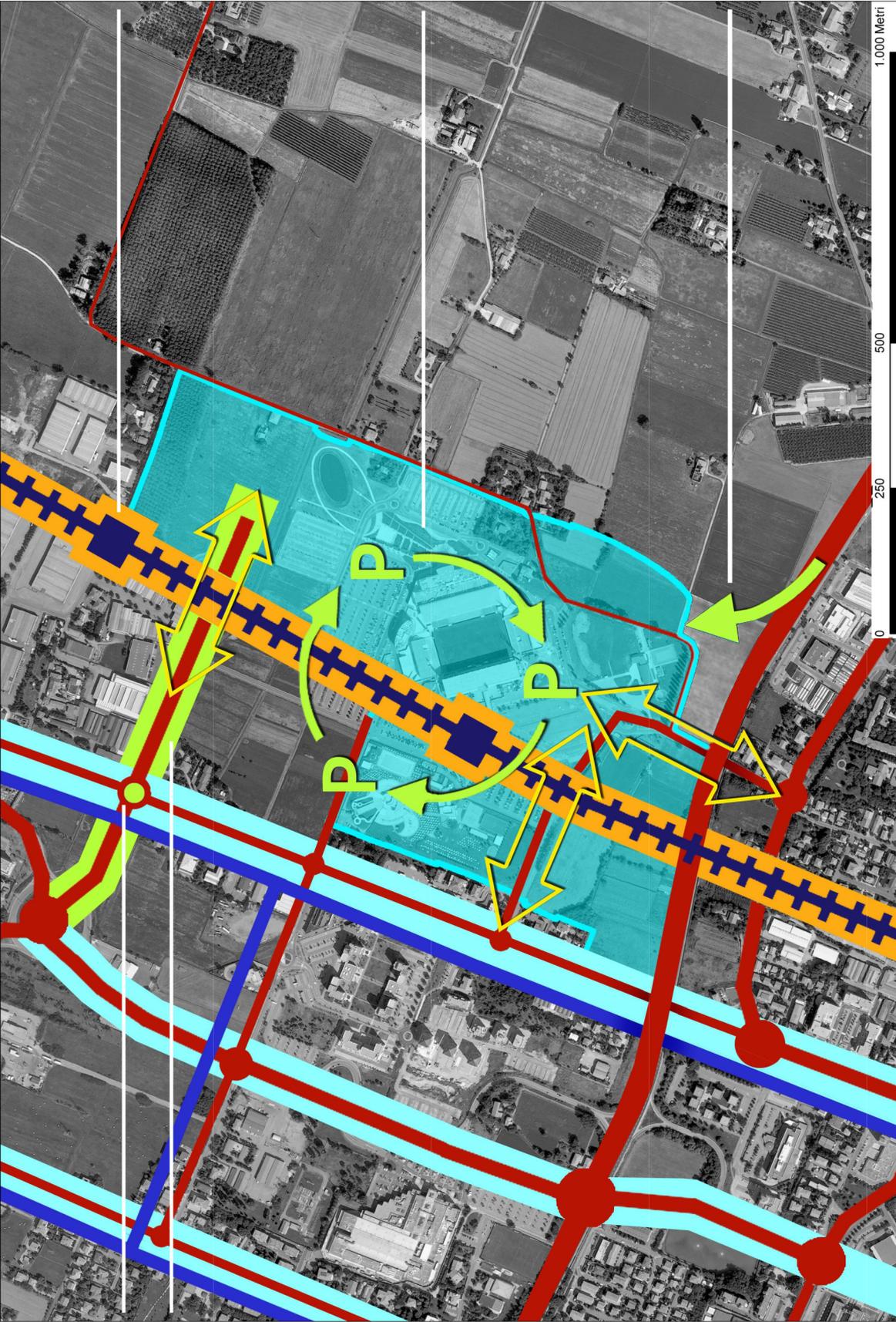
* modificato a seguito di Osservazione PG n.56443 del 03/05/2018

