

P4.1b

Ambiti di riqualificazione Schede di ambito 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

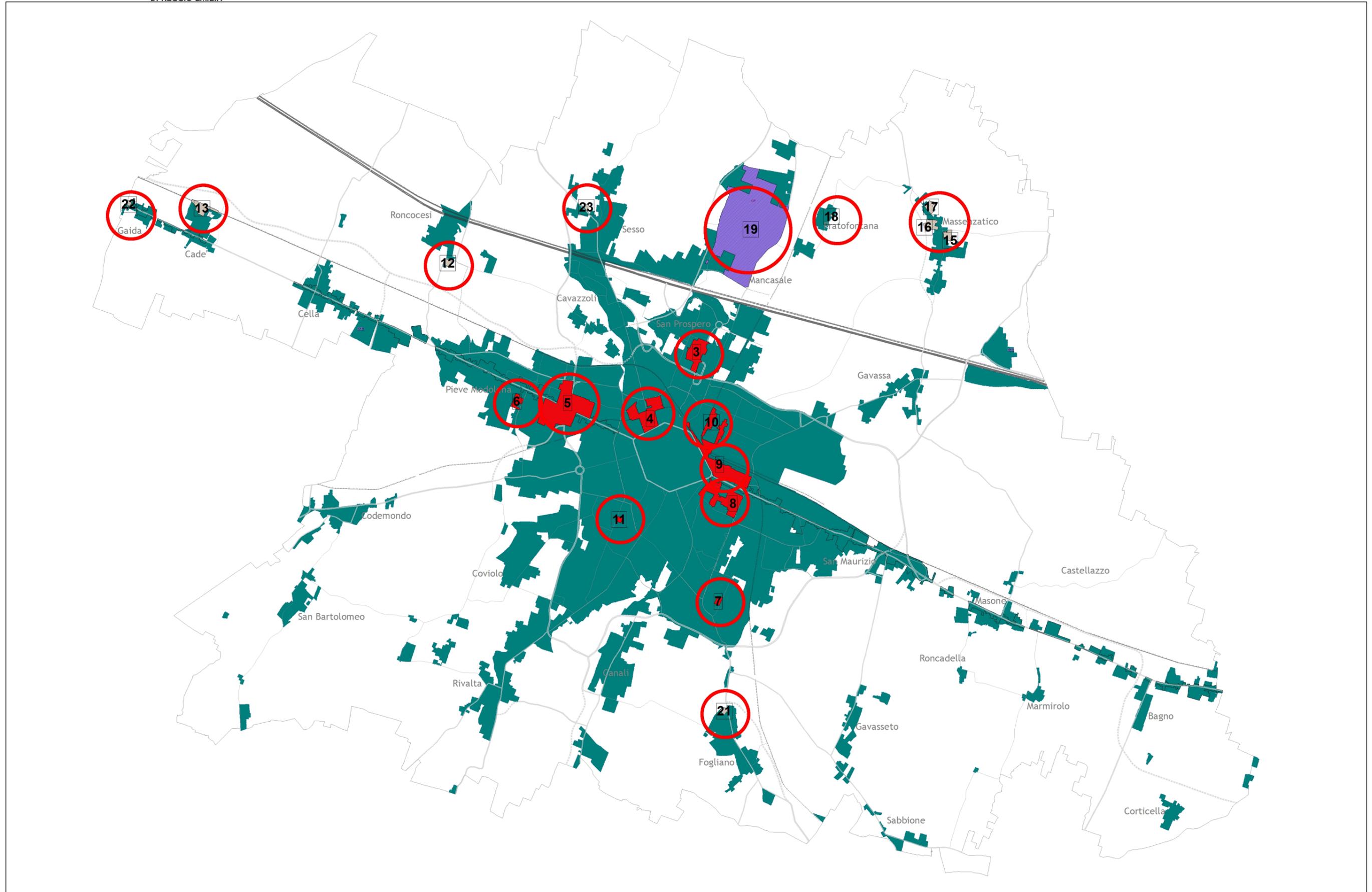
Claudia Bortolani, Cristina Romani

Stefano Poma, Rossana Cornia, Laura Degl'incerti Tocci

Lorena Belli, Edi Colli



Individuazione Ambiti di riqualificazione oggetto di proposta di variante



AR-3 (San Prospero - v.le Morandi)
AR-4 (Gardenia)
AR-5 (via Emilia F.lli Cervi)
AR-6 (Pieve Mirandola)
AR-7 (Buco del Signore)
AR-8 (Mirabello, ex-polveriera, via Melato)
AR-9 (via Emilia, via Turri, zona stazione)
AR-10 (Santa Croce)
AR-11 (Vigili del Fuoco)
AR-12 (Roncocesi)
AR-13 (Cadè)
AR-15 (Massenzatico - latteria sociale)
AR-16 (Massenzatico - centro)
AR-17 (Massenzatico - scuole)
AR-18 (Pratofontana)
AR-19 (riqualificazione dell'Area produttiva di Mancasale)
AR-21 (Fogliano)
AR-22 (Gaida)
AR-23 (Sesso)

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Accessibilità, problemi e criticità

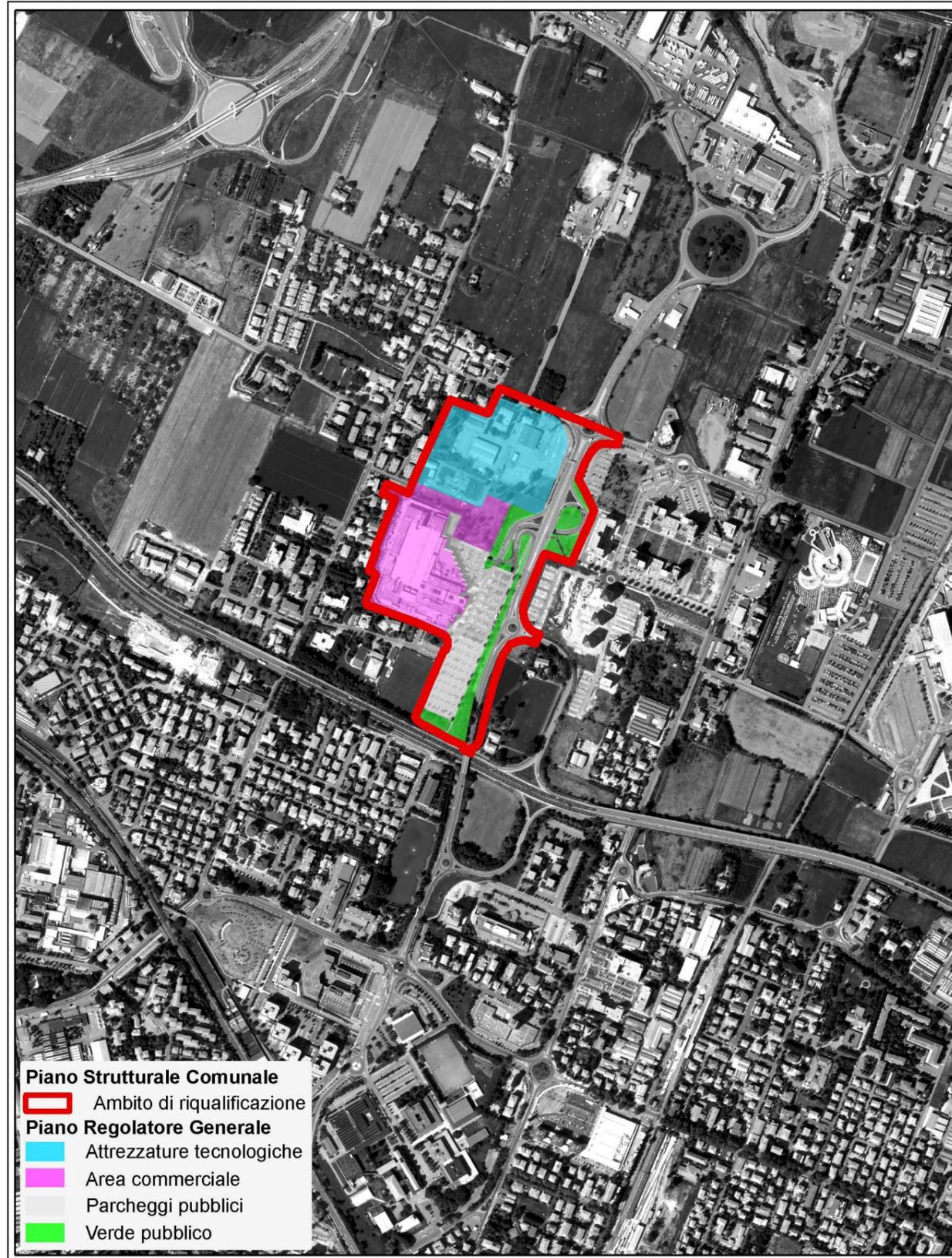
L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione dell'intera area a nord della città. Saranno perseguiti, inoltre, il miglioramento delle connessioni con il centro storico, l'intensificazione delle relazioni con il contesto e l'innalzamento della qualità degli spazi aperti e riqualificando una parte delle aree destinate a parcheggi riducendone anche il numero.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,70 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	< 20%	SVP	> 40% di St

La riqualificazione dell'area, a seguito di eventuali trasferimenti delle attività esistenti in posizioni più idonee, dovrà inserirsi all'interno del processo di ricucitura dell'ambito di S.Prospero, ed essere in grado di dialogare da un lato con le emergenti polarità del nuovo insediamento di Via Samoggia, il polo di eccellenza del Giglio e l'area nord, dall'altro – attraverso la riqualificazione di Viale Moranti – con il centro storico.

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono le funzioni terziario, prevalentemente di servizio, eventuali quote minime di residenza, gli esercizi di vicinato e una medio-piccola struttura di vendita. Le attività commerciali medio-grandi o grandi o centri commerciali sono ammissibili limitatamente alle unità edilizie ove siano legittimamente in essere o autorizzate all'entrata in vigore delle presenti norme. Il PRU inoltre dovrà indicare una proposta globale di riassetto di tutte le attività commerciali esistenti.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR3 - SAN PROSPERO, VIALE MORANDI

AR3 - SAN PROSPERO, VIALE MORANDI

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Accessibilità, problemi e criticità

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione dell'intera area a nord della città. Saranno perseguiti, inoltre, il miglioramento delle connessioni con il centro storico, l'intensificazione delle relazioni con il contesto e l'innalzamento della qualità degli spazi aperti e riqualificando una parte delle aree destinate a parcheggi riducendone anche il numero.

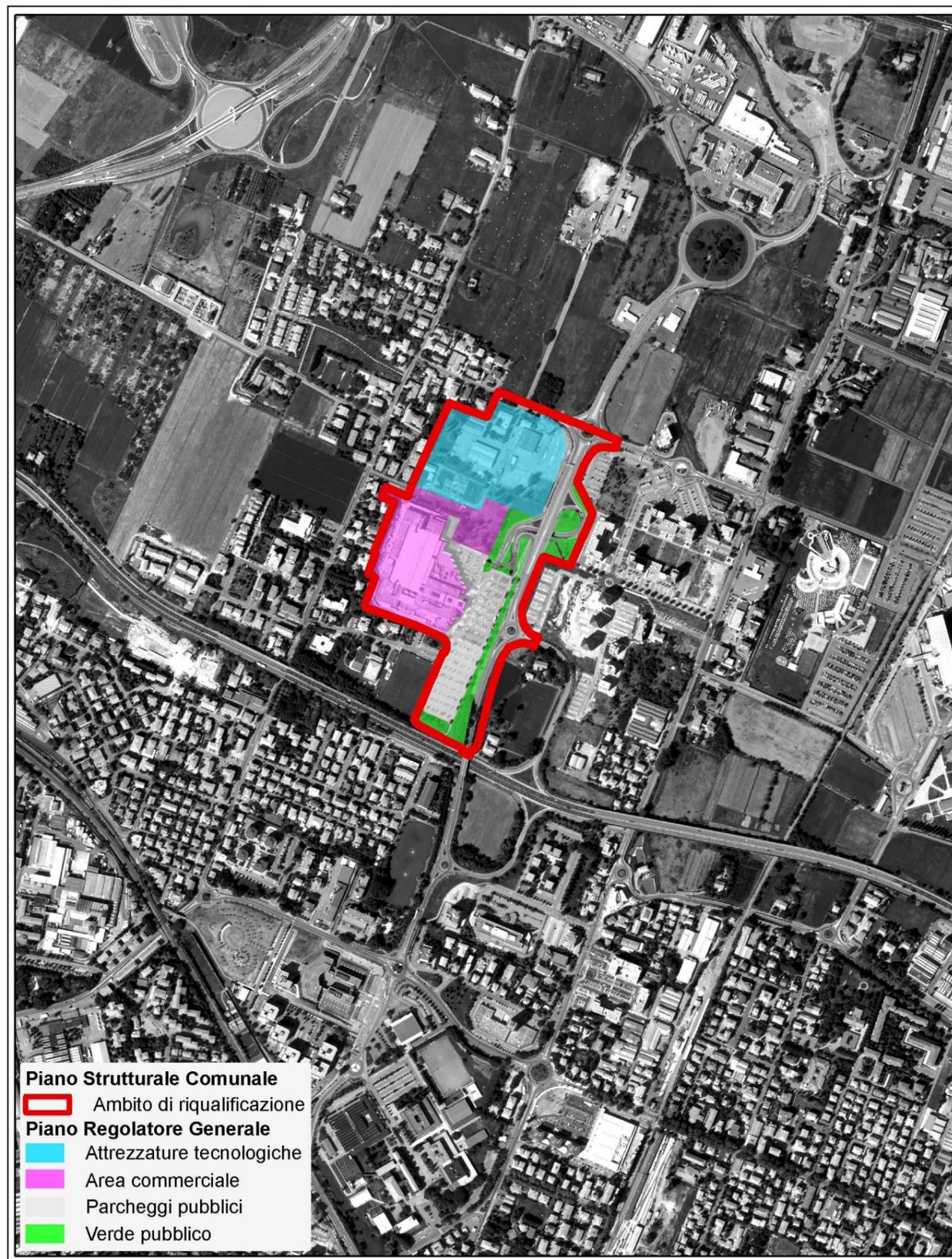
Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,70 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	< 20%	SVP	> 40% di St

La riqualificazione dell'area, a seguito di eventuali trasferimenti delle attività esistenti in posizioni più idonee, dovrà inserirsi all'interno del processo di ricucitura dell'ambito di S.Prospero, ed essere in grado di dialogare da un lato con le emergenti polarità del nuovo insediamento di Via Samoggia, il polo di eccellenza del Giglio e l'area nord, dall'altro – attraverso la riqualificazione di Viale Morandi – con il centro storico.

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono il¹ terziario, prevalentemente di servizio, eventuali quote minime di residenza, gli esercizi di vicinato e una medio-piccola struttura di vendita. Le attività commerciali medio-grandi o grandi o centri commerciali sono ammissibili limitatamente alle unità edilizie ove siano legittimamente in essere o autorizzate all'entrata in vigore delle presenti norme.

Il PRU inoltre dovrà indicare una proposta globale di riassetto di tutte le attività commerciali esistenti.



¹ modificato a seguito di Osservazione PG n.56443 del 03/05/2018

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR3 - SAN PROSPERO, VIALE MORANDI

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità dell'area è elevata, in quanto facilmente accessibile dall'A1 e dalla Tangenziale Nord, la relazione è più spiccata con l'area nord-ovest della provincia. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno ne una linea ne una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi di via Samoggia e via Morandi. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la messa in sicurezza dei percorsi.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> Il polo è servito da una sola linea di trasporto pubblico su via Samoggia (Linea 9). 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire l'accessibilità con il TPL anche da via Morandi.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il polo può contare su un parcheggio di circa 2000 posti di pertinenza del centro commerciale. 	
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi di trasformazione dovranno prevedere un incremento della dotazione di spazi permeabili.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area ha un elevato livello di specializzazione. 	<ul style="list-style-type: none"> I processi di riqualificazione potranno valutare l'opportunità di prevedere un mix funzionale più articolato.
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> Le funzioni presenti hanno scarse relazioni con il contesto, risultando quasi incompatibili in un ambito urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> I processi di riqualificazione dovranno favorire una maggiore integrazione con il contesto favorendo le relazioni est-ovest.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Viale Morandi non presenta caratteristiche morfologiche e ambientali di un viale in contesto urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno prevedere un riordino unitario della strada e delle aree che su di essa si affacciano.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area presenta condizioni di scarsa permeabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi di trasformazione dovranno valutare ipotesi di assetto con una maggiore permeabilità del suolo.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR3 - SAN PROSPERO, VIALE MORANDI

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

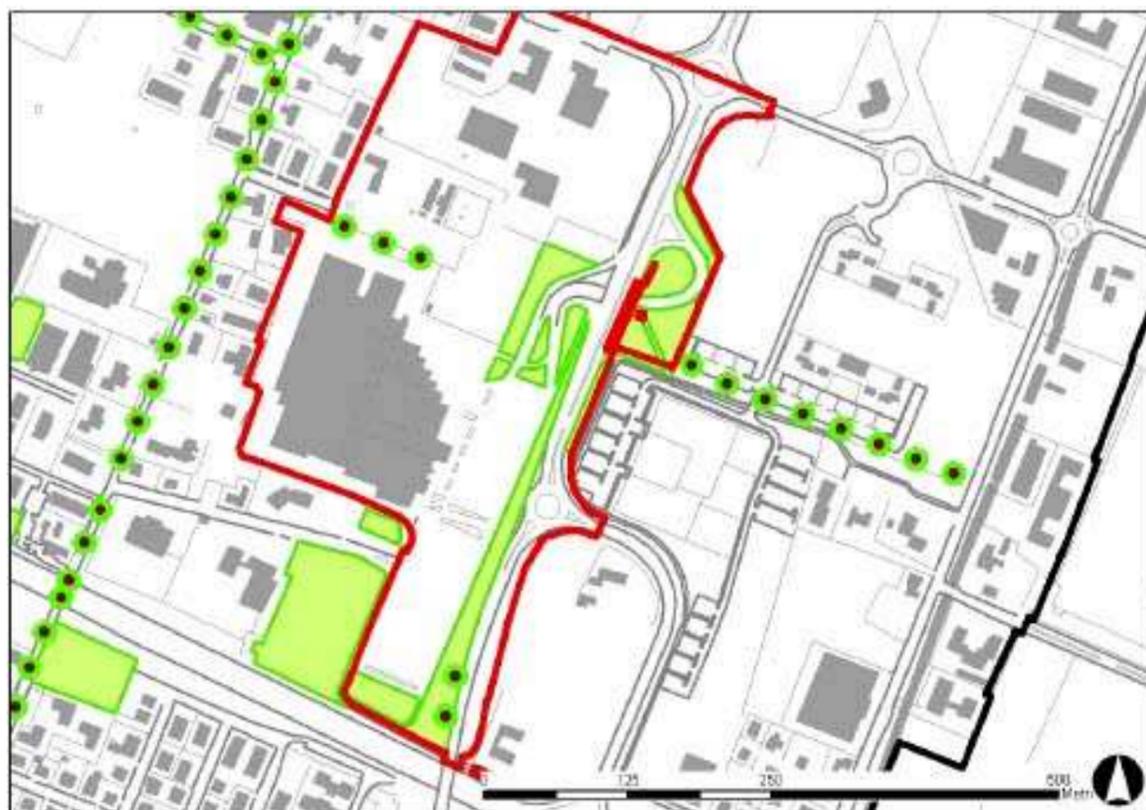
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità dell'area è elevata, in quanto facilmente accessibile dall'A1 e dalla Tangenziale Nord, la relazione è più spiccata con l'area nord-ovest della provincia. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno ne una linea ne una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi di via Samoggia e via Morandi. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la messa in sicurezza dei percorsi.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> Il polo è servito da una sola linea di trasporto pubblico su via Samoggia (Linea 9). 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire l'accessibilità con il TPL anche da via Morandi.

Distribuzione di risorse e servizi

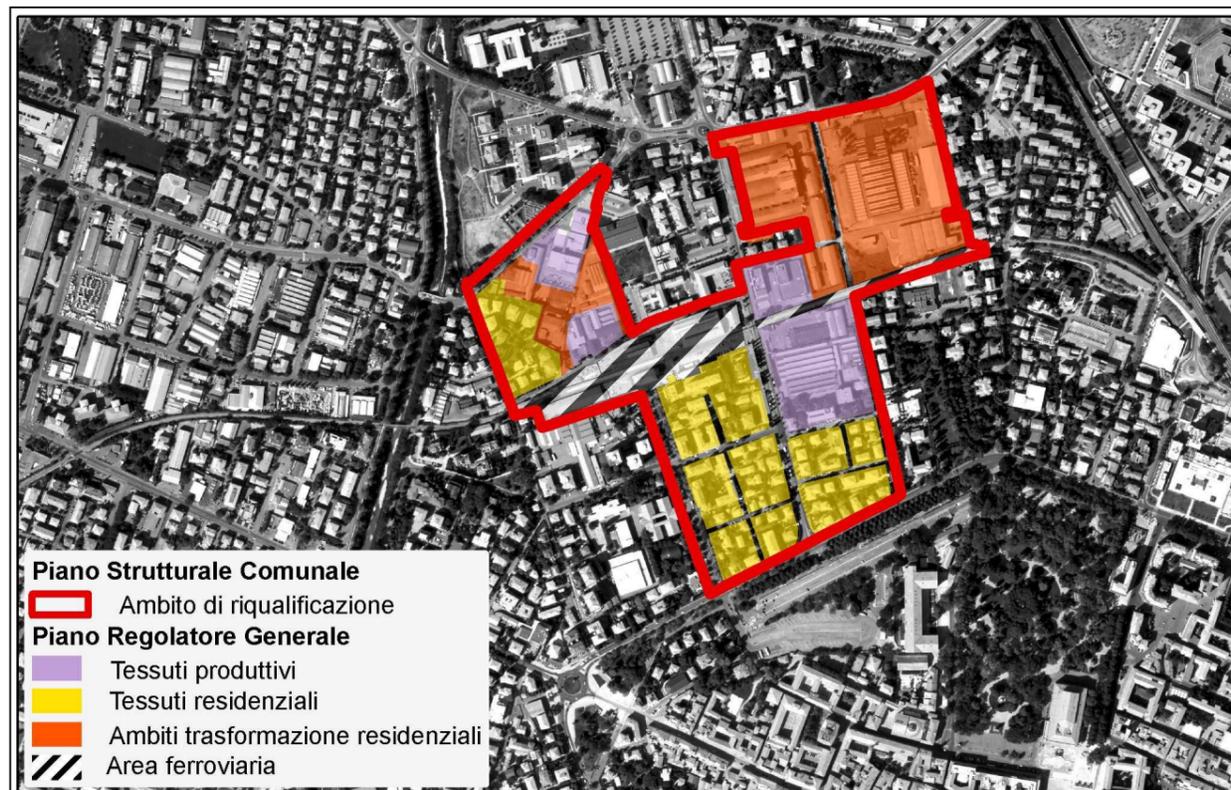
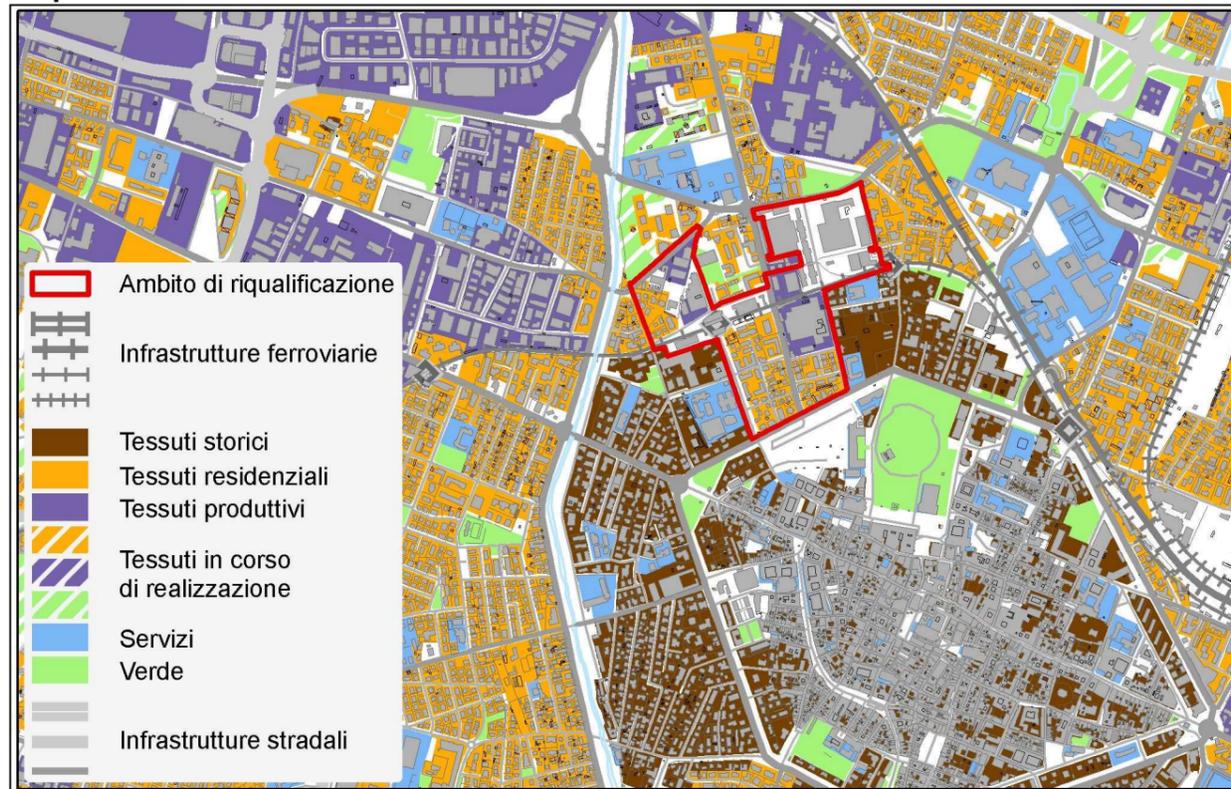
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il polo può contare su un parcheggio di circa 2000 posti di pertinenza del centro commerciale. 	
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi di trasformazione dovranno prevedere un incremento della dotazione di spazi permeabili.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area ha un elevato livello di specializzazione. 	<ul style="list-style-type: none"> I processi di riqualificazione potranno valutare l'opportunità di prevedere un mix funzionale più articolato.
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> Le funzioni presenti hanno scarse relazioni con il contesto, risultando quasi incompatibili in un ambito urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> I processi di riqualificazione dovranno favorire una maggiore integrazione con il contesto favorendo le relazioni est-ovest.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Viale Morandi non presenta caratteristiche morfologiche e ambientali di un viale in contesto urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno prevedere un riordino unitario della strada e delle aree che su di essa si affacciano.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area presenta condizioni di scarsa permeabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi di trasformazione dovranno valutare ipotesi di assetto con una maggiore permeabilità del suolo.



Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

L'ambito è localizzato a nord del nucleo storico, nell'area compresa tra i viali di circonvallazione e l'asse di via Cisalpina-via Costituzione. L'ambito comprende:

- a sud del tracciato ferroviario Reggio Emilia-Ciano D'Enza:
 - un tessuto residenziale all'interno del quale è presente un quartiere di edilizia pubblica vincolato;
 - il viale di accesso alla stazione Gardenia;
- a nord del tracciato ferroviario Reggio Emilia-Ciano D'Enza:
 - un tessuto misto residenziale e produttivo già in parte esito di interventi di riqualificazione (PRU Gardenia);
 - stabilimenti produttivi (CAP, MAPRE).

Dati	Totale
Sup. Territoriale	237.358 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità limitato dalla presenza dei tracciati ferroviari Milano-Bologna e Reggio Emilia-Ciano D'Enza. L'accessibilità dal sistema delle grandi infrastrutture è comunque buono.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	3.400 mt	All'interno dell'ambito	sì
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	400 mt 2.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	3.500 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Rifunzionalizzazione e riqualificazione delle aree dismesse e qualificazione diffusa del tessuto esistente.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito attraverso la trasformazione di alcune attività produttive dismesse o in fase di dismissione. La riqualificazione è poi stata estesa sia ad attività produttive ancora in esercizio, per le quali si auspica una delocalizzazione in ambiti più idonei, sia ai tessuti residenziali contigui che dal nuovo assetto prefigurato possono trarre nuovi input per migliorare il funzionamento di una parte più estesa di città e per innalzarne complessivamente il livello di qualità urbana. Deve essere perseguito inoltre l'obiettivo del rafforzamento delle relazioni fra questo ambito e il centro storico cittadino.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	>20% < 80%	SVP	> 40% di St

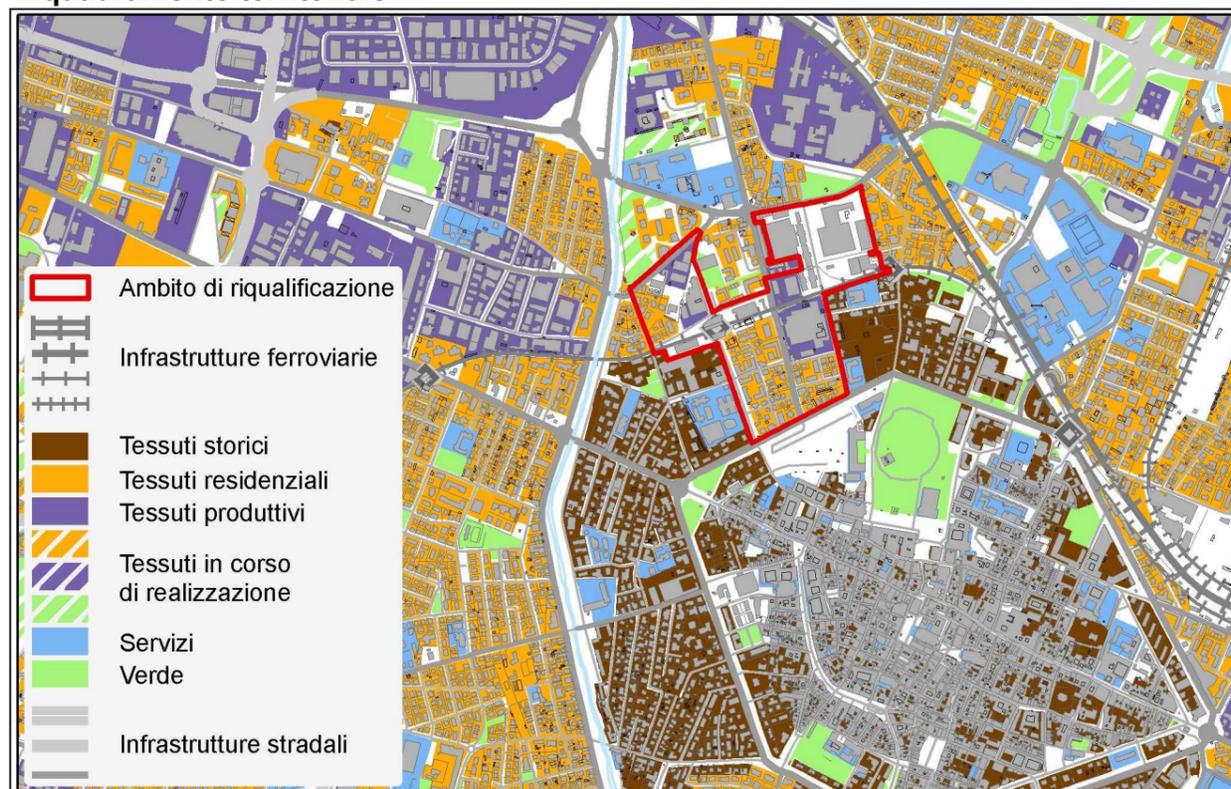
Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza e le funzioni terziarie e di servizio. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e o una medio-piccola struttura di vendita o una medio-grande struttura di vendita o un'aggregazione di medie e piccole strutture di vendita di rilevanza comunale (fino a 3.500 mq di Superficie di vendita ed entro i 2,5 ha di Superficie territoriale), nel quadro di un Progetto di valorizzazione commerciale.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR4 - GARDENIA

AR4 - GARDENIA

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

L'ambito è localizzato a nord del nucleo storico, nell'area compresa tra i viali di circonvallazione e l'asse di via Cisalpina-via Costituzione. L'ambito comprende:

- a sud del tracciato ferroviario Reggio Emilia-Ciano D'Enza:
 - un tessuto residenziale all'interno del quale è presente un quartiere di edilizia pubblica vincolato;
 - il viale di accesso alla stazione Gardenia;
- a nord del tracciato ferroviario Reggio Emilia-Ciano D'Enza:
 - un tessuto misto residenziale e produttivo già in parte esito di interventi di riqualificazione (PRU Gardenia);
 - stabilimenti produttivi (CAP, MAPRE).

Dati	Totale
Sup. Territoriale	237.358 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità limitato dalla presenza dei tracciati ferroviari Milano-Bologna e Reggio Emilia-Ciano D'Enza. L'accessibilità dal sistema delle grandi infrastrutture è comunque buono.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	3.400 mt	All'interno dell'ambito	sì
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	400 mt 2.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	3.500 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Rifunzionalizzazione e riqualificazione delle aree dismesse e qualificazione diffusa del tessuto esistente.

Obiettivi e indirizzi

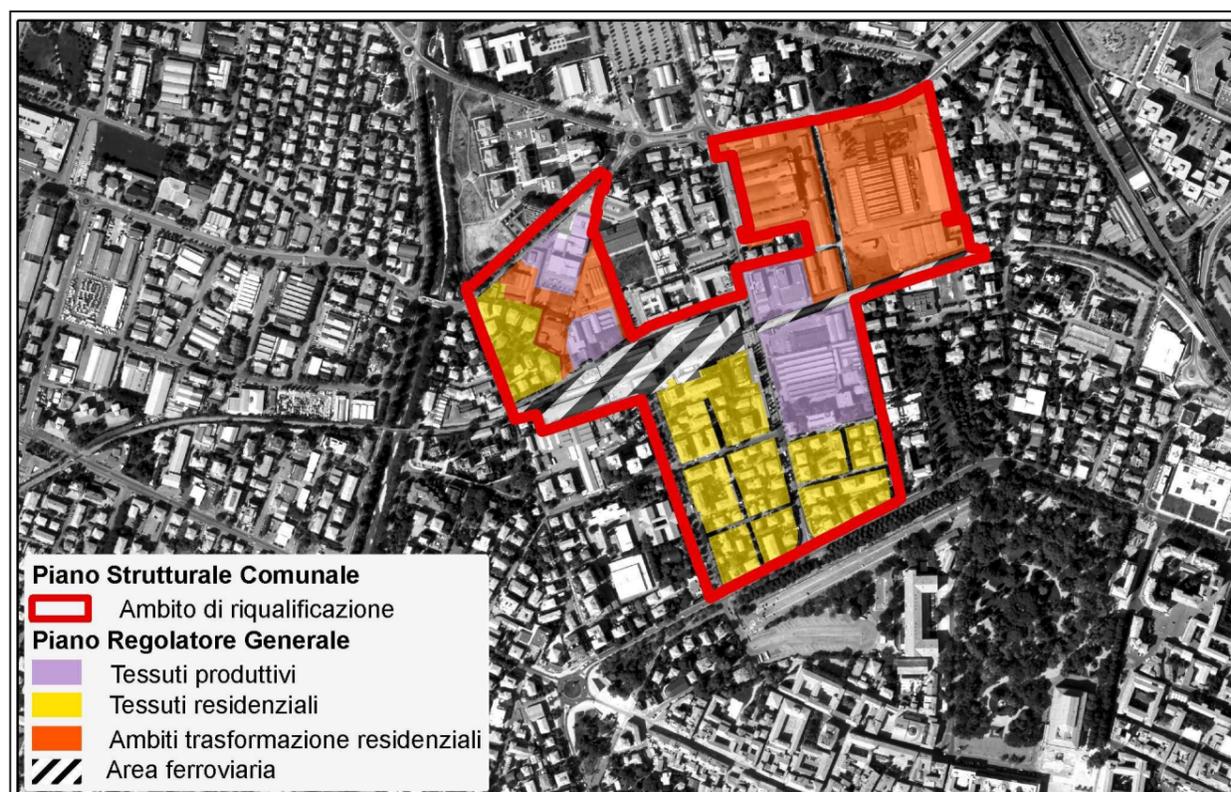
L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito attraverso la trasformazione di alcune attività produttive dismesse o in fase di dismissione. La riqualificazione è poi stata estesa sia ad attività produttive ancora in esercizio, per le quali si auspica una delocalizzazione in ambiti più idonei, sia ai tessuti residenziali contigui che dal nuovo assetto prefigurato possono trarre nuovi input per migliorare il funzionamento di una parte più estesa di città e per innalzarne complessivamente il livello di qualità urbana.

Deve essere perseguito inoltre l'obiettivo del rafforzamento delle relazioni fra questo ambito e il centro storico cittadino.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	>20% < 80%	SVP	> 40% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza e le funzioni terziarie e di servizio. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e o una medio-piccola struttura di vendita o una medio-grande struttura di vendita o un'aggregazione di medie e piccole strutture di vendita di rilevanza comunale (fino a 3.500 mq di Superficie di vendita ed entro i 2,5 ha di Superficie territoriale), nel quadro di un Progetto di valorizzazione commerciale.



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

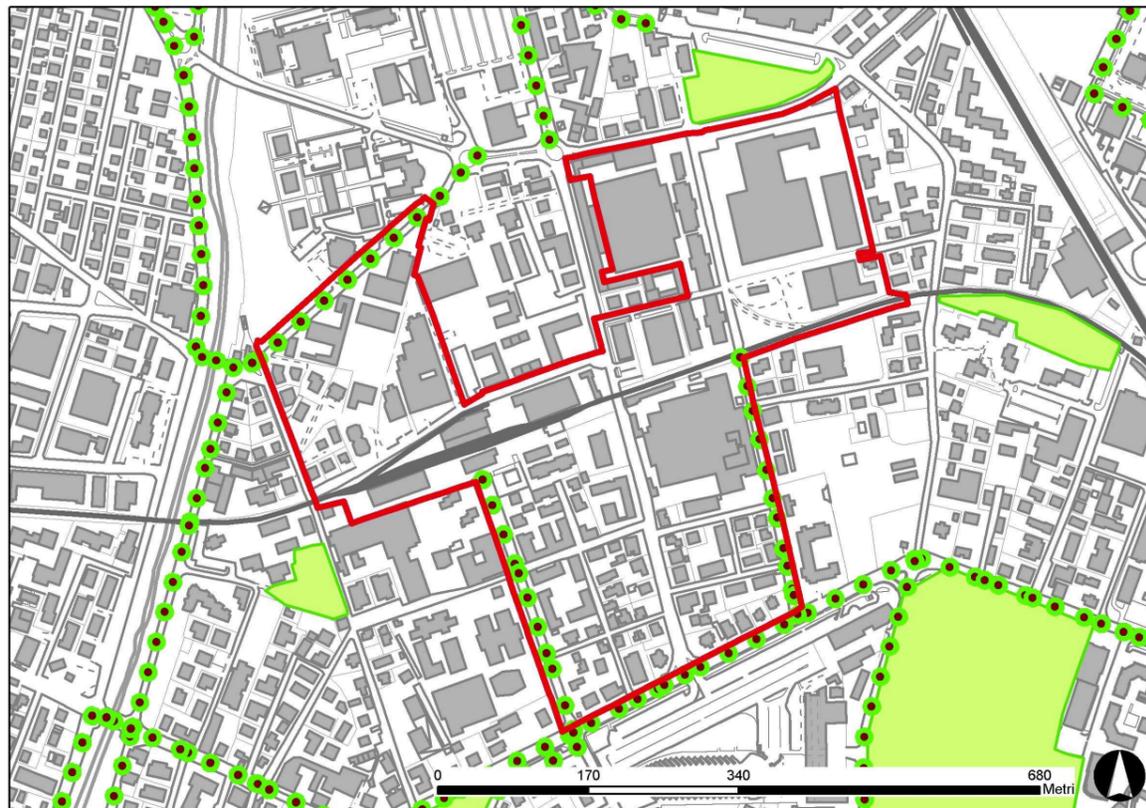
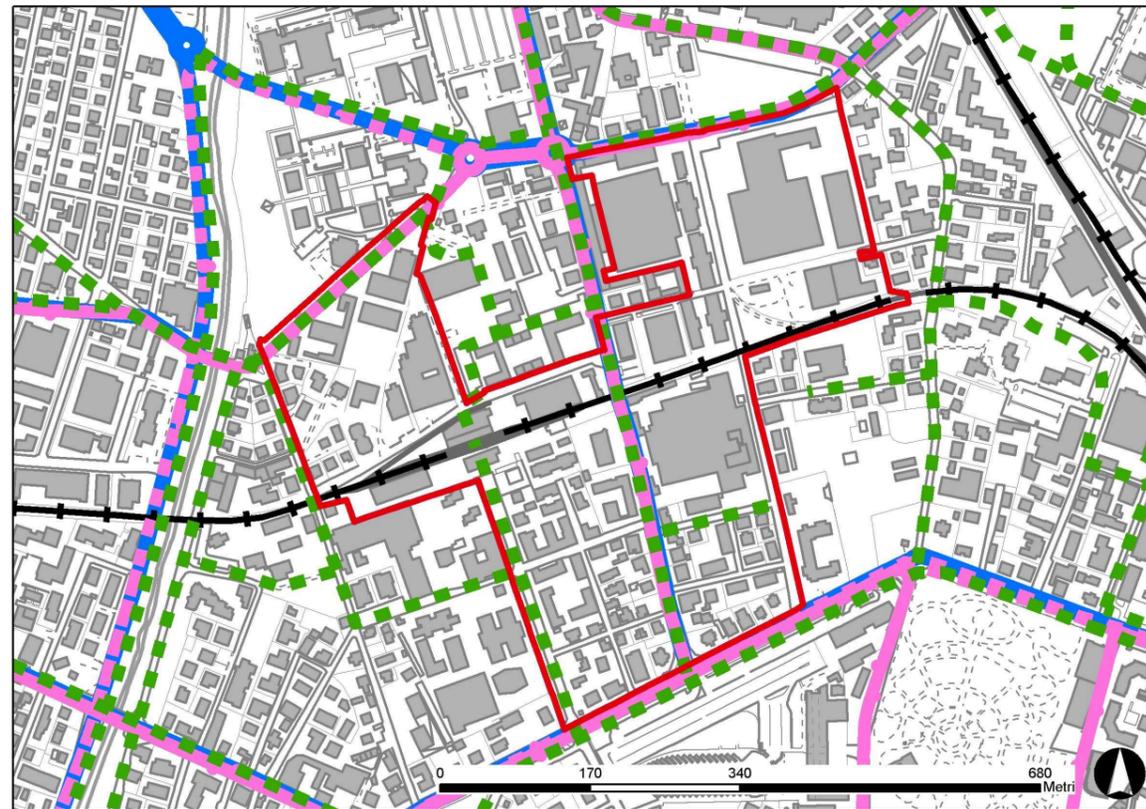
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è buona a livello locale, per quanto riguarda la parte nord ovest del Comune; L'accessibilità a livello superiore è difficoltosa per l'intenso traffico di via Cisalpina. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> All'interno del comparto si trova una stazione ferroviaria ACT . 	<ul style="list-style-type: none"> La riqualificazione dell'area valutare le potenzialità del sistema ferroviario locale in funzione del progetto di metropolitana di superficie.
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi di via Regina Elena e via Trento Trieste. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la messa in sicurezza dei percorsi.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito da 6 linee di TPL che lo collegano con tutta la zona Nord della città. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<p>L'area non ha un servizio dedicato alla sosta, ma solo posteggi di servizio. Poco fuori comparto è presente il parcheggio della caserma Zucchi (500 posti) e dell'ex Foro Boario (420 posti).</p>	<p>L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione e riorganizzazione del sistema dei parcheggi.</p>
Dotazione di verde urbano	<p>La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi.</p>	

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano		
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità		



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR4 - GARDENIA

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

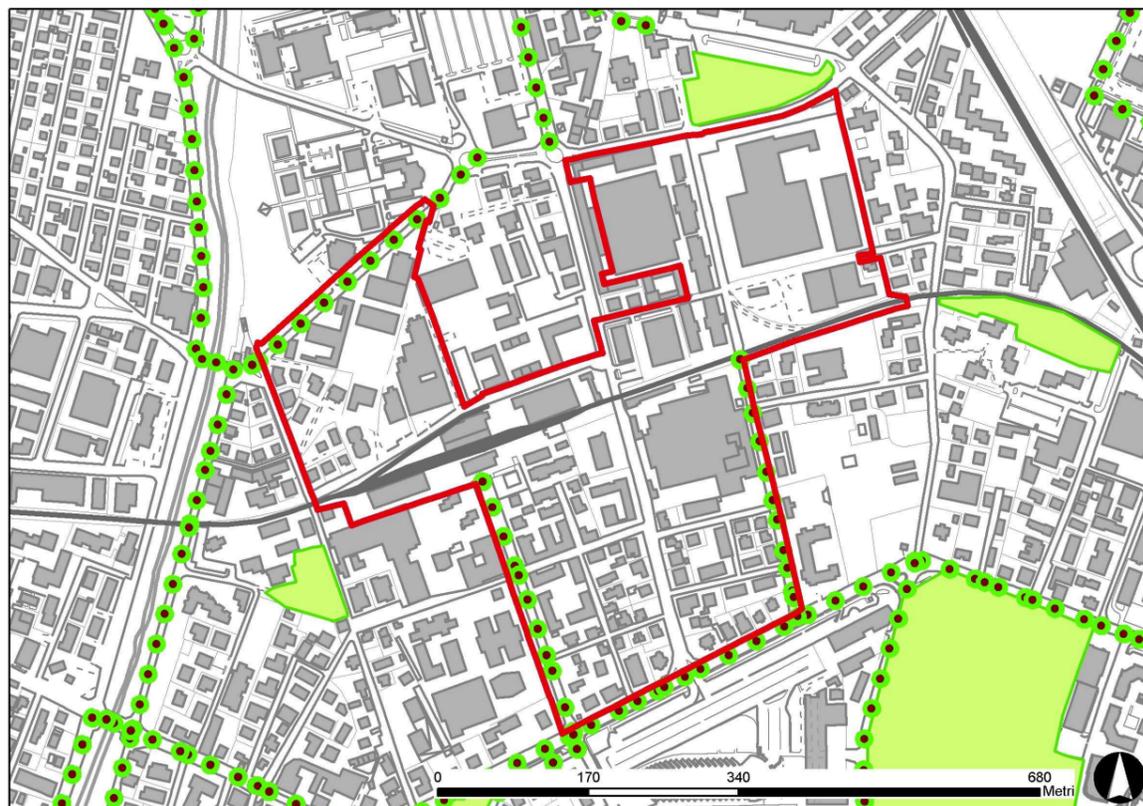
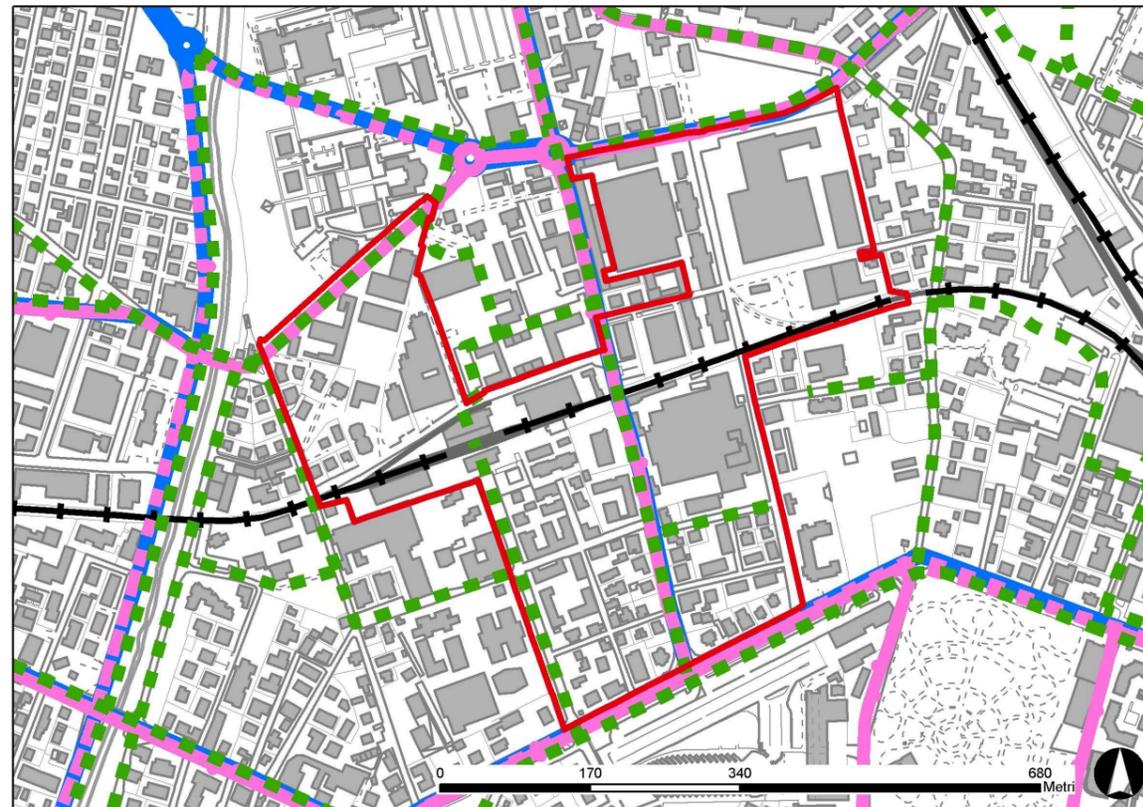
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è buona a livello locale, per quanto riguarda la parte nord ovest del Comune; L'accessibilità a livello superiore è difficoltosa per l'intenso traffico di via Cisalpina. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> All'interno del comparto si trova una stazione ferroviaria ACT . 	<ul style="list-style-type: none"> La riqualificazione dell'area valutare le potenzialità del sistema ferroviario locale in funzione del progetto di metropolitana di superficie.
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi di via Regina Elena e via Trento Trieste. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la messa in sicurezza dei percorsi.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito da 6 linee di TPL che lo collegano con tutta la zona Nord della città. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<p>L'area non ha un servizio dedicato alla sosta, ma solo posteggi di servizio. Poco fuori comparto è presente il parcheggio della caserma Zucchi (500 posti) e dell'ex Foro Boario (420 posti).</p>	<p>L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione e riorganizzazione del sistema dei parcheggi.</p>
Dotazione di verde urbano	<p>La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi.</p>	

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano		
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità		



STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Riqualificazione di ambiti urbani con elementi di valore architettonico e testimoniale.

