PSC

PIANO STRUTTURALE COMUNALE
DI REGGIO EMILIA

COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

P4.1a

Poli funzionali
Schede di ambito

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 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 APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 35 DEL 24/02/2020

SINDACO
LUCA VECCHI

VICESINDACO E ASSESSORE A RIGENERAZIONE ED AREA VASTA
ALEX PRATISSOLI

COORDINATORE AREA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE
E PROGETTI SPECIALI
Arch. Massimo Magnani

COORDINAMENTO GENERALE
Arch. Elisa Iori

FEB 2020

Piano Strutturale Comunale e Regolamento Urbanistico Edilizio 2011

SINDACO
GRAZIANO DELRIO

ASSESSORE URBANISTICA ED EDILIZIA
UGO FERRARI

CONSULENTE GENERALE
Prof. Arch. Giuseppe Campos Venuti

DIRETTORE DELL'AREA
PIANIFICAZIONE STRATEGICA
Arch. Massimo Magnani
COORDINAMENTO GENERALE E RUP
DIRIGENTE DEL SERVIZIO
PIANIFICAZIONE E QUALITA' URBANA
Ing. Maria Sergio
CONSULENTE URBANISTICO
TECNICOOP Bologna
Arch. Rudi Fallaci

Equipe di progettazione interna all'Amministrazione

Coordinamento urbanistico	Elisa Iori
Sistema territoriale e accordi territoriali	Moreno Veronese
Sistema insediativo e Piano dei servizi	Maddalena Fortelli
Piano dei Servizi	Paolo Tamagnini
Analisi delle proposte urbanistiche	Marco Bertani
Progettazione urbana	Valeria Spinato
Sistema naturale e ambientale - Valsat	Luca Dall'Aglio, Anna Pratissoli
Sistema del paesaggio	Gianluca Galuppo, Elisa Ferretti
Gruppo di lavoro	Christian Boettger, Francesca Bosonetto, Stella Ferrari, Maria Grazia Gazzani, Giorgia Guarino, Cecilia Lirici, Carlotta Morini, Marina Parmiggiani
Percorso amministrativo	Giovanna Vellani
	Claudia Bortolani, Deanna Davoli , Antonella Fontanesi, Patrizia Panciroli, Sereno Prodi, Cristina Romani, Alessandra Sedezzari
Amministrazione dati urbanistici	Mirco Lanzoni
Elaborazione e gestione dati territoriali	Andrea Anceschi, Mariapia Terenziani

Specifici approfondimenti progettuali elaborati con:

Area vasta e poli funzionali	Alex Pratissoli, Moreno Veronese
Sistema della mobilità	Alessandro Meggiato
Città Storica	Massimo Magnani
Area nord	David Zilioli
Offerta del sistema commerciale	Mara Garuti
Energie rinnovabili - Ecoabita	Alex Lambruschi
Regole per la trasformazione	Lorena Belli, Angela Calzolari
	Daniele Bondavalli, Luca Cingi, Paolo Pellati, Daniele Pecorini

Equipe di progettazione esterna

Studi, ricerche e approfondimenti progettuali

Valsat	Maria Rosa Vittadini, Carlo Giacomini
Sistema di area vasta	Piero Cavalcoli
Analisi, proposte urbanistiche e normative	TECNICOOP Bologna
	Rudi Fallaci
	Franco Tinti
	Barbara Marangoni
Piano Tematico della via Emilia	Carlo Quintelli con Enrico Valenti
Sistema storico-architettonico e testimoniale	Walter Baricchi
	Chiara Castellani, Giorgia Lugli, Giorgia Mazzoli
Sistema dell'offerta commerciale	Riccardo Trevisani
Reti ecologiche	Ecosistema – Andrea Serra
Zonizzazione acustica	Studio Alfa S.r.l.

Studi e ricerche

Sistema socio-economico	Nomisma S.p.a.
Sistema di scolo delle acque reflue e di drenaggio urbano	Università di Bologna – DISTART Alberto Montanari
Studio geologico	Intergeo S.r.l. Rino Guadagnini, Luigi Zarotti, Alessandro Maccaferri, Gianpiero Tuso, Giorgia Campana
Analisi sismica comunale delle aree suscettibili di effetti locali	Stefano Castagnetti
Sistema insediativo ambito della via Emilia	Università di Parma, dipart. di ingegneria e architettura Carlo Quintelli con Andrea Oliva
Studio sulla viabilità e il traffico dell'area nord	Polinomia S.r.l. Luigi Torrioni, Alfredo Drufuca, Antonio Liguigli
Output cartografici RUE	Filippo Formentini
Percorsi di partecipazione e ascolto	
Laboratori e interviste	Studio APS
	Franca Olivetti Manoukian, Marco Brunod, Luisa Sironi

Hanno contribuito al percorso di elaborazione del piano, numerosi servizi interni dell'Amministrazione Comunale che di seguito si elencano per area e competenza

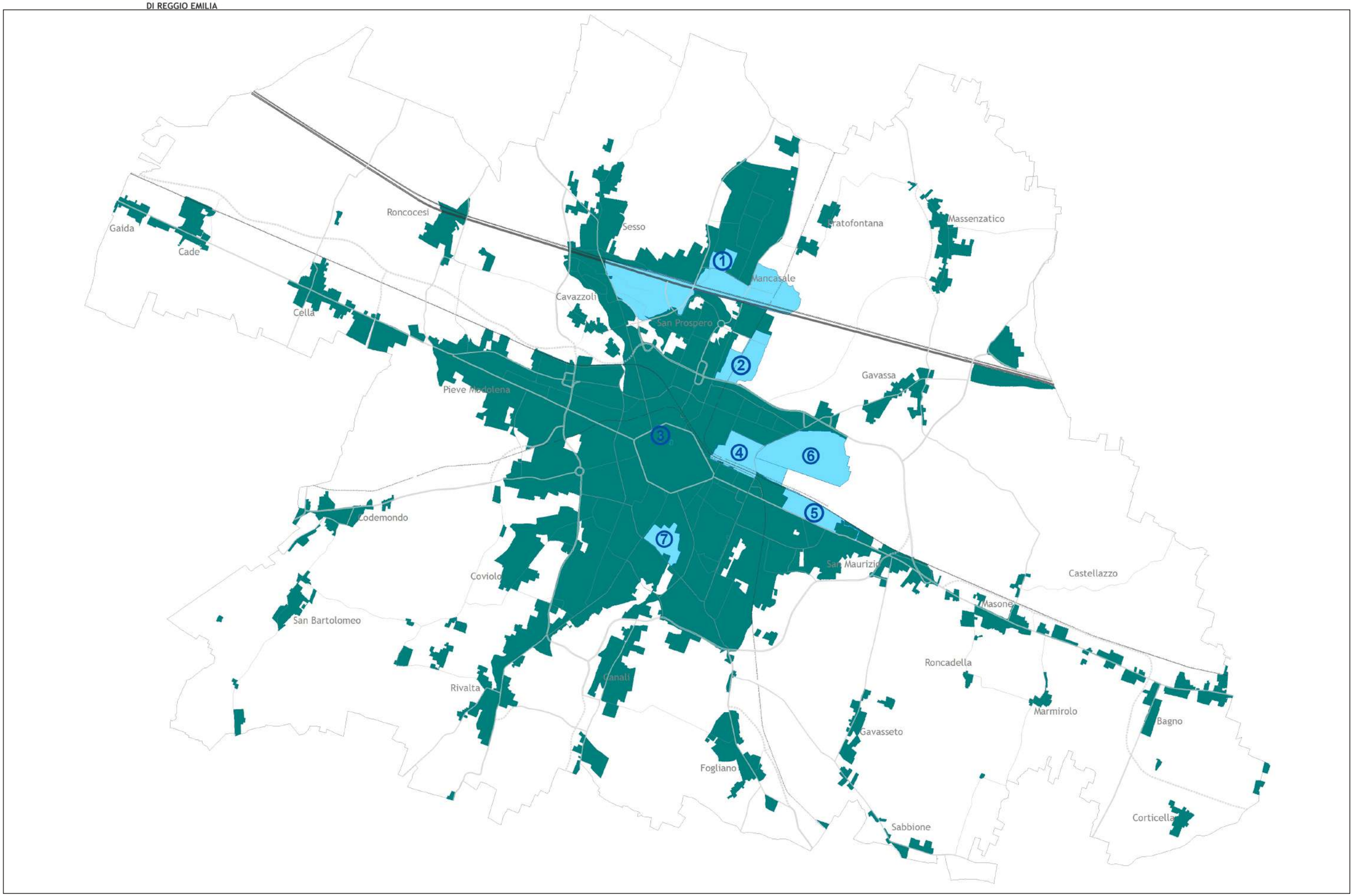
Direzione generale	Mauro Bonaretti
Gestione e sviluppo delle tecnologie e dei sistemi informativi	Eros Guareschi Patrizia Bondavalli
Comunicazione, relazioni esterne e marketing	Nicoletta Levi Sara Ferri
Area pianificazione strategica	Massimo Magnani
Università, cultura e Sviluppo economico	Elena Edgarda Davoli
Decentramento partecipazione e processi deliberativi	Roberto Montagnani Carla Benatti
Politiche per la coesione sociale e la solidarietà	Elena Margherita Davoli Daniela Scrittore
Politiche per l'integrazione, l'inclusione, la convivenza	Carlo Vestrali
Politiche per la Città Sostenibile	Paolo Azzolini, Laura Degl'Incerti Tocci, Elisia Nardini
Politiche per la sostenibilità ambientale	Laura Montanari
Area servizi alla città	Antonio Russo
Servizi ai cittadini	Alberto Bevilacqua
Gestione dei Tributi Comunali	Claudia Zabaglio, Flavio Ferretti
Area servizi alla persona	Giordano Gasparini, Maurizio Festanti
Unità di progetto sviluppo dei programmi culturali e museali	Elisabetta Farioli
Servizi sociali	Germana Corradini, Annamaria Fabbi
Scuola sport socialità	Luca Fantini
Istituzione nidi e scuole	Paola Cagliari, Aristodemo Sergio Spaggiari
Area ingegneria e gestione delle infrastrutture	Carlo Chiesa
Servizi di Ingegneria	Ermes Torreggiani
Gestione del patrimonio immobiliare	Ines Melloni, Rodolfo Galloni
Per il Piano dei servizi	Elena Orlandini (polo sociale territoriale Città Storica) Alessandra Margini (polo sociale territoriale Nord) Sabina Orlandini (polo sociale territoriale Ovest) Chiara Bonazzi (polo sociale territoriale Sud) Aurelia Garziera (polo sociale territoriale Est)
	Circoscrizioni
	Nadia Ferrari, Anna Ottone
Per il percorso di partecipazione e ascolto	Susanna Ferrari, Lisa Baricchi, Paola de Grazia
Per la gestione delle attrezzature e software informatici	Simona Poli, Marco Montanari, Marta Morani, Adele Prandi Daniele Bertolini, Alex Bulgarelli, Gianluca Gasparini, Lorenzo Paterlini, Massimo Ronchetti

L'elaborazione del piano urbanistico è stata coordinata con i seguenti piani settoriali

Piano delle strategie per il centro storico	Studio Agorà - Massimo Casolari, Jacopo di Cristofaro
Piano della mobilità di area vasta	Servizio Politiche per la mobilità
Gruppo di lavoro	Università IUAV, Polinomia S.r.l., Politecnico di Milano, TRT S.r.l
Progetto casa	CAIRE – Cooperativa architetti e ingegneri RE
Piano del verde	Studio Binini
Progetti di riqualificazione delle frazioni	Andrea Oliva. Chiara Dazzi. Giovanni Avosani, Moreno Veronese. Roberta Gozzi, Emanuela Rossi. Barbara Stefani, Matteo Serri, Elvira Tannini. Christian Prati, Laura Zaccardi, Alessia Bulgarelli. Andrea Bergianti, Francesco Bombardi. Micaela Finelli, Paolo Ferri, Cecilia Lirici. Luca Galeotti, Gianfranco Bombaci, Matteo Costanzo
Studio di fattibilità relativo al riassetto urbano e della mobilità dell'area Giglio – piscine Acquatico	Christian Gasparini, Andrea Oliva, Luca Medici, Luca Monti, Lorenzo Rapisarda

PSC
PIANO STRUTTURALE COMUNALE
DI REGGIO EMILIA

inquadramento poli funzionali



Come indicato nelle NTA di RUE all'art. 1.1.8., la cartografia degli strumenti urbanistici (PSC, RUE e POC) costituisce riferimento probante limitatamente alle grafie introdotte dagli strumenti stessi, riportate nella relativa legenda; viceversa per quanto riguarda gli edifici, le strade e le altre indicazioni riportate nelle basi cartografiche (catastali o aerofotogrammetriche), le cartografie degli strumenti urbanistici non costituiscono certificazione della loro esatta corrispondenza con la realtà, quanto a forma e posizioni, né della legittima esistenza degli oggetti rappresentati.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

PF1_ NUOVE PORTE DELLA CITTA' : STAZIONE MEDIOPADANA –NUOVO CASELLO –FIERA

Si tratta di un'area cruciale a nord della città che conterrà un complesso straordinario di opere, funzioni e nuove opportunità, segni territoriali e architettonici unici.

Essa è costituita e caratterizzata da:

- *la fermata medio-padana della linea AV-AC e l'interscambio con la Metropolitana di superficie Reggio-Bagnolo;*
- *il nuovo casello autostradale;*
- *la fiera;*
- *il parco progetti a firma di Calatrava;*
- *l'ambito di progetto per la localizzazione di aziende di eccellenza, ad elevato contenuto tecnologico e innovativo;*
- *la formidabile accessibilità dalle grandi infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie;*
- *la rete di mobilità pubblica di collegamento con il centro storico e le altre polarità.*

La posizione strategica, l'estensione, la concentrazione e rilevanza delle funzioni insediate e insediabili, assegnano a questa area un ruolo a scala nazionale e internazionale, connotandola quale punto di snodo per l'intero ambito provinciale e regionale.

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

Nei giorni di punta circa 500.000 persone vedono (e riconoscono come landmark identificativi di Reggio) le opere di Calatrava. L'elevata visibilità dell'area la connoterà quindi sempre più come "vetrina", per le attività - economiche ma anche culturali e sociali - di Reggio e della regione.

I casi studio europei analizzati hanno evidenziato che, per sfruttare appieno tali potenzialità, è necessario configurare l'intera area nord come parco urbano, ovvero come spazio costruito riconoscibile perchè frutto di una progettazione unitaria e caratterizzato da elevati standard qualitativi. Pertanto le porzioni di territorio collegate alla Stazione AV (la zona nord della città, il polo produttivo di Mancasale, la Fiera, ecc…), che in questi ultimi anni hanno subito mutamenti tanto veloci quanto profondi, sono ripensate, nel nuovo piano della città, con l'obiettivo di cogliere appieno le potenzialità offerte da questo quadrante.

In particolare è strategica, l'individuazione delle vocazioni, delle funzioni e delle caratteristiche delle aree immediatamente adiacenti alla stazione e al casello, che presentano le condizioni infrastrutturali e logistiche per ospitare funzioni di rango metropolitano e regionale, fra le quali: spazi per congressi, arena verde, impianti sportivi, parco verde attrezzato, zona residenziale, realtà commerciali di valenza superiore ed elevata qualità architettonica, zona ricettiva, spazi per sedi organizzative del terziario regionale e del nord Italia. Questo al fine di garantire la multifunzionalità e la complementarietà degli usi, la socialità, la vivibilità durante l'intero arco della giornata, il dinamismo interno.

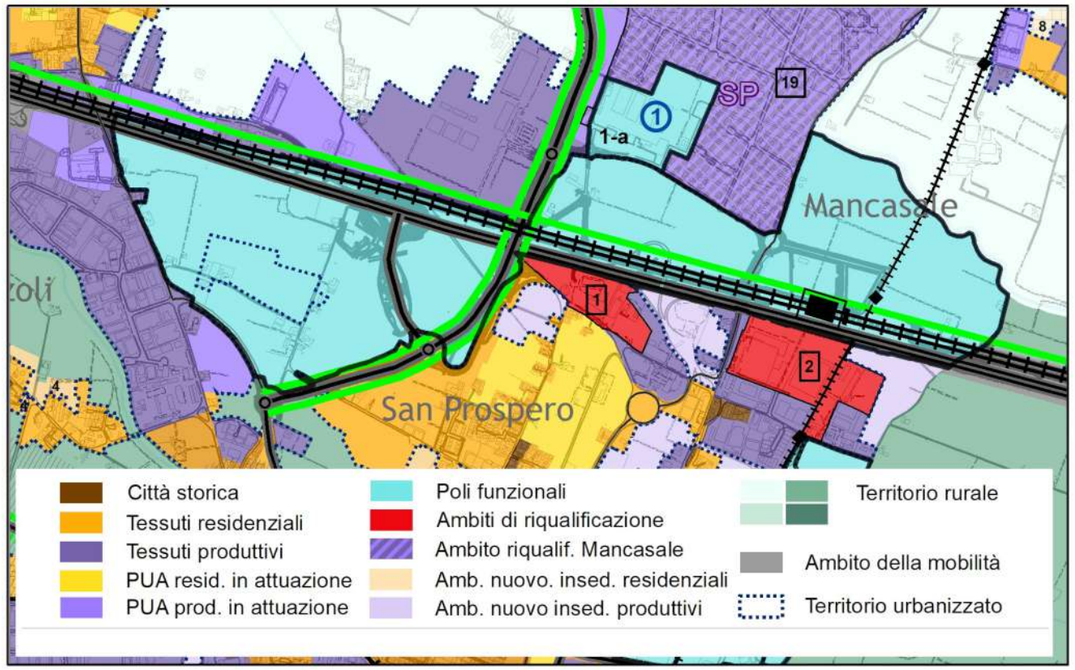
La definizione dell'assetto insediativo e funzionale delle aree richiamate, dovrà corrispondere al significato che questo luogo può assumere, per lo sviluppo dell'intera città. La progettazione e trasformazione di queste aree deve porsi in relazioni con gli altri poli di eccellenza e le centralità presenti e previste nell'area nord, per generare quella sinergia di funzioni, indirizzi qualitativi ed ambientali necessari alla città.

Occorrerà quindi potenziare e qualificare i collegamenti fra le funzioni insediate nella zona nord, e il resto del territorio, ponendo particolare attenzione affinché il tracciato autostradale/ferroviario non rappresenti, di fatto, una barriera fisica. In particolare, per garantire una stretta connessione con il centro storico, occorre generare una forte connessione ferroviaria, stradale ciclabile fra questa zona e il centro stesso.

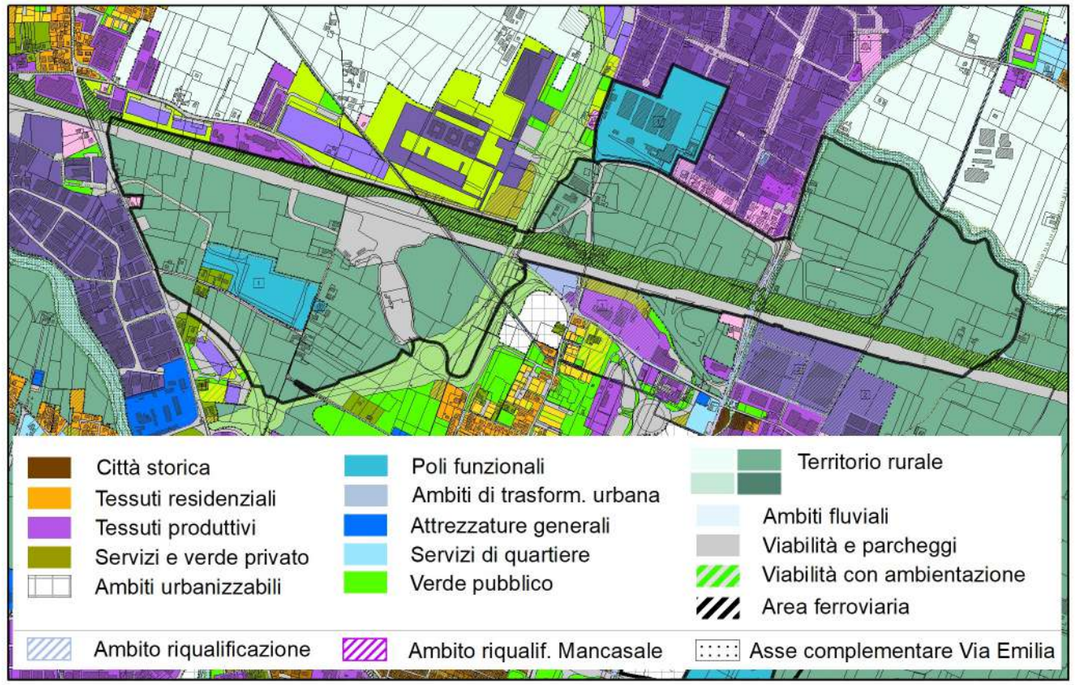
La nuova stazione offre anche nuove importanti prospettive per la valorizzazione e qualificazione del quartiere fieristico quale "Expò Mediopadana".

L'attenzione alle problematiche ambientali e paesaggistiche deve, in questo contesto, emergere con forza. Nell'ambiente piatto della pianura le nuove architetture sono un segno a forte impatto e creano un nuovo paesaggio, la cui identità deve essere sostenuta dal rapporto con la parte storica della città.
La qualità progettuale di queste opere impone, inoltre, una coerenza urbanistica, paesaggistica e architettonica degli interventi che si realizzeranno nel contesto circostante. Al riguardo il lavoro dell'Amministrazione trova consistenza nell'ambito di paesaggio individuato dal PSC, nel Progetto RETE, nel piano per il parco del Rodano e nel progetto di riassetto urbano e della mobilità dell'Area Giglio quali contributi e parti integranti del nuovo piano urbanistico.

Inquadramento territoriale



PSC Ambiti programmatici — Scala 1:20000



RUE Regolamento urbanistico-edilizio — Scala 1:20000

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione
Si tratta di un complesso di interventi collegati tra loro per configurare un nuovo accesso alla città dalla rete delle infrastrutture nazionali ed europee. Con la previsione di realizzare nel Comune di Reggio Emilia la stazione ferroviaria Mediopadana (unica fermata in linea dell'Alta Velocità nel tratto Milano-Bologna), le porzioni di territorio urbano connesse a questo tratto ferroviario muteranno radicalmente il loro ruolo non solo in relazione alla città, ma nel contesto territoriale più ampio. Alla progettazione della Stazione è connessa la riconfigurazione del nuovo casello autostradale e delle aree ad esso contigue.

Funzioni insediate: elenco unità del polo funzionale esistente (L.r. 20/2000)

Numero unità	*Caratterizzazione funzionale*	*Famiglia attività*	*Unità funzionali*	*Bacino di utenza*
1-a	Centro fieristico	A	Fiera	Regionale

Inquadramento dimensionale e funzionale
1-a Fiera
Il complesso fieristico posto a nord dell'asse autostradale si sviluppa su un'area di 156.202 mq con una superficie espositiva complessiva di 18.000 mq all'interno di 3 padiglioni e 25.000 mq all'aperto. Nel 2007 sono stati organizzati 27 eventi per complessivi 61 giorni di apertura e 326.000 visitatori (in media oltre 12.000 per evento e 5.344 al giorno).
L'area urbana attorno al sistema infrastrutturale di rango nazionale è oggetto di trasformazioni, in atto e in progettazione. Tra queste le zone contigue al nuovo casello autostradale, quelle retrostanti la Stazione MedioPadana, ed altre funzioni strategiche.
Il nuovo casello è già in funzione con 9 barriere, 3 in entrata e 6 in uscita.
La Stazione Mediopadana è in corso di realizzazione.

Dati	***Totale***
Sup. Territoriale 1a	**156.202 mq**
Sup. Territoriale residua PRG	-
Di cui Sup. a parcheggi	18.271 mq

Accessibilità
Le condizioni di accessibilità dal territorio sono ottimali, essendo concentrati alcuni dei più importanti nodi della mobilità del territorio regionale e provinciale. Il nuovo casello autostradale è, infatti, direttamente accessibile da più direzioni attraverso il sistema delle tangenziali (connessione alla via Emilia, alle aree della pianura reggiana e modenese e alle aree collinari). Inoltre, essendo servito dall'asse attrezzato veloce Reggio-Bagnolo il nuovo casello risulta ben collegato anche da nord.
La stazione Mediopadana costituirà un nodo intermodale sia con i treni del Servizio Ferroviario Regionale che con il traffico su gomma privato. Nei pressi della stazione verrà realizzata una delle fermate della metropolitana di superficie attualmente in cantiere che permetterà di raggiungere con facilità la stazione centrale.

Collegamenti e trasporti	*Denominazione*	*Distanza*	*Fermata TPL su gomma*	*Presenza*
Viabilità autostradale/casello	Casello A1	1.500 mt	All'interno dell'ambito Stazione Mediopadana e Fiera	si
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Tangenziale	0 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	5.500 mt		

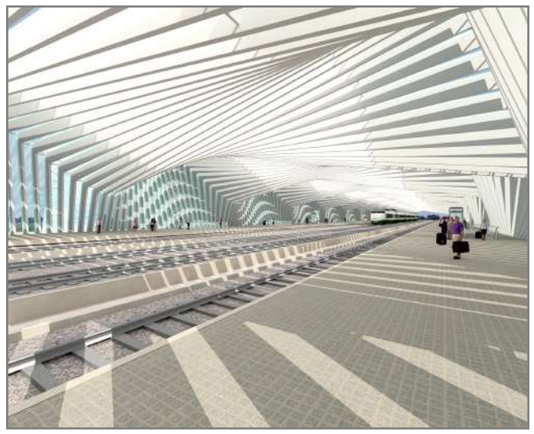
Problemi e criticità
Le criticità maggiori allo stato attuale sono riconosciute nell'effetto barriera esercitato dai tracciati infrastrutturali.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

Interventi programmati e previsti

Nel 2002 il Comune di Reggio Emilia ha incaricato l'arch. Calatrava per la progettazione unitaria delle nuove opere da realizzare in relazione alla linea ad Alta Velocità/Alta Capacità. Il progetto prevedeva la realizzazione di tre ponti lungo l'asse attrezzato Reggio-Bagnolo, la copertura del nuovo casello autostradale e la realizzazione della Stazione Mediopadana.
I tre ponti sono già stati completati.

Stazione Alta Velocità/Alta Capacità
A 4 km dal centro e nei pressi del nuovo casello autostradale sorgerà la nuova stazione ferroviaria della linea ad Alta Velocità/Capacità. La stazione è una struttura di copertura di 483 m e si sviluppa su due livelli: quello inferiore da cui si accede dall'esterno e ospitante i servizi veri e propri e quello superiore per i binari.
I tempi di percorrenza diminuiranno notevolmente: occorreranno 20 minuti per raggiungere Bologna, 40 minuti per Milano, 2 ore e 10 per Roma.
È inoltre in corso di realizzazione la fermata della metropolitana di superficie ed è in fase di progettazione preliminare un parcheggio a servizio della stazione per circa 500 posti auto



Area nuovo casello autostradale
È previsto il completamento del casello autostradale e la realizzazione di un parcheggio scambiatore a servizio dell'uscita autostradale. Il parcheggio si innesterà sulla rotonda del casello attraverso una viabilità interna al comparto.

Interventi di completamento della maglia viaria
le molteplici iniziative pubbliche e private che interessano nel breve-medio periodo il comparto nord della città, dovrebbero determinare una variazione rilevante dell'assetto della mobilità. Per questo è stata effettuata una "Analisi di impatto del nuovo assetto urbanistico del comparto nord della città" che studia e confronta proposte di intervento sulla rete della viabilità per il miglioramento complessivo della sua efficienza e per la riduzione delle situazioni critiche riscontrate.
Gli interventi proposti relativamente all'ambito in esame si focalizzano:

Sulla necessità di garantire una maggior magliatura della rete con nuovi itinerari di collegamento est-ovest a migliore distribuzione dei flussi specifici attraverso la realizzazione dell'eventuale raccordo di via dei Gonzaga (all'altezza della rotatoria Gonzaga/bretella SP63) con la viabilità dell'area del parcheggio scambiatore a servizio dell'uscita autostradale, utilizzando in parte la prevista strada di accesso all'area APP 22, a formare un itinerario est-ovest in prossimità dell'autostrada e a scaricare anche ad ovest (via dei Gonzaga) il traffico generato dalle aree insistenti sul Casello Autostradale;

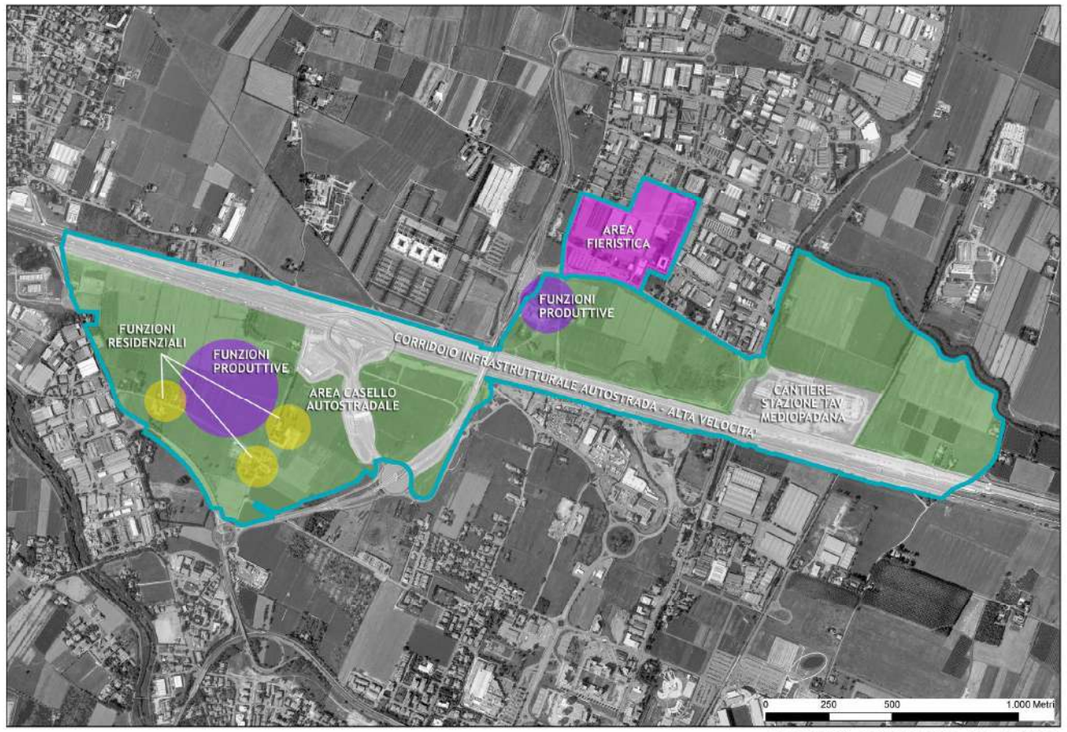
adeguamento di alcuni nodi della rete a protezione delle vie più urbanizzate da sovraccarico di traffico veicolare ed in particolare da flussi di veicoli in attraversamento fra cui via Samoggia e via dei Gonzaga

Progetto "R.E.T.E. Reggio Emilia Territorio Esteso"
Il PSC riconosce il valore degli elementi identitari costituiti dagli edifici di valore architettonico, tipologico, testimoniale e dalle colture di valore storico-testimoniale (filari alberati, alberature singole, vigneti tradizionali, residui di piantate), che vengono puntualmente individuati in apposite schede (Allegato alla Tavola 8), prevedendo in fase attuativa la loro valorizzazione e l'incentivo al mantenimento, mediante specifici progetti di salvaguardia e di ri-arredo paesaggistico del territorio agricolo con finalità fruitive e didattiche.
Il Progetto ReTe, che individua un quadro operativo unitario per tutti gli interventi di mitigazione e di ambientazione di infrastrutture nell'area nord del Comune di Reggio Emilia, si coordina/integra a tale politica di paesaggio, acquisendo l'assetto agricolo e le preesistenze del paesaggio rurale (trama dei coltivi, filari esistenti, canali), come elementi che scandiscono il territorio e che disegnano una trama all'interno della quale le nuove infrastrutture sono elementi "derivati e passanti".
RETE è dunque un progetto di riqualificazione e valorizzazione paesaggistica dell'area nord della città di Reggio Emilia basato sull'equilibrio tra sistema vegetale e sistema costruito, ed ha l'obiettivo di conferire ordine al territorio, alternando filari e vuoti ecologici a prato. Filari di pioppi cipressini costituiranno il riferimento visivo del paesaggio in lontananza ed avranno il medesimo orientamento dei cardi della centuriazione romana. Querce, pioppi bianchi, carpini, platani e frassini verranno invece utilizzati per la realizzazione di viali e filari arborei paralleli alla linea dell'Alta Velocità, all'asse attrezzato Reggio – Bagnolo e nei pressi dei parcheggi. Tale alternarsi di sistemi

vegetali orizzontali e verticali diventano *sistemi di compensazione ecologica*, col compito di contribuire alla qualità del paesaggio.
Masterplan per la definizione funzionale e morfologica dell'area nord della città
L'Amministrazione Comunale ha attivato il lavoro di predisposizione di uno strumento strategico, quale il masterplan, per tutelare e valorizzare la zona nord e per definire in particolare i seguenti contenuti. Il dettaglio delle funzioni ideali da inserire nell'area in oggetto ed identificate come strategiche, attraverso un'organizzazione spaziale basata su criteri oggettivi in grado di sfruttare al massimo le potenzialità dell'area, in termini di accessibilità, di visibilità e di valore simbolico evitando inoltre la presenza di funzioni antagoniste e di piani particolareggiati che

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

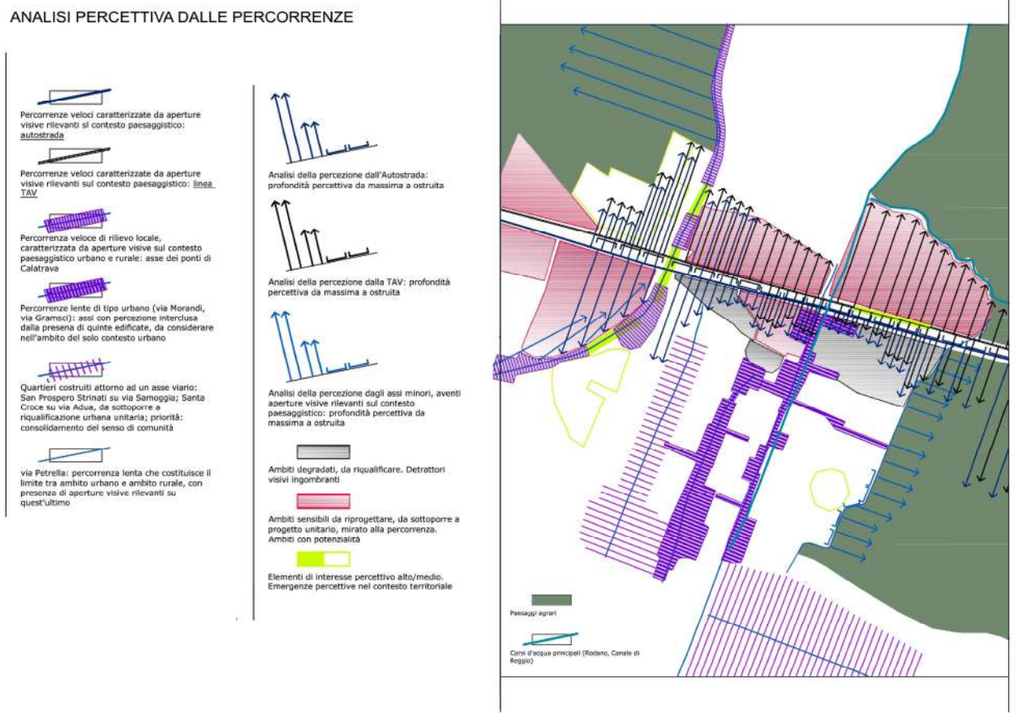
L'organizzazione di una griglia spaziale con le prime indicazioni morfologiche che indirizzino gli sviluppi futuri soprattutto degli interventi dei privati, che hanno beneficiato della valorizzazione dell'area grazie al passaggio della linea dell'Alta Velocità sul territorio di Reggio Emilia;
Il riesame delle strutture ritenute incongrue tramite accordi con i privati, e restyling dell'esistente;
il potenziamento e la riqualificazione dei collegamenti infrastrutturali fra il centro storico e l'area in oggetto, per far si che quest'ultima non resti un isolato polo d'attrazione, ma inneschi un proficuo dialogo con la parte storica della città.

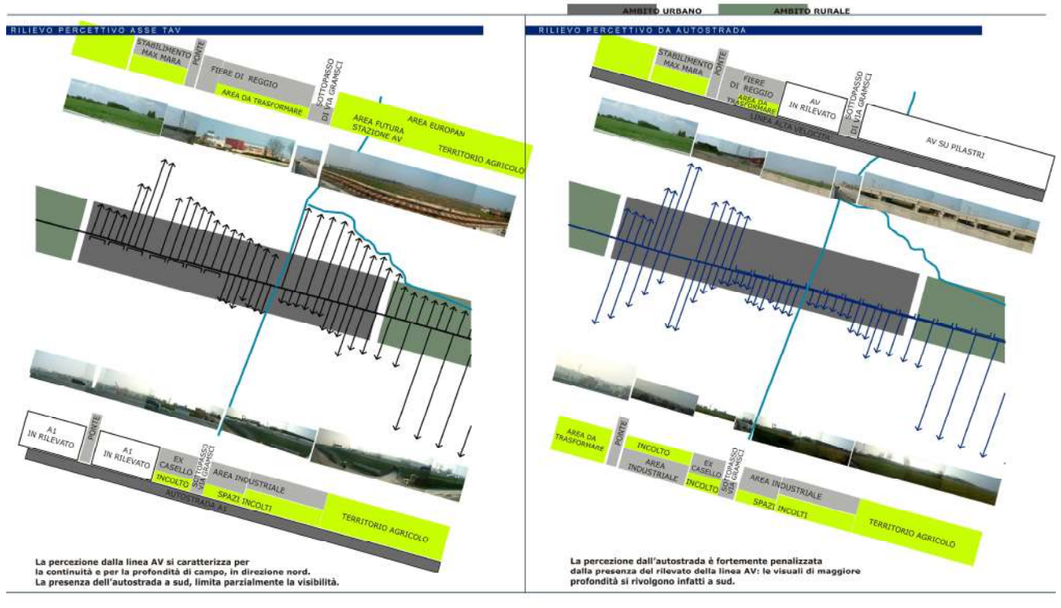


SCHEMA FUNZIONI ATTUALI

AREE PER INFRASTRUTTURE PRINCIPALI

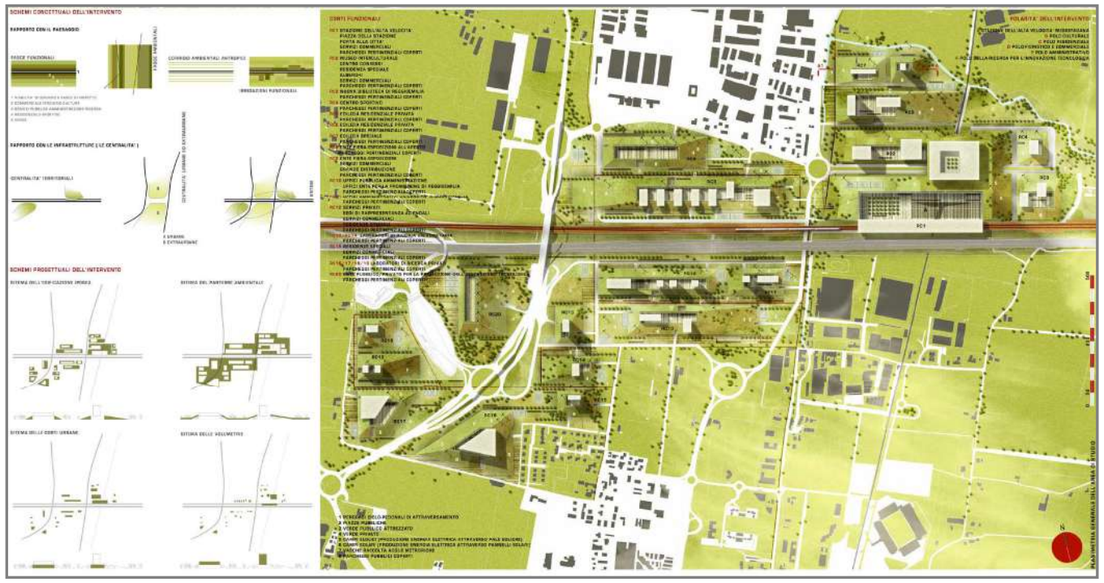
AREE AGRICOLE / INEDIFICATE

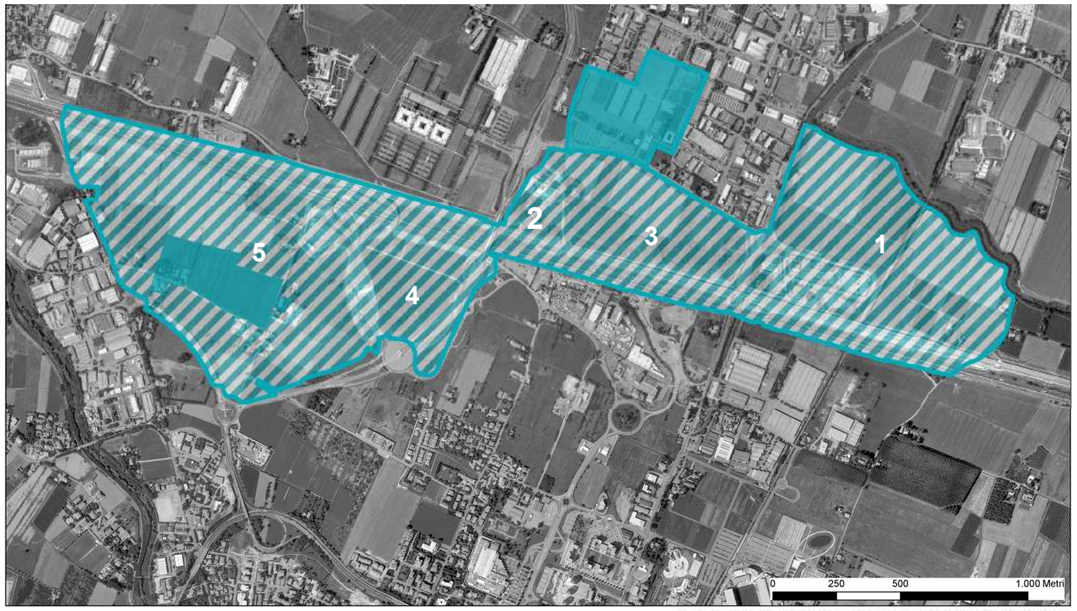




COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

Europan
La nona edizione di Europan, dal titolo "Urbanità europea città sostenibile e innovazione degli spazi pubblici", ha avviato sull'area della stazione mediopadana un ampio dibattito relativo alle ipotesi di trasformazione dell'area.
Il tema sviluppato dai progetti vincitori porta avanti il principio cardine di Europan, quello di Fare Città, con una particolare attenzione alla multifunzionalità e alla densità di funzioni urbane. Nell'ipotesi dei progettisti la presenza della futura stazione intermodale Mediopadana diventerà un elemento cardine per la riqualificazione dell'intera zona contigua alle infrastrutture autostradali e ferroviarie fino al nuovo casello.





