

P4.1a

Poli funzionali Schede di ambito Variante

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 ADOTTATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 229 DEL 21/12/2015

VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. ... DEL .../.../.....

SINDACO
LUCA VECCHI

ASSESSORE RIGENERAZIONE URBANA E DEL TERRITORIO
ALEX PRATISSOLI

RUP
COORDINAMENTO GENERALE E URBANISTICO
DIRIGENTE DEL SERVIZIO RIGENERAZIONE E QUALITA' URBANA
Elisa Iori

Equipe di progettazione

progettazione urbana	Maddalena Fortelli
valsat	Andrea Anceschi, Matilde Bianchi
coordinamento amministrativo	Aldo Treville
	Giovanna Vellani
	Claudia Bortolani, Cristina Romani

COMUNE DI REGGIO NELL'EMILIA

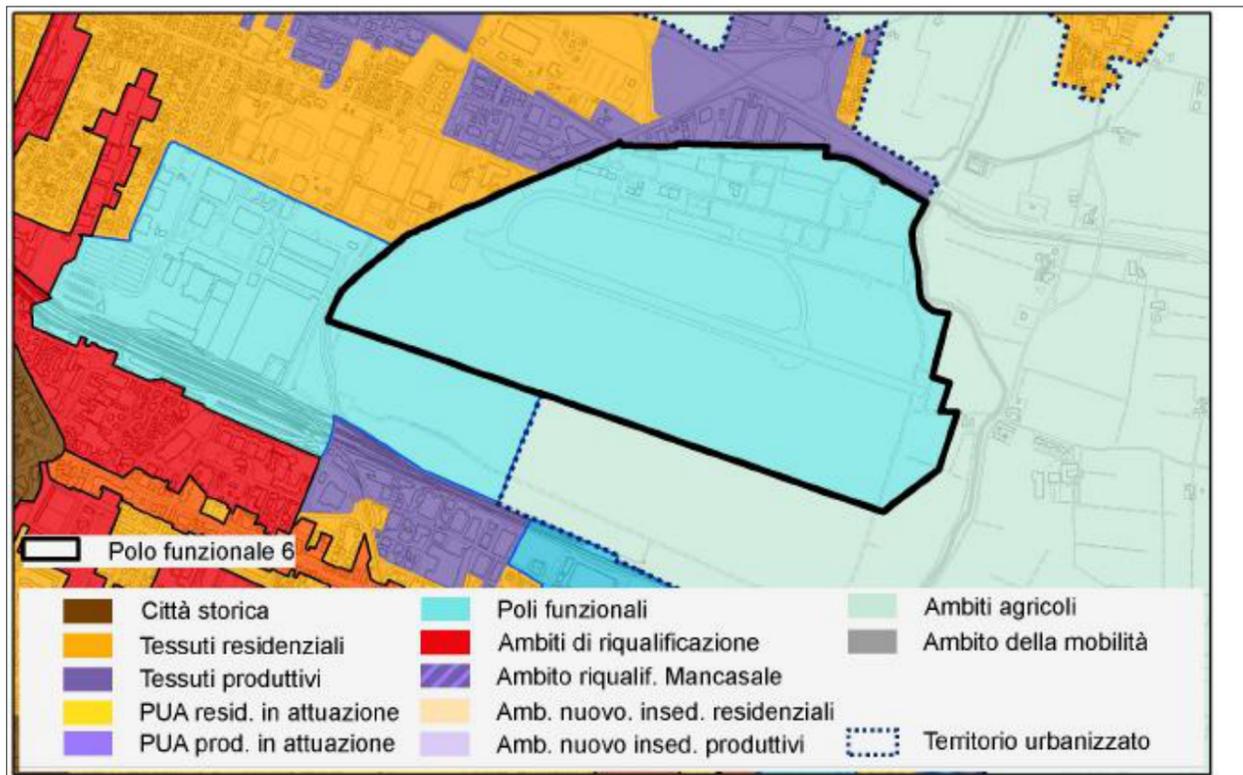
PF6_AEROPORTO “CITTÀ DEL TRICOLORE”

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 ~~In coerenza dunque con le previsioni del PRIT, occorre proseguire gli~~ interventi di qualificazione e consolidamento di attrezzature ed impianti connessi all'aviazione ed ai servizi di rimessaggio e riparazione.