Obiettivi e indirizzi

Nell'ambito delle politiche relative alla riqualificazione e rivitalizzazione della via Emilia, il PSC individua questo ambito specifico come facente parte della rete dei poli di eccellenza in quanto presenta una articolata serie di peculiarità, opportunità (per la zona ma anche per la città intera) ed elementi di valore architettonico e testimoniale nonché esigenze di riordino urbanistico ed edilizio.

L'obiettivo è quello di favorire un programma di riqualificazione a partire dal riconoscimento e valorizzazione delle preesistenze di maggiori qualità (edifici del Consorzio Parmigiano Reggiano, Museo Maramotti, villa Ottavi) e dalla rifunzionalizzazione urbana delle aree che presentano elementi di degrado e di obsolescenza edilizia.

Ulteriori obiettivi per le aree residenziali e produttive più degradate sono:

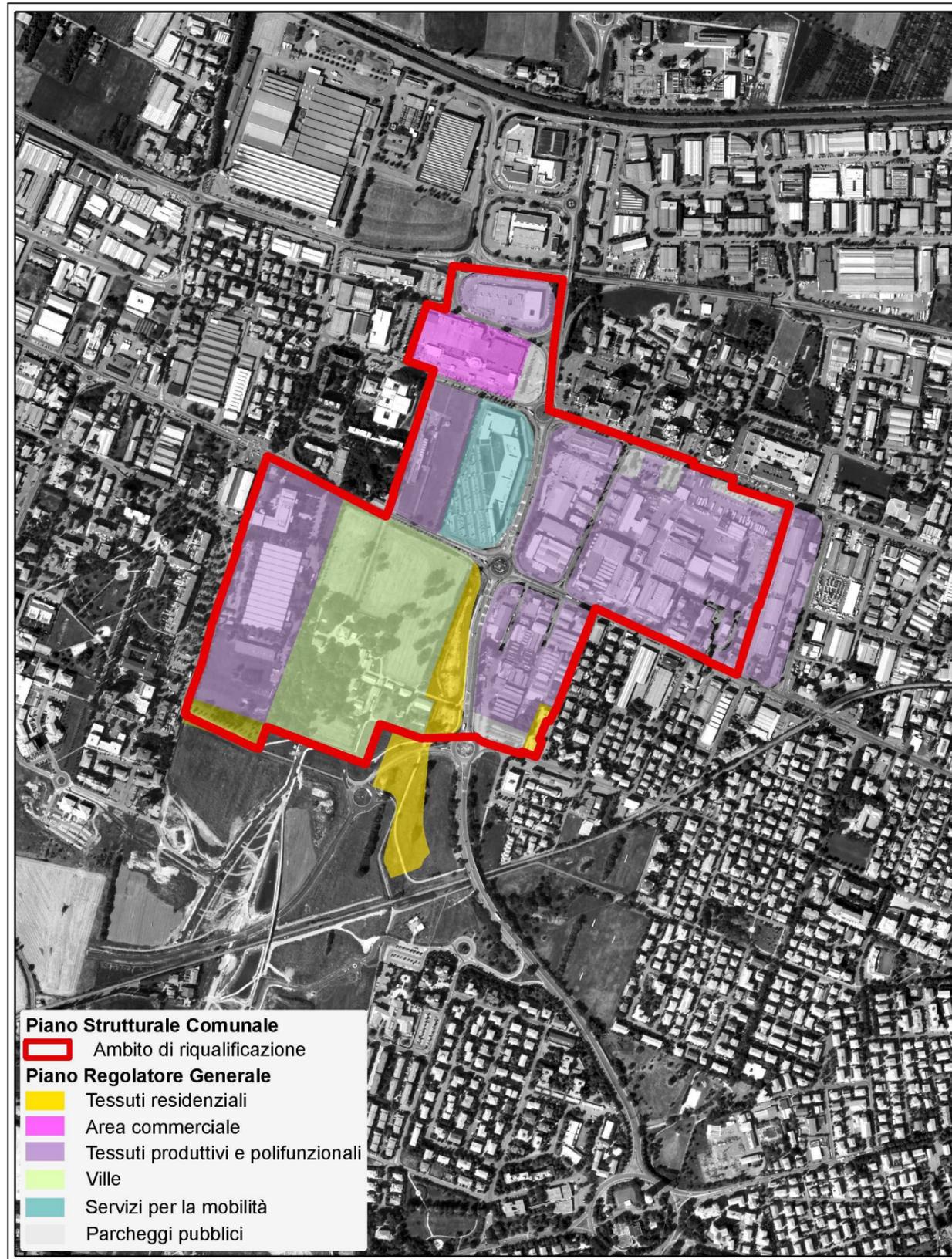
- il miglioramento delle condizioni ecologico-ambientali;
- la possibilità di incrementi di permeabilità dei suoli in aree densamente urbanizzate;
- la messa in sicurezza di alcune aree contigue ad attività produttive incongrue in contesti abitati;
- un maggior controllo dell'incremento di carico urbanistico.
-

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,65 mq/mq
Funzione residenziale	< 40%

Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
SVP	> 40% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, le funzioni culturali, terziarie e di servizio, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e anche le attività produttive compatibili. Le strutture commerciali medio-grandi e grandi sono ammesse solo se preesistenti.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR5 - VIA EMILIA FRATELLI CERVI

AR5 - VIA EMILIA FRATELLI CERVI

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Riqualificazione di ambiti urbani con elementi di valore architettonico e testimoniale.

Obiettivi e indirizzi

Nell'ambito delle politiche relative alla riqualificazione e rivitalizzazione della via Emilia, il PSC individua questo ambito specifico come facente parte della rete dei poli di eccellenza in quanto presenta una articolata serie di peculiarità, opportunità (per la zona ma anche per la città intera) ed elementi di valore architettonico e testimoniale nonché esigenze di riordino urbanistico ed edilizio.

L'obiettivo è quello di favorire un programma di riqualificazione a partire dal riconoscimento e valorizzazione delle preesistenze di maggiori qualità (edifici del Consorzio Parmigiano Reggiano, Museo Maramotti, villa Ottavi) e dalla rifunzionalizzazione urbana delle aree che presentano elementi di degrado e di obsolescenza edilizia.

Ulteriori obiettivi per le aree residenziali e produttive più degradate sono:

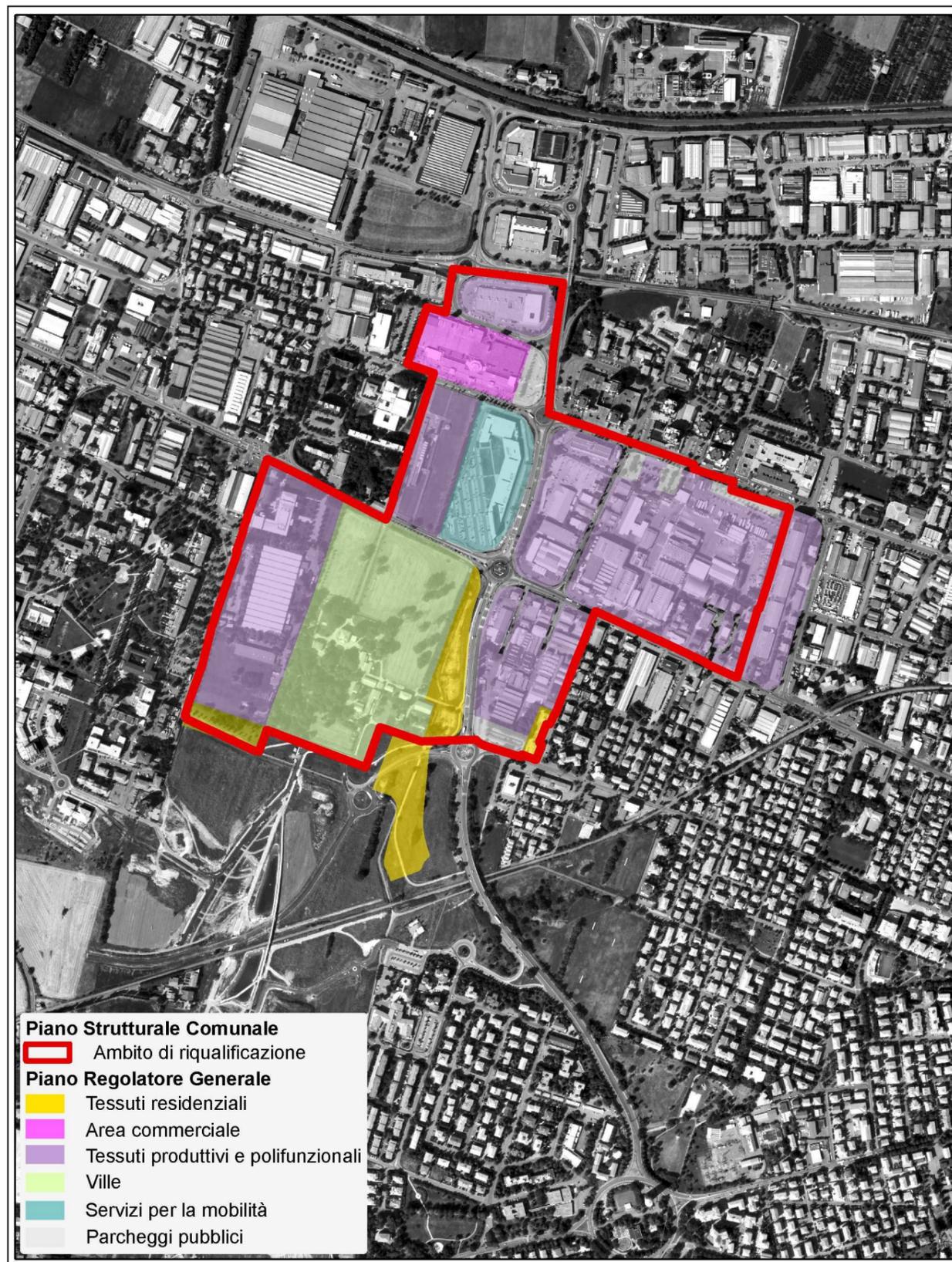
- il miglioramento delle condizioni ecologico-ambientali;
- la possibilità di incrementi di permeabilità dei suoli in aree densamente urbanizzate;
- la messa in sicurezza di alcune aree contigue ad attività produttive incongrue in contesti abitati;
- un maggior controllo dell'incremento di carico urbanistico.
-

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,65 mq/mq
Funzione residenziale	< 40%

Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
SVP	> 40% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, le funzioni culturali, terziarie e di servizio, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e anche le attività produttive compatibili. Le strutture commerciali medio-grandi e grandi sono ammesse solo se preesistenti.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR5 - VIA EMILIA FRATELLI CERVI

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

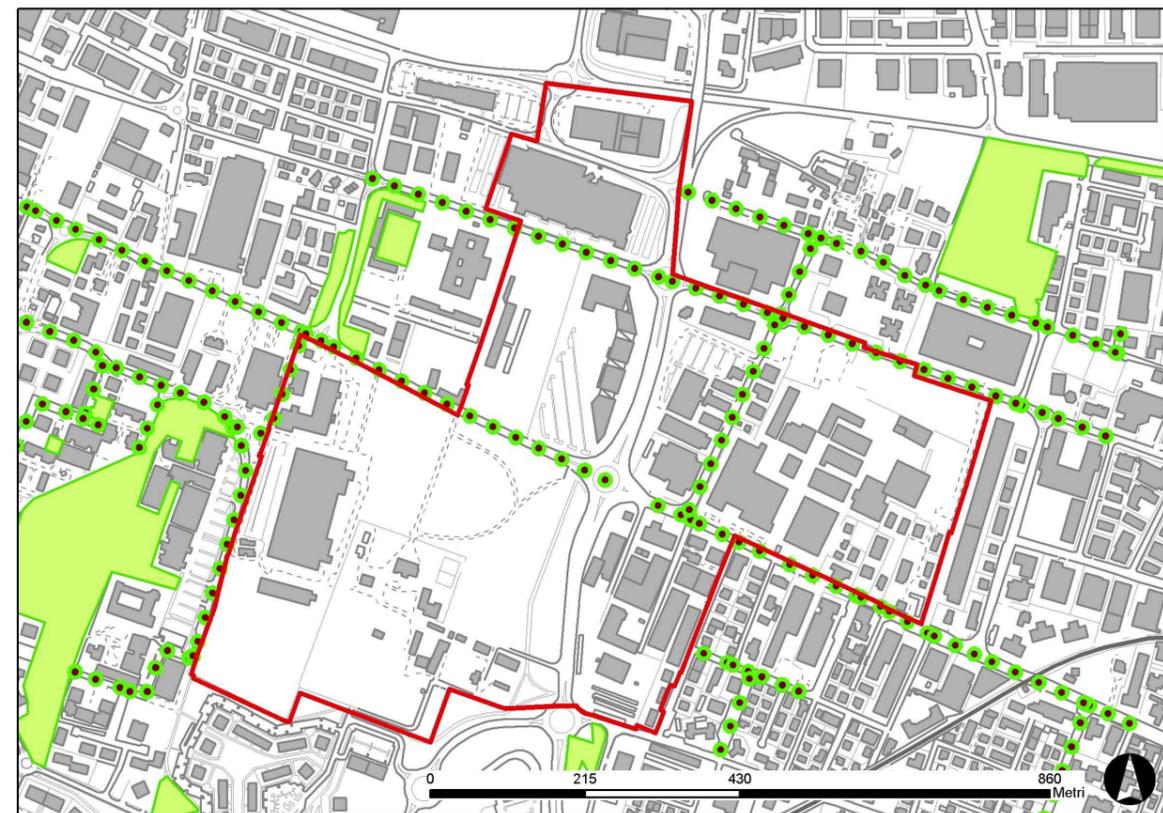
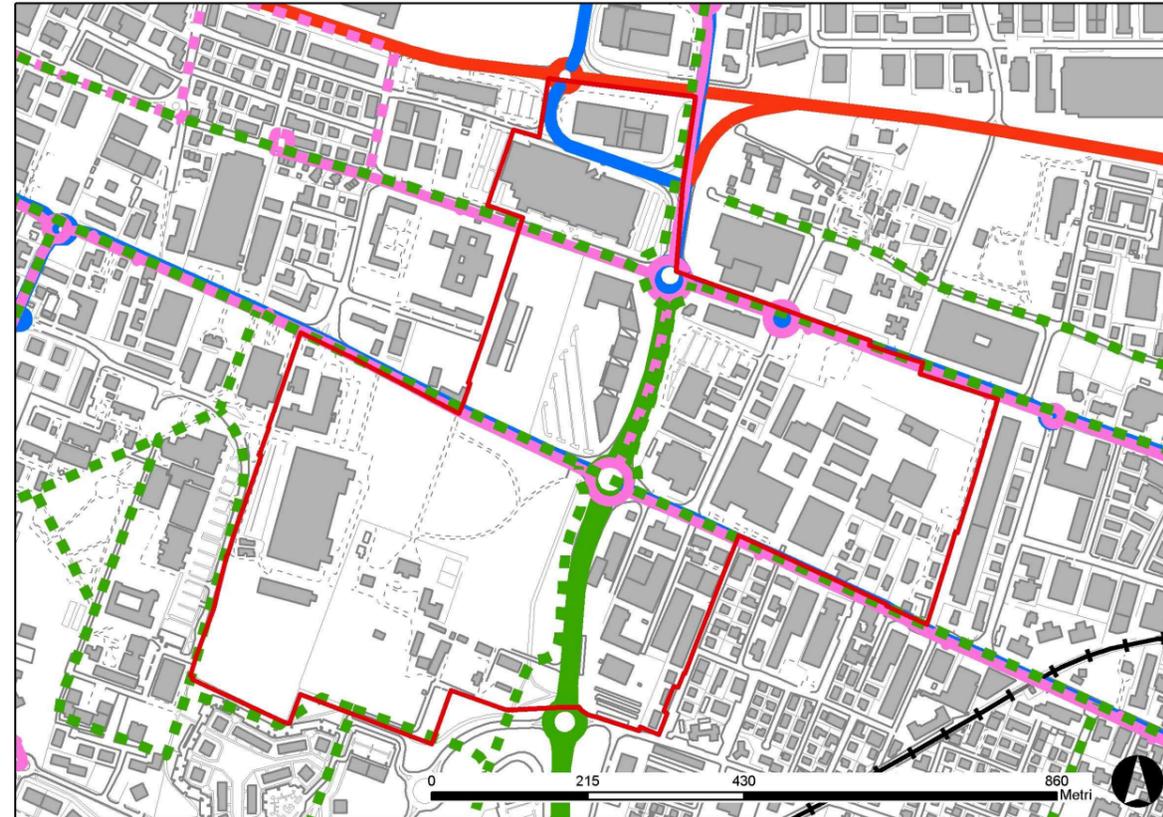
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è elevata e garantita da via Chopin e dalla Tangenziale Nord. L'accessibilità più elevata con la zona Ovest della provincia. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno ne una linea ne una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi di via Emilia (in sede separata), via Chopin (in sede separata) e via Kennedy. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la connessione tra i percorsi.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> Il polo è servito da servizio di MiniBu dal Parcheggio "Volo"; Dalle linee 2 e 3 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare un eventuale incremento della rete.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito può contare su un parcheggio scambiatore di circa 515 posti. Altri 500 posteggi sono di pertinenza ai centri commerciali. 	
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi o di villa Terrachini. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare l'opportunità di incrementare la dotazione di spazi a verde presenti.

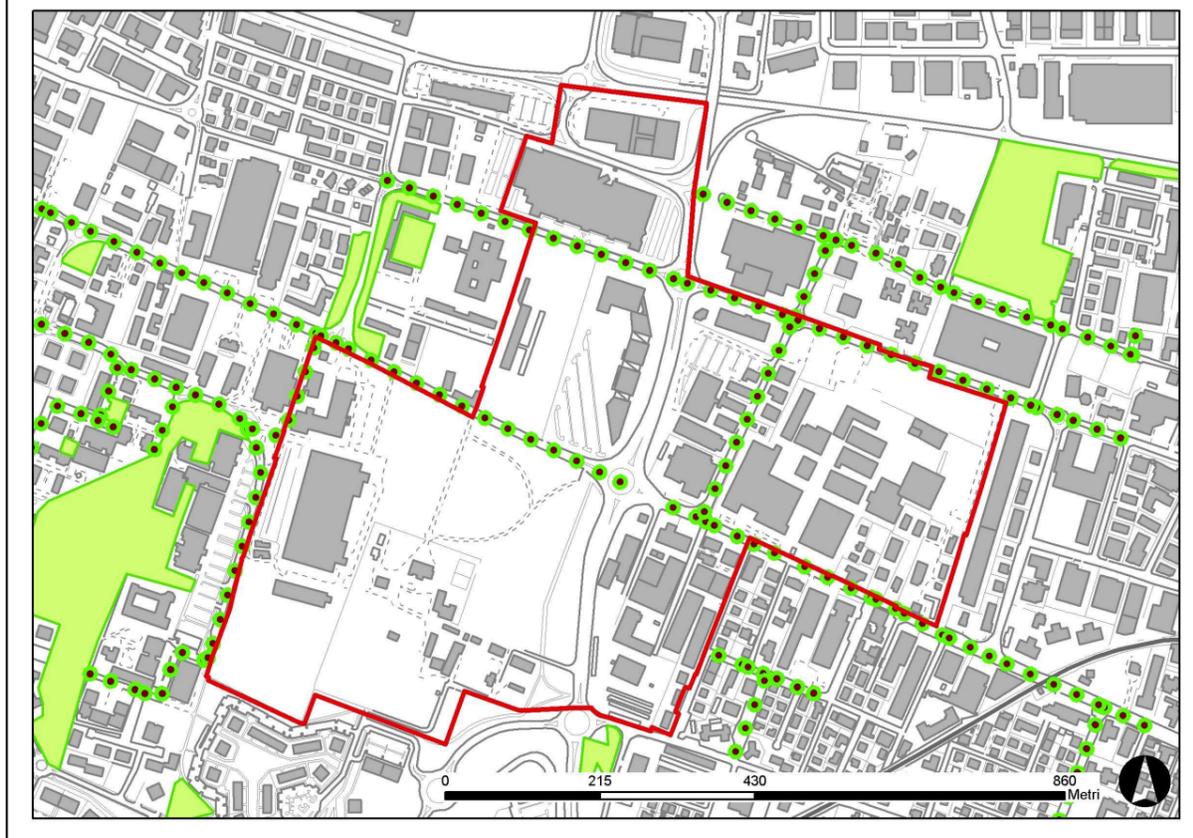
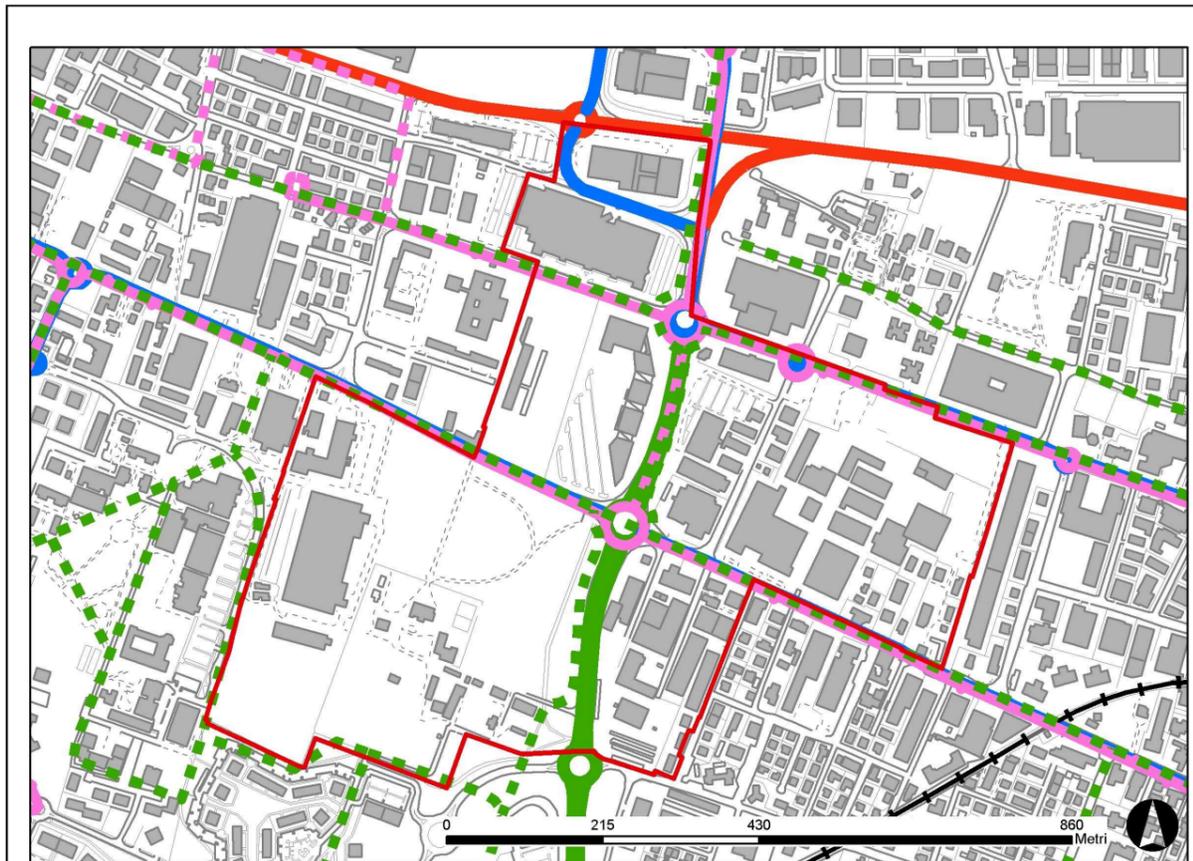
Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è articolato per funzioni e tipologie. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è compreso all'interno di un tessuto eterogeneo con il quale si relaziona attraverso la maglia infrastrutturale. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi di trasformazione dovranno prevedere un elevato livello di integrazione con il contesto circostante.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Nell'ambito è compreso il parco di Villa Ottavi a diretto contatto con la campagna periurbana più a sud. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà preservare e potenziare il sistema degli spazi aperti che potranno costituire un sistema strutturante per orientare gli interventi.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è scarsamente permeabile soprattutto per la porzione a est della tangenziale. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno aumentare la permeabilità dei suoli.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR5 - VIA EMILIA FRATELLI CERVI



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è elevata e garantita da via Chopin e dalla Tangenziale Nord. L'accessibilità più elevata con la zona Ovest della provincia. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno ne una linea ne una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi di via Emilia (in sede separata), via Chopin (in sede separata) e via Kennedy. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la connessione tra i percorsi.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> Il polo è servito da servizio di MiniBu dal Parcheggio "Volo"; Dalle linee 2 e 3 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare un eventuale incremento della rete.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito può contare su un parcheggio scambiatore di circa 515 posti. Altri 500 posteggi sono di pertinenza ai centri commerciali. 	
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi o di villa Terrachini. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare l'opportunità di incrementare la dotazione di spazi a verde presenti.

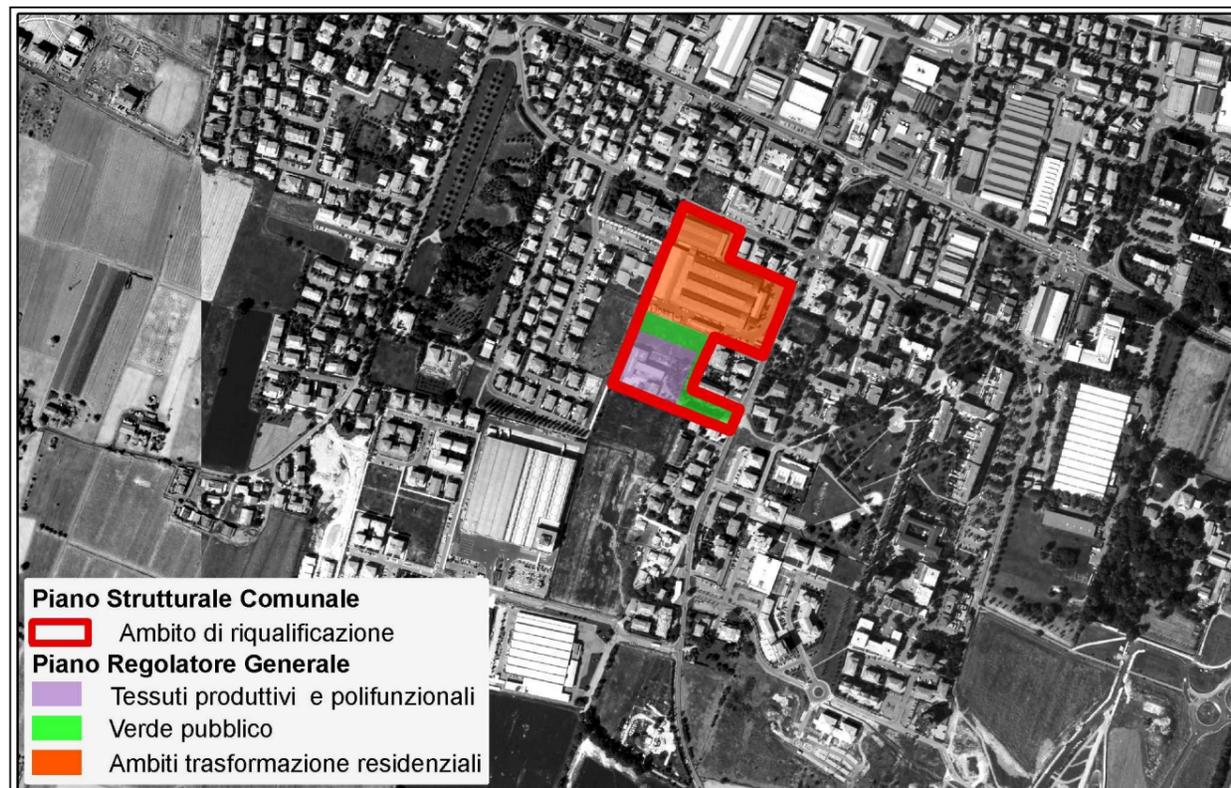
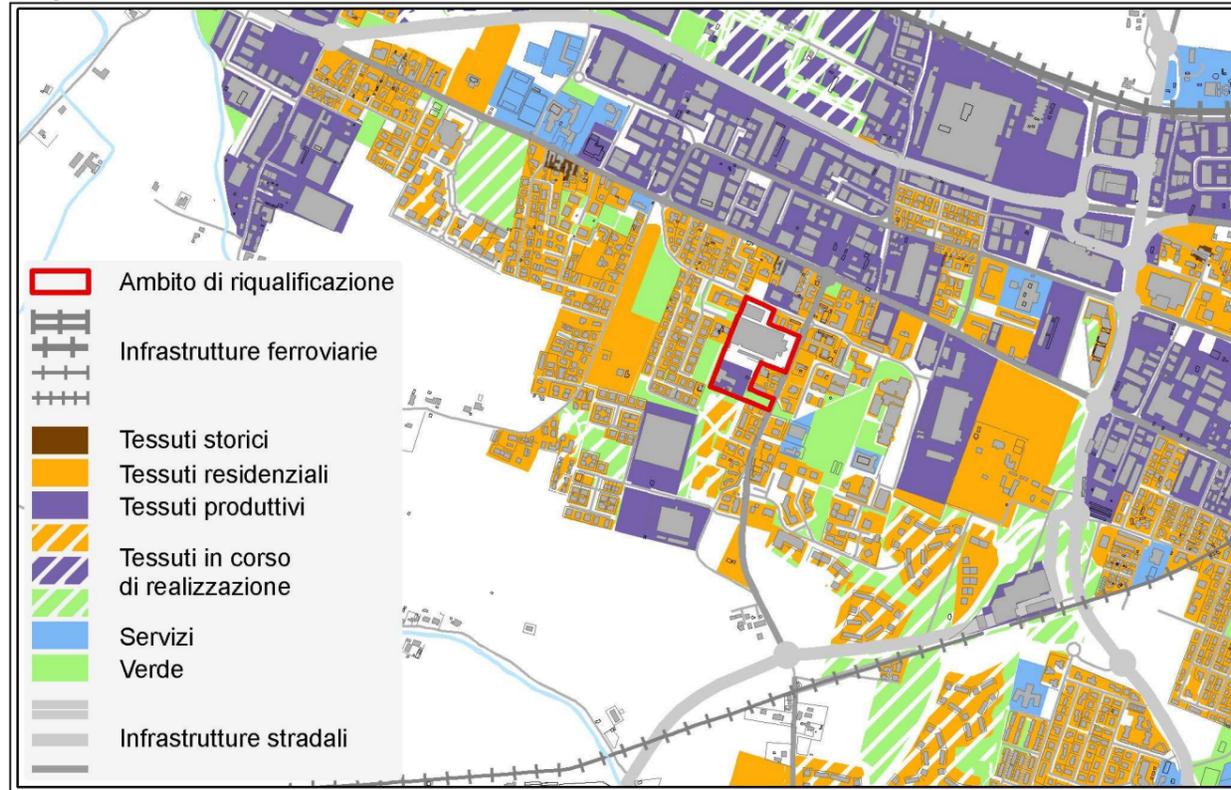
Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è articolato per funzioni e tipologie. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è compreso all'interno di un tessuto eterogeneo con il quale si relaziona attraverso la maglia infrastrutturale. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi di trasformazione dovranno prevedere un elevato livello di integrazione con il contesto circostante.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Nell'ambito è compreso il parco di Villa Ottavi a diretto contatto con la campagna periurbana più a sud. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà preservare e potenziare il sistema degli spazi aperti che potranno costituire un sistema strutturante per orientare gli interventi.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è scarsamente permeabile soprattutto per la porzione a est della tangenziale. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno aumentare la permeabilità dei suoli.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA
AR6 - PIEVE MIRANDOLA

AR6 - PIEVE MIRANDOLA

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a sud del tracciato della via Emilia ovest, Il PRG 1999 prevede un tessuto produttivo polifunzionale ad intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.33 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	39.105 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile da via Emilia F.lli Cervi ed è servito da una maglia stradale di distribuzione a servizio delle residenze. L'area ha qualche problema di accessibilità e le attività produttive esistenti sono contigue ad un tessuto residenziale. Attualmente zonizzata dal PRG 1999 a da funzioni produttive all'interno di un contesto prevalentemente residenziale. Le previsioni urbanistiche prevedevano lo sviluppo di funzioni produttive polifunzionali in modalità attuativa diretta e con indice $U_f = 0.6$ mq/mq. Modalità attuativa che grava sulle reti infrastrutturali preesistenti ed è realizzabile per intervento edilizio diretto senza cessione degli standard.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	4.700 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	200 mt 1.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	si
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	4.900 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Obiettivi e indirizzi

Il PSC indica, per la rilevanza della dimensione dell'area e per il suo posizionamento all'interno dell'abitato di Pieve, una riconversione dell'area produttiva quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione. L'obiettivo è di riqualificare gli ambiti a sud della via Emilia inserendo una quota la vocazione residenziale caratteristica di questo tratto nella sua porzione meridionale. Si prefigura quindi una trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	>40% < 80%	SVP	> 40% di St

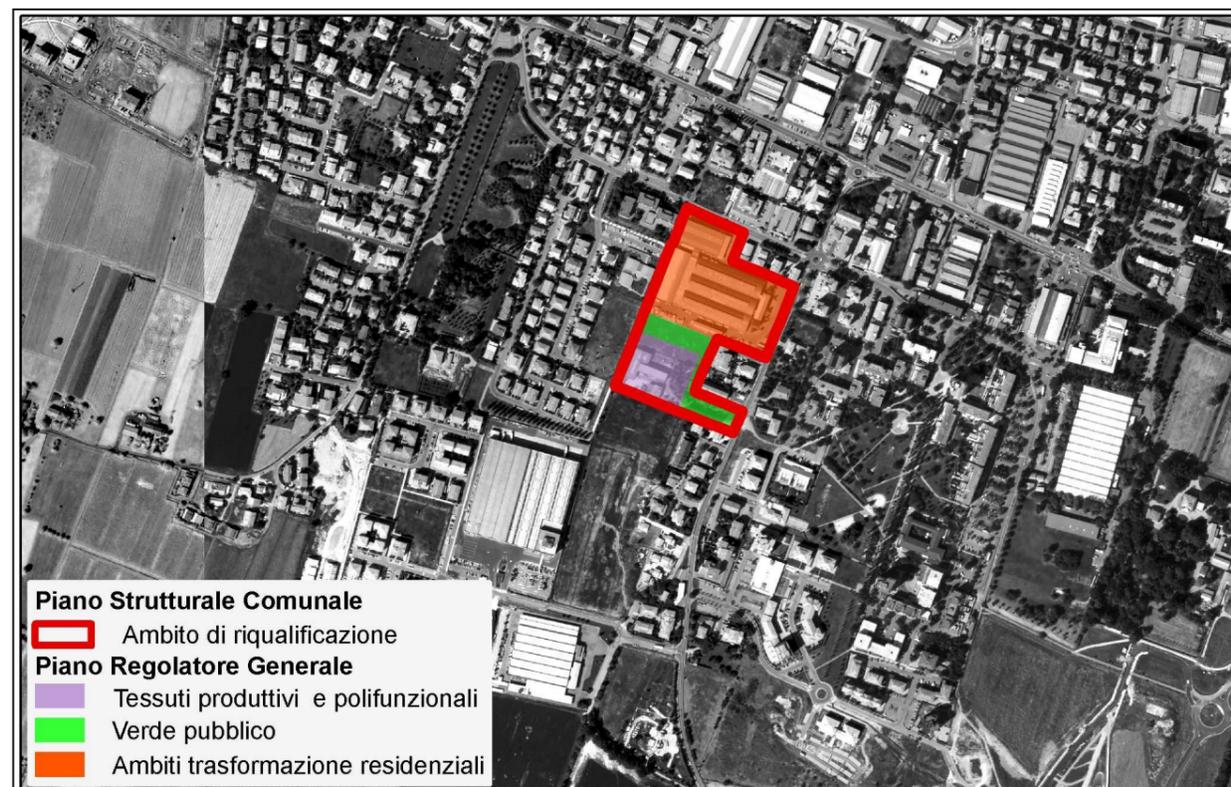
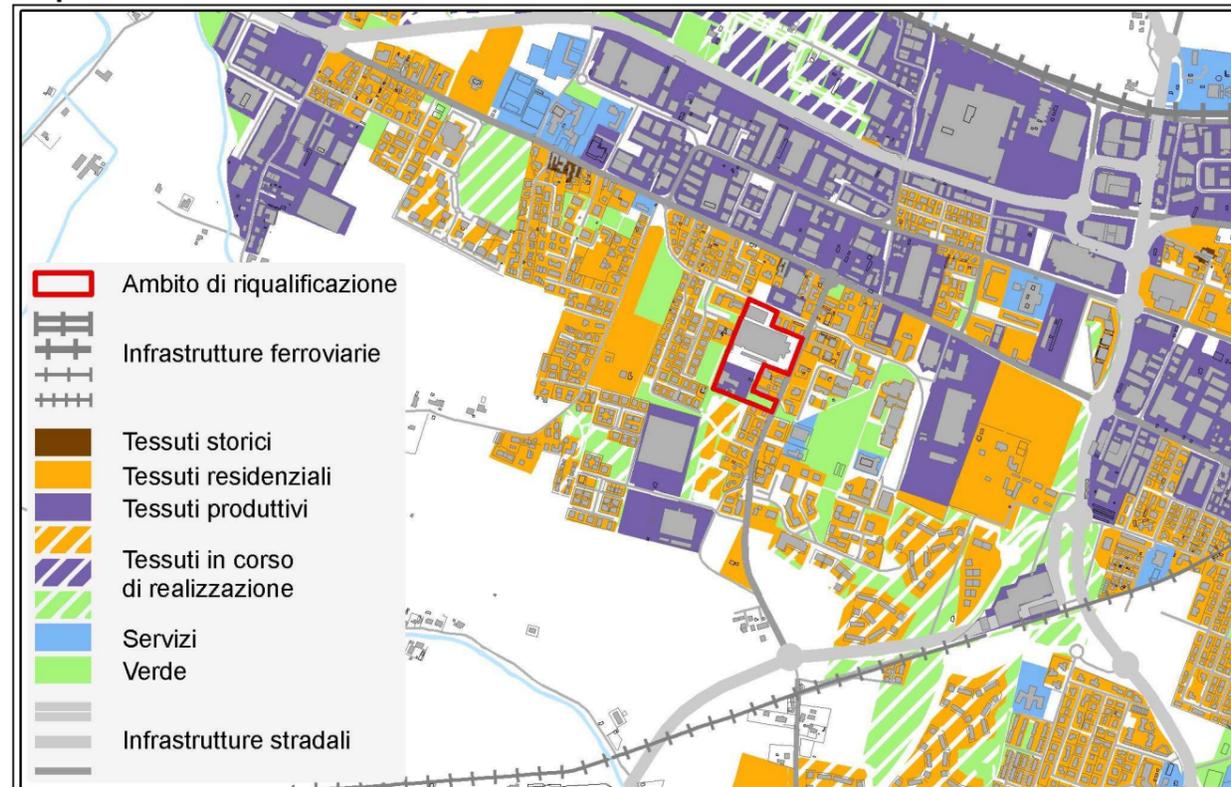
Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, le funzioni terziarie e di servizio e le attività polifunzionali-artigianali se non in contrasto con le destinazioni esistenti nell'ambito e nel suo intorno. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e una medio-piccola struttura di vendita.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR6 - PIEVE MIRANDOLA

AR6 - PIEVE MIRANDOLA

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a sud del tracciato della via Emilia ovest, Il PRG 1999 prevede un tessuto produttivo polifunzionale ad intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.33 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	39.105 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile da via Emilia F.lli Cervi ed è servito da una maglia stradale di distribuzione a servizio delle residenze. L'area ha qualche problema di accessibilità e le attività produttive esistenti sono contigue ad un tessuto residenziale. Attualmente zonizzata dal PRG 1999 a da funzioni produttive all'interno di un contesto prevalentemente residenziale. Le previgenti previsioni urbanistiche prevedevano lo sviluppo di funzioni produttive polifunzionali in modalità attuativa diretta e con indice $U_f = 0.6$ mq/mq. Modalità attuativa che grava sulle reti infrastrutturali preesistenti ed è realizzabile per intervento edilizio diretto senza cessione degli standard.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	4.700 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	200 mt 1.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	si
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	4.900 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Obiettivi e indirizzi

Il PSC indica, per la rilevanza della dimensione dell'area e per il suo posizionamento all'interno dell'abitato di Pieve, una riconversione dell'area produttiva quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione.

L'obiettivo è di riqualificare gli ambiti a sud della via Emilia inserendo una quota la vocazione residenziale caratteristica di questo tratto nella sua porzione meridionale.

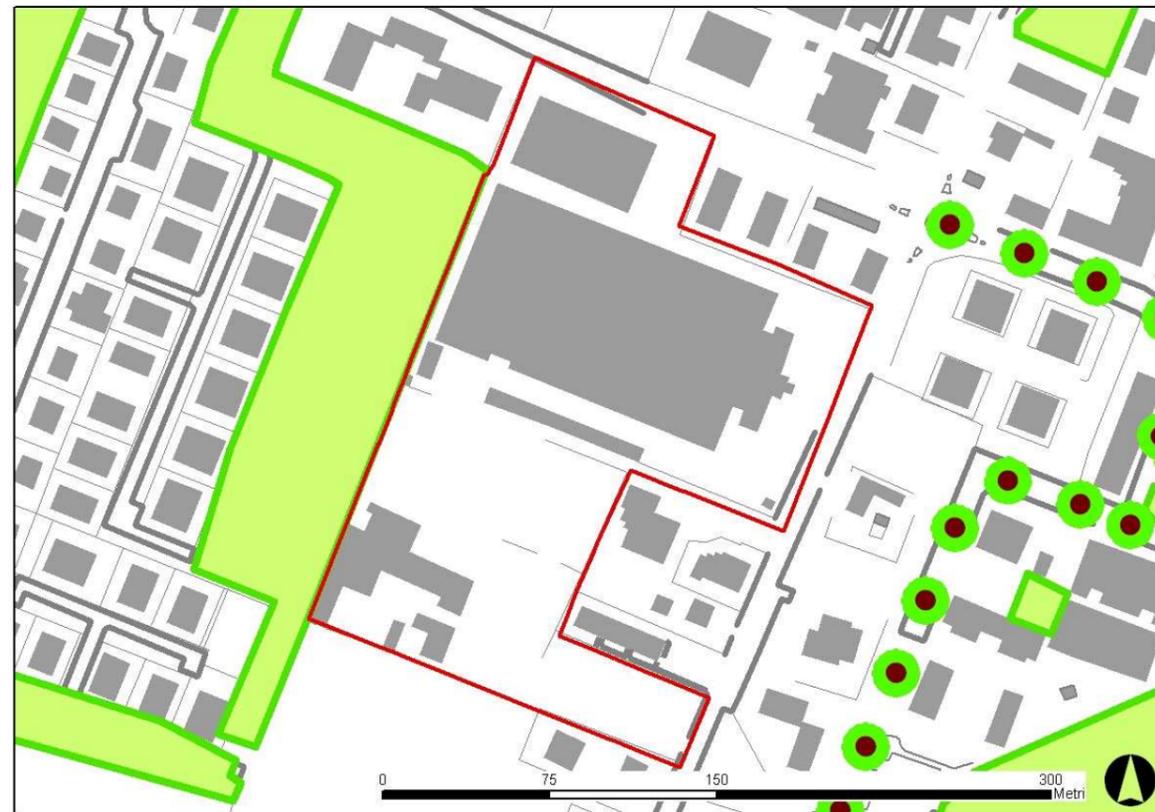
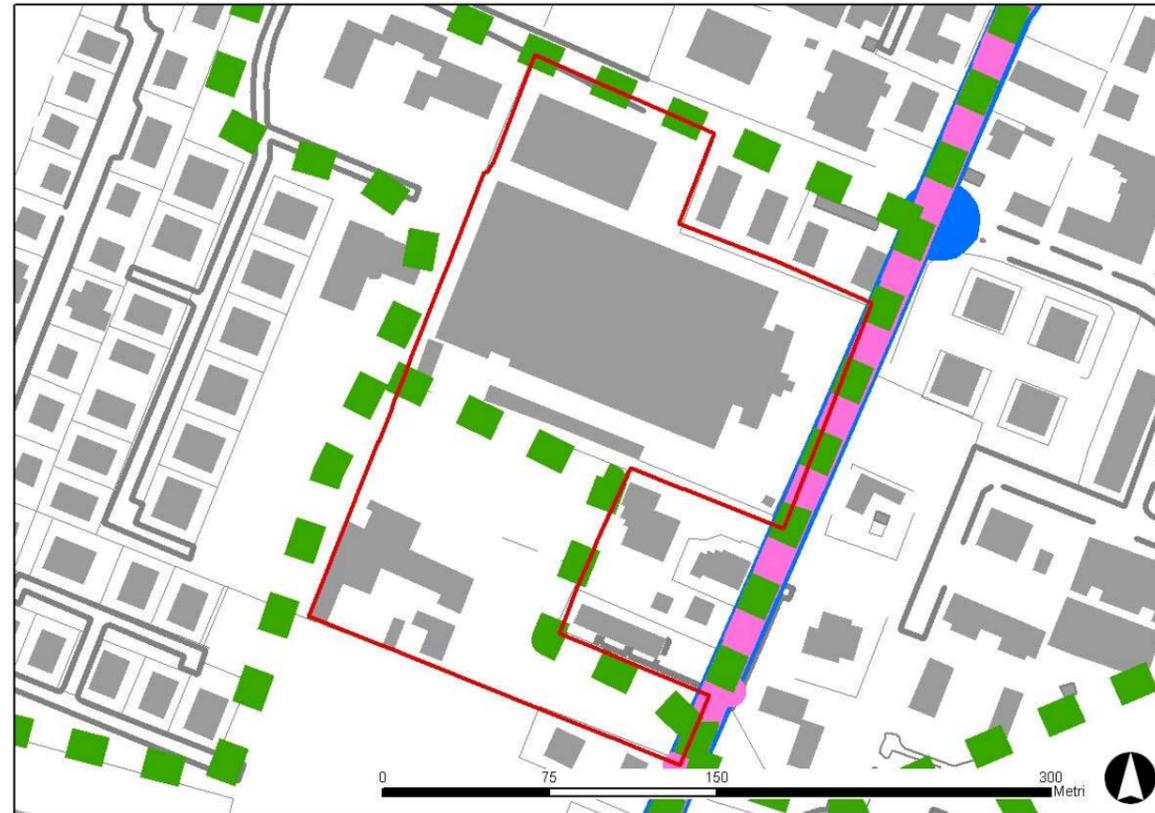
Si prefigura quindi una trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	>40% < 80%	SVP	> 40% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, le funzioni terziarie e di servizio e le attività polifunzionali-artigianali se non in contrasto con le destinazioni esistenti nell'ambito e nel suo intorno.

E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e una medio-piccola struttura di vendita.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA



AR6 - PIEVE MIRANDOLA

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità non è elevata e si basa sull'asse di via f.lli Cervi e su via f.lli Bandiera. 	<ul style="list-style-type: none"> Valutare miglioramento accessibilità a seconda delle funzioni insediate Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno ne una linea ne una stazione ferroviaria. 	<ul style="list-style-type: none">
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via Camurri. 	<ul style="list-style-type: none"> Si prevede la realizzazione di un nuovo asse ciclabile su via f.lli Bandiera.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> Il polo è servito da una linea di TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare un eventuale incremento della rete.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> Non c'è presenza di aree a verde. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la connessione col vicino contesto agricolo (a Sud).