AREE ESISTENTI E DI POTENZIAMENTO

AREE ESISTENTI

AREE DI POTENZIAMENTO

STRATEGIE E INDIRIZZI

Caratterizzazione funzionale prevalente
Nodo di scambio intermodale persone, attrezzature fieristiche, commercio, direzionale

Obiettivi
In coerenza con quanto disposto dall'Accordo Territoriale sottoscritto con l'Amministrazione Provinciale, gli obiettivi da perseguire all'interno del Polo sono i seguenti:

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

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

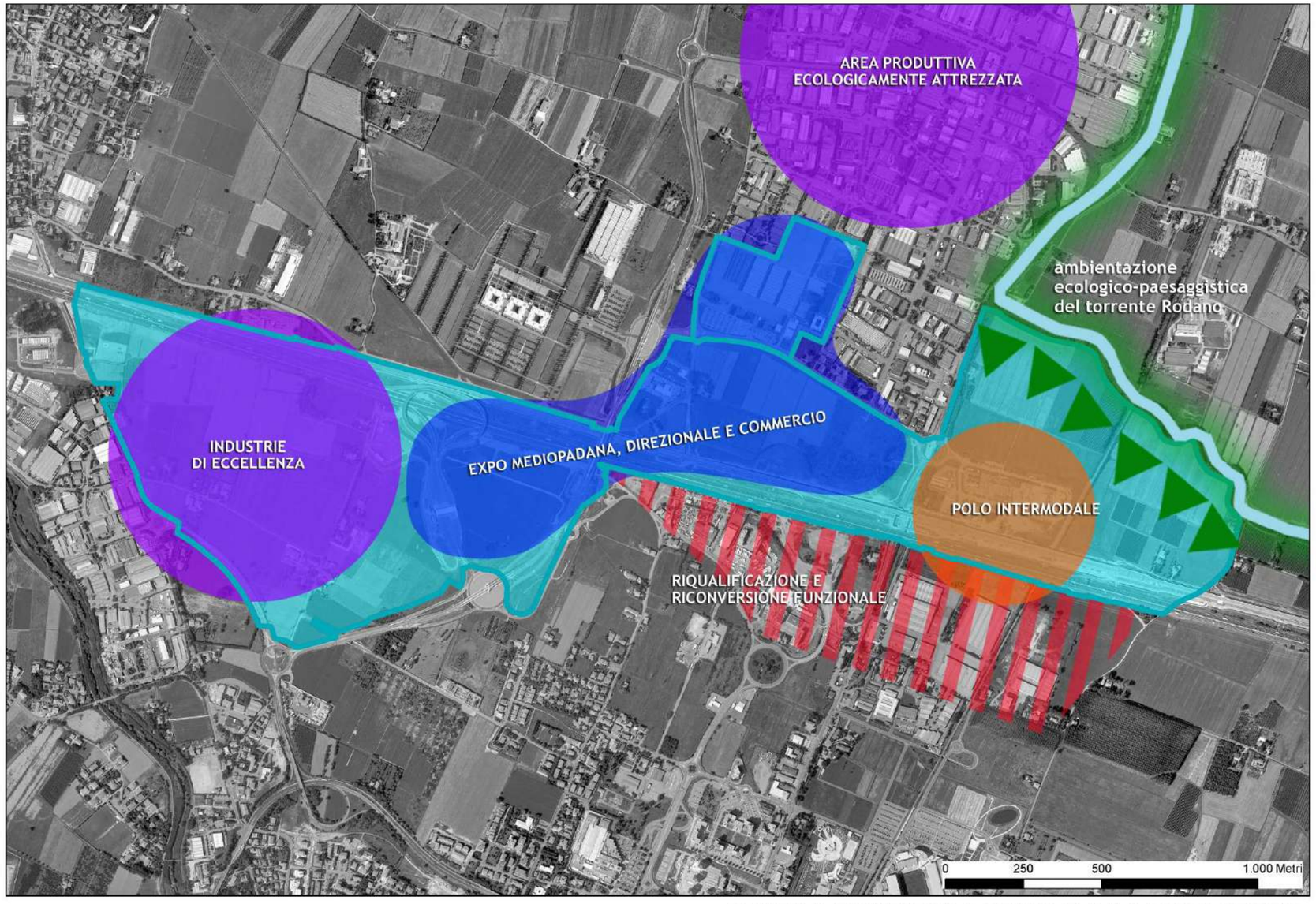
Previsioni di sviluppo
Il PSC affida all'area a nord un ruolo strategico per la città. Prevede un'espansione delle aree e un ampliamento delle funzioni del polo esistente dando in parte attuazione ai progetti in corso e a quelli proposti:

- A nord della Stazione Mediopadana, dalla linea FER Reggio-Guastalla al torrente Rodano, principalmente per attuare interventi di riqualificazione territoriale e paesaggistica a ridosso del parco urbano lineare individuato dal medesimo torrente, come componente strutturale della Cintura Verde, nonché per l'eventuale potenziamento del sistema dei parcheggi;
- in corrispondenza del fronte sud della Stazione Mediopadana, limitatamente al sistema infrastrutturale dell'alta velocità e dell'autostrada con particolare riferimento alle aree intercluse per attuare interventi di riqualificazione funzionale, ambientale e paesistica;
- ad ovest inserendo all'interno del polo funzionale una porzione di territorio tra il nuovo casello autostradale e via dei Gonzaga, destinata all'ampliamento del Bosco Urbano dell'area "ponti" e ad ospitare nuove attività produttive di qualità.

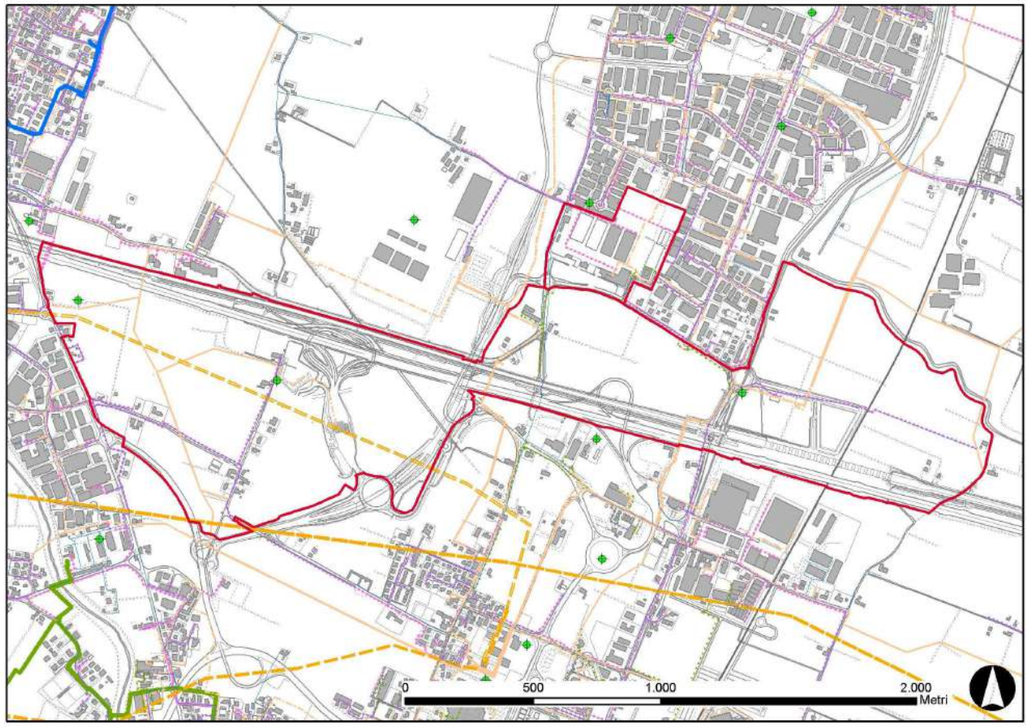
Dati	*Totale*		*Diritti edificatori area 1*	0,15 mq/mq
Sup. Territoriale complessiva	2.257.325 mq		*Diritti edificatori area 2*	0,60 mq/mq
Permeabilità esistente	99%		*Diritti edificatori area 3*	0,40 mq/mq
			Diritti edificatori area 4	0,15 mq/mq
Capacità insediativa massima (5)	0,40 mq/mq sc		*Diritti edificatori area 5*	0,20 mq/mq

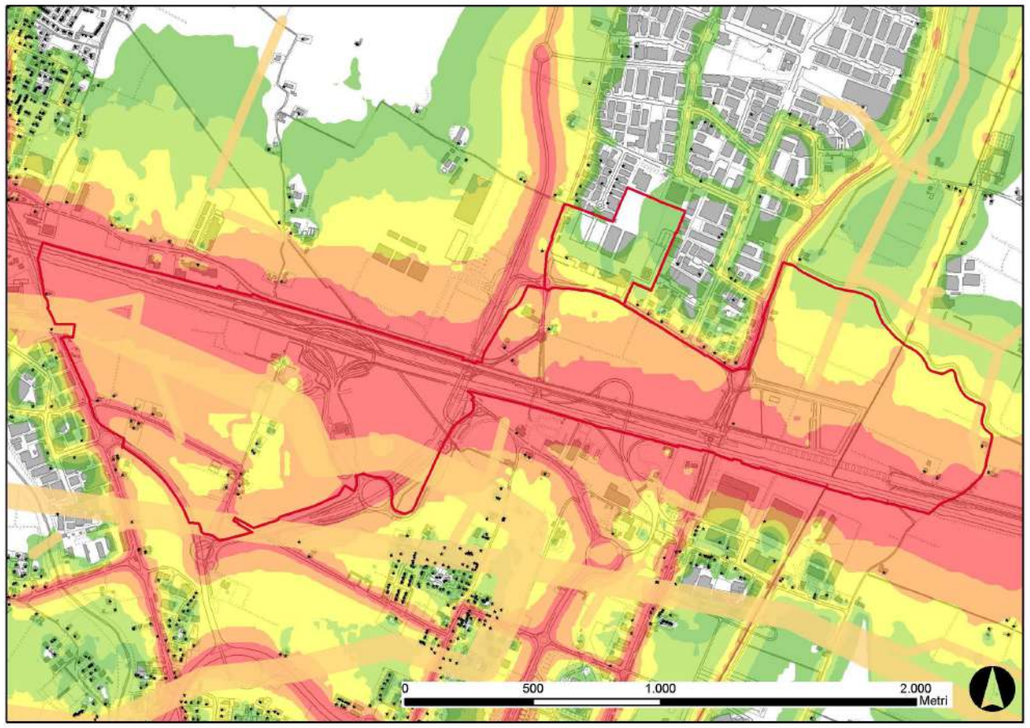
Oltre ai diritti edificatori minimi riportati in tabella, può essere consentita una quota di edificabilità supplementare, all'interno di specifici progetti integrati, esclusivamente orientata al perseguimento di finalità pubbliche ed alla promozione della qualità urbanistica ed architettonica, purché tale previsione non contrasti i limiti e le condizioni di sviluppo definite in sede di ValSAT.
La quota di edificabilità supplementare potrà essere riservata al perseguimento dei seguenti obiettivi generali di PSC: reperimento e cessione delle aree per la realizzazione di dotazioni territoriali; adozione di misure di risparmio energetico e promozione dell'uso delle fonti rinnovabili; sviluppo di azioni di rinaturazione ed attuazione della Rete ecologica polivalente.
Tale potenzialità aggiuntiva verrà valutata concordemente dalle Amministrazioni Comunale e Provinciale nelle fasi operative di attuazione delle previsioni del PSC, Accordi territoriali integrativi e POC, in funzione di progetti innovativi e capaci di attrarre a Reggio Emilia rilevanti opportunità per la città e per il territorio provinciale. I progetti saranno valutati assumendo come criteri di riferimento la qualità urbanistica ed architettonica, la chiara corrispondenza del progetto all'interesse pubblico e lo sviluppo di interventi, anche in campo commerciale, qualificate e non ripetitive.
Tale potenzialità aggiuntiva non potrà comunque superare il dimensionamento massimo definito dal PSC per i poli funzionali.

Indirizzi
Oltre a quanto indicato dalla ValSAT, nell'attuazione delle previsioni relative al polo funzionale, andranno rispettate le condizioni di infrastrutturazione, di efficientamento energetico, di dotazioni territoriali, di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica ed ambientale, nonché i parametri e i critieri di progettazione definiti nell'Accordo Territoriale sottoscritto con l'Amministrazione provinciale (artt. 3.4, 3.5, 6, 7). Nell'attuazione dell previsioni commerciali, in particolare, saranno adottate le misure perequative a favore del Centro Storico previste dal comma 7 dell'art.3.3 dell'Accordo.
Gli indirizzi di sviluppo dei poli funzionali sono definiti all'interno di detto Accordo e potranno essere aggiornati ed integrati all'interno di Accordi Integrativi da stipularsi tra gli stessi due enti prima della fase operativa attuativa (adozione dei singoli Piani Operativi Comunali).



SCHEMA FUNZIONI PREVALENTI DI PROGETTO





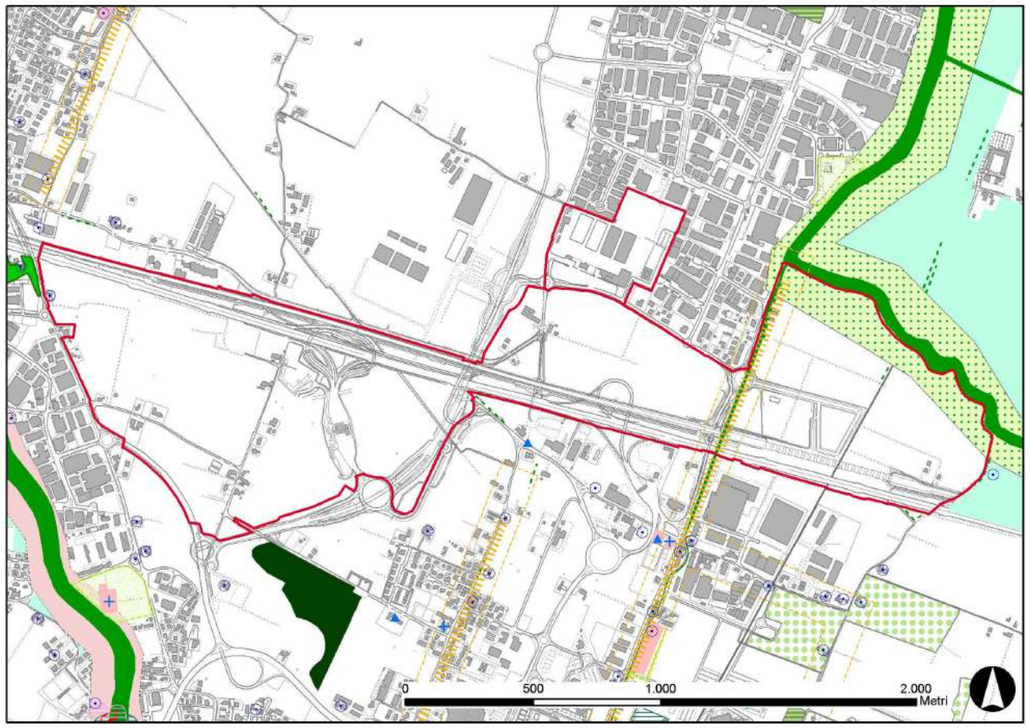
VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

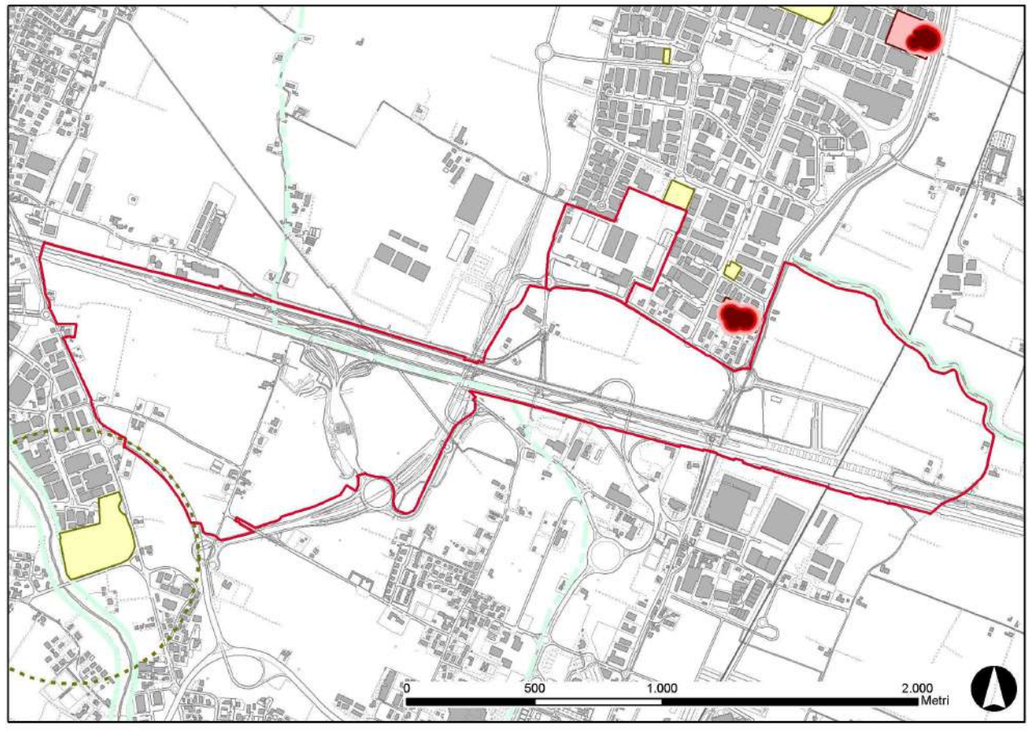
Distribuzione delle reti tecnologiche

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rete acquedottistica	• L'area per le parti urbanizzate è servita dalla rete di adduzione dell'acquedotto e non presenta particolari problematiche. • L'area non è servita dal sistema acquedottistico di tipo industriale. • L'area non presenta dorsali della rete.	• Occorre valutare l'estendimento della rete di adduzione di acqua potabile a tutto il polo.
Fognature	• Nelle aree urbanizzate la rete è prevalentemente mista; • Possibili elementi di criticità locale sul condotto di scolo delle acque bianche che scorre a fianco della tangenziale per sovraccarico; • Criticità dello scolmatore "la Nave" (scarica nel Canalazzo Tassone) sia in termini di capacità che di qualità delle acque; • Capacità di deflusso delle acque del Cavo Pistarina al limite.	• Occorrono approfondimenti per poter analizzare e aggiornare lo stato della rete alle nuove esigenze di potenziamento del polo funzionale; • Occorre rivedere per intero il nodo idraulico "La Nave", anche per risolvere i problemi di qualità delle acque del Canalazzo Tassone; • Occorre valutare in maniera congiunta le ricadute del polo funzionale e delle nuove urbanizzazioni di Mancasale sul Cavo Pistarina. La Bonifica prescrive ad oggi un coefficiente udometrico massimo di 10 l/x*ha di St per lo Scolo Due Madonne.
Depuratori	• L'area si serve del depuratore di Mancasale (capacità di trattamento max 280.000 A.E.) che appare in grado di sostenere i carichi attualmente veicolati con un margine significativo, pur rilevando limiti di funzionalità.	• Occorre valutare i margini del depuratore a recepire ulteriori nuovi carichi nel momento dell'attuazione.
Gas	• L'area è interessata, nella parte occidentale, dal passaggio una linea AT aerea a doppia terna, inoltre è interessata da più progetti di estensione della rete AT, sia lungo l'asse autostradale che lungo la Nuova Provinciale; • L'area è tagliata da una rete elettrica MT in parte interrata ed in parte aerea.	• Occorre valutare l'interramento e lo sviluppo della linea AT che interessa il comparto. • Per la trasformazione del polo funzionale e dell'intera area nord risulta basilare la valutazione del potenziamento del sistema energetico.
Linee elettriche	• All'interno dell'ambito non sono presenti installazioni, ma sul confine nord ne sono presenti due. • Nel raggio di 1.000 mt ci sono altre 6 installazioni in quattro siti che andranno a sopperire alle esigenze di copertura del comparto.	• Occorre prevedere una sostituzione del supporto per le SRB esistenti e l'eventuale localizzazione per nuovi impianti a copertura delle nuove funzioni.
Stazioni radio base per la telefonia mobile	• All'interno dell'ambito non sono presenti installazioni, ma sul confine nord ne sono presenti due. • Nel raggio di 1.000 mt ci sono altre 6 installazioni in quattro siti che andranno a sopperire alle esigenze di copertura del comparto.	• Occorre prevedere una sostituzione del supporto per le SRB esistenti e l'eventuale localizzazione per nuovi impianti a copertura delle nuove funzioni.
Teleriscaldamento	• L'area è servita solo marginalmente dalla rete di adduzione del teleriscaldamento. • L'area non presenta dorsali della rete.	• Si auspica in fase di realizzazione del polo l'estensione della rete a tutto il comparto.

Popolazione esposta ad inquinamento

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Inquinamento atmosferico	• Il polo non comprende tessuti residenziali consistenti. L'area è soggetta ad un forte inquinamento dovuto alla nuova tangenziale, a via Gramsci all'autostrada e relativo casello.	• Nel caso di inserimento di attività sensibili occorrerà adottare le opportune mitigazioni.
Inquinamento elettromagnetico	• Non sono localizzate attività sensibili nelle fasce di 0,2 microT degli elettrodotti AT. • Non sono presenti situazioni di potenziale esposizione ai CEM generati dalle linee MT presenti nell'area.	• Per l'insediamento di attività sensibili dovranno essere prese tutte le precauzioni per il rispetto dei limiti sanitari ed urbanistici vigenti. Si potrà valutare l'interramento delle linee AT.
Inquinamento acustico	• Il clima acustico dell'area è determinato in massima parte dalla nuova tangenziale, da via Gramsci dall'autostrada e relativo casello. • Le emissioni di tipo industriale sono marginali.	• Nel caso di inserimento di attività sensibili occorrerà adottare le opportune mitigazioni. • Società autostrade ha presentato un piano di bonifica delle proprie infrastrutture.





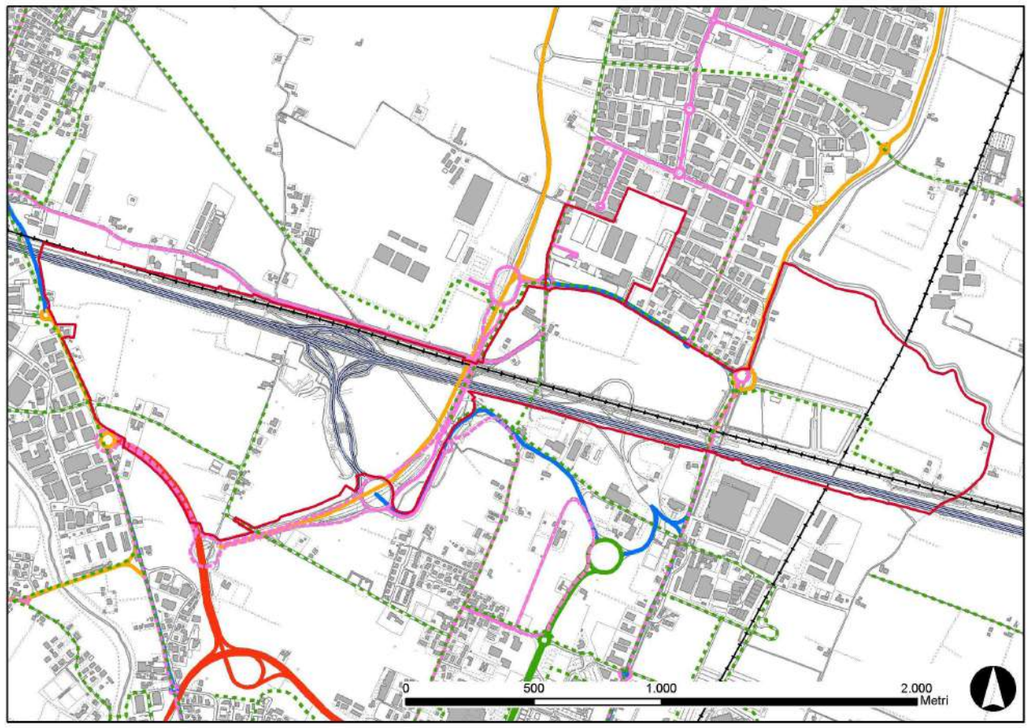
VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E LIMITAZIONI ALLO SVILUPPO

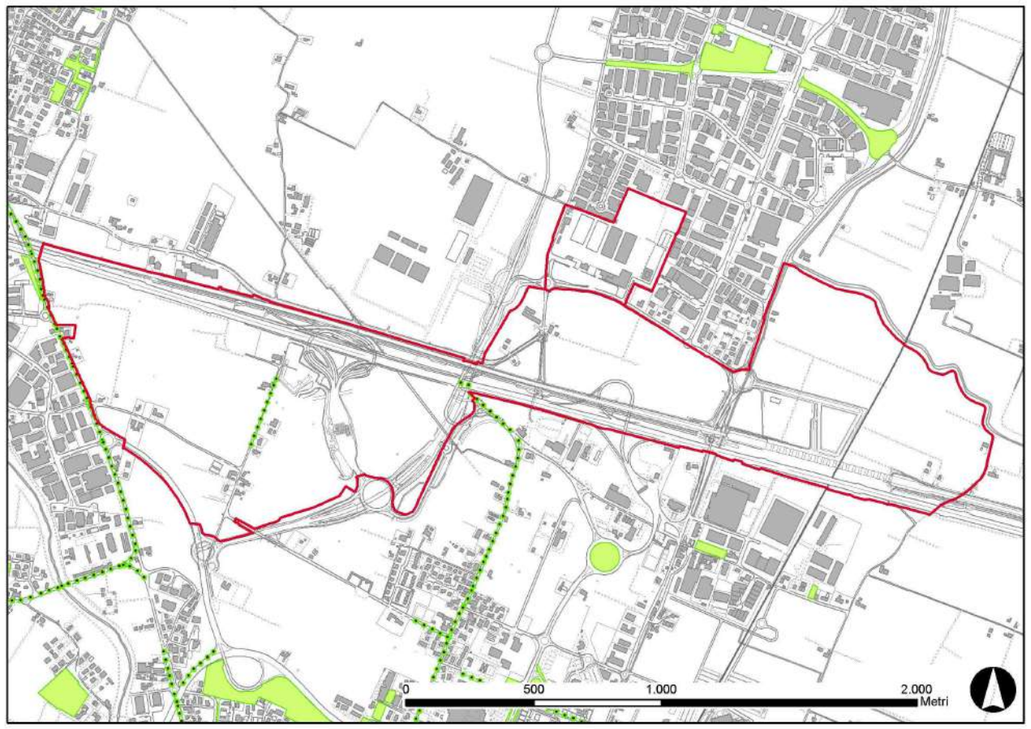
Tutela del patrimonio territoriale esistente

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Tutele e vincoli naturali	• Due piccole porzoni diell'ambito, a sud, sono tra le zone di protezione dall'inquinamento luminoso. • Sono presenti alcuni elementi di pregio rappresentati dalle aree verdi a nord e dal parco di una villa su via Petrella.	• Gli impianti di illuminazione dovranno essere tali da minimizzare l'inquinamento luminoso. • Mantenere la connessione visiva tra il parco di via Petrella e la campagna circostante.
Tutele e vincoli storici	• All'interno dell'ambito ricadono alcuni elementi della viabilità storica (via Ochino, via Nobel, via Moro, via Filangeri e via Gramsci) e di centuriazione (via Gramsci) . • Il Canale di Reggio è tra i canali storici preminenti. • Sono presenti anche alcuni edifici di interesse storico-tipologico nella porzione ovest del comparto.	• L'impianto dovrà rispettare e valorizzare la morfologia e l'assetto ancora visibile dei tracciati e degli altri elementi del sistema storico-identitario, rispettando la relativa disciplina particolareggata.
Tutele e vincoli archeologici	• Non vi sono rinvenimenti che ne testimoniano l'interesse archeologico.	
Tutele e vincoli paesaggistici	• Il confine est dell'area è isegnato dal Rodano, tutelato dal D.lgs. 42/2004 (ex Galasso). • L'area è in prossimità dei ponti progettati dall'arch. Calatrava di recente realizzazione.	• L'intervento dovrà, nel caso, conseguire la necessaria autorizzazione paesaggistica. • L'intervento dovrà rispettare, valorizzare ed integrarsi con la struttura delle architetture contemporanee dell'arch. Calatrava presenti.
Potenziali corridoi e nodi ecologici proposti	• Il Torrente Rodano è riconosciuto come uno dei corridoi ecologici principali della rete locale. • Il confine NO del comparto è caratterizzato dalla presenza di alcune situazioni riconoscibili in potenza come aree umide rinaturalizzabili. • Il canale di Reggio, che taglia il polo, rappresenta un elemento primario della rete ecologica locale.	• Gli interventi dovranno contribuire al potenziamento della connessione ecologica del corridoio del torrente Rodano, aumentando il grado di naturalità dell'area • Gli interventi potranno contribuire alla risoluzione della criticità costituita dall'intersezione tra Canale di Reggio e Autostrada/TAV e potranno ridisegnare un sistema di aree che possa valorizzare le aree riconosciute ad oggi come potenzialmente rinaturalizzabili.

Rischio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rischio idraulico	• La porzione ovest dell'ambito ricade in fascia C del P.A.I. relativa al Crostolo.	• Gli attuatori dovranno adempiere alle prescrizioni in materia di comunicazione relativa ai piani di emergenza.
Rischio industriale	• Non esistono attività industriali a rischio di incidente rilevante nell'area. • Al confine Nord del comparto è presente un'attività industriale RIR (Orion Petroli), la cui area di danno non arriva a lambire il polo. • In un raggio di 500 mt dal comparto sono presenti attività industriali sottoposte ad AIA (Nuova Alubel, SCF Battistini).	• Occorrerà localizzare eventuali attività sensibili il più distante possibile dalla attività RIR.
Rischio sismico	• L'area ricade in classe G riguardo gli effetti attesi in caso di sisma.	• Sarà necessaria la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico (approfondimenti di II livello) e dei cedimenti attesi (approfondimenti di III livello) per la microzonazione sismica.





VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

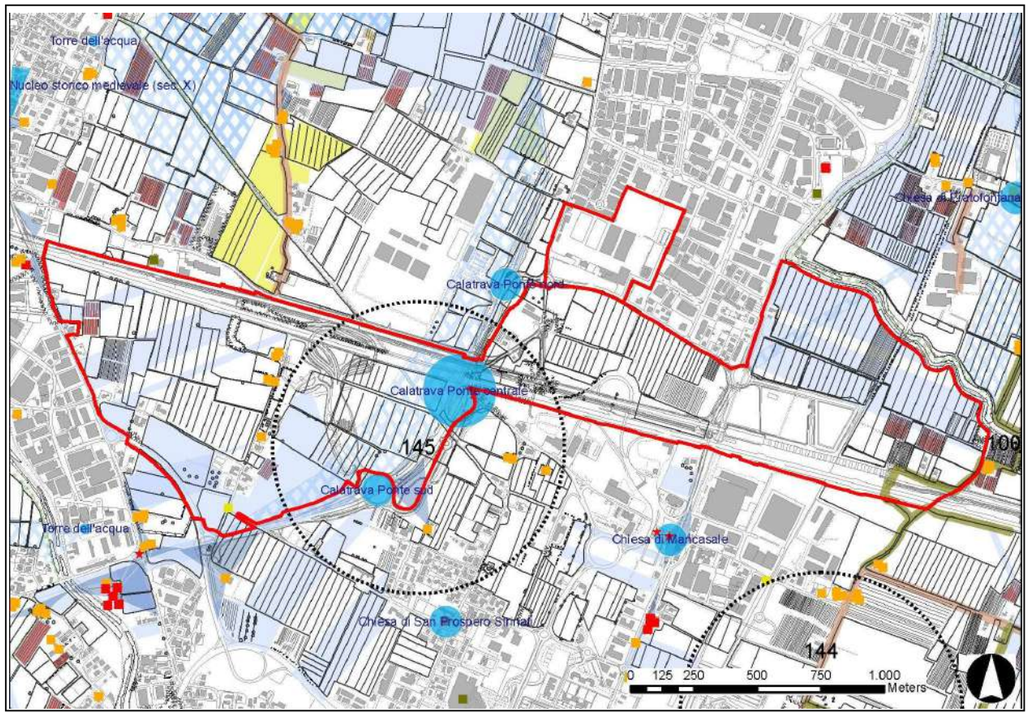
Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Strade	• Trovandosi in prossimità del casello autostradale, l'accessibilità all'area è molto elevata, sia su scala locale e provinciale (soprattutto con la zona nord della provincia), che nazionale.	• In fase progettuale andrà studiato un coordinamento degli accessi alla viabilità portante
Ferrovie	• Il polo si trova in prossimità della linea ad alta capacità e ne ospiterà la stazione. • Per quanto riguarda le ferrovie, è in progetto una fermata diretta della metropolitana di superficie ed in collegamento con la stazione FS ed il centro città.	
Piste ciclabili	• L'ambito è collegato al reticolo di piste ciclabili cittadine tramite l'asse di via Gramsci.	• Occorrerà valutare il completamento della rete su via Filangeri.
Trasporto pubblico locale	• Il polo è servito dalle linee 8 e 5 del TPL.	• Occorrerà potenziare l'accessibilità con il TPL anche in funzione delle nuove funzioni insediate.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Servizi per la mobilità (parcheggi)	• La parte urbanizzata del polo può contare su un parcheggio di circa 500 posti auto.	• 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	• La presenza di aree a verde attrezzato è limitata ad alcune pertinenze dei servizi.	• 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 (Mixitè)	• Attualmente le aree presenti hanno un elevato grado di specializzazione produttivo e espositivo. Convivono con queste funzioni tessuti residenziali di modeste dimensioni.	• Gli interventi previsti dovranno integrare e sistematizzare le aree del polo funzionale alto livello di accessibilità con il contesto urbano a sud della città.
Integrazione con l'urbano	• Le infrastrutture ferroviarie e viarie di grande traffico costituiscono delle barriere fisiche all'integrazione tra parti urbane.	• Gli interventi dovranno favorire in alcuni punti la permeabilità tra le zone a nord e a sud del fascio stradale e ferroviario (obiettivo in parte già previsto dalla realizzazione di un tratto delle tangenziali verso Bagnolo.)
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	• Gli ambiti attraversati dalle infrastrutture non presentano elementi di particolare pregio e risultano in parte degradati. • Le opere di recente realizzazione configurano il nuovo accesso alla città.	• Gli interventi dovranno caratterizzare unitariamente il paesaggio infrastrutturale. • Gli interventi dovranno prestare particolare attenzione alla valorizzazione delle architetture contemporanee di recente realizzazione.
Permeabilità	• L'ambito del polo esistente presenta percentuali di permeabilità molto basse.	• Gli interventi previsti dovranno concorrere alla riqualificazione ambientale e naturale dell'area, aumentando l'indice di permeabilità al suolo