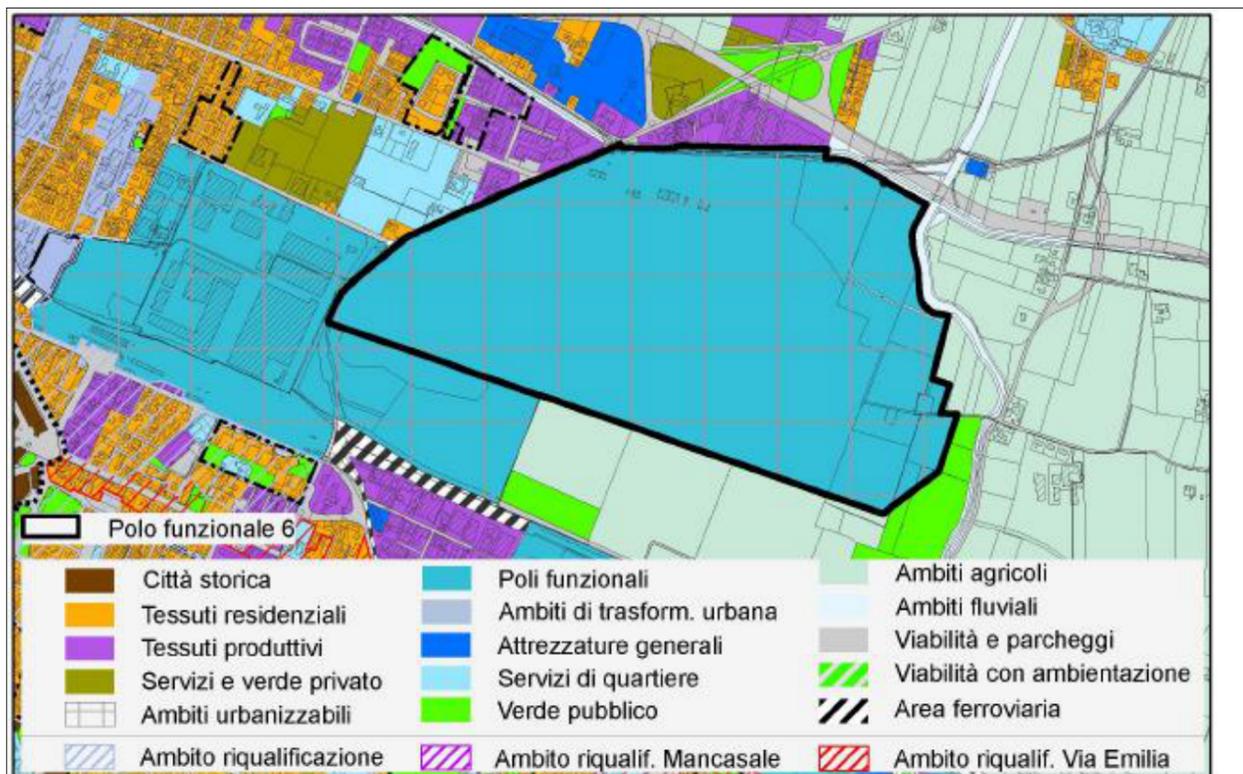
Parallelamente, per la particolare rilevanza strategica, nell'area non operativa si indirizzano interventi di trasformazione funzionale e di riqualificazione, al fine di offrire nuovo impulso allo sviluppo del territorio, con l'insediamento di funzioni, in via principale e con carattere di permanenza, 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'efficiamento 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

L'aeroporto 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.