RAZIONALIZZAZIONE E
MESSA IN SICUREZZA
DELL'INCROCIO SU
VIA GRAMSCI
COMPLETAMENTO E
POTENZIAMENTO
DEL COLLEGAMENTO
VIA MORANDI - VIA
GRAMSCI - GIGLIO,
AMPLIAMENTO DEL
SOTTOPASSO DI
ACCESSO AL POLO

RIQUALIFICAZIONE
DELLA FERMATA
FERROVIARIA DI
MANCASALE

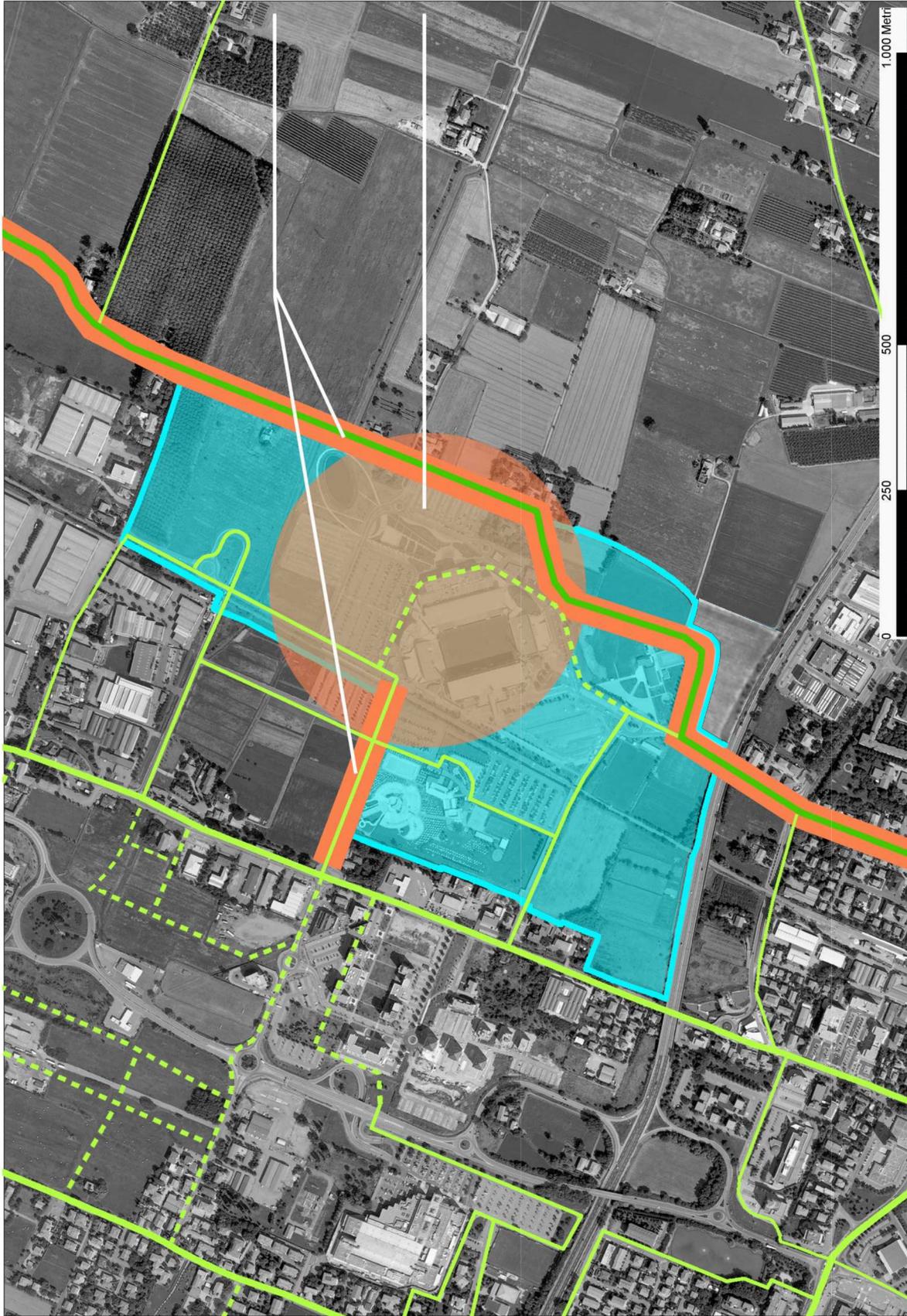
RIORGANIZZAZIONE
E QUALIFICAZIONE
DEL SISTEMA DEI
PARCHEGGI

IPOTESI DI ACCESSO
DIRETTO AL POLO
DALLA TANGENZIALE
NORD DA VERIFICARSI
TRAMITE STUDIO DI
FATTIBILITA'