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Paesaggio

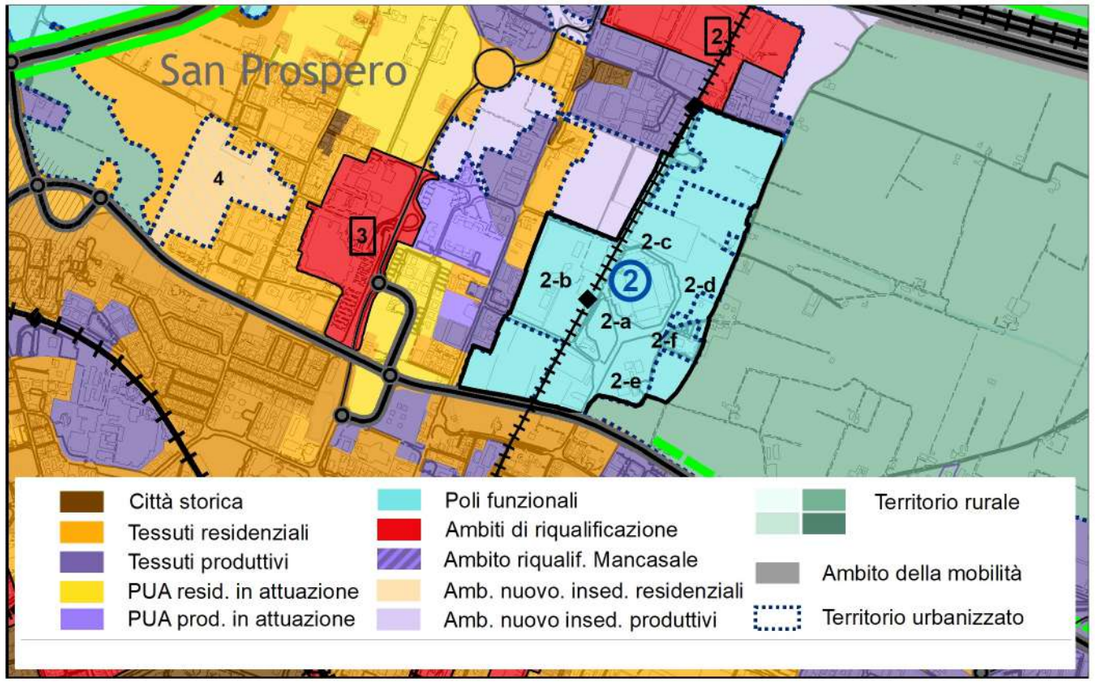
Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Ambiti paesaggistici	• *Ambito urbano "della città polifunzionale in fieri"*: parte di città eterogenea, a prevalente funzione terziaria, in cui sono in atto forti dinamiche di trasformazione del paesaggio • *Ambito urbano "della città industriale terziaria"*: paesaggio dell'industria, fortemente legato al territorio, ma caratterizzato dalla funzione produttiva e dal basso livello di riconoscimento identitario degli abitanti. • *Ambito strategico fluviale del Rodano*: sub-ambito di transizione tra l'ambito fluviale e gli ambiti urbani, ideale per attivare azioni progettuali legate al tema del "Dialogo" tra matrici diverse.	• Progetto paesaggistico complessivo delle trasformazioni in atto, a partire dalla indicazioni contenute nel Focus progettuale "1 - Zona nord" contenuto nell'elaborato P8.1, considerando il paesaggio e la percezione degli abitanti in un'ottica unitaria. • Gli interventi dovranno articolare, in particolare, un progetto degli spazi pubblici e degli elementi di arredo urbano, coerenti con le indicazioni del Focus e inquadrati all'interno di una visione unitaria dei tutta l'area (Masterplan paesaggistico) • INDICAZ X SUB-AMBITO 2D – L'area individuata come 2d deve essere progettata in modo da stabilire una relazione paesaggistica significativa tra ambito fluviale e nuove funzioni urbane di progetto.
Paesaggio agrario storico	• Vigneti di impianto tradizionale nell'ambito fluviale del Rodano	• Il progetto di intervento dovrà considerare la presenza delle colture storiche, integrandole all'interno del progetto, destinando una parte dell'area di intervento all'uso agricolo (parte marginale del sub-ambito 2d).
Relazioni percettive	• Presenza di un sistema di caposaldi paesaggistici di grande rilievo territoriale, all'interno dell'area di intervento: il sistema dei ponti di Calatrava costituisce una "porta della città" rilevante come segno identificativo e riferimento visivo. • Varchi di visuale dalla strada storica per Bagnolo verso il Rodano e dall'asse attrezzato dei ponti verso l'area del nuovo casello	• I nuovi interventi dovranno considerare le visuali, anche secondarie, che inquadrano la "porta della città", come meglio specificato nel Focus progettuale specifico • Progettazione particolarmente attenta della zona del nuovo casello e della fascia più prossima al Rodano, interessati da varchi di visuale dalla viabilità principale
Viabilità rurale storica	• via Petrella e ponte sul Rodano	• mantenere il tracciato e le caratteristiche morfologiche di via petrella, salvaguardando gli elementi accessori alla strada. Mantenere una fascia di rispetto di almeno 3 metri, allontanando il più possibile piazzali asfaltati ed edifici. Nel caso di realizzazione di siepi o altri elementi di recinzione o accessori, attenersi alle indicazioni nell'allegato F del RUE. Non dovranno essere previsti nuovi accessi carrabili su via Petrella, che dovrà invece acquisire il valore di "via del paesaggio", destinata alla mobilità ciclabile e pedonale.
Eccellenze e criticità	• 100 - ECCELLENZA "Attraversamento delle acque: punto suggestivo e superamento del Rodano" • 144 – ECCELLENZA "Via Petrella: punto di contatto tra ambito rubano e ambito rurale. Asse su cui costruire un dialogo tra matrici diverse" • 145 – CRITICITA' "Migliorare la connettività tra San Prospero e gli ambiti agricoli oltre l'asse A1-AV".	• Valorizzare il tracciato e il manufatto esistente sul Rodano • Il progetto dovrà tenere in particolare considerazione la natura e l'immagine di questa strada storica, che dovrà mantenere il suo carattere rurale, e al tempo stesso divenire elemento di congiunzione con l'urbano. • La "porta della città" dei ponti di Calatrava, ha una duplice valenza: elemento di connessione tra l'ambito urbano e il territorio agricolo a nord dell'asse A1-AV; caposaldo paesaggistico di grande valore percettivo. Tutti gli interventi previsti in prossimità, devono tenere conto dell'interazione con le visuali, anche secondarie, relative ai ponti.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

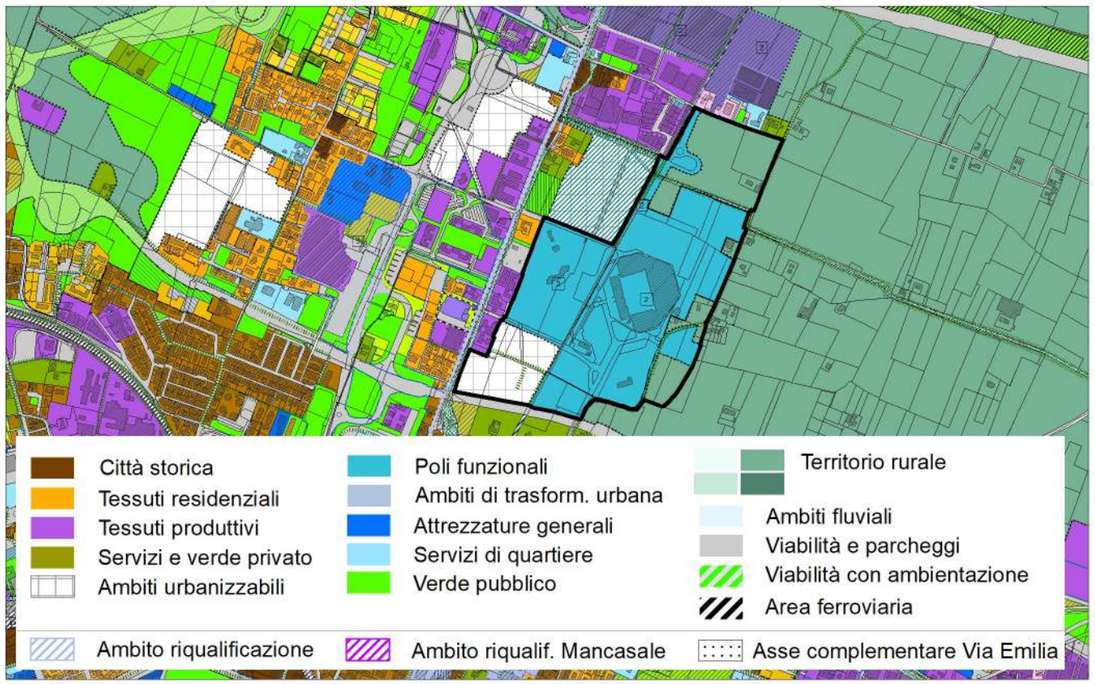
PF2_CITTA' DELLO SPORT E DEL TEMPO LIBERO

L’ambito dello stadio Giglio rappresenta una centralità per la città e la zona nord. E’ il polo dello sport, del tempo libero e dei servizi; un’area nella quale sono previste funzioni integrate in grado di fornire articolate funzioni a scala territoriale: attività sportive, sociali, terziarie, ricreative, culturali.
Il progetto a scala urbana dovrà prevedere il riassetto generale della viabilità, nonché dell’accessibilità ferroviaria e ciclabile, al fine di connettere efficacemente questo ambito con il centro storico, gli altri poli funzionali presenti sulla linea della metropolitana di superficie (zona nord, le Reggiane, il S.Lazzaro) e le ulteriori centralità esistenti o previste nell’area nord.
La progettazione degli spazi pubblici, e in particolare delle aree a verde, dovrà essere l’elemento di qualità urbana dell’intervento e diventare parte integrante di un ampio progetto di valorizzazione del paesaggio dell’intera area nord, in grado di ripensare l’assetto urbano come un continuum di spazi connessi fra loro, al fine di generare un unico evento architettonico-urbanistico.
Infine potrà essere completata ed ulteriormente qualificata la gamma di servizi e funzioni attualmente previste attraverso la puntuale verifica dell’opportunità di insediamento di ulteriori strutture e funzioni sportive-ricreative, nonché di servizi privati e pubblici.

Inquadramento territoriale



PSC Ambiti programmatici — Scala 1:20000



RUE Regolamento urbanistico-edilizio — Scala 1:20000

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione
Si tratta di un complesso di attrezzature comprensive dello Stadio Giglio, del Parco acquatico e della multisala cinematografica, che rappresentano l'offerta di servizi a scala urbana per lo sport e il tempo libero. Nell'area sono presenti anche una galleria commerciale, una struttura sanitaria dell'AUSL e il Circolo ARCI PIGAL.

Funzioni insediate: elenco unità del polo funzionale (L.r. 20/2000)

Numero unità	*Caratterizzazione funzionale*	**Famiglia attività**	*Unità funzionali*	*Bacino di utenza*
2-a	Attrezzature per lo sport e lo spettacolo	H	Stadio Giglio	Sovraprovinciale
2-b	Attrezzature per lo sport e lo spettacolo	H	Parco Aquatico	Locale
2-c	Attrezzature per lo sport e lo spettacolo	H	Multisala UCI-Cinemas	Sovracomunale
2-d	Attrezzature per lo sport e lo spettacolo	B	Centro commerciale non alimentare	Sovracomunale
2-e	Attrezzature per lo sport e lo spettacolo	H	Circolo ARCI Pigal	Locale
2-f	Attrezzature socio-sanitarie		Struttura psichiatrica	Sovracomunale

Inquadramento dimensionale e funzionale
Il Polo funzionale comprende anche il sistema della viabilità di accesso alle attività sportive e le aree per parcheggi di complessivi 1.382 posti auto. Il Polo ha una superficie territoriale di circa 360.000 mq ed è costituito da un complesso di attrezzature per lo sport e il tempo libero, in gran parte esistenti:
2-a Stadio Giglio con una capienza di oltre 20.000 posti.
2-b Parco Aquatico con una estensione di circa 40.000 mq è interessato da un intervento di potenziamento del sistema delle piscine.
2-c Multisala UCI–Cinemas comprende 11 sale per un totale di 1.825 posti.
2-d Galleria commerciale non alimentare con una superficie di vendita non superiore a 10.000 mq SV.
2-e Circolo ARCI PIGAL. Il complesso, di oltre 1.100 mq di superficie, è dentro ad un parco pubblico (il parco delle roverelle) di 12.000 mq.
2-f Polo psichiatrico dell'AUSL di Reggio Emilia, recentemente completato.

Dati	*Totale*
Sup. territoriale	359.551 mq

Accessibilità
La zona è di difficile accessibilità e necessita di un assetto maggiormente connesso nella rete.
L'area del polo sportivo è servita dalla rete delle piste ciclabili, mentre l'accessibilità ferroviaria è garantita dalla presenza di una fermata della metropolitana nei pressi dello Stadio.

Problemi e criticità
Le principali criticità riscontrate sono relative alle difficoltà di accessibilità.

Interventi programmati e proposti

Stadio Giglio

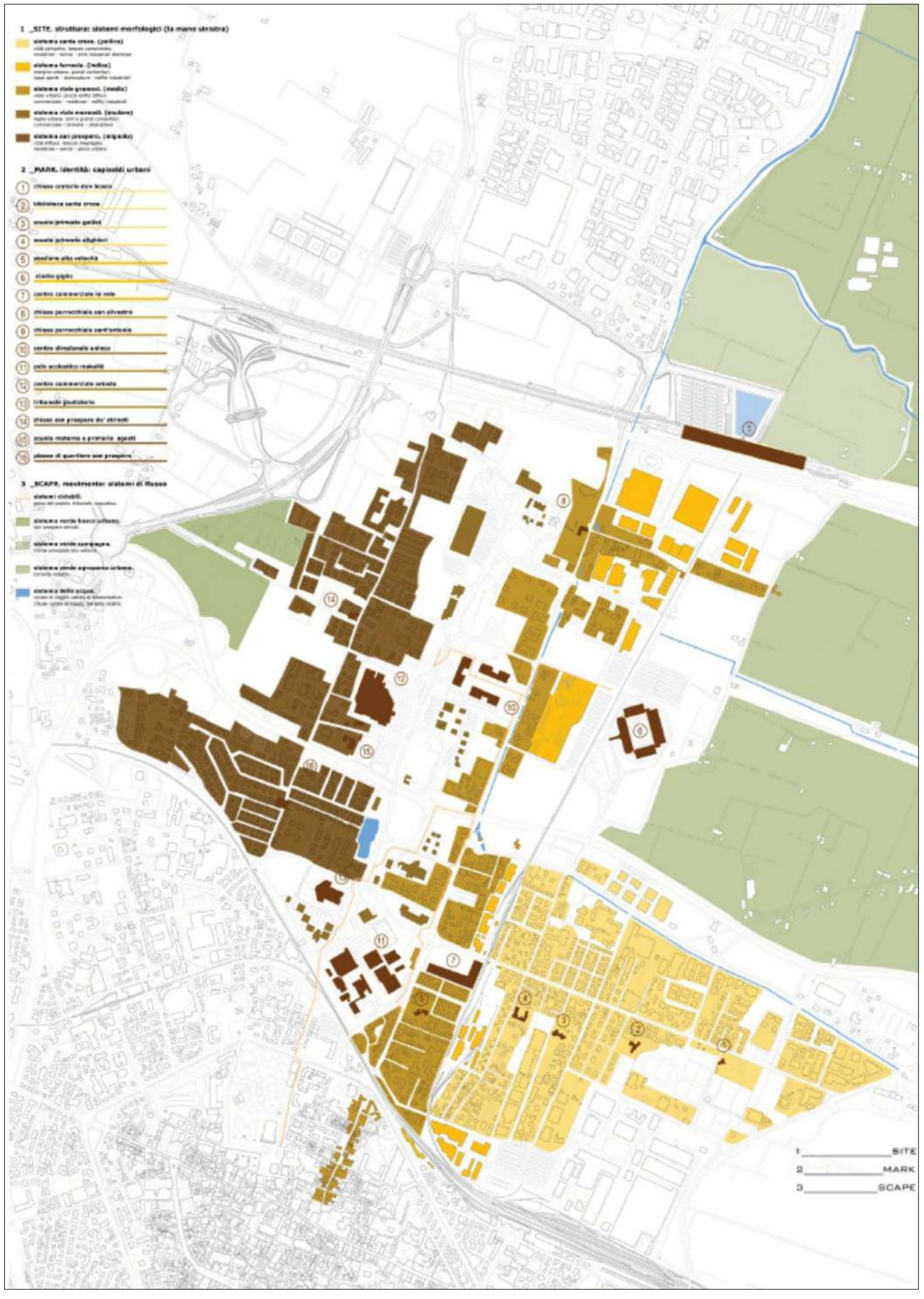
Interventi di miglioramento della viabilità
È stata effettuata un' "Analisi di impatto del nuovo assetto urbanistico del comparto nord della città" che studia e confronta proposte di intervento sulla rete della viabilità per il miglioramento complessivo della sua efficienza e la riduzione delle situazioni critiche riscontrate.
Per l'area del Giglio gli interventi proposti si focalizzano: sul miglioramento delle connessioni est-ovest attraverso l'apertura di un ramo est della grande rotatoria Morandi/Lincoln a collegarsi con via Gramsci, in corrispondenza dell'incrocio Gramsci/Tegani, in grado di creare la continuità di un itinerario est-ovest; sulla protezione dal traffico veicolare delle vie più insediate ed in particolare di via Gramsci.

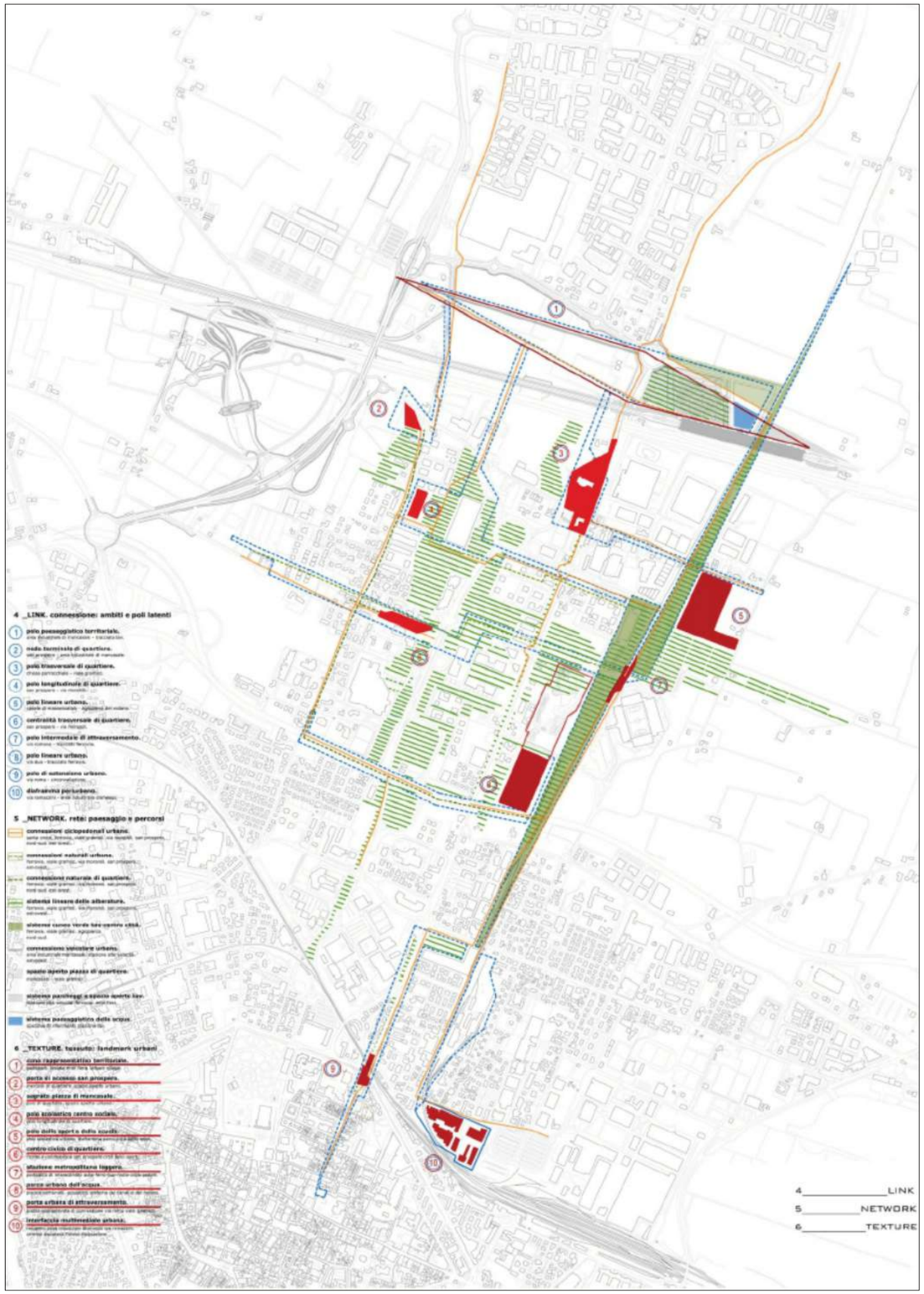
Rete ferroviaria
È prevista anche la localizzazione di una nuova fermata della metropolitana oltre a quella dello Stadio.

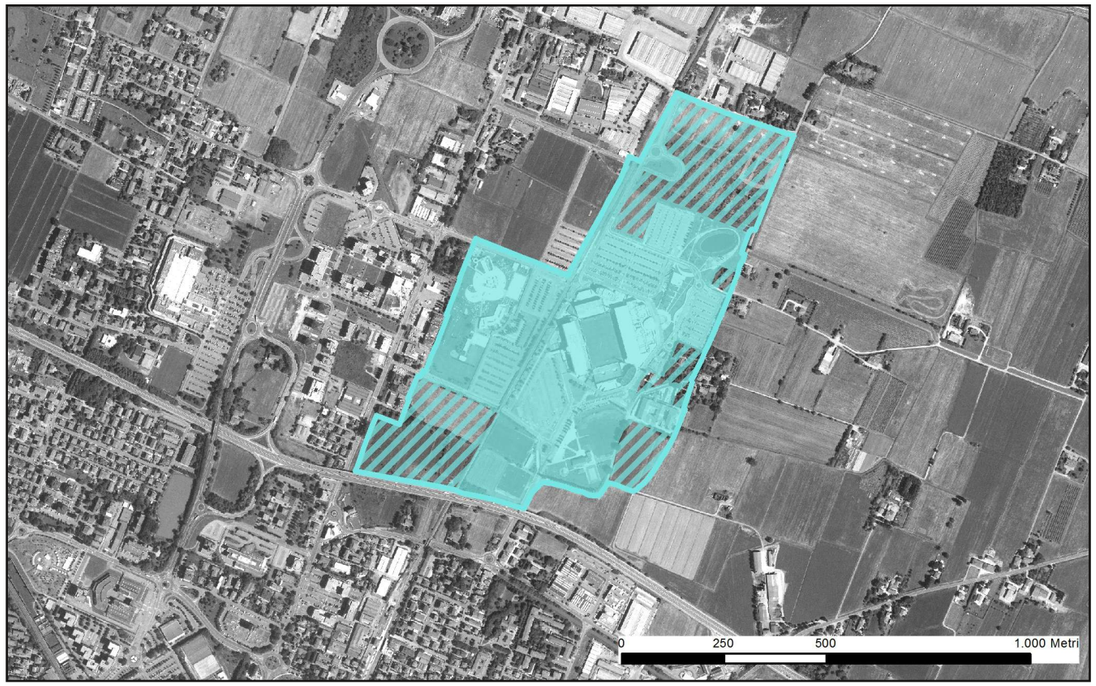
Polo scolastico
Sono allo studio la realizzazione di nuove attrezzature sportive e per l'istruzione di livello superiore.

Riassetto urbano e della mobilità dell'area Giglio – piscine Aquatico
L'insieme degli spazi pubblici destinati al leisure e al tempo libero, già presenti all'interno del polo del Giglio costituisce un'occasione per pensare gli spazi pubblici e collettivi all'aperto e al coperto come un continuum di spazi connessi da un sistema complesso di percorrenze multiple (treno, auto, bici, moto, passeggio) in grado di generare un unico evento architettonico-urbano. Il progetto di "Riassetto urbano e della mobilità dell'area Giglio – piscine Aquatico" (di cui si vedono le rappresentazioni a lato e nella pagina seguente) si basa su una lettura degli elementi infrastrutturali, funzionali-identitari e di flusso per arrivare a definire:

- connessioni tra le centralità e polarità esistenti e previste (**link**);
- una rete di elementi paesaggistici che riordinano e gerarchizzano gli spazi aperti ed edificati, costruendo continuità e discontinuità selezionate (**network**);
- tessuti urbani, riconfigurati a partire da una maglia territoriale, che, sulle polarità urbane esistenti e su quelle latenti ed attraverso le dinamiche di percorrenza, costruisce uno strato di senso (**texture**).




4 _LINK. connessione: ambiti e poli latenti
1 polo paesaggistico territoriale.
2 nodo baricentrico di quartiere.
3 polo trasversale di quartiere.
4 polo longitudinale di quartiere.
5 polo lineare urbano.
6 centralità trasversale di quartiere.
7 polo intermedio di attraversamento.
8 polo lineare urbano.
9 polo di ristrutturazione urbana.
10 diaframma periurbano.
5 _NETWORK. rete: paesaggio e percorsi
connessioni ciclopedonali urbane.
connessioni naturali urbane.
connessione naturale di quartiere.
sistemi lineari delle alberature.
sistema cuneo verde tra centro città.
connessione veicolare urbana.
spazio aperto piazza di quartiere.
sistema parcheggi a spazio aperto tipo.
sistema paesaggistico delle acque.
6 _TEXTURE. tessuto: landmark urbani
1 asse rappresentativo territoriale.
2 porta di accesso est prospera.
3 sagrato piazza di mercatale.
4 polo scolastico centro sociale.
5 polo dello sport e dello scuole.
6 centro civico di quartiere.
7 stazione metropolitana leggera.
8 cerco urbano dell'acqua.
9 porta urbana di attraversamento.
10 interfaccia ristrutturazione urbana.
4 LINK
5 NETWORK
6 TEXTURE



AREE ESISTENTI

AREE DI POTENZIAMENTO

AREE ESISTENTI E DI POTENZIAMENTO

STRATEGIE E INDIRIZZI

Caratterizzazione funzionale prevalente

Attrezzature per lo sport ed il tempo libero, cultura e istruzione, commercio.

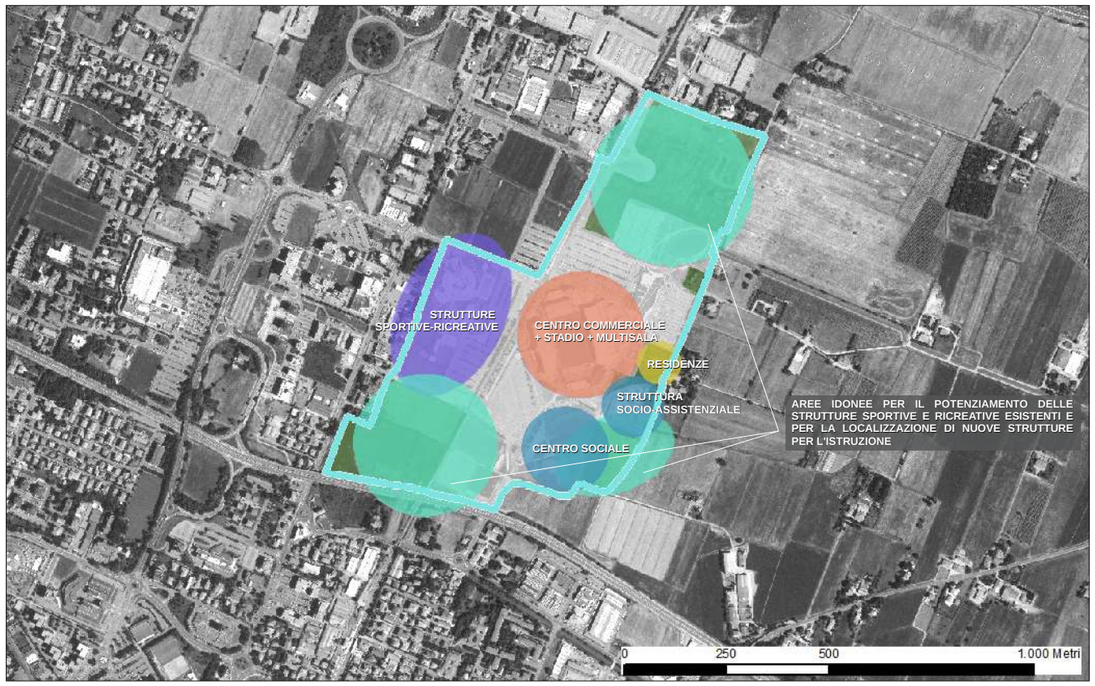
Obiettivi

In coerenza con quanto disposto dall'Accordo Territoriale sottoscritto con l'Amministrazione Provinciale, gli obiettivi da perseguire all'interno del Polo sono i seguenti:

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

Funzioni insediabili

- Attrezzature sportive di interesse provinciale;
- Attrezzature scolastiche di livello superiore;
- Funzioni ricreative e di spettacolo;
- Funzioni commerciali entro i limiti di un centro commerciale di attrazione di livello inferiore, con un massimo di 10.000 mq di SV (livello B di cui all'art. 19, comma 1, lett.b, delle norme di PTCP);
- Attrezzature socio-sanitarie;
- Attività terziarie, culturali e di servizio.



AREE PER INFRASTRUTTURE PRINCIPALI

AREE AGRICOLE/INEDIFICATE

SCHEMA FUNZIONI PREVALENTI DI PROGETTO

Previsioni di sviluppo

Il PSC prevede quali possibili aree di sviluppo del polo esistente due zone a sud, a ridosso della tangenziale e della struttura socio-assistenziale, e una a nord dello Stadio.

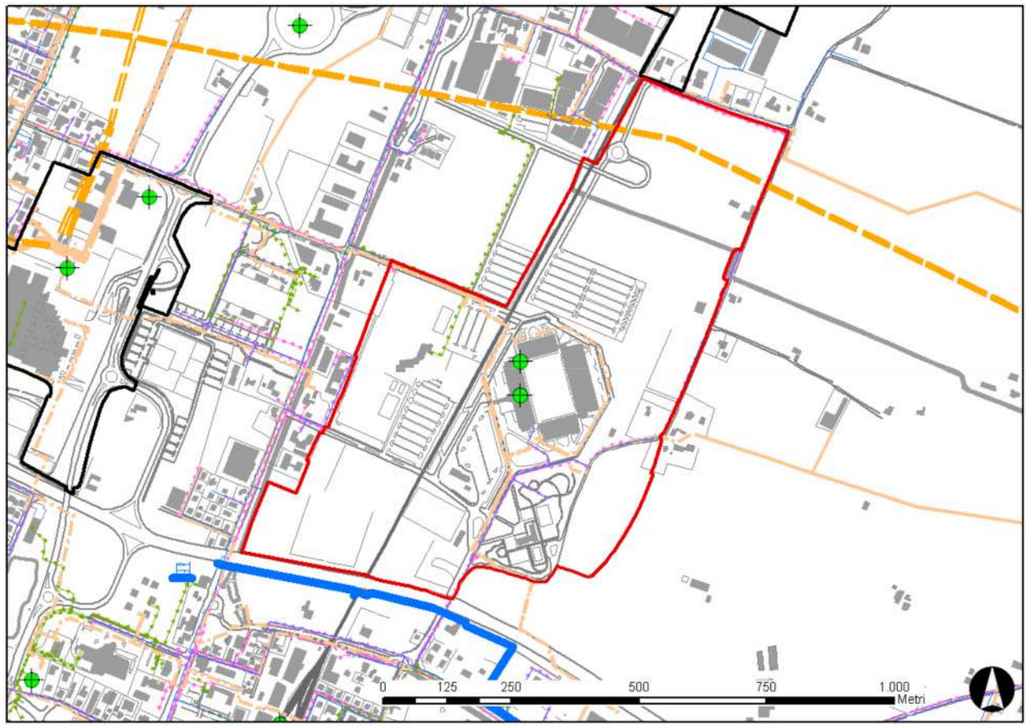
Dati	*Totale*
Sup. territoriale complessiva	521.583 mq
Permeabilità esistente	40%

Diritti edificatori della previsione di sviluppo	*0,30 mq/mq*

Oltre ai diritti edificatori minimi riportati in tabella, può essere consentita una quota di edificabilità supplementare, all'interno di specifici progetti integrati, esclusivamente orientata al perseguimento di finalità pubbliche, purché tale previsione non contrasti i limiti e le condizioni di sviluppo definite in sede di ValSAT.
Oltre alle suddette finalità, la quota di edificabilità supplementare potrà essere riservata al perseguimento dei seguenti obiettivi generali di PSC: reperimento e cessione delle aree per la realizzazione di dotazioni territoriali; adozione di misure di risparmio energetico e promozione dell'uso delle fonti rinnovabili; sviluppo di azioni di rinaturazione ed attuazione della Rete ecologica polivalente; attuazione di interventi di riqualificazione urbana, ambientale o del paesaggio.
Tale potenzialità aggiuntiva verrà valutata concordemente dalle Amministrazioni Comunale e Provinciale nelle fasi operative di attuazione delle previsioni del PSC, Accordi territoriali integrativi e POC, assumendo come criteri di riferimento la qualità urbanistica ed architettonica e la chiara corrispondenza del progetto all'interesse pubblico.
Tale potenzialità aggiuntiva non potrà comunque superare il dimensionamento massimo definito dal PSC per i poli funzionali.

Indirizzi

Oltre a quanto indicato dalla ValSAT, nell'attuazione delle previsioni relative al polo funzionale, andranno rispettate le condizioni di infrastrutturazione, di efficientamento energetico, di dotazioni territoriali, di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica ed ambientale, nonché i parametri e i criteri di progettazione definiti nell'Accordo Territoriale sottoscritto con l'Amministrazione provinciale (artt. 4.3, 4.4, 6, 7).
Gli indirizzi di sviluppo dei poli funzionali sono definiti all'interno di detto Accordo e potranno essere aggiornati ed integrati all'interno di Accordi Integrativi da stipularsi tra gli stessi due enti prima della fase operativa attuativa (adozione dei singoli Piani Operativi Comunali).



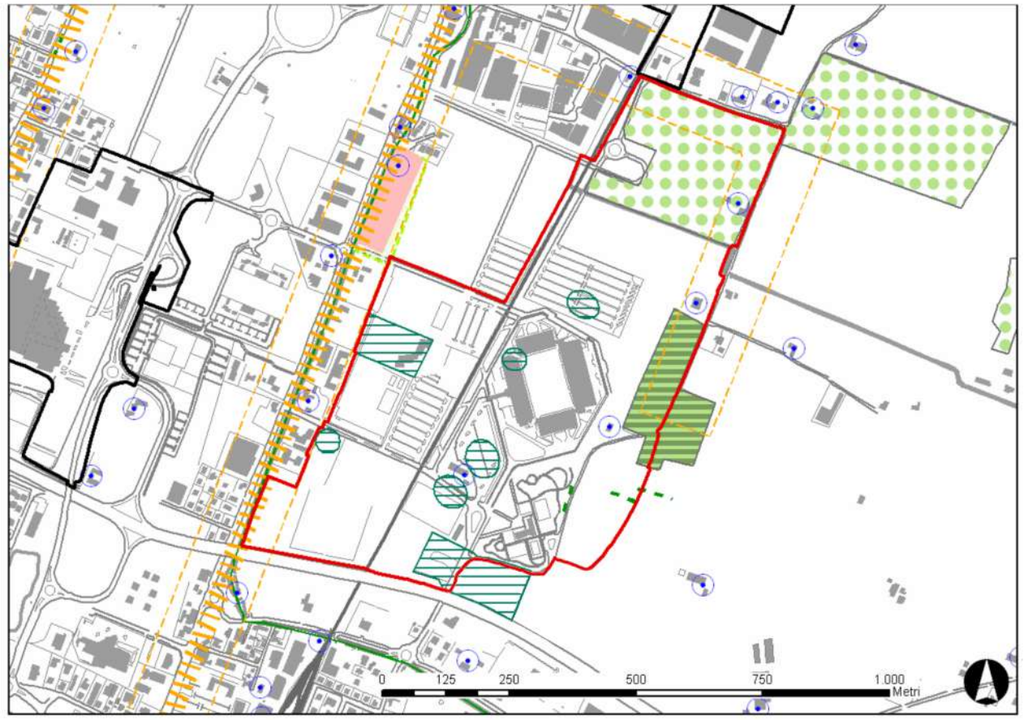
VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

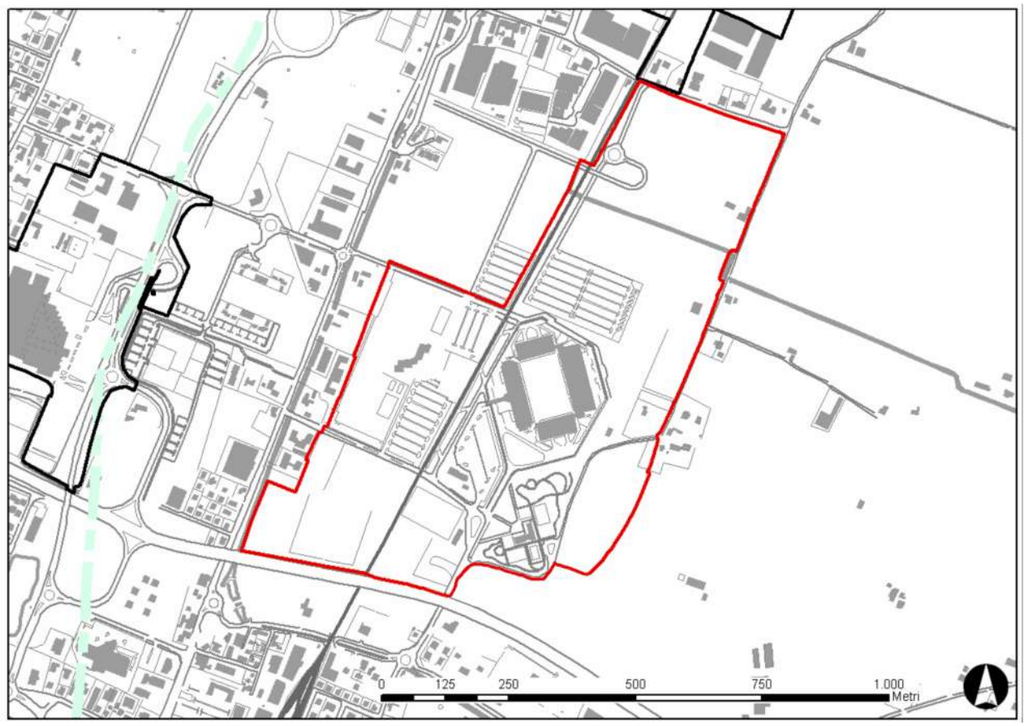
Distribuzione delle reti tecnologiche

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rete acquedottistica	• L'area è servita dalla rete acquedottistica; nel margine meridionale è presente una dorsale della rete. • Non si registrano particolari criticità.	
Fognature	• La rete è in parte mista ed in parte separata. • Possibili elementi di criticità locale sono presenti sul condotto di scolo delle acque bianche che scorre a fianco della tangenziale per sovraccarico. • Criticità dello scolmatore "La Nave" (scarica nel Canalazzo Tassone) sia in termini di capacità che di qualità delle acque. • Capacità di deflusso delle acque del Cavo Pistarina al limite.	• Occorrono approfondimenti per adeguare e aggiornare lo stato della rete alle nuove esigenze del polo funzionale. • Occorre rivedere per intero il nodo idraulico "La Nave", anche per risolvere i problemi di qualità delle acque del Canalazzo Tassone. • Occorre valutare in maniera congiunta le ricadute dello sviluppo del polo funzionale e delle nuove urbanizzazioni nell'area produttiva di Mancasale sul Cavo Pistarina.
Depuratori	• L'area si serve del depuratore di Mancasale (capacità di trattamento max 280.000 A.E.) che appare in grado di sostenere i carichi attualmente veicolati.	• Occorre valutare ed approfondire i margini del depuratore a recepire ulteriori nuovi carichi a seguito di nuove urbanizzazioni.
Gas	• Non sono presenti dorsali di distribuzione del gas ma solo linee di servizio a bassa pressione.	
Linee elettriche	• L'area è attraversata a nord da una linea di alta tensione, mentre a sud l'area è servita da linee elettriche di media tensione, prevalentemente interrate. • Ad est è presente un cavo di media tensione aereo.	
Stazioni radio base per la telefonia mobile	• Sono presenti 5 installazioni di SRB localizzate in tre siti: sulla torre faro dello stadio, su un traliccio, altamente impattante dal punto di vista visivo, sul centro commerciale (microcella). • Nel raggio di 1.000 mt ci sono altre 12 installazioni in sette siti che andranno a sopperire alle esigenze di copertura del comparto.	• Occorre prevedere una razionalizzazione dei supporti per le SRB esistenti e nuove.
Teleriscaldamento	• Non sono presenti dorsali. Solo l'area ad ovest della ferrovia Reggio-Novellara è attraversata dalla rete capillare.	

Popolazione esposta ad inquinamento

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Inquinamento atmosferico	• Il polo non comprende tessuti residenziali consistenti. Si registrano criticità per i tessuti residenziali attraversati dalla viabilità di accesso e per la vicinanza di arterie a flusso elevato di traffico.	• Miglioramento della viabilità di accesso che ridurrà le situazioni episodiche di congestione. • Nel caso di inserimento di attività sensibili occorrerà adottare le opportune mitigazioni.
Inquinamento elettromagnetico	• Non sono localizzate attività sensibili nelle fasce di rispetto degli elettrodotti.	• L'inserimento di attività sensibili dovrà tenere conto della presenza dell'elettrodotto e delle rispettive fasce di rispetto.
Inquinamento acustico	• Il polo non comprende tessuti residenziali consistenti. Si registrano criticità per i tessuti residenziali attraversati dalla viabilità di accesso e per la vicinanza di arterie a flusso elevato di traffico comunque provviste di barrire acustiche.	• Miglioramento della viabilità di accesso che ridurrà le situazioni episodiche di congestione. • Nel caso di inserimento di attività sensibili occorrerà adottare le opportune mitigazioni.