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 devono essere quelli di mantenere le 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 III livello 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 connessi 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 complessiva del Polo Funzionale	1.14.778 mq 1.214.778 mq
di cui oggetto di rifunzionalizzazione	1.162.367 mq
Permeabilità esistente del Polo Funzionale dell'area in concessione	99%80% 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

In coerenza con il PRIF e 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 connessi all'aviazione generale pur rimanendo all'interno delle aree identificate come aeroportuali, in coerenza con quanto previsto dal Programma di intervento per l'affidamento in concessione approvato da ENAC.

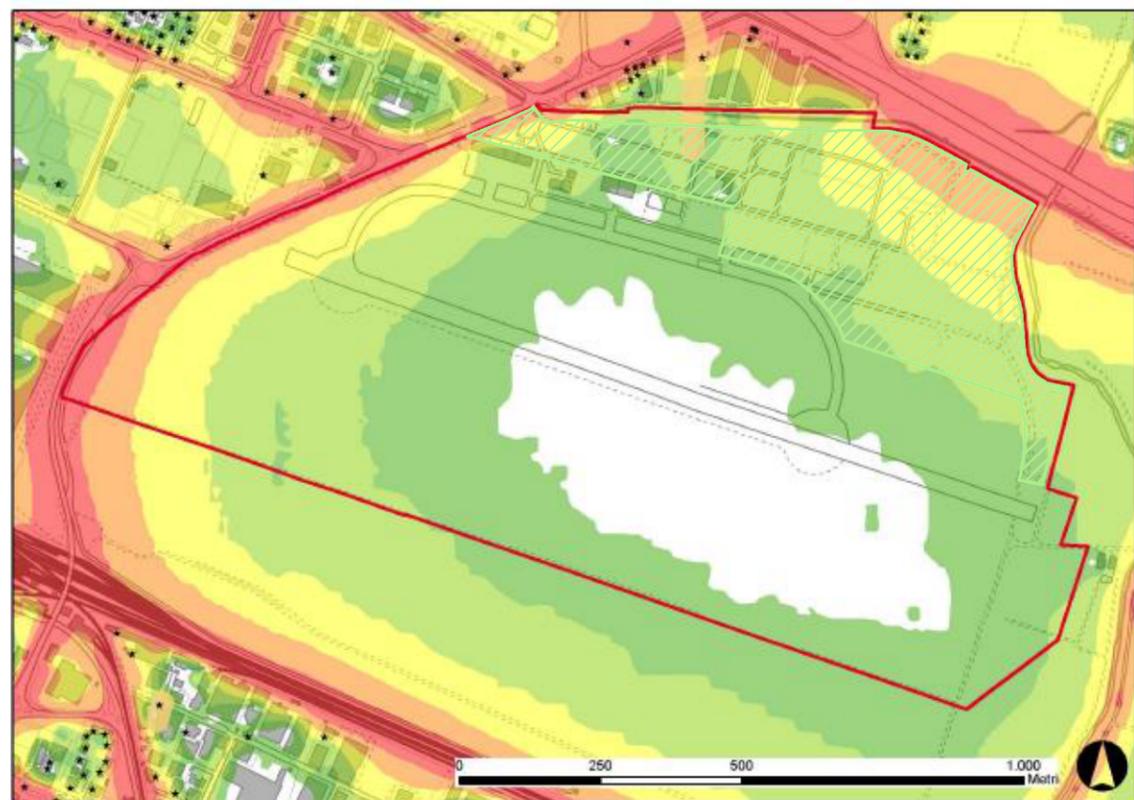
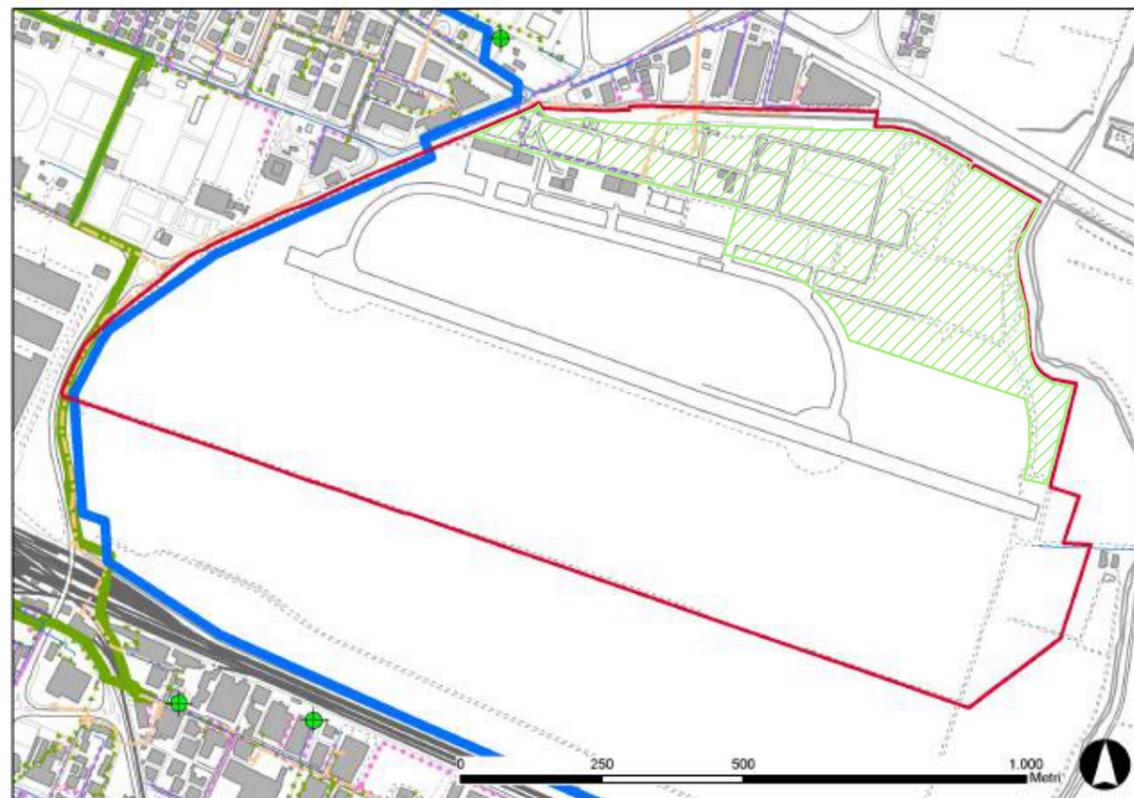
Contestualmente, all'interno dell'area non operativa si persegue il potenziamento di funzioni che, in considerazione dell'importanza strategica del Polo, offriranno nuovo impulso allo sviluppo del territorio, comprendendo manifestazioni all'aperto, ad elevata attrattività.