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area è prevalentemente polifunzionale all'interno di un tessuto produttivo. 	<ul style="list-style-type: none"> Le trasformazioni dovranno essere maggiormente compatibili con il tessuto residenziale contiguo.
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è intercluso nell'urbanizzato. 	<ul style="list-style-type: none"> Le trasformazioni potranno favorire le relazioni di permeabilità tra i tracciati in direzione estovest.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è contiguo all'ambito perturbano a sud di Reggio Emilia. 	<ul style="list-style-type: none"> Le trasformazioni dovranno favorire le relazioni con la campagna a sud.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito ha una permeabilità differenziata. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno favorire l'incremento della permeabilità dei suoli nelle superfici altamente impermeabilizzate.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR6 - PIEVE MIRANDOLA

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

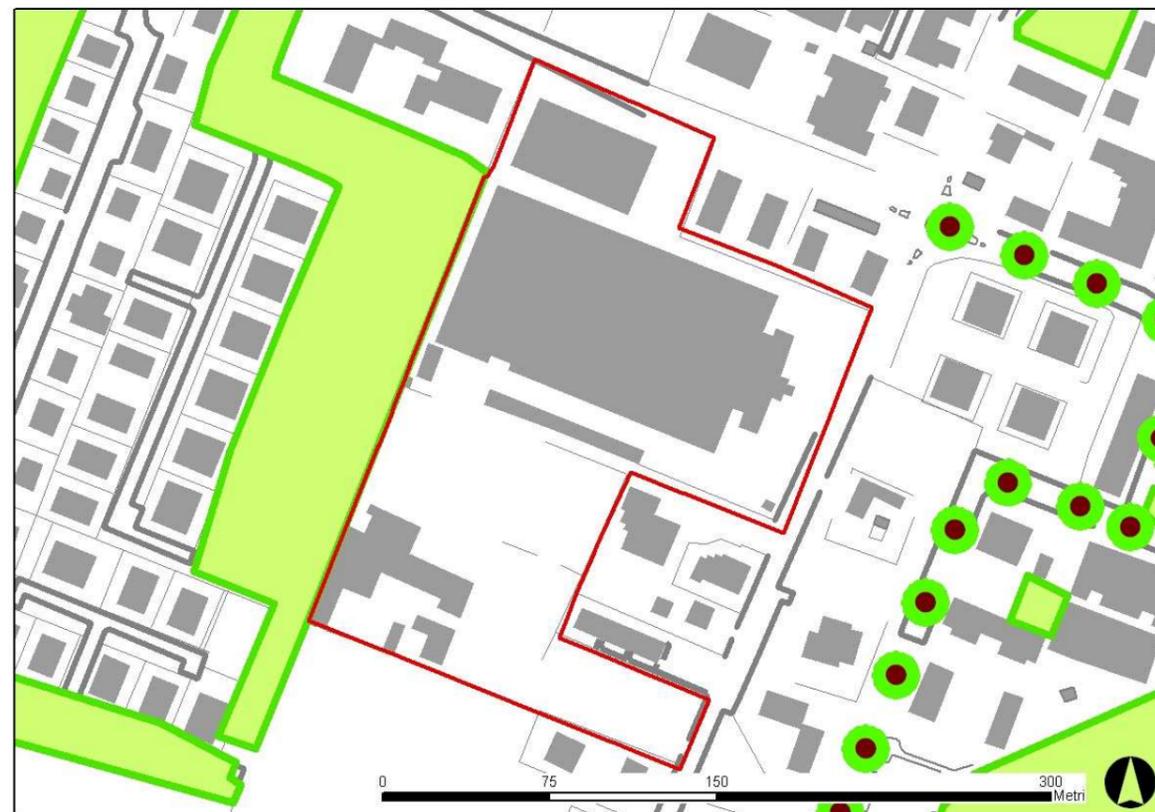
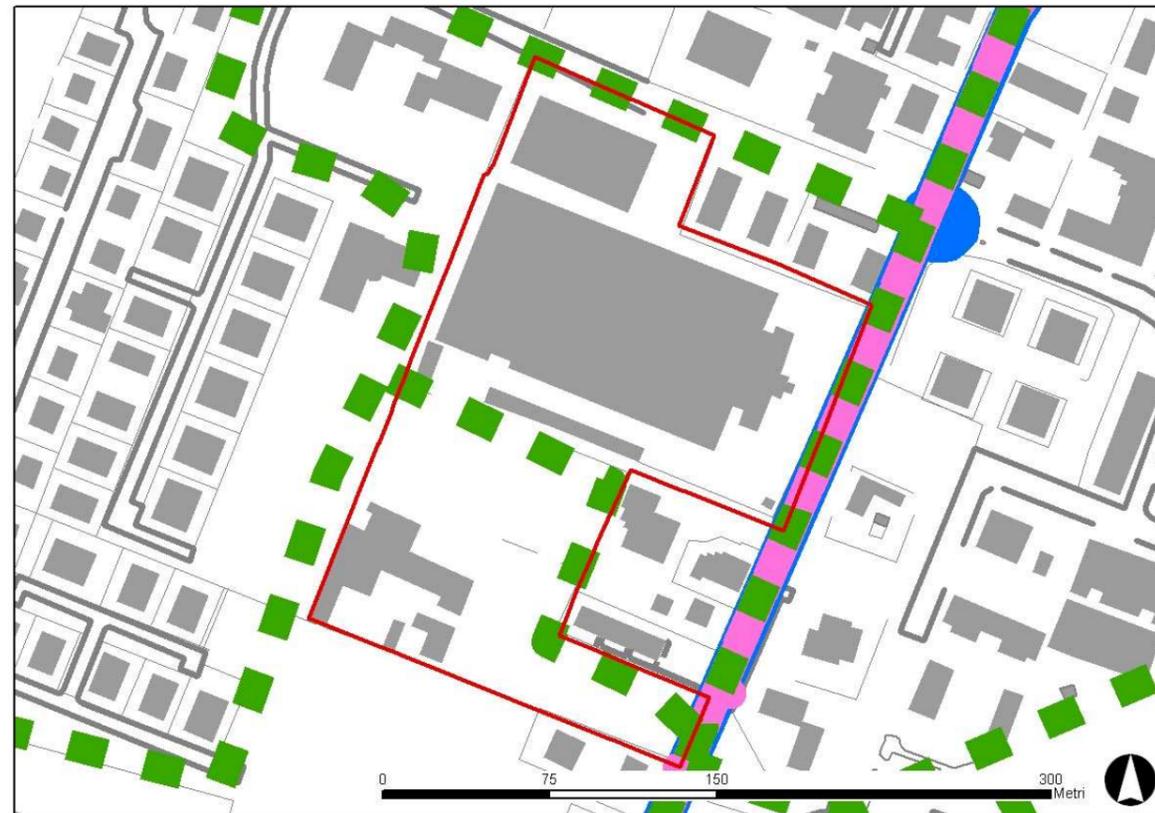
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità non è elevata e si basa sull'asse di via f.lli Cervi e su via f.lli Bandiera. 	<ul style="list-style-type: none"> Valutare miglioramento accessibilità a seconda delle funzioni insediate Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno ne una linea ne una stazione ferroviaria. 	<ul style="list-style-type: none">
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via Camurri. 	<ul style="list-style-type: none"> Si prevede la realizzazione di un nuovo asse ciclabile su via f.lli Bandiera.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> Il polo è servito da una linea di TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare un eventuale incremento della rete.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> Non c'è presenza di aree a verde. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la connessione col vicino contesto agricolo (a Sud).

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area è prevalentemente polifunzionale all'interno di un tessuto produttivo. 	<ul style="list-style-type: none"> Le trasformazioni dovranno essere maggiormente compatibili con il tessuto residenziale contiguo.
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è intercluso nell'urbanizzato. 	<ul style="list-style-type: none"> Le trasformazioni potranno favorire le relazioni di permeabilità tra i tracciati in direzione estovest.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è contiguo all'ambito perturbano a sud di Reggio Emilia. 	<ul style="list-style-type: none"> Le trasformazioni dovranno favorire le relazioni con la campagna a sud.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito ha una permeabilità differenziata. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno favorire l'incremento della permeabilità dei suoli nelle superfici altamente impermeabilizzate.

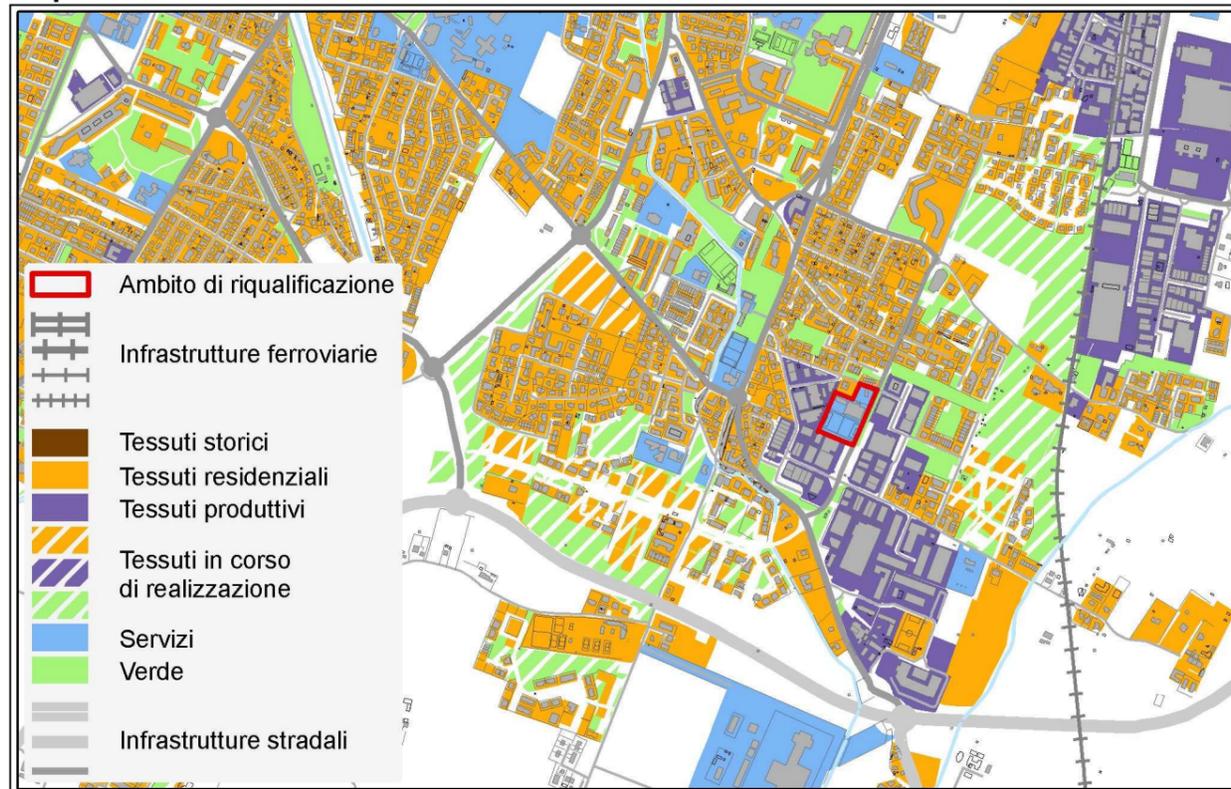


COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR7 - BUCO DEL SIGNORE

AR7 - BUCO DEL SIGNORE

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata nel settore sud-orientale della città ed è attualmente occupato dalla sede di un istituto professionale superiore intercluso tra un sistema prevalentemente produttivo e uno prevalentemente residenziale. Il PRG 1999 destinava l'area a servizi per l'istruzione e a verde attrezzato sportivo di interesse comunale.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	15.331 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile da via Torricella, infrastruttura di collegamento di interquartiere. L'area ha alcuni problemi di accessibilità ed è contigua ad un tessuto produttivo. L'istituto professionale manifesta la necessità di delocalizzazione per insorte difficoltà legate alla localizzazione e alla dimensione dell'area. Una riconversione delle funzioni insediate consentirebbe una riqualificazione più complessiva dell'intero ambito. Si riscontra quindi la necessità, per le prospettive future dell'ambito, di un trasferimento sia delle attività sportive insediate sia della struttura scolastica, in quanto l'ambito necessita di una riqualificazione degli spazi e del sistema dell'accessibilità.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	9.500 mt	All'interno dell'ambito	sì
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	2.500 mt 4.500 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	3.300 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Obiettivi e indirizzi

Il PSC propone una riqualificazione dell'ambito con riconversione dell'area e rigenerazione delle funzioni insediate. La riqualificazione prevede quindi la delocalizzazione delle funzioni attualmente esistenti da trasferirsi in un contesto maggiormente articolato dal punto di vista funzionale.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	>40% < 80%	SVP	> 35% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

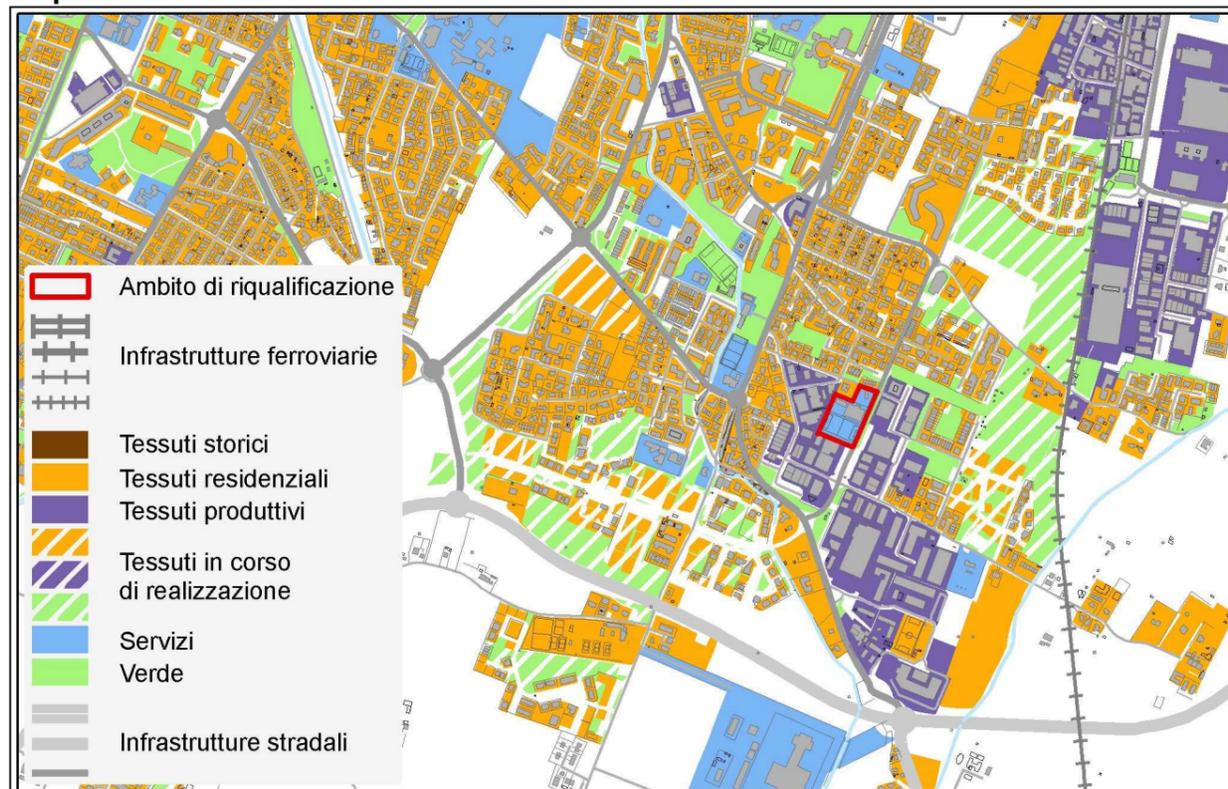


COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR7 - BUCO DEL SIGNORE

AR7 - BUCO DEL SIGNORE

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata nel settore sud-orientale della città ed è attualmente occupato dalla sede di un istituto professionale superiore intercluso tra un sistema prevalentemente produttivo e uno prevalentemente residenziale. Il PRG 1999 destinava l'area a servizi per l'istruzione e a verde attrezzato sportivo di interesse comunale.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	15.331 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile da via Torricella, infrastruttura di collegamento di interquartiere. L'area ha alcuni problemi di accessibilità ed è contigua ad un tessuto produttivo. L'istituto professionale manifesta la necessità di delocalizzazione per insorte difficoltà legate alla localizzazione e alla dimensione dell'area. Una riconversione delle funzioni insediate consentirebbe una riqualificazione più complessiva dell'intero ambito. Si riscontra quindi la necessità, per le prospettive future dell'ambito, di un trasferimento sia delle attività sportive insediate sia della struttura scolastica, in quanto l'ambito necessita di una riqualificazione degli spazi e del sistema dell'accessibilità.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	9.500 mt	All'interno dell'ambito	sì
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	2.500 mt 4.500 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	3.300 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Obiettivi e indirizzi

Il PSC propone una riqualificazione dell'ambito con riconversione dell'area e rigenerazione delle funzioni insediate. La riqualificazione prevede quindi la delocalizzazione delle funzioni attualmente esistenti da trasferirsi in un contesto maggiormente articolato dal punto di vista funzionale.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	>40% < 80%	SVP	> 35% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR7 - BUCO DEL SIGNORE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

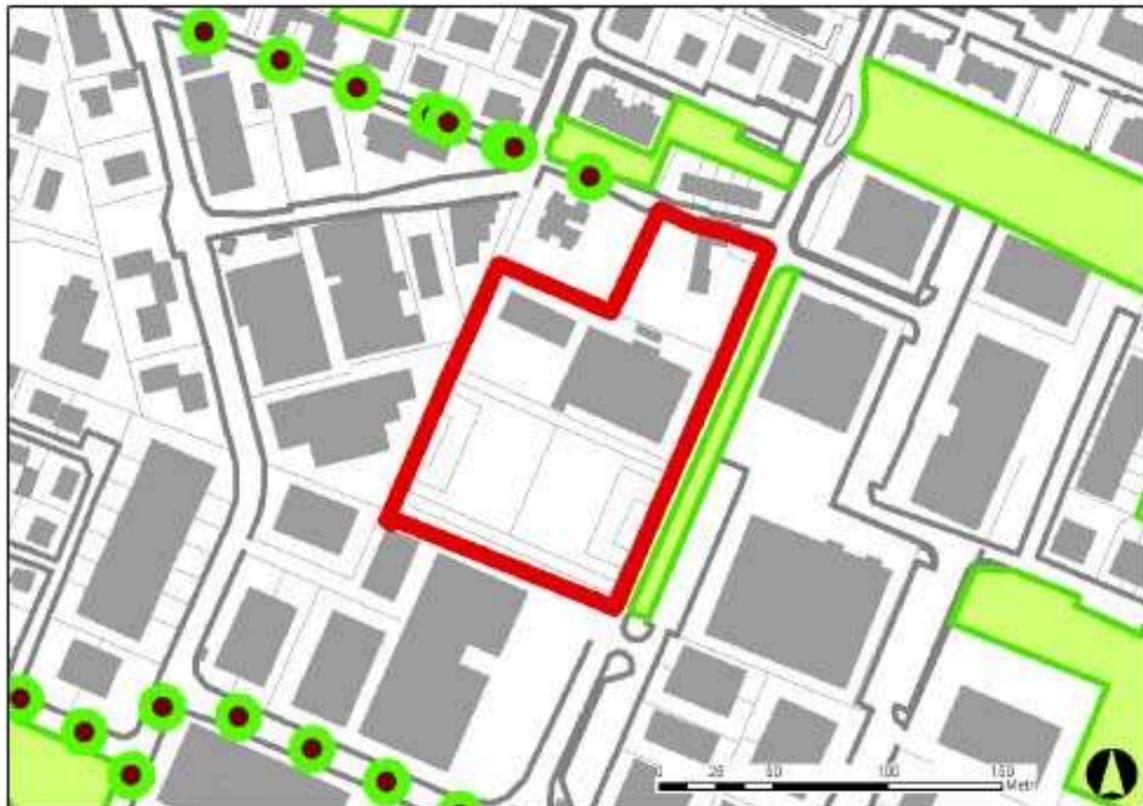
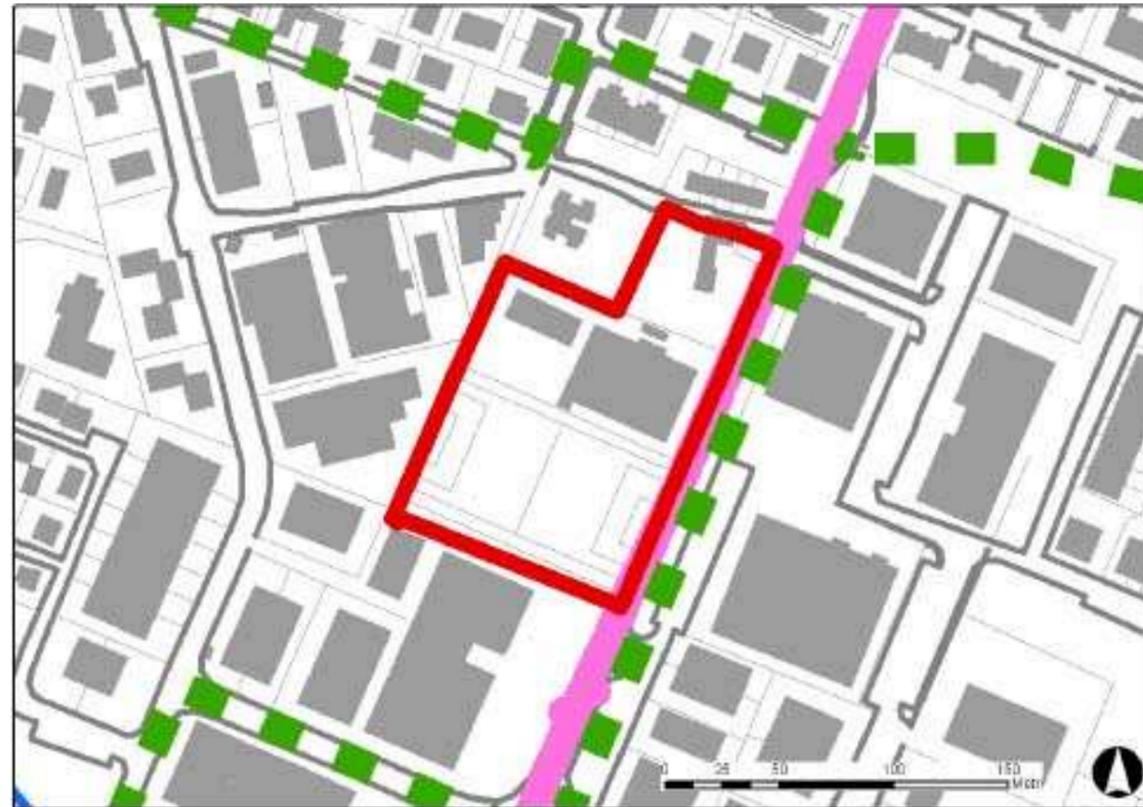
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	• Accessibilità bassa, da via da Torricella. Nell'area non è possibile creare nuove viabilità.	• Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	• L'ambito non comprende al suo interno ne una linea ne una stazione ferroviaria.	•
Piste ciclabili	• L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via da Torricella-via Martiri di Cervarolo.	•
Trasporto pubblico locale	• Il polo è servito dalla linea 3 del TPL.	• Occorre valutare un eventuale incremento della rete.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	• Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio.	• L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	• L'unica area verde presente è utilizzata per attività sportive.	• Occorre valutare l'utilizzo pubblico dell'area.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	• L'ambito è funzionalmente estraneo al contesto nel quale si torva.	• Le trasformazioni dovranno favorire l'inserimento di attività compatibili con il contesto nel quale sono inserite.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	• L'ambito è parzialmente permeabile.	• L'intervento dovrà conservare il livello di permeabilità.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR7 - BUCO DEL SIGNORE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

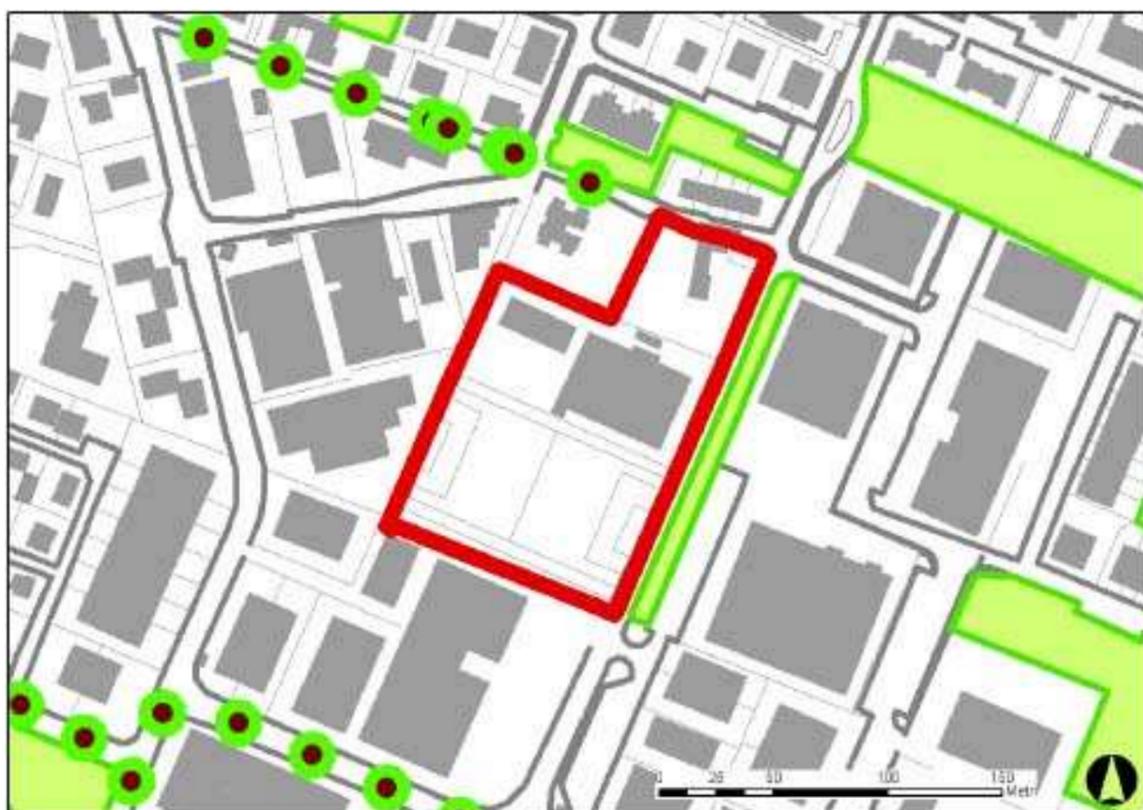
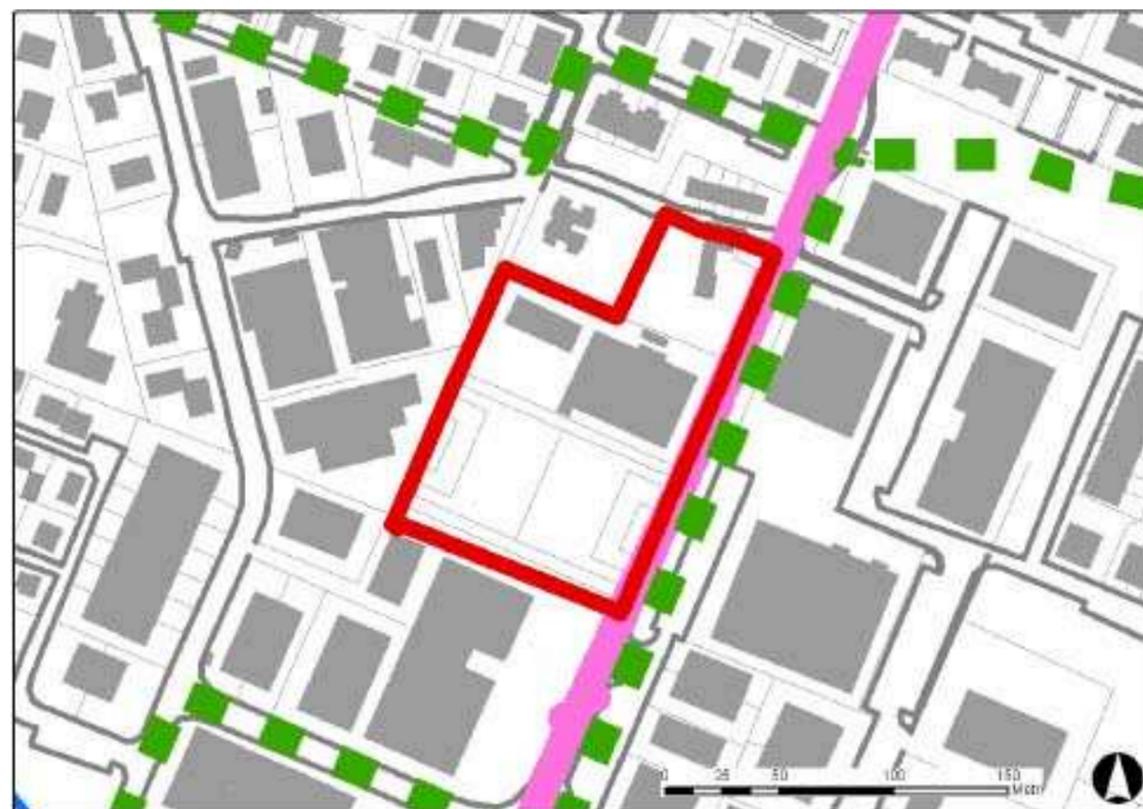
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	• Accessibilità bassa, da via da Torricella. Nell'area non è possibile creare nuove viabilità.	• Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	• L'ambito non comprende al suo interno ne una linea ne una stazione ferroviaria.	•
Piste ciclabili	• L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via da Torricella-via Martiri di Cervarolo.	•
Trasporto pubblico locale	• Il polo è servito dalla linea 3 del TPL.	• Occorre valutare un eventuale incremento della rete.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	• Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio.	• L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	• L'unica area verde presente è utilizzata per attività sportive.	• Occorre valutare l'utilizzo pubblico dell'area.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	• L'ambito è funzionalmente estraneo al contesto nel quale si trova.	• Le trasformazioni dovranno favorire l'inserimento di attività compatibili con il contesto nel quale sono inserite.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	• L'ambito è parzialmente permeabile.	• L'intervento dovrà conservare il livello di permeabilità.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR8 - MIRABELLO, EX-POLVERIERA, VIA MELATO

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Dal concorso d'idee sono emersi ulteriori studi e approfondimenti che indicano per l'area una funzione strategica a scala urbana e locale.

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione del settore orientale della città ed in particolare dei quartieri a sud della stazione centrale.

Saranno perseguiti, inoltre, il miglioramento delle connessioni con il centro storico e con la città storica, l'intensificazione delle relazioni con il contesto e l'innalzamento della qualità degli spazi aperti. La riqualificazione dovrà prevedere la rigenerazione di spazi aperti quali l'area verde lungo via Matteotti, l'area sportiva di via Melato e di immobili quali gli edifici dell'ex-polveriera e il Mirabello.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	< 20%	SVP	> 40% di St

Indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono i servizi pubblici, la residenza e le funzioni terziarie. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e o una medio-piccola struttura di vendita o una medio-grande struttura di vendita o un'aggregazione di medie e piccole strutture di vendita di rilevanza comunale (fino a 3.500 mq di Superficie di vendita ed entro i 2,5 ha di Superficie territoriale), nel quadro di un Progetto di valorizzazione commerciale.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR8 - MIRABELLO, EX-POLVERIERA, VIA MELATO

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Dal concorso d'idee sono emersi ulteriori studi e approfondimenti che indicano per l'area una funzione strategica a scala urbana e locale.

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione del settore orientale della città ed in particolare dei quartieri a sud della stazione centrale.

Saranno perseguiti, inoltre, il miglioramento delle connessioni con il centro storico e con la città storica, l'intensificazione delle relazioni con il contesto e l'innalzamento della qualità degli spazi aperti. La riqualificazione dovrà prevedere la rigenerazione di spazi aperti quali l'area verde lungo via Matteotti, l'area sportiva di via Melato e di immobili quali gli edifici dell'ex-polveriera e il Mirabello.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq
Funzione residenziale	< 20%

Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
SVP	> 40% di St

Indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono i servizi pubblici, la residenza e le funzioni terziarie. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e o una medio-piccola struttura di vendita o una medio-grande struttura di vendita o un'aggregazione di medie e piccole strutture di vendita di rilevanza comunale (fino a 3.500 mq di Superficie di vendita ed entro i 2,5 ha di Superficie territoriale), nel quadro di un Progetto di valorizzazione commerciale.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR8 - MIRABELLO, EX-POLVERIERA, VIA MELATO

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

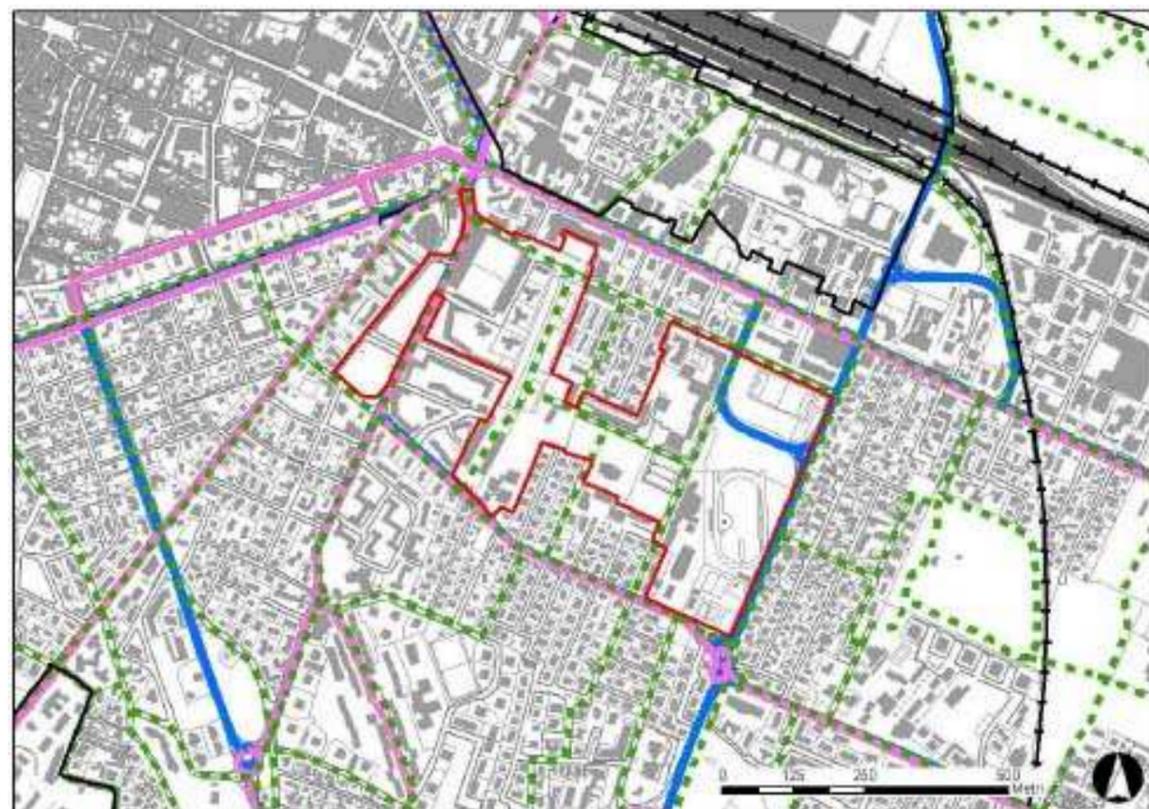
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è abbastanza alta a livello locale, in quanto direttamente raggiungibile dalla Via Emilia e da via del Partigiano. A livello sovralocale si rilevano delle difficoltà, vista la distanza con la viabilità di collegamento principale. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase di attuazione occorrerà razionalizzare l'accessibilità all'area. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. La stazione FS si trova a 400 mt dell'area. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi della via Emilia e di via Olimpia. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la messa in sicurezza dei percorsi su via Olimpia.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'area è servita dal Mini Bus e dalle linee 9, 3, 4 e 2 (sulla via Emilia) La vicinanza con il centro e con la stazione, e il parcheggio scambiatore hanno incoraggiato la dotazione di accessibilità all'area con TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il polo può contare su un parcheggio scambiatore di circa 400 posti. Altri posteggi sono di pertinenza dei servizi. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove funzioni dovrà prevedere l'inserimento di spazi a parcheggi da pensare secondo una visione integrata con quelli già esistenti.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto per circa un terzo è interessato da aree verdi, per lo più ad utilizzo di tipo sportivo, oltre a queste sono presenti le alberature di viale olimpia, via Matteotti e via Melato. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare una maggiore fruizione delle aree verdi presenti.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito presenta le caratteristiche di complessità tipiche di un contesto urbano. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è inserito in un contesto urbano densamente abitato e articolato funzionalmente. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno potenziare il sistema delle connessioni in direzione nord-sud verso la stazione ed est-ovest tra i quartieri residenziali e il centro storico.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Elementi di pregio sono costituiti dall'insieme di spazi aperti -piazze e verde attrezzato per lo sport- presenti nell'area. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi previsti dovranno inserire questi elementi nel sistema di spazi strutturanti per la riqualificazione dell'ambito.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area presenta un buon livello di accessibilità. 	



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR8 - MIRABELLO, EX-POLVERIERA, VIA MELATO

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è abbastanza alta a livello locale, in quanto direttamente raggiungibile dalla Via Emilia e da via del Partigiano. A livello sovralocale si rilevano delle difficoltà, vista la distanza con la viabilità di collegamento principale. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase di attuazione occorrerà razionalizzare l'accessibilità all'area. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. La stazione FS si trova a 400 mt dell'area. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi della via Emilia e di via Olimpia. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la messa in sicurezza dei percorsi su via Olimpia.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'area è servita dal Mini Bus e dalle linee 9, 3, 4 e 2 (sulla via Emilia) La vicinanza con il centro e con la stazione, e il parcheggio scambiatore hanno incoraggiato la dotazione di accessibilità all'area con TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il polo può contare su un parcheggio scambiatore di circa 400 posti. Altri posteggi sono di pertinenza dei servizi. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove funzioni dovrà prevedere l'inserimento di spazi a parcheggi da pensare secondo una visione integrata con quelli già esistenti.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto per circa un terzo è interessato da aree verdi, per lo più ad utilizzo di tipo sportivo, oltre a queste sono presenti le alberature di viale olimpia, via Matteotti e via Melato. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare una maggiore fruizione delle aree verdi presenti.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito presenta le caratteristiche di complessità tipiche di un contesto urbano. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è inserito in un contesto urbano densamente abitato e articolato funzionalmente. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno potenziare il sistema delle connessioni in direzione nord-sud verso la stazione ed est-ovest tra i quartieri residenziali e il centro storico.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Elementi di pregio sono costituiti dall'insieme di spazi aperti -piazze e verde attrezzato per lo sport- presenti nell'area. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi previsti dovranno inserire questi elementi nel sistema di spazi strutturanti per la riqualificazione dell'ambito.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area presenta un buon livello di accessibilità. 	



STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

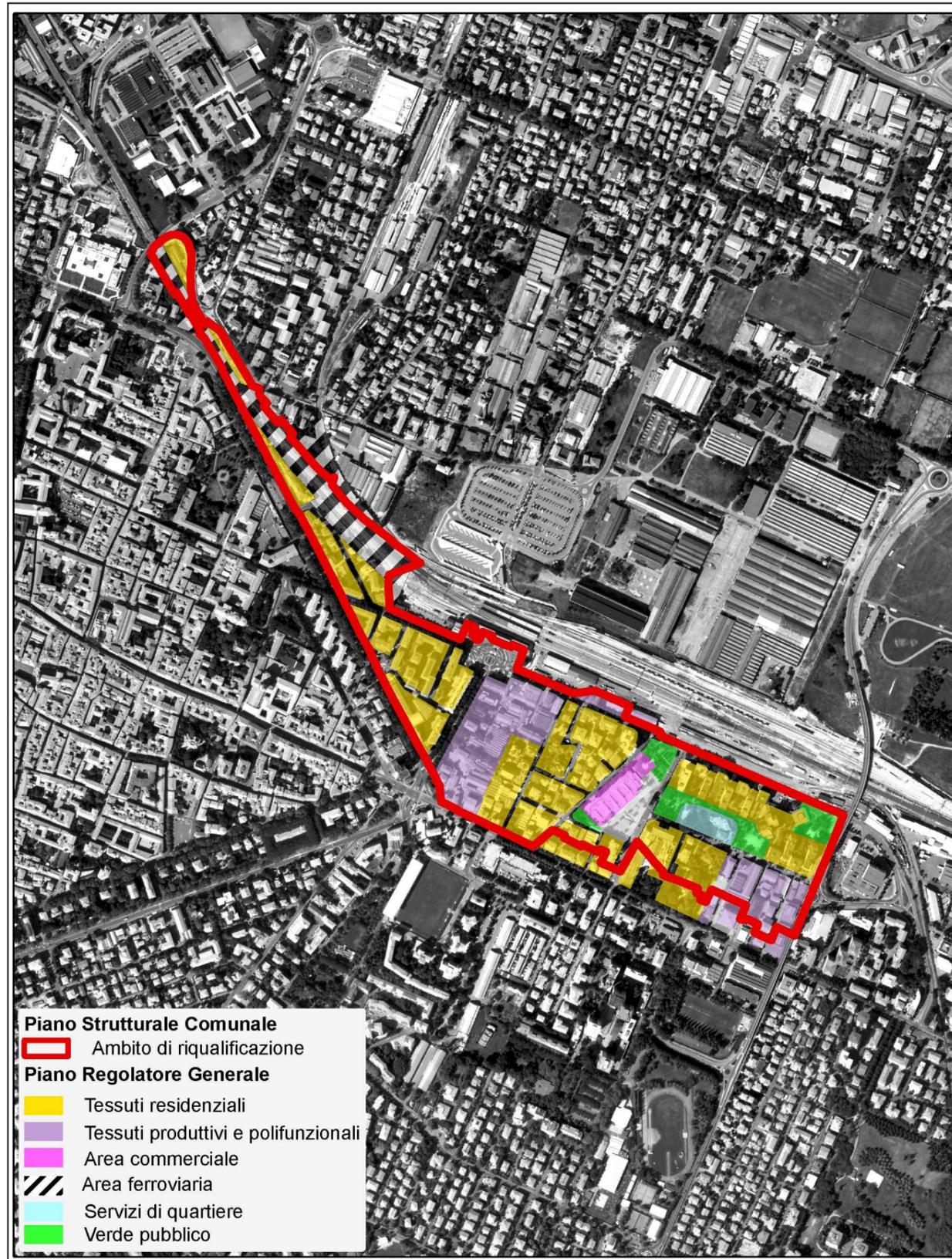
L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione dell'intera area orientale della città, favorendo e sostenendo l'attrazione di progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana e sociale anche su porzioni limitate dell'ambito purché coerenti con le strategie dell'intero quadrante.

In tal senso importanti e strategiche ai fini del miglioramento della qualità degli spazi urbani e la riduzione delle situazioni di marginalità, saranno le azioni per il potenziamento delle relazioni fra questo ambito, il polo di eccellenza delle ex-Officine Reggiane (anche grazie alla riqualificazione delle connessioni con Piazzale Europa), l'ambito di riqualificazione di Santa Croce, quello del Mirabello-Polveriera e il Centro Sotrico.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

<i>Capacità insediativa massima</i>	UT = 0,75 mq/mq	<i>Diritti edificatori (Sc)</i>	0,48 mq/mq di St
<i>Funzione residenziale</i>	>20% < 80%	<i>SVP</i>	> 40% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza e le funzioni terziarie e di servizio. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e o una medio-piccola struttura di vendita o una medio-grande struttura di vendita o un'aggregazione di medie e piccole strutture di vendita di rilevanza comunale (fino a 3.500 mq di Superficie di vendita ed entro i 2,5 ha di Superficie territoriale), nel quadro di un Progetto di valorizzazione commerciale.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR9 - VIA EMILIA, VIA TURRI, ZONA STAZIONE

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

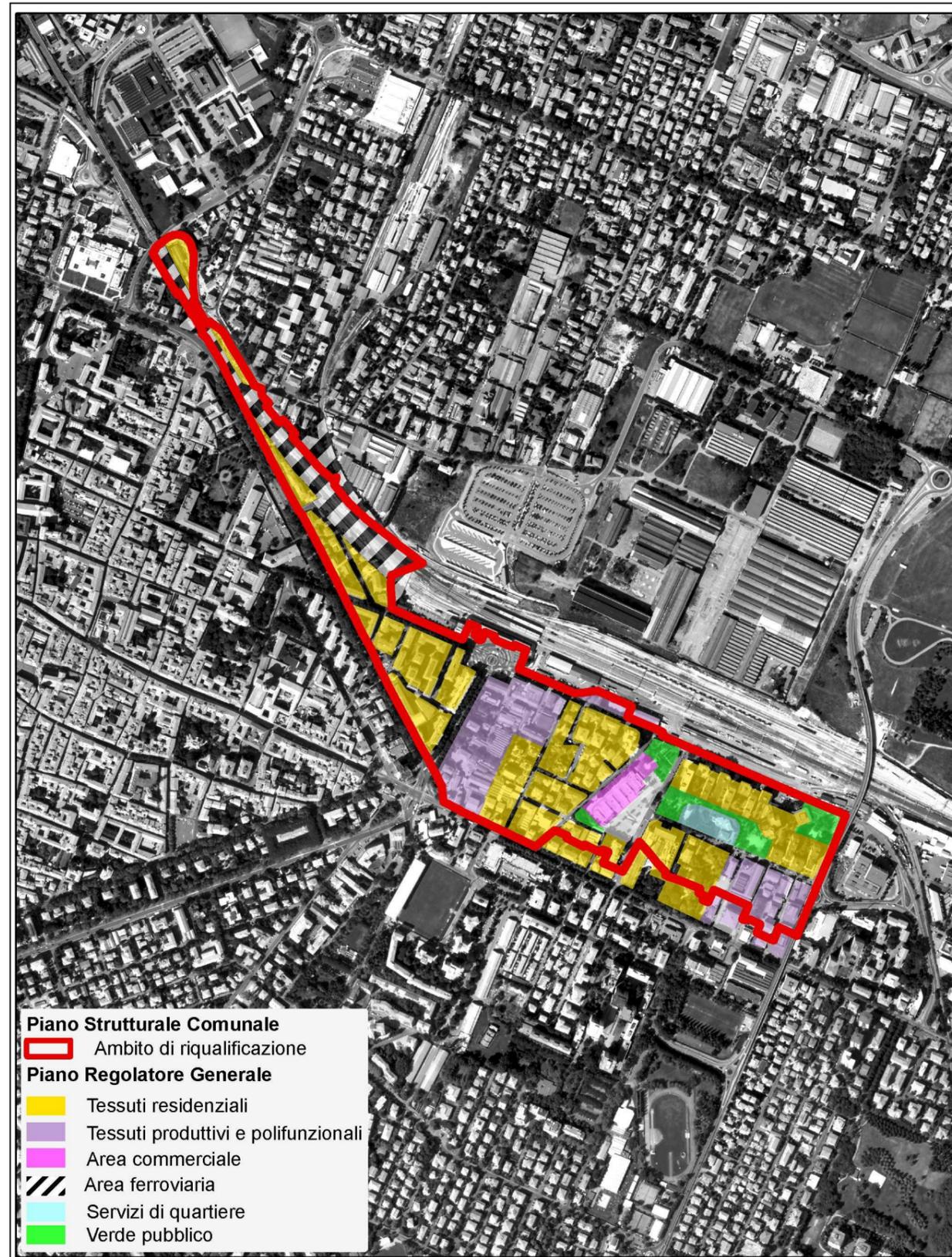
L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione dell'intera area orientale della città, favorendo e sostenendo l'attrazione di progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana e sociale anche su porzioni limitate dell'ambito purché coerenti con le strategie dell'intero quadrante.

In tal senso importanti e strategiche ai fini del miglioramento della qualità degli spazi urbani e la riduzione delle situazioni di marginalità, saranno le azioni per il potenziamento delle relazioni fra questo ambito, il polo di eccellenza delle ex-Officine Reggiane (anche grazie alla riqualificazione delle connessioni con Piazzale Europa), l'ambito di riqualificazione di Santa Croce, quello del Mirabello-Polveriera e il Centro Sotrico.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

<i>Capacità insediativa massima</i>	UT = 0,75 mq/mq	<i>Diritti edificatori (Sc)</i>	0,48 mq/mq di St
<i>Funzione residenziale</i>	>20% < 80%	<i>SVP</i>	> 40% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza e le funzioni terziarie e di servizio. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e o una medio-piccola struttura di vendita o una medio-grande struttura di vendita o un'aggregazione di medie e piccole strutture di vendita di rilevanza comunale (fino a 3.500 mq di Superficie di vendita ed entro i 2,5 ha di Superficie territoriale), nel quadro di un Progetto di valorizzazione commerciale.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR9 - VIA EMILIA, VIA TURRI, ZONA STAZIONE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è abbastanza alta a livello locale, in quanto direttamente raggiungibile dalla Via Emilia e da via del Partigiano. A livello sovralocale si rilevano delle difficoltà, vista la distanza con la viabilità di collegamento principale. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase di attuazione occorrerà razionalizzare l'accessibilità all'area. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> All'interno del comparto si trova la stazione ferroviaria FS, e delle linee ACT. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> Le piste ciclabili che intercettano l'area sono ben integrate alla rete delle piste ciclabili presenti in città. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'area è servita da TPL che collega la stazione FS alla parte urbana del comune; Il CIM è facilmente raggiungibile a piedi, questa presenza rende ancora più permeabile l'area alla mobilità pubblica. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area ha un parcheggio a pagamento interrato, da 267 posti auto, più un altro parcheggio in prossimità di via sani da 400 posti auto. Poco fuori comparto è presente il parcheggio del CIM da 1200 posti auto. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area presenta aree verdi marginali e viali in fregio alla viabilità, entrambe queste tipologie non hanno particolare pregio o estensione. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività potrebbe diventare l'opportunità per la realizzazione di spazi aperti a verde a servizio degli ambiti urbani.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è prevalentemente residenziale. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno potenziare l'articolazione delle attività sfruttando le potenzialità offerte dalla localizzazione strategica tra la stazione e il centro storico.
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito risulta marginalizzato dalle barriere infrastrutturali. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno svilupparsi in coerenza con le ipotesi di trasformazione delle zone a nord del tracciato ferroviario e a sud della via Emilia.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area non presenta livelli di permeabilità elevati. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare l'opportunità di realizzare spazi con un elevato livello di permeabilità.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR9 - VIA EMILIA, VIA TURRI, ZONA STAZIONE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è abbastanza alta a livello locale, in quanto direttamente raggiungibile dalla Via Emilia e da via del Partigiano. A livello sovralocale si rilevano delle difficoltà, vista la distanza con la viabilità di collegamento principale. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase di attuazione occorrerà razionalizzare l'accessibilità all'area. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> All'interno del comparto si trova la stazione ferroviaria FS, e delle linee ACT. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> Le piste ciclabili che intercettano l'area sono ben integrate alla rete delle piste ciclabili presenti in città. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'area è servita da TPL che collega la stazione FS alla parte urbana del comune; Il CIM è facilmente raggiungibile a piedi, questa presenza rende ancora più permeabile l'area alla mobilità pubblica. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area ha un parcheggio a pagamento interrato, da 267 posti auto, più un altro parcheggio in prossimità di via sani da 400 posti auto. Poco fuori comparto è presente il parcheggio del CIM da 1200 posti auto. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area presenta aree verdi marginali e viali in fregio alla viabilità, entrambe queste tipologie non hanno particolare pregio o estensione. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività potrebbe diventare l'opportunità per la realizzazione di spazi aperti a verde a servizio degli ambiti urbani.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è prevalentemente residenziale. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno potenziare l'articolazione delle attività sfruttando le potenzialità offerte dalla localizzazione strategica tra la stazione e il centro storico.
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito risulta marginalizzato dalle barriere infrastrutturali. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno svilupparsi in coerenza con le ipotesi di trasformazione delle zone a nord del tracciato ferroviario e a sud della via Emilia.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area non presenta livelli di permeabilità elevati. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare l'opportunità di realizzare spazi con un elevato livello di permeabilità.



STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione e trasformazione del polo di eccellenza dell'area delle ex-Officine Reggiane e il centro internazionale Loris Malaguzzi.

Saranno perseguiti, inoltre, il miglioramento e il potenziamento delle relazioni con il centro storico e la zona della stazione, nonché l'innalzamento della qualità degli spazi aperti.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione:

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	> 40% < 80%	SVP	> 40% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, le funzioni terziarie e di servizio, le funzioni correlate allo scambio intermodale.

E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e o una medio-piccola struttura di vendita o una medio-grande struttura di vendita o un'aggregazione di medie e piccole strutture di vendita di rilevanza comunale (fino a 3.500 mq di Superficie di vendita ed entro i 2,5 ha di Superficie territoriale), nel quadro di un Progetto di valorizzazione commerciale..



STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione e trasformazione del polo di eccellenza dell'area delle ex-Officine Reggiane e il centro internazionale Loris Malaguzzi.

Saranno perseguiti, inoltre, il miglioramento e il potenziamento delle relazioni con il centro storico e la zona della stazione, nonché l'innalzamento della qualità degli spazi aperti.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione:

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	> 40% < 80%	SVP	> 40% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, le funzioni terziarie e di servizio, le funzioni correlate allo scambio intermodale.

E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato e o una medio-piccola struttura di vendita o una medio-grande struttura di vendita o un'aggregazione di medie e piccole strutture di vendita di rilevanza comunale (fino a 3.500 mq di Superficie di vendita ed entro i 2,5 ha di Superficie territoriale), nel quadro di un Progetto di valorizzazione commerciale..





VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità dell'area è limitata all'intorno del quartiere di S. Croce. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase di attuazione occorrerà razionalizzare l'accessibilità all'area. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> All'interno del comparto si trova il deposito ferroviario ACT di S. Croce e l'officina ferroviaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare le potenzialità della struttura in funzione del progetto di metropolitana di superficie.
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'area è interessata da piste ciclabili su viale Ramazzini, che si collega a tutto il sistema ciclabile urbano attraverso via Adua e il CIM. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'area è servita da TPL lungo via Adua (linee 10 e 13); Il CIM è facilmente raggiungibile a piedi, questa presenza rende ancora più permeabile l'area alla mobilità pubblica. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area non ha un servizio dedicato alla sosta. Poco fuori comparto è presente il parcheggio del CIM da 1200 posti auto. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la riorganizzazione del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi. 	

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito presenta attività dismesse o in via di dismissione. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è limitata nelle sue relazioni con il contesto dalla presenza della barriera ferroviaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà intensificare le relazioni con il settore orientale con il quale condividere le ipotesi di permeabilità del tracciato verso sud.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è quasi del tutto impermeabile. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare l'opportunità di incrementare la superficie permeabile.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR10 - SANTA CROCE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità dell'area è limitata all'intorno del quartiere di S. Croce. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase di attuazione occorrerà razionalizzare l'accessibilità all'area. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> All'interno del comparto si trova il deposito ferroviario ACT di S. Croce e l'officina ferroviaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare le potenzialità della struttura in funzione del progetto di metropolitana di superficie.
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'area è interessata da piste ciclabili su viale Ramazzini, che si collega a tutto il sistema ciclabile urbano attraverso via Adua e il CIM. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'area è servita da TPL lungo via Adua (linee 10 e 13); Il CIM è facilmente raggiungibile a piedi, questa presenza rende ancora più permeabile l'area alla mobilità pubblica. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area non ha un servizio dedicato alla sosta. Poco fuori comparto è presente il parcheggio del CIM da 1200 posti auto. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la riorganizzazione del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi. 	

Qualità urbana

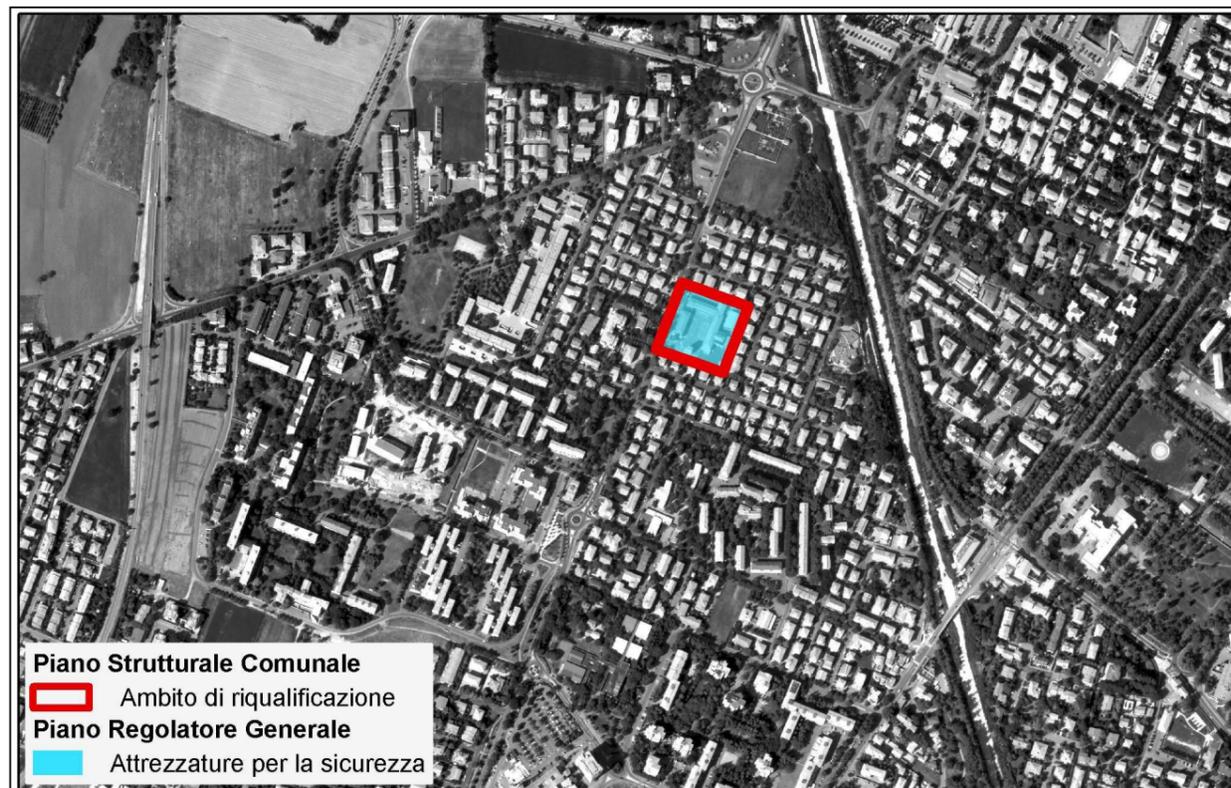
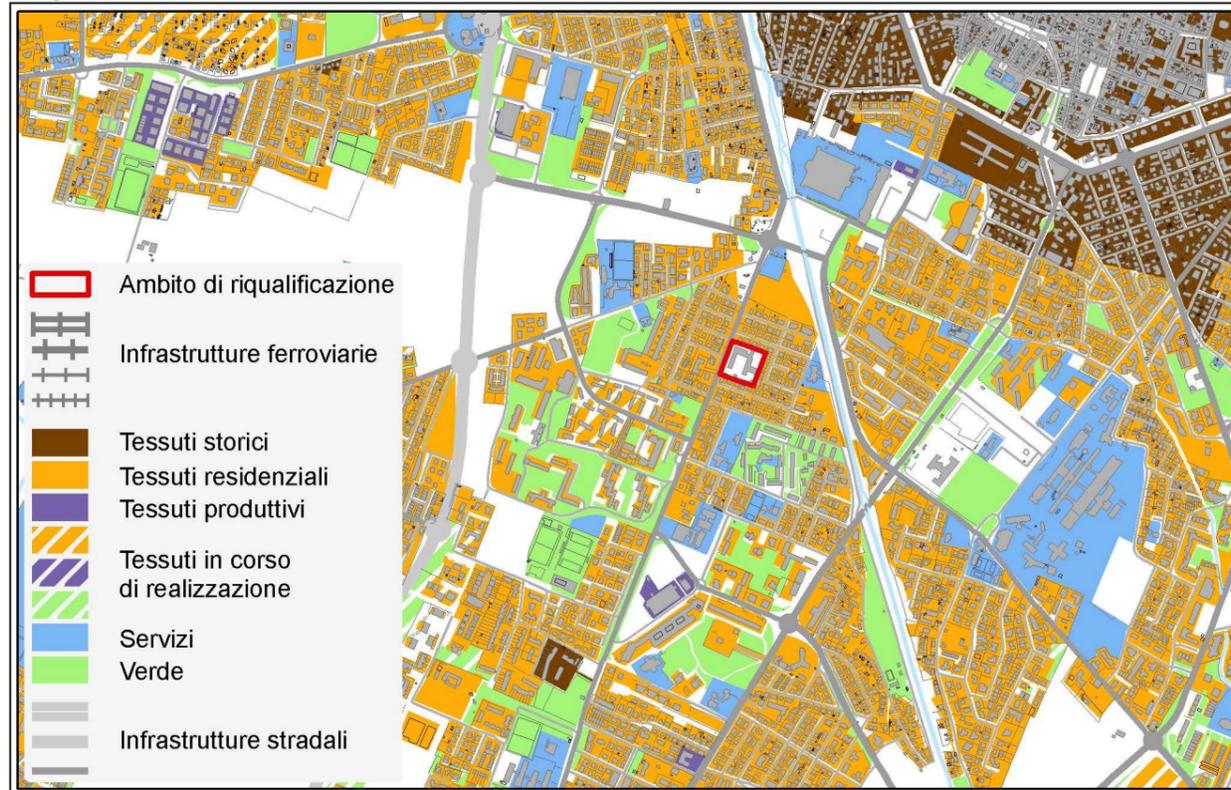
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito presenta attività dismesse o in via di dismissione. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è limitata nelle sue relazioni con il contesto dalla presenza della barriera ferroviaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà intensificare le relazioni con il settore orientale con il quale condividere le ipotesi di permeabilità del tracciato verso sud.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è quasi del tutto impermeabile. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare l'opportunità di incrementare la superficie permeabile.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR11 - SEDE VIGILI DEL FUOCO

Inquadramento territoriale



AR11 - SEDE VIGILI DEL FUOCO

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata nel settore sud-occidentale della città, in un contesto prevalentemente residenziale ampiamente dotato di servizi di quartiere e scolastici di base. Il PRG 1999 la destinava a servizi di scala urbana all'interno della quale è insediata la sede del comando provinciale dei Vigili del Fuoco per la quale è evidenziata una necessità di trasferimento.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	10.020 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile solo a livello locale essendo attestato su un'asse della viabilità di interquartiere che presenta comunque livelli di traffico importante essendo flusso di collegamento degli spostamenti a nord del sistema insediativi sud della città. L'area, per dimensione e collocazione non riesce a corrispondere pienamente ai requisiti necessari per ospitare riorganizzazioni o ammodernamenti della funzione esistente che al contrario manifesta tale necessità.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	4.700 mt	All'interno dell'ambito	sì
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	200 mt 1.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	3.500 mt		
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	4.900 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo del PSC è di recuperare a nuovi usi un'area rilevante per il quartiere Canalina attraverso la potenziale delocalizzazione di un'attività ormai non più adeguata al contesto prevalentemente residenziale dell'ambito.

Si propone quindi una riqualificazione dell'area attraverso la riconversione delle funzioni insediate, con la ricollocazione in zona idonea del comando provinciale dei vigili del fuoco.

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	> 40% < 80%	SVP	> 35% di St

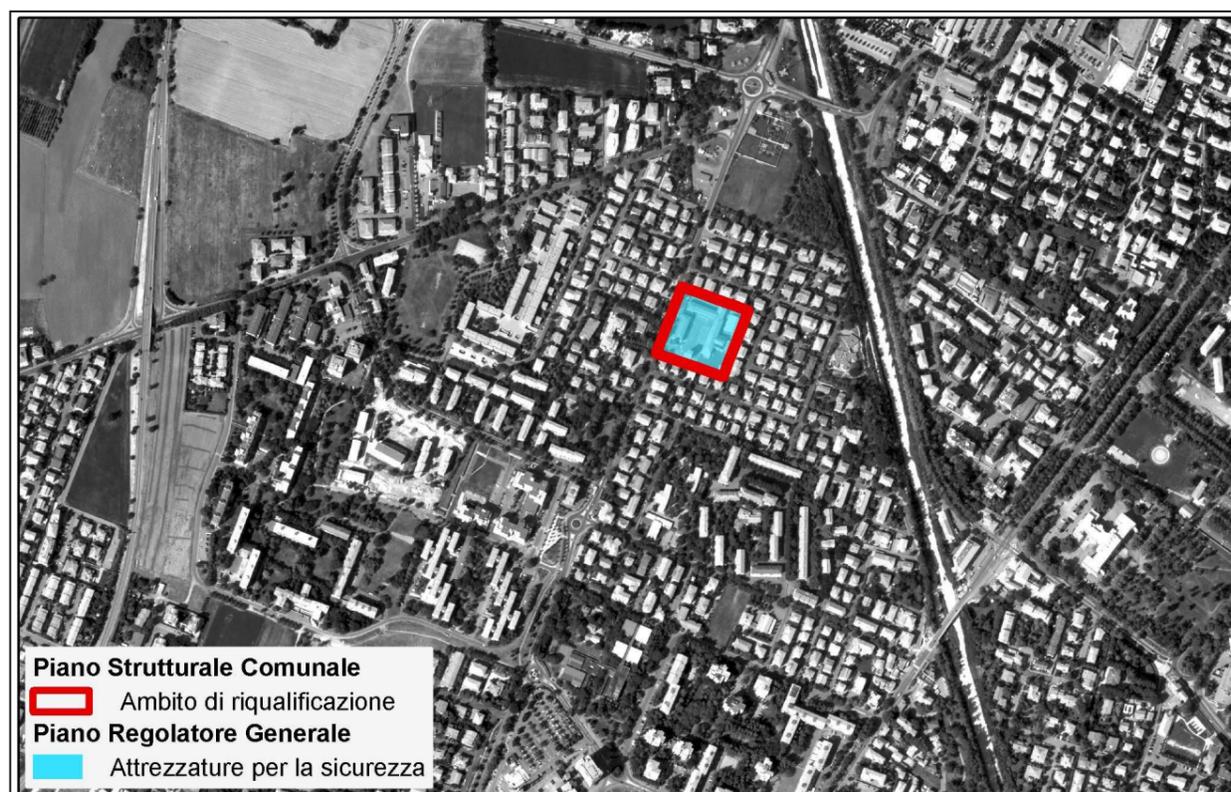
Indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR11 - SEDE VIGILI DEL FUOCO

Inquadramento territoriale



AR11 - SEDE VIGILI DEL FUOCO

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata nel settore sud-occidentale della città, in un contesto prevalentemente residenziale ampiamente dotato di servizi di quartiere e scolastici di base.

Il PRG 1999 la destinava a servizi di scala urbana all'interno della quale è insediata la sede del comando provinciale dei Vigili del Fuoco per la quale è evidenziata una necessità di trasferimento.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	10.020 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile solo a livello locale essendo attestato su un'asse della viabilità di interquartiere che presenta comunque livelli di traffico importante essendo flusso di collegamento degli spostamenti a nord del sistema insediativi sud della città. L'area, per dimensione e collocazione non riesce a corrispondere pienamente ai requisiti necessari per ospitare riorganizzazioni o ammodernamenti della funzione esistente che al contrario manifesta tale necessità.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	4.700 mt	All'interno dell'ambito	sì
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	200 mt 1.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	3.500 mt		
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	4.900 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo del PSC è di recuperare a nuovi usi un'area rilevante per il quartiere Canalina attraverso la potenziale delocalizzazione di un'attività ormai non più adeguata al contesto prevalentemente residenziale dell'ambito.

Si propone quindi una riqualificazione dell'area attraverso la riconversione delle funzioni insediate, con la ricollocazione in zona idonea del comando provinciale dei vigili del fuoco.

Capacità insediativa massima	UT = 0,75 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,48 mq/mq di St
Funzione residenziale	> 40% < 80%	SVP	> 35% di St

Indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR11 - SEDE VIGILI DEL FUOCO

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

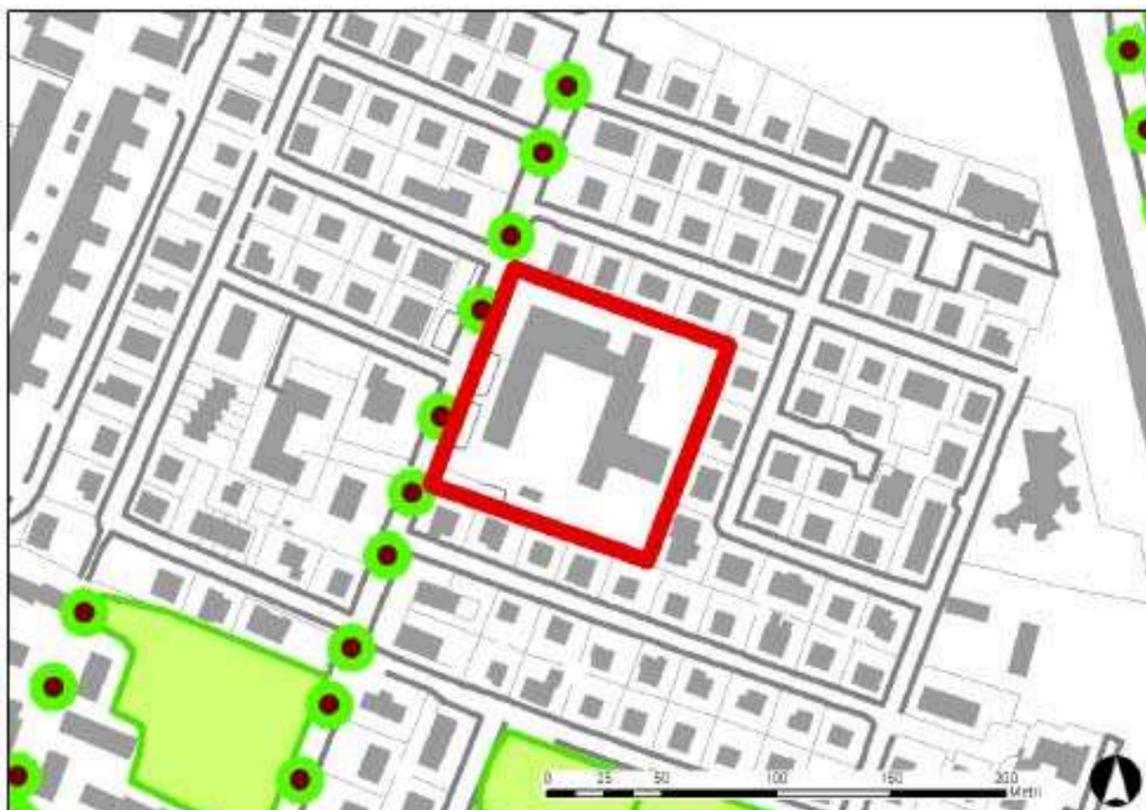
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità si basa sull'asse di via Canalina. Nell'area non è possibile creare nuove viabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è ben collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via della Canalina. 	<ul style="list-style-type: none"> Il servizio ciclabile pare completo.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalle linee 10 e 4 del TPL. 	

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la riorganizzazione Del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area a verde pubblico.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è funzionalmente estraneo al contesto nel quale si trova. 	<ul style="list-style-type: none"> Le trasformazioni dovranno favorire l'inserimento di attività compatibili con il contesto nel quale sono inserite.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è quasi completamente impermeabile in un contesto altamente edificato. 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento dovrà aumentare la permeabilità dell'area.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR11 - SEDE VIGILI DEL FUOCO

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

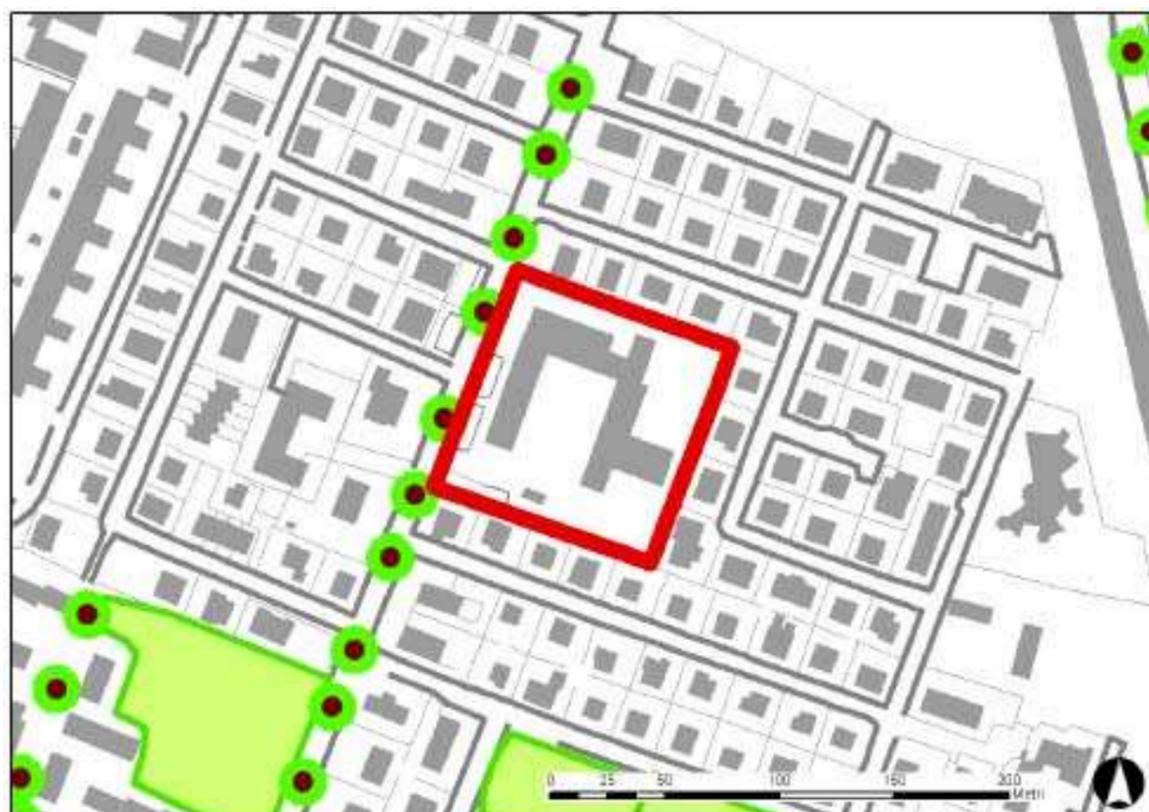
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità si basa sull'asse di via Canalina. Nell'area non è possibile creare nuove viabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è ben collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via della Canalina. 	<ul style="list-style-type: none"> Il servizio ciclabile pare completo.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalle linee 10 e 4 del TPL. 	

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la riorganizzazione Del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area a verde pubblico.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è funzionalmente estraneo al contesto nel quale si trova. 	<ul style="list-style-type: none"> Le trasformazioni dovranno favorire l'inserimento di attività compatibili con il contesto nel quale sono inserite.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è quasi completamente impermeabile in un contesto altamente edificato. 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento dovrà aumentare la permeabilità dell'area.

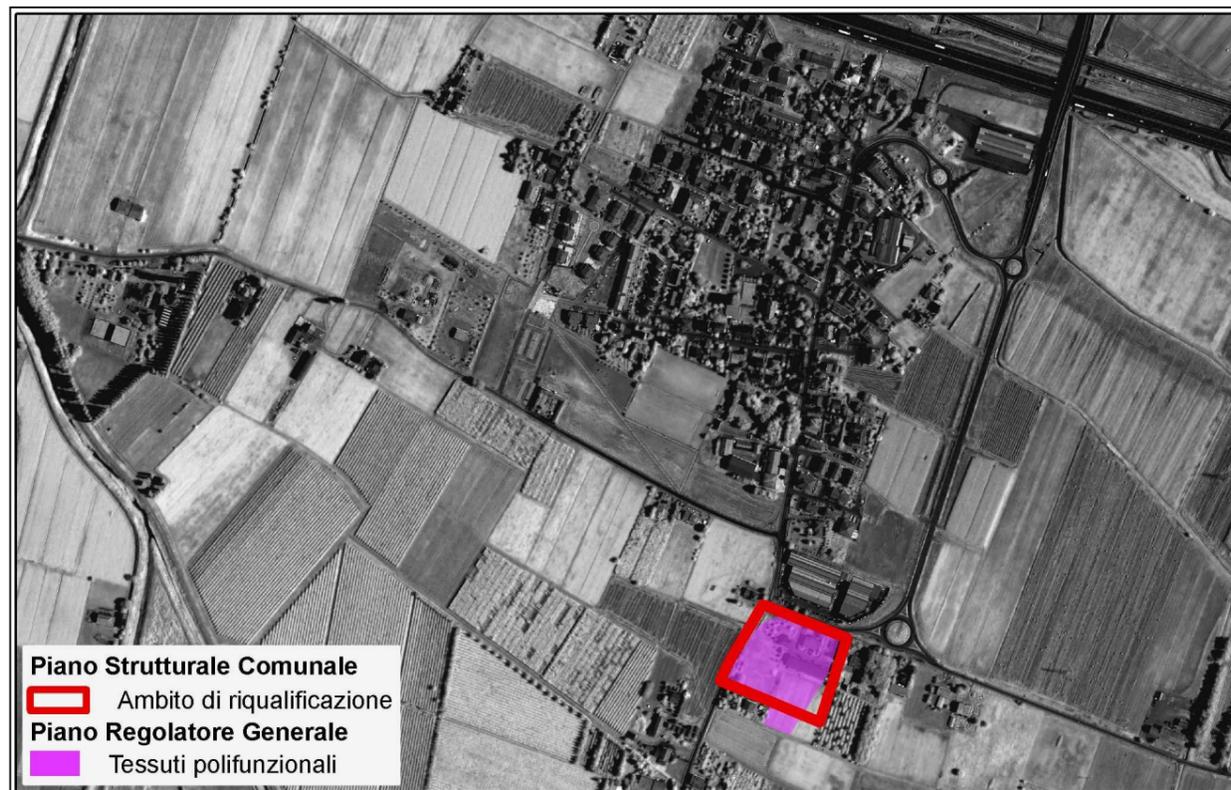
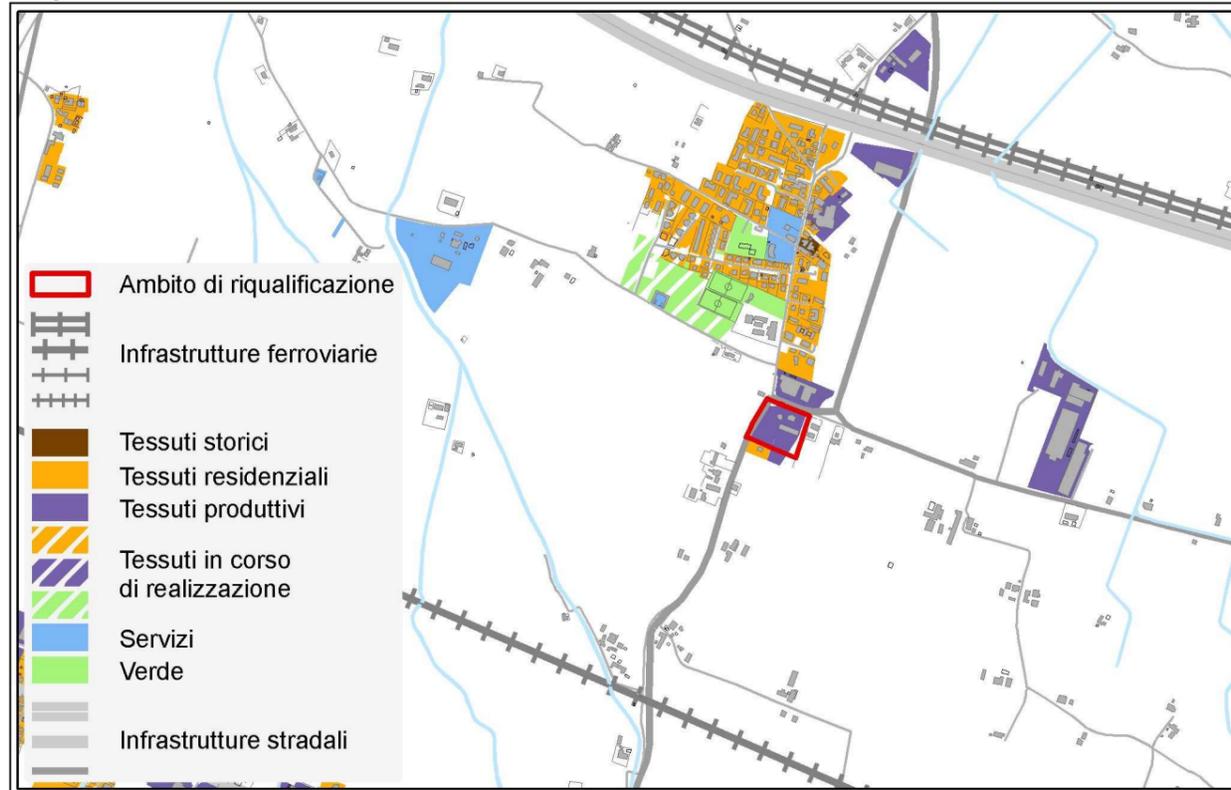


COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR12 - RONCOCESI

AR12 - RONCOCESI

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a sud dell'abitato di Roncocesi in contiguità con il tracciato della nuova circonvallazione all'abitato. Le funzioni attualmente presenti sono in corso di trasferimento. Il PRG 2001 prevede nel tessuto produttivo un'attuazione edilizia attraverso intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.54 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	17.528 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile dalla viabilità extraurbana, mentre risulta più problematico l'accesso dalla viabilità di livello superiore. Con la costruzione della variante di via Carlo Marx la frazione ha visto venir meno gli imponenti flussi di traffico automobilistico che attraversavano il centro del paese. Le previsioni del PRG 2001 prevedevano lo sviluppo di funzioni produttive polifunzionali in modalità attuativa diretta e con indice $U_f = 0.6$ mq/mq. Modalità attuativa che grava sulle reti infrastrutturali preesistenti e realizzabile per intervento edilizio diretto senza cessione degli standard minimi di legge.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	5.800 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	1.800 mt 3.300 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	si
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	4.900 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento strategico all'interno del nucleo frazionale, una riconversione dell'area produttiva quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione per l'intero ambito di Roncocesi, attraverso una trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi

L'obiettivo è di rifunzionalizzare un'area attualmente occupata da attività produttive in corso di trasferimento.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
Funzione residenziale	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di St
SVP	> 35% di St

Indirizzi

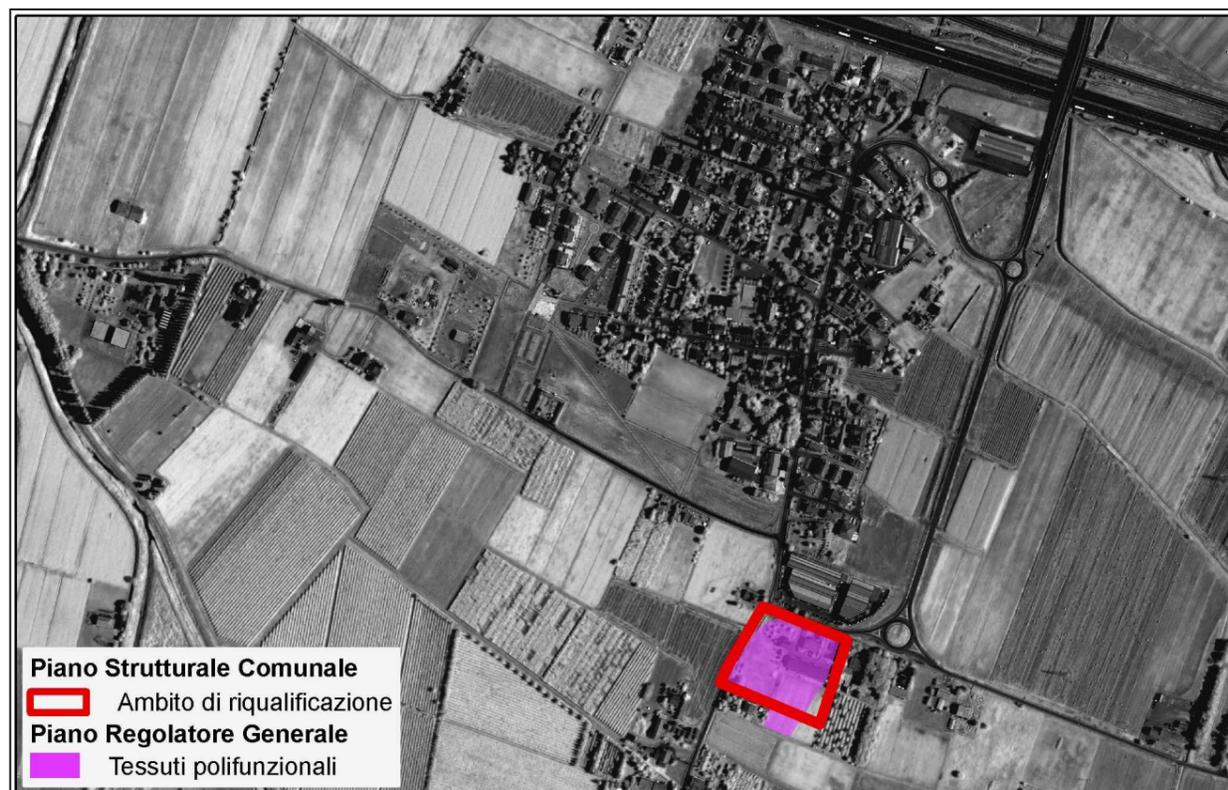
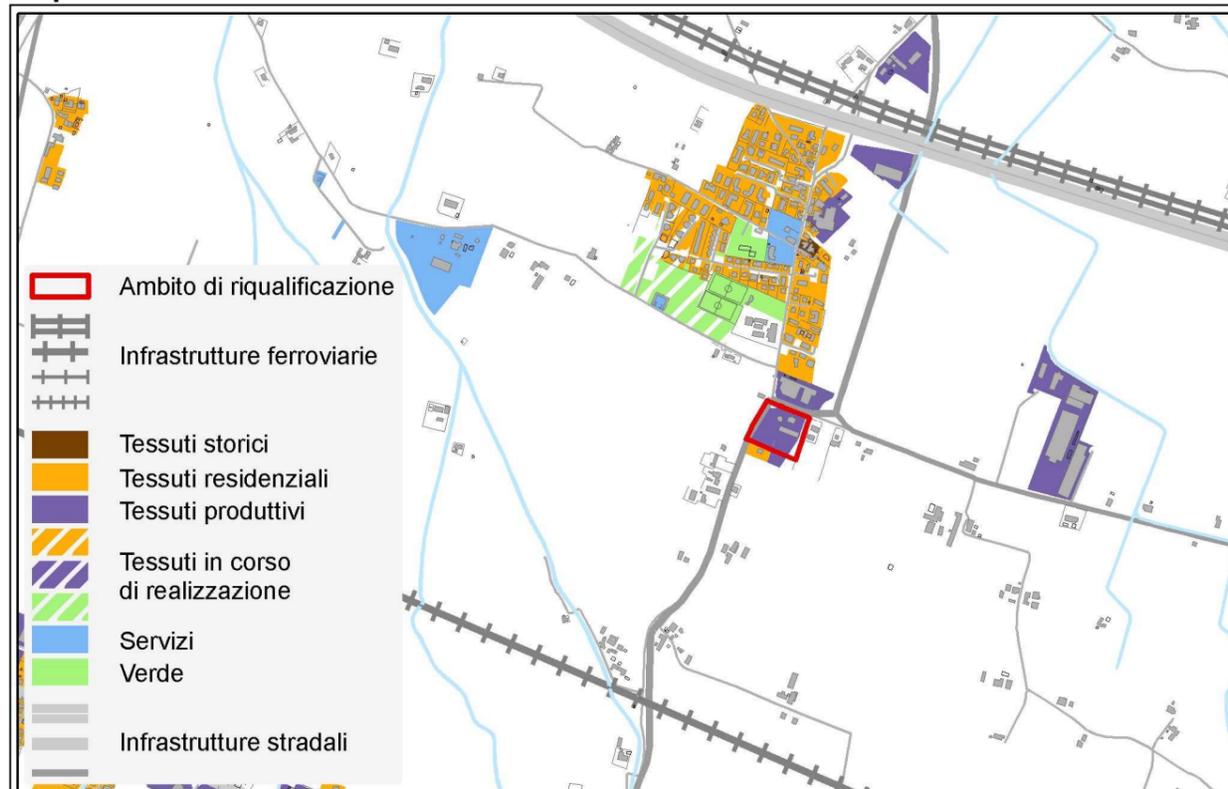
Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza e le funzioni terziarie e di servizio. È ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR12 - RONCOCESI

AR12 - RONCOCESI

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a sud dell'abitato di Roncocesi in contiguità con il tracciato della nuova circonvallazione all'abitato. Le funzioni attualmente presenti sono in corso di trasferimento. Il PRG 2001 prevede nel tessuto produttivo un'attuazione edilizia attraverso intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.54 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	17.528 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile dalla viabilità extraurbana, mentre risulta più problematico l'accesso dalla viabilità di livello superiore. Con la costruzione della variante di via Carlo Marx la frazione ha visto venir meno gli imponenti flussi di traffico automobilistico che attraversavano il centro del paese. Le previsioni del PRG 2001 prevedevano lo sviluppo di funzioni produttive polifunzionali in modalità attuativa diretta e con indice $U_f = 0.6$ mq/mq. Modalità attuativa che grava sulle reti infrastrutturali preesistenti e realizzabile per intervento edilizio diretto senza cessione degli standard minimi di legge.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	5.800 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	1.800 mt 3.300 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	si
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	4.900 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento strategico all'interno del nucleo frazionale, una riconversione dell'area produttiva quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione per l'intero ambito di Roncocesi, attraverso una trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi

L'obiettivo è di rifunzionalizzare un'area attualmente occupata da attività produttive in corso di trasferimento.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
Funzione residenziale	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di St
SVP	> 35% di St

Indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza e le funzioni terziarie e di servizio. È ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR12 - RONCOCESI

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

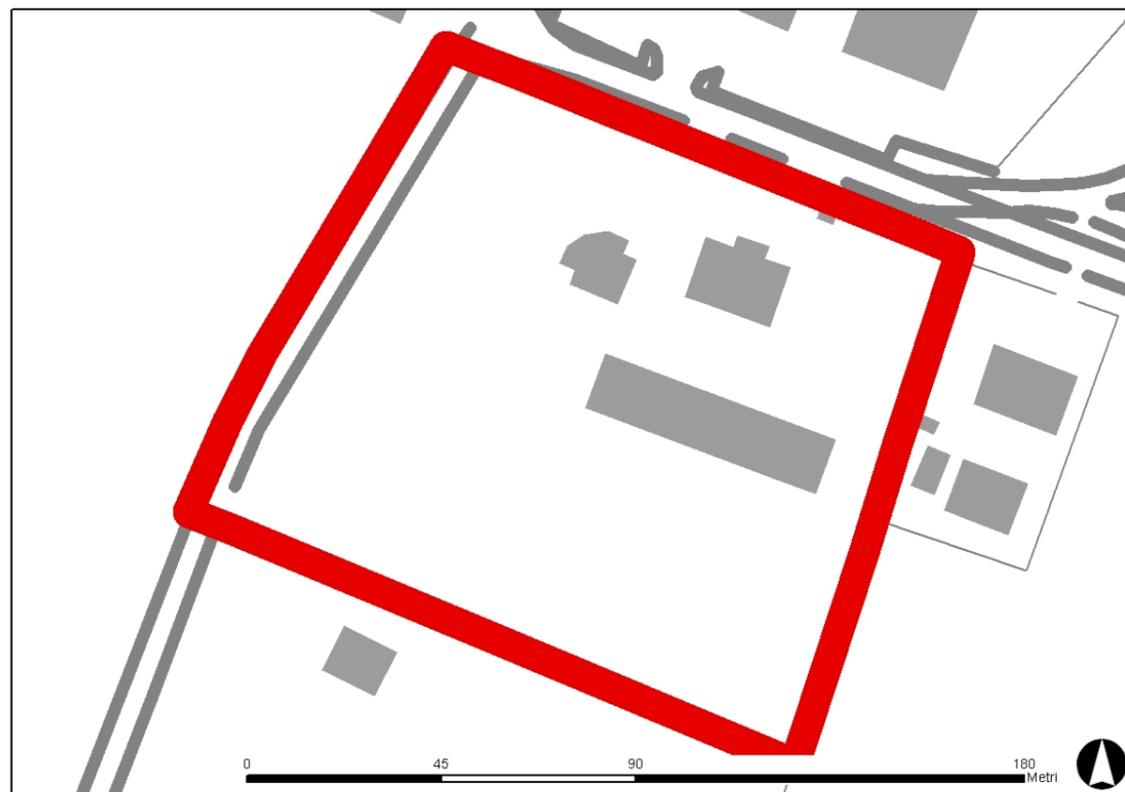
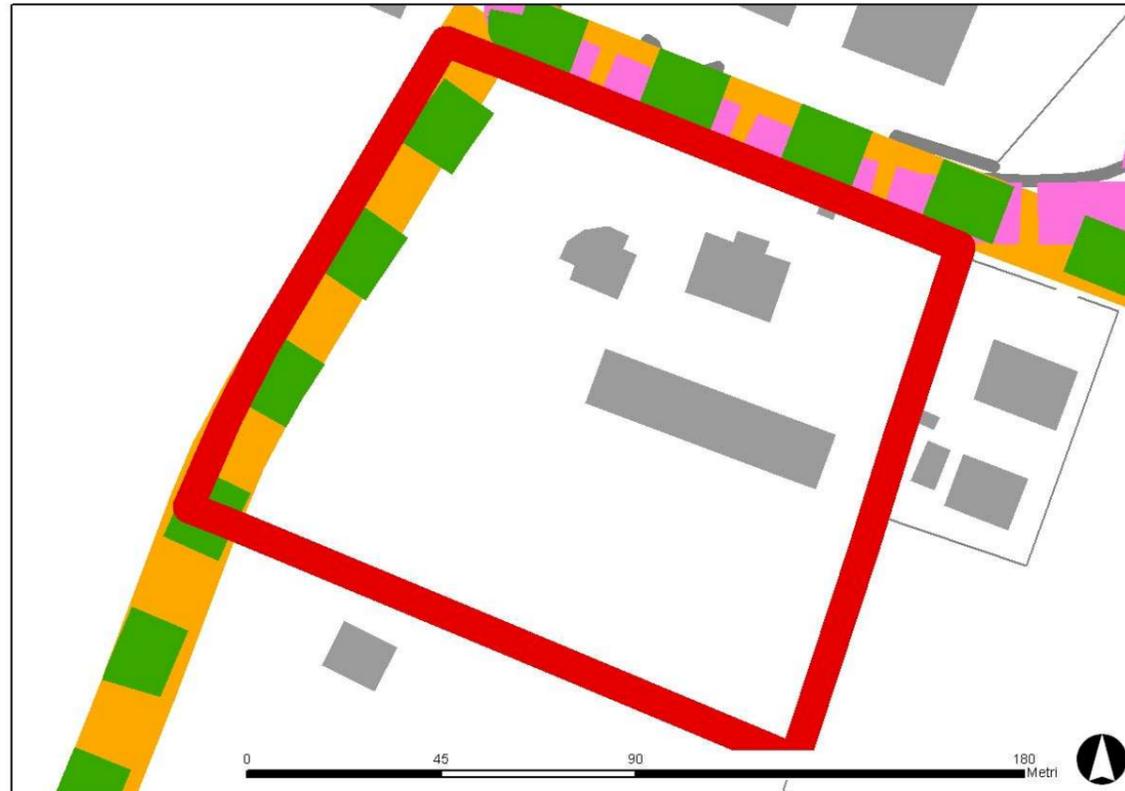
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse di via Rinaldi. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non ha collegamenti ciclabili con l'area cittadina. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la riorganizzazione del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> Pur in un contesto in parte agricolo l'area non presenta spazi verdi significativi. 	

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è localizzata ai margini dell'abitato. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà verificare le condizioni di raggiungibilità della zona centrale.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è immerso nel contesto rurale che lo circonda. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare le condizioni del contesto nel quale sono inseriti come potenziale elemento qualificante.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area essendo originariamente produttiva presenta una scarsa permeabilità. 	