SCHEMA MOBILITA' SU GOMMA E FERRO

-  RETE PRINCIPALE DELLA MOBILITA' PRIVATA SU GOMMA ESISTENTE
-  RETE PRINCIPALE DELLA MOBILITA' PRIVATA SU GOMMA DI PROGETTO / DA POTENZIARE
-  ASSI VIARI DA RIQUALIFICARE
-  RIQUALIFICAZIONE DELLE PORTE DI ACCESSO AL POLO DA SUD E DA OVEST
-  RETE TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA ESISTENTE DA POTENZIARE E RIORGANIZZARE
-  RETE TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO ESISTENTE DA POTENZIARE



POTENZIAMENTO DEI
PERCORSI CICLABILI
SU VIA ROMANO E
VIA PETRELLA

RAZIONALIZZAZIONE E
POTENZIAMENTO DELLA
RETE CICLOPEDONALE
INTERNA AL POLO:
- INDIVIDUAZIONE DI NUOVI
PERCORSI
- MESSA IN SICUREZZA DEI
PERCORSI IN SEDE PROMISCUA
- RIQUALIFICAZIONE DEI SOTTO-
PASSI CICLOPEDONALI ESISTENTI

SCHEMA MOBILITA' CICLABILE

-  RETE CICLABILE ESISTENTE
-  RETE CICLABILE DI PROGETTO
-  GREENWAY



SCHEMA DEL VERDE

- Bosco urbano
- Fasce a verde
- Arredi verde
- Parco fluviale "Cintura verde"
- Verde di transizione