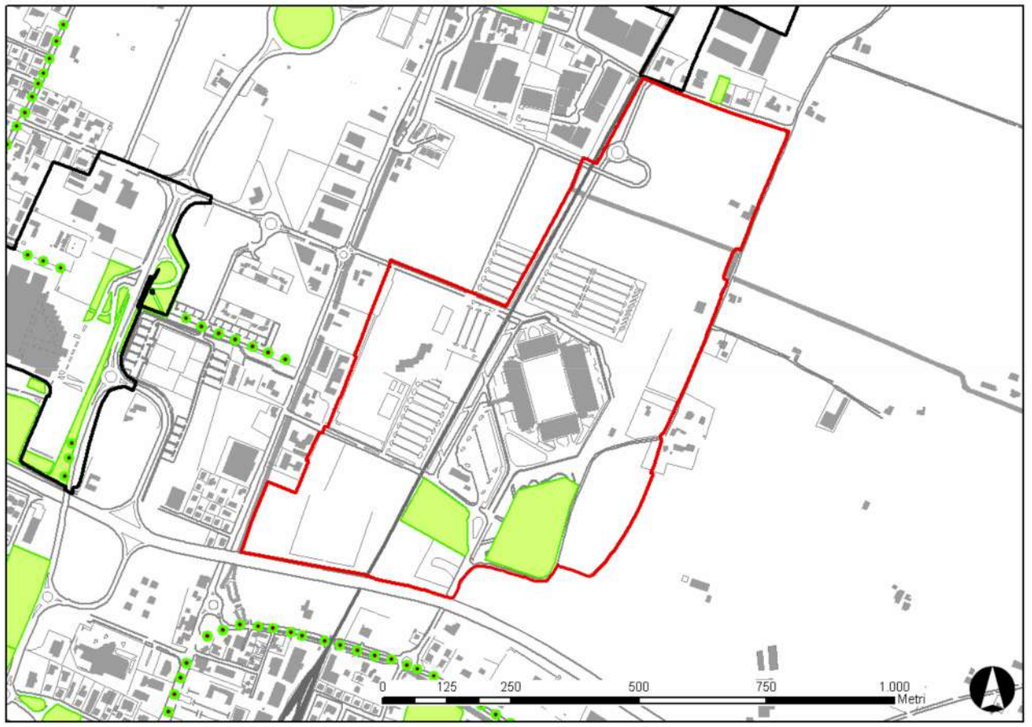
VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

Tutela del patrimonio territoriale esistente

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Tutele e vincoli naturali	• Non esistono tutele e vincoli ambientali. • Elementi di pregio sono le aree verdi a nord e un parco di una villa su via Petrella.	• Azioni di valorizzazione della relazione visiva tra il parco della villa di via Petrella e l'area agricola circostante.
Tutele e vincoli storici	• Il Canale di Reggio è un canale storico preminente. • Via Gramsci e via Petrella sono vie romane tutelate quali elementi della centuriazione. Insieme a via Cavallotti, costituiscono elementi della viabilità storica. • Nell'agricolo circostante, ma al di fuori dell'ambito, sono presenti edifici di valore storico-tipologico. • Poco al di fuori dall'ambito è presente il complesso "Corte Enzola", vincolato ai sensi del D.lgs. 42/2004.	• Le nuove trasformazioni dovranno prevedere azioni di valorizzazione e tutela delle preesistenze storico-culturali.
Tutele e vincoli archeologici	• Su tutto il comparto sono presenti aree archeologiche risalenti a varie epoche.	• In fase di progettazione delle nuove trasformazioni dovranno essere approfondite le analisi sul sistema storico-archeologico esistente, di concerto con la Soprintendenza archeologica.
Tutele e vincoli paesaggistici	• Via Petrella è una viabilità di interesse storico-paesaggistico.	• Occorre valorizzare e tutelare le visuali libere presenti lungo via Petrella.
Potenziali corridoi e nodi ecologici proposti	• Verso nord sono presenti alcune aree a colture arboree potenzialmente rinaturalizzabili. • Il Canale di Reggio, sul confine sud-occidentale, rappresenta un elemento primario della rete ecologica locale. • Su via Petrella, a confine dell'ambito, è presente un filare, elemento significativo per lo sviluppo della rete ecologica locale. • La linea ferroviaria e la tangenziale rappresentano elementi di interferenza per la continuità delle relazioni ecologiche.	• Azioni di valorizzazione e di implementazione degli elementi della rete ecologica locale.

Rischio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rischio idraulico	• Il polo ricade in un'area esterna alle fasce di esondazione del PAI.	
Rischio industriale	• Non sono presenti impianti a rischio di incidente rilevante se non ad una certa distanza di oltre 1.000 mt in linea d'aria. • Non sono presenti nei pressi del polo nè industrie sottoposte ad AIA, nè industrie di Classe I formalmente riconosciute.	
Rischio sismico	• L'area ricade in classe G riguardo gli effetti attesi in caso di sisma. • In sede di PSC (QCA2.5-Analisi_del_rischio_sismico), POC (PO.2.2 ValSAT e QC - All.3) e approfondimenti specifici (Microzonazione sismica - 2013) si sono definiti, in via preventiva, gli effetti sismici locali e la microzonazione sismica - secondo livello con locali approfondimenti di terzo.	• Dovranno essere effettuate ulteriori analisi geologico-sismiche ed indagini geognostiche di natura ed approfondimento adeguati al livello di progettazione.



VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

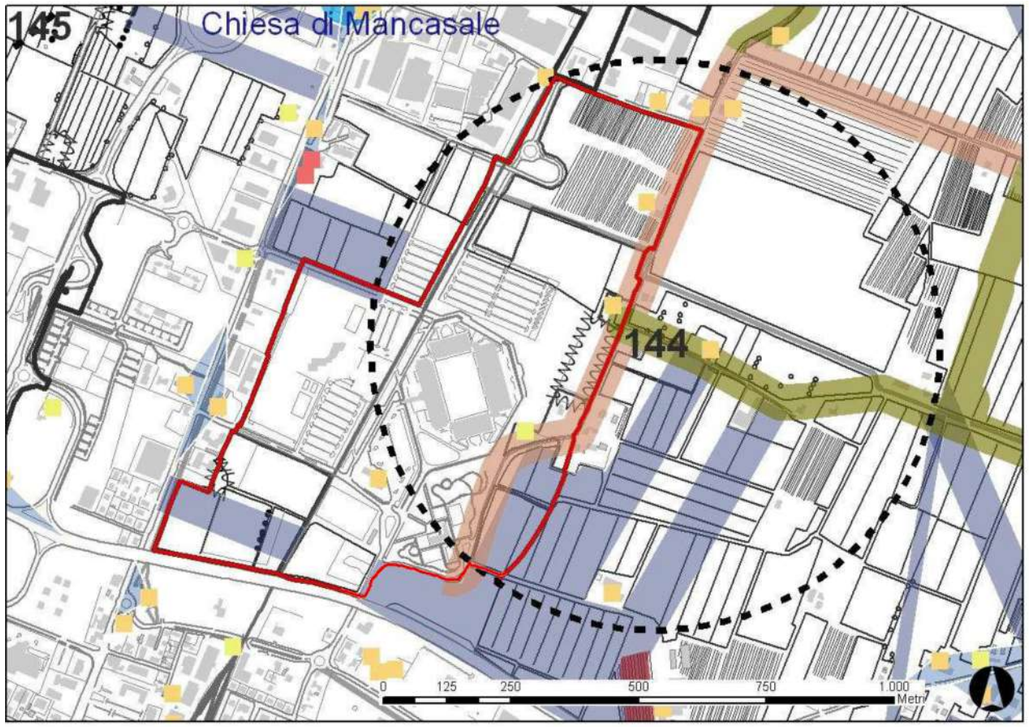
Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Strade	• Critico è il sistema di accessibilità stradale all'area.	• Attuazione degli interventi previsti nell' "Analisi di impatto del nuovo assetto urbanistico del comparto nord della città".
Ferrovie	• L'area è attraversata dalla metropolitana di superficie Bagnolo-Reggio Emilia.	• Gli interventi dovranno tendere al potenziamento della linea metropolitana di superficie con la realizzazione di una fermata puntuale.
Piste ciclabili	• Su via Gramsci è presente un tratto portante della rete ciclabile.	• Completamento della rete su via Romano. • Potenziamento della ciclabilità da via Petrella.
Trasporto pubblico locale	• Solo una linea di trasporto pubblico arriva fino allo Stadio, altre si fermano su via Gramsci o a sud del comparto.	• Potenziamento delle linee del TPL.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Servizi per la mobilità (parcheggi)	• La quantità di parcheggi è dimensionata rispetto alle funzioni esistenti.	• L'inserimento di nuove funzioni dovrà prevedere la razionalizzazione di spazi a parcheggi da rifunzionalizzare rispetto a quelli esistenti.
Dotazione di verde urbano	• La presenza di aree a verde è limitata ad alcune pertinenze dei servizi. • Il parco acquatico è stato realizzato all'interno di un ampio spazio aperto a verde.	• Le aree di sviluppo dovranno contribuire alla configurazione di un disegno complessivo degli spazi aperti a verde e a parcheggi esistenti. • Gli spazi aperti a verde potranno essere utilizzati per mediare il rapporto con la campagna a est del comparto.

Qualità urbana

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Complessità urbana (Mixitè)	• E' un polo con funzioni altamente specializzate.	
Integrazione con l' urbano	• La specificità di funzioni presenti all'interno del polo necessitano di un efficace sistema di connessioni con il centro storico e gli altri poli funzionali. • Le relazioni con la città sono garantite dal sistema infrastrutturale di via Gramsci e via Taddei.	• L'inserimento di nuove attività può essere un'occasione per realizzare alcune attività a servizio dell'intera area. • Dovranno essere potenziate le connessioni con il centro storico e l'area nord.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	• L'area conserva i caratteri di area rurale nella campagna a est e nei complessi affacciati su via Petrella, mentre lo stadio e le altre funzioni specializzate sono realizzate seguendo logiche dimensionali e funzionali proprie delle attività insediate.	• Le nuove funzioni ed in particolare gli spazi aperti dovranno connettersi e relazionarsi con i tessuti esistenti ed i complessi delle attività sportive presenti.
Permeabilità	• Le funzioni insediate mantengono un'alta permeabilità all'interno del polo.	• Le aree di sviluppo dovranno garantire un livello di permeabilità dei suoli elevata.



VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

Paesaggio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Ambiti paesaggistici	• Ambito di paesaggio urbano "ambito della città polifunzionale in fieri": ambito eterogeneo sottoposto a notevoli dinamiche di trasformazione. • Oltre via Petrella, verso est: "ambito di cintura-cunei verdi". Paesaggio di rilievo strategico. L'attività agricola deve essere salvaguardata in un'ottica di rifunzionalizzazione e ripensamento complessivo degli ambiti periurbani (Focus 4 - Cunei verdi).	• Progetto paesaggistico complessivo delle trasformazioni in atto, a partire dalle indicazioni contenute nel Focus progettuale "1- Zona nord" contenuto nell'elaborato P8, considerando il paesaggio e la percezione degli abitanti in un'ottica unitaria. • Gli interventi dovranno articolare, in particolare, un progetto degli spazi pubblici e degli elementi di arredo urbano, coerenti con le indicazioni del Focus e inquadrati all'interno di una visione unitaria di tutta l'area (Masterplan paesaggistico). • Occorre mantenere il carattere rurale oltre via Petrella.
Paesaggio agrario storico	• Presenza di siepi a margine di via Petrella.	• Mantenimento delle siepi.
Relazioni percettive	• Presenza di visuali da preservare da via Gramsci e dalla tangenziale, che lambiscono l'area di intervento.	• Necessità di progettare con particolare attenzione questi fronti.
Viabilità rurale storica	• via Petrella.	• Mantenere il tracciato e le caratteristiche morfologiche di via Petrella, salvaguardando gli elementi accessori alla strada. Mantenere una fascia di rispetto di almeno 3 metri, allontanando il più possibile piazzali asfaltati ed edifici. Nel caso di realizzazione di siepi o altri elementi di recinzione o accessori, attenersi alle indicazioni nell'allegato D del RUE. Non dovranno essere previsti nuovi accessi carrabili su via Petrella, che dovrà invece acquisire il valore di "via del paesaggio", destinata alla mobilità ciclabile e pedonale.
Eccellenze e criticità	• 144 - LUOGO "via Petrella: punto di contatto tra ambito urbano e ambito rurale. Asse su cui costruire un dialogo tra matrici diverse".	• Il progetto dovrà tenere in particolare considerazione la natura e l'immagine di questa strada storica, che dovrà mantenere il suo carattere rurale, e al tempo stesso divenire elemento di congiunzione con l'urbano. Il progetto del verde del Polo funzionale dovrà perseguire l'obiettivo di legare il nuovo intervento al contesto agrario che si trova oltre via Petrella, guidando la transizione da un ambito all'altro.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

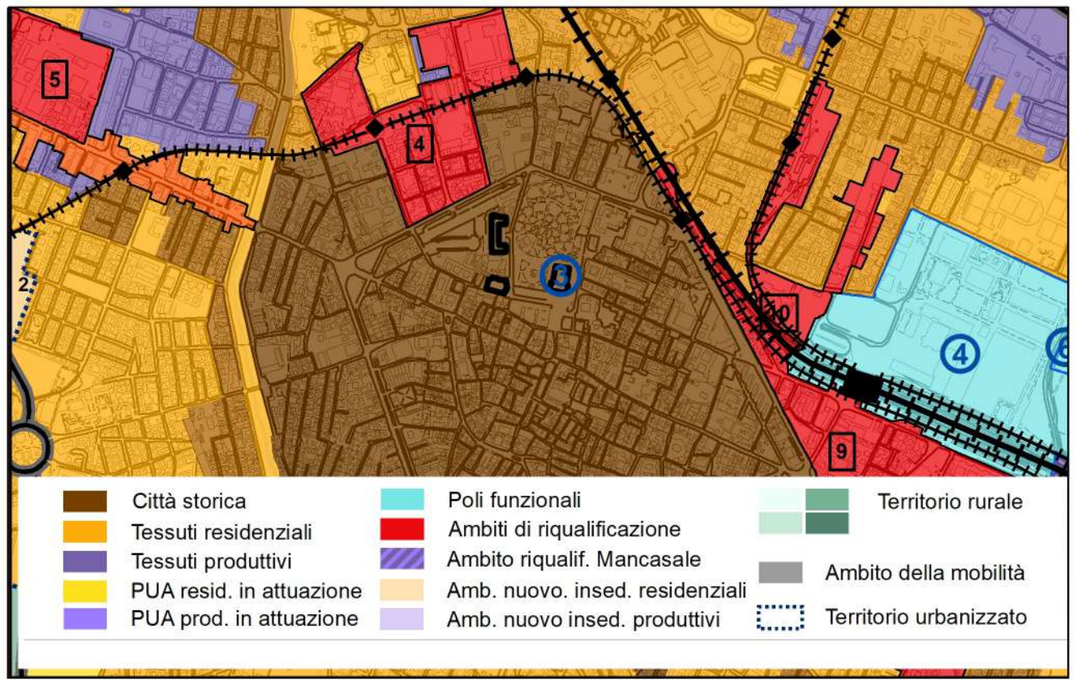
PF3_POLO DELLA CULTURA E DEL SAPERE

La qualità della vita nel centro storico di Reggio Emilia - indubbiamente connessa al valore intrinseco del suo patrimonio storico, artistico e culturale nonché alla vitalità del suo tessuto sociale e commerciale—oggi più che mai dipende dalla capacità di mettere in campo una strategia, concertata e condivisa, in grado di riconferire a questa specifica realtà urbana la sua naturale vocazione di polarità di interessi e centro di relazioni all'interno di quell'ambito socio-economico e territoriale complesso, esteso ben oltre i confini comunali, riconoscibile come sistema d'area vasta.

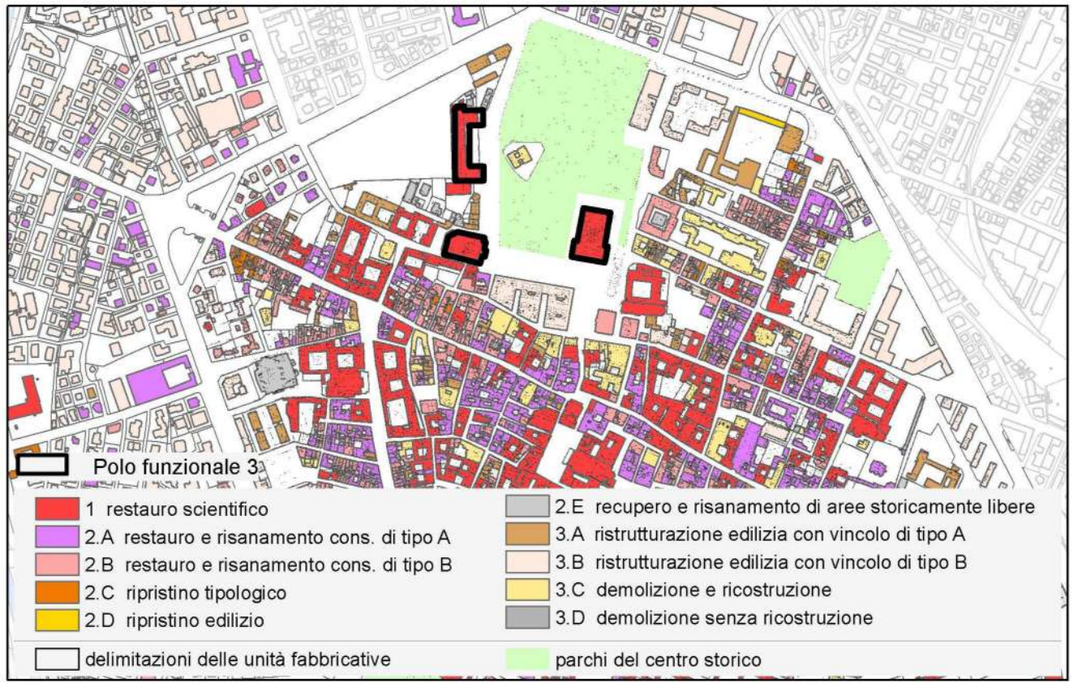
Il paesaggio urbano storico-culturale racchiuso nel centro storico non è solo patrimonio da proteggere ma anche potenziale polarità e insieme di funzioni e servizi territoriali. Per conservarlo e porlo in prospettiva dinamica all'interno delle azioni imprenditive della comunità, occorre che sia fruibile, integrato alla realtà contemporanea, parte del sistema "produttivo" del benessere locale e abbia come esito una rete di progetti integrati che coinvolga la città in una manutenzione permanente a manifesto di un sistema economico sano, nel quale sia possibile investire e intraprendere.

Tra gli obiettivi strategici rispetto agli scenari futuri è quello di investire sulla capacità del centro storico di essere polarità attraverso la qualificazione degli spazi pubblici aperti, la riorganizzazione dell'accessibilità pubblica e privata, la dotazione tecnologica, il recupero e riuso di grandi contenitori pubblici e privati in grado di: favorire l'insediamento di nuove polarità con funzione di rigeneratori urbani; contrastare il fenomeno in atto di delocazione da parte dei servizi esistenti; potenziare il sistema di "Piazza della Vittoria_Martiri del 7 Luglio" connotandolo come zona specialistica per funzioni urbane e territoriali d'area vasta.

Inquadramento territoriale



PSC Ambiti programmatici — Scala 1:20000



RUE Città storica:disciplina particolareggiata

Il sistema delle funzioni e delle relazioni del centro storico è concentrato in una ristretta zona centrale del tessuto urbano, percepita come unico ambito di pregio, attrattivo e accogliente, per contro esistono ampie zone marginali non qualificate o ancora irrisolte sia dal punto di vista strutturale, sia rispetto agli usi pubblici (polarità attrattive e servizi) e privati (residenza e servizi ad essa connessi, commercio, …).
Il paesaggio urbano storico-culturale racchiuso nel centro storico diventa necessariamente non solo patrimonio da proteggere ma anche potenziale polarità e insieme di funzioni e servizi territoriali. Per conservarlo e porlo in prospettiva dinamica all'interno delle azioni imprenditive della comunità, occorre che sia fruibile, integrato alla realtà contemporanea, parte del sistema "produttivo" del benessere locale e abbia come esito una rete di progetti integrati.

Gli obiettivi strategici rispetto all'esistente:
- PROMUOVERE IL PATRIMONIO: dare impulso all'offerta complessiva del sistema urbano centro storico in termini di prodotti, servizi e funzioni attraverso un piano di comunicazione e azioni coordinate di marketing culturale e di prodotto in grado di: promuovere e mettere a sistema il patrimonio monumentale pubblico e privato; dare impulso al centro storico quale polarità capace di promuovere la città e il territorio nel suo complesso all'interno di circuiti turistici e di prodotto; creare gerarchia e coordinamento nella comunicazione; riorganizzare e ammodernare il sistema informativo.
- RIORGANIZZARE LA MOBILITÀ: ammodernare e razionalizzazione la mobilità delle persone e delle merci attraverso l'introduzione di sistemi tecnologici di controllo e gestione del sistema della sosta e dell'accessibilità, il potenziamento del sistema della mobilità pubblica, e l'introduzione di nuove azioni a favore della mobilità sostenibile in grado di: liberare gli spazi pubblici aperti dalla presenza delle auto in sosta e transito; qualificare sia a livello strutturale che a livello informativo gli accessi dai viali di circonvallazione.

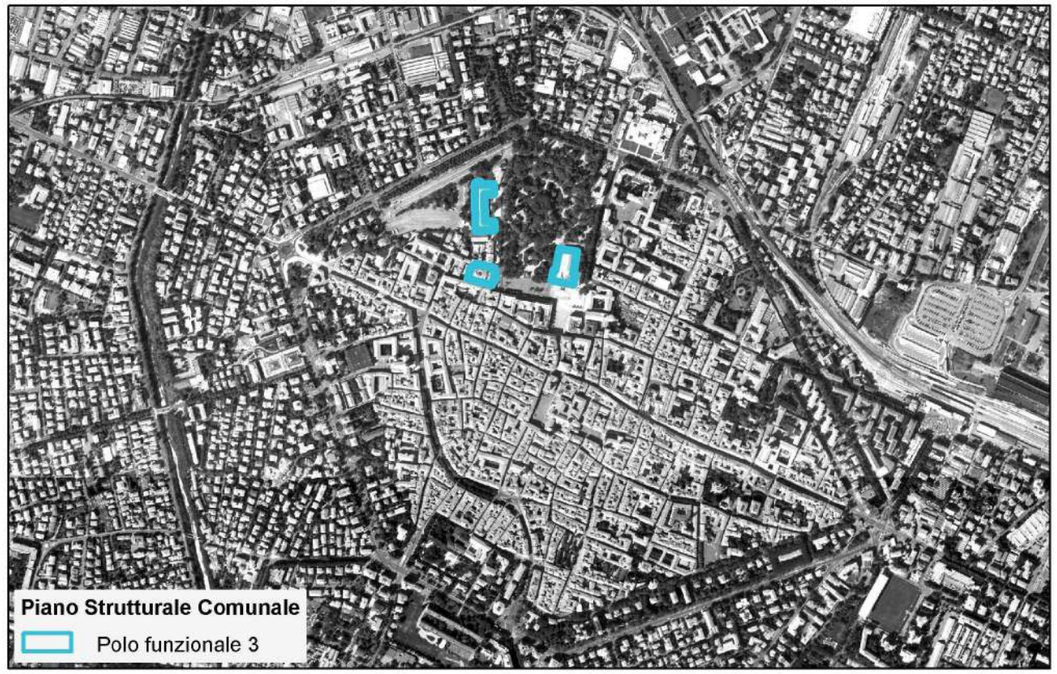
L'interazione tra le finalità da conseguire individuate nel Piano strategico per la Citta storica in 6 obiettivi strategici porta ad azioni d'intervento su 2 distinti livelli:
- MARKETING URBANO: per riorganizzare la qualità urbana del patrimonio storico–artistico–culturale e più in generale degli spazi aperti (piazze, strade, porte, portici, gallerie, verde pubblico).
- NUOVI OBIETTIVI STRATEGICI: fra i quali migliorare la fruibilità e implementare i servizi e le funzioni a supporto della residenza

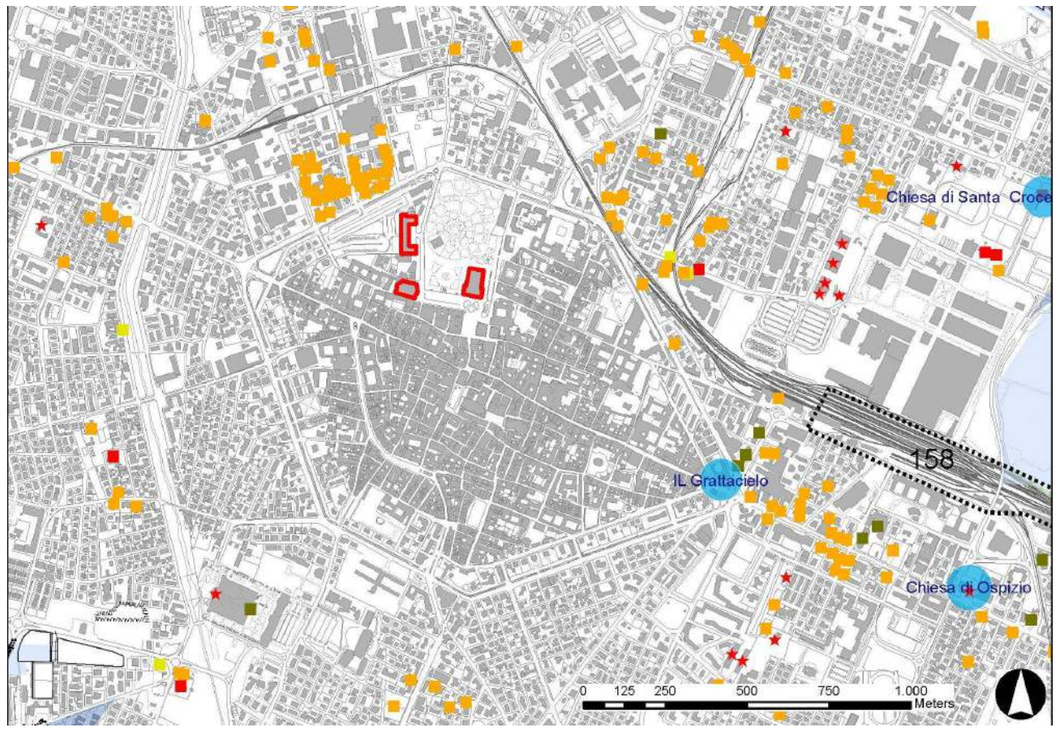
Le funzioni prevalenti del Polo, verso cui orientare le azioni di riqualificazione dell'esistente sono: la formazione, la didattica e ricerca universitaria, le funzioni culturali e museali, nonché tutte le relative funzioni complementari e di servizio. Le azioni di riqualificazione del polo funzionale dovranno inoltre orientarsi alla rigenerazione funzionale delle strade di collegamento al polo così come individuate nella tav. P3.2 (Modifica a seguito di parere della circoscrizione n. 639/2011). Per i parametri della trasformazione e le modalità di attuazione si rimanda alla discilina specifica della città storica.

Per quanto riguarda invece gli spazi pubblici le azioni da intraprendere dovranno essere mirate al riordino urbano degli spazi aperti e delle aree di collegamento dei diversi contenitori pubblici.

Tutele e vincoli

Il centro storico interno ai viali di circonvallazione costituisce un'area archeologica; l'ambito è inoltre compreso all'interno della fascia C del PAI, ricade in classe C rispetto alla sismica nonché alle zone di protezione dall'inquinamento luminoso e tra le zone di tutela delle acque sotterranee.





COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

PF4_STAZIONE FERROVIARIA, CENTRO INTERMODALE DELLA MOBILITÀ (CIM), EX OFFICINE REGGIANE

Quest'area viene individuata dal PSC quale polo di eccellenza in quanto dotata di forti potenzialità urbanistiche, ambientali, sociali, economiche, culturali. Rappresenta inoltre un elemento fisico di ricucitura e connessione fra l'area nord, il quartiere di S. Croce, il Centro Internazionale Malaguzzi, l'area a sud della Stazione Storica, il campo volo e l'area S. Lazzaro, il centro storico e potrà essere la rappresentazione e il simbolo di una nuova idea di città.

Nel corso del 2007 è stato approvato il masterplan relativo alla riqualificazione dell'Area ex-Officine Reggiane. Alcuni criteri di base hanno guidato l'elaborazione del masterplan:

- *le scelte progettuali hanno come primo obiettivo la ricucitura delle relazione con le altre parti di città per risolvere la cesura storica della ferrovia, attraverso analisi e proposte per una nuova accessibilità e una nuova intermodalità, intesa anche in chiave di mobilità sostenibile, volta ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico e dei mezzi ecologici;*
- *le politiche di rigenerazione urbana, con particolare attenzione alla memoria dei luoghi, alla valorizzazione di parte degli edifici esistenti, all'attenzione verso la nuova architettura e le tecniche costruttive ecocompatibili e a basso consumo energetico;*
- *la ridefinizione del significato e della percezione dell'area, tenendo conto del forte legame e del senso di appartenenza che lega la collettività alle Reggiane, confermati dalla partecipazione all'Open Day del 23 Ottobre 2006;*
- *le scelte funzionali che dovranno essere capaci di innescare processi di sviluppo sociale ed economico, con funzioni in grado di mantenere l'area vitale nell'intero arco della giornata.*

Il magnete centrale della rigenerazione dell'area, sarà costituito dalla nascita del Polo Tecnologico dell'Innovazione, sede di progetti di eccellenza legati alla ricerca e all'innovazione del territorio reggiano, guardando anche a relazioni con partner e scenari internazionali.

Le nuove Reggiane dovranno comunicare un progetto ad alto contenuto tecnologico, generatore di una idea di innovazione e qualità diffusa, con forti predisposizioni alla ricerca, alla formazione, allo sviluppo della conoscenza.

L'accessibilità dovrà essere chiara ed efficace, con un sistema collocato all'interno delle reti nazionali e internazionali, ma rispettoso della qualità della vita e attento alle diverse forme di mobilità sostenibile, con la creazione di una nuova piattaforma logistica urbana e il rafforzamento dell'attuale area CIM/Parcheggio di Piazzale Europa.
L'idea che dovrà uscire dal progetto di riqualificazione, è quella di un luogo con funzioni fortemente diversificate, in grado di essere attivo sette giorni alla settimana per l'intera giornata, capace di attrarre giovani per le attività di studio e ricerca, per il tempo libero e la residenza.

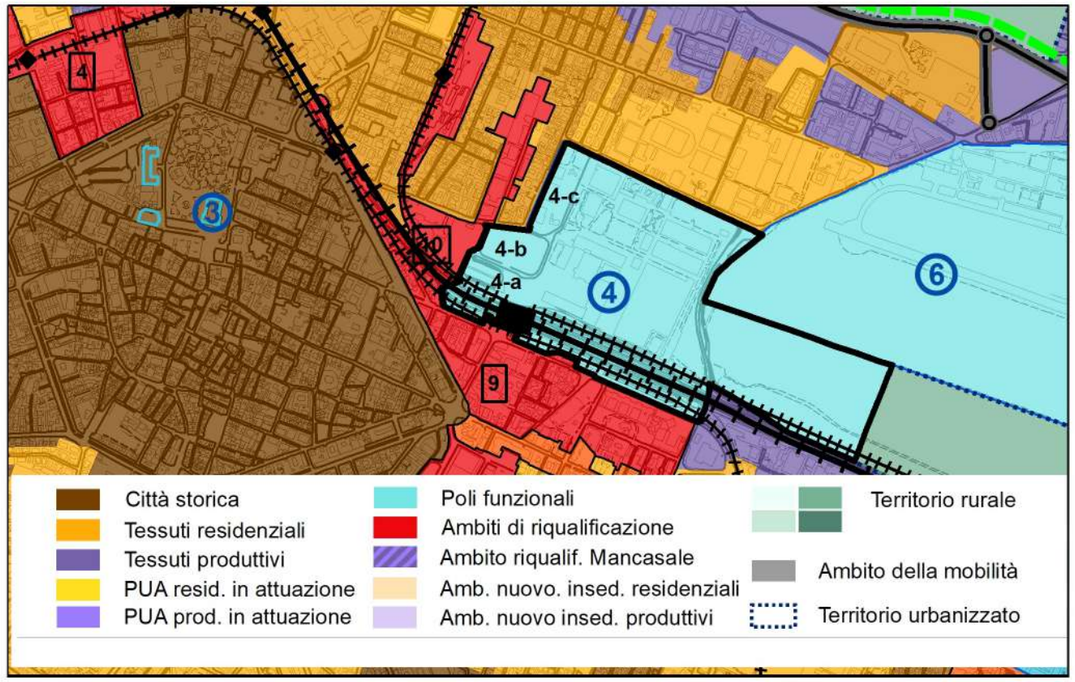
Su scala internazionale è in atto una vivace competizione per attrarre nelle città investimenti , talenti, idee e imprese innovative.
La capacità di attrazione di un territorio si misura con la qualità della vita, un contesto innovativo e attento alla sostenibilità ambientale, lo sviluppo scientifico e tecnologico, l'accessibilità, la multiculturalità.
La nostra città, come dimostra anche l'analisi del M.I.T di Boston (partner del gruppo di progettazione del masterplan), ha tutte queste caratteristiche, che vanno rafforzate e rese visibili sulla scena internazionale, valorizzando le eccellenze (servizi, proposte culturali, educazione, formazione, conoscenza, prodotti economici innovativi, aziende leader), il sistema di accesso globale (Tav e Stazione medio padana, nuovo casello autostradale), i progetti, gli incentivi e le agevolazioni per le nuove aziende e i giovani talenti.

Per essere competitiva, Reggio, con tutte le sue componenti pubbliche e private, deve mettere in campo il "meglio" di se stessa ed essere parte attiva nel progetto di trasformazione e decollo dell'area Reggiane, sulla base di alcune idee-guida:

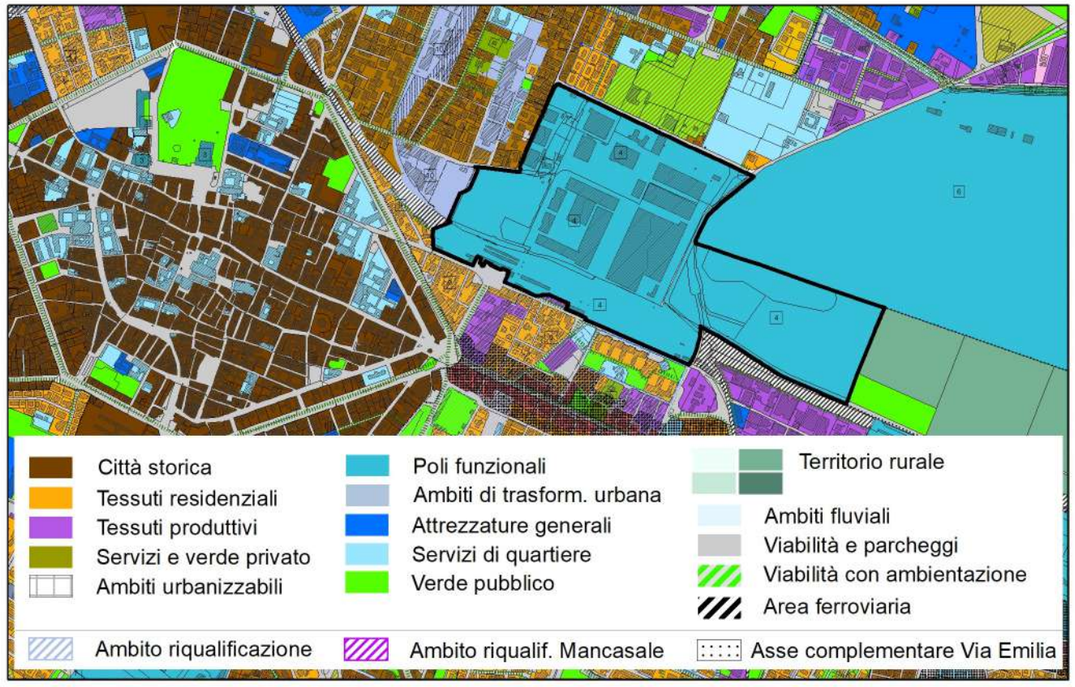
- *comunicare un pensiero e progetto di forte innovazione, caratterizzato dalla presenza delle più rilevanti attività di ricerca cittadine e da un programma che riesce a tenere insieme futuro e memoria, la conservazione degli edifici più significativi dell'ex fabbrica con una nuova architettura di alta qualità;*
- *costruire un programma multifunzionale e fortemente integrato, pensato come ambiente per vivere/lavorare, attrattivo soprattutto per i giovani: un mix che dovrà avere come principale "magnete" il Polo tecnologico di innovazione, con la sua rete di attività e servizi;*
- *definire un programma pubblico/privato che, in coerenza con i contenuti e le linee progettuali del masterplan, metta in campo da subito una serie di investimenti che diano valore e credibilità al progetto complessivo.*

Quando parliamo di "magneti" per l'area delle Officine Reggiane, bisogna rifarsi al fascino del luogo, alla sua architettura industriale, alle sue vicende ed a quel "senso di sicurezza" e di autenticità che comunicano all'interno degli interventi di trasformazione urbana.
Dobbiamo essere in grado di comunicare tutto questo fin dall'inizio, il recupero di luoghi ed edifici, la cultura che esprimono, e farlo diventare un forte catalizzatore di tutto il progetto. C'è poi da considerare che è già presente un primo, forte, polo di attrazione, ovvero il Centro Internazionale per l'infanzia Malaguzzi, che vanta progetti e programmi internazionali e una straordinaria rete di relazioni. Nel corso dei prossimi anni il Centro concluderà il programma di recupero e utilizzo degli spazi. Il primo "muro" che dovrà cadere sarà proprio quello che separa il Centro Malaguzzi dall'area Officine Reggiane, per stabilire quella integrazione tra eccellenze della città, che è alla base del progetto di trasformazione. La scultura di Richard Serra, che sarà collocata proprio sull'asse Officine Reggiane-Centro Malaguzzi, rappresenta un altro elemento simbolico e di forte impatto emotivo e culturale e costituirà un altro importante "valore aggiunto" all'intero programma di recupero e rilancio dell'area. Ma il principale magnete, attorno al quale dovrà svilupparsi l'intero progetto, sarà il Polo Tecnologico e dell'innovazione, previsto nell'area ovest delle Reggiane, a stretto contatto con il Centro Malaguzzi e la nuova piattaforma logistica urbana (CIM, Piazzale Europa).
Il Polo tecnologico, sede di progetti di eccellenza legati alla ricerca e all' innovazione, dovrà avere come principali attori il sistema delle imprese reggiane, L'Università degli Studi di Modena e Reggio, i centri di studio e ricerca, IREN. Sulla base delle linee guida approvate dalla Regione Emilia Romagna ("Creazione di tecnopoli per la ricerca industriale e il trasferimento tecnologico"), la prima fase di attuazione del progetto, già in atto, prevede l'insediamento in uno specifico edificio, acquisito a proprietà pubblica, di un primo nucleo di laboratori per la ricerca industriale (REI, MECTRON, SITEIA, CRPA), che rappresenterà il primo risultato concreto di un rapporto tra pubblico e privato che dovrà caratterizzare la realizzazione dell'intero progetto di riqualificazione dell'area. Questo senza perdere di vista le reti del sapere e dell'impresa, le società internazionali di IT, perchè i fattori decisivi per il successo e il consolidamento dei poli tecnologici sono la disponibilità di risorse umane qualificate, la presenza di centri di produzione delle conoscenze (università e ricerca, pubblica e privata), il buon funzionamento e l'innovazione nei servizi pubblici, la cultura imprenditoriale locale.
L'intervento dovrà inoltre presentarsi con forti capacità attrattive legate al tempo libero, al benessere, allo sport, con particolare attenzione per i giovani e con un ampio spettro di funzioni, vivace e attivo nell'intero arco della giornata e attento alla valorizzazione degli spazi aperti di maggior respiro, quali la grande piazza e l'asse est/ovest, ripensandoli come ambienti che favoriscono l'incontro e le relazioni tra le persone.

Inquadramento territoriale



PSC Ambiti programmatici — Scala 1:20000



RUE Regolamento urbanistico-edilizio — Scala 1:20000

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

Si tratta di un polo funzionale complesso che si organizza attorno a tre centralità: l'area delle Ex-Officine Reggiane, il nodo della mobilità del CIM, la Stazione ferroviaria. L'elevato livello di accessibilità con il trasporto pubblico, la vicinanza al centro, le potenzialità offerte dai contenitori dismessi, la vocano a diventare un'area strategica per la città e per il resto del territorio provinciale e regionale.

Funzioni insediate: elenco unità del polo funzionale (L.r. 20/2000)

Numero unità	*Caratterizzazione funzionale*	**Famiglia attività**	*Unità funzionali*	*Bacino di utenza*
4-a	Nodo della mobilità	D	Stazione ferroviaria	Regionale
4-b	Centro intermodale	D	Centro intermodale Mobilità	Provinciale
4-c	Attrezzature culturali	H	Centro internazionale "L. Malaguzzi"	Internazionale

Inquadramento dimensionale e funzionale

4-a Stazione ferroviaria

È il nodo ferroviario più importante per la linea storica Milano-Bologna nel territorio reggiano. Il suo ruolo cambierà con la messa in esercizio della linea AV/AC e della Stazione Mediopadana: da stazione per il traffico nazionale a nodo di interscambio per il traffico regionale e locale. Rappresenta il punto di accesso per il trasporto pubblico più importante del centro urbano. Nelle vicinanze della stazione è stato realizzato un parcheggio interrato di 267 posti auto.

4-b Centro Intermodale per la Mobilità (CIM)

Realizzato in attuazione dei programmi di riqualificazione urbana è concepito come un nodo di interscambio tra varie modalità di movimento (su gomma e su ferro) e di trasporto (pubblico e privato). Rappresenta, inoltre, un importante spazio di sosta comprendendo 850 posti auto a raso. In corrispondenza della stazione è stato realizzato il terminal delle autocorriere e un sottopasso ciclopedonale che facilita le relazioni tra quartieri a nord e a sud del tracciato ferroviario.