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 criteri 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



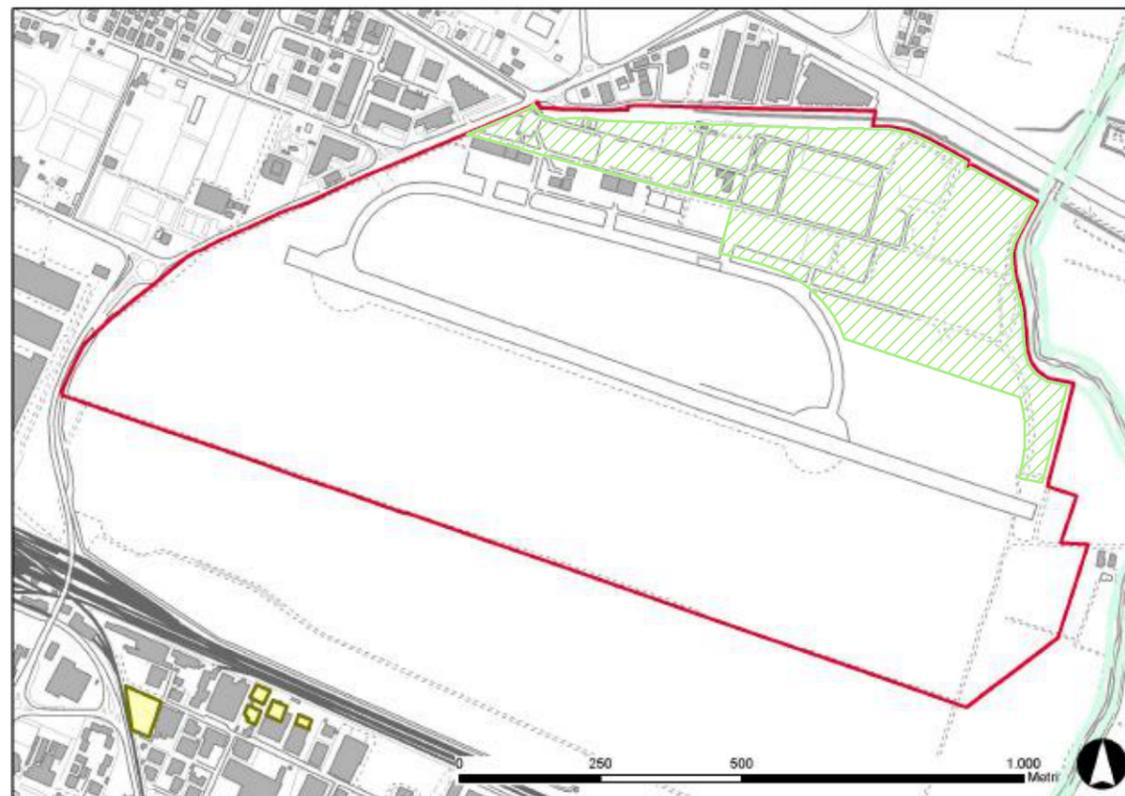
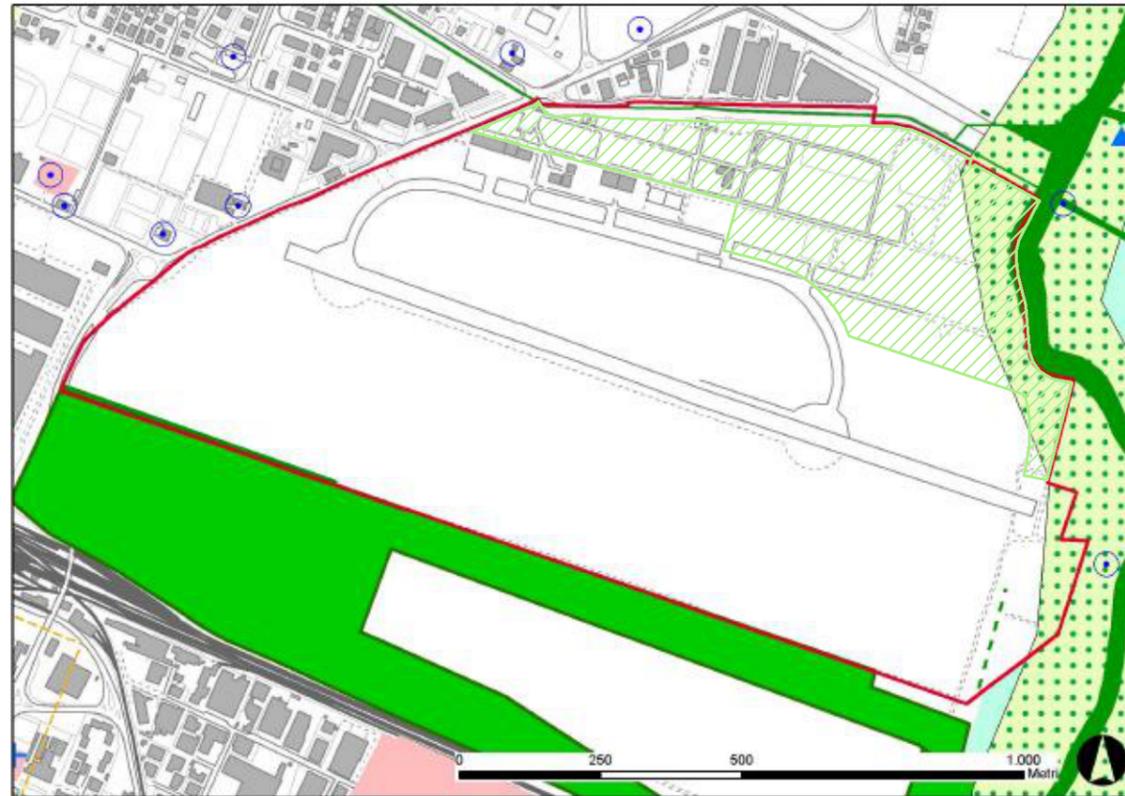
Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Rete acquedottistica	<ul style="list-style-type: none"> L'area è servita dall'acquedotto e non presenta particolari problematiche L'area non è servita dal sistema acquedottistico di tipo industriale 	
Fognature	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Occorre valutare i margini del depuratore a recepire ulteriori nuovi carichi nel momento dell'attuazione.
Gas	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> L'area è servita da una rete elettrica a media tensione quasi interamente interrata 	
Stazioni radio base per la telefonia mobile	<ul style="list-style-type: none"> Nell'ambito non sono presenti installazioni di stazioni radio base per la telefonia mobile. 	
Teleriscaldamento	<ul style="list-style-type: none"> L'area è lambita da una dorsale di distribuzione del teleriscaldamento che corre lungo via dell'aeronautica, mentre per quanto riguarda la rete capillare non ne è interessata. 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Nel caso di trasformazione del traffico aereo occorrerà valutare le conseguenze dell'intervento <u>sarà necessario gestire le emissioni potenzialmente derivanti dall'eventuale mobilità su strada indotta e dai consumi energetici/climatizzazione degli edifici</u>
Inquinamento elettromagnetico	<ul style="list-style-type: none"> Non sono presenti situazioni di interferenza di campi elettromagnetici generati dalle linee elettriche con i centri abitati 	
Inquinamento acustico	<ul style="list-style-type: none"> Il traffico aereo è ad oggi limitato con modeste conseguenze sui tessuti residenziali a nordovest del complesso aeroportuale. 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Nel caso di insediamento di attività con problematiche impatto occorrerà valutare le conseguenze sull'ambito</u>