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR12 - RONCOCESI

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

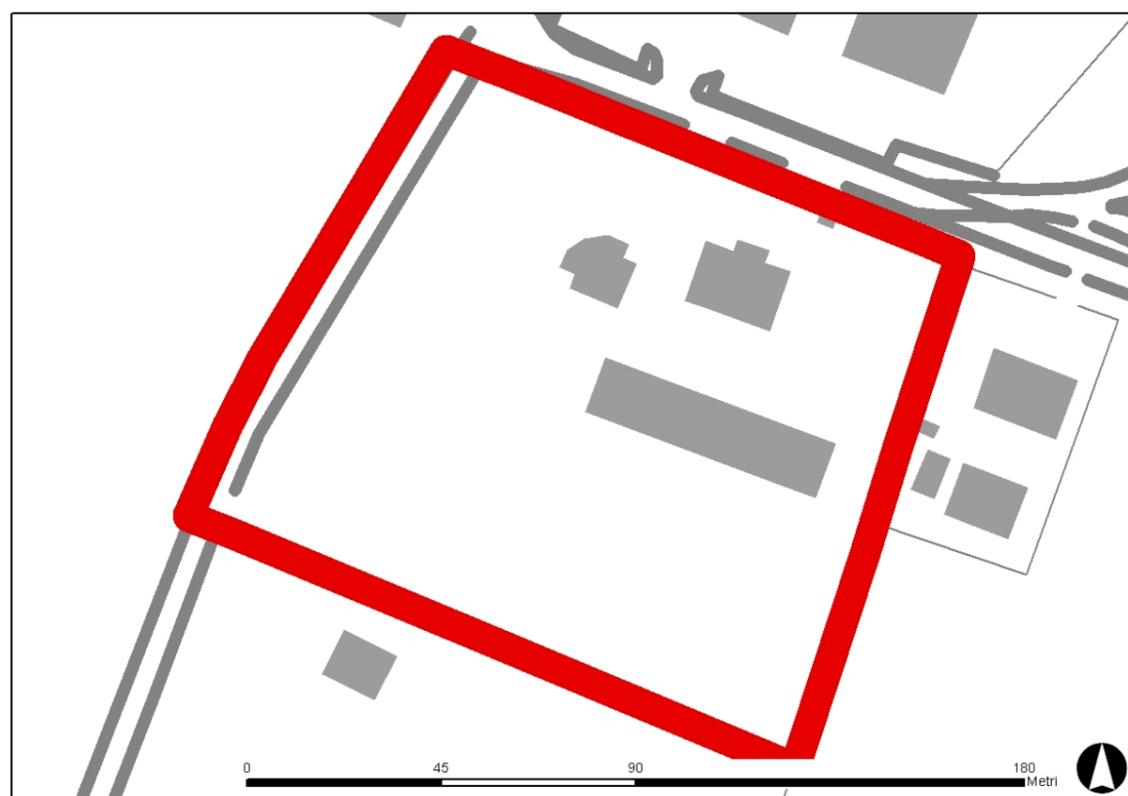
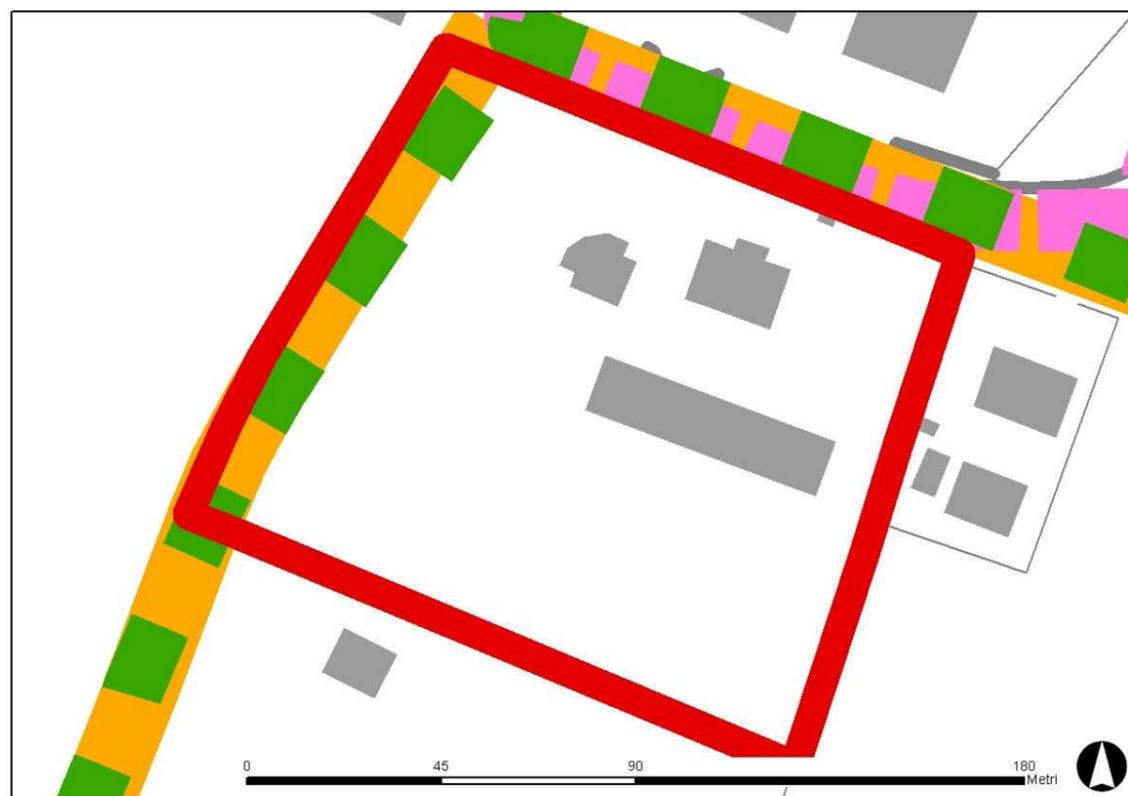
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse di via Rinaldi. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non ha collegamenti ciclabili con l'area cittadina. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della

Distribuzione di risorse e servizi

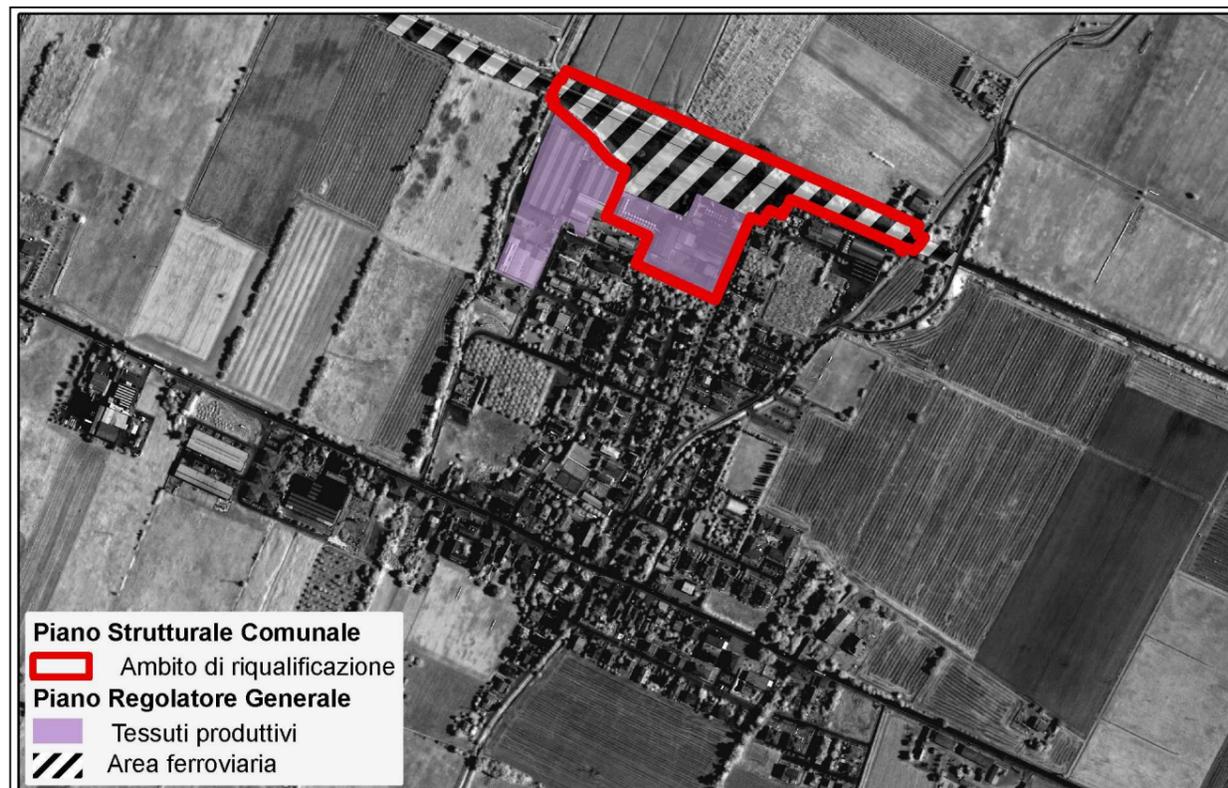
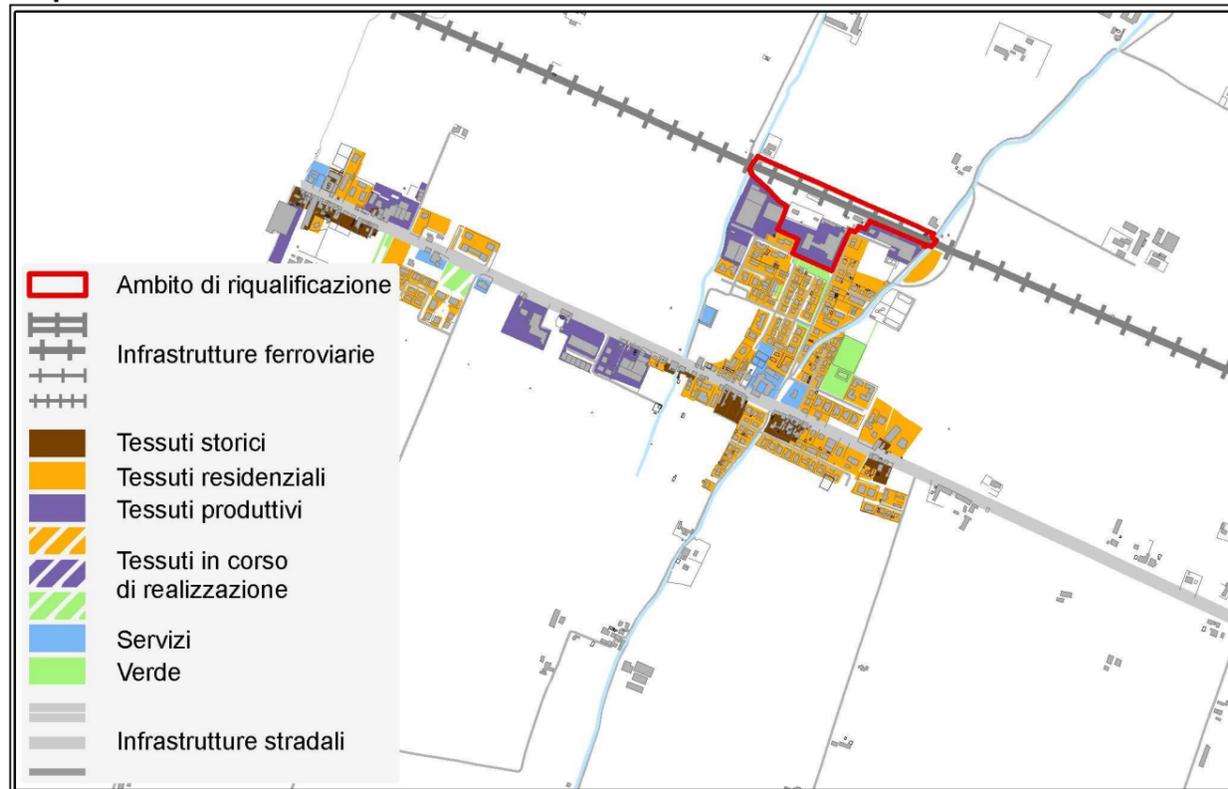
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la riorganizzazione del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> Pur in un contesto in parte agricolo l'area non presenta spazi verdi significativi. 	

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è localizzata ai margini dell'abitato. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà verificare le condizioni di raggiungibilità della zona centrale.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è immerso nel contesto rurale che lo circonda. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare le condizioni del contesto nel quale sono inseriti come potenziale elemento qualificante.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area essendo originariamente produttiva presenta una scarsa permeabilità. 	



Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a nord dell'abitato di Cadè e comprende lo scalo merci della stazione oltre ad alcune funzioni produttive attestate sui tracciati ferroviari. Attualmente lo scalo merci è sottoutilizzato ed è ragionevole ipotizzare che possa essere nel tempo dismesso. Il PRG 2001 prevede nel tessuto produttivo un'attuazione edilizia attraverso intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.56 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	57.629 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile solo a livello locale da una viabilità che attraversa i tessuti residenziali. L'accesso è favorito dalla vicinanza con il tracciato stradale della via Emilia. La frazione sarà interessata nella parte più a nord dell'abitato al passaggio della via Emilia bis, in variante all'attuale Ss 9. E' stata individuata una nuova viabilità parallela a via Palladio che ha l'obiettivo di collegare in sicurezza l'area produttiva adiacente la ferrovia e l'area cimiteriale con la via Emilia.

Le previgenti previsioni del PRG 2001 prevedevano lo sviluppo di funzioni produttive polifunzionali in modalità attuativa diretta e con indice $U_f = 0.6$ mq/mq. Modalità attuativa che grava sulle reti infrastrutturali preesistenti e realizzabile per intervento edilizio diretto senza cessione degli standard minimi di legge.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	11.100 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	400 mt 0 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione Cadè	0 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Obiettivi e strategie di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento strategico all'interno del nucleo frazionale, una riconversione dell'area produttiva e una riprogettazione dello snodo ferroviario quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione per l'intero ambito di cadè, attraverso una trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito. Come già indicato nel Piano urbano della mobilità, il PSC conferma la previsione della riapertura della stazione ferroviaria di Cadè al traffico passeggeri regionale a seguito del potenziamento del trasporto regionale sulla linea "storica" Milano-Bologna. Inoltre deve essere verificata la possibilità di connettere l'ambito alla prevista bretella di collegamento fra la via Emilia e la ss. 9 all'altezza di via Quercioni.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
Funzione residenziale	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di St
SVP	> 35% di St

Indirizzi

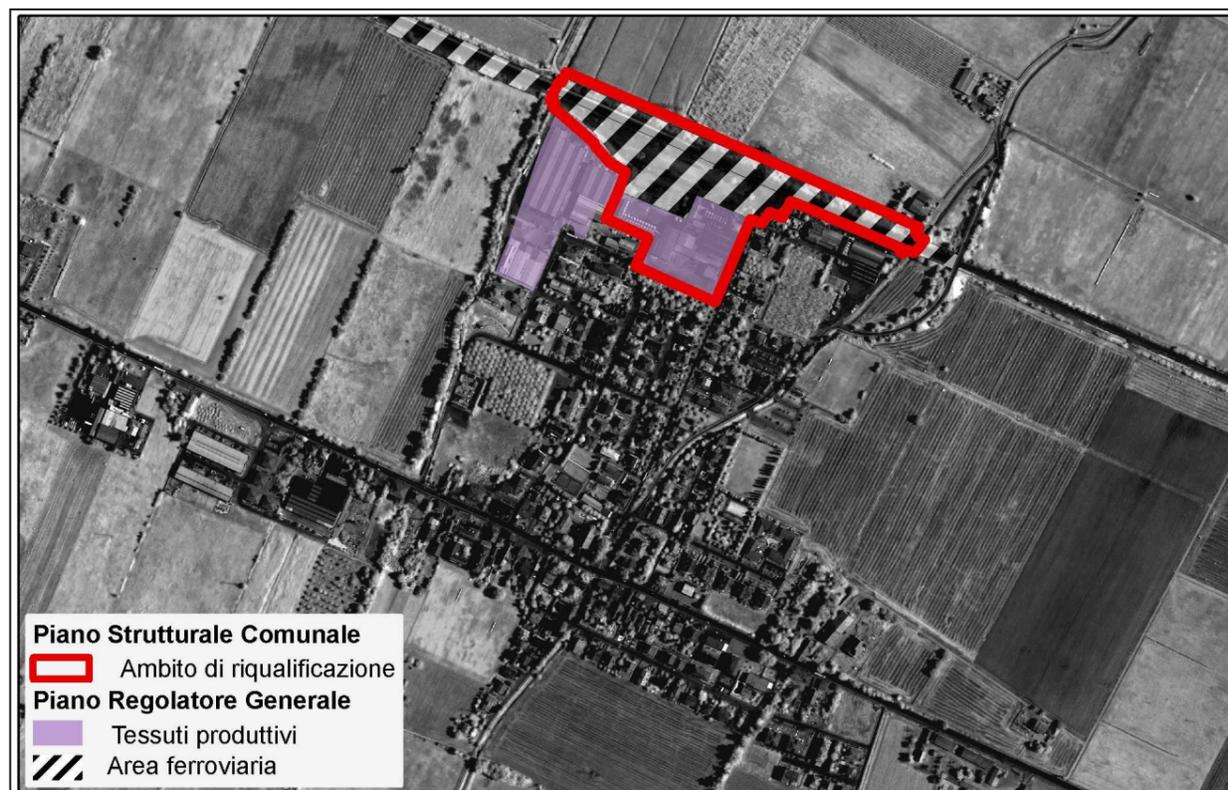
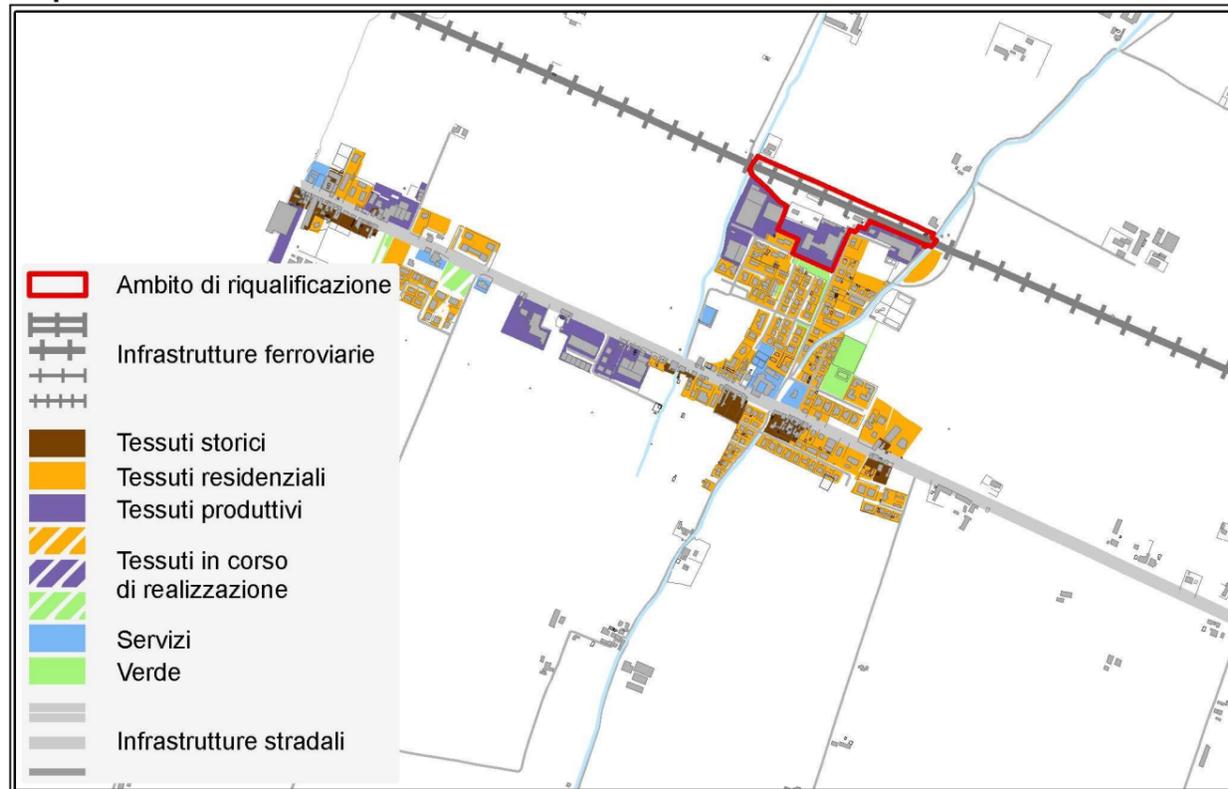
Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza e le funzioni terziarie e di servizio. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR13 - CADÈ

AR13 - CADÈ

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a nord dell'abitato di Cadè e comprende lo scalo merci della stazione oltre ad alcune funzioni produttive attestate sui tracciati ferroviari. Attualmente lo scalo merci è sottoutilizzato ed è ragionevole ipotizzare che possa essere nel tempo dismesso. Il PRG 2001 prevede nel tessuto produttivo un'attuazione edilizia attraverso intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.56 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	57.629 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è accessibile solo a livello locale da una viabilità che attraversa i tessuti residenziali. L'accesso è favorito dalla vicinanza con il tracciato stradale della via Emilia. La frazione sarà interessata nella parte più a nord dell'abitato al passaggio della via Emilia bis, in variante all'attuale Ss 9. E' stata individuata una nuova viabilità parallela a via Palladio che ha l'obiettivo di collegare in sicurezza l'area produttiva adiacente la ferrovia e l'area cimiteriale con la via Emilia.

Le previgenti previsioni del PRG 2001 prevedevano lo sviluppo di funzioni produttive polifunzionali in modalità attuativa diretta e con indice $U_f = 0.6$ mq/mq. Modalità attuativa che grava sulle reti infrastrutturali preesistenti e realizzabile per intervento edilizio diretto senza cessione degli standard minimi di legge.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	11.100 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	400 mt 0 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione Cadè	0 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Obiettivi e strategie di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento strategico all'interno del nucleo frazionale, una riconversione dell'area produttiva e una riprogettazione dello snodo ferroviario quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione per l'intero ambito di cadè, attraverso una trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito. Come già indicato nel Piano urbano della mobilità, il PSC conferma la previsione della riapertura della stazione ferroviaria di Cadè al traffico passeggeri regionale a seguito del potenziamento del trasporto regionale sulla linea "storica" Milano-Bologna. Inoltre deve essere verificata la possibilità di connettere l'ambito alla prevista bretella di collegamento fra la via Emilia e la ss. 9 all'altezza di via Quercioli.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
Funzione residenziale	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di St
SVP	> 35% di St

Indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza e le funzioni terziarie e di servizio. E' ammissibile anche il commercio nella tipologia di: esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita.

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

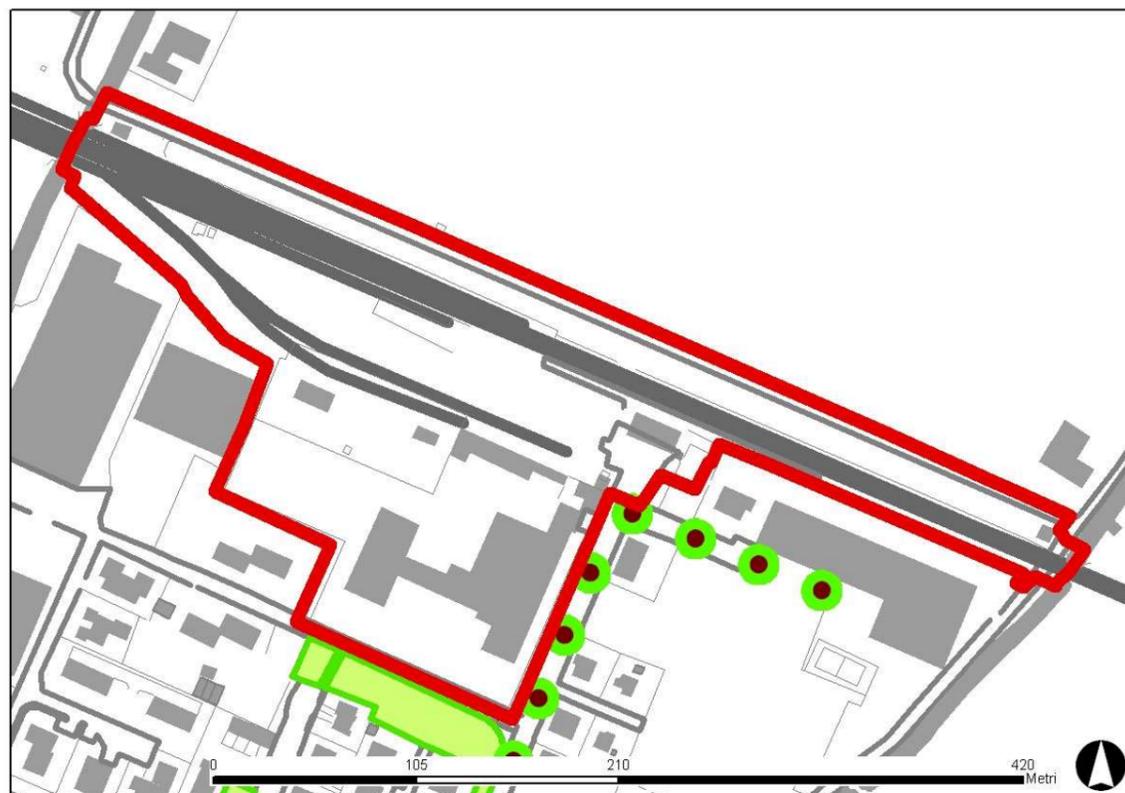
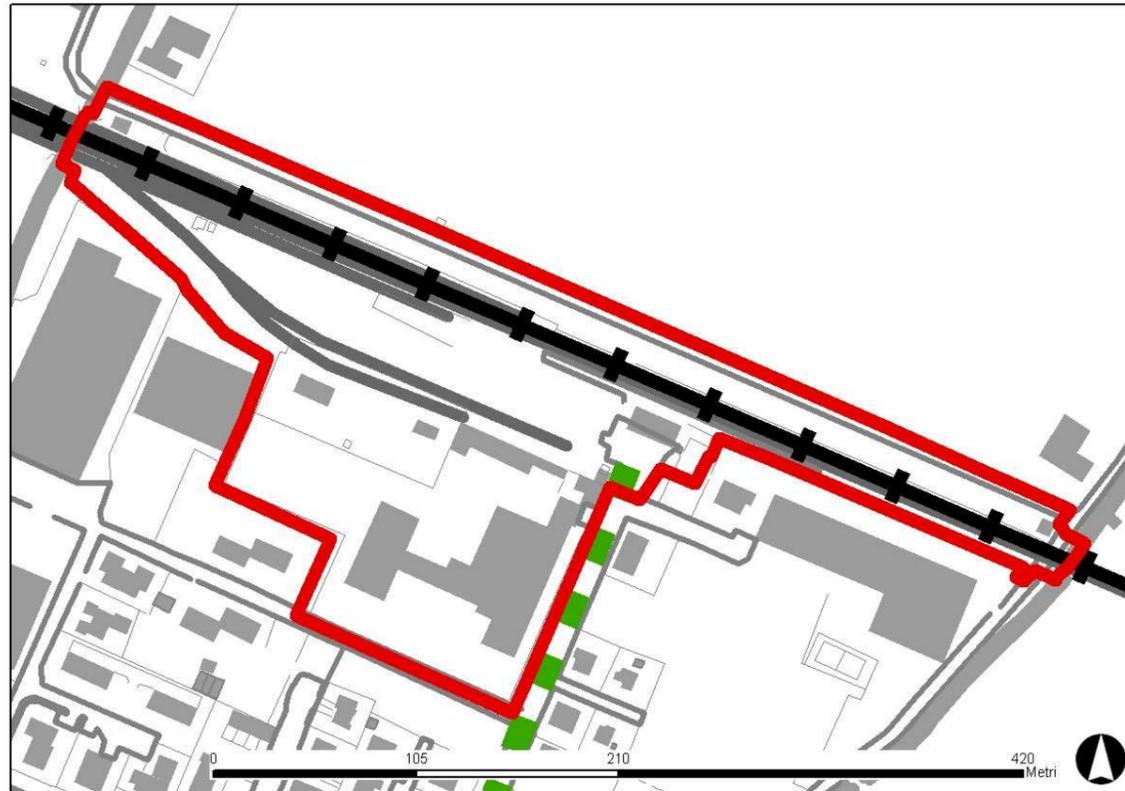
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità dell'area è mediamente funzionale, e facilmente accessibile dalla via Emilia da via della Stazione e in futuro della bretella di raccordo fra l'asse storico e la via Emilia bis. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito comprende al suo interno la linea ferroviaria MI-BO e una stazione con relative aree di pertinenza ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi di via Emilia da via della Stazione. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la messa in sicurezza dei percorsi.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non è servito dal TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare l'estensione della rete fino all'ambito.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non sono presenti zone di verde. 	

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito possiede funzioni di specializzazione e non è integrato con il contesto residenziale circostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno favorire le relazioni con il viale della stazione e con i tessuti più a sud.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è scarsamente permeabile. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare l'opportunità di incrementare le superfici permeabili.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR13 - CADÈ

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

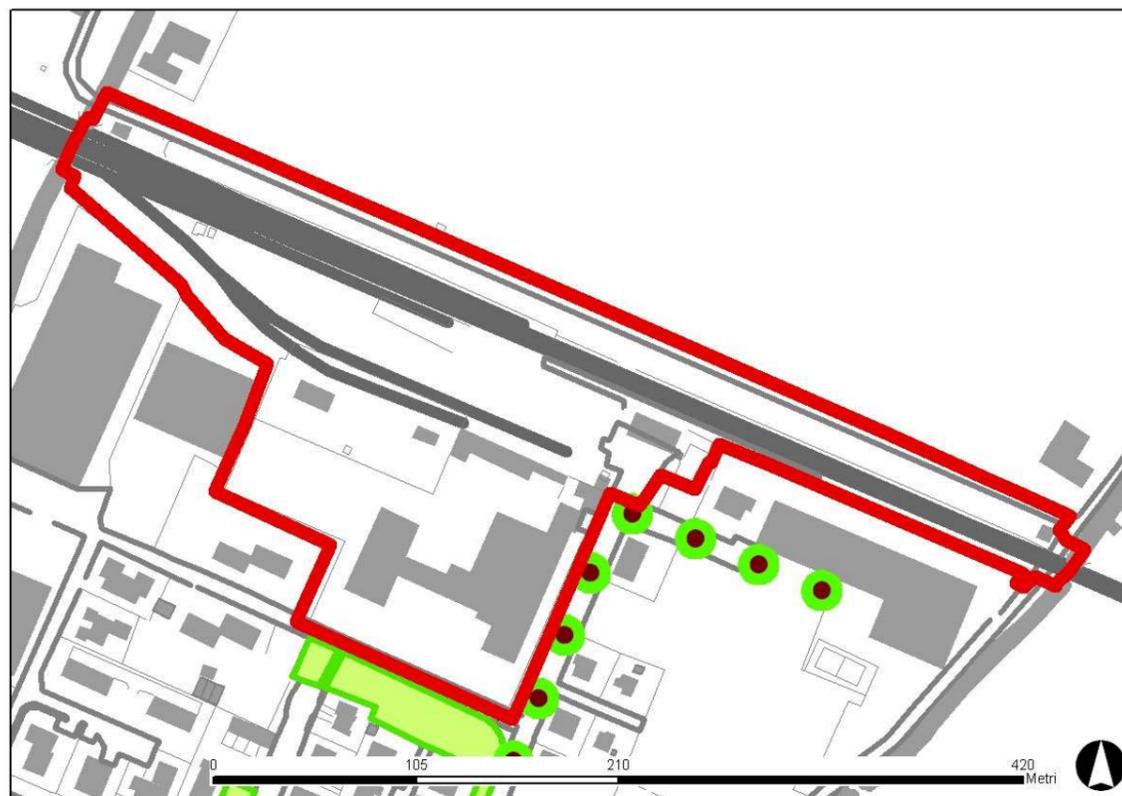
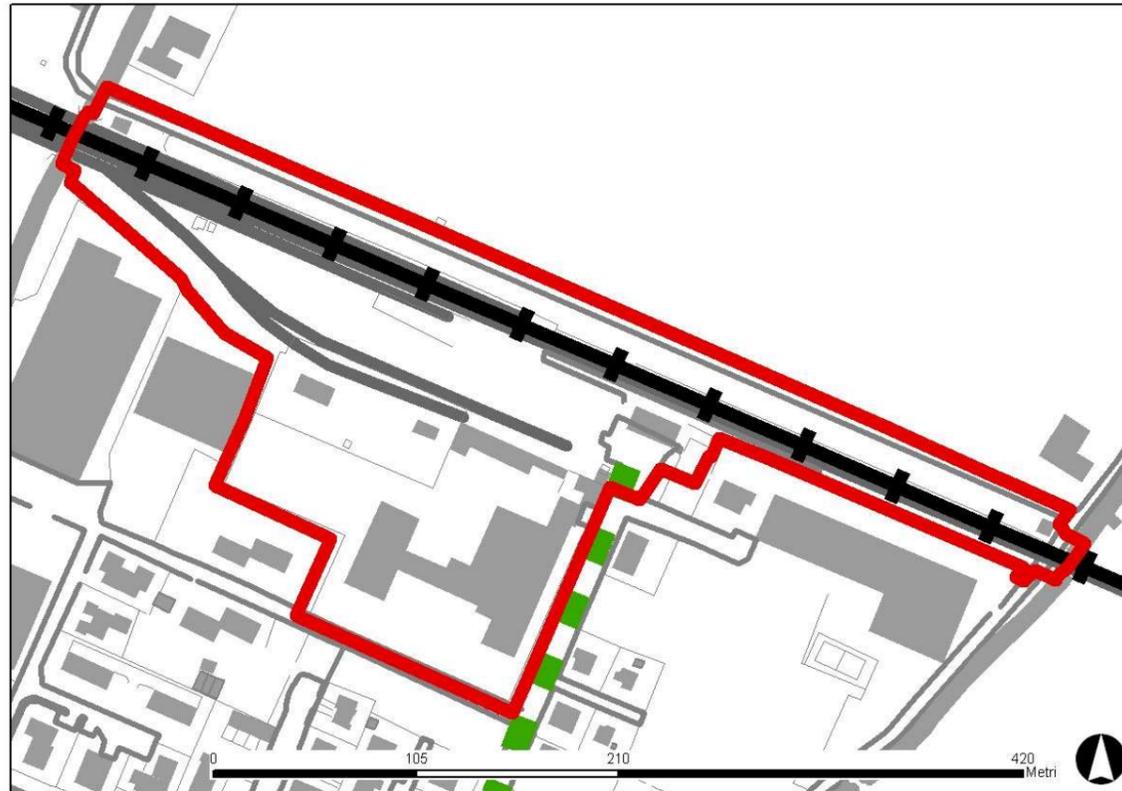
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità dell'area è mediamente funzionale, e facilmente accessibile dalla via Emilia da via della Stazione e in futuro della bretella di raccordo fra l'asse storico e la via Emilia bis. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito comprende al suo interno la linea ferroviaria MI-BO e una stazione con relative aree di pertinenza ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite gli assi di via Emilia da via della Stazione. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare la messa in sicurezza dei percorsi.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non è servito dal TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare l'estensione della rete fino all'ambito.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non sono presenti zone di verde. 	

Qualità urbana

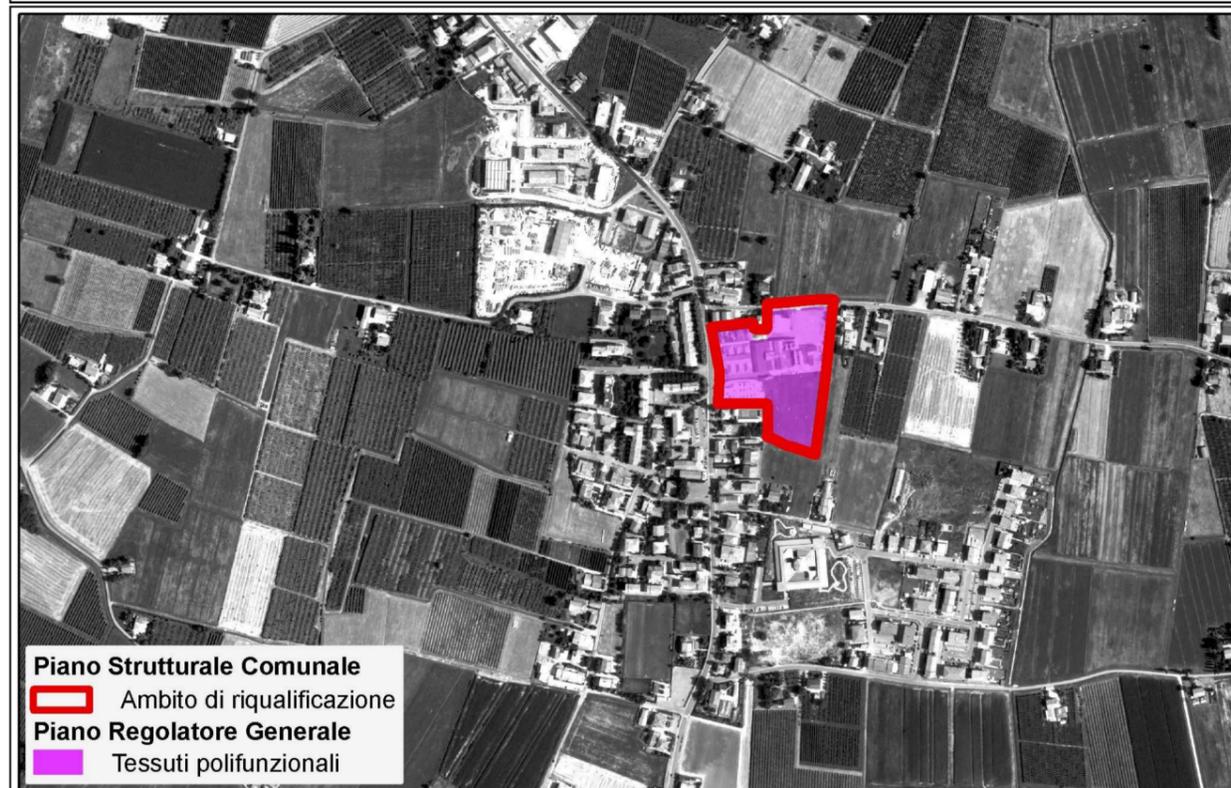
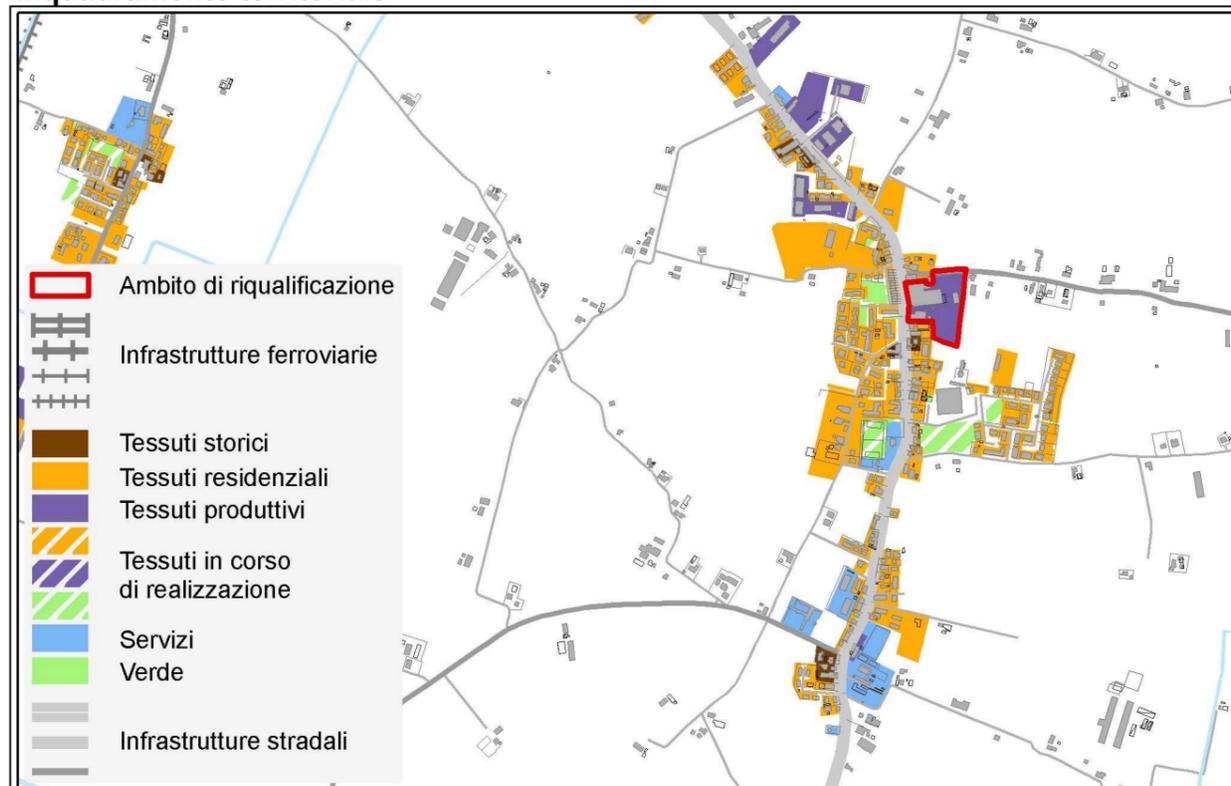
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito possiede funzioni di specializzazione e non è integrato con il contesto residenziale circostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno favorire le relazioni con il viale della stazione e con i tessuti più a sud.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio		
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è scarsamente permeabile. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi dovranno valutare l'opportunità di incrementare le superfici permeabili.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR15 - MASSENZATICO - EX LATTERIA SOCIALE
E CANTINA SOCIALE

Inquadramento territoriale



AR15 - MASSENZATICO - EX LATTERIA SOCIALE

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata sull'asse strutturante del centro di Massenzatico in prossimità del nucleo abitato principale.

L'ambito identifica l'edificato e le pertinenze della latteria sociale e della cantina sociale tutt'ora in attività. Il PRG 2001 prevede un tessuto produttivo polifunzionale ad intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.50 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	24.770 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità esclusivamente locale. È prevista una variante viabilistica a ovest dell'ex Sp 71-via Beethoven e una bretella di collegamento con i quartieri residenziali di via Bortoni e via Fontanesi. La modalità attuativa diretta consente la realizzazione dell'intervento edilizio senza cessione degli standard minimi di legge.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	10.200 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	5.100 mt 8.700 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	9.500 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategie di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento centrale all'interno del nucleo frazionale, una riconversione dell'area produttiva quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione per l'intero ambito di Massenzatico.

Obiettivi e indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
IP	> 55%

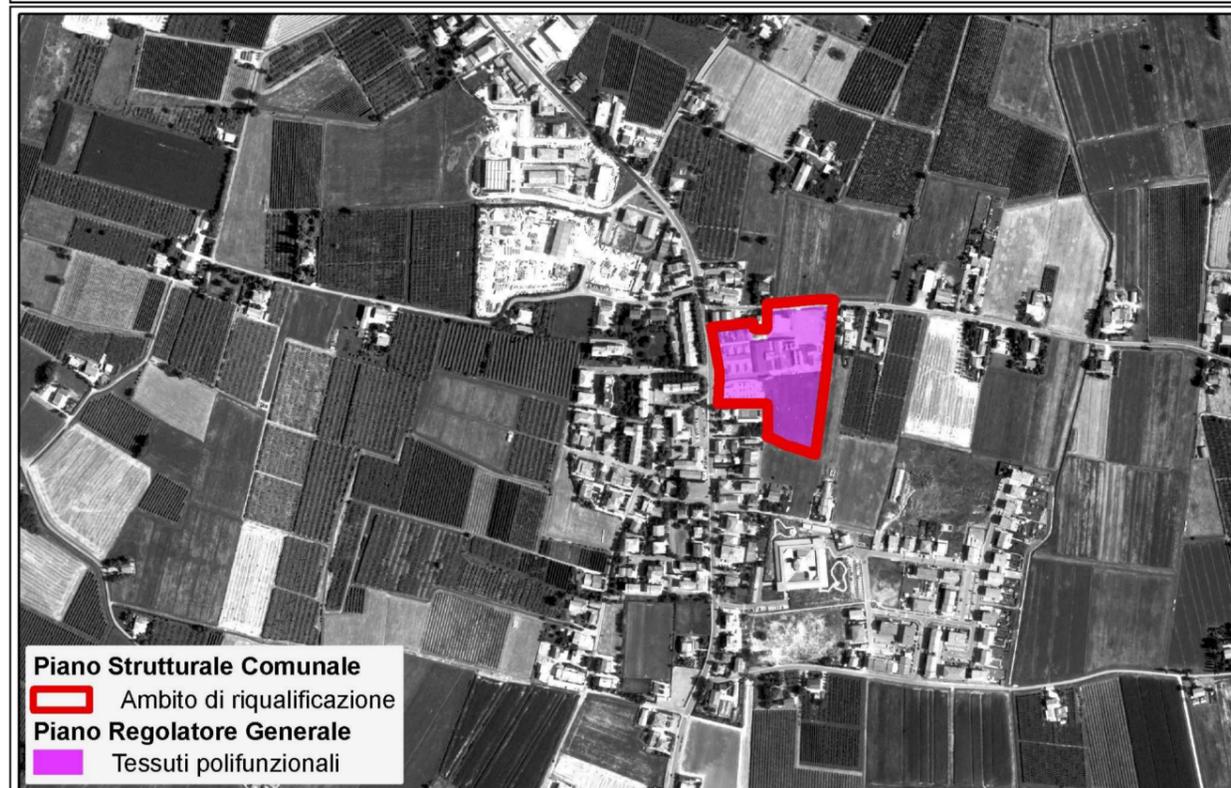
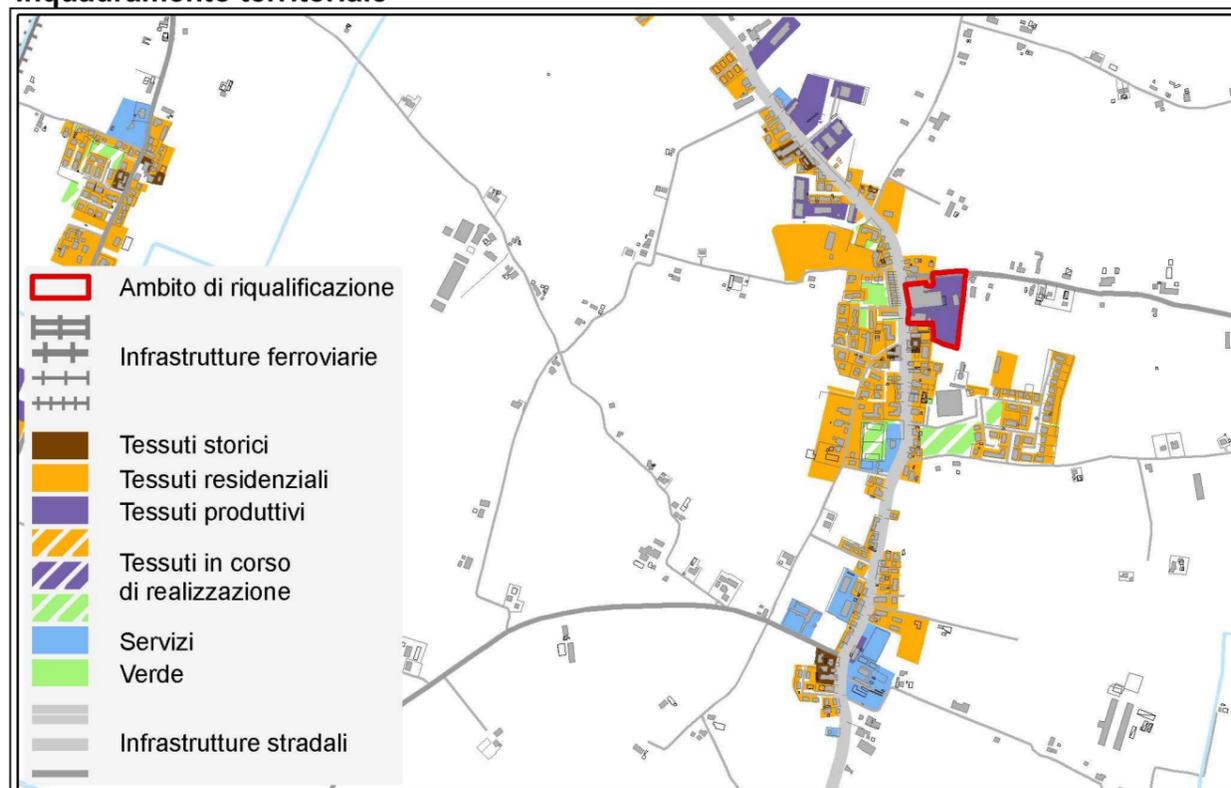
Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di SC
SVP	> 35% di St

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

**AR15 - MASSENZATICO - EX LATTERIA SOCIALE
E CANTINA SOCIALE**

AR15 - MASSENZATICO - EX LATTERIA SOCIALE

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata sull'asse strutturante del centro di Massenzatico in prossimità del nucleo abitato principale.

L'ambito identifica l'edificato e le pertinenze della latteria sociale e della cantina sociale tutt'ora in attività. Il PRG 2001 prevede un tessuto produttivo polifunzionale ad intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.50 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	24.770 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità esclusivamente locale. È prevista una variante viabilistica a ovest dell'ex Sp 71-via Beethoven e una bretella di collegamento con i quartieri residenziali di via Bortoni e via Fontanesi. La modalità attuativa diretta consente la realizzazione dell'intervento edilizio senza cessione degli standard minimi di legge.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	10.200 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	5.100 mt 8.700 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	9.500 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategie di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento centrale all'interno del nucleo frazionale, una riconversione dell'area produttiva quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione per l'intero ambito di Massenzatico.