4-c Centro Internazionale per l'Infanzia Loris Malaguzzi

Negli ex-stabilimenti della Locatelli è stato realizzato il Centro Internazionale per l'Infanzia intitolato al pedagogista ispiratore dell'esperienza educativa reggiana. Ha una superficie complessiva di 12.000 mq ed ospita due scuole, laboratori ed atelier e centri di documentazione, ricerca e formazione per gli insegnanti.

Dati	*Totale*
Sup. territoriale 4a+4b+4c	**201.042 mq**
Sup. territoriale residua PRG	-
Di cui Sup. a parcheggi	56.686 mq*

*** estensione area CIM**

Accessibilità

L'accessibilità veicolare all'area è garantita da via dei Partigiani, infrastruttura che si connette direttamente al sistema delle tangenziali ed è soggetta ad intensi flussi di traffico soprattutto verso il centro urbano.

Collegamenti e trasporti	*Denominazione*	**Distanza**	*Fermata TPL su gomma*	*Presenza*
Viabilità autostradale/casello	Casello A1	6.000 mt	All'interno dell'ambito	sì
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	2.000 mt 1.000 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	-		

L'accessibilità su ferro è garantita dalla linea della ferrovia storica e dalla linea del sevizio di metropolitana leggera (in fase di potenziamento) Bagnolo-Stazione-S.Lazzaro. L'accessibilità tramite trasporto pubblico su gomma è garantita da diverse linee ed extraurbane, sia dal sud (stazione) sia dal nord (CIM).

Problemi e criticità

Le principali criticità riscontrate sono relative agli elevati flussi di traffico su via del Partigiano, al degrado e all'abbandono di alcune aree e alla scarsità di relazioni tra tessuti a nord e a sud del tracciato ferroviario.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

PF4_STAZIONE FERROVIARIA, CENTRO INTERMODALE DELLA MOBILITA' (CIM), EX-OFFICINE REGGIANE

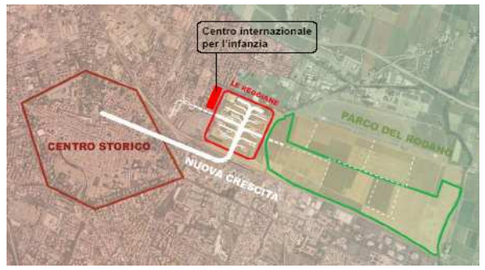
Interventi programmati e proposti

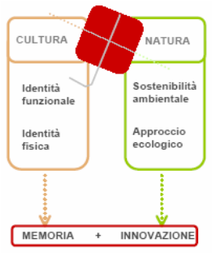
Master plan dell'Area Ex-Officine Reggiane

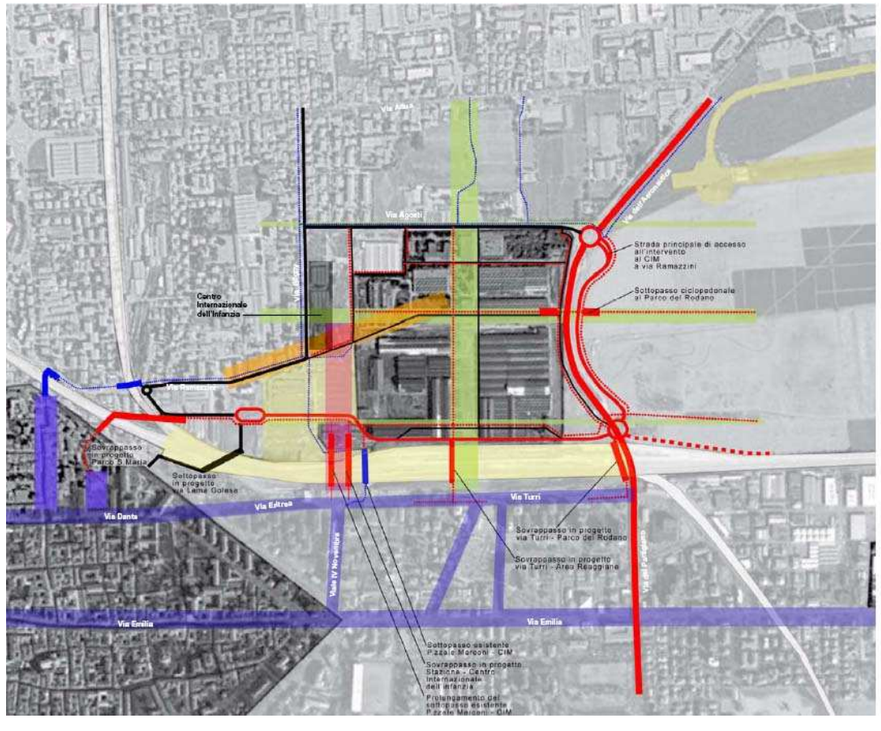
L'elevata dinamicità del sistema produttivo reggiano, lo sviluppo di gruppi di imprese organizzati sulle nuove filiere tecnologico industriali, unitamente alla presenza di facoltà universitarie legate alle specificità economiche locali, e alla presenza di laboratori della Rete Alta Tecnologia della regione, hanno creato le premesse per l'individuazione nel capoluogo di un Tecnopolo per la ricerca e l'innovazione. L'area delle Ex-Officine Reggiane è apparsa una zona contenete in sé gli ingredienti per la realizzazione di una attrezzatura di questo genere, un insieme di attività ad elevato livello di specializzazione, concentrate in un unico punto e in un'area ad elevata accessibilità che rappresenta una cerniera tra tessuti diversi.

A questo scopo nel maggio del 2007 l'amministrazione comunale ha avviato un processo, con il coinvolgimento di soggetti esterni, il cui esito è stata la predisposizione di un master plan dell'area a nord della stazione ferroviaria centrale, nella zona già oggetto del PRU Reggio est.

Il master plan, le cui linee di indirizzo guideranno concorsi internazionali di progettazione, si occupa di un'area più estesa rispetto al recinto delle ex-Officine Reggiane e si estende a comprendere il Centro Intermodale per la Mobilità di Piazzale della Repubblica, le aree dismesse di via Gallinari e del Maffia, le aree ferroviarie retrostanti la stazione e il parco del Rodano a sud dell'aeroporto. Data la localizzazione strategica delle Reggiane il progetto non si è limitato a definire le regole di un intervento di riconversione funzionale, ma le ha inquadrate all'interno del contesto più ampio nel quale sono inserite e ha pensato alle modalità di gestione dell'operazione trattandolo come un più complesso processo di trasformazione urbana.







Il master plan si fonda sull'idea che quest'area possa diventare una polarità attraverso la quale riconnettere il centro storico e i quartieri a nord della città sfruttando l'asse di impianto storico nord-sud quale generatore di una sequenza di spazi urbani che mettono in relazione i luoghi della cultura - della città e del centro internazionale per l'infanzia Loris Malaguzzi - e quelli della natura - del parco del Rodano.

Gli assi di connessione sono infatti le matrici dell'insediamento e i generatori delle relazioni tra le varie parti di città e tra i poli di eccellenza riconosciuti dal piano strutturale. Le strategie generali del progetto si attuano attraverso specifiche azioni:

<u>potenziando il sistema della mobilità e promuovendo modalità di movimento sostenibile</u>
continuità ai percorsi ciclopedonali e punti di permeabilità della barriera ferroviaria;
nuove linee di trasporto pubblico;
nuova viabilità interna all'area a nord della stazione e nuovi schemi di movimento;
potenziamento nodi ferroviari e aeroportuali;
<u>lo sviluppo di un mix funzionale integrato con il contesto</u>
sub-comparti funzionali (città dei saperi e dell'imparare e attività culturali–A, terziario avanzato–B, commercio-terziario avanzato-attività produttive–C, residenza-attività culturali–D, boulevard reggiano–E);
articolazione di funzioni pubbliche e private;
<u>la valorizzazione dell'identità dei luoghi conservando i manufatti industriali di pregio</u>
valorizzazione dell'impianto storico;
valorizzazione dei fabbricati di interesse storico e identitario.

Il "Tecnopolo Reggiane"

I dati sull'occupazione manifatturiera del territorio provinciale sembrano indicare strategie di crescita volte a consolidare e rafforzare la posizione dei settori trainanti dell'economia (materiali per la costruzione, la metalmeccanica e sistema moda) e a facilitare il radicamento dei comparti manifatturieri e dei servizi a maggior valore aggiunto. Negli ultimi anni si registra, inoltre, un incremento dei comportamenti innovativi sia in merito alla tipologia organizzativa delle imprese (sempre più strutturata in gruppi), che in relazione alla ricerca in ambito industriale. In questo sistema l'università ha svolto e svolge un importante ruolo di propulsore verso l'innovazione tecnologica.

Gli investimenti già visibili sul territorio sono rappresentati dall'articolazione dell'offerta formativa proposta dalle varie facoltà, che registrano un incremento del numero di iscritti, e dalla nuova costituzione di laboratori (Cerealab, L.A.I.C.A., MECTRON) e centri per l'innovazione della Rete Alta Tecnologia (REI, Siquilaca).

L'insieme di questi fattori costituisce il prerequisito fondamentale per la realizzazione di un tecnopolo, una struttura che sia in grado di aumentare e qualificare la ricerca e il potere attrattivo di imprese e talenti.

La realizzazione del Tecnopolo è prevista sull'area delle ex-Officine Reggiane per la quale è stato elaborato un progetto, con il coinvolgimento di diversi enti, compresa l'università, che trasforma l'intero quartiere a nord della

stazione ferroviaria in un polo ad elevato contenuto tecnologico e culturale in relazione diretta sia con il vicino Centro Internazionale per l'Infanzia Malaguzzi, sia con il campus universitario del complesso di San Lazzaro.
La proposta è di istituire un *Centro di Ricerca e Trasferimento Tecnologico nell'area della meccatronica e dell'efficienza energetica e sostenibilità nelle costruzioni*. La contiguità con il Centro Malaguzzi consentirebbe di proseguire nella realizzazione di strumenti didattici per favorire la diffusione della cultura scientifica nell'infanzia, aumentando la propensione verso quei percorsi universitari di cui le imprese del territorio, e non solo, hanno maggiore esigenza.
Gli obiettivi che il progetto del Tecnopolo si propone sono molteplici:

- la creazione di un quartiere hi-tech, un unico luogo di attrazione di risorse umane, in cui concentrare le attività della ricerca;
- la realizzazione di un nuovo segno urbano caratterizzante la città, con una particolare attenzione al valore della memoria e dell'identità della collettività oltre che alla vivibilità degli spazi e alla qualità dell'abitare;
- l'attuazione delle potenzialità dell'area quale cerniera tra parti urbane diverse, favorendo l'instaurarsi di nuove relazioni rese anche possibili dal miglioramento complessivo dell'accessibilità all'area;
- promuovere il territorio e le diverse attività presenti ospitando eventi culturali già presenti sul territorio;
- la sperimentazione di una pianificazione innovativa sui temi dell'efficienza energetica.

Seguendo il progetto proposto per il Tecnopolo, dovranno essere effettuati investimenti:

- sull'edificio per "l'Area Innovazione", pensato come luogo in cui gestire il tecnopolo e le relazioni tra mondo della ricerca e imprenditori;
- sulla valorizzazione dei laboratori esistenti;
- sulla realizzazione di nuove strutture laboratoriali che diano una risposta alle nuove domande di ricerca, quali ad esempio le attività legate alla ricerca nell'edilizia e nella meccanica avanzata;
- sulla realizzazione di incubatori e Spin off e di strutture di supporto per la residenzialità e per il tempo libero.

L'Amministrazione Comunale svilupperà le ipotesi di realizzazione del Tecnopolo attraverso un Programma di Riqualificazione Urbana.
La programmazione regionale relativa ai Tecnopoli ha successivamente spinto l'Amministrazione comunale ad anticipare il processo complessivo di riqualificazione con la ristrutturazione e il recupero del Capannone 19 (Ex Reparto Sbavatura) per collocarvi il nucleo delle strutture del Tecnopolo reggiano. La scelta è ricaduta sul Capannone 19 in quanto sembra essere il luogo più idoneo e rappresentativo dell'avvio di un processo di rivitalizzazione della città ed anche il più facilmente accessibile utilizzando la rete della viabilità esistente.

Riqualificazione Piazzale Europa
Il progetto presentato all'undicesima Mostra internazionale di architettura della Biennale di Venezia, propone la trasformazione dell'attuale parcheggio in una nuova centralità urbana: uno spazio in cui prevale la presenza del verde e degli spazi pubblici ed al cui interno si inseriscono le aree di sosta delle auto in un contesto di rinnovata qualità. Il progetto, si fonda sull'idea di riconfigurare un nuovo spazio urbano che sia in grado di connettere le funzioni strategiche presenti e previste nell'area con il quartiere di Santa Croce, la stazione e la città. La sequenza di spazi pubblici presentata, oltre a garantire gli stessi posti auto esistenti, prevede la realizzazione di una nuova stazione viaggiatori per la metropolitana di superficie e l'utilizzo temporaneo del padiglione Reggiane per ospitare eventi culturali.

AREE ESISTENTI E DI POTENZIAMENTO

AREE ESISTENTI

AREE DI POTENZIAMENTO

STRATEGIE ED INDIRIZZI

Caratterizzazione funzionale prevalente
Terziario avanzato, formazione e ricerca, nodi di scambio intermodale.

Obiettivi
In coerenza con quanto disposto dall'Accordo Territoriale sottoscritto con l'Amministrazione Provinciale, gli obiettivi da perseguire all'interno del Polo Funzionale 4 sono i seguenti:

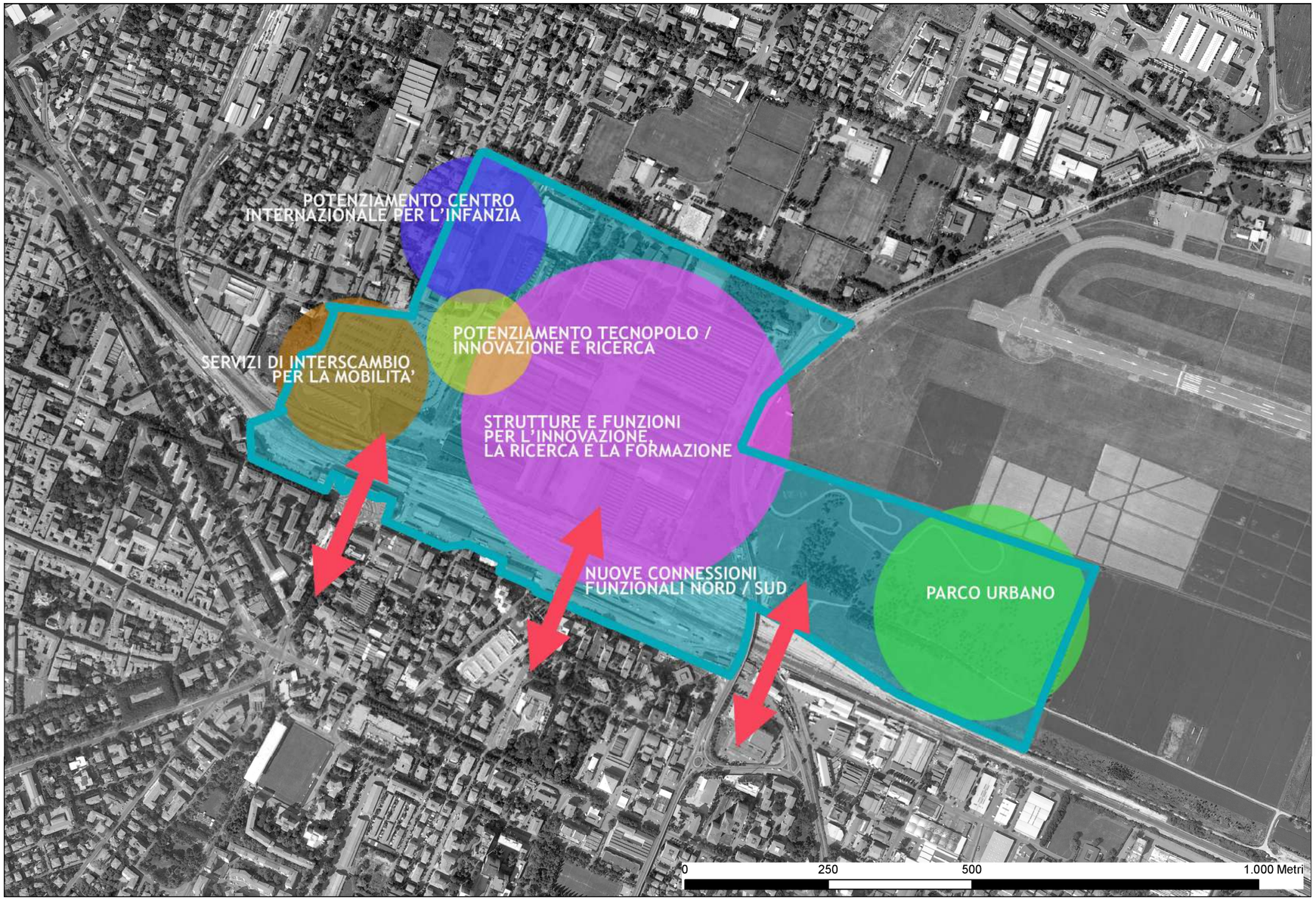
- configurare gli interventi previsti all'interno del Polo Funzionale come il cardine attorno al quale si sviluppano le strategie di riqualificazione e rigenerazione urbana dell'intero settore della città a sud della Stazione Mediopadana, con particolare riferimento ai rapporti nord-sud e alle sinergie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

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

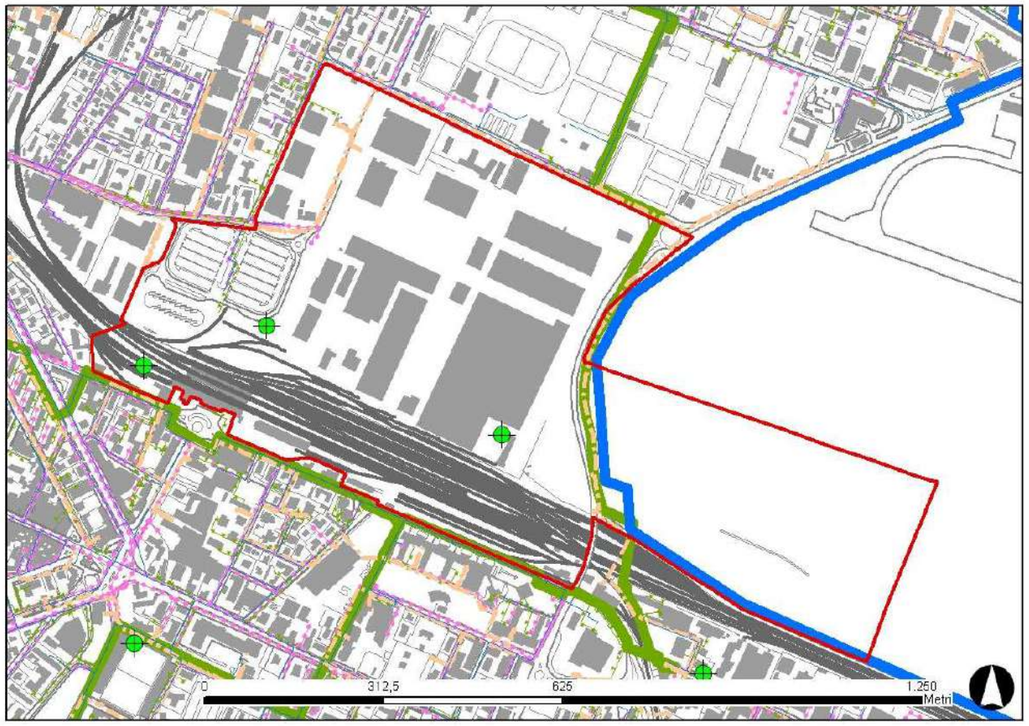
Previsioni di sviluppo
Il PSC individua l'area delle ex-Officine Reggiane, insieme al Centro internazionale Loris Malaguzzi quale polo di eccellenza. Il progetto di recupero e trasformazione della zona oggi dismessa è intesa quale occasione per restituire attrattività alla zona a nord della stazione ferroviaria, oltre che un'elevata vivibilità e qualità ambientale.
Le ipotesi di valorizzazione convergono verso la realizzazione di un Polo dell'Innovazione localizzato in un'area di cerniera tra i quartieri a nord e il centro storico. Il baricentro di questo sistema diventa piazzale Europa. Il PSC prevede inoltre lo sviluppo del polo esistente verso est, a ridosso e oltre l'asse di via del Partigiano, per una superficie territoriale complessiva (esistente + espansione) di circa 664.000 mq, comprendendo anche il cuneo verde compreso tra l'aeroporto e la ferrovia per le seguenti funzioni: potenziamento dell'offerta di spazi naturalistici ed ambientali al servizio della città (bosco urbano); creazione di un nodo ecologico portante per la rete ecologica locale; potenziamento delle connessioni ecologiche e funzionali con il Polo funzionale dell'area San Lazzaro.

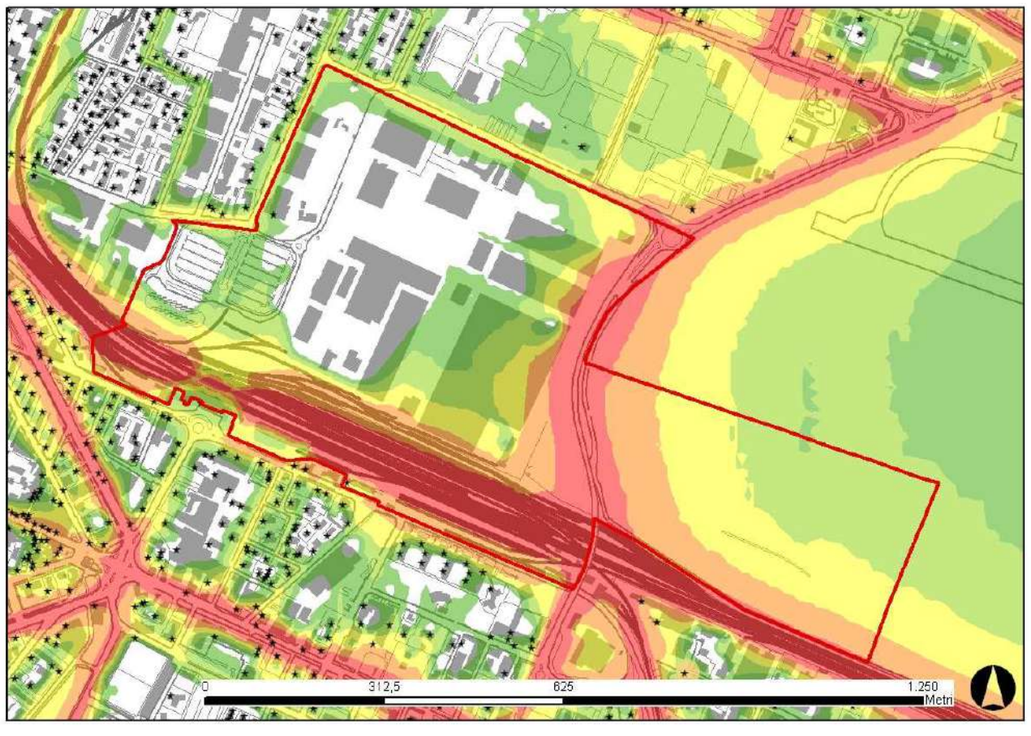
Dati	*Totale*		*Diritti edificatori*	
Sup. Territoriale complessiva	664.937 mq		*Tessuto produttivo*	0,6 mq/mq
Permeabilità esistente	5%		*Area a servizio della mobilità*	0,4 mq/mq

I diritti edificatori minimi sono quelli riportati nella precedente tabella.
Quote di edificabilità supplementari potranno essere consentite per il perseguimento di finalità pubbliche e la promozione della qualità urbanistica ed architettonica, quali: reperimento e cessione delle aree per la realizzazione di dotazioni territoriali, ovvero di concorrerne alla realizzazione in misura aggiuntiva rispetto alla dotazione minima richiesta; adozione di misure di risparmio energetico e promozione dell'uso delle fonti rinnovabili oltre ai parametri minimi previsti dalla legislazione vigente; sviluppo di azioni di rinaturazione ed attuazione della Rete ecologica polivalente; attuazione di interventi di riqualificazione urbana, ambientale o del paesaggio.
Tale potenzialità aggiuntiva verrà valutata concordemente dalle Amministrazioni Comunale e Provinciale nelle fasi operative di attuazione delle previsioni del PSC, Accordi territoriali integrativi e POC, assumendo come criteri di riferimento la qualità urbanistica ed architettonica e la chiara corrispondenza del progetto all'interesse pubblico.
Tale potenzialità aggiuntiva non potrà comunque superare il dimensionamento massimo definito dal PSC per i poli funzionali.
Oltre a quanto indicato dalla ValSAT, nell'attuazione delle previsioni relative al polo funzionale, andranno rispettate le condizioni di infrastrutturazione, di efficientamento energetico, di dotazioni territoriali, di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica ed ambientale, nonché i parametri e i critieri di progettazione definiti nell'Accordo Territoriale sottoscritto con l'Amministrazione provinciale (artt. 5.3, 5.4, 6, 7).



SCHEMA FUNZIONI PREVALENTI DI PROGETTO





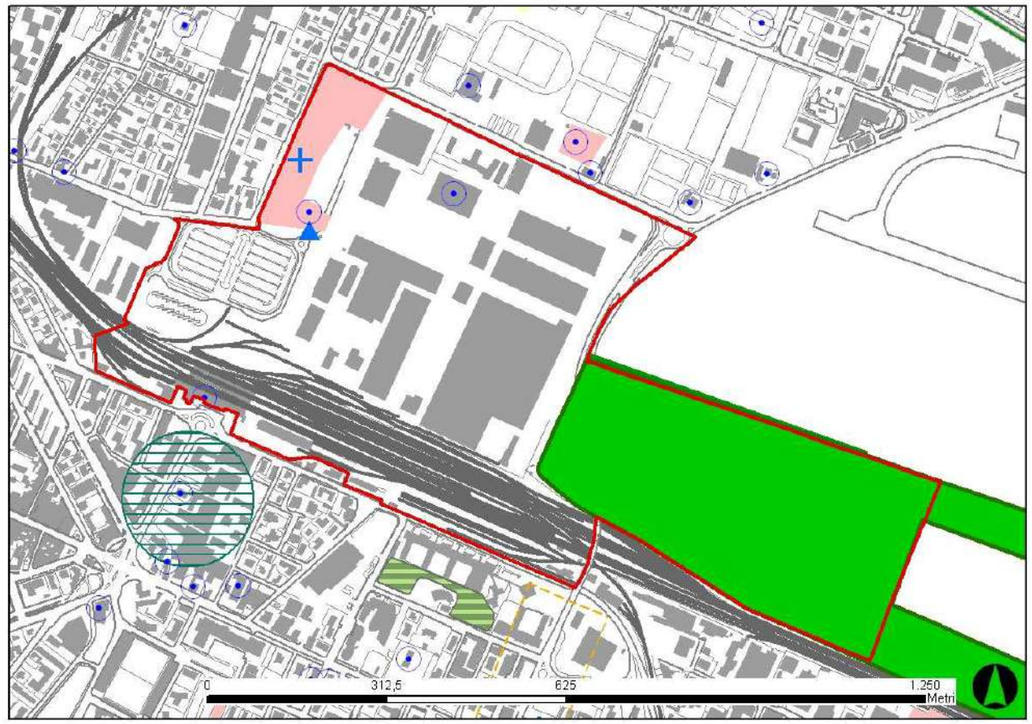
VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

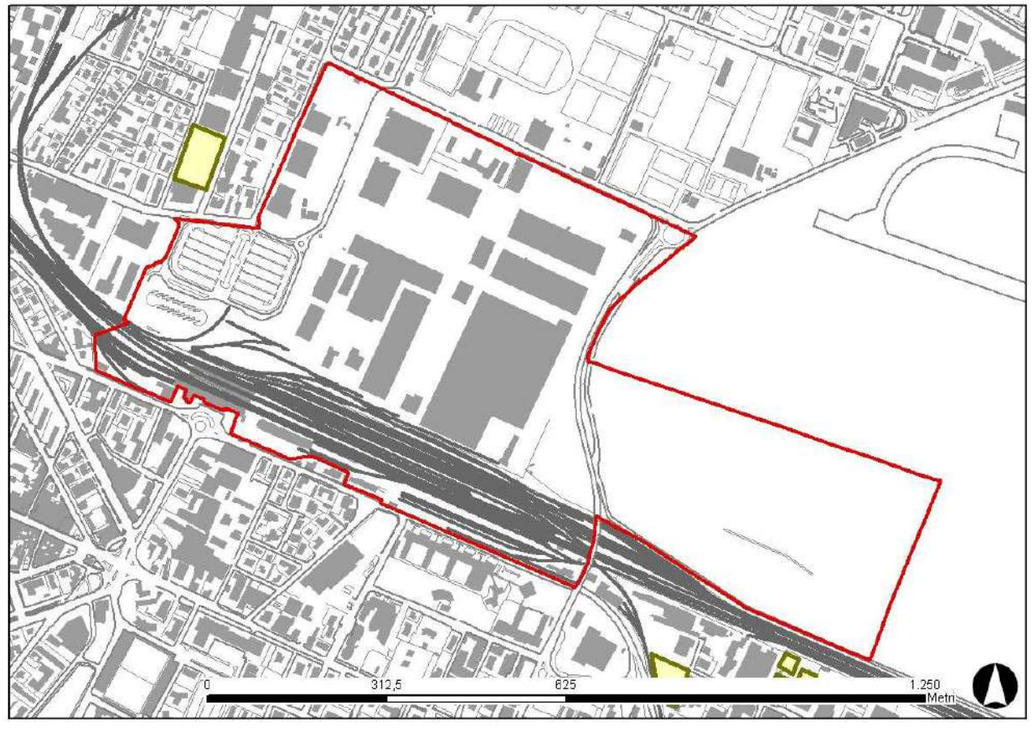
Distribuzione delle reti tecnologiche

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rete acquedottistica	• L'area non è servita dalla rete di adduzione dell'-acquedotto di Reggio Emilia se non per l'edificio terziario all'interno del CIM. • L'area presenta il passaggio di una dorsale della rete sul margine di via dell'aeronautica, che genera fasce di pertinenza per consentirne la manutenzione. • L'area non è servita dal sistema acquedottistico di tipo industriale.	• Occorre valutare l'estendimento della rete di adduzione di acqua potabile a tutto il polo.
Fognature	• L'area è interessata dal reticolo fognario nella zona a nord solo per l'edificio terziario all'interno del CIM. • Inoltre una condotta di fognatura mista taglia il comparto in direzione NS e serve per portare il servizio di rete da via Agosti.	• In caso di intervento di sviluppo insediativo sarà da predisporre l'implementazione del reticolo fognario
Depuratori	• L'area si serve del depuratore di Mancasale (capacità di trattamento max 280.000 A.E.) che appare in grado di sostenere i carichi attualmente veicolati con un margine significativo, pur rilevando alcuni limiti di funzionalità.	• Occorre valutare i margini del depuratore a recepire ulteriori nuovi carichi nel momento dell'attuazione.
Gas	• L'area non è servita dalla rete di adduzione a bassa pressione del gas naturale se non per l'edificio terziario all'interno del CIM.	• In caso di intervento di sviluppo insediativo sarà da predisporre l'implementazione del la rete di adduzione del gas
Linee elettriche	• L'area non è interessata da linee AT. • L'area è servita da una rete elettrica MT interamente interrata sotto via Agosti. • Non ci sono problemi di fornitura energetica.	
Stazioni radio base per la telefonia mobile	• Nell'ambito sono presenti 10 installazioni di stazioni radio base per la telefonia mobile localizzate in tre diversi siti.	• Occorre prevedere una razionalizzazione per le SRB esistenti e di progetto
Teleriscaldamento	• L'area non è servita dalla rete di adduzione del servizio di teleriscaldamento. • L'area è attraversata da dorsali della rete sul margine di via dell'aeronautica in corrispondenza della linea ferroviaria.	• Le dorsali generano fasce di pertinenza per consentirne la manutenzione.

Popolazione esposta ad inquinamento

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Inquinamento atmosferico	• L'area risulta abbastanza esposta per la sua vicinanza alla ferrovia MI-BO, a via dell'aeronautica e al CIM. • Il traffico aereo è ad oggi limitato con modeste conseguenze sui tessuti residenziali a NO del complesso aeroportuale. • Inoltre va valutato il contributo derivato dal CIM e relativo accesso da via Agosti.	
Inquinamento elettromagnetico	• Non sono presenti situazioni di potenziale esposizione ai CEM generati dalle linee MT presenti nell'area.	
Inquinamento acustico	• Il clima acustico dell'area è condizionato dalla viabilità di accesso e dalla presenza del CIM (da valutare nello specifico), dalla ferrovia MI-BO e da via dell'aeronautica. • Il contributo del traffico aereo è ad oggi da valutare.	• A seconda della tipologia di attività insediata l'area potrebbe esigere la bonifica acustica.





VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Tutela del patrimonio territoriale esistente

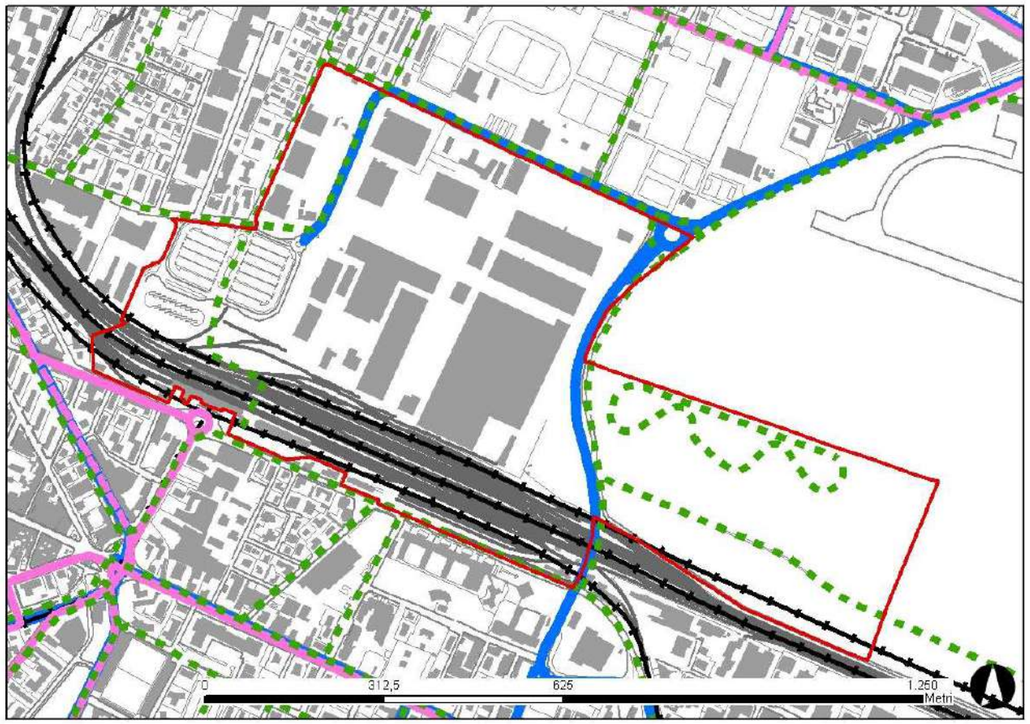
Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Tutela e vincoli naturali	• L'ambito è tra le zone di protezione dall'inquinamento luminoso. • L'area a sud della ferrovia risulta in classe di infiltrazione potenziale comparativa media, nonché tra le zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura (settore di ricarica B).	• Gli impianti di illuminazione dovranno essere tali da minimizzare l'inquinamento luminoso. • La relazione geologica dovrà esprimersi in relazione al potenziale rischio di inquinamento delle falde.
Tutele e vincoli storici	• La porzione settentrionale del comparto è interessata da insediamenti di valore storico-architettonico vincolati ai sensi del D.lgs.4272004 (Ex Locatelli e Villa Ex Omi Reggiane); la stazione centrale è edificio di valore storico-tipologico. • Via dell'Aeronautica e viale Ramazzini sono elementi della viabilità storica.	• Gli interventi da realizzare nel comparto dovranno considerare l'impatto che verrà esercitato sul sistema delle permanenze di valore storico e identitario.
Tutele e vincoli archeologici	• Via del Partigiano, nel tratto all'estremo nord-est dell'ambito, è strada romana obliqua e dunque tutelata da una fascia di 25 metri per lato di rispetto archeologico.	• In fase di progettazione delle nuove trasformazioni dovranno essere approfondite le analisi sul sistema storico-archeologico, di concerto con la Soprintendenza archeologica.
Tutele e vincoli paesaggistici	• Non esistono vincoli paesaggistici.	
Potenziali corridoi e nodi ecologici proposti	• La porzione orientale del comparto è caratterizzata da un'area verde riconoscibile in potenza come aree rinaturalizzabile.	

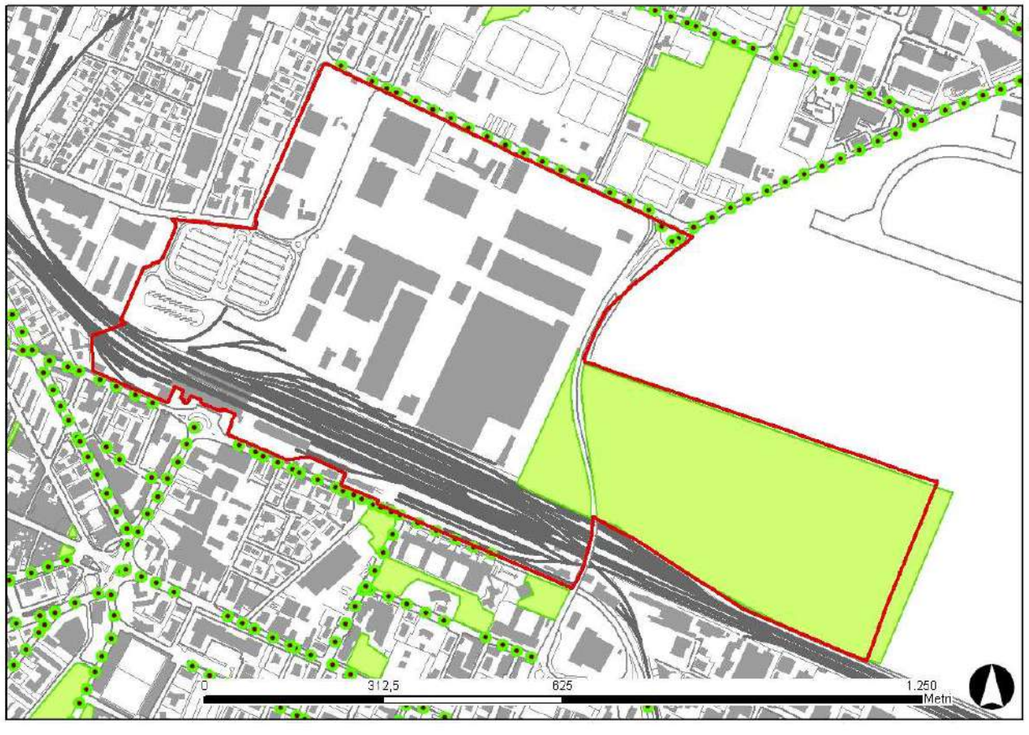
Paesaggio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Ambiti paesaggistici	• L'area è compresa tra "l'ambito di cintura, cunei verdi" e "l'ambito fluviale del Rodano".	• Eventuali interventi dovranno preservare e valorizzare la continuità con il territorio agricolo • Per l'area orientale gli interventi dovranno preservare o aumentare la naturalità del corso d'acqua e del suo ambito fluviale.
Paesaggio agrario storico		
Relazioni percettive	• Da viale del Partigiano l'area è visibile.	• Gli interventi dovranno preservare i varchi visivi da viale del Partigiano.

Rischio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rischio idraulico	• L'ambito non rientra in fasce PAI.	
Rischio industriale	• Non esistono attività industriali a rischio nell'area. • Al confine Ovest del comparto è presente un'attività industriale sottoposta ad AIA (Cafarri). • A 300 mt a SE del comparto sono presenti attività industriali sottoposte ad AIA (ICE ed impianto Enia).	• In fase di trasformazione occorrerà verificare l'impatto esercitato dalle attività a rischio industriale sul polo funzionale
Rischio sismico	• L'area ricade in classe G riguardo gli effetti attesi in caso di sisma.	• Sarà necessaria la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico (approfondimenti di II livello) e dei cedimenti attesi (approfondimenti di III livello) per la microzonazione sismica.





VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

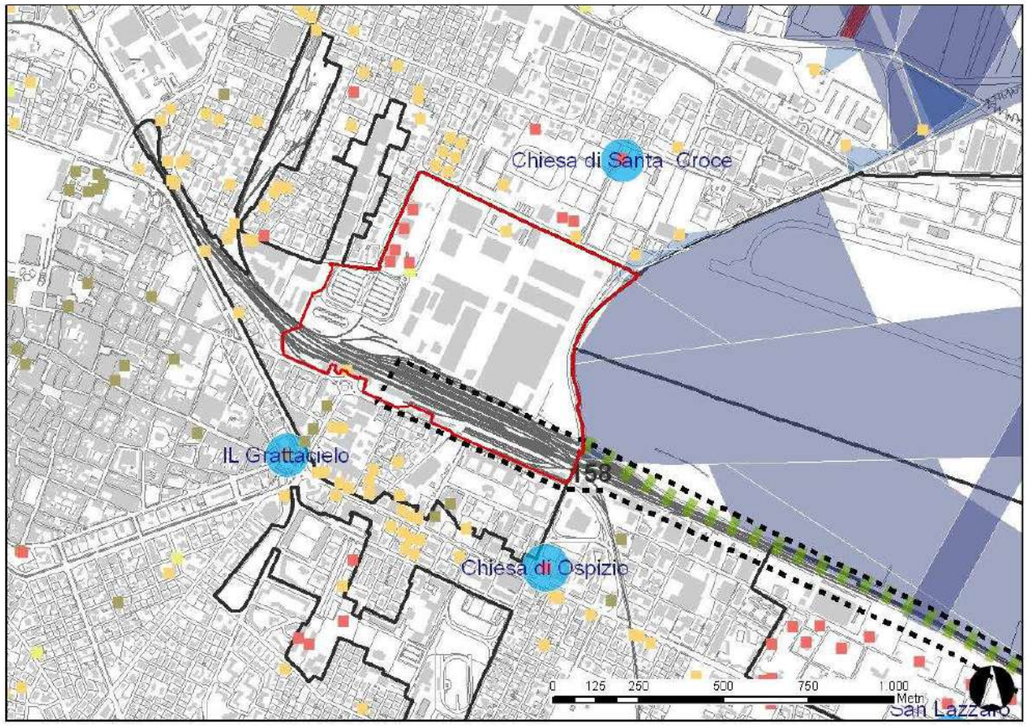
Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Strade	• L'area poco accessibile a causa del nodo rappresentato da via Agosti, unica strada di accesso alla viabilità principale; • L'area è collegata alla viabilità di livello superiore dall'asse di via dell'aeronautica.	• Nel caso di ampliamento dell'attrattività occorrerà considerare una gamma articolata di soluzioni per facilitare l'accesso al polo. • Verifica capacità trasportistica assi viari in relazione all'impatto degli interventi commerciali
Ferrovie	• La linea ferroviaria è al confine Sud dell'area. • L'area è in relazione con la stazione centrale attraverso su sottopassaggio pedonale.	
Piste ciclabili	• Le piste ciclabili che intercettano l'area sono ben integrate alla rete delle piste ciclabili presenti in città lungo via dell'Adua e via dell'Aeronautica.	• Risolvere i punti di conflittualità legati all'attraversamento di via dell'Aeronautica.
Trasporto pubblico locale	• L'area è ampiamente servita da trasporto pubblico urbano ed extra urbano (TPL e previsione di metropolitana di superficie)	• 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)	• Il polo può contare su un parcheggio gratuito da circa 1200 posti.	• L'inserimento di nuove attività dovrà valutare la razionalizzazione e del sistema dei parcheggi.
Dotazione di verde urbano	• Sono presenti aree verdi esterne all'ambito da riconnettere al polo funzionale.	• L'inserimento di nuove attività potrebbe diventare l'opportunità per la realizzazione di spazi aperti a verde.

Qualità urbana

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Complessità urbana (Mixitè)	• Nell'area sono presenti attività dimesse da riqualificare e riorganizzare con un progetto complessivo	• Gli interventi dovranno sfruttare l'opportunità data dalla posizione strategica dell'area, limitrofa al centro storico e snodo intermodale della città
Integrazione con l'urbano	• L'area si caratterizza per la presenza di funzioni esclusivamente produttive non integrate con il sistema insediativi limitrofo	• Sviluppo di un mix funzionale integrato con il contesto
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	• All'interno dell'Area delle Officine Reggiane sono presenti alcuni edifici di pregio storico-testimoniale legati alla produzione.	• All'interno del progetto di riqualificazione dell'area saranno da tutelare e valorizzare le strutture insediative di valore storico testimoniale
Permeabilità	• La permeabilità dell'area è attualmente limitata.	• Gli interventi di riqualificazione dovranno ampliare le superfici permeabili potenziando le connessioni verdi con il sistema ambientale ad est



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Paesaggio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Ambiti paesaggistici	• ambito di paesaggio urbano "ambito della città polifunzionale consolidata": paesaggio urbano consolidato, di valore identitario per l'intera città. Trasformazioni in atto. • oltre via dell'Aeronautica "ambiti di cintura – cunei verdi. paesaggio di rilievo strategico. La funzione agricola deve essere salvaguardata in un'ottica di rifunzionalizzazione e ripensamento complessivo degli ambiti periurbani.	• Gli interventi di trasformazione devono mirare a consolidare l'identità dell'ambito, sia per quanto riguarda la realizzazione di luoghi significativi di aggregazione, sia per la salvaguardia dei riferimenti percettivi e simbolici. • La priorità degli ambiti di cintura è la salvaguardia del territorio agricolo (in questo caso solo "assimilabile" all'agricolo, nello specifico il "prato" è la destinazione preferibile per la presenza di spazi aperti adibiti all'uso aeroportuale), da integrare con funzioni legate alla vicinanza della città (fruizione, multifunzionalità agricola, ecc).
Paesaggio agrario storico	• non presente.	
Relazioni percettive	• l'area del campovolo è ampiamente interessata da varchi di visuale da viale del Partigiano	• Necessità di preservare l'apertura visiva in relazione a queste visuali.
Viabilità rurale storica	• non presente.	
Eccellenze e criticità	• 158 "Ferrovia: cesura da rendere permeabile per la fruizione del paesaggio".	• Gli interventi dovranno tenere conto della necessità di oltrepassare questa cesura, in modo da connettere i territori a nord e a sud della ferrovia. • Il progetto dovrà tenere conto anche della previsione di una via del paesaggio lungo la ferrovia, in direzione del Rodano.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

PF5_COMPLESSO UNIVERSITARIO "EX-SAN LAZZARO"

L'ambito - tutelato con vincolo ministeriale dal 1993 - riguarda il complesso dell'ex-Istituto Psichiatrico San Lazzaro, originariamente fondato nel 1217 con funzione di lebbrosario, attestato a oriente della città lungo la via Emilia, e successivamente ampliato e trasformato in Frenocomio, utilizzato attualmente per servizi sanitari, scolastici e universitari, e destinato a nuovo campus universitario.

Il PRG 1999 di Reggio Emilia ha sottoposto l'area a Programma di Riqualificazione Urbana, che si pone come obiettivo il recupero e il riuso del patrimonio storico-architettonico e ambientale ai fini dell'insediamento di usi pubblici, nell'ambito soprattutto delle attività connesse con l'Università di Modena e Reggio.
Il PRU persegue, prevalentemente, obiettivi di carattere conservativo, volti al recupero degli edifici, del parco storico e degli spazi aperti.
La realizzazione di un Campus Universitario, infatti, che occuperà la quasi totalità dell'area in oggetto, con una forte presenza anche di Istituti di istruzione secondaria superiore già presenti nel complesso, a configurare di fatto un polo scolastico-universitario, risulta particolarmente idonea ad una riconversione funzionale dei manufatti rispettosa della loro tipologia edilizia, dell'impianto urbanistico in cui sono collocati e compatibile con l'uso a parco pubblico delle aree non pertinenziali agli edifici.
Tali obiettivi sono riassumibili nei seguenti punti:

- *recupero del patrimonio edilizio inutilizzato e messa a valore del bene immobile tramite anche interventi di nuova costruzione che garantiscano la funzionalità dell'area;*
- *alleggerimento della viabilità interna tramite la dotazione di parcheggi esterni al parco disposti in fregio al perimetro e la riorganizzazione del sistema di accessibilità all'area e della sosta;*
- *recupero di una parte di città alla cittadinanza anche con la valorizzazione dei contenuti storico testimoniali del complesso, la riqualificazione del verde e creazione del parco storico.*

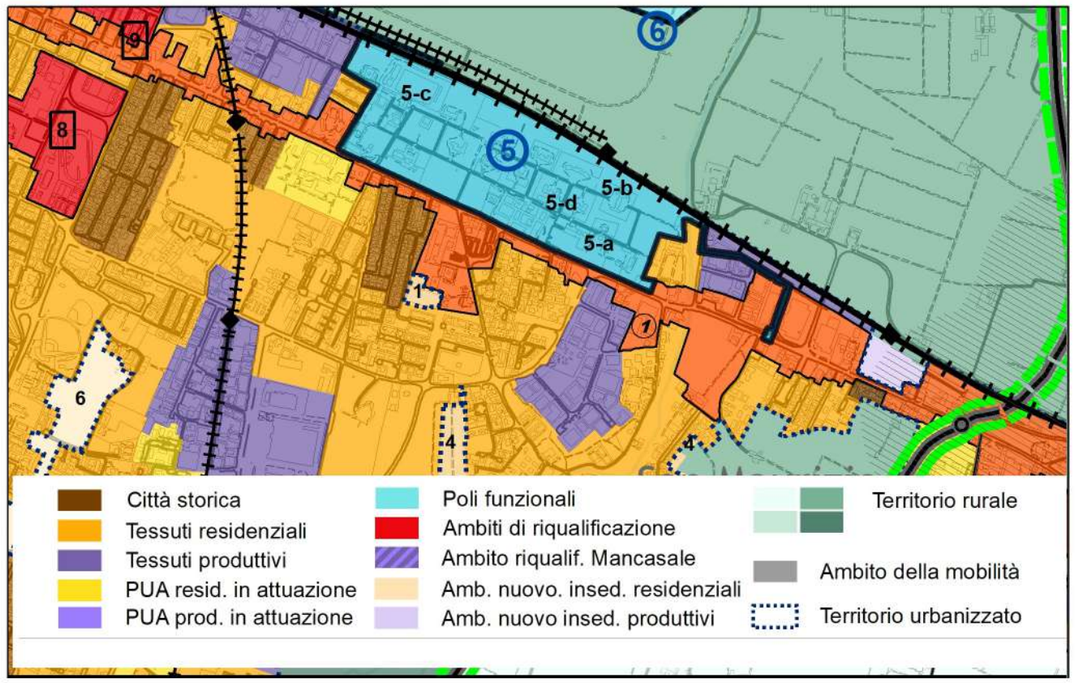
Il programma prevede dunque interventi di recupero edilizio per tutti i padiglioni esistenti, con differenti livelli di conservazione direttamente proporzionali all'interesse storico- architettonico dei manufatti. Si prevedono inoltre alcune nuove costruzioni, con il ripristino di volumetrie demolite, nonché ampliamenti necessari per dotare il complesso di attrezzature sportive, di laboratori ad alto contenuto tecnologico e di serre.
Vengono infine previsti nelle strutture più accessibili dall'esterno e ancora in disuso, servizi per la collettività di carattere privato (commercio, terziario), uno studentato e uffici pubblici. Restano invece a servizi sanitari gli edifici costruiti più recentemente.

In conclusione questo complesso storico dovrà contribuire a rafforzare la presenza universitaria a Reggio, raccordandosi con le altre sedi del centro storico (Caserma Zucchi e Chiostri di San Pietro) e in prospettiva con il futuro tecnopolo insediato nell'area delle ex-Officine Reggiane.

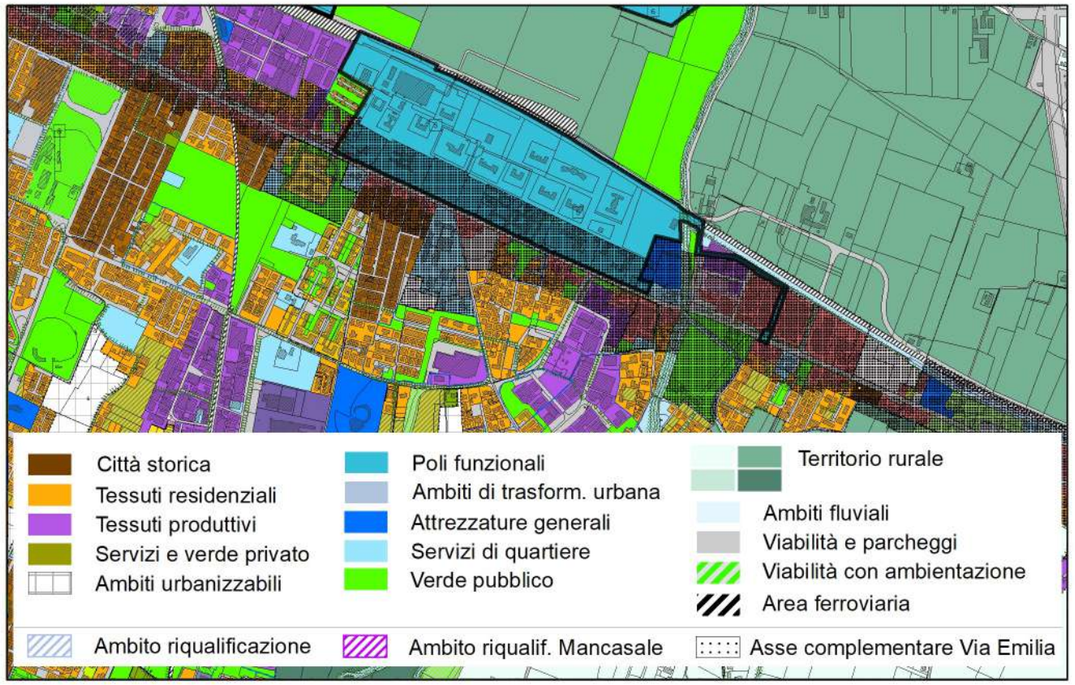
Per quanto riguarda l'Università, si tratta dunque di consolidare tutte quelle "condizioni al contorno" che possano permetterle di radicarsi nella nostra città e di proseguire nella direzione di una fattiva collaborazione con le istituzioni pubbliche e private, nonché con l'imprenditoria locale, condividendo la necessità e l'opportunità di rafforzare le peculiarità e le eccellenze del nostro territorio: il Centro Internazione per l'Infanzia, la sanità, la meccanica avanzata, l'agroalimentare, la bioedilizia.

Il San Lazzaro è individuato dunque, nelle politiche di PSC, come polo per l'innovazione e la ricerca continua, all'interno del quale il Museo internazionale della Psichiatria viene concepito come centro di documentazione e ricerca fortement integrato alla memoria storica del luogo e in grado di collegarsi agli altri elementi fondamentali del polo universitario

Inquadramento territoriale



PSC Ambiti programmatici — Scala 1:20000



RUE Regolamento urbanistico-edilizio — Scala 1:20000

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione
Il complesso del San Lazzaro è localizzato a sud-est della città, lungo la via Emilia verso Modena. L'area è confinata tra la barriera della linea ferroviaria Milano-Bologna a nord, la via Emilia (asse di penetrazione urbana oggi congestionato) a sud, e a est, infine, un tratto del Torrente Rodano. Solo a ovest l'area si apre con una certa continuità verso un tessuto urbano costruito di tipo misto, dal quale è parzialmente separato dalla presenza della via Doberdò. L'accesso al complesso avviene direttamente dalla via Emilia.

Funzioni insediate: elenco unità del polo funzionale esistente (L.r. 20/2000)

Numero unità	*Caratterizzazione funzionale*	*Famiglia attività*	*Unità funzionali*	*Bacino di utenza*
5-a	Attrezzature sanitarie	F	Azienda Sanitaria Locale	Locale
5-b	Università	F	Facoltà universitarie	Sovra-provinciale
5-c	Istruzione	F	Scuole superiori	Provinciale
5-d	Attrezzature culturali	H	Centro documentazione e biblioteca	Sovra-provinciale

Inquadramento dimensionale e funzionale
L'insediamento è caratterizzato da una struttura a padiglioni separati. Dei 16 padiglioni quelli a est risultano in gran parte riutilizzati, mentre a ovest sono in disuso. Sul parco non sono stati realizzati interventi. I 278 posti auto sono localizzati solo nell'area di accesso presso l'AUSL.
5-a Attrezzature sanitarie
Il complesso è per la maggior parte di proprietà dell'Azienda Sanitaria Locale di Reggio Emilia e ne ospita la sede amministrativa, i poliambulatori e alcune ulteriori strutture sanitarie.
5-b Padiglioni universitari
I padiglioni Livi, Tamburini e Buccola sono di recente stati acquistati dalla Provincia di Reggio Emilia, ristrutturati e affidati all'Università di Modena e Reggio Emilia. Le facoltà ospitate sono quelle di Ingegneria, Medicina e Agraria.
5-c Scuole superiori
I padiglioni Guicciardi, Villa Rossi e Golgi ospitano due istituti per l'istruzione superiore, IPS "Sidoli" e IPSIA "Galvani".
5-d Centro documentazione e biblioteca San Lazzaro – museo della psichiatria (padiglione Lombroso)

Dati	***Totale***
Sup. Territoriale	**420.967 mq**
Sup. Territoriale residua PRG	-
Di cui Sup. a parcheggi	59.570 mq

Accessibilità
L'area risulta facilmente accessibile sia dal sistema delle tangenziali, che la mettono in diretta relazione con l'asse autostradale, sia dal servizio di trasporto pubblico che garantisce un'alta frequenza di corse. La linea ferroviaria della metropolitana di superficie la mette in relazione con la stazione centrale e quella dell'Alta Velocità.

Collegamenti e trasporti	*Denominazione*	*Distanza*	*Fermata TPL su gomma*	*Presenza*
Viabilità autostradale/casello	Casello A1	4.500 mt	All'interno dell'ambito	si
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale	0 mt 2.500 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	2.500 mt		

Stato di fatto delle previsioni urbanistiche
Nel PRG 2001 l'area è individuata come Attrezzatura di interesse pubblico e come ambito di PRU ai sensi della LR 19/98

Problemi e criticità
Le criticità principali sono relative al degrado del parco e di alcuni edifici esistenti e alla carenza di parcheggi.

Interventi programmati e previsti
Dal 1978, anno di chiusura degli ospedali psichiatrici, sono state avanzate proposte per una riqualificazione del recinto ospedaliero fondate sulla valorizzazione culturale del patrimonio esistente e della memoria dei luoghi.

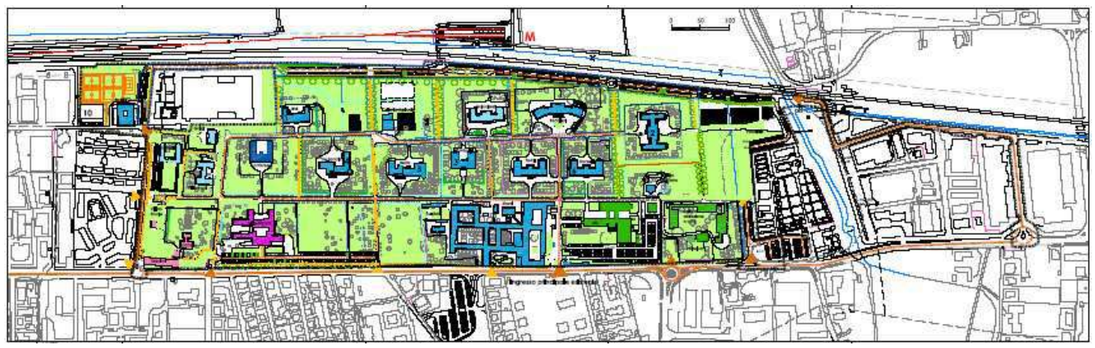
Programma di Riqualificazione Urbana "Complesso del San Lazzaro"
L'Amministrazione comunale sta predisponendo un Programma di Riqualificazione Urbana nel quale si prevede la realizzazione di un Campus Universitario che occuperà la quasi totalità dell'area con una forte presenza di Istituti di istruzione secondaria superiore.
Il PRU è finalizzato nello specifico alla valorizzazione del parco storico e degli spazi aperti dell'area dell'ex Istituto San Lazzaro ed al recupero degli edifici che in essa si collocano. Tra gli altri obiettivi del PRU sono il recupero del patrimonio edilizio inutilizzato e la valorizzazione del bene immobile tramite interventi di nuova costruzione, l'alleggerimento della viabilità interna tramite la dotazione di parcheggi esterni al parco disposti in fregio al perimetro e la riorganizzazione del sistema di accessibilità all'area e della sosta, ed infine il recupero di una parte di città a servizio della cittadinanza.
La destinazione d'uso principale è quella per attrezzature universitarie, cui si affiancano alcuni istituti per l'istruzione superiore. Restano a servizi sanitari gli edifici costruiti più recentemente.
Alle *funzioni universitarie* in senso stretto è destinata la parte preponderante del complesso:

- Gli spazi didattici delle Facoltà di Ingegneria, di Medicina e di Agraria sono previsti rispettivamente nel padiglione Tamburini, nel Padiglione de Sanctis e nel padiglione Besta;
- il Centro didattico a servizio delle varie facoltà sarà ospitato nel padiglione Livi, mentre il centro unificato d'informatica nel padiglione Buccola; spazi per uffici saranno ricavati nel Morselli;
- lo studentato, la foresteria, nonché le possibili attività legate alle esigenze degli ospiti, insieme alla mensa saranno ubicati nella Villa Marchi attuale.

Alle funzioni universitarie, potranno essere progressivamente destinati Il Bertolani, il Tanzi ed il Villino Svizzero, utilizzati dall'AUSL per attività sanitarie, il Morel, l'ex-Orto ed il Vassale.
Le *strutture destinate alla istruzione superiore* vengono potenziate con il recupero a tal fine del padiglione Donaggio e probabilmente anche l'area delle FCR.
Un'area, corrispondente ai fabbricati Esquirol, Villa Marchi vecchia (ex Villa Conolly), Villino Stuoie e pertinenze, è stata destinata ad *usi polivalenti* dove potranno trovare collocazione attività, anche private, a servizio dell'università o del territorio.
Delle *funzioni dell'AUSL* ne saranno mantenute solo alcune:

- la residenza psichiatrica, insediata negli edifici denominati Unità di Abitazione e Cura (UAC), recentemente ristrutturata e funzionalmente autonoma,
- gli uffici attuali di Igiene Pubblica e di Medicina del Lavoro, collocati in un edificio di recente realizzazione.

Il Padiglione Lombroso, in disuso, ospiterà il Museo della Psichiatria, mentre nel padiglione Golgi, attualmente utilizzato per lo svolgimento di attività di istruzione superiore, oppure in un altro padiglione da individuare, potrebbe trovare collocazione la biblioteca scientifica afferente al *Museo della Psichiatria*.
Ai margini del complesso è prevista *un'area sportivo-ricreativa*.
La dotazione di *parcheggi* prevista nel PRU è di 918 posti auto (aggiuntivi rispetto quelli esistenti) che dovranno essere ricavati nelle aree esterne confinanti, mentre all'interno gli spazi aperti saranno mantenuti a Parco Storico.



AUSL
Area Polifunzionale
Museo della Psichiatria
Nuove edificazioni
Eventuali altre nuove edificazioni
Università (didattica/ricerca)
Istruzione superiore/Formazione
Studentato/Foresteria
Area sportiva

1 Padiglione Livi - Centro didattico a servizio delle Facolta' di Ingegneria, Agraria e Medicina
2 Padiglione Buccola -Facoltà di Ingegneria, spazi didattici
3 Padiglione Tamburini -Centro unificato d'informatica a servizio delle facolta' di Ingegneria, Agraria e Medicina
4 Padiglione De Sanctis - Facoltà di Medicina
5 Padiglione Besta - Facoltà di Agraria
6 Padiglione Morselli - Uffici per docenti e studenti
7 Nuovi laboratori di Ingegneria
8 Serre
9 Nuovi laboratori della Facoltà di Agraria
10 Palestra e area sportivo - ricreativa

Scala 1:10.000

STRATEGIE E INDIRIZZI

Caratterizzazione funzionale prevalente
Attrezzature per la formazione di livello universitario e servizi
Obiettivi
Trasformazione del complesso insediativo esistente in una polarità del sapere attraverso la realizzazione di un campus completo di tutti i servizi correlati. La trasformazione del complesso contribuirà a rafforzare la presenza universitaria a Reggio, raccordandosi con le altre sedi del centro storico (Caserma Zucchi, Chiostri di San Pietro) e con il futuro tecnopolo previsto nell'area delle ex-officine Reggiane.
Funzioni insediabili
Sedi universitarie e relativi servizi, con foresterie e residenze per studenti e attrezzature sportive; Attrezzature per l'istruzione superiore; Attrezzature sanitarie e assistenziali ; Area destinata ad usi polivalenti per attività a servizio dell'università o del territorio.
Previsioni di sviluppo
Le modalità di attuazione degli interventi e le relative prescrizioni sono puntualmente descritte nel PRU dell'area ex San Lazzaro come rassegnati in sede di Conferenza di Servizi preliminare del 13.07.2007 n° PS. 6531/07.

Dati	*Totale*		*Diritti edificatori*	…
Sup. Territoriale complessiva	420.967 mq		*Permeabilità*	75%

Lo sviluppo dei poli funzionali è definito attraverso la sottoscrizione di un Accordo Territoriale fra il Comune e la Provincia. Per le parti già edificate dei poli funzionali esistenti, fino all'approvazione dell'Accordo territoriale, sono ammissibili interventi consentiti dal PRG previgente, nonché gli interventi che siano previsti in PUA, in Accordi di Programma o in progetti di opere pubbliche e private approvati o di cui sia stato avviato l'iter di approvazione in data antecedente all'adozione delle presenti norme, e relative varianti in corso d'opera.
Indirizzi
Nel lungo periodo l'attuazione degli interventi previsti nel PRU in stretta integrazione con il potenziamento dell'accessibilità con il trasporto pubblico su gomma e su ferro. Nel breve periodo la realizzazione delle opere di urbanizzazione per rispondere ad un più adeguato livello di dotazioni per le Facoltà insediate attraverso:

- la realizzazione della nuova viabilità, dei parcheggi da localizzare esternamente al recinto e dei nuovi percorsi ciclopedonali di penetrazione;
- la riqualificazione e la valorizzazione del Parco Storico e la definizione del "recinto" storico;
- la realizzazione delle reti infrastrutturali generali a servizio del complesso e la sistemazione dei vialetti interni e delle aree di pertinenza dei padiglioni.

Di particolare interesse risultano essere inoltre le relazioni con l'ipotesi di trasformazione in tecnopolo che coinvolge lo stabilimento delle Ex Officine-Reggiane.

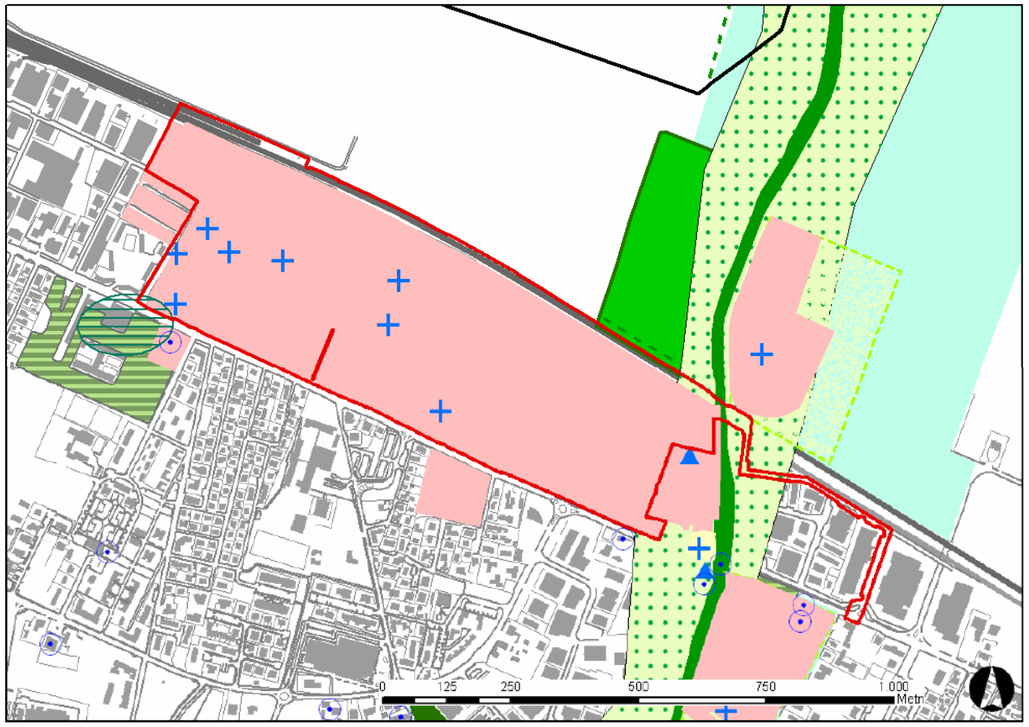
VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

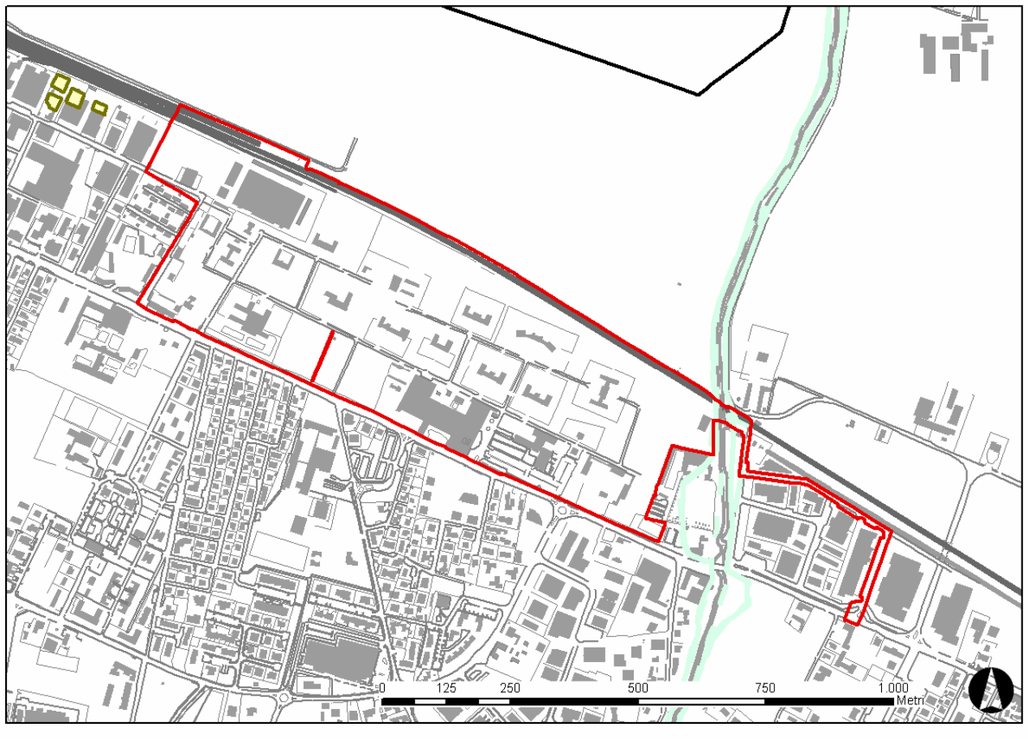
Distribuzione delle reti tecnologiche

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rete acquedottistica	• L'area è servita dall'acquedotto (una dorsale di distribuzione attraversa l'area da nord a sud) e non presenta particolari problematiche; • L'area non è servita dal sistema acquedottistico di tipo industriale.	
Fognature	• La zona analizzata allo stato attuale è interessata da un reticolo fognario tendenzialmente misto e probabilmente datato.	• Nel caso di trasformazioni strutturali occorrerà valutare l'opportunità di miglioramento della rete
Depuratori	• L'area si serve del depuratore di Mancasale (capacità di trattamento max 280.000 A.E.) che appare in grado di sostenere i carichi attualmente veicolati con un margine significativo.	• Occorre valutare i margini del depuratore a recepire ulteriori nuovi carichi nel momento dell'attuazione.
Gas	• Non sono presenti dorsali di distribuzione del gas ma solo linee di servizio a bassa pressione. Nel complesso l'area si ritiene servita	
Linee elettriche	• L'area è servita da una rete elettrica a media tensione interamente interrata. Per la rete distributiva e la fornitura di servizio si ritiene il polo servito.	
Stazioni radio base per la telefonia mobile	• Nell'ambito non sono presenti installazioni di SRB per la telefonia mobile; • L'impianto più vicino si trova a circa 300 m a nord-ovest.	• Per coprire le esigenze di copertura occorrerà prevedere una struttura di supporto per le SRB.
Teleriscaldamento	• L'area è interessata da un fitto reticolo di distribuzione ed è da considerare completamente servita; non presenta, invece, dorsali di trasporto .	

Popolazione esposta ad inquinamento

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Inquinamento atmosferico	• L'area risulta esposta ad inquinamento atmosferico per la sua vicinanza alla via Emilia a sud e alla ferrovia Milano-Bologna a nord;	
Inquinamento elettromagnetico	• Non sono presenti situazioni di intereferenza di campi elettromagnetici generati dalle linee elettriche con i centri abitati.	
Inquinamento acustico	• L'area risulta esposta ad inquinamento atmosferico per la sua vicinanza alla via Emilia a sud e alla ferrovia Milano-Bologna a nord; • Per la struttura ferroviaria è stato predisposto un piano di bonifica che prevede la realizzazione di barriere acustiche.	• Valutazione dell'opportunità di inserimento di opere di mitigazione dell'impatto acustico sui ricettori sensibili





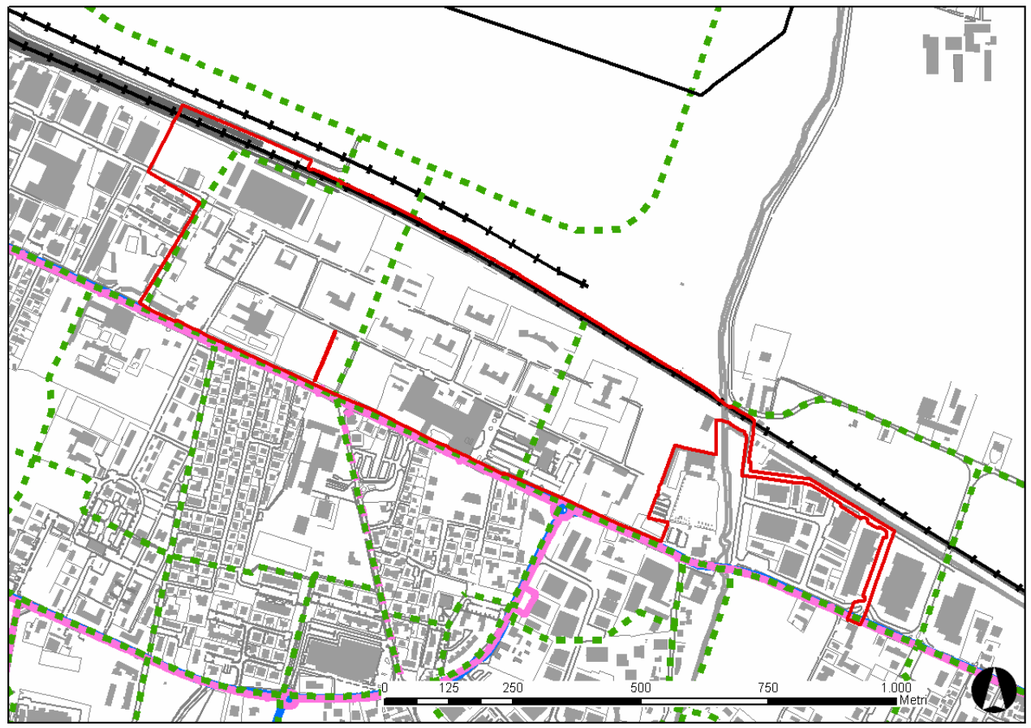
VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Tutela del patrimonio territoriale esistente

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Tutela e vincoli naturali	• Il parco rappresenta un'area di valore naturale nell'ambito urbanizzato. • Sono presenti piante monumentali (querce, olmi), tutelate a livello regionale e provinciale. • L'area a sud della ferrovia risulta in classe di infiltrazione potenziale comparativa media, nonché tra le zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura (settore di ricarica B). • L'ambito appartiene alle zone di protezione dall'inquinamento luminoso.	• Azioni di valorizzazione degli aspetti ambientali, naturali e storico- identitari del complesso. • La relazione geologica dovrà esprimersi in relazione al potenziale rischio di inquinamento delle falde. • Gli impianti di illuminazione dovranno essere tali da minimizzare l'inquinamento luminoso.
Tutele e vincoli storici	• Il complesso "Ex ospizio di San Lazzaro e pertinenze" è interamente vincolato quale "zona di rilevante interesse pubblico" dal DM 05.01.1993 n.5447, tutela oggi recepita dal D.lgs.42/2004. • Uno dei padigIloni è segnalato dall'IBC come testimonianza significativa dell'architetttura del 2° '900. • E' inoltre struttura insediativa storica. • Via Notari e la via Emilia sono elementi della viabilità storica.	• Gli interventi da realizzare nel comparto dovranno considerare l'impatto sul sistema storico e identitario, nel rispetto degli specifici norme e provvedimenti.
Tutele e vincoli archeologici	• Una porzione a sud-ovest del complesso storico è interessata da un'area di interesse archeologico; la via Emilia è inoltre tutelata da una fascia di rispetto archeologico di 50m per lato.	• In fase di progettazione delle nuove trasformazioni dovranno essere approfondite le analisi sul sistema storico-archeologico esistente di ocncerto con la Soprintendenza Archeologica.
Tutele e vincoli paesaggistici	• Sul confine orientale è presente il Torrente Rodano, vincolato ai sensi del D.lgs.42/2004 (ex Galasso).	• L'intervento dovrà, nel caso, conseguire la necessaria autorizzazione paesaggistica.
Potenziali corridoi e nodi ecologici proposti	• Il Torrente Rodano è individuato come uno dei principali corridoi ecologici della rete locale.	• Favorire le condizioni per il potenziamento del torrente Rodano come corridoio ecologico principale.

Rischio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rischio idraulico	• Le fasce di esondazione del PAI del Torrente Rodano sono limitate alla fascia compresa tra i piedi degli argini.	
Rischio industriale	• Circa 200 m a ovest del comparto sono presenti attività industriali sottoposte ad AIA (ICE ed impianto Iren).	• Al momento delle trasformazioni occorrerà verificare l'impatto esercitato da queste attività sul polo funzionale.
Rischio sismico	• L'area ricade in classe G riguardo gli effetti attesi in caso di sisma.	• Sarà necessaria la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico (approfondimenti di II livello) e dei cedimenti attesi (approfondimenti di III livello) per la microzonazione sismica.



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

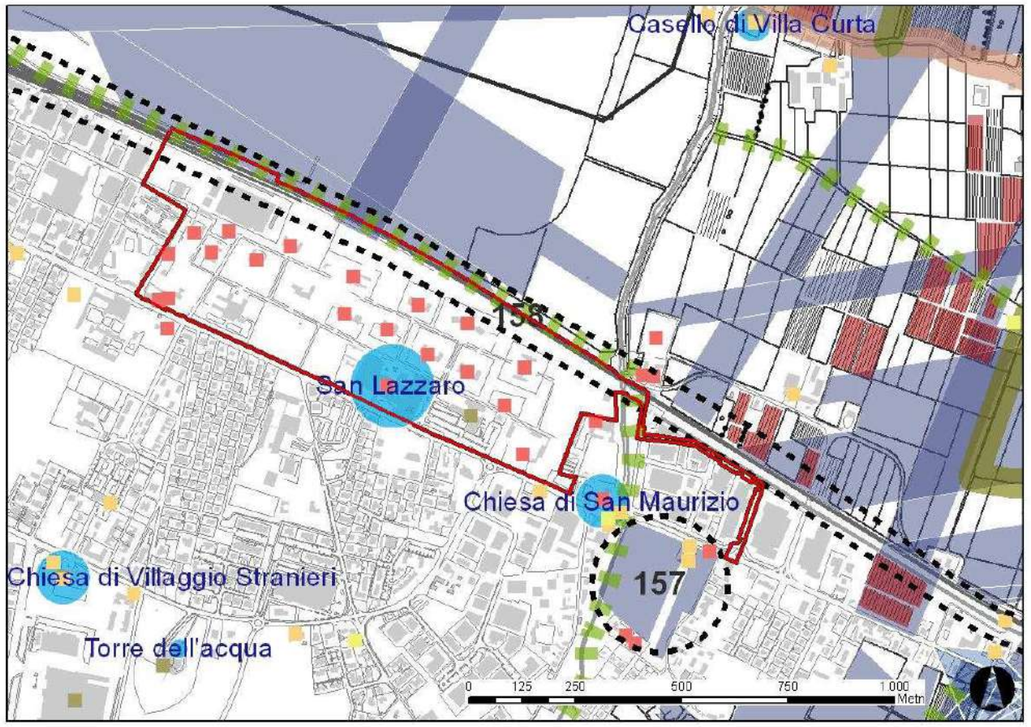
Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Strade	• L'area è facilmente accessibile dalla rete stradale principale;	
Ferrovie	• La linea ferroviaria è al confine con il complesso di San Lazzaro che risulta facilmente accessibile anche dalla stazione ferroviaria. • La linea ferroviaria della metropolitana di superficie la mette in relazione con la stazione centrale.	• Realizzazione della fermata della metropolitana di superficie
Piste ciclabili	• Lungo la via Emilia è presente un percorso ciclabile in sede separata che garantisce le connessioni con il centro città.	• Favorire lo sviluppo di attraversamenti della via Emilia in sicurezza.
Trasporto pubblico locale	• L'area è servita da due linee del TPL.	• Occorrerà valutare l'opportunità di potenziamento del trasporto pubblico in relazione alla rifunzionalizzazione del complesso.