* modificato a seguito di Osservazione PG n.56443 del 03/05/2018



AREE ESISTENTI



AREE DI POTENZIAMENTO



AREE ESISTENTI E DI POTENZIAMENTO

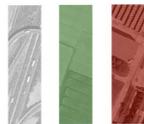


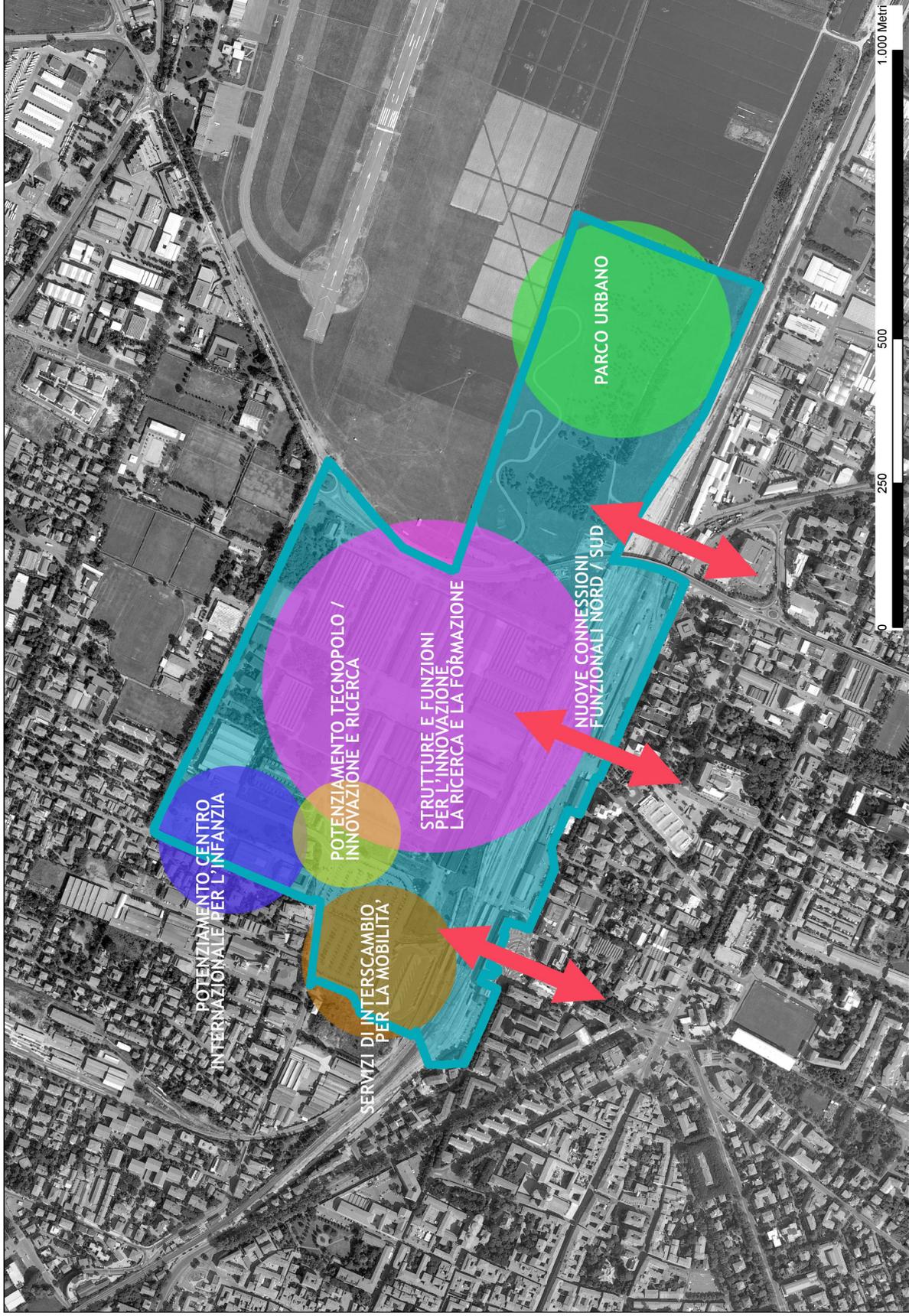
SCHEMA FUNZIONI ATTUALI

AREE PER INFRASTRUTTURE PRINCIPALI

AREE A VERDE PUBBLICO

AREE PRODUTTIVE ESISTENTI DISMESSE O IN VIA DI DISMISSIONE





SCHEMA FUNZIONI PREVALENTI DI PROGETTO

RICONFIGURAZIONE DI PIAZZALE EUROPA:

- NODO DI INTERSCAMBIO
- SPAZIO DI SOSTA
- POLARITA' PER IL TPL
- OCCASIONE DI RICUCITURA URBANISTICA

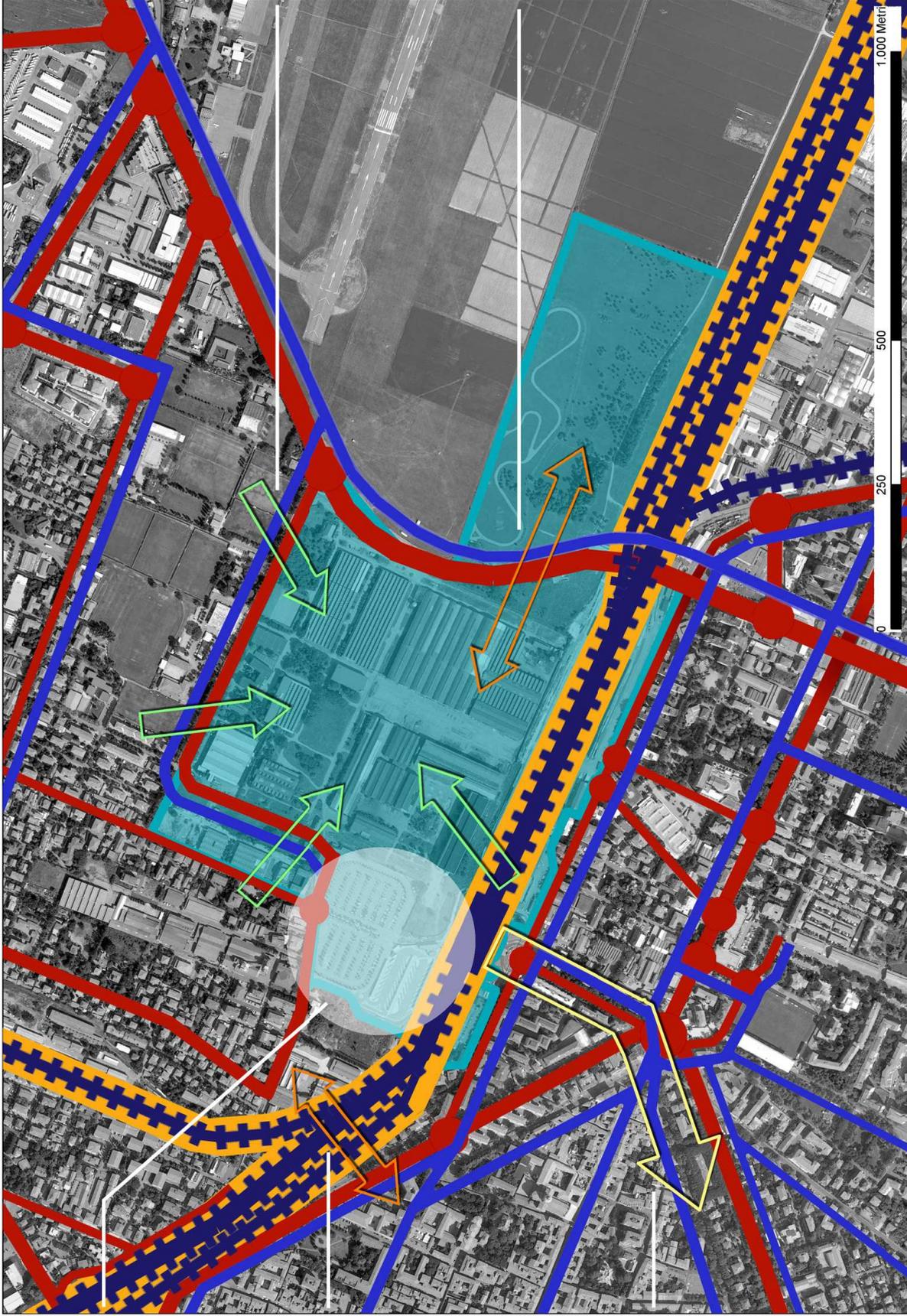
RACCORDO TRA PIAZZALE EUROPA E CIRCONVALLAZIONE AD USO DEL TPL

DIRETTRICE DELLA FUTURA TRAMVIA IN SEDE PROMISCUA

STAZIONE - CENTRO STORICO - OSPEDALE - BARAGALLA - RIVALTA

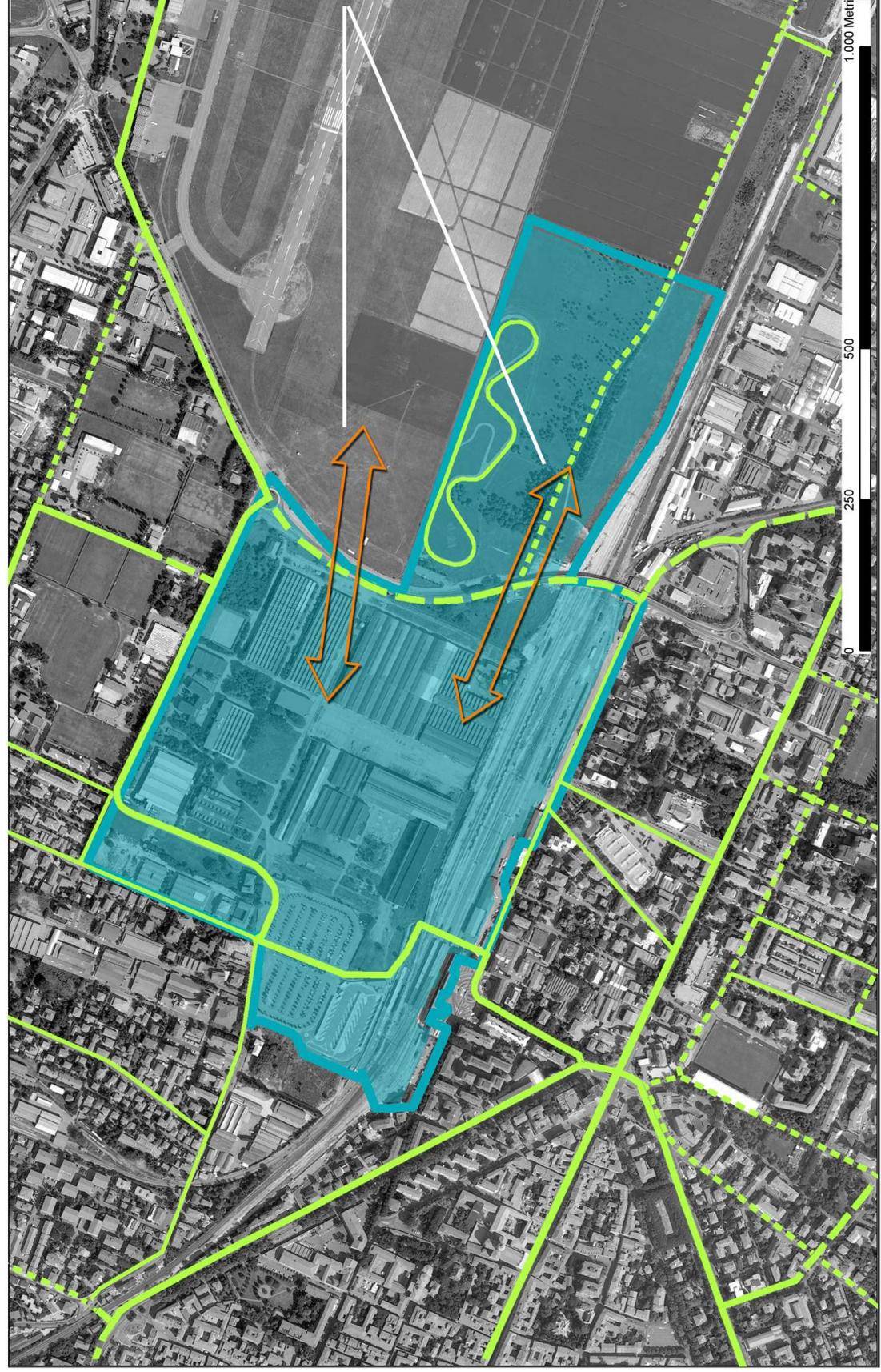
INDIVIDUAZIONE DI SOLUZIONI PER FACILITARE L'ACCESSO AL POLO

RISOLUZIONE DELLE CONFLITTUALITA' LEGATE ALL'ATTRAVERSAMENTO DI VIA DEL PARTIGIANO



-  RETE PRINCIPALE DELLA MOBILITA' PRIVATA SU GOMMA ESISTENTE
-  RETE PRINCIPALE DELLA MOBILITA' PRIVATA SU GOMMA DI PROGETTO / DA POTENZIARE
-  RETE TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA ESISTENTE DA POTENZIARE E RIORGANIZZARE
-  RETE TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO ESISTENTE
-  RETE TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO ESISTENTE DA POTENZIARE

NUOVE CONNESSIONI
CICLOPEDONALI CON
L'AEROPORTO, IL
PARCO URBANO
SOTTOSTANTE E
IL SISTEMA DEL
TORRENTE RODANO



- RETE CICLABILE ESISTENTE
- RETE CICLABILE DI PROGETTO

SCHEMA MOBILITA' CICLABILE



SCHEMA DEL VERDE

-  Bosco urbano
-  Fasce a verde
-  Arredi verde

-  Parco fluviale "Cintura verde"
-  Verde di transizione
-  Il progetto di dettaglio del verde viene rimandato agli approfondimenti da condurre nelle future fasi attuative