Obiettivi e indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
IP	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di SC
SVP	> 35% di St

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR15 - MASSENZATICO - EX LATTERIA SOCIALE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

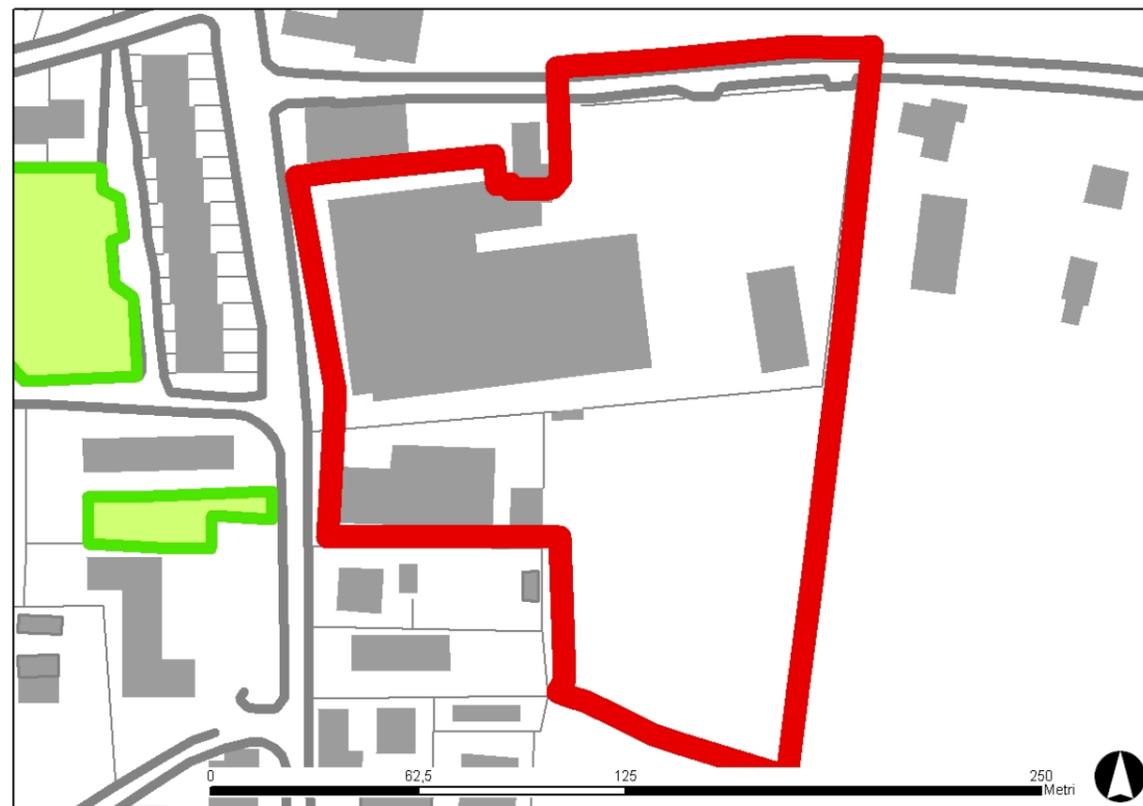
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse di via Beethoven. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non presenta un reticolo di piste ciclabili. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estendimento/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. In prossimità del comparto su via Beethoven insiste un area verde di pregio. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area verde pubblica coordinata con l'area esistente.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è inserita nel contesto dell'urbanizzazione lineare su strada e mantiene relazioni con l'urbanizzato e con la campagna retrostante. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si relaziona con la campagna retrostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire puntualmente le relazioni visive con la campagna.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si caratterizza per un livello basso di permeabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare l'opportunità di aumentare le superfici permeabili.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR15 - MASSENZATICO - EX LATTERIA SOCIALE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

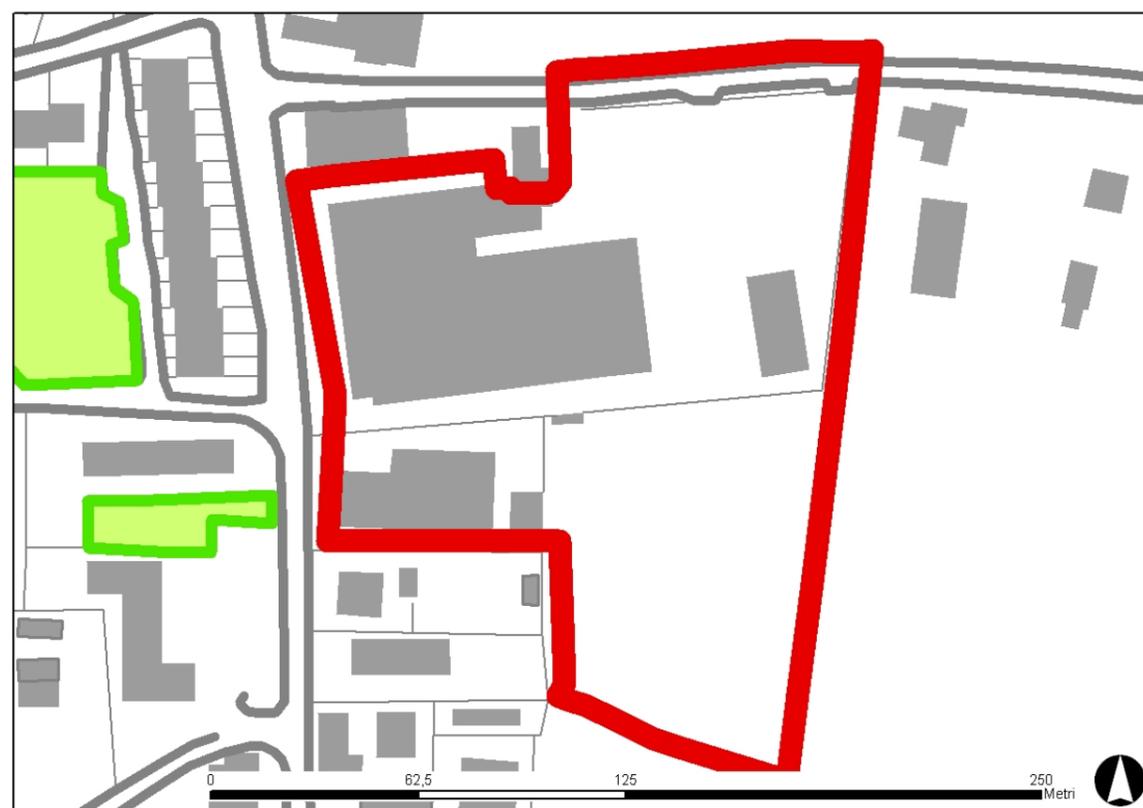
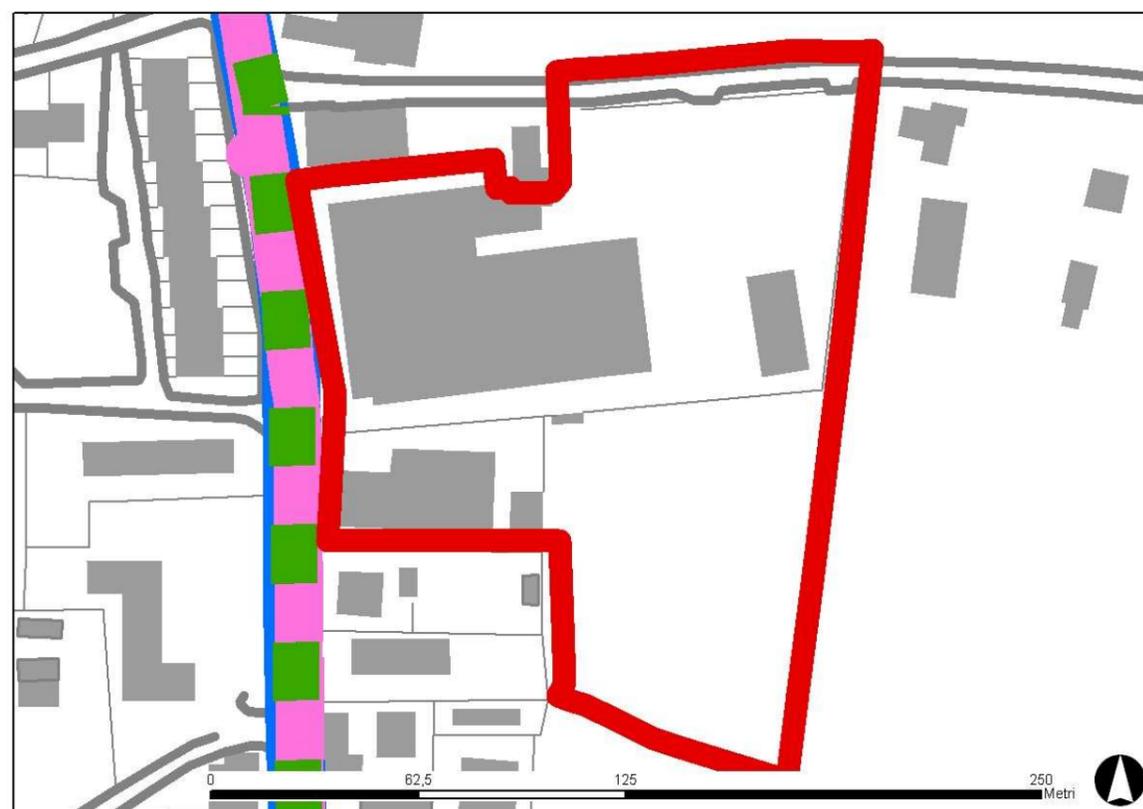
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse di via Beethoven. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non presenta un reticolo di piste ciclabili. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. In prossimità del comparto su via Beethoven insiste un area verde di pregio. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area verde pubblica coordinata con l'area esistente.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è inserita nel contesto dell'urbanizzazione lineare su strada e mantiene relazioni con l'urbanizzato e con la campagna retrostante. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si relaziona con la campagna retrostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire puntualmente le relazioni visive con la campagna.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si caratterizza per un livello basso di permeabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare l'opportunità di aumentare le superfici permeabili.

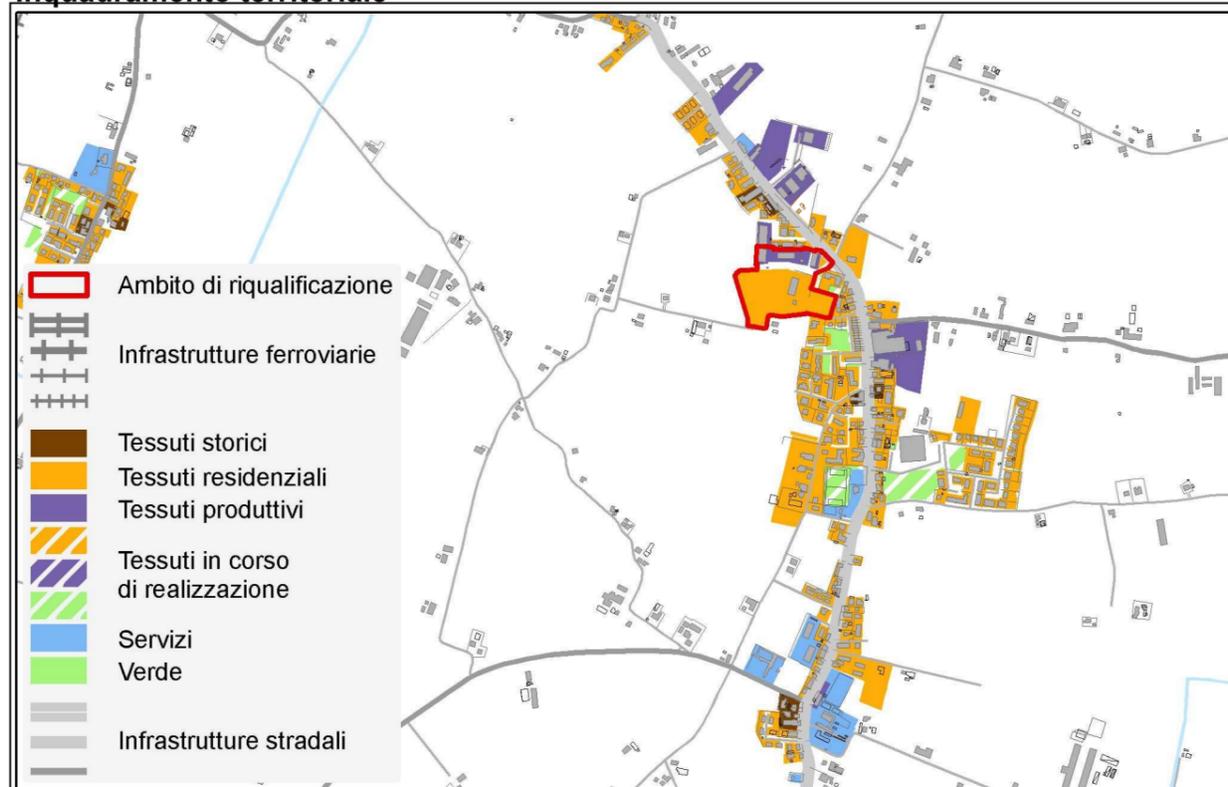


COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR16 - MASSENZATICO - CENTRO

AR16 - MASSENZATICO - CENTRO

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata sull'asse strutturante del centro di Massenzatico in prossimità del nucleo abitato principale. L'ambito identifica l'edificato e le pertinenze di attività produttive polifunzionali in zona prevalentemente residenziale. Il PRG 2001 prevede in parte un tessuto produttivo polifunzionale ad intervento diretto con indice 0,6 mq/mq e in parte un piano produttivo polifunzionale quasi completamente attuato. Si rimanda alla scheda n.50 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	44.506 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità esclusivamente locale. È prevista una variante viabilistica a ovest dell'ex Sp 71-via Beethoven e una bretella di collegamento con i quartieri residenziali di via Bortoni e via Fontanesi. L'area presenta problemi di accessibilità in relazione alle attività produttive insediate e di compatibilità con il tessuto residenziale circostante.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	10.500 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	5.400 mt 9.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	9.800 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

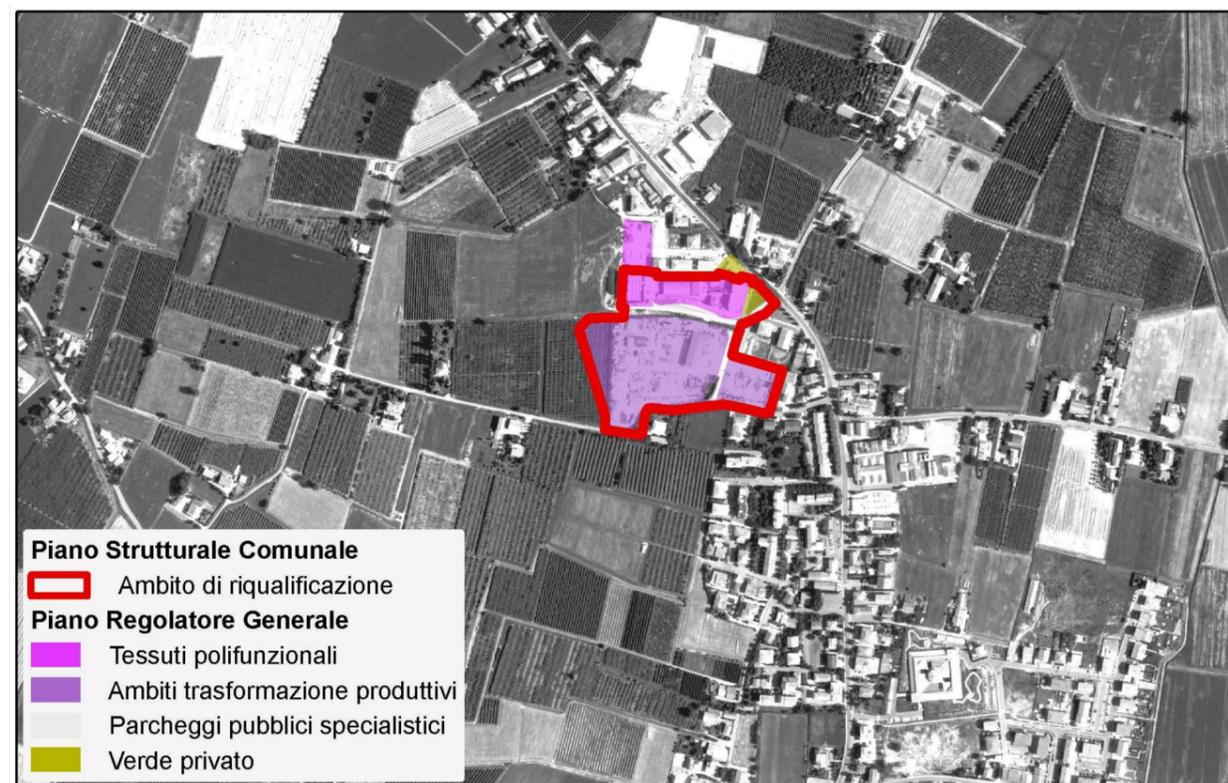
Strategie di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento strategico all'interno del nucleo frazionale, una riconversione delle aree produttive per rimuovere potenziali incompatibilità di funzioni e per potenziare le dotazioni territoriali e di servizio per la frazione.

Obiettivi e indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni produttive, terziarie e di servizio.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,30 mq/mq di SC
IP	> 55%	SVP	> 35% di St

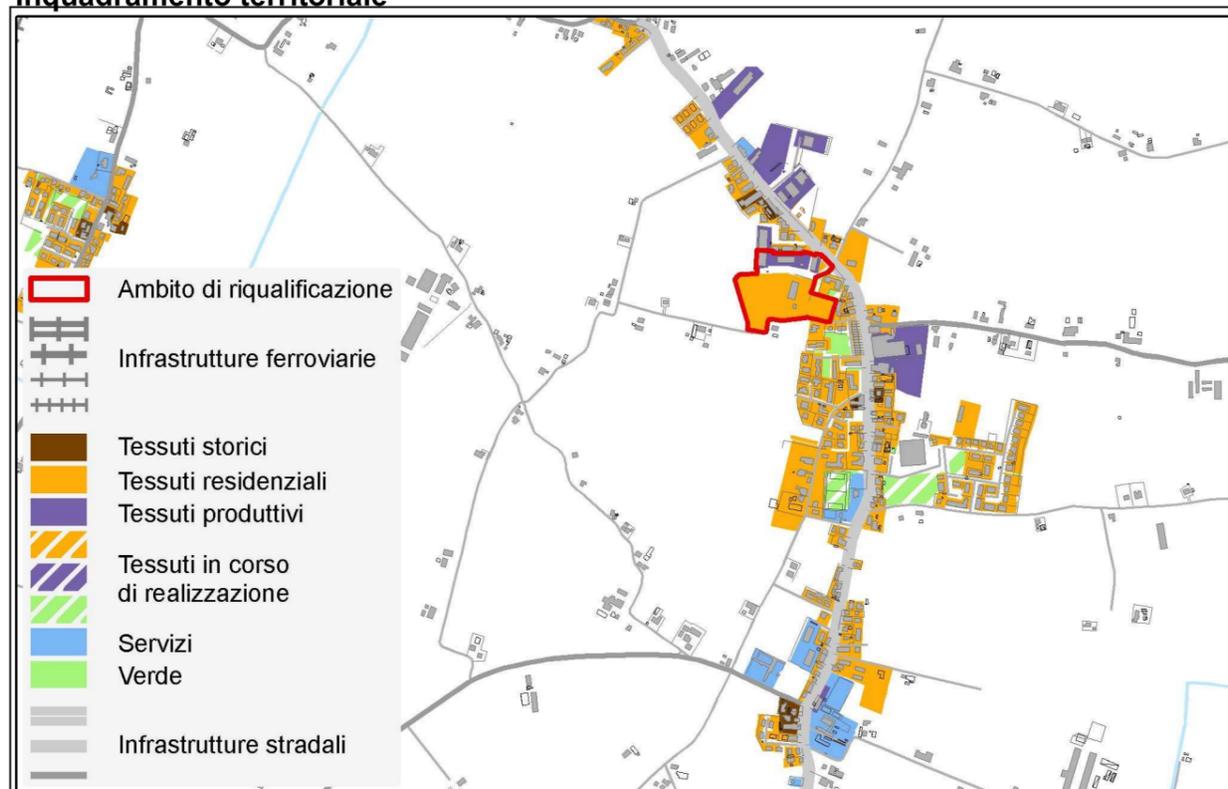


COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR16 - MASSENZATICO - CENTRO

AR16 - MASSENZATICO - CENTRO

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata sull'asse strutturante del centro di Massenzatico in prossimità del nucleo abitato principale. L'ambito identifica l'edificato e le pertinenze di attività produttive polifunzionali in zona prevalentemente residenziale. Il PRG 2001 prevede in parte un tessuto produttivo polifunzionale ad intervento diretto con indice 0,6 mq/mq e in parte un piano produttivo polifunzionale quasi completamente attuato. Si rimanda alla scheda n.50 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	44.506 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità esclusivamente locale. È prevista una variante viabilistica a ovest dell'ex Sp 71-via Beethoven e una bretella di collegamento con i quartieri residenziali di via Bortoni e via Fontanesi. L'area presenta problemi di accessibilità in relazione alle attività produttive insediate e di compatibilità con il tessuto residenziale circostante.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	10.500 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	5.400 mt 9.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	9.800 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategie di riqualificazione

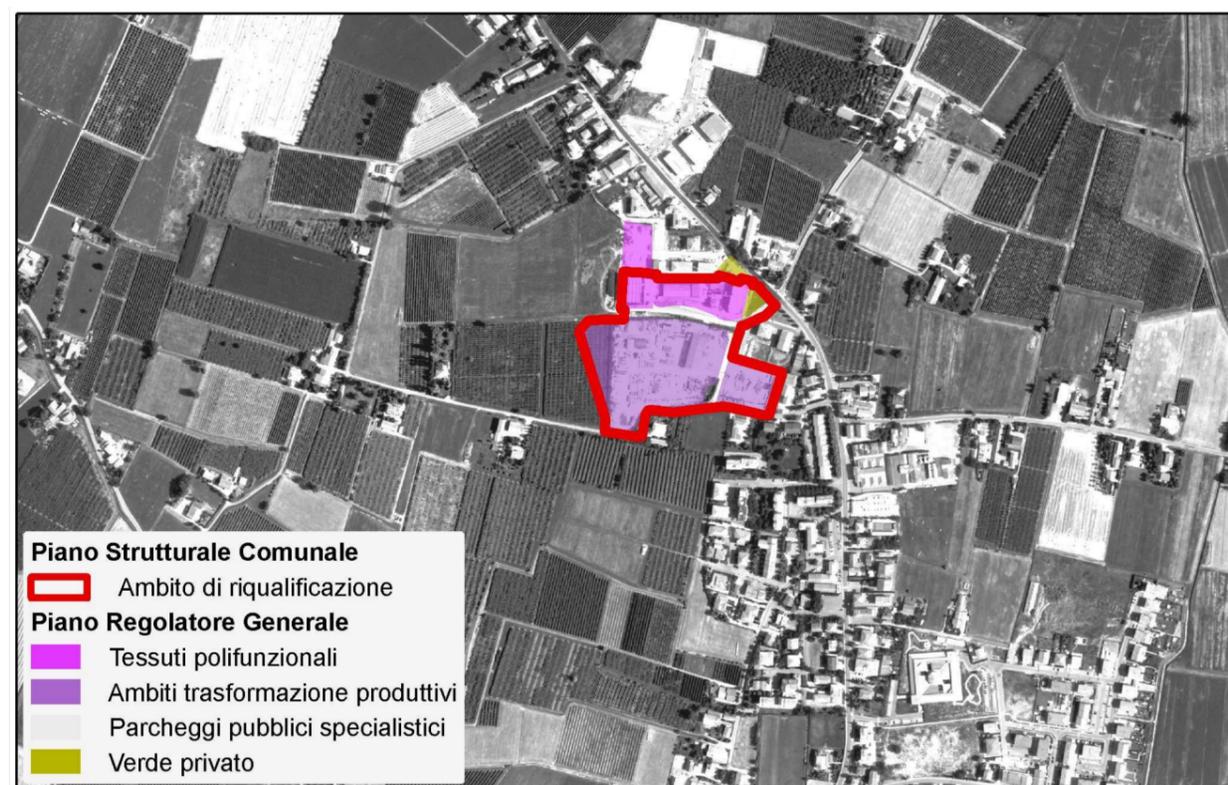
Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento strategico all'interno del nucleo frazionale, una riconversione delle aree produttive per rimuovere potenziali incompatibilità di funzioni e per potenziare le dotazioni territoriali e di servizio per la frazione.

Obiettivi e indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni produttive, terziarie e di servizio.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
IP	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,30 mq/mq di SC
SVP	> 35% di St



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR16 - MASSENZATICO - CENTRO

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

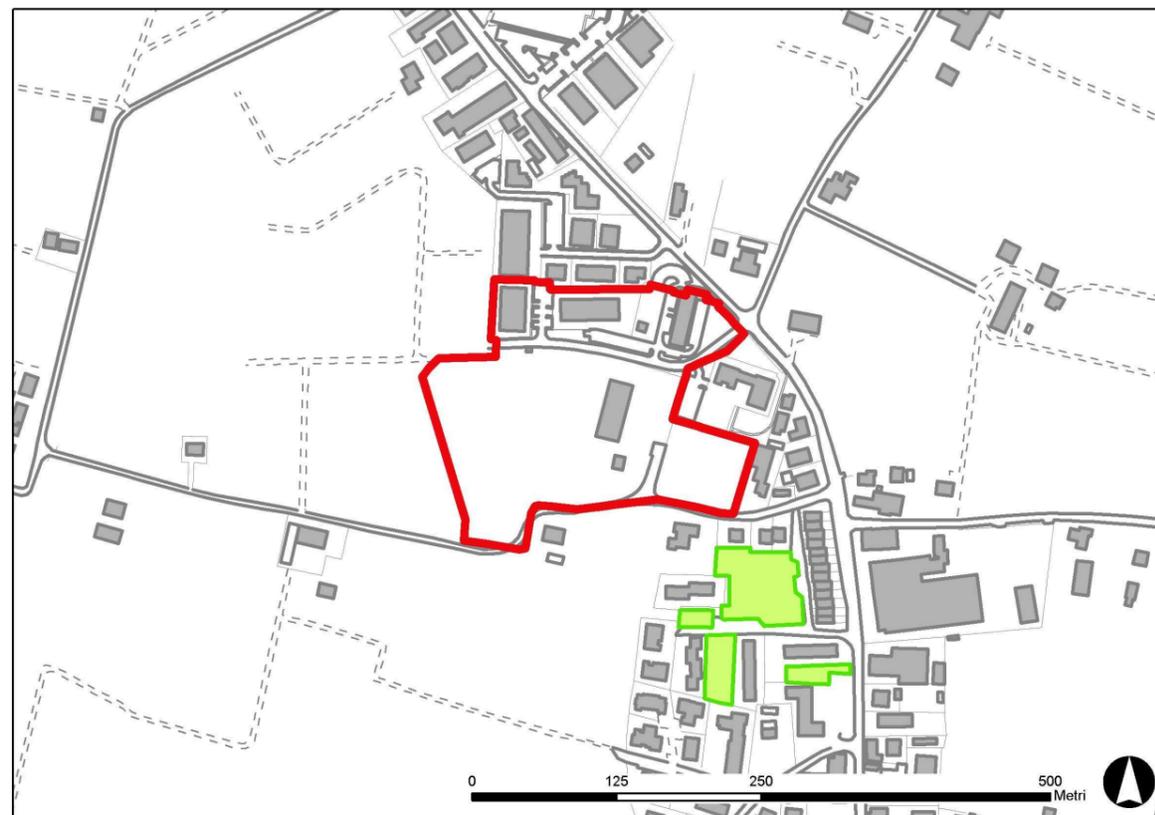
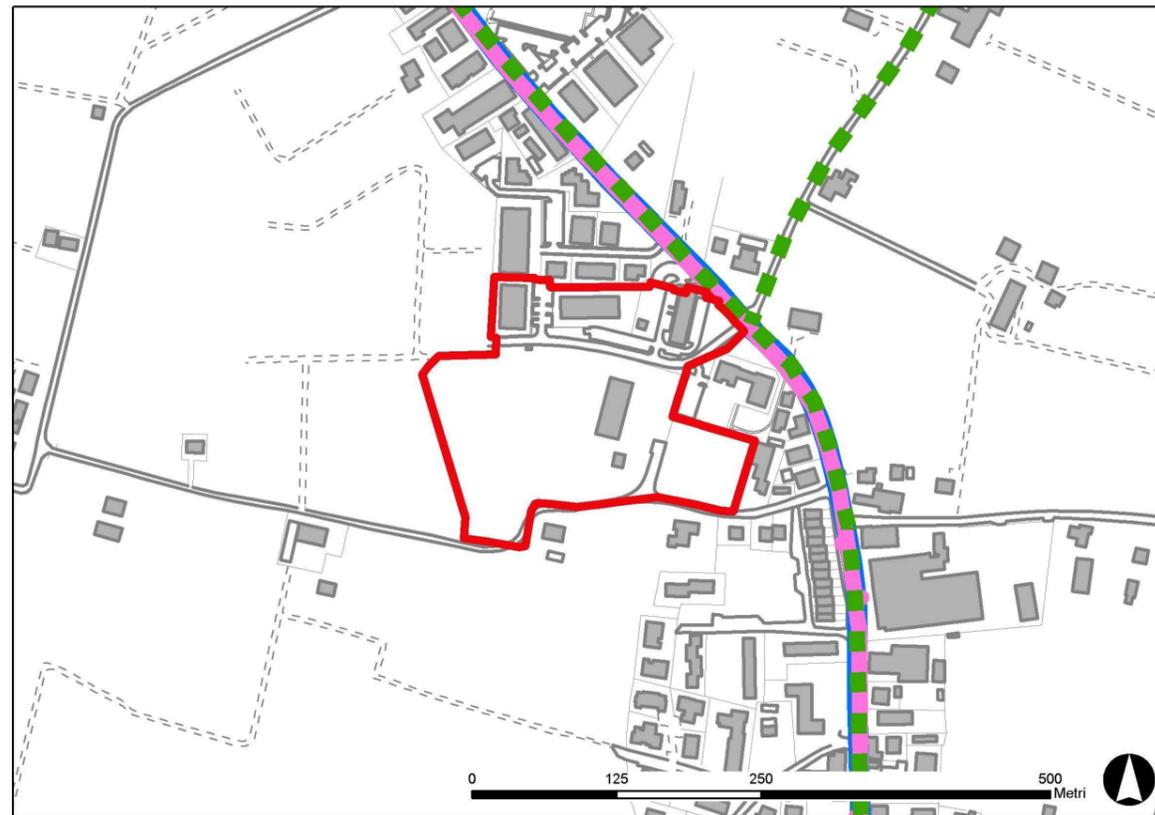
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse esistente di via Beethoven. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non presenta un reticolo di piste ciclabili. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la riorganizzazione del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. In prossimità del comparto su via Beethoven insiste un area verde di pregio. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area verde pubblica coordinata con l'area esistente.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è inserita nel contesto dell'urbanizzazione lineare su strada e mantiene relazioni con l'urbanizzato e con la campagna retrostante. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si relaziona con la campagna retrostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire puntualmente le relazioni visive con la campagna.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si caratterizza per un livello basso di permeabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare l'opportunità di aumentare le superfici permeabili.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR16 - MASSENZATICO - CENTRO

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

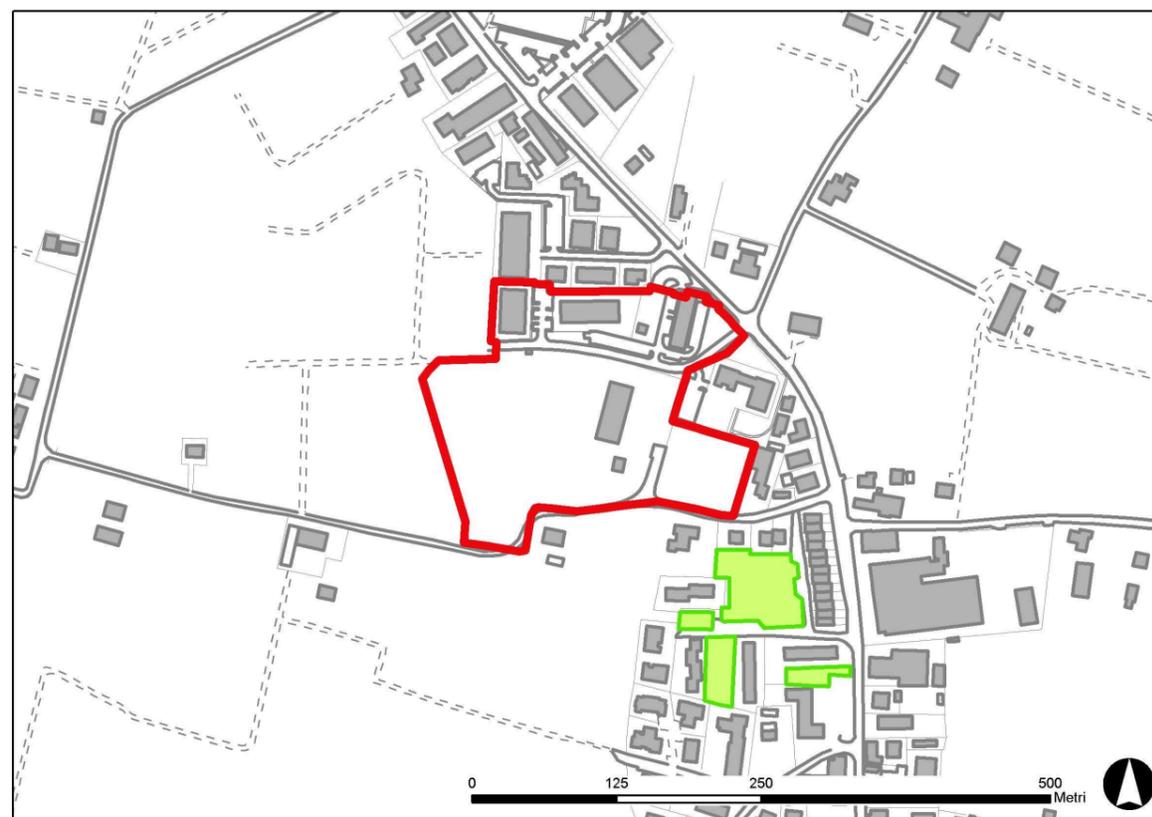
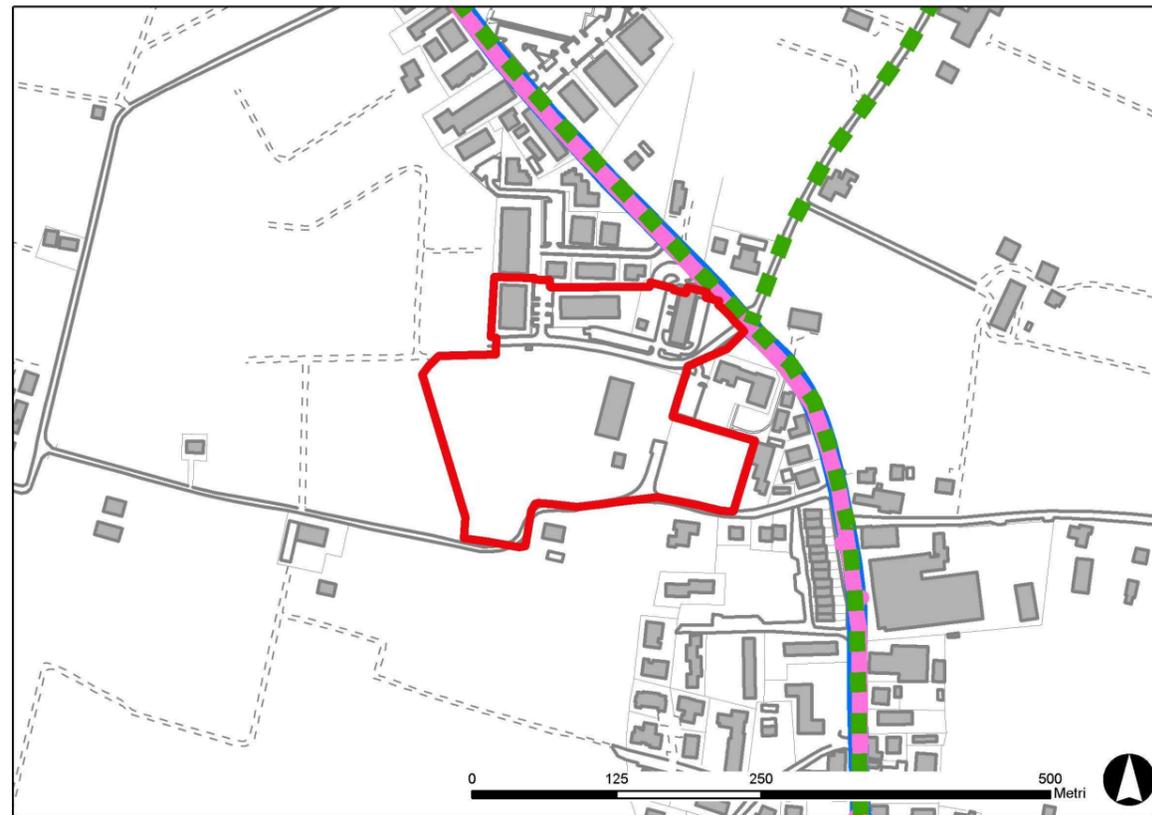
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse esistente di via Beethoven. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non presenta un reticolo di piste ciclabili. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

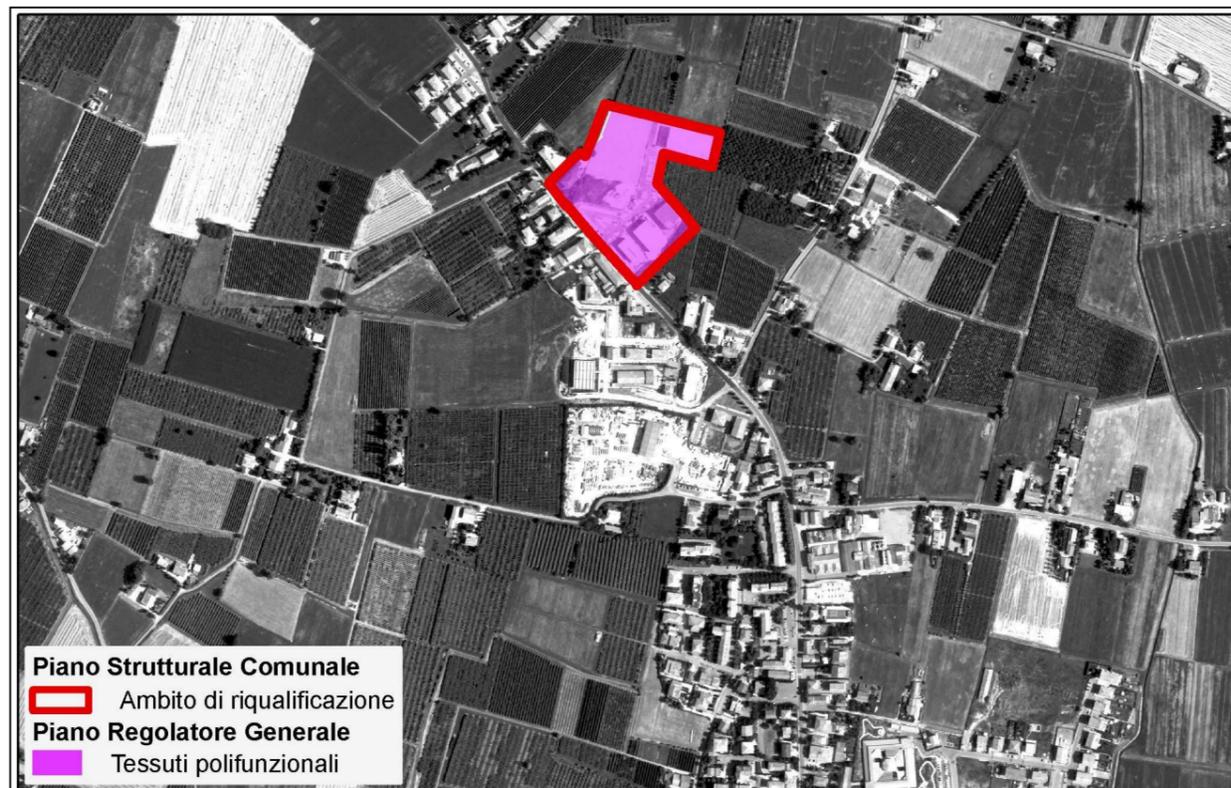
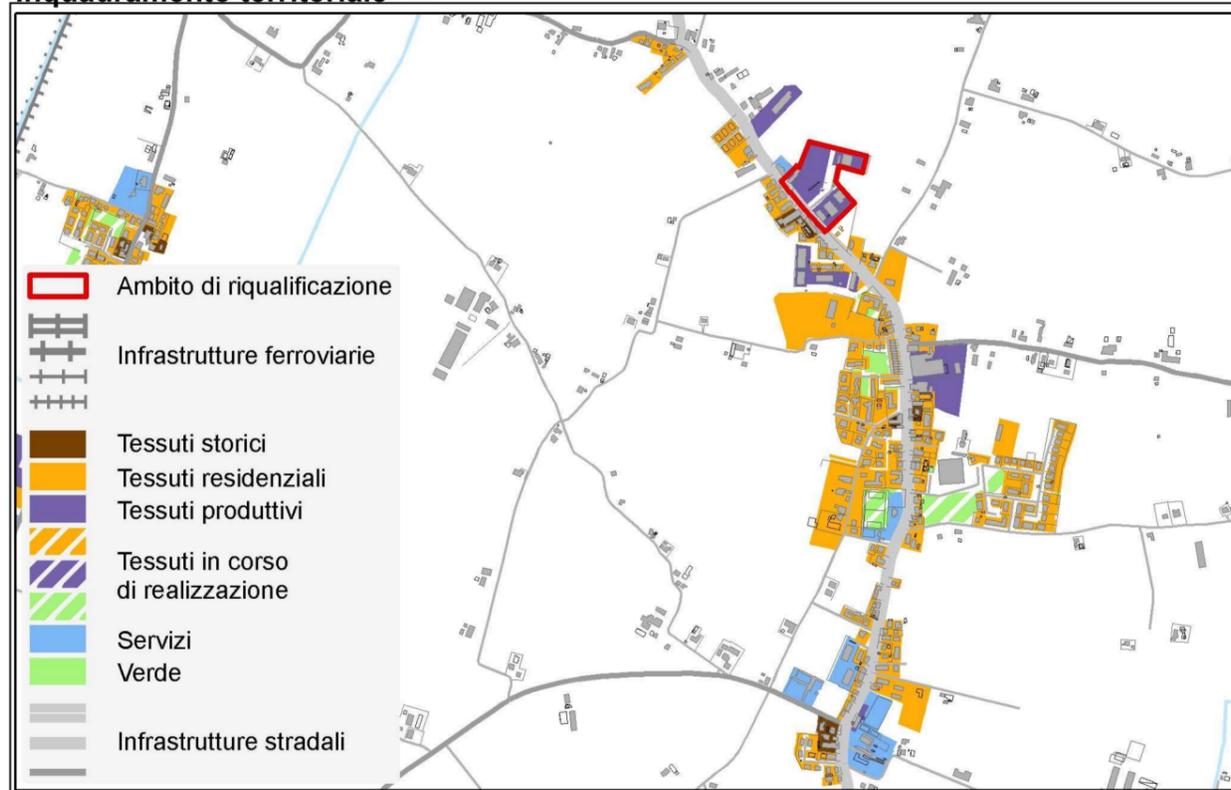
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la riorganizzazione del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. In prossimità del comparto su via Beethoven insiste un area verde di pregio. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area verde pubblica coordinata con l'area esistente.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è inserita nel contesto dell'urbanizzazione lineare su strada e mantiene relazioni con l'urbanizzato e con la campagna retrostante. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si relaziona con la campagna retrostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire puntualmente le relazioni visive con la campagna.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si caratterizza per un livello basso di permeabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare l'opportunità di aumentare le superfici permeabili.



Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata sull'asse strutturante del centro di Massenzatico in prossimità del nucleo abitato principale. L'ambito identifica l'edificato e le pertinenze della latteria sociale tutt'ora in attività. Il PRG 2001 prevede un tessuto produttivo polifunzionale ad intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.50 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	31.460 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità esclusivamente locale. È prevista una variante viabilistica a ovest dell'ex Sp 71-via Beethoven e una bretella di collegamento con i quartieri residenziali di via Bortoni e via Fontanesi. Le modalità attuative prevedono la realizzazione dell'intervento edilizio senza cessione degli standard minimi di legge.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	10.700 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	5.600 mt 9.200 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	10.000 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategie di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento strategico all'interno del nucleo frazionale, una riconversione dell'area produttiva quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione per l'intero ambito di Massenzatico.

Obiettivi e indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

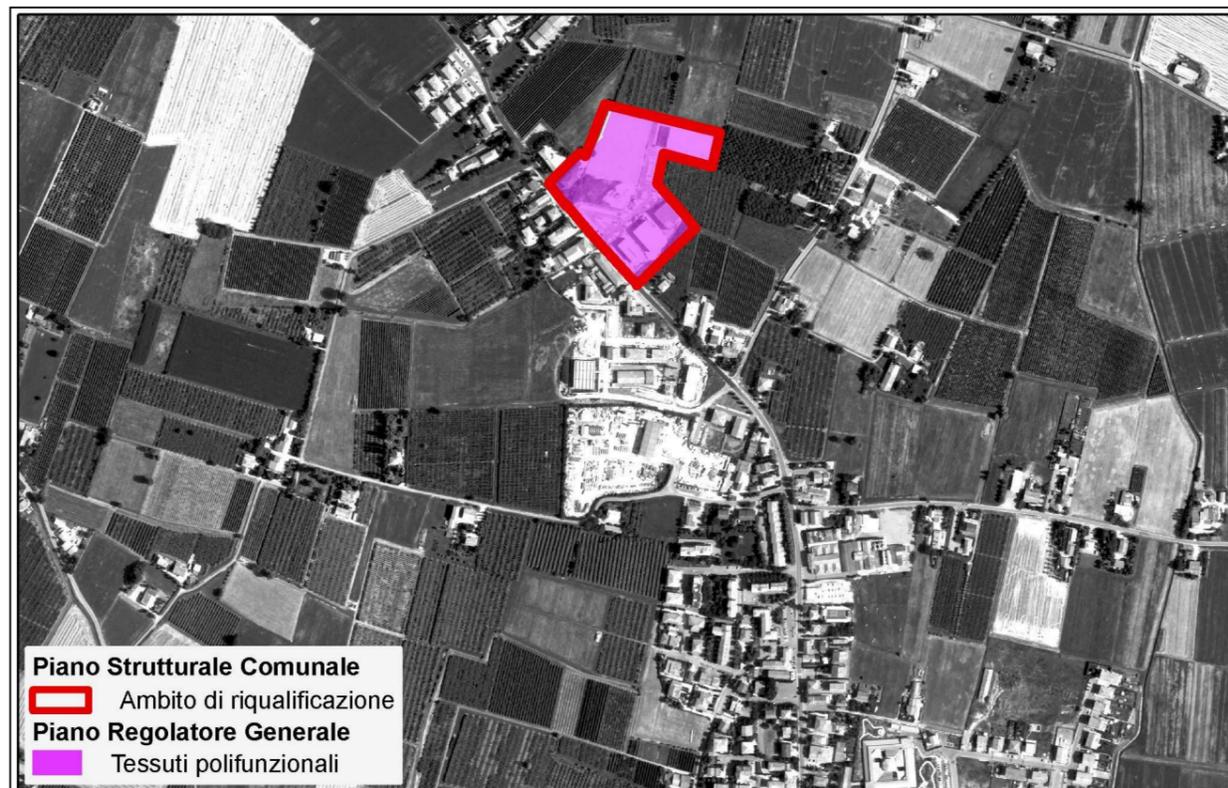
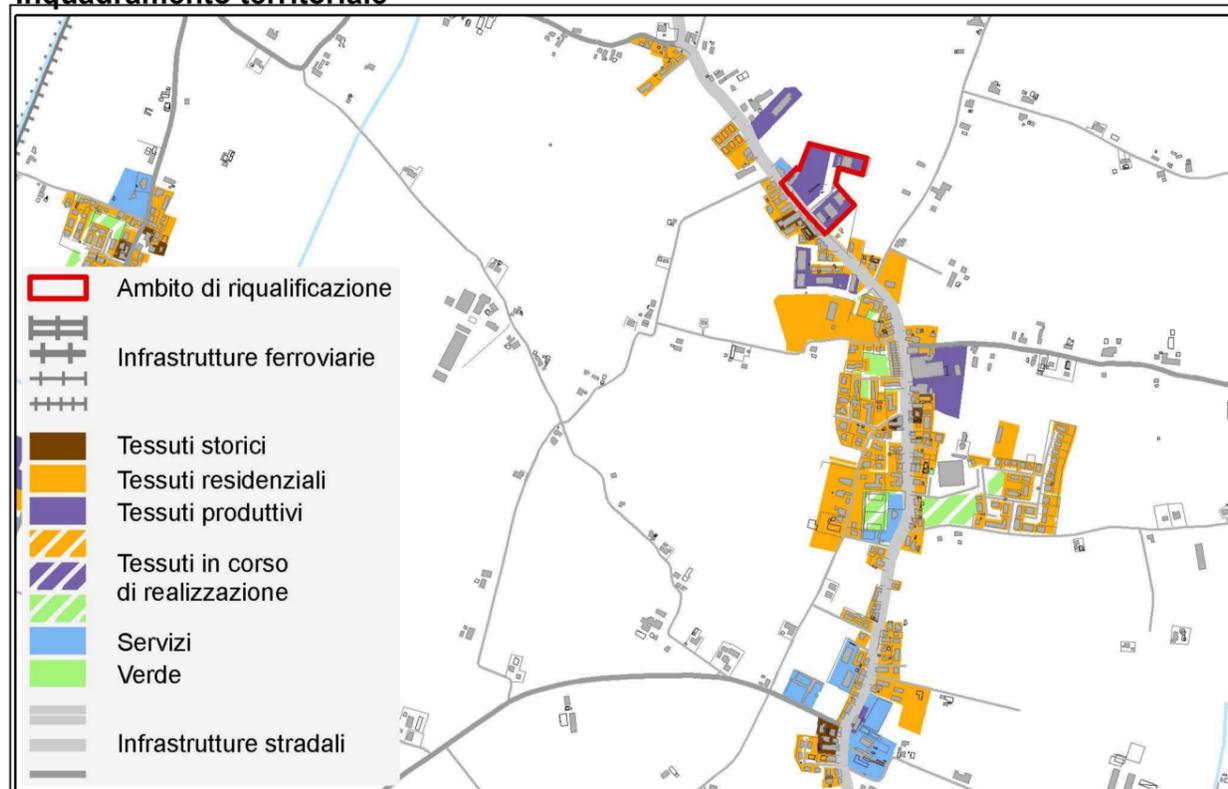
Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di SC
IP	> 55%	SVP	> 35% di St

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR17 - MASSENZATICO - SCUOLE

AR17 - MASSENZATICO - SCUOLE

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata sull'asse strutturante del centro di Massenzatico in prossimità del nucleo abitato principale. L'ambito identifica l'edificato e le pertinenze della latteria sociale tutt'ora in attività. Il PRG 2001 prevede un tessuto produttivo polifunzionale ad intervento diretto con indice 0,6 mq/mq. Si rimanda alla scheda n.50 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	31.460 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità esclusivamente locale. È prevista una variante viabilistica a ovest dell'ex Sp 71-via Beethoven e una bretella di collegamento con i quartieri residenziali di via Bortoni e via Fontanesi. Le modalità attuative prevedono la realizzazione dell'intervento edilizio senza cessione degli standard minimi di legge.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	10.700 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	5.600 mt 9.200 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	10.000 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategie di riqualificazione

Il PSC indica, per dimensione e per posizionamento strategico all'interno del nucleo frazionale, una riconversione dell'area produttiva quale opportunità di riqualificazione e rigenerazione per l'intero ambito di Massenzatico.