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Servizi per la mobilità (parcheggi)	• I parcheggi sono limitati alle sole aree di accesso e a servizio delle attrezzature sanitarie.	• La rifunzionalizzazione degli edifici e del complesso richiederà l'ampliamento delle zone a parcheggio.
Dotazione di verde urbano	• Il Parco del polo universitario è sistema monumentale di valore storico e naturale.	• Potenziamento delle connessioni tra l'area del parco e i tessuti esistenti.

Qualità urbana

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Complessità urbana (Mixitè)	• È un polo con funzioni altamente specializzate	
Integrazione con l'urbano	• Il complesso mantiene un perimetro recintato; • La ferrovia rappresenta una barriera per le relazioni con l'area a nord; • Nelle vicinanze è presente il Mauriziano.	• Occorrerà valutare l'opportunità di potenziare le connessioni tra l'area del parco e i tessuti esistenti; • Occorrerà valutare l'opportunità di creare delle relazioni con l'area del Mauriziano.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	• Il parco storico è vincolato con essenze arboree di pregio.	• La riqualificazione del complesso dovrà tutelare e valorizzare gli elementi naturali di pregio
Permeabilità	• L'area si caratterizza per l'elevata permeabilità	• Gli interventi dovrebbero limitare l'impermeabilizzazione delle superfici e mantenere il più possibile le pertinenze ai padiglioni permeabili.



VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Paesaggio

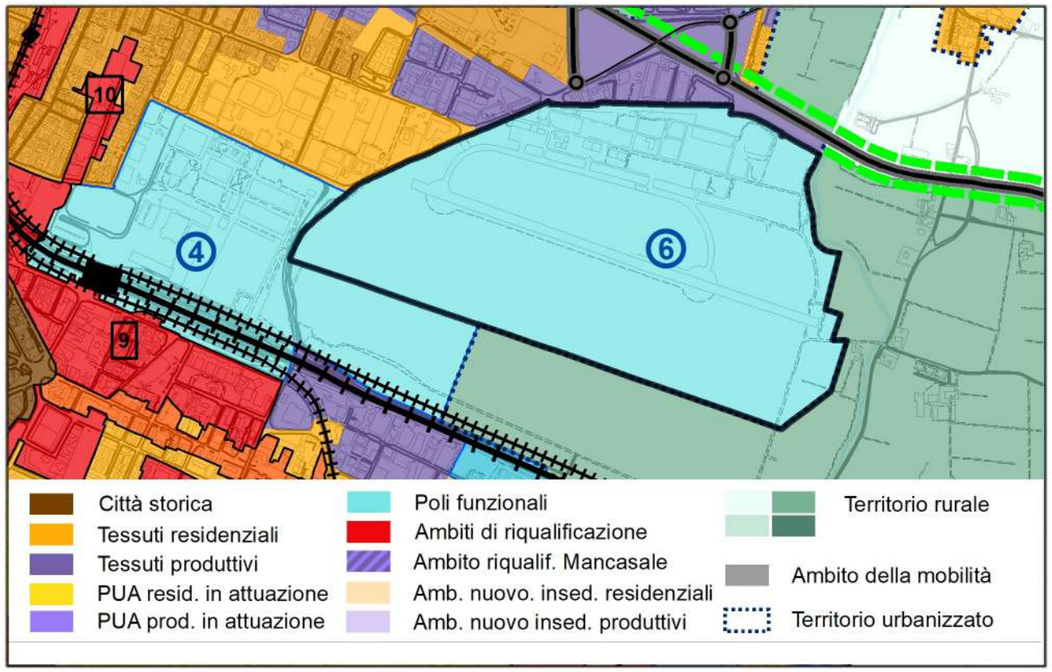
Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Ambiti paesaggistici	• ambito di paesaggio urbano "ambito della città polifunzionale consolidata": paesaggio urbano consolidato, di valore identitario per l'intera città. Trasformazioni in atto.	• Gli interventi di trasformazione devono mirare a consolidare l'identità dell'ambito, sia per quanto riguarda la realizzazione di luoghi significativi di aggregazione, sia per la salvaguardia degli riferimenti percettivi e simbolici.
Paesaggio agrario storico	• non presente.	
Relazioni percettive	• l'area non è interessata da varchi di visuale, trovandosi all'interno dell'ambito urbano consolidato, ma affaccia direttamente sulla via Emilia • il San Lazzaro è un caposaldo paesaggistico, ovvero un luogo in cui risiede l'identità riconosciuta dagli abitanti	• Necessità di progettare con particolare attenzione il fronte sulla via Emilia, sia in termini di aperture-chiusure visive, che di qualità delle visuali. • Incrementare la visibilità dei padiglioni di maggiore interesse; progetto unitario del parco che valorizzi i singoli padiglioni e che renda possibile leggere la natura unitaria del complesso
Viabilità rurale storica	• non presente.	
Eccellenze e criticità	• 157 "Mauriziano, luogo di rilievo paesaggistico e storico culturale" • 158 "Ferrovia: cesura da rendere permeabile per la fruizione del paesaggio".	• San Lazzaro e Mauriziano sono due eccellenze da valorizzare (con nuove funzioni ed enfatizzando i valori simbolici) e possono essere interconnesse con un collegamento ciclabile e pedonale di tipo paesaggistico, lungo il corso del Rodano. • La criticità individuata è situata a margine dell'area di intervento. Gli interventi dovranno tenere conto della necessità di oltrepassare questa cesura, in modo da connettere i territori a nord e a sud della ferrovia. • Il progetto dovrà tenere conto anche della previsione di una via del paesaggio lungo la ferrovia. • Il Rodano, che attraversa il settore est dell'area di intervento, è un elemento d'eccellenza da tutelare e riqualificare.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

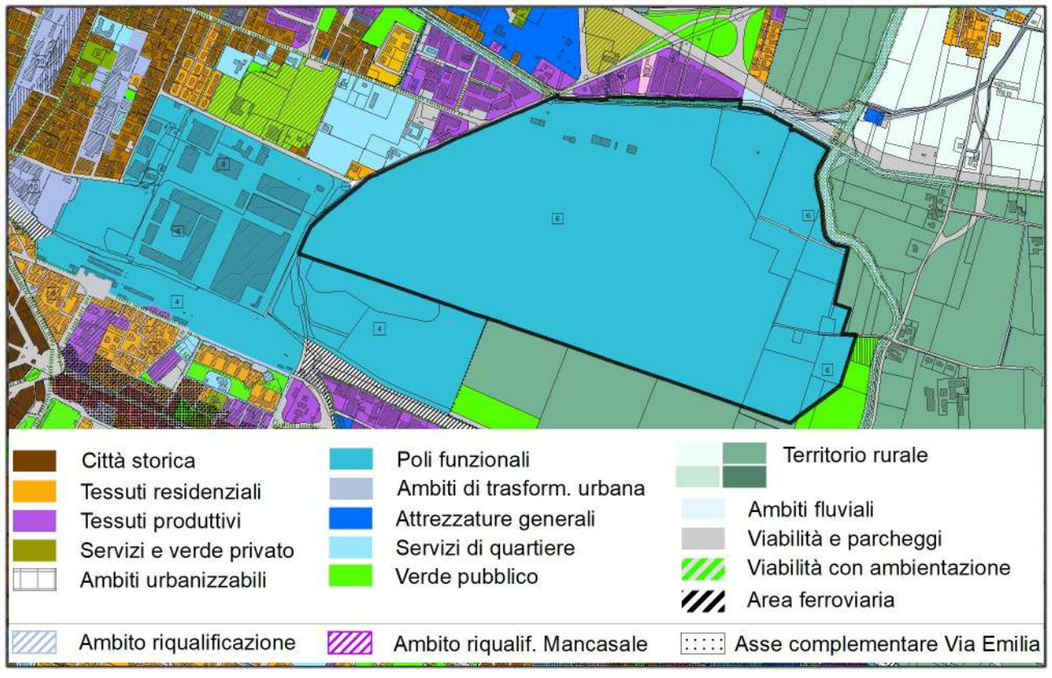
PF6_AEROPORTO “CITTÀ DEL TRICOLORE”

In coerenza con quanto disposto dall’Accordo Territoriale sottoscritto con l’Amministrazione provinciale, gli obiettivi di questo polo, anche per il futuro, devono essere quelli di consolidare le funzioni e le attività connesse all'aviazione generale, nell'area operativa, quali interventi di qualificazione e consolidamento di attrezzature ed impianti connessi all’aviazione ed ai servizi di rimessaggio e riparazione.
Parallelamente, per la particolare rilevanza strategica, nell'area non operativa si indirizzano interventi di trasformazione funzionale e di riqualificazione, al fine di offrire nuovo impulso allo sviluppo del territorio, con l'insediamento di funzioni, in via principale e con carattere di permanenza, di attività ricreative, sportive e di spettacolo, manifestazioni all'aperto, ad elevata attrattività.
All'interno del polo si conferma, altresì, la funzione di area di ammassamento dei soccorritori come definita dal Piano provinciale di protezione civile.

Inquadramento territoriale



PSC Ambiti programmatici



RUE Regolamento urbanistico-edilizio

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione

Si tratta di un nodo per il traffico aereo originariamente nato con l’insediamento aeronautico che si è sviluppato nei pressi delle Officine Reggiane. Nel 1997 la struttura è stata aperta al traffico commerciale servendo il bacino produttivo della zona.

Con provvedimento dirigenziale n.27 del 2 luglio 2015 del Direttore Generale dell'ENAC è stato disposto l'affidamento in concessione totale dell'Aeroporto di Reggio Emilia a favore della Società Aeroporto di Reggio Emilia S.r.l. – a seguito della delibera dell'Assemblea dei Soci della Società Aeroporto del 29/04/2015 con la quale è stato approvato il “*Programma di Intervento e piano di sviluppo aeroportuale*” - per la durata ventennale, le cui condizioni sono state pattuite dalla convenzione stipulata con ENAC per l'affidamento in concessione di cui al Prot. 0067768/Dg del 23/06/2015.

In esso si ipotizza lo sviluppo del sistema aeroporto, mettendo a sistema le linee operative e strategiche della politica gestionale della Società Aeroporto di Reggio Emilia, perseguendo tra gli altri obiettivi anche l’efficientamento e la messa in sicurezza del sedime non operativo dell'area, nel rispetto e senza confliggere con le attività operative dell'aeroporto. Il programma prevede, nella zona non operativa, attività complementari, quali spettacoli, feste, eventi e iniziative ludico-ricreative, purché compatibili con le funzioni prevalenti e con i caratteri insediativi e ambientali del luogo, quali ad esempio manifestazioni all'aperto di attrattività di livello nazionale e internazionale, quali concerti ed eventi di interesse pubblico, anche attraverso una trasformazione funzionale e di riqualificazione.

Con nota PG 17943/2016, ENAC ha espresso parere favorevole, per gli aspetti di competenza, al Piano di Rischio Aeroportuale elaborato dal Comune.

Funzioni insediate: elenco unità del polo funzionale (L.r. 20/2000)

Numero unità	*Caratterizzazione funzionale*	**Famiglia attività**	*Unità funzionali*	*Bacino di utenza*
6-a	Infrastrutture aeroportuale	D	Aeroporto	Provinciale

Inquadramento dimensionale e funzionale

Il polo funzionale è localizzato nel settore nord orientale della città ed è compreso tra la ferrovia Milano-Bologna, il torrente Rodano, il Canale di Reggio e via dell’Aeronautica/via del Partigiano.

Dati	*Totale*
Sup. territoriale	1.214.778 mq

Accessibilità

L’aeroporto è facilmente accessibile dalla rete delle tangenziali urbane e attraverso il nuovo casello autostradale anche dall’asse A1. I collegamenti verso sud sono garantiti principalmente dall’asse di via dell’Aeronautica/ via del Partigiano. Buoni sono i collegamenti al centro attraverso le linee di trasporto pubblico, grazie anche alla riapertura del braccio storico di v.le Ramazzini, programmato nel PRU Reggiane.

Collegamento e trasporti	*Denominazione*	*Distanza*	*Fermata TPL su gomma*	*Presenza*
Viabilità autostradale/casello	Casello A1	5.000 mt	All'interno dell'ambito	no
Viabilità di rilievo nazionale	–	5.000 mt		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale nord	3.000 mt 300 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	si
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	1.000 mt		

Problemi e criticità

Per quanto riguarda l'area operativa, non si riscontrano sostanziali criticità, considerando che i flussi di traffico non raggiungono movimentazioni tali da costituire un impatto sulle vicine residenze.

Per quanto riguarda l'area non operativa, si rimanda allo specifico capitolo ValSat.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

STRATEGIE E INDIRIZZI

Caratterizzazione funzionale prevalente

Infrastrutture aeroportuali nell'area operativa e, nell'area non operativa, attività ricreative, sportive e di spettacolo.

Obiettivi

In coerenza con quanto disposto dall’Accordo Territoriale sottoscritto con l’Amministrazione Provinciale e dal Programma di intervento per l'affidamento in concessione approvato da ENAC, gli obiettivi di questo Polo, anche per il futuro, sono orientati al mantenimento delle funzioni ed attività connesse all’aviazione generale per l'Area operativa e all'insediamento di funzioni permanenti complementari per l'Area non operativa.
In particolare, per l'Area operativa:

- occorre proseguire gli interventi di qualificazione e mantenimento delle attività esistenti connesse all'aviazione generale, consolidando il ruolo di aeroporto di categoria 2C (come riclassificato dalla Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo dell'Ente rif. ENAC-COD_UO-18/12/2015-0133205 ;
- qualora sussistano le condizioni di fattibilità economica e finanziaria, potranno essere potenziate le varie attività, attrezzature ed impianti connessi all’aviazione (voli aziendali-commerciali e turistici), oltre al mantenimento dei servizi di rimessaggio e riparazione;
- all'interno del polo si conferma, altresì, la funzione di area di ammassamento dei soccorritori come definita dal Piano provinciale di protezione civile;
- occorre perseguire interventi di efficientamento e messa in sicurezza (controllo accessi, illuminazione, etc.) al fine di rendere ulteriormente protette le parti dell'area, senza confliggere con l'operatività aeroportuale.

Al contempo, per l'Area non operativa si conferma che parte della superficie del polo (area in concessione) può inoltre ospitare delle attività complementari permanenti, quali spettacoli, feste, eventi e iniziative ludico-ricreative, purché compatibili con le funzioni prevalenti e con i caratteri insediativi e ambientali del luogo.
L’attuazione delle eventuali previsioni di potenziamento dovrà inoltre contribuire al perseguimento dell’obiettivo di riqualificare il sistema Rodano-Canale di Reggio, per il potenziamento dei valori ecologici e naturalistici, coerentemente con gli obiettivi di qualità paesaggistica dell’ambito strategico di paesaggio (parco fluviale lineare).
In quanto area demaniale vocata ad attività ricreative, sportive, di spettacolo e ludico-ricreative caratterizzata da elevata permeabilità, non viene prevista in essa un area di cessione a servizi e verde pubblico (SVp) .

Funzioni insediabili

Area operativa:
- Attrezzature e impianti connesse all’aviazione
- Servizi di rimessaggio e riparazione degli aerei

Area non operativa:
- Attività culturali, ricreative, sportive e di spettacolo, ludico-ricreative
- Funzioni di servizio e terziarie complementari alle attività principali

Previsioni di sviluppo

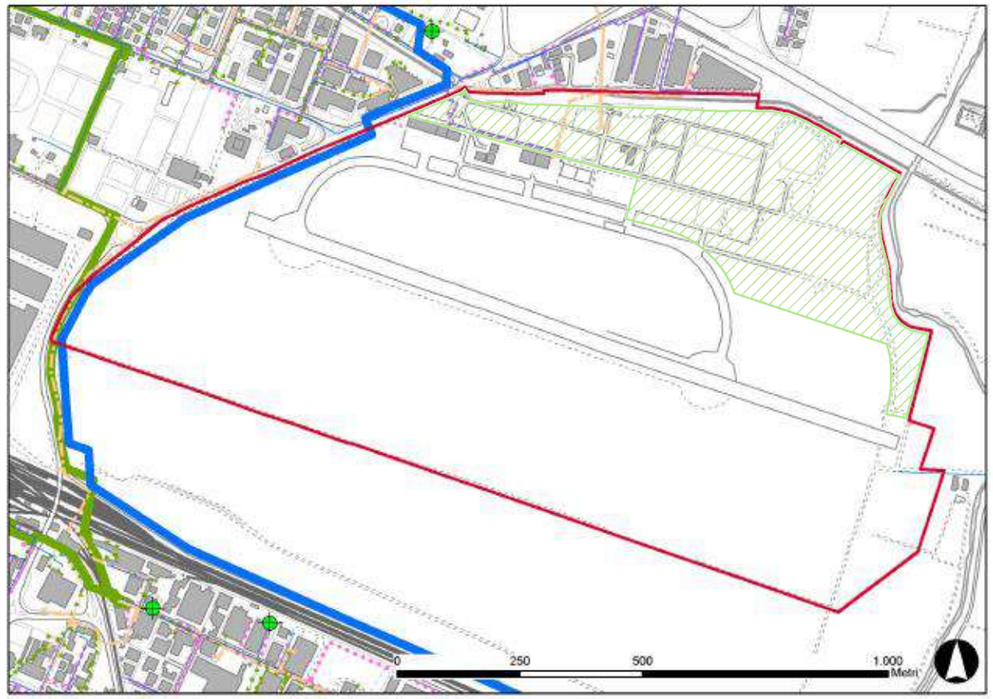
Si conferma l’area che attualmente ospita le funzioni aeroportuali (area operativa) e l'area non operativa per funzioni complementari.

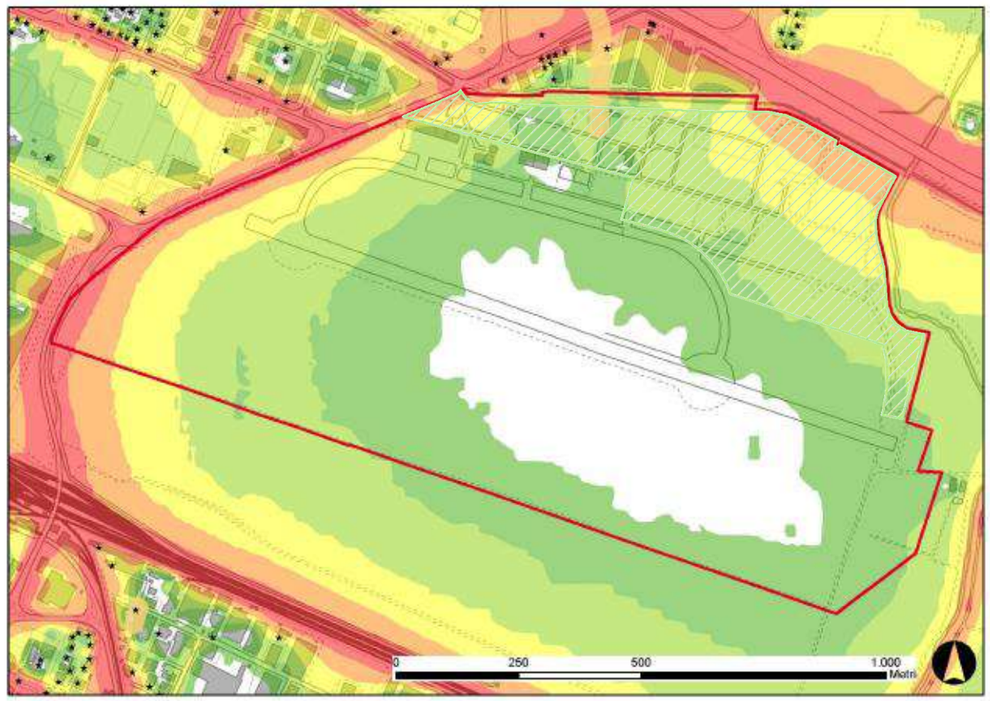
Dati	*Totale*
Sup. territoriale del Polo Funzionale	1.214.778 mq
di cui oggetto di rifunzionalizzazione	1.162.367 mq
Permeabilità esistente del Polo Funzionale	80%
dell'area in concessione	60%

Area operativa	918.025 mq
Area non operativa di cui:	244.342 mq
Area in concessione	225.307 mq
Uf Area in concessione	0,04 mq/mq
Sc Area in concessione	9.012 mq
Permeabilità	64%

Indirizzi

All'interno dell'area operativa e delle aree identificate come aeroportuali occorre perseguire il potenziamento, la qualificazione e il consolidamento delle varie attività, attrezzature e impianti connesse all’aviazione generale in coerenza con quanto previsto dal Programma di intervento per l'affidamento in concessione approvato da ENAC.
Contestualmente, all'interno dell'area non operativa si persegue il potenziamento di funzioni che, in cosiderazione dell'importanza strategica del Polo, offriranno nuovo impulso allo sviluppo del territorio, comprendendo manifestazioni all'aperto, ad elevata attrattività.
In attuazione del Piano provinciale di protezione civile, l’aeroporto è identificato come area di ammassamento dei soccorritori.
Oltre a quanto indicato dalla ValSAT, nell’attuazione delle previsioni relative al polo funzionale, andranno rispettate le condizioni di infrastrutturazione, di efficientamento energetico, di dotazioni territoriali, di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica ed ambientale, nonché i parametri e i critieri di progettazione definiti nell’Accordo Territoriale sottoscritto con l’Amministrazione provinciale (artt. 4, 5, 6, 7).





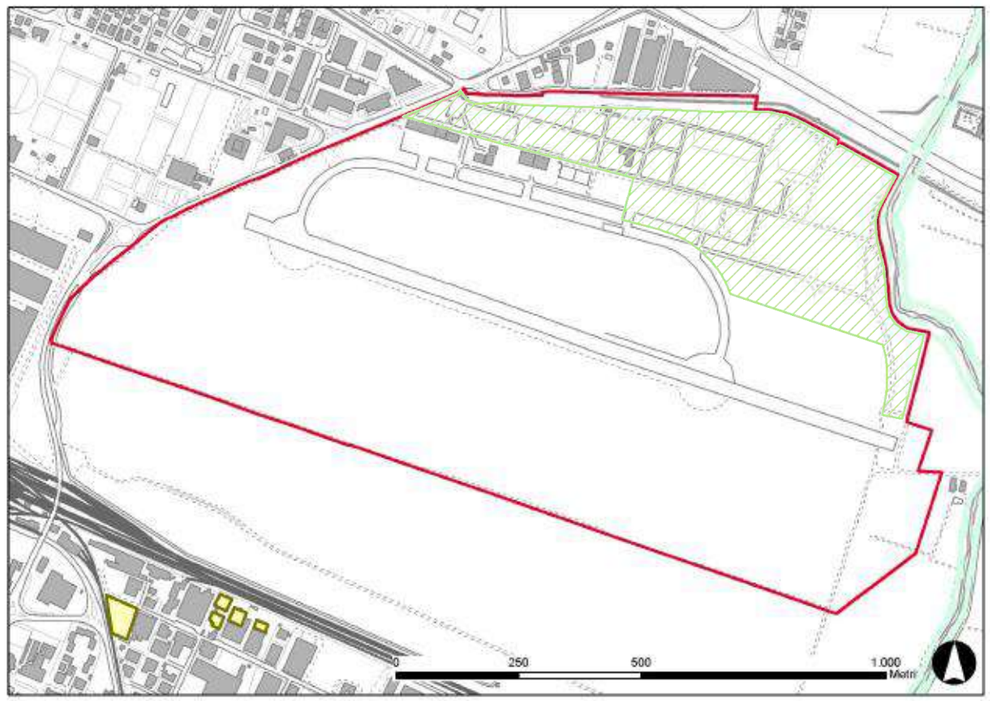
VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione delle reti tecnologiche

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rete acquedottistica	• L’area è servita dall’acquedotto e non presenta particolari problematiche • L’area non è servita dal sistema acquedottistico di tipo industriale	
Fognature	• L’area è solo marginalmente interessata dal reticolo fognario nella zona a nord. Il resto del comparto scola le acque superficiali nel reticolo idrografico presente. • Solo una condotta di fognatura mista taglia il comparto in direzione NO-SE e serve per portare il servizio di rete da via del partigiano a via Marro.	• In caso di trasformazione anche parziale del polo sarà da predisporre un progetto di reticolo fognario adeguato, tenendo anche conto delle reali capacità del reticolo principale esistente su via del partigiano.
Depuratori	• L'area si serve del depuratore di Mancasale (capacità di trattamento max 280.000 A.E.) che appare in grado di sostenere i carichi attualmente veicolati.	• Occorre valutare i margini del depuratore a recepire ulteriori nuovi carichi nel momento dell’attuazione.
Gas	• Non sono presenti dorsali di distribuzione del gas ma solo linee di servizio a bassa pressione. Nel complesso si ritiene il complesso servito	
Linee elettriche	• L’area è servita da una rete elettrica a media tensione quasi interamente interrata	
Stazioni radio base per la telefonia mobile	• Nell’ambito non sono presenti installazioni di stazioni radio base per la telefonia mobile.	
Teleriscaldamento	• L’area è lambita da una dorsale di distribuzione del teleriscaldamento che corre lungo via dell’aereonautica, mentre per quanto riguarda la rete capillare non ne è interessata.	• In caso di trasformazione anche parziale del polo potranno crearsi le condizioni per il potenziamento della rete.

Popolazione esposta ad inquinamento

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Inquinamento atmosferico	• L’area risulta abbastanza esposta per la sua vicinanza al tratto della tangenziale nord, alla ferrovia Milano-Bologna e a via dell’aeronautica. • Il traffico aereo è ad oggi limitato con modeste conseguenze sui tessuti residenziali a nordovest del complesso aeroportuale.	• Nel caso di trasformazione del traffico aereo occorrerà valutare le conseguenze dell’intervento • sarà necessario gestire le emissioni potenzialmente derivanti dall'eventuale mobilità su strada indotta e dai consumi energetici/climatizzazione degli edifici
Inquinamento elettromagnetico	• Non sono presenti situazioni di intereferenza di campi elettromagnetici generati dalle linee elettriche con i centri abitati	
Inquinamento acustico	• Il traffico aereo è ad oggi limitato con modeste conseguenze sui tessuti residenziali a nordovest del complesso aeroportuale.	• Nel caso di insediamento di attività con problematiche impatto occorrerà valutare le conseguenze sull'ambito



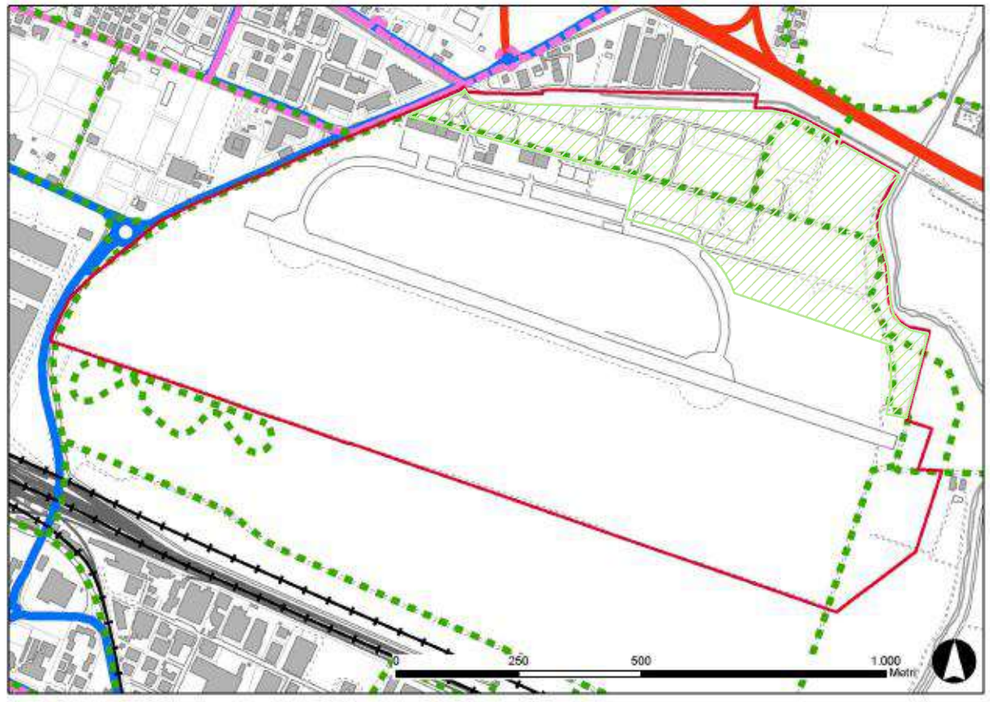
VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

Tutela del patrimonio territoriale esistente

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Tutele e vincoli naturali	• Il margine orientale dell’area è caratterizzato dalla presenza del Torrente Rodano e da alcune aree boscate. • Il confine nord è segnato dal Canale Reggio III. • L’ambito appartiene alle zone di protezione dall’inquinamento luminoso.	• Tutelare i corsi d’acqua e potenziare la connessione del sistema delle aree boscate. • Gli impianti di illuminazione dovranno essere tali da minimizzare l’inquinamento luminoso, nel rispetto della normativa vigente in materia
Tutele e vincoli storici	• Il canale sul confine nord è riconosciuto come storico in quanto parte del tracciato del Canale Ducale d’Enza. • Via dell’Aeronautica e via Montagnani-Marelli sono strade storiche.	• Nel caso di trasformazione del polo dovrà essere valorizzato e potenziato il sistema delle permanenze di valore storico e identitario dell’intorno.
Tutele e vincoli archeologici	• Via dell’Aeronautica è inoltre strada romana obliqua e dunque tutelata da una fascia di 25 metri per lato di rispetto archeologico.	• In fase di progettazione delle nuove trasformazioni dovranno essere approfondite le analisi sul sistema storico-archeologico, di concerto con la Soprintendenza archeologica.
Tutele e vincoli paesaggistici	• Ad alcune vie è riconosciuto un valore come percorsi paesaggisticamente rilevanti (parte di via Montagnani-Marelli e il reticolo afferente) • Il Torrente Rodano e un corso d’acqua con vincolo paesaggistico ai sensi del D.lgs42/2004.	• L'intervento dovrà, nel caso, conseguire la necessaria autorizzazione paesaggistica. • Valorizzazione e potenziamento dei tracciati di interesse storicopaesaggistico
Potenziali corridoi e nodi ecologici proposti	• Il Torrente Rodano è riconosciuto come uno dei corridoi ecologici principali della rete locale; • Il confine orientale del comparto è caratterizzato dalla presenza di alcune situazioni riconoscibili potenzialmente come aree rinaturalizzabili.	• Potenziamento della rete ecologica e del sistema naturale anche attraverso interventi di rinaturazione e valorizzazione ambientale.

Rischio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rischio idraulico	• Il perimetro dell’aeroporto ricade esternamente alle fasce di esondazione del PAI. • Le fasce di esondazione del Torrente Rodano sono limitate alla fascia compresa tra i piedi degli argini.	• Si applica il principio dell’invarianza idraulica • è necessario allinearsi alle disposizioni in merito l'aggiornamento del PGRA.
Rischio industriale	• A 500 m a sud del comparto sono presenti attività industriali sottoposte ad AIA (ICE ed impianto Enia).	• Al momento della trasformazione occorrerà verificare l’impatto esercitato dalle attività a rischio industriale del polo funzionale
Rischio sismico	• L'area ricade in classe G riguardo gli effetti attesi in caso di sisma.	• Sarà necessaria la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico (approfondimenti di II livello) e dei cedimenti attesi (approfondimenti di III livello) per la microzonazione sismica.



VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

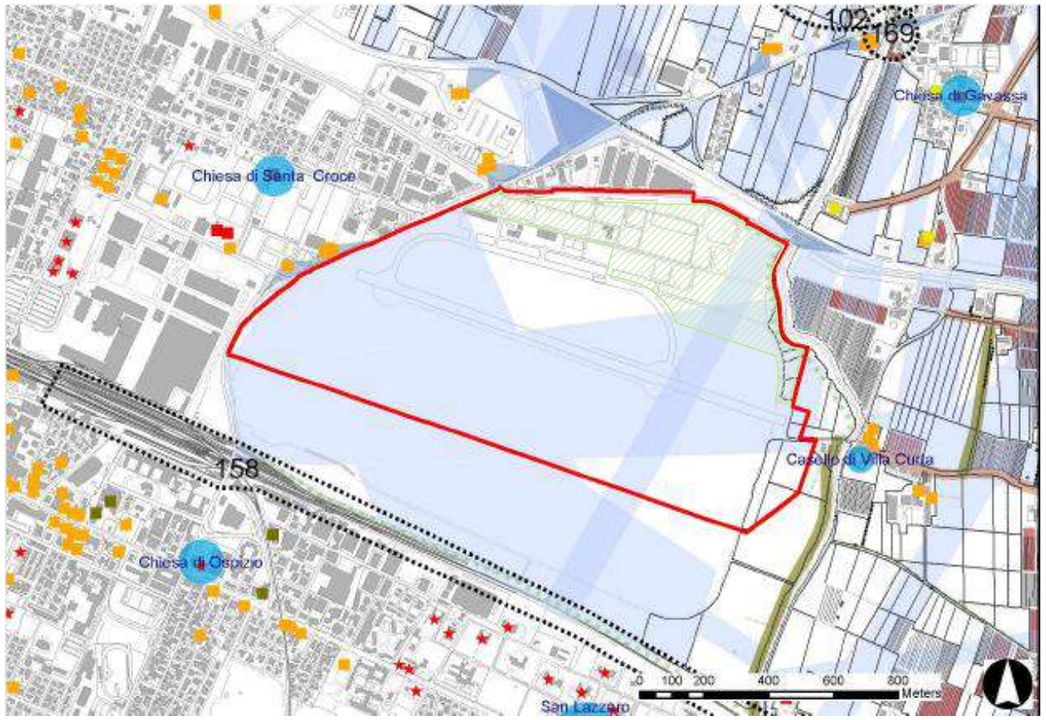
Tipo	***Stato di fatto e criticità***	***Condizioni e mitigazioni***
Strade	• L’area è ben accessibile e collegata alla viabilità di livello superiore.	
Ferrovie	• La stazione centrale è raggiungibile con i mezzi pubblici non presenti all’interno dell’ambito.	• L’eventuale potenziamento del polo necessita del potenziamento delle connessioni con la stazione ferroviaria (trasporto pubblico locale)
Piste ciclabili	• Le piste ciclabili che intercettano l’area aeroportuale sono ben integrate alla rete delle piste ciclabili presenti in città.	• Risolvere i punti di conflittualità legati all’attraversamento delle strade più trafficate.
Trasporto pubblico locale	• L’area è scarsamente servita da fermate poste al di fuori dell’ambito	• Lo sviluppo di attività con un numero maggiore di utenti, fruitori, dovrà essere supportata da un adeguato potenziamento del TPL

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	***Stato di fatto e criticità***	***Condizioni e mitigazioni***
Servizi per la mobilità (parcheggi)	• La dotazione di parcheggi è limitata alle funzioni attualmente presenti..	• L’inserimento di nuove attività dovrà farsi carico della realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	• A sud dell’area aeroportuale è stata realizzata un’ampia fascia boscata. • Via dell’aeronautica è in parte alberata.	• L’inserimento di nuove attività potrebbe diventare l’opportunità per la realizzazione di interventi di valorizzazione del sistema ambientale e naturale

Qualità urbana

Tipo	***Stato di fatto e criticità***	***Condizioni e mitigazioni***
Complessità urbana (Mixitè)	• È un polo con funzioni altamente specializzato	
Integrazione con l' urbano	• La localizzazione ai margini dell’urbano e la presenza di una strada ad alto scorrimento limitano le relazioni con le porzioni di città contigue.	• L’inserimento di nuove attività di servizio dovrebbe essere accompagnata da un potenziamento delle relazioni con i tessuti circostanti, residenziali e specializzati.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	• Il polo funzionale è inserito ai margini dell’urbanizzato in stretta relazione con il contesto agricolo circostante	• Gli eventuali interventi dovranno preservare le relazioni con il territorio agricolo.
Permeabilità	• L’area si caratterizza per l’elevata permeabilità	• Il potenziamento del polo funzionale dovrà preservare e valorizzare il grado di naturalità proprio dell’area
Resilienza	• contesto urbanizzato anche se bassa densità, pertanto parzialmente soggetto a potenziali effetti di isola di calore con aggravio di eventuali ondate di calore estive,	• dovranno prevedersi idonee misure per il comfort climatico degli spazi pubblici aperti



VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

Paesaggio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Ambiti paesaggistici	• Ambito di cintura: cunei verdi: paesaggio di rilievo strategico. • Parte dell’area rientra nell’Ambito fluviale strategico del Rodano (parte orientale del comparto).	• La priorità degli ambiti di cintura è il mantenimento della continuità del territorio agricolo (in questo caso solo “assimilabile” all’agricolo per la presenza di grandi estensioni prative), ripensata in base alle implicazioni della vicinanza della città (multifunzionalità, connettività, ecc). • L’Ambito del Rodano ha come obiettivo strategico l’incremento dei valori di naturalità e l’implementazione della rete ecologica.
Paesaggio agrario storico	• non presente	
Relazioni percettive	• l’area è ampiamente interessata da varchi di visuale da viale del Partigiano	• Necessità di preservare l’apertura visiva in relazione a queste visuali.
Viabilità rurale storica	• non presente	
Eccellenze e criticità	• 158 “Ferrovia: cesura da rendere permeabile per la fruizione del paesaggio	• La criticità individuata non è situata all’interno del perimetro del polo, ma in prossimità. Eventuali connessioni previste, dovranno tenere conto della necessità di pensare a connessioni nord-sud, in grado di connettere il territorio oltre la ferrovia.

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

PF7_IL POLO OSPEDALIERO DEL SANTA MARIA NUOVA

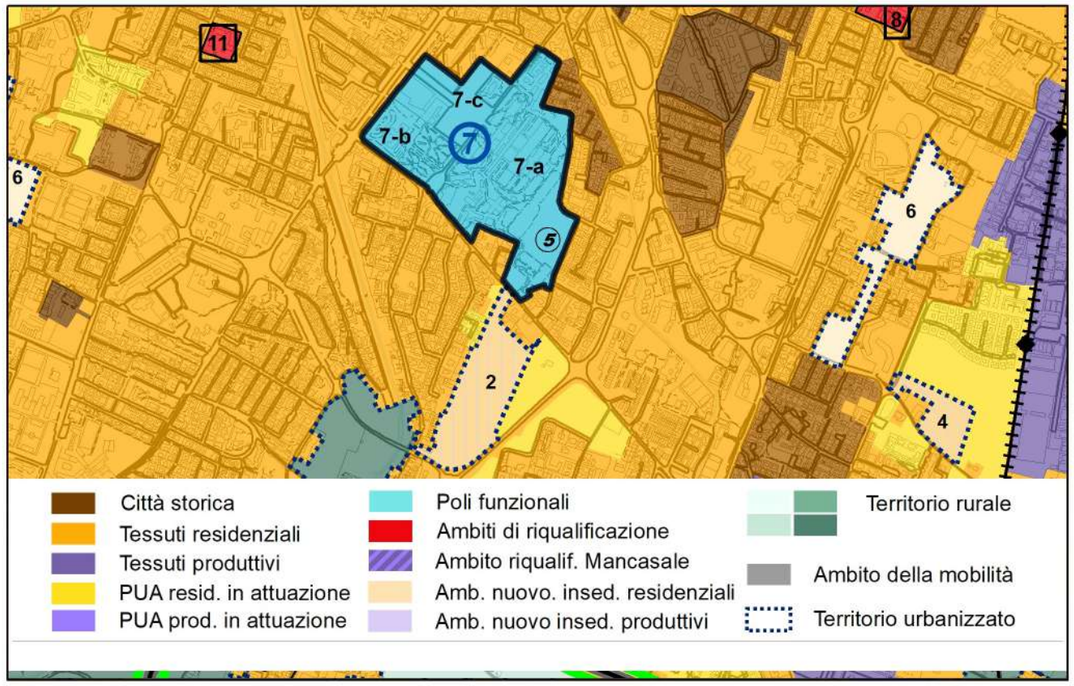
Il polo si caratterizza per la presenza delle principali attrezzature per la sanità di interesse provinciale, cresciute in modo consistente in questi anni sia dal punto di vista quantitativo in termini di servizi offerti, sia per l'elevata qualità e specializzazione raggiunta da diversi reparti.