VALSAT: CRITICITA' AMBIENTALI E CONDIZIONI

Tutela del patrimonio territoriale esistente



Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
<i>Tutele e vincoli naturali</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> 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, <u>nel rispetto della normativa vigente in materia</u>
<i>Tutele e vincoli storici</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Nel caso di trasformazione del polo dovrà essere valorizzato e potenziato il sistema delle permanenze di valore storico e identitario dell'intorno.
<i>Tutele e vincoli archeologici</i>	<ul style="list-style-type: none"> Via dell'Aeronautica è inoltre strada romana obliqua e dunque tutelata da una fascia di 25 metri per lato di rispetto archeologico. 	<ul style="list-style-type: none"> In fase di progettazione delle nuove trasformazioni dovranno essere approfondite le analisi sul sistema storico-archeologico, di concerto con la Soprintendenza archeologica.
<i>Tutele e vincoli paesaggistici</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> L'intervento dovrà, nel caso, conseguire la necessaria autorizzazione paesaggistica. Valorizzazione e potenziamento dei tracciati di interesse storicopaesaggistico
<i>Potenziali corridoi e nodi ecologici proposti</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> 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
<i>Rischio idraulico</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Si applica il principio dell'invarianza idraulica</u> <u>E' necessario allinearsi alle disposizioni in merito l'aggiornamento del PGRA.</u>
<i>Rischio industriale</i>	<ul style="list-style-type: none"> A 500 m a sud del comparto sono presenti attività industriali sottoposte ad AIA (ICE ed impianto Enia). 	<ul style="list-style-type: none"> Al momento della trasformazione occorrerà verificare l'impatto esercitato dalle attività a rischio industriale del polo funzionale
<i>Rischio sismico</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'area ricade in classe G riguardo gli effetti attesi in caso di sisma. 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> L'area è ben accessibile e collegata alla viabilità di livello superiore. 	
Ferrovie	<ul style="list-style-type: none"> La stazione centrale è raggiungibile con i mezzi pubblici non presenti all'interno dell'ambito. 	<ul style="list-style-type: none"> L'eventuale potenziamento del polo necessita del potenziamento delle connessioni con la stazione ferroviaria (trasporto pubblico locale)
Piste ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> Le piste ciclabili che intercettano l'area aeroportuale sono ben integrate alla rete delle piste ciclabili presenti in città. 	<ul style="list-style-type: none"> Risolvere i punti di conflittualità legati all'attraversamento delle strade più trafficate.
Trasporto pubblico locale	<ul style="list-style-type: none"> L'area è scarsamente servita da fermate poste al di fuori dell'ambito 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ul style="list-style-type: none"> La dotazione di parcheggi è limitata alle funzioni attualmente presenti.. 	<ul style="list-style-type: none"> L'inserimento di nuove attività dovrà farsi carico della realizzazione di parcheggi.
Dotazione di verde urbano	<ul style="list-style-type: none"> A sud dell'area aeroportuale è stata realizzata un'ampia fascia boscata. Via dell'aeronautica è in parte alberata. 	<ul style="list-style-type: none"> 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 (Mixité)	<ul style="list-style-type: none"> È un polo con funzioni altamente specializzato 	
Integrazione con l'urbano	<ul style="list-style-type: none"> La localizzazione ai margini dell'urbano e la presenza di una strada ad alto scorrimento limitano le relazioni con le porzioni di città contigue. 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Il polo funzionale è inserito ai margini dell'urbanizzato in stretta relazione con il contesto agricolo circostante 	<ul style="list-style-type: none"> Gli eventuali interventi dovranno preservare le relazioni con il territorio agricolo.
Permeabilità	<ul style="list-style-type: none"> L'area si caratterizza per l'elevata permeabilità 	<ul style="list-style-type: none"> Il potenziamento del polo funzionale dovrà preservare e valorizzare il grado di naturalità proprio dell'area
Resilienza	<ul style="list-style-type: none"> <u>contesto urbanizzato anche se bassa densità, pertanto parzialmente soggetto a potenziali effetti di isola di calore con aggravio di eventuali ondate di calore estive.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> <u>dovranno prevedersi idonee misure per il comfort climatico degli spazi pubblici aperti</u>

VALSAT: CRITICITÀ AMBIENTALI E CONDIZIONI

Paesaggio

Tipo	Stato di fatto e criticità	Condizioni e mitigazioni
Ambiti paesaggistici	<ul style="list-style-type: none"> Ambito di cintura: cunei verdi: paesaggio di rilievo strategico. Parte dell'area rientra nell'Ambito fluviale strategico del Rodano (parte orientale del comparto). 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> non presente 	
Relazioni percettive	<ul style="list-style-type: none"> l'area è ampiamente interessata da varchi di visuale da viale del Partigiano 	<ul style="list-style-type: none"> Necessità di preservare l'apertura visiva in relazione a queste visuali.
Viabilità rurale storica	<ul style="list-style-type: none"> non presente 	
Eccellenze e criticità	<ul style="list-style-type: none"> 158 "Ferrovia: cesura da rendere permeabile per la fruizione del paesaggio 	<ul style="list-style-type: none"> 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.