Obiettivi e indirizzi

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
IP	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di SC
SVP	> 35% di St

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR17 - MASSENZATICO - SCUOLE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

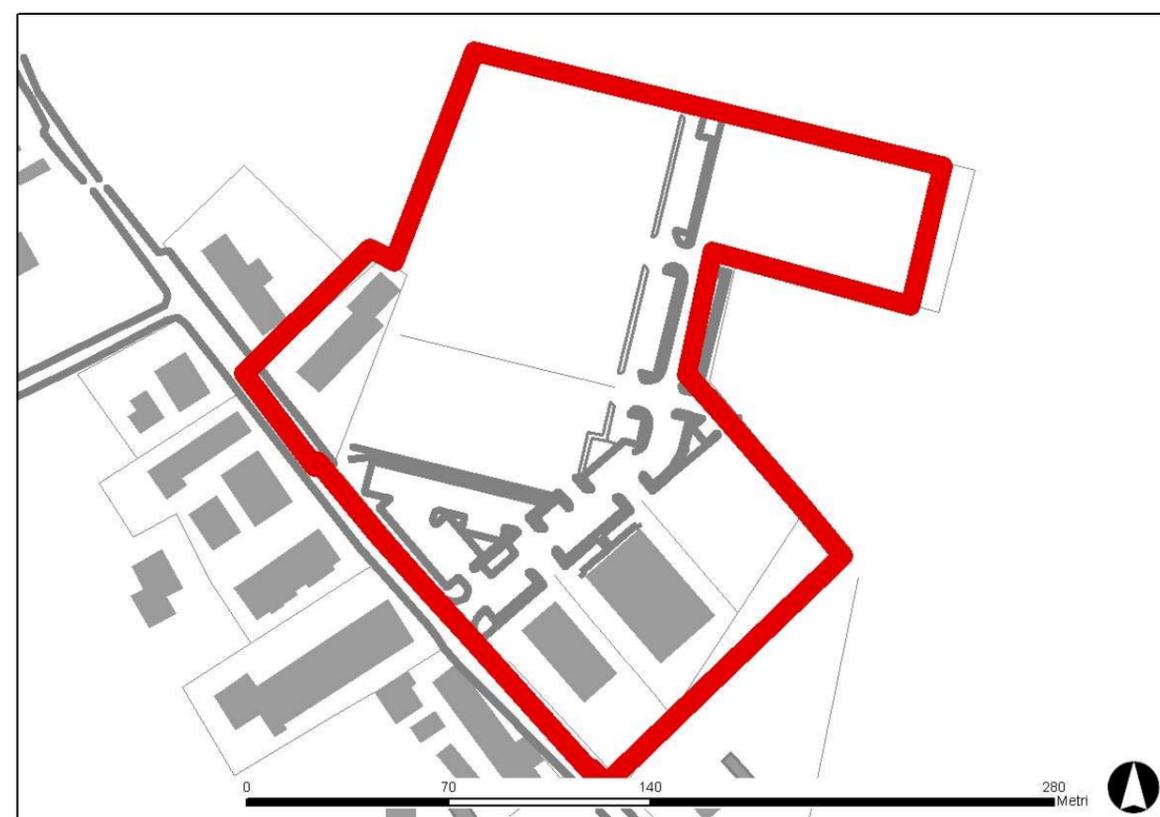
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse di via Beethoven. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non presenta un reticolo di piste ciclabili. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. In prossimità del comparto su via Beethoven insiste un area verde di pregio. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area verde pubblica coordinata con l'area esistente.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è inserita nel contesto dell'urbanizzazione lineare su strada e mantiene relazioni con l'urbanizzato e con la campagna retrostante. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si relaziona con la campagna retrostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire puntualmente le relazioni visive con la campagna.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si caratterizza per un livello medio di permeabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare l'opportunità di conservare il livello di permeabilità.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR17 - MASSENZATICO - SCUOLE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

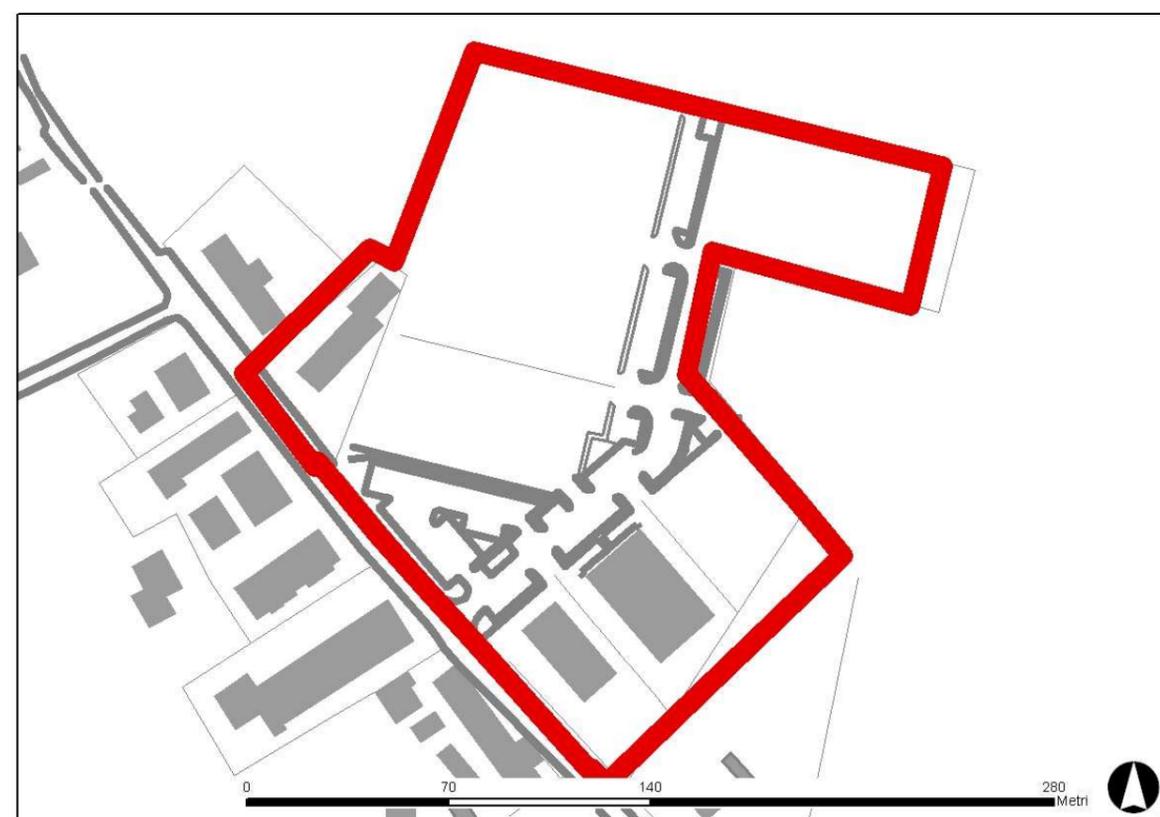
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse di via Beethoven. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non presenta un reticolo di piste ciclabili. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

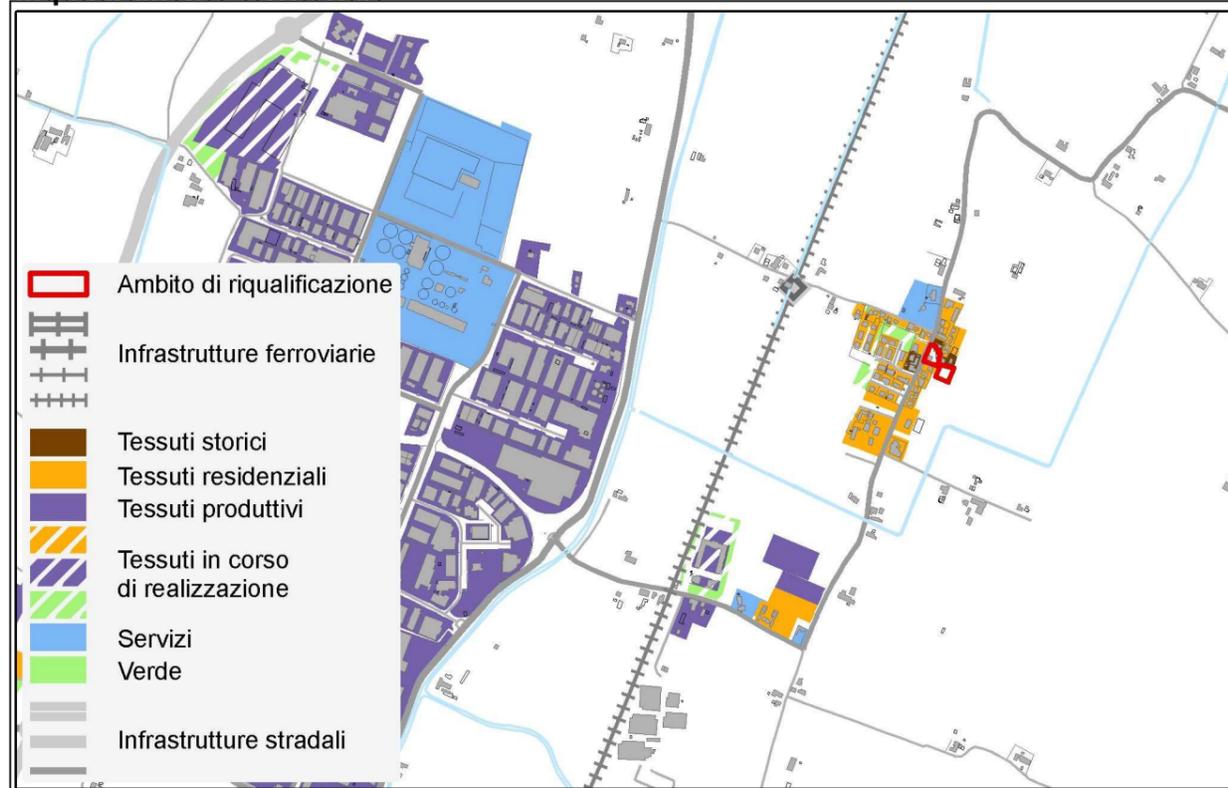
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. In prossimità del comparto su via Beethoven insiste un area verde di pregio. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area verde pubblica coordinata con l'area esistente.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è inserita nel contesto dell'urbanizzazione lineare su strada e mantiene relazioni con l'urbanizzato e con la campagna retrostante. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si relaziona con la campagna retrostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire puntualmente le relazioni visive con la campagna.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si caratterizza per un livello medio di permeabilità. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare l'opportunità di conservare il livello di permeabilità.



Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a ridosso del centro dell'abitato di Pratofontana. Si tratta di un complesso di edifici agricoli dismessi inseriti all'interno del sistema insediativo della frazione. Si rimanda alla scheda n.51 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	3.288 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità esclusivamente locale. Il trasporto pubblico è garantito dalla linea ferroviaria regionale Reggio-Bagnolo-Guastalla con fermata nella nuova pensilina di via Borghetto e da una linea di trasporto pubblico a media-bassa frequenza. Attualmente non sono presenti percorsi ciclopedonali significativi lungo la direttrice principale della frazione (via Spagni).

L'ambito si caratterizza per la presenza di immobili incongrui rispetto alla funzione insediata e al posizionamento centrale all'interno dell'abitato, soprattutto rispetto alla costruzione di una nuova centralità per Pratofontana.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	4.700 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	200 mt 1.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	sì
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	4.900 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategie di riqualificazione

Il PSC prospetta una trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito riqualificando le aree dimesse costruendo una nuova polarità per la frazione.

Obiettivi e indirizzi

Si prospetta un progetto di riordino urbanistico del nucleo storico del borgo e la creazione spazio aperto pubblico fruibile e integrato con le altre centralità della frazione (scuola dell'infanzia, centro sociale, area parrocchiale), nonché la delocalizzazione dell'edificio produttivo dimesso e recupero dell'immobile a funzioni residenziali ed esercizi di vicinato. Altre funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

Capacità insediativa massima	
IP	> 40% < 80%

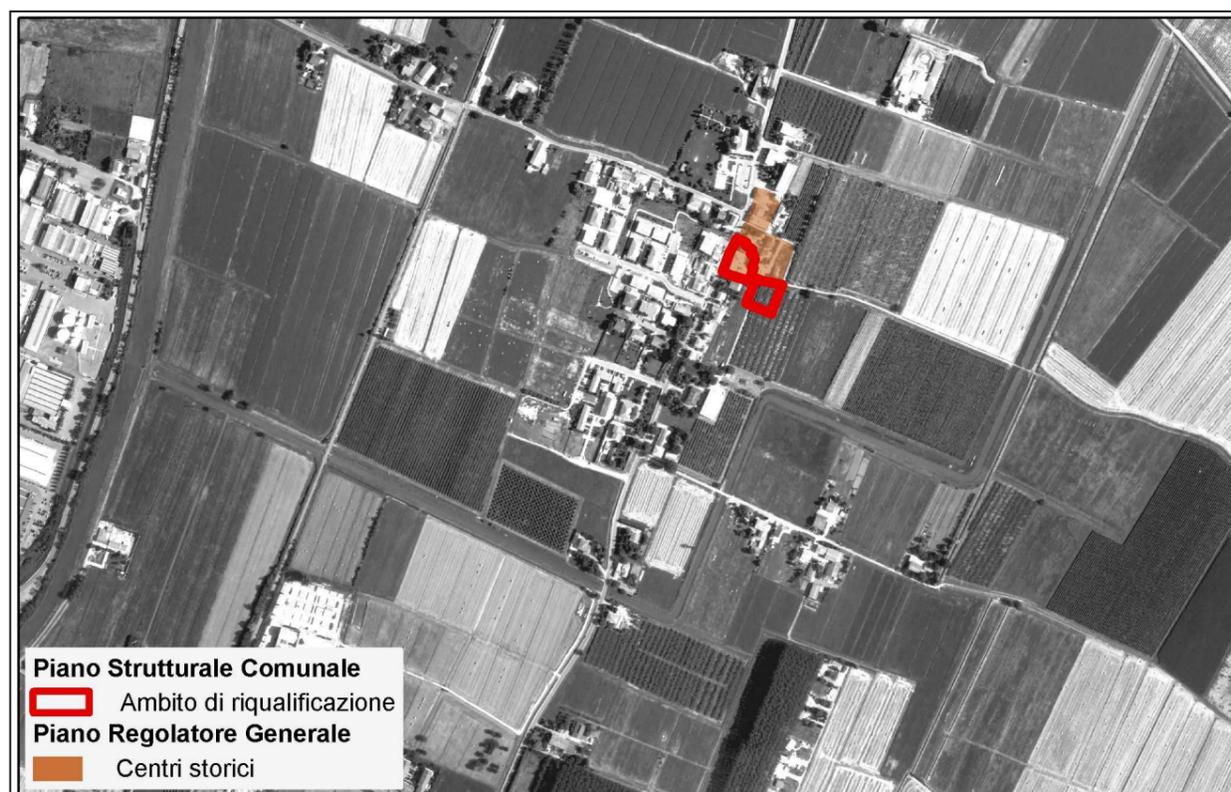
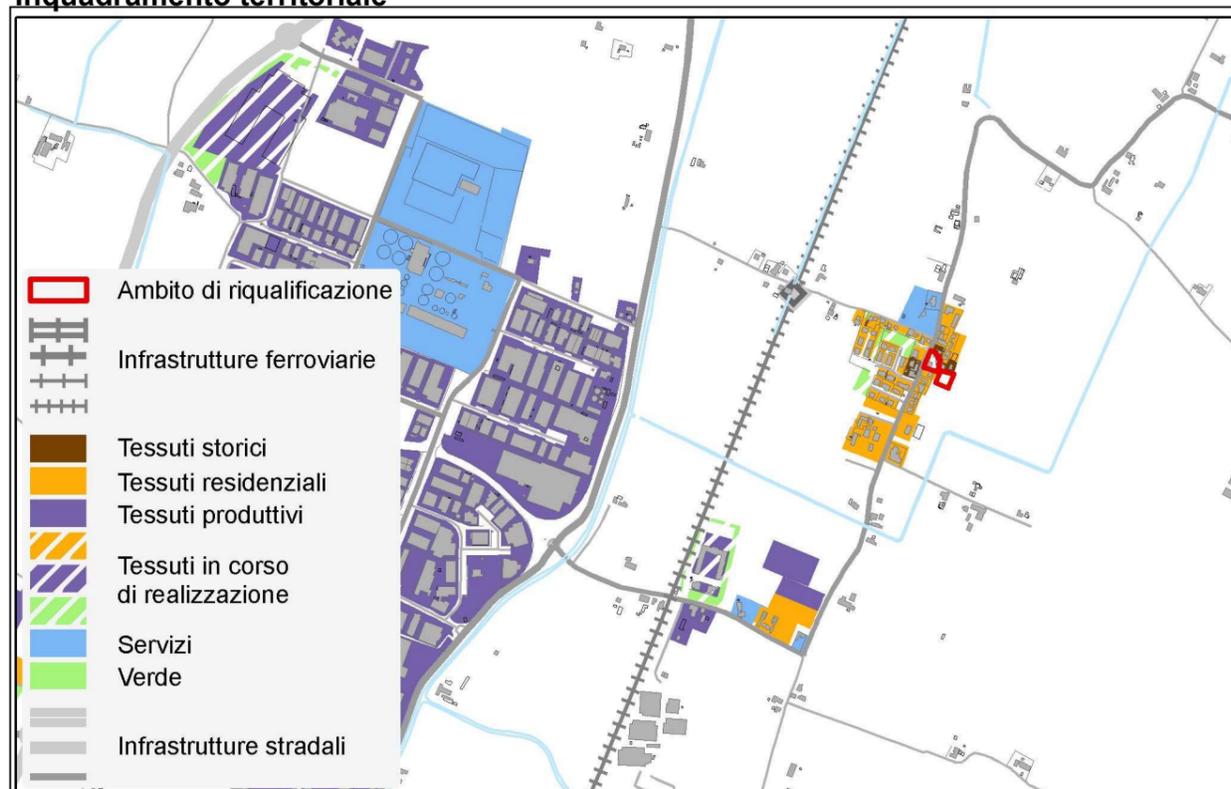
Diritti edificatori (Sc)	Volume complessivo esistente
SVP	> 25% di St

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR18 - PRATOFONTANA

AR18 - PRATOFONTANA

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a ridosso del centro dell'abitato di Pratofontana. Si tratta di un complesso di edifici agricoli dismessi inseriti all'interno del sistema insediativo della frazione. Si rimanda alla scheda n.51 dell'elaborato P5- esplorazioni progettuali- Piano dei Servizi.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	3.288 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito ha un livello di accessibilità esclusivamente locale. Il trasporto pubblico è garantito dalla linea ferroviaria regionale Reggio-Bagnolo-Guastalla con fermata nella nuova pensilina di via Borghetto e da una linea di trasporto pubblico a media-bassa frequenza. Attualmente non sono presenti percorsi ciclopedonali significativi lungo la direttrice principale della frazione (via Spagni).

L'ambito si caratterizza per la presenza di immobili incongrui rispetto alla funzione insediata e al posizionamento centrale all'interno dell'abitato, soprattutto rispetto alla costruzione di una nuova centralità per Pratofontana.

Collegamenti e trasporti	Denominazione	Distanza	Fermata TPL su gomma	Presenza
Viabilità autostradale/casello	Casello A 1	4.700 mt	All'interno dell'ambito	-
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	200 mt 1.100 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	sì
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	4.900 mt		

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategie di riqualificazione

Il PSC prospetta una trasformazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito riqualificando le aree dimesse costruendo una nuova polarità per la frazione.

Obiettivi e indirizzi

Si prospetta un progetto di riordino urbanistico del nucleo storico del borgo e la creazione spazio aperto pubblico fruibile e integrato con le altre centralità della frazione (scuola dell'infanzia, centro sociale, area parrocchiale), nonché la delocalizzazione dell'edificio produttivo dimesso e recupero dell'immobile a funzioni residenziali ed esercizi di vicinato. Altre funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

Capacità insediativa massima	
IP	> 40% < 80%

Diritti edificatori (Sc)	Volume complessivo esistente
SVP	> 25% di St

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR18 - PRATOFONTANA

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

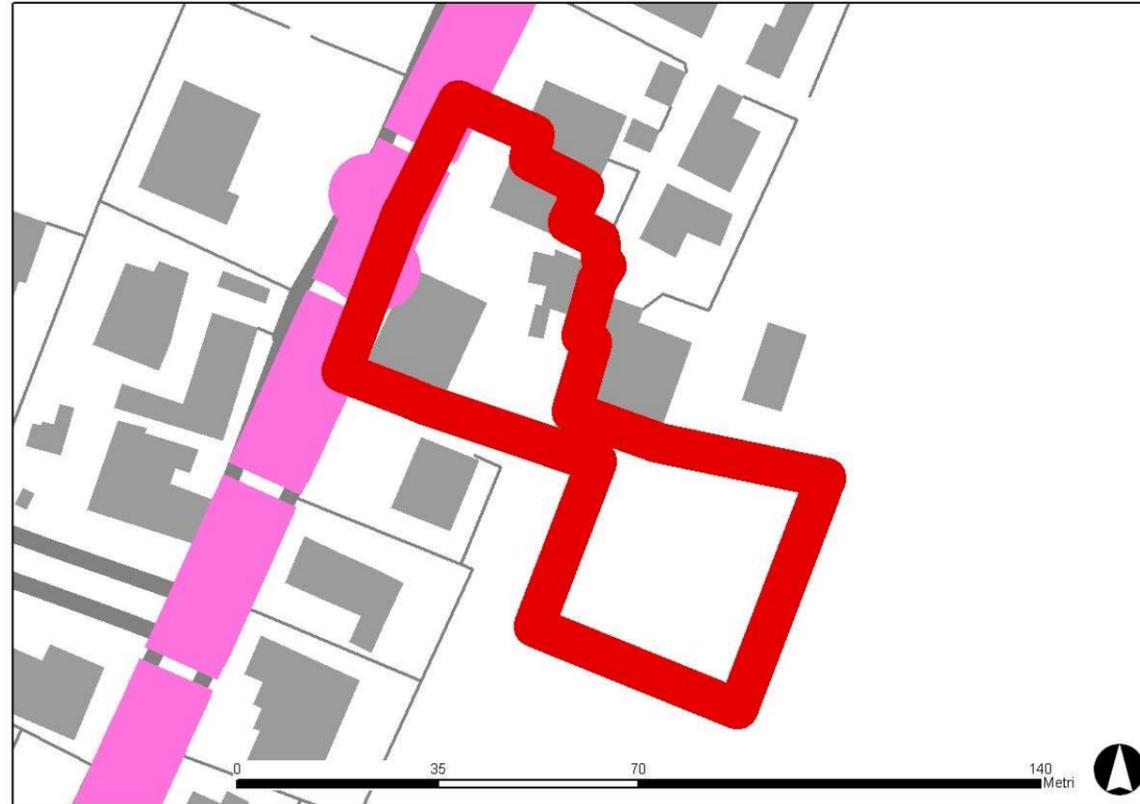
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse di via Borghetto fino al collegamento con via Gramsci. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è scarsamente collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via Borghetto fino al collegamento con via Gramsci. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area verde pubblica.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è inserita nel contesto abitato della villa e mantiene relazioni con l'urbanizzato e con la campagna retrostante. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si relaziona con la campagna retrostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire puntualmente le relazioni visive con la campagna.
Permeabilità		



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR18 - PRATOFONTANA

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

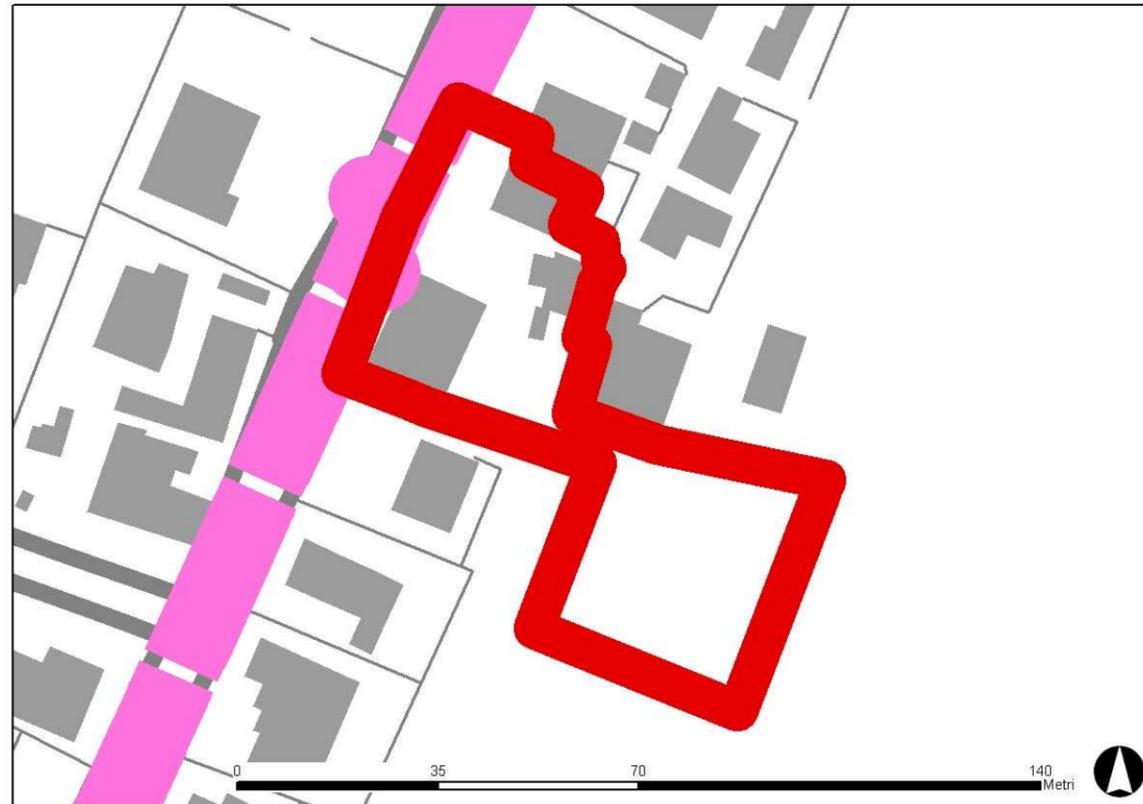
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità è bassa e si basa sull'asse di via Borghetto fino al collegamento con via Gramsci. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non comprende al suo interno né una linea né una stazione ferroviaria. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è scarsamente collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via Borghetto fino al collegamento con via Gramsci. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalla linea 12 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> Il comparto non ha un'area dedicata alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> All'interno dell'area non ci sono aree a verde. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare la dotazione di un'area verde pubblica.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)		
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area è inserita nel contesto abitato della villa e mantiene relazioni con l'urbanizzato e con la campagna retrostante. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si relaziona con la campagna retrostante. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire puntualmente le relazioni visive con la campagna.
Permeabilità		



STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Trasformazione delle caratteristiche morfologiche ed ambientali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo della riqualificazione, perseguibile anche in ragione delle trasformazioni e delle nuove infrastrutture che interessano la zona nord della città, è la progressiva e graduale trasformazione dell'ambito produttivo in Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata.

La trasformazione in APEA potrà essere effettuata garantendo:

- il miglioramento delle condizioni di accessibilità per le merci e le persone;
- il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- la qualificazione dei servizi alle imprese e ai lavoratori;
- una maggiore efficienza energetica;
- la promozione dell'uso di fonti energetiche rinnovabili od assimilate;
- l'ottimizzazione del ciclo dei rifiuti;
- la gestione integrata del ciclo idrico;
- il miglioramento dell'immagine complessiva degli insediamenti attraverso adeguate dotazioni ecologiche e ambientali che siano in grado di elevare la qualità architettonica e paesaggistica;
- il miglioramento della qualità ecologica dell'insediamento e del contesto
- una maggiore permeabilità della zona anche attraverso il restringimento di alcune carreggiate da cui ricavare nuove alberature e spazi verdi, nonché un migliore arredo urbano.

Prospettive di sviluppo

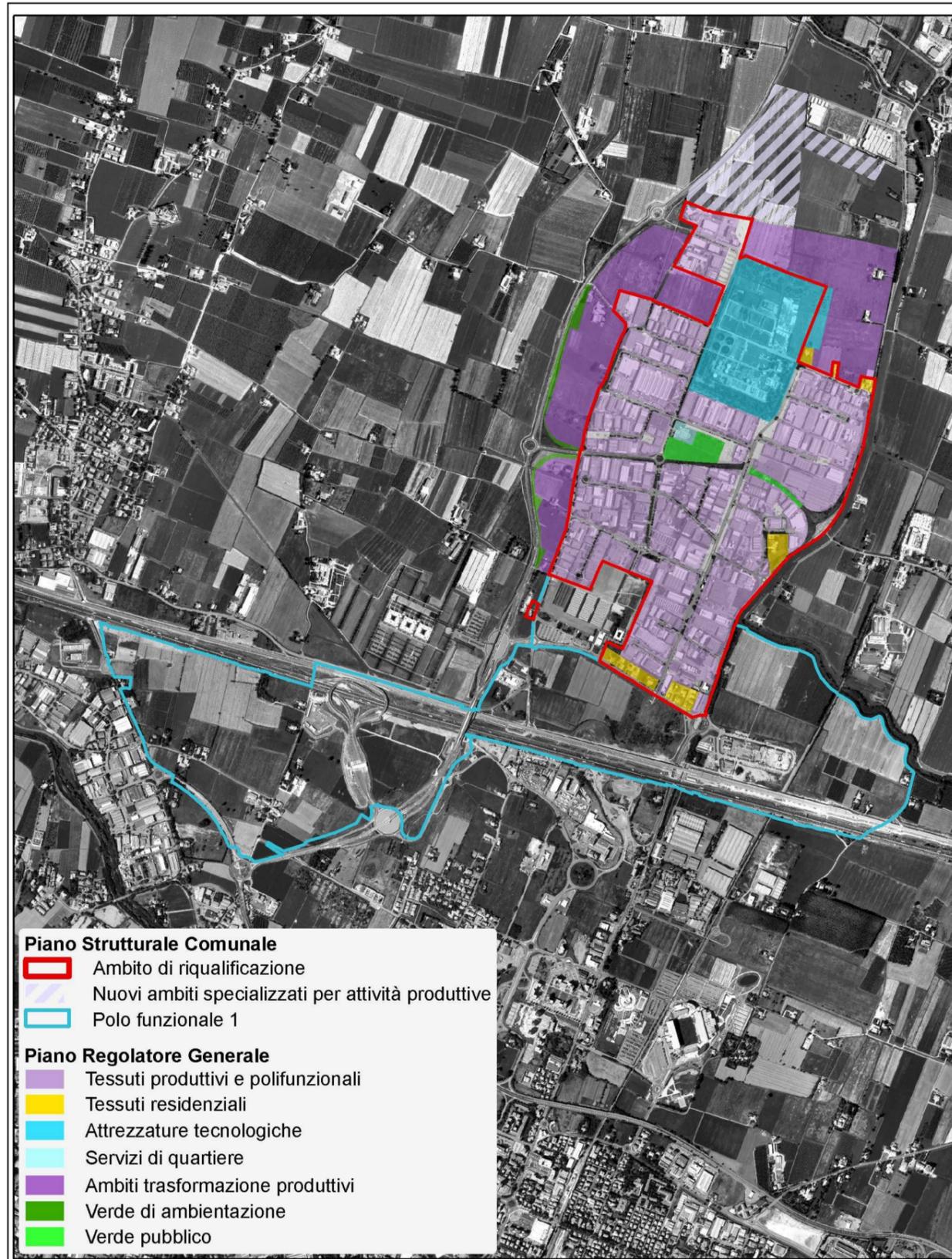
Sono previsti limitati ambiti di sviluppo a nord.

Indirizzi

La possibilità di ulteriore sviluppo verso nord (nella fascia compresa fra il Torrente Rodano ad est e la nuova viabilità primaria per Bagnolo ad ovest) deve essere riservata prioritariamente alle casistiche di ricollocazione di volumetrie delocalizzate e/o ad esigenze di trasferimento di aziende oggi collocate in contesti incongrui o conflittuali con le attività produttive stesse. La previsione è inoltre subordinata alla contestuale realizzazione di una efficace connessione ecologica est-ovest, a confine con il Comune di Bagnolo in Piano, da attuarsi anche attraverso opportune misure perequative.

Per quanto riguarda le destinazioni d'uso e ai parametri urbanistici e ambientali si rimanda all'art. 4.3 del PSC, le funzioni da privilegiare sono essenzialmente quelle manifatturiere; le medie e grandi strutture di vendita sono ammissibili solo laddove preesistenti e ciascuna entro i limi della tipologia in essere.

Le nuove strutture di vendita medio-piccole sono ammesse esclusivamente non alimentari.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR19 - AREA PRODUTTIVA DI MANCASALE

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Trasformazione delle caratteristiche morfologiche ed ambientali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo della riqualificazione, perseguibile anche in ragione delle trasformazioni e delle nuove infrastrutture che interessano la zona nord della città, è la progressiva e graduale trasformazione dell'ambito produttivo in Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata.

La trasformazione in APEA potrà essere effettuata garantendo:

- il miglioramento delle condizioni di accessibilità per le merci e le persone;
- il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- la qualificazione dei servizi alle imprese e ai lavoratori;
- una maggiore efficienza energetica;
- la promozione dell'uso di fonti energetiche rinnovabili od assimilate;
- l'ottimizzazione del ciclo dei rifiuti;
- la gestione integrata del ciclo idrico;
- il miglioramento dell'immagine complessiva degli insediamenti attraverso adeguate dotazioni ecologiche e ambientali che siano in grado di elevare la qualità architettonica e paesaggistica;
- il miglioramento della qualità ecologica dell'insediamento e del contesto
- una maggiore permeabilità della zona anche attraverso il restringimento di alcune carreggiate da cui ricavare nuove alberature e spazi verdi, nonché un migliore arredo urbano.

Prospettive di sviluppo

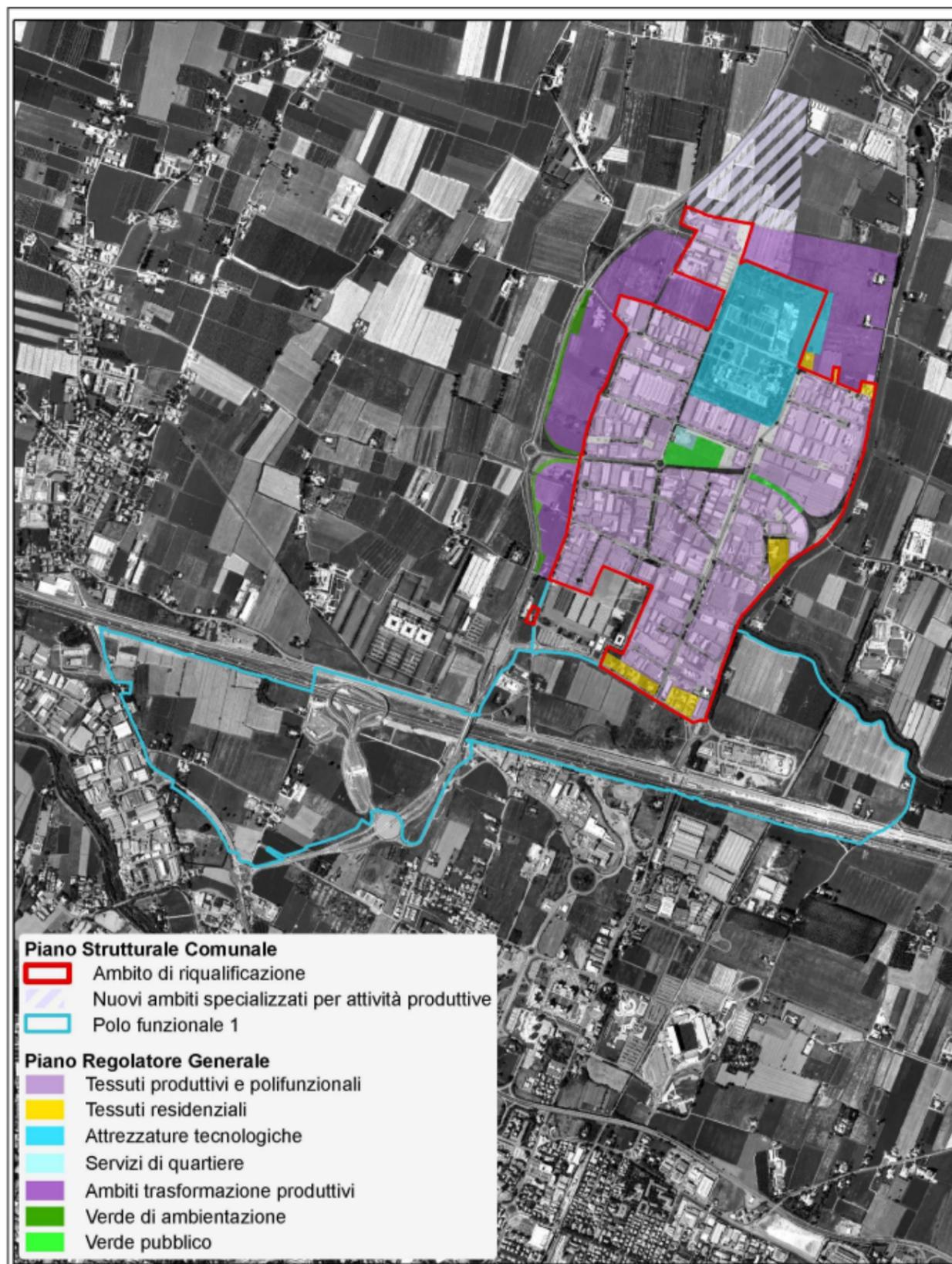
Sono previsti limitati ambiti di sviluppo a nord.

Indirizzi

La possibilità di ulteriore sviluppo verso nord (nella fascia compresa fra il Torrente Rodano ad est e la nuova viabilità primaria per Bagnolo ad ovest) deve essere riservata prioritariamente alle casistiche di ricollocazione di volumetrie delocalizzate e/o ad esigenze di trasferimento di aziende oggi collocate in contesti incongrui o conflittuali con le attività produttive stesse. La previsione è inoltre subordinata alla contestuale realizzazione di una efficace connessione ecologica est-ovest, a confine con il Comune di Bagnolo in Piano, da attuarsi anche attraverso opportune misure perequative.

Per quanto riguarda le destinazioni d'uso e ai parametri urbanistici e ambientali si rimanda all'art. 4.3 del PSC, le funzioni da privilegiare sono essenzialmente quelle manifatturiere; le medie e grandi strutture di vendita sono ammissibili solo laddove preesistenti e ciascuna entro i limi della tipologia in essere.

Le nuove strutture di vendita medio-piccole sono ammesse esclusivamente non alimentari.



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR19 - AREA PRODUTTIVA DI MANCASALE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

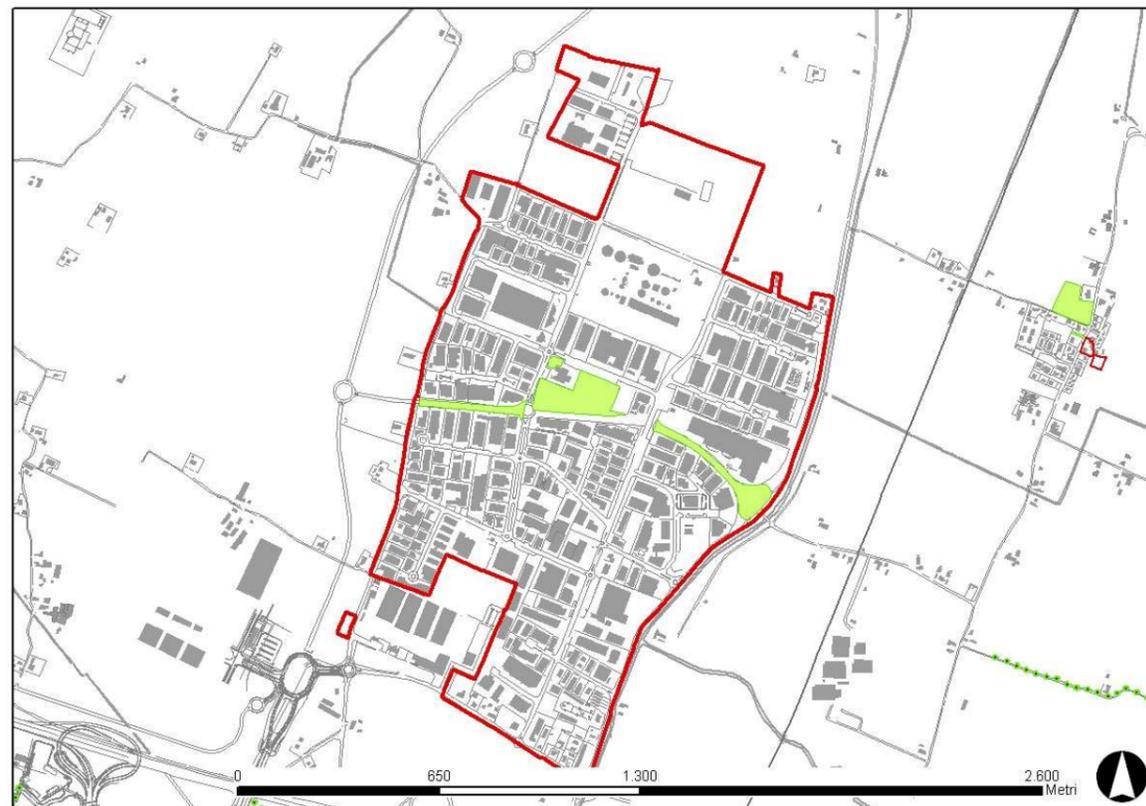
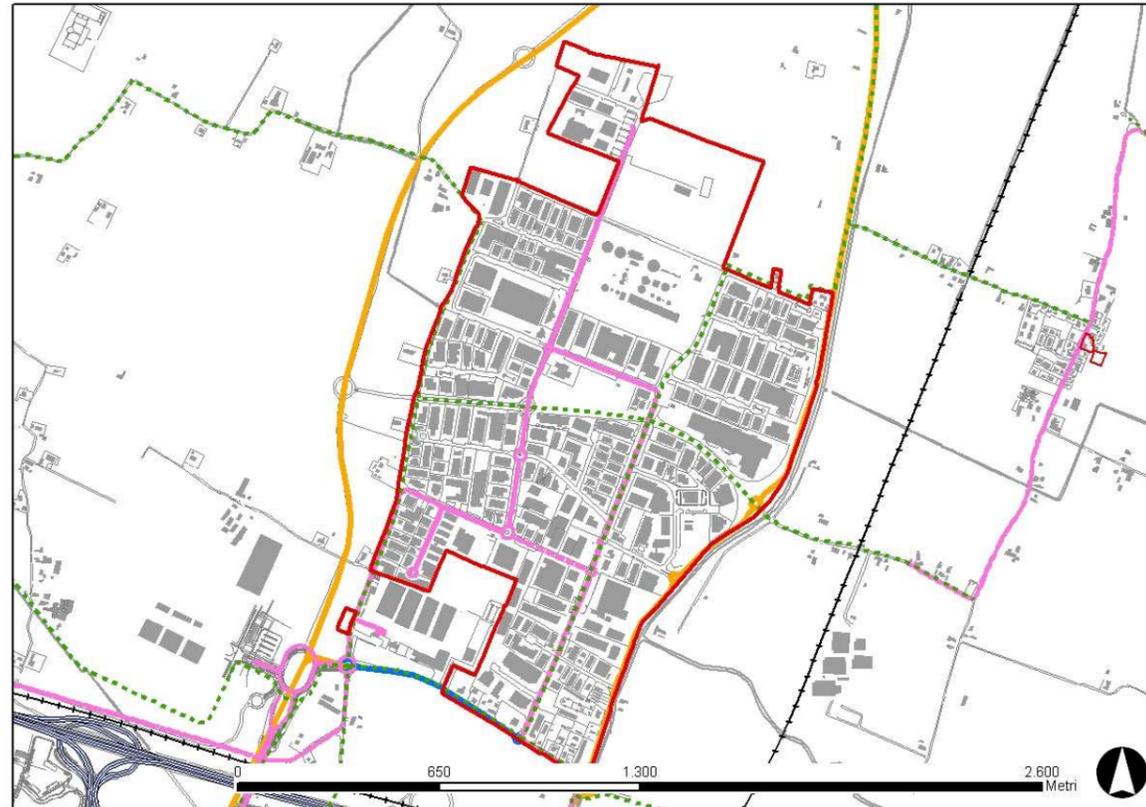
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità all'area molto elevata, sia su scala locale, che provinciale (soprattutto con la zona nord della provincia) sia nazionale trovandosi in prossimità del casello autostradale. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase progettuale andrà studiato un coordinamento degli accessi alla viabilità portante. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si trova in prossimità della linea ad alta capacità e relativa la stazione. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via Gramsci. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare il completamento della rete all'interno del comparto.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalle linee 8 e 5 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà potenziare l'accessibilità con il TPL anche in funzione delle funzioni insediate.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area parcheggi diffusi di pertinenza stradale in tutto l'ambito, senza individuare una grande area con funzioni specifiche. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove funzioni dovrà prevedere l'inserimento di spazi a parcheggi da pensare secondo una visione integrata con quelli già esistenti.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze della mensa. 	<ul style="list-style-type: none"> Le aree di sviluppo dovranno contribuire alla configurazione di un disegno complessivo degli spazi aperti a verde. Gli spazi aperti a verde potranno essere utilizzati per mediare il rapporto con la campagna a confine col comparto.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> È un ambito ad elevato livello di specializzazione. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi potranno prevedere l'ulteriore inserimento di funzioni a servizio.
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito urbano esistente è contiguo all'insediamento fieristico. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Gli ambiti di nuovo sviluppo intercettano il Torrente Rodano. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà adottare le opportune misure di protezione ambientale per evitare impatti sull'ambito fluviale, sia in ordine agli effetti ambientali che a quelli paesaggistici.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'insediamento esistente presenta un basso livello di permeabilità. 	



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR19 - AREA PRODUTTIVA DI MANCASALE

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

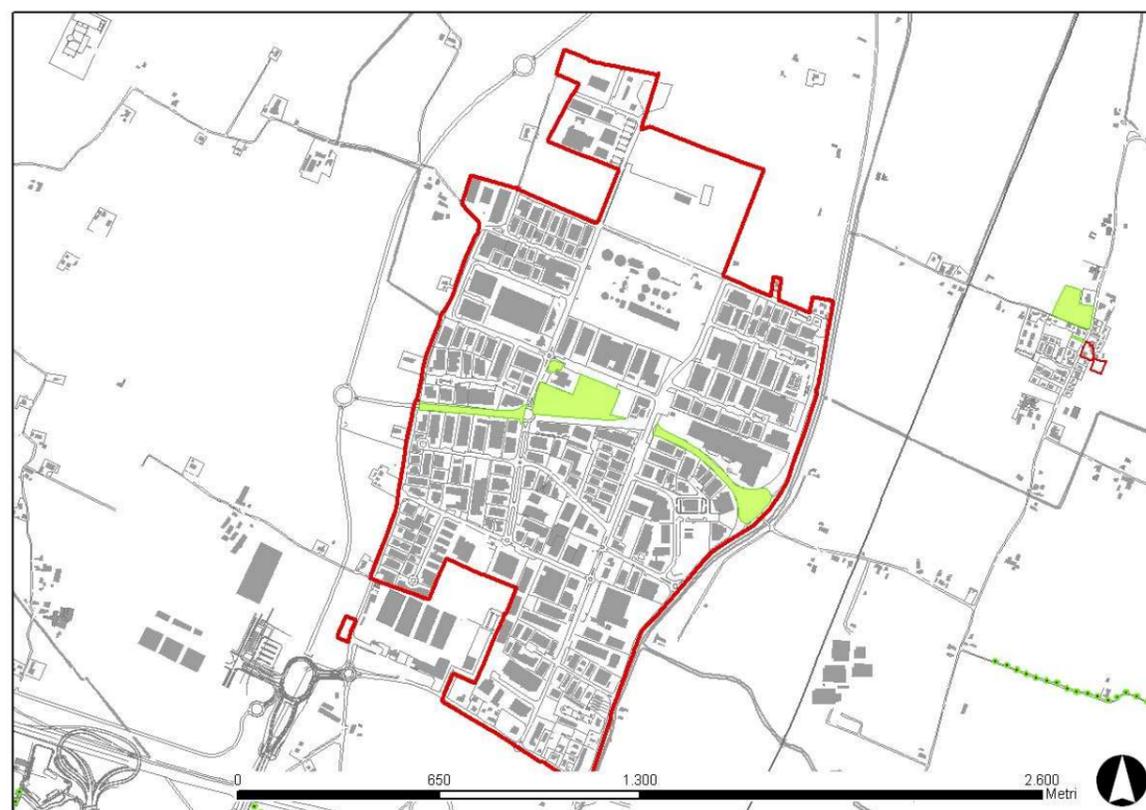
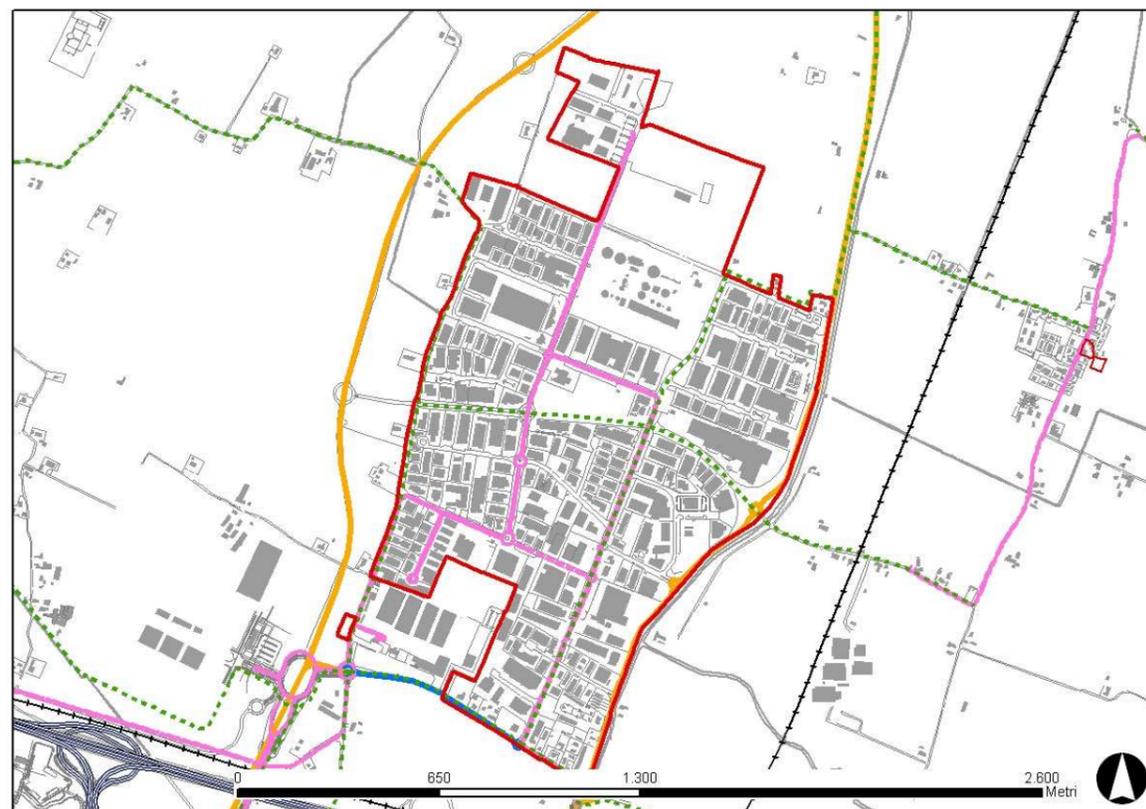
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilità all'area molto elevata, sia su scala locale, che provinciale (soprattutto con la zona nord della provincia) sia nazionale trovandosi in prossimità del casello autostradale. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase progettuale andrà studiato un coordinamento degli accessi alla viabilità portante. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito si trova in prossimità della linea ad alta capacità e relativa la stazione. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via Gramsci. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà valutare il completamento della rete all'interno del comparto.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito dalle linee 8 e 5 del TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà potenziare l'accessibilità con il TPL anche in funzione delle funzioni insediate.