Ad oggi sono infatti in fase di ultimazione gli interventi di completamento dell'ampliamento ospedaliero, relativamente alle Ali Nord e Sud ad integrazione dello stesso, nonché la realizzazione di un nuovo parcheggio accessibile da viale Murri. Così come numerosi sono i reparti di eccellenza presenti nella struttura sanitaria fra i quali: l'innovazione in ambito reumatologico, il Centro Malattie Neurometaboliche e Malformative Cerebrali rare dell'Età Evolutiva, il PET e la Radioterapia, la "Banca del seme" dedicata alla crioconservazione omologa, e il Centro Malattie della Tiroide

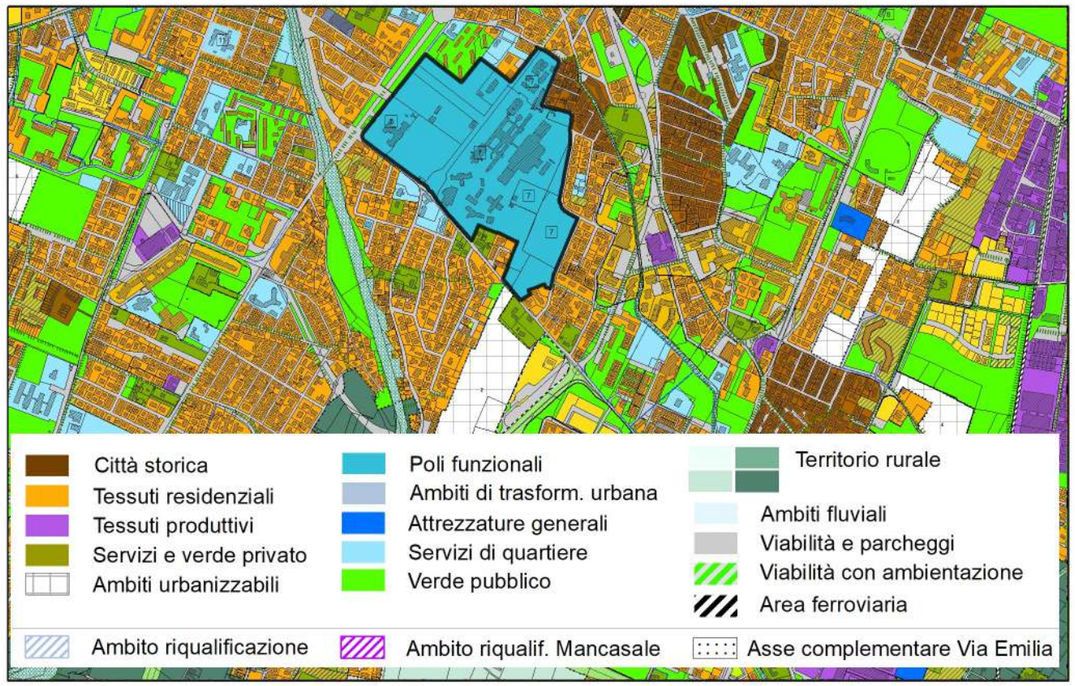
L'obiettivo principale da perseguire, anche per il prossimo futuro, è quello di elevare la polarità esistente ad eccellenza di livello regionale, consolidando le competenze acquisite nella diagnostica avanzata e la capacità di integrazione in rete con altre strutture specialistiche sia in Emilia Romagna sia in altre Regioni.
I progetti di realizzazione di un nuovo Polo Onco-Ematologico e dell'Ospedale della donna e del bambino vanno dunque in questa direzione e devono trovare coerenza in un complessivo processo di razionalizzazione ed organizzazione delle dotazioni di parcheggi, nonché di progressivo miglioramento della sostenibilità energetica dell'insediamento e del comfort climatico degli spazi outdoor e indoor.

Infine occorrerà sostenere e rafforzare ulteriormente le relazioni già in essere fra l'azienda ospedaliera e l'Università relativamente ai corsi di laurea della Facoltà di Medicina e Chirurgia e di altre facoltà Scientifiche ed Umanistiche.

Inquadramento territoriale



PSC Ambiti programmatici — Scala 1:20000



RUE Regolamento urbanistico-edilizio — Scala 1:20000

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione
Il polo ospedaliero localizzato a sud della città, nelle immediate adiacenze dei viali di circonvallazione, si configura come un complesso di strutture sanitarie delle quali l'Arcispedale ne rappresenta il cuore. L'accesso principale della struttura ospedaliera si organizza su viale Risorgimento. È fin dal 1300 che è documentata la presenza dell'Ospedale di Santa Maria Nuova nel Borgo di Santa Croce ma è del 1965 l'inaugurazione dell'attuale monoblocco. Il vecchio ospedale si affaccia sul viale Umberto I.

Funzioni insediate: elenco unità del polo funzionale (L.r. 20/2000)

Numero unità	*Caratterizzazione funzionale*	*Famiglia attività*	*Unità funzionali*	*Bacino di utenza*
7-a	Attrezzature sanitarie	F	Arcispedale Santa Maria Nuova	Sovra-provinciale

Inquadramento dimensionale e funzionale
La struttura sanitaria si organizza attorno ad un nucleo il cui accesso principale avviene da via Risorgimento anche se esistono accessi secondari da via Benedetto Croce, tra i quali anche il Pronto Soccorso, e da via Beccaria. Da via Risorgimento si accede ai principali parcheggi e al viale verso il vecchio ospedale.
7-a Arcispedale Santa Maria Nuova
L'Ospedale è organizzato in nove dipartimenti, ospitati nella struttura a monoblocco, che offrono nel complesso L'Ospedale offre nel complesso 902 posti letto di cui 788 per degenza ordinaria e 114 in day ospital. I ricoveri annui sono circa 46.000 con una percentuale in crescita dei ricoveri dall'estero e dal territorio regionale. Il 90% dei ricoverati hanno una provenienza diversa dalla provincia di Reggio.
7-b Padiglione "Spallanzani" su viale Umberto I
La parte storica è costituita da padiglioni che risalgono agli anni venti-trenta quali le attuali sedi della Fisiokinesi (R), della Oncologia/Pneumologia (H), della Direzione Aziendale (V) e il padiglione "Spallanzani" (Z), ma anche da un edificio di impianto cinquecentesco denominato Rocca Saporiti (W), utilizzato per conferenze e sede della biblioteca medica
7-c Sistema dei parcheggi a ovest di viale Risorgimento
L'area comprende un totale di 1974 posti auto di cui 1027 pubblici.

Dati	***Totale***
Sup. Territoriale esistente	**311.585 mq**
Sup. Territoriale residua PRG	26.387 mq
Di cui Sup. a parcheggi	59.570 mq

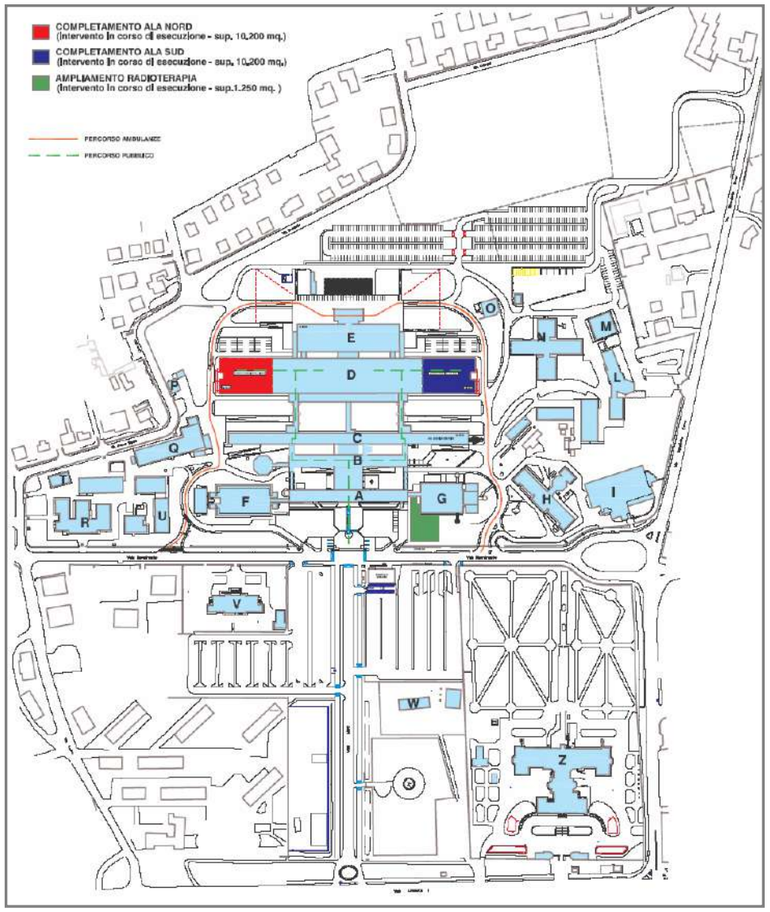
Accessibilità
Il complesso ospedaliero conserva la localizzazione originaria nei pressi del centro storico, anche se ora risulta completamente inglobato nel tessuto residenziale. Tale ubicazione limita la sua accessibilità dal territorio circostante mentre ne facilita la raggiungibilità dalle aree centrali. I collegamenti con il sistema delle tangenziali sono solo indiretti, attraverso via Benedetto Croce, e su queste infrastrutture gravitano flussi di veicoli già molto elevati, trattandosi di viali di accesso al centro storico da sud. Buono è il servizio di trasporto pubblico urbano che ne favorisce anche il collegamento con la stazione centrale.

Collegamenti e trasporti	*Denominazione*	*Distanza*	*Fermata TPL su gomma*	*Presenza*
Viabilità autostradale/casello	Casello A1	7.000 mt	All'interno dell'ambito (più linee)	si
Viabilità di rilievo nazionale	-	-		
Viabilità di rilievo regionale	Via Emilia Tangenziale sud	2.400 mt 2.500 mt	Entro 500 metri dal perimetro dell'ambito	-
Stazione o fermata ferroviaria	Stazione centrale	1.000 mt		

Stato di fatto delle previsioni urbanistiche
Il PRG del 2001 individua per il complesso ospedaliero le aree attualmente occupate. Un porzione dell'area ospedaliera non è ancora stata attuata.
Problemi e criticità
Le criticità principali sono relative a problemi di accessibilità dalla città e dal resto del territorio. Ulteriori problemi derivano dalla contiguità della struttura con un tessuto residenziale compatto in termini di densità. Ulteriori incrementi di flussi di traffico potrebbero portare alla congestione della rete stradale esistente, che fatta eccezione per le gli assi principali, non presenta caratteristiche dimensionali tali da supportare ulteriori incrementi di carico.

Interventi in corso di realizzazione

Negli anni '80 l'Azienda Ospedaliera dell'Arcispedale di Santa Maria Nuova di Reggio Emilia, ha predisposto un piano di adeguamento strutturale e impiantistico e di qualificazione specialistica, iniziato con la realizzazione di due nuovi edifici destinati a Poliambulatori e a sede della Radioterapia e Medicina Nucleare (quest'ultimo inaugurato nel 2008) collegati al monoblocco ospedaliero esistente. L'attuazione del piano è proseguita fino all'inaugurazione nel 2003 di un nuovo fabbricato di SU pari a 43.065 mq, anch'esso collegato al monoblocco esistente. Il completamento dell'ampliamento ospedaliero prevedeva, inoltre, l'ultimazione dell'ala Nord e di quella Sud (edifici di 5 piani fuori terra per una SU pari a 10.200 mq ciascuno) attualmente in corso di esecuzione.
L'imminente attivazione del completamento dell'Ala Nord ha richiesto infine la realizzazione di un nuovo parcheggio di 184 nuovi posti auto, oggi in fase di ultimazione, posto a completamento del sistema esistente di parcheggi destinati al pubblico ed accessibile da viale Murri.



Stato di fatto

Padiglioni storici
Fisiokinesi (R)
Oncologia/Pneumologia (H)
Direzione Aziendale (V)
padiglione "Spallanzani" (Z)
Rocca Saporiti (W)

Monoblocco (A, B, C)
Poliambulatori (F)
Radioterapia Medicina Nucleare (G)

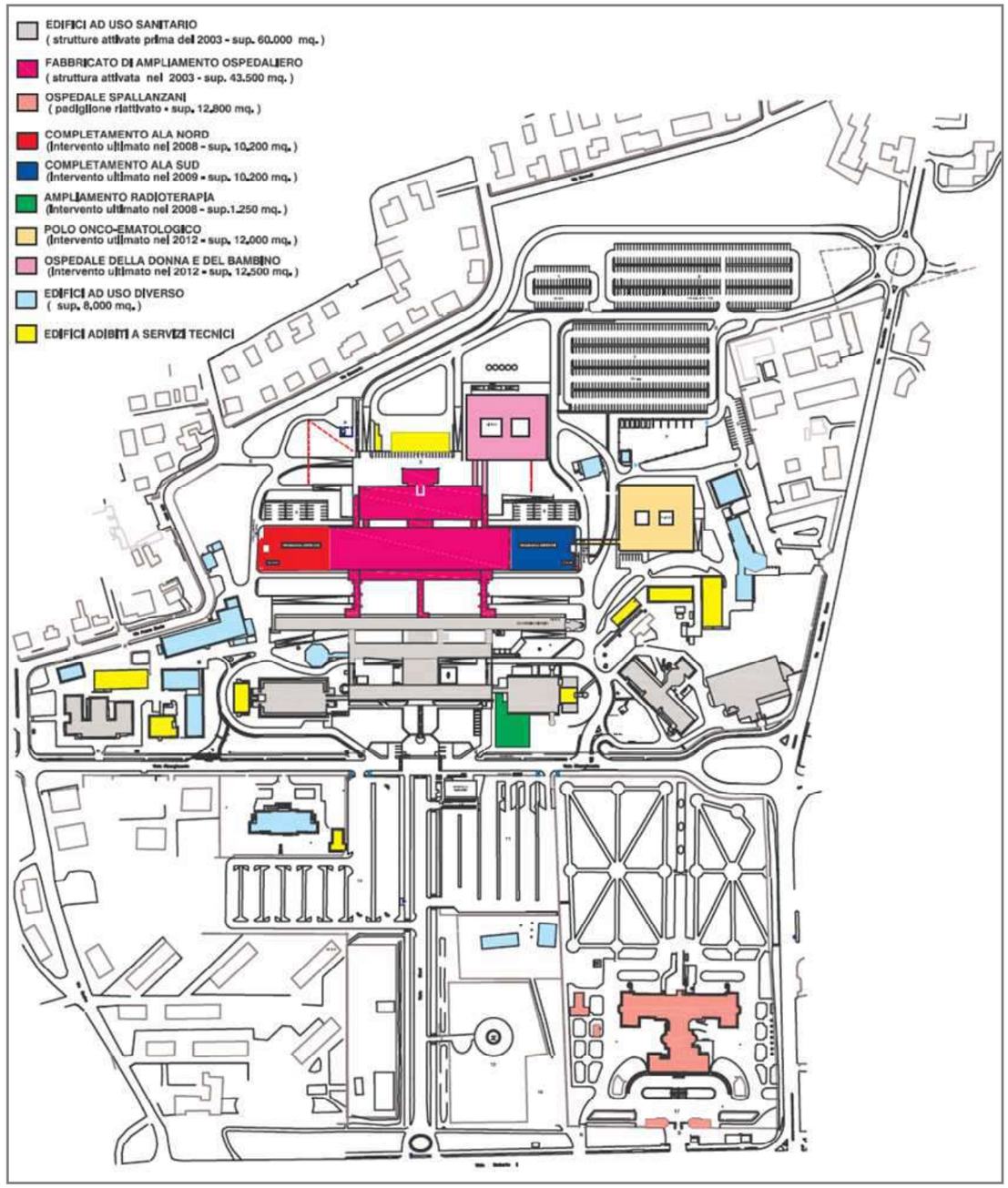
Altri padiglioni
Necroscopico (L)
Informatica (M)
Malattie Infettive (I)
Centrale Operativa 118 (N)
Cucina e Mensa aziendali (Q)
Fisica Sanitaria (O)
Servizi Tecnici (T-U)

Interventi in corso
Ala nord e ala sud
Ampliamento radioterapia

Interventi programmati e previsti

Polo onco-ematologico
E' in corso di progettazione una struttura pluripiano che si sviluppa su 5 livelli fuori terra ed uno seminterrato, per una SU pari a 12.000 mq, destinata a nuovo Polo Onco-Ematologico La struttura, la cui attivazione è prevista per il 2013, sarà collegata all'ampliamento ospedaliero mediante passerelle sopraelevate. Il soddisfacimento degli standards prevede la costruzione di 192 nuovi posti auto. A tal fine si rende necessario acquisire nuove aree, retrostanti l'ospedale, destinate ad uso sanitario.

Ospedale della donna e del bambino
Il programma degli interventi prosegue con la realizzazione di un nuovo ulteriore padiglione situato nell'area sud est del complesso ospedaliero. L'edificio, il cui progetto è ancora a livello di studio di fattibilità, sarà destinato al Dipartimento Materno Infantile e prevede la costruzione di un padiglione di circa 12.500 mq. disposto su quattro piani fuori terra ed uno seminterrato, unito all'esistente tramite passerelle di collegamento.



Riqualificazione della "Passeggiata settecentesca" Corso Garibaldi-Viale Arisoto-Viale Umberto I
In coerenza con gli interventi di valorizzazione della città storica, l'amministrazione comunale ha proposto un progetto di riqualificazione complessiva di viale Umberto I, viale storico realizzato, nella seconda metà del settecento su disegno dell'ing. Bolognini, per collegare il centro storico con la Reggia di Rivalta.
Le trasformazioni degli spazi urbani occorse nel tempo hanno modificato l'originaria configurazione di questi luoghi e la qualità degli spazi pubblici costitutivi della "Passeggiata settecentesca". In particolare il terzo tratto di viale Umberto I, da Piazza Cadorna al Ponte di San Pellegrino, concepito come la parte più monumentale, mantiene ancora un buon livello di riconoscibilità figurativa, nonostante l'uso prevalentemente infrastrutturale. Il problema principale è quello della fruibilità dei luoghi che appaiono più adatti ad essere "osservati da lontano" che "vissuti".
Il progetto si propone quindi di creare le condizioni affinché i cittadini e i visitatori possano riappropriarsi di questa parte di città. Gli interventi previsti si concentrano:

- sul miglioramento della funzione di riconnessione della città storica e il sistema del Parco del Crostolo;
- sulla valorizzazione della presenza di edifici e manufatti di pregio storico-architettonico;
- sulla valorizzazione e recupero del patrimonio arboreo monumentale;
- sul potenziamento delle funzioni pubbliche e private che si affacciano sul sistema urbano.

Per gli spazi urbani del viale antistante il complesso ospedaliero storico e su via Murri, il progetto proposto dall'Amministrazione comunale prevede la riorganizzazione e la razionalizzazione delle mobilità veicolare, ciclabile e del trasporto pubblico, la ripavimentazione di alcuni spazi e la loro caratterizzazione anche attraverso l'arredo urbano e l'illuminazione pubblica, ed, infine, la riorganizzazione di alcuni ambiti specifici per attività ed eventi temporanei.

Scala 1:10000

STRATEGIE E INDIRIZZI

Caratterizzazione funzionale prevalente
Attrezzature per la sanità

Obiettivi
Elevare la polarità esistente ad eccellenza di livello regionale anche nel settore della ricerca potenziando il suo ruolo di hub per alcune patologie fondamentali.

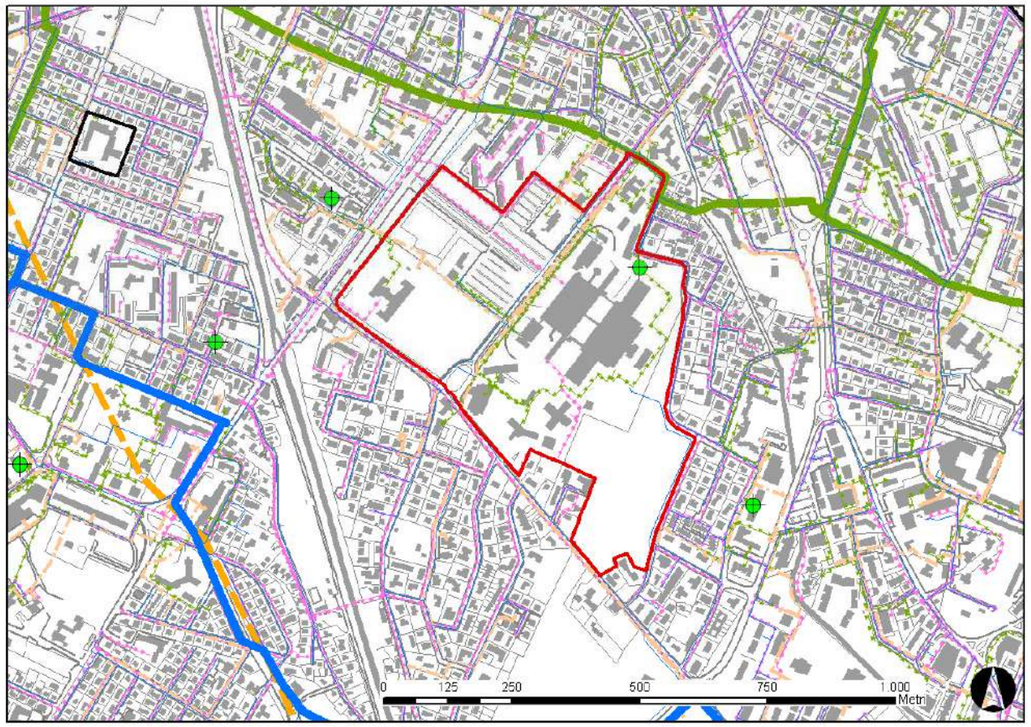
Funzioni insediabili

- Attrezzature sanitarie ed assistenziali
- Attrezzature di ricerca e per la didattica relative alla sanità
- Funzioni complementari alle precedenti e di servizio

Previsioni di sviluppo
Si confermano come pertinenti le aree di potenziale espansione delle strutture sanitarie già previste negli strumenti urbanistici vigenti.

Dati	*Totale*		*Diritti edificatori*	0,70 mq/mq
Sup. Territoriale complessiva	**311.585** mq			
Permeabilità esistente	*20%*			

Indirizzi:
Incrementare e qualificare le dotazioni di spazi verdi attrezzati o di protezione-mitigazione anche attraverso la razionalizzazione e la riorganizzazione degli spazi a parcheggio.



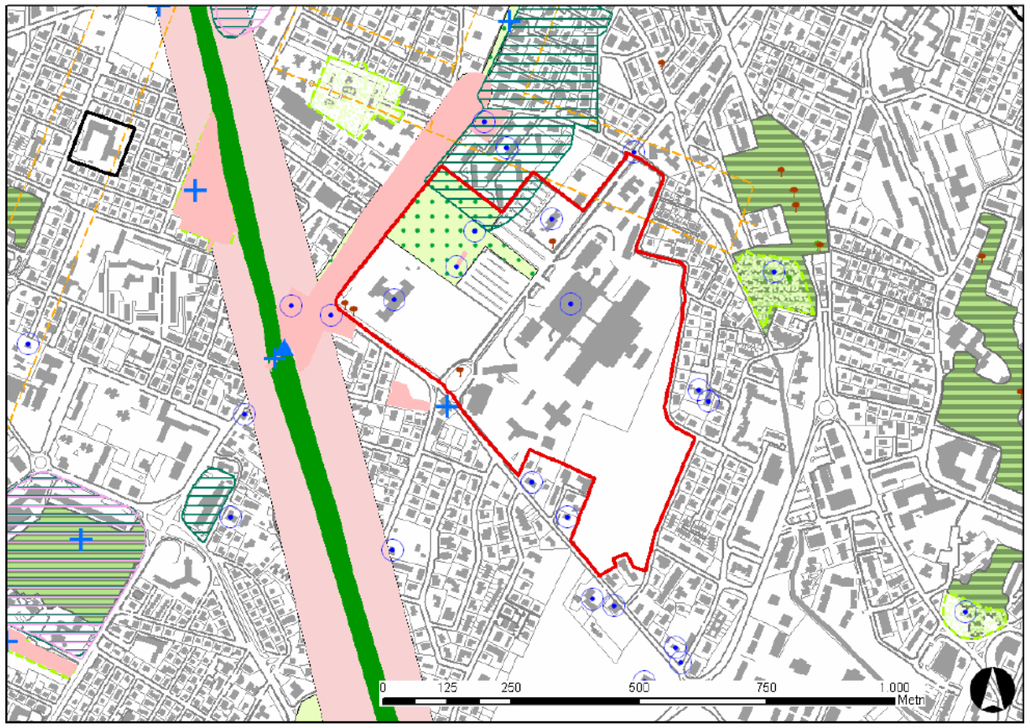
VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

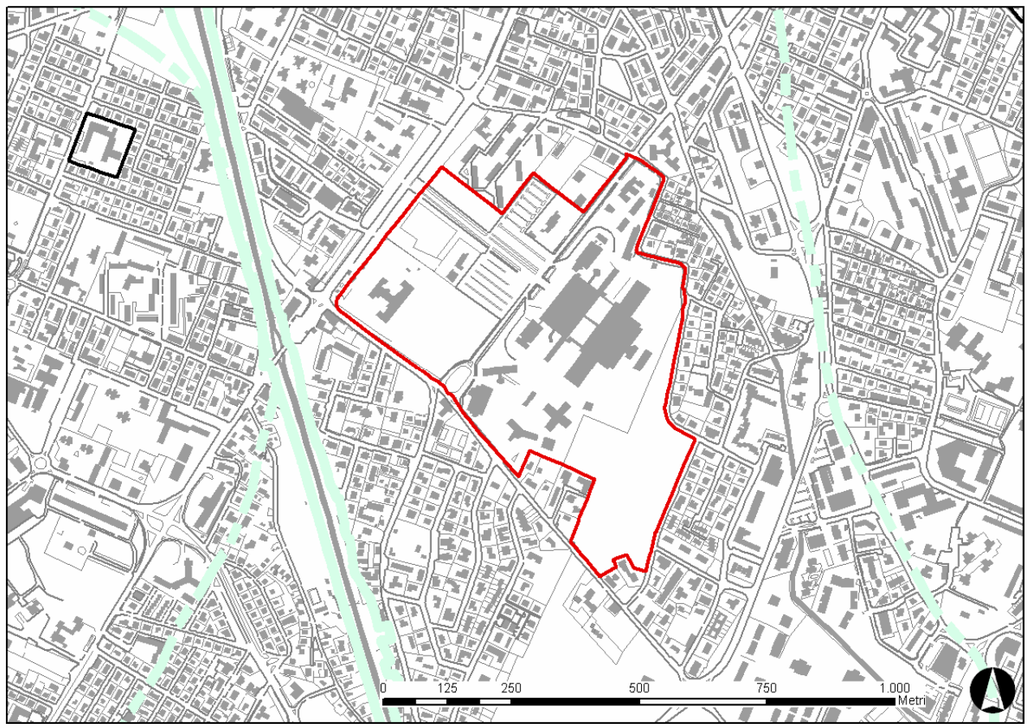
Distribuzione delle reti tecnologiche

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rete acquedottistica	• L'area è servita dalle dorsali principali dell'acquedotto e non presenta particolari problematiche. • L'area non è servita dal sistema acquedottistico di tipo industriale.	
Fognature	• La rete è prevalentemente mista; • La zona fa parte di un più ampio ambito ad elevata criticità idraulica; • Le acque bianche sono drenate da un collettore non pensato originariamente per quella funzione e sottodimensionato rispetto all'estensione del bacino drenato; • impossibilità di scarico a gravità verso il Crostolo in presenza di livelli alti nel recettore.	• È necessario prevedere un sollevamento idraulico al termine del collettore per ridurre le criticità; • È necessario prevedere vasche di laminazione per i nuovi insediamenti, per ridurre la portata in ingresso al collettore.
Depuratori	• L'area si serve del depuratore di Mancasale (capacità di trattamento max 280.000 A.E.) che appare in grado di sostenere i carichi attualmente veicolati con un margine significativo.	• Occorre valutare i margini del depuratore a recepire ulteriori nuovi carichi nel momento dell'attuazione.
Gas	• Non sono presenti dorsali di distribuzione del gas ma solo linee di servizio a bassa pressione. Nel complesso si ritiene il complesso servito.	
Linee elettriche	• L'area è servita da una rete elettrica a media tensione interamente interrata. L'area è servita.	
Stazioni radio base per la telefonia mobile	• Nell'ambito è presente un impianto radioelettrico. • Al di fuori dell'area sono localizzati 6 impianti in tre siti, a distanze tra i 150 ed i 250 m.	• L'area di natura sanitaria con degenza è tra quelle per le quali viene sconsigliata l'installazione di impianti di telefonia, seppure ci sia una forte richiesta di servizio nell'area.
Teleriscaldamento	• L'area è interessata da un fitto reticolo di distribuzione del sistema del teleriscaldamento ed è completamente servita, • Presenta una dorsale di trasporto che lambisce il margine nord del comparto.	

Popolazione esposta ad inquinamento

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Inquinamento atmosferico	• Il complesso risulta esposto per la vicinanza di strade interquartiere e di aree di sosta interessate da un intenso traffico.	• Andranno predisposte opportune misure di mitigazione soprattutto per quanto riguarda le emissioni dovute al parcheggio della struttura.
Inquinamento elettromagnetico	• Non sono presenti situazioni di intereferenza di campi elettromagnetici generati dalle linee elettriche con i centri abitati.	
Inquinamento acustico	• Il complesso risulta esposto per la vicinanza di strade interquartiere e di aree di sosta interessate da un intenso traffico. Parte del clima acustico dell'area è peggiorato dagli impianti tecnologici di servizio; • L'ospedale ha presentato uno studio acustico di dettaglio che è sfociato in un piano di bonifica acustica dell'area.	• Nel caso di intervento andranno tenute in considerazione le opere di bonifica già previste.





VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Tutela del patrimonio territoriale esistente

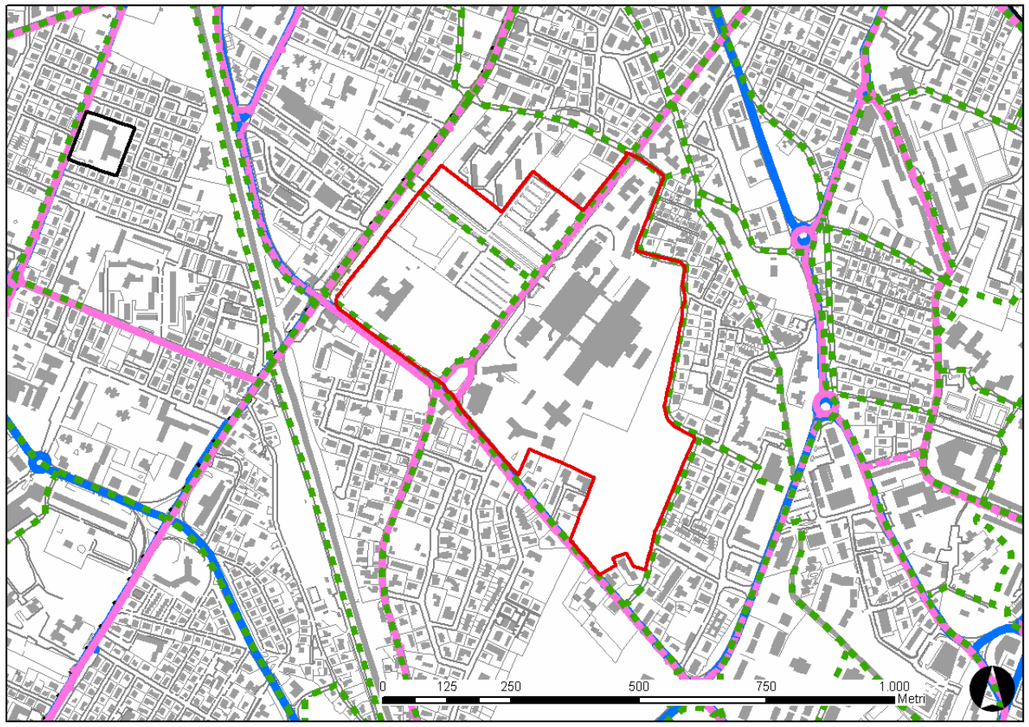
Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Tutela e vincoli naturali	• L'area risulta in classe di infiltrazione potenziale comparativa media, nonché tra le zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura (settore di ricarica B). • Appartiene inoltre alle zone di protezione dall'inquinamento luminoso. • Sono presenti alcuni alberi di pregio (cedri su viale Risorgimento e su Viale Croce). Altri alberi di rilievo presenti nell'area verde a nord est del comparto.	• La relazione geologica dovrà esprimersi in relazione al potenziale rischio di inquinamento delle falde. • Gli impianti di illuminazione dovranno essere tali da minimizzare l'inquinamento luminoso. • Gli interventi dovranno preservare le emergenze arboree presenti.
Tutele e vincoli storici	• All'interno dell'ambito ricade il Casinaccio (vincolato con DM del 1936) e come struttura insediativa storica. • L'ospedale ed il Casinaccio (Palazzo Rocca-Saporiti) sono segnalati come testimonianze significative dell'architettura del 2° '900. • Sono presenti anche vari edifici di valore storico-tipologico risalenti al 1° '900. • Via Croce, viale Umberto, viale Murri, via Codro e via passo Buole sono elementi della viabilità storica.	• Gli interventi dovranno tutelare e valorizzare il sistema storico-identitario dell'area.
Tutele e vincoli archeologici	• Sul confine nord ovest l'ambito intercetta un'area di interesse archeologico risalente all'età del bronzo.	• In fase di progettazione delle nuove trasformazioni dovranno essere approfondite le analisi sul sistema storico-archeologico esistente, di concerto con la Soprintendenza Archeologica.
Tutele e vincoli paesaggistici		
Potenziali corridoi e nodi ecologici proposti	• Di particolare interesse le aree verdi appartenenti al sistema di spazi aperti su Viale Umberto I.	• Prevedere interventi di riqualificazione e valorizzazione delle aree verdi presenti all'interno del sistema storico di viale Umberto I, con funzione dfruitiva e di polmone verde

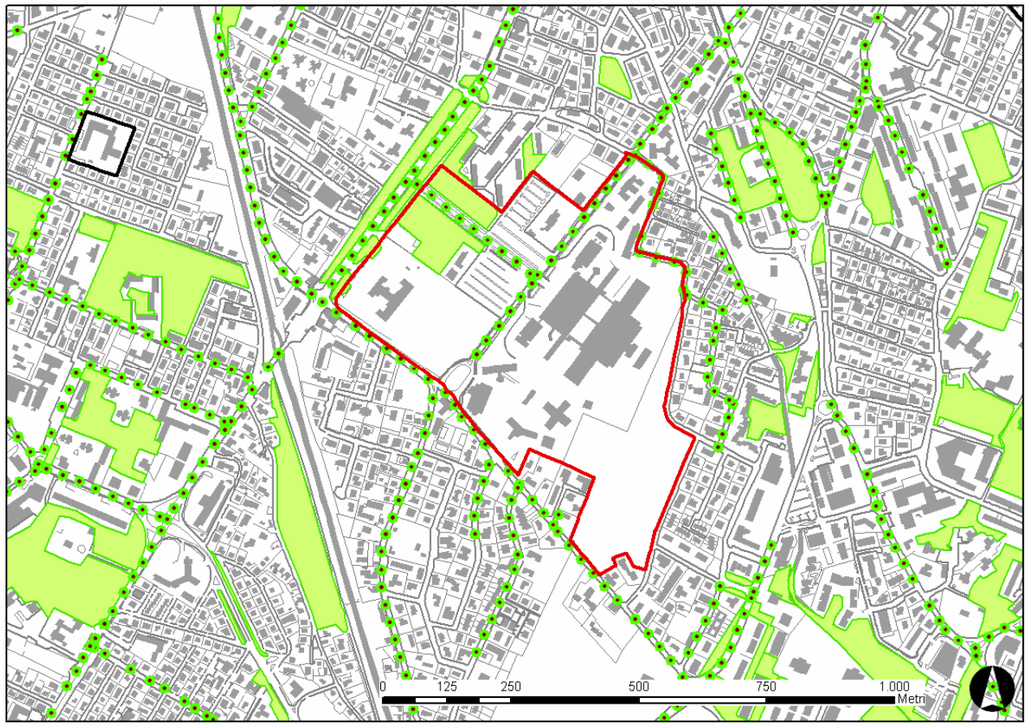
Paesaggio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Ambiti paesaggistici	• Area compresa all'interno dell' "ambito della città polifunzionale consolidata".	
Relazioni percettive	• c'è una scarsa relazione visiva tra l'ospedale vecchio e il nuovo complesso ospedaliero.	• Occorre potenziare le relazioni tra i due complessi ospedalieri, sfruttando i viali di connessione tra via Umberto I e via Risorgimento.

Rischio

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Rischio idraulico	• L'ambito è in fascia C, area inondabile con tempo di ritorno di 200 anni, del Crostolo.	• Dovranno essere rispettate le normative di settore e in particolare gli attuatori dovranno adempiere alle prescrizioni in materia di comunicazione relativa ai piani di emergenza.
Rischio industriale	• Non esistono attività industriali a rischio nell'area.	
Rischio sismico	• L'area ricade in classe C riguardo gli effetti attesi in caso di sisma.	• Sarà necessaria la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e approfondimenti di II livello per la microzonazione sismica.





VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Distribuzione ed efficienza delle reti infrastrutturali

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Strade	• L'ambito è più accessibile da sud. Viale Umberto I e via B. Croce sono assi interquartiere ben collegati al sistema delle tangenziali sud.	
Ferrovie	• L'ambito è ben collegato alla stazione centrale dal trasporto pubblico.	
Piste ciclabili	• L'ambito è ben collegato alla rete di piste ciclabili. Su viale Umberto I è presente una pista ciclabile in sede separata.	
Trasporto pubblico locale	• Il polo è servito da più linee di trasporto pubblico che raggiungono l'accesso all'ospedale, mentre altre linee si fermano su viale Umberto I.	

Distribuzione di risorse e servizi

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Servizi per la mobilità (parcheggi)	• Il polo può contare su un parcheggio a pagamento di 409 posti che, tuttavia, risulta insufficiente anche per le attuali esigenze.	• Rifunzionalzzazione e riorganizzazione del sistema dei parcheggi
Dotazione di verde urbano	• Sono diffusi gli spazi aperti a verde e i viali urbani.	• Il progetto di riqualificazione dovrà considerare come strutturale la configurazione di un sistema di spazi aperti a verde.

Qualità urbana

Tipo	*Stato di fatto e criticità*	*Condizioni e mitigazioni*
Complessità urbana (Mixitè)	• È un polo che al suo interno prevede funzioni molto specializzate, anche se all'interno del polo ospedaliero è presente un'attività commerciale e una biblioteca.	
Integrazione con l'urbano	• Si tratta di un polo ad elevato grado di specializzazione immerso in un tessuto residenziale. • Nell'area sono presenti anche altre funzioni connesse alla funzioni ospedaliera.	• Occorrerà migliorare l'integrazione tra il polo e il tessuto circostante.
Aree periurbane e spazi verdi aperti di pregio	• Il sistema degli spazi aperti attorno a viale Umberto I è riconosciuto come un sistema storico strutturante per la connessione tra Rivalta e il centro intramura.	• Occorrerà dare attuazione alle proposte di valorizzazione degli spazi pubblici di origine storica.
Permeabilità	• L'area risulta permeabile nella porzione occidentale, mentre nella porzione orientale la presenza dei parcheggi e l'occupazione intensiva del monoblocco ospedaliero rendono la superficie del polo altamente impermeabile.	• Riorganizzazione del sistema dei parcheggi incentivando la permeabilità al suolo attraverso interventi di razionalizzazione e riprogettazione delle opere.