Distribuzione di risorse e servizi

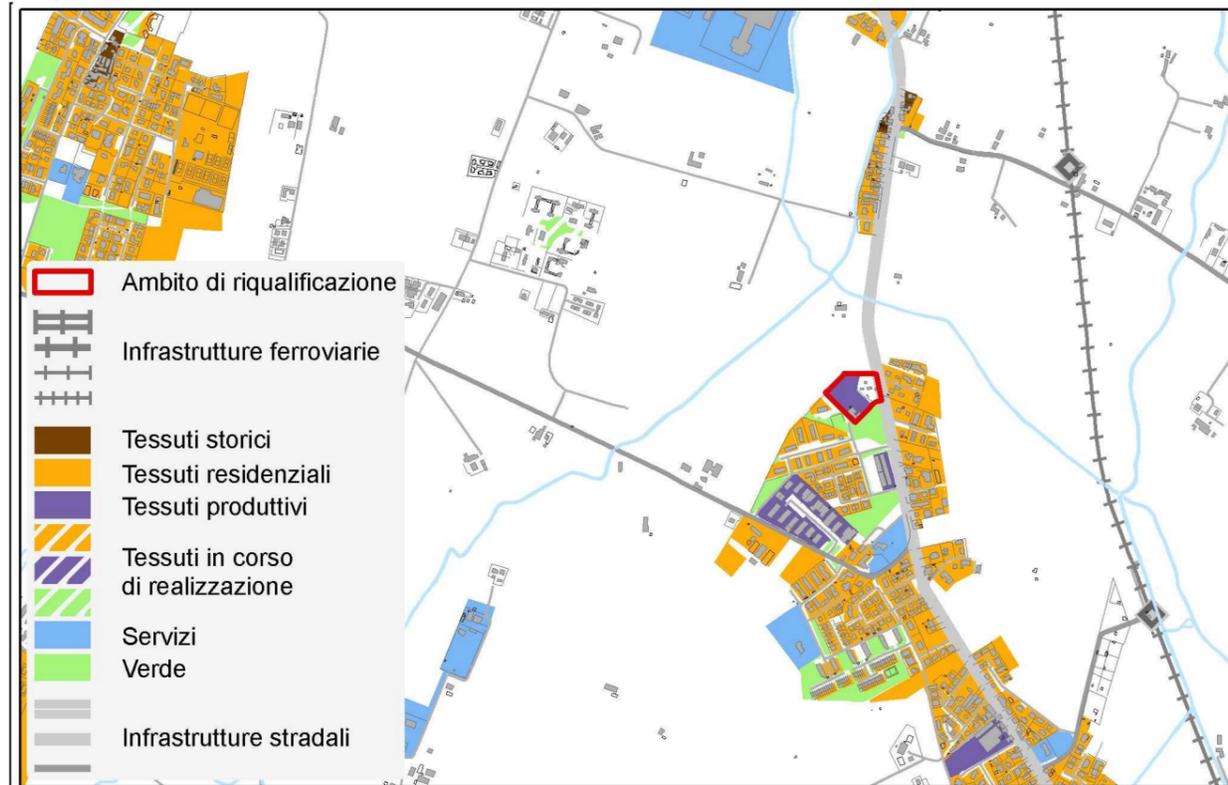
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area parcheggi diffusi di pertinenza stradale in tutto l'ambito, senza individuare una grande area con funzioni specifiche. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove funzioni dovrà prevedere l'inserimento di spazi a parcheggi da pensare secondo una visione integrata con quelli già esistenti.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze della mensa. 	<ul style="list-style-type: none"> Le aree di sviluppo dovranno contribuire alla configurazione di un disegno complessivo degli spazi aperti a verde. Gli spazi aperti a verde potranno essere utilizzati per mediare il rapporto con la campagna a confine col comparto.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> È un ambito ad elevato livello di specializzazione. 	<ul style="list-style-type: none"> Gli interventi potranno prevedere l'ulteriore inserimento di funzioni a servizio.
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito urbano esistente è contiguo all'insediamento fieristico. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Gli ambiti di nuovo sviluppo intercettano il Torrente Rodano. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà adottare le opportune misure di protezione ambientale per evitare impatti sull'ambito fluviale, sia in ordine agli effetti ambientali che a quelli paesaggistici.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'insediamento esistente presenta un basso livello di permeabilità. 	



Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a nord dell'abitato di Fogliano, occupata da attività produttive e di servizio alla mobilità all'interno di un contesto prevalentemente residenziale. L'attuazione delle previsioni residenziali del PSC (ANS 7) e della nuova tangenziale di Fogliano sul fronte est potrebbero generare nuove opportunità di riqualificazione anche per questa parte a nord dell'abitato, completando così una riqualificazione più complessiva della frazione.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	13.606 mq

È presente nelle vicinanze una fermata del trasporto pubblico urbano. La linea ferroviaria invece è presente sul fronte est della frazione di Fogliano

Accessibilità, problemi e criticità

Le funzioni presenti, così come insediate nell'area, ne possono limitare una qualificazione coerente con le previsioni di riqualificazione dell'intera frazione, che a partire dalla realizzazione della tangenziale est avrebbe la possibilità di prevedere interventi puntuali sulla SS 47 nell'ottica di una moderazione del traffico che generi la possibilità di realizzare interventi urbani funzionali al riordino urbanistico dell'ambito.

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Qualificazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione della frazione.

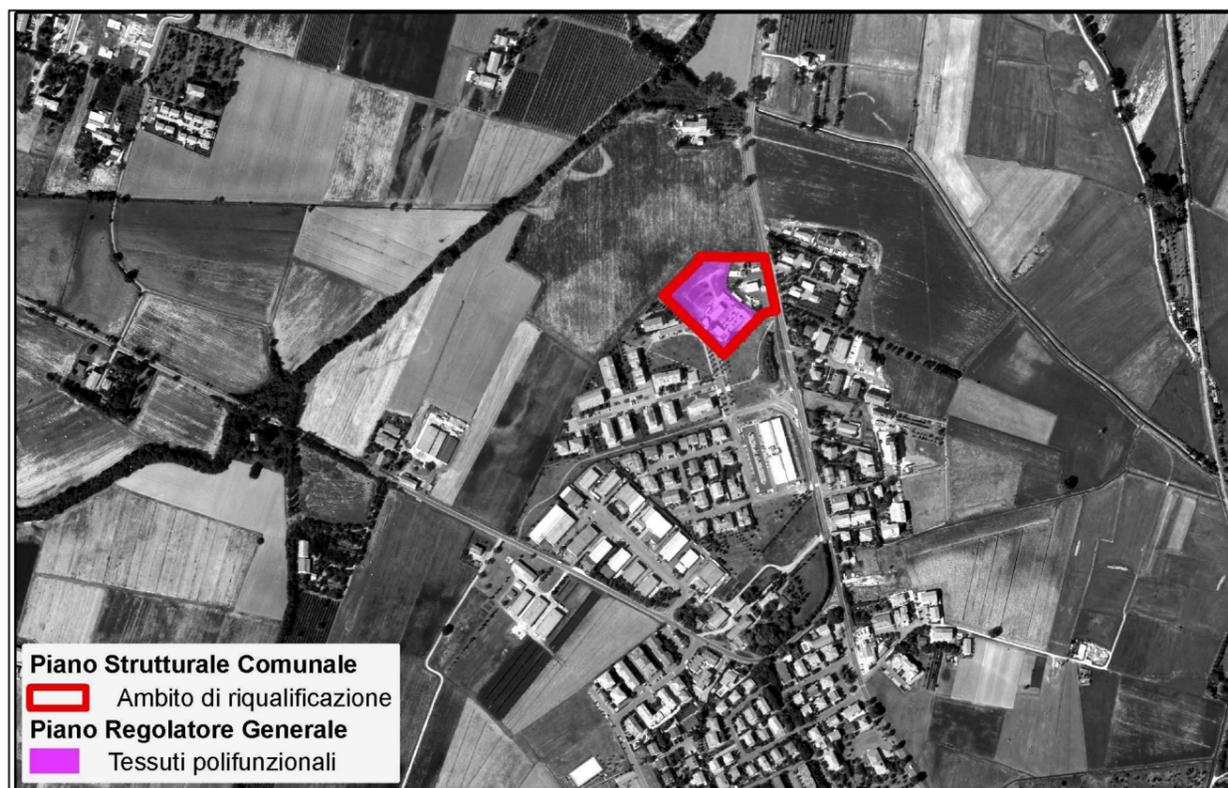
Le trasformazioni dovranno perseguire inoltre obiettivi di miglioramento in termini di accessibilità e potenziamento delle relazioni con il contesto della frazione esistente e prevista, prevedendo interventi funzionali alla riqualificazione e moderazione della SS 47.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
Ip	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24mq/mq di St
SVP	> 35% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

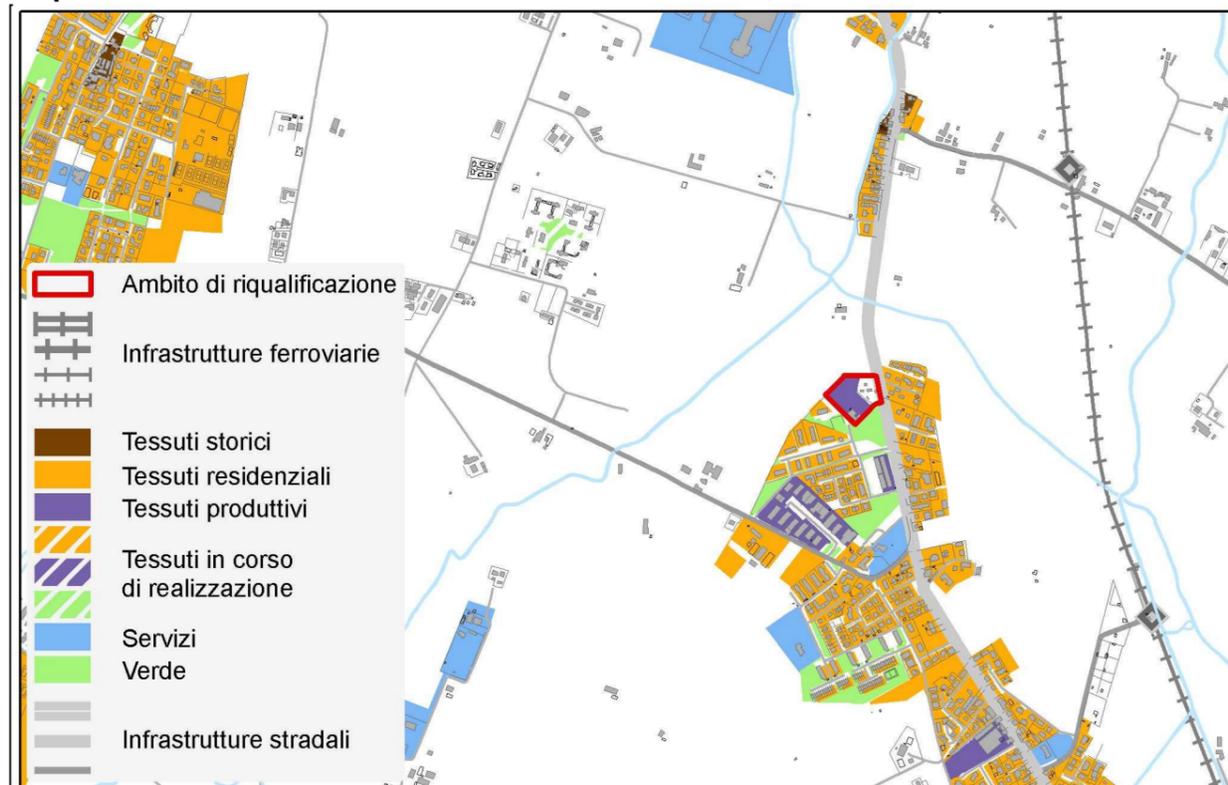


COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR21 - FOGLIANO

AR21 - FOGLIANO

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata a nord dell'abitato di Fogliano, occupata da attività produttive e di servizio alla mobilità all'interno di un contesto prevalentemente residenziale. L'attuazione delle previsioni residenziali del PSC (ANS 7) e della nuova tangenziale di Fogliano sul fronte est potrebbero generare nuove opportunità di riqualificazione anche per questa parte a nord dell'abitato, completando così una riqualificazione più complessiva della frazione.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	13.606 mq

È presente nelle vicinanze una fermata del trasporto pubblico urbano. La linea ferroviaria invece è presente sul fronte est della frazione di Fogliano

Accessibilità, problemi e criticità

Le funzioni presenti, così come insediate nell'area, ne possono limitare una qualificazione coerente con le previsioni di riqualificazione dell'intera frazione, che a partire dalla realizzazione della tangenziale est avrebbe la possibilità di prevedere interventi puntuali sulla SS 47 nell'ottica di una moderazione del traffico che generi la possibilità di realizzare interventi urbani funzionali al riordino urbanistico dell'ambito.

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Qualificazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione della frazione.

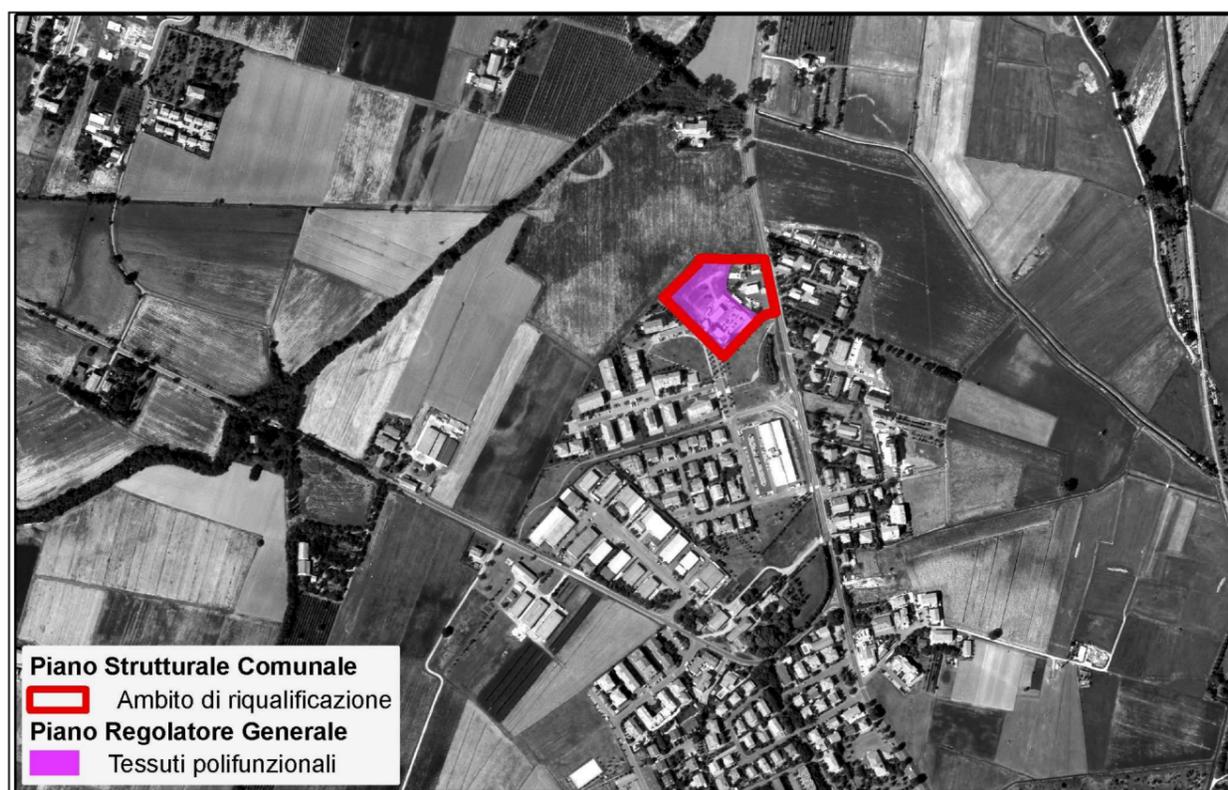
Le trasformazioni dovranno perseguire inoltre obiettivi di miglioramento in termini di accessibilità e potenziamento delle relazioni con il contesto della frazione esistente e prevista, prevedendo interventi funzionali alla riqualificazione e moderazione della SS 47.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
Ip	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24mq/mq di St
SVP	> 35% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> Pur essendo una viabilità caratterizzata da un intenso traffico via Fermi consente un'accessibilità di livello interquartiere e comunque di tipo comunale. 	<ul style="list-style-type: none"> Il progetto di una nuova tangenziale alla frazione porterà a un declassamento dell'attuale viabilità. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'area non è interessata da percorsi ferroviari. Che sono presenti sul fronte est dell'abitato. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadina tramite la pista ciclabile lungo via Fermi. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito da TPL con una fermata a meno di 50 m. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area non ha un servizio dedicato alla sosta, ma solo posteggi di servizio. È presente un'ampia zona asfaltata in prossimità della viabilità che potrebbe essere dedicata a parcheggi. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi e relativa intersezione stradale.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> Nell'area è presente un'area a verde pubblico a parco derivata dalla cessione di un recente piano particolareggiato. 	<ul style="list-style-type: none"> Vista la localizzazione in ambito periurbano a stretto contatto con aree agricole non si ritiene necessario il potenziamento e le dotazioni di verde.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area si trova all'interno di un contesto prevalenmetente residenziale. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> La riqualificazione in termini funzionali dell'ambito permetterebbe una maggiore integrazione dell'ambito con la frazione 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'area di intervento, tenuto conto anche della posizione marginale rispetto al centro urbano, fa sì che non ci sia necessità di spazi aperti di pregio, inserendosi in un importante contesto agricolo. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase attuativa andrà valorizzato il rapporto tra le aree edificate ed il verde agricolo circostante.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è dotata di buona permeabilità. 	



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR21 - FOGLIANO

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> Pur essendo una viabilità caratterizzata da un intenso traffico via Fermi consente un'accessibilità di livello interquartiere e comunque di tipo comunale. 	<ul style="list-style-type: none"> Il progetto di una nuova tangenziale alla frazione porterà a un declassamento dell'attuale viabilità. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'area non è interessata da percorsi ferroviari. Che sono presenti sul fronte est dell'abitato. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadina tramite la pista ciclabile lungo via Fermi. 	
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito da TPL con una fermata a meno di 50 m. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica adeguatezza rete TPL e valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area non ha un servizio dedicato alla sosta, ma solo posteggi di servizio. È presente un'ampia zona asfaltata in prossimità della viabilità che potrebbe essere dedicata a parcheggi. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi e relativa intersezione stradale.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> Nell'area è presente un'area a verde pubblico a parco derivata dalla cessione di un recente piano particolareggiato. 	<ul style="list-style-type: none"> Vista la localizzazione in ambito periurbano a stretto contatto con aree agricole non si ritiene necessario il potenziamento e le dotazioni di verde.

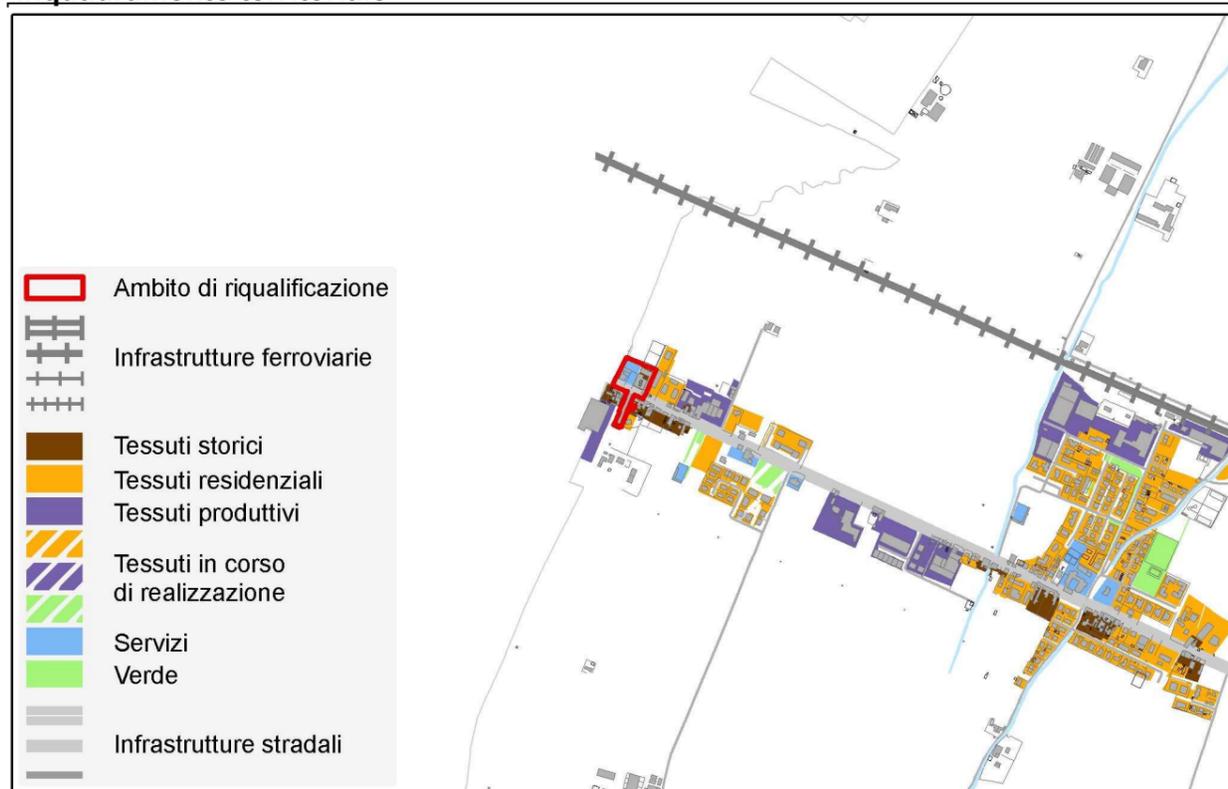
Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area si trova all'interno di un contesto prevalenmetente residenziale. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> La riqualificazione in termini funzionali dell'ambito permetterebbe una maggiore integrazione dell'ambito con la frazione 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'area di intervento, tenuto conto anche della posizione marginale rispetto al centro urbano, fa sì che non ci sia necessità di spazi aperti di pregio, inserendosi in un importante contesto agricolo. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase attuativa andrà valorizzato il rapporto tra le aree edificate ed il verde agricolo circostante.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è dotata di buona permeabilità. 	



AR22 - GAIDA

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

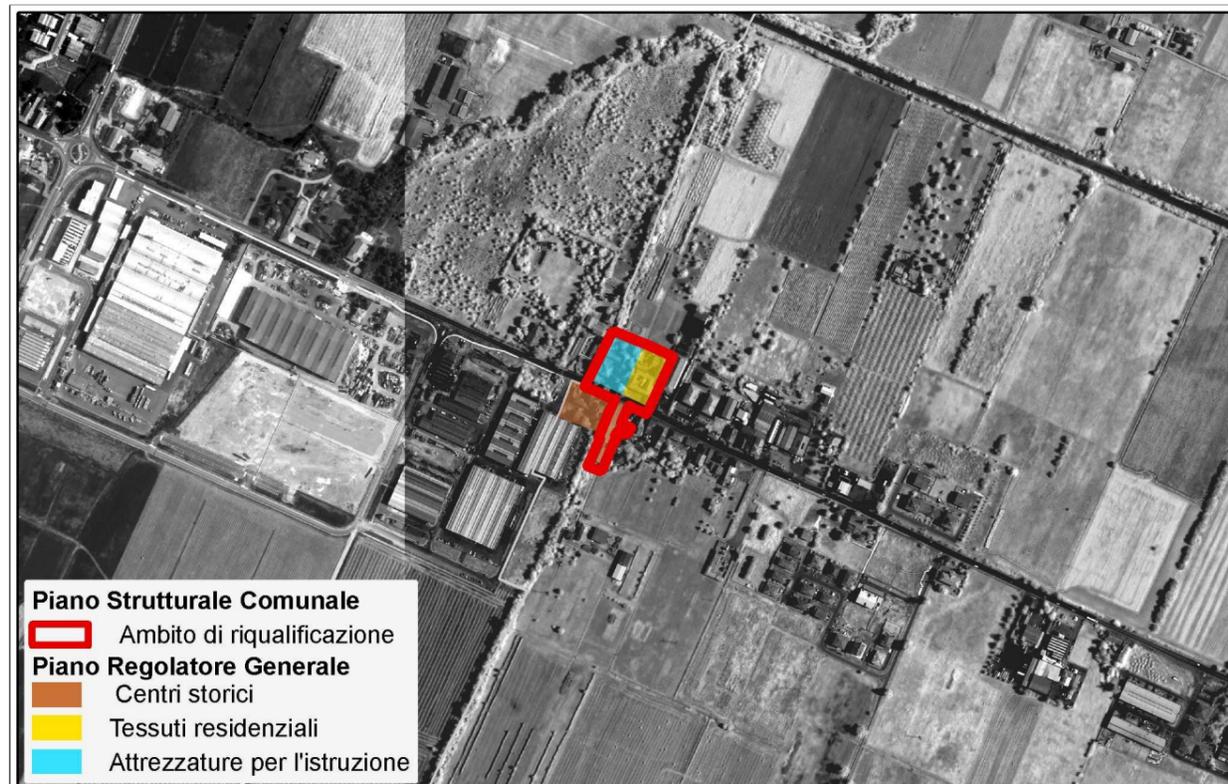
Descrizione

È un'area localizzata all'estremità ovest del territorio comunale, lungo l'asse storico della via Emilia a fianco di tessuti residenziali, e attualmente destinata a strutture scolastiche superiori e nucleo storico della frazione. L'area è posizionata all'interno della frazione di Gaida e a fronte della possibile dismissione dell'istituto professionale Motti si potranno creare importanti occasioni di riqualificazione della frazione che necessita di collegamenti funzionali ciclo-pedonali e nuove centralità urbane.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	10.741 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è attraversato dalla via Emilia ed è collegato da una pista ciclabile a fianco strada alla limitrofa frazione di Cadè. E' presente il trasporto pubblico con linea urbana a media frequenza. Necessita di collegamenti ciclo-pedonali interni e verde attrezzato.



STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Qualificazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione dell'intera frazione prefigurando nuove funzioni e una ricucitura urbana dei due fronti opposti lungo la via Emilia.

Le trasformazioni dovranno perseguire inoltre obiettivi di miglioramento in termini di accessibilità e potenziamento delle relazioni tra i due fronti stradali, e tra l'area oggetto di riqualificazione e la frazione di Gaida nel suo complesso.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di St
Ip	> 55% di St	SVP	> 35% di St

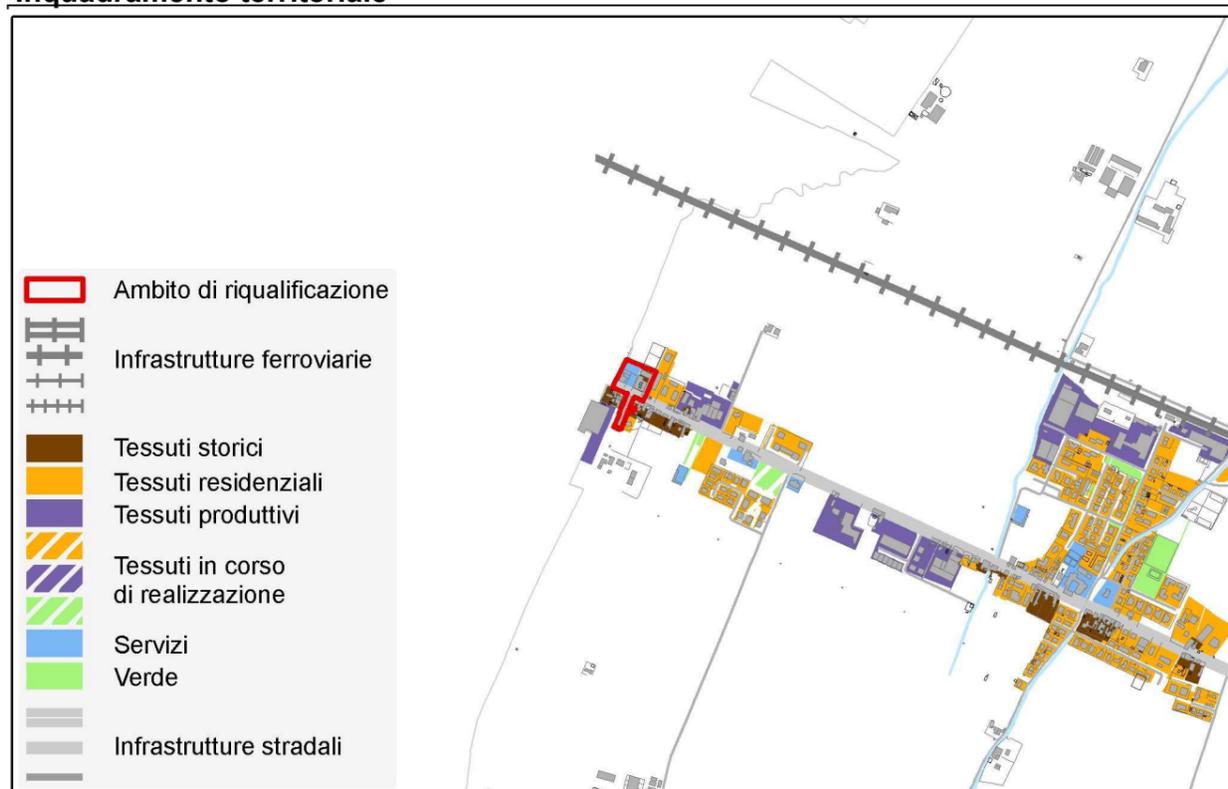
Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR22 - GAIDA

AR22 - GAIDA

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

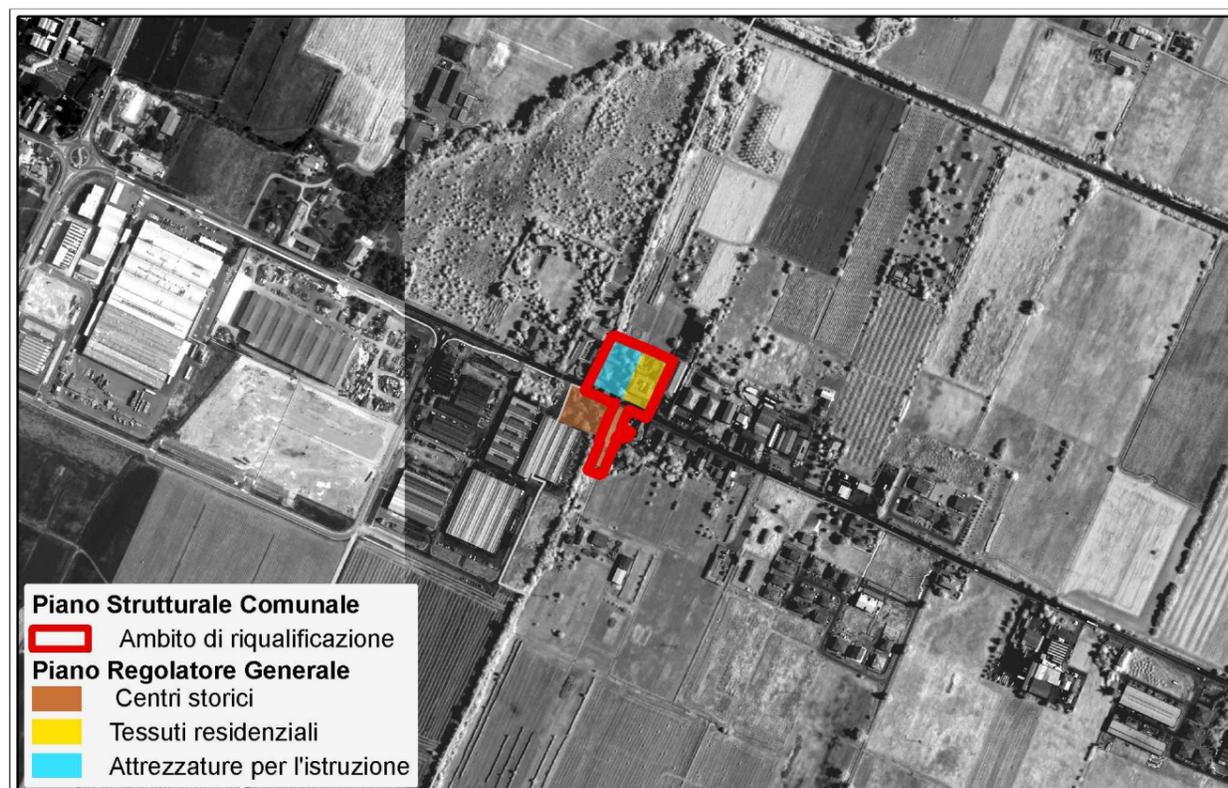
Descrizione

È un'area localizzata all'estremità ovest del territorio comunale, lungo l'asse storico della via Emilia a fianco di tessuti residenziali, e attualmente destinata a strutture scolastiche superiori e nucleo storico della frazione. L'area è posizionata all'interno della frazione di Gaida e a fronte della possibile dismissione dell'istituto professionale Motti si potranno creare importanti occasioni di riqualificazione della frazione che necessita di collegamenti funzionali ciclo-pedonali e nuove centralità urbane.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	10.741 mq

Accessibilità, problemi e criticità

L'ambito è attraversato dalla via Emilia ed è collegato da una pista ciclabile a fianco strada alla limitrofa frazione di Cadè. E' presente il trasporto pubblico con linea urbana a media frequenza. Necessita di collegamenti ciclo-pedonali interni e verde attrezzato.



STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Qualificazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione dell'intera frazione prefigurando nuove funzioni e una ricucitura urbana dei due fronti opposti lungo la via Emilia.

Le trasformazioni dovranno perseguire inoltre obiettivi di miglioramento in termini di accessibilità e potenziamento delle relazioni tra i due fronti stradali, e tra l'area oggetto di riqualificazione e la frazione di Gaida nel suo complesso.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di St
Ip	> 55% di St	SVP	> 35% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR22 - GAIDA

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> I collegamenti con la viabilità principale sono garantiti in modo diretto dalla presenza della via Emilia. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre studiare e migliorare il sistema delle intersezioni sulla viabilità. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali.
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'area non è interessata da percorsi ferroviari. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadina tramite la pista ciclabile lungo la via Emilia. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase attuativa andranno migliorati i sistemi di sicurezza del tratto ciclabile esistente
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito da una linea TPL di tipo extraurbano, localizzata sulla via Emilia in prossimità dell'Istituto Motti 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire l'accessibilità con il TPL, verificandone l'adeguatezza della rete e valutando eventuali interventi di estensione/intensificazione.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area non ha un servizio dedicato alla sosta, ma solo posteggi di servizio 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi e relativa intersezione stradale
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area non presenta dotazioni di verde urbano 	

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area rappresenta un'importante opportunità di riqualificazione della frazione di Gaida 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area fa parte della frazione di Gaida, che si sviluppa in modo lineare lungo la via Emilia 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Lo sviluppo lineare della frazione, e dell'area di intervento, tenuto conto anche della posizione marginale rispetto al centro urbano, fa sì che non ci sia necessità di spazi aperti di pregio, inserendosi in un importante contesto agricolo. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase attuativa andrà valorizzato il rapporto tra le aree edificate ed il verde agricolo circostante
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è scarsamente permeabile 	



COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR22 - GAIDA

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> I collegamenti con la viabilità principale sono garantiti in modo diretto dalla presenza della via Emilia. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre studiare e migliorare il sistema delle intersezioni sulla viabilità. Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali.
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'area non è interessata da percorsi ferroviari. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadina tramite la pista ciclabile lungo la via Emilia. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase attuativa andranno migliorati i sistemi di sicurezza del tratto ciclabile esistente
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è servito da una linea TPL di tipo extraurbano, localizzata sulla via Emilia in prossimità dell'Istituto Motti 	<ul style="list-style-type: none"> Occorrerà favorire l'accessibilità con il TPL, verificandone l'adeguatezza della rete e valutando eventuali interventi di estensione/intensificazione.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area non ha un servizio dedicato alla sosta, ma solo posteggi di servizio 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi e relativa intersezione stradale
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area non presenta dotazioni di verde urbano 	

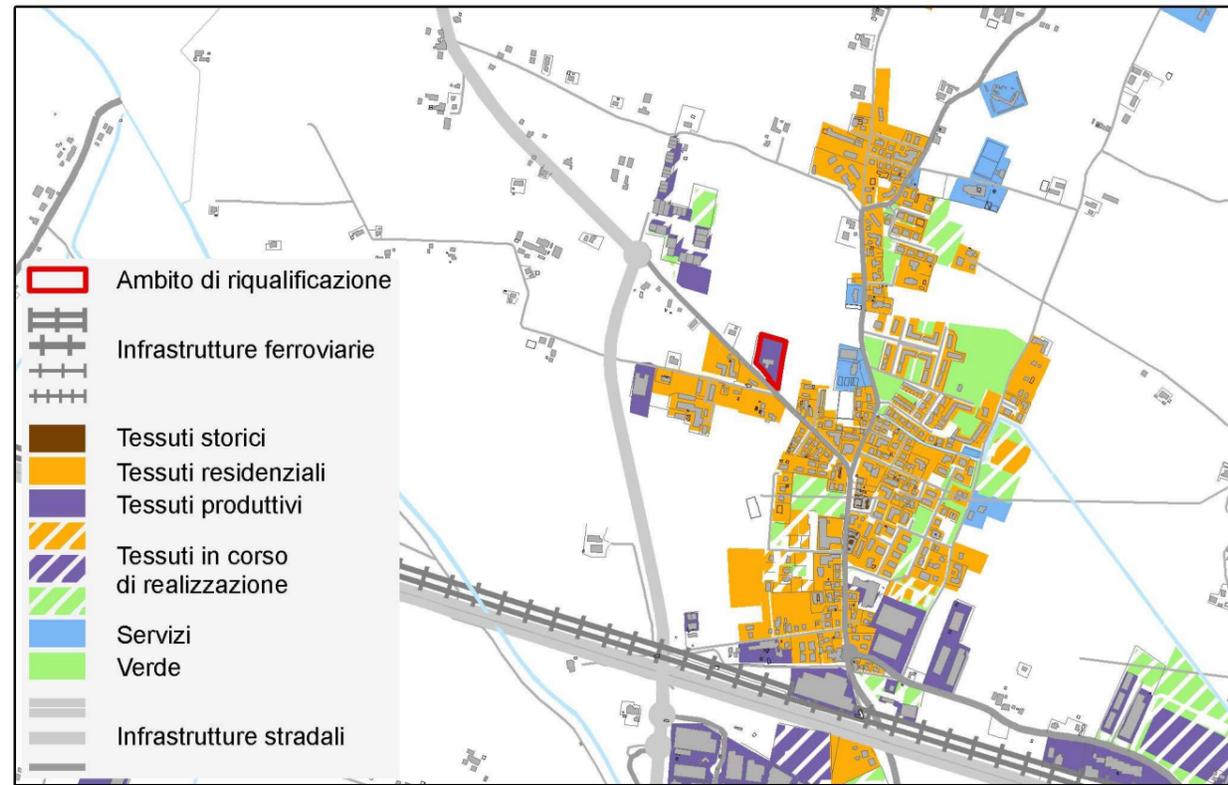
Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area rappresenta un'importante opportunità di riqualificazione della frazione di Gaida 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'area fa parte della frazione di Gaida, che si sviluppa in modo lineare lungo la via Emilia 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> Lo sviluppo lineare della frazione, e dell'area di intervento, tenuto conto anche della posizione marginale rispetto al centro urbano, fa sì che non ci sia necessità di spazi aperti di pregio, inserendosi in un'importante contesto agricolo. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase attuativa andrà valorizzato il rapporto tra le aree edificate ed il verde agricolo circostante
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è scarsamente permeabile 	



AR23 - SESSO

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata lungo via dei Gonzaga, occupata da attività produttive insediate all'interno di un contesto prevalentemente residenziale. La frazione ha avuto un forte incremento demografico negli ultimi anni ma presenta un contesto sociale e di servizi ben strutturato. La realizzazione dello svincolo su via Nobel permetterebbe di scaricare il traffico pesante nel tratto della Sp 63 che attraversa l'abitato di Sesso. La riqualificazione funzionale dell'area determinerebbe le condizioni per una riqualificazione del tratto stradale prima di via Nobel verso il centro frazionale.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	7.824 mq

Accessibilità, problemi e criticità

All'interno della frazione è presente il servizio pubblico urbano ed extraurbano.

Le funzioni presenti, così come insediate nell'area, ne possono limitare una qualificazione coerente con le previsioni di riqualificazione della frazione, in quanto manterrebbero un presidio produttivo con conseguente indotto di traffico pesante. Viene inoltre valutata come area da riqualificare dal punto di vista architettonico e percettivo.

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Qualificazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il contesto residenziale della frazione.

Le trasformazioni dovranno perseguire inoltre obiettivi di miglioramento in termini di accessibilità e potenziamento delle relazioni con il contesto limitrofo, con particolare attenzione alla riqualificazione di via Gramsci e alle connessioni ciclopedonali.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq	Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di St
Ip	> 55%	SVP	> 35% di St

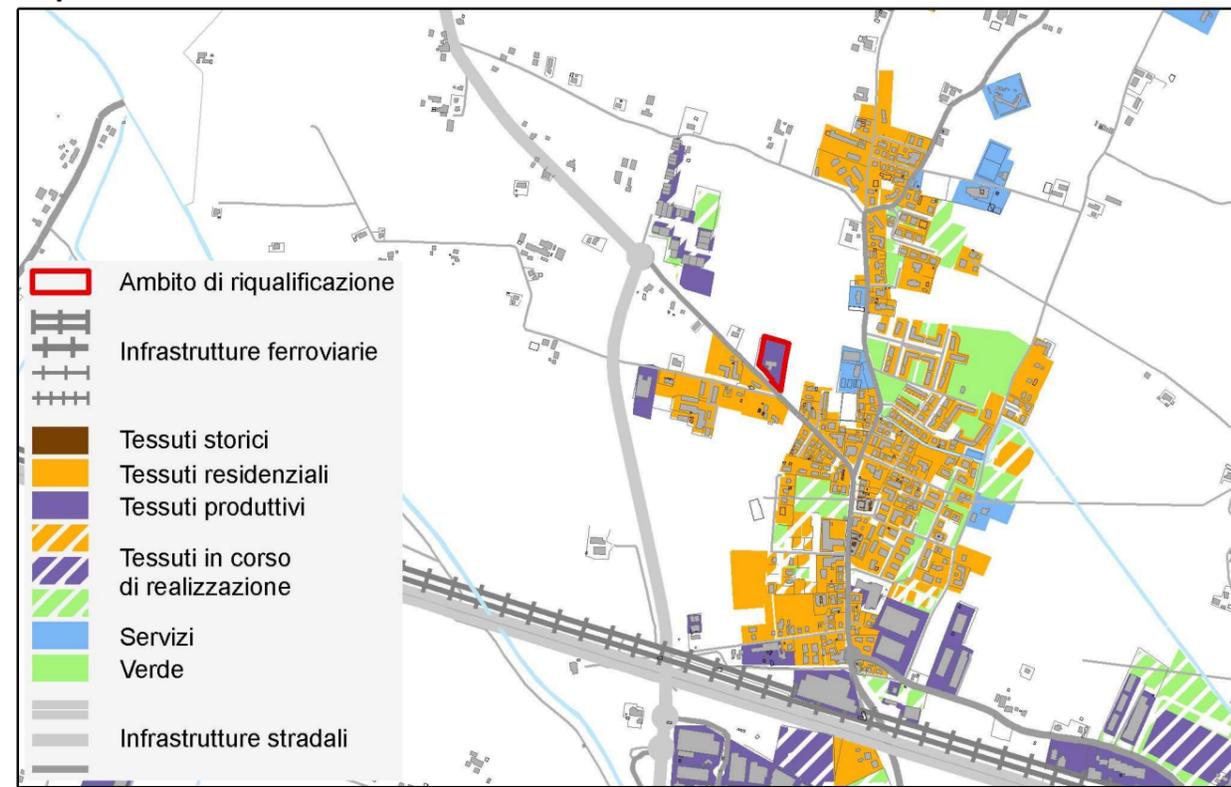
Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

AR23 - SESSO

AR23 - SESSO

Inquadramento territoriale



QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

È un'area localizzata lungo via dei Gonzaga, occupata da attività produttive insediate all'interno di un contesto prevalentemente residenziale. La frazione ha avuto un forte incremento demografico negli ultimi anni ma presenta un contesto sociale e di servizi ben strutturato. La realizzazione dello svincolo su via Nobel permetterebbe di scaricare il traffico pesante nel tratto della Sp 63 che attraversa l'abitato di Sesso. La riqualificazione funzionale dell'area determinerebbe le condizioni per una riqualificazione del tratto stradale prima di via Nobel verso il centro frazionale.

Dati	Totale
Sup. Territoriale	7.824 mq

Accessibilità, problemi e criticità

All'interno della frazione è presente il servizio pubblico urbano ed extraurbano.

Le funzioni presenti, così come insediate nell'area, ne possono limitare una qualificazione coerente con le previsioni di riqualificazione della frazione, in quanto manterrebbero un presidio produttivo con conseguente indotto di traffico pesante. Viene inoltre valutata come area da riqualificare dal punto di vista architettonico e percettivo.

STRATEGIE E INDIRIZZI

Strategia di riqualificazione

Qualificazione delle caratteristiche morfologiche e funzionali dell'ambito.

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il contesto residenziale della frazione.

Le trasformazioni dovranno perseguire inoltre obiettivi di miglioramento in termini di accessibilità e potenziamento delle relazioni con il contesto limitrofo, con particolare attenzione alla riqualificazione di via Gramsci e alle connessioni ciclopodali.

Per le porzioni ove si programmi una sostanziale trasformazione fisica:

Capacità insediativa massima	UT = 0,40 mq/mq
Ip	> 55%

Diritti edificatori (Sc)	0,24 mq/mq di St
SVP	> 35% di St

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, gli esercizi di vicinato, una medio-piccola struttura di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.





VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> Pur essendo una viabilità caratterizzata da discreto traffico, via dei Gonzaga non consente una diretta accessibilità all'area dal reticolo viario principale. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'area non è interessata da percorsi ferroviari. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadina tramite la pista ciclabile lungo la via dei Gonzaga. 	<ul style="list-style-type: none"> La pista ciclabile termina in prossimità dell'area dell'intervento ma non la raggiunge. È auspicabile in fase di attuazione provvedere all'estendimento della rete fino all'area di intervento.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non è servito da TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> La fermata più vicina si trova a circa 250 metri dall'area di intervento. In fase attuativa occorrerà valutare il potenziamento dell'accessibilità con il TPL.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area non ha un servizio dedicato alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi e relativa intersezione stradale
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'unica dotazione di verde è rappresentata da un filare alberato lungo via dei Gonzaga. 	<ul style="list-style-type: none"> Vista la localizzazione in ambito periurbano a stretto contatto con aree agricole non si ritiene necessario il potenziamento e le dotazioni di verde.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area è all'interno di un tessuto prevalentemente residenziale ai margini con l'ambito agricolo. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> Attraverso opportuni collegamenti da realizzarsi l'area diventerebbe parte del contesto urbano della frazione di Sesso. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'area di intervento, tenuto conto anche della posizione marginale rispetto al centro urbano, fa sì che non ci sia necessità di spazi aperti di pregio, inserendosi in un importante contesto agricolo. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase attuativa andrà valorizzato il rapporto tra le aree edificate ed il verde agricolo circostante.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è dotata di buona permeabilità. 	



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Strade	<ul style="list-style-type: none"> Pur essendo una viabilità caratterizzata da discreto traffico, via dei Gonzaga non consente una diretta accessibilità all'area dal reticolo viario principale. 	<ul style="list-style-type: none"> Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione impatto interventi commerciali
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> L'area non è interessata da percorsi ferroviari. 	
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadina tramite la pista ciclabile lungo la via dei Gonzaga. 	<ul style="list-style-type: none"> La pista ciclabile termina in prossimità dell'area dell'intervento ma non la raggiunge. È auspicabile in fase di attuazione provvedere all'estendimento della rete fino all'area di intervento.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'ambito non è servito da TPL. 	<ul style="list-style-type: none"> La fermata più vicina si trova a circa 250 metri dall'area di intervento. In fase attuativa occorrerà valutare il potenziamento dell'accessibilità con il TPL.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Servizi per la mobilità (parcheggi)	<ul style="list-style-type: none"> L'area non ha un servizio dedicato alla sosta, ma solo posteggi di servizio. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la realizzazione di parcheggi e relativa intersezione stradale
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> L'unica dotazione di verde è rappresentata da un filare alberato lungo via dei Gonzaga. 	<ul style="list-style-type: none"> Vista la localizzazione in ambito periurbano a stretto contatto con aree agricole non si ritiene necessario il potenziamento e le dotazioni di verde.

Qualità urbana

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Complessità urbana (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> L'area è all'interno di un tessuto prevalentemente residenziale ai margini con l'ambito agricolo. 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> Attraverso opportuni collegamenti da realizzarsi l'area diventerebbe parte del contesto urbano della frazione di Sesso. 	
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	<ul style="list-style-type: none"> L'area di intervento, tenuto conto anche della posizione marginale rispetto al centro urbano, fa sì che non ci sia necessità di spazi aperti di pregio, inserendosi in un importante contesto agricolo. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase attuativa andrà valorizzato il rapporto tra le aree edificate ed il verde agricolo circostante.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area è dotata di buona permeabilità. 	