

Relazione illustrativa e di controdeduzione

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

Aldo Treville

coordinamento amministrativo

Giovanna Vellani

Claudia Bortolani, Cristina Romani

Indice generale

1. PREMESSE.....	3
2. INQUADRAMENTO.....	4
3. CONTESTO TERRITORIALE.....	6
4. ITER PROCEDURALE.....	8
5. OSSERVAZIONI.....	9
6. ESAME DELLA VARIANTE DA PARTE DELLA PROVINCIA E PARERI DI COMPETENZA DEGLI ENTI.....	10
7. CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI VARIANTE.....	30
8. ELENCO ELABORATI OGGETTO DI PROPOSTA DI VARIANTE.....	36

1. PREMESSE

Il Piano Strutturale Comunale (approvato con DCC n. 5167/70 del 05/04/2011), conformemente al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), individua all'art. 5.8 comma 2 delle NA, 7 poli funzionali ai sensi dell'art. A-15 della L.R. 20/2000, tra i quali il polo funzionale n. 6 denominato Aeroporto "Città del Tricolore", originariamente nato con l'insediamento aeronautico che si è sviluppato nei pressi delle Officine Reggiane.

Il polo funzionale si inserisce nei processi di potenziamento, riqualificazione, connessione e relazione urbana-spaziale dell'Area Nord: le ex Officine Reggiane, il quartiere di Santa Croce, il Centro Internazionale Loris Malaguzzi, l'area a sud dalla Stazione storica, il Campus Universitario di San Lazzaro ed il Centro Storico.

Così come previsto dal comma 5 dell'art. 5.8 delle NA del PSC e dall'art. 13 comma 6 delle NA del PTCP, lo sviluppo dei poli funzionali è definito dai relativi accordi territoriali e gli interventi sono programmati in sede di POC, anche per fasi successive sulla base di uno schema progettuale guida. In particolare il PF-6 è stato oggetto di accordo territoriale sottoscritto tra Comune di Reggio Emilia e Provincia (DGP n. 63 del 01/03/2011), che costituisce parte integrante del PSC approvato.

L'ambito territoriale Area Nord è stato oggetto di uno specifico processo di pianificazione strategica che ha preso avvio dalla fase di rinnovo degli strumenti urbanistici generali previsti dalla L.R. n. 20/2000 per poi confluire nell'ambito della Conferenza sugli Stati Generali indetta dal Sindaco il 31.01.2009, mediante la quale si è dato inizio ad un uno specifico processo di programmazione strategica di questa parte di città. Tale progetto di riqualificazione urbana, ambientale e paesaggistica persegue l'obiettivo di rigenerazione di tutta l'Area Nord, attraverso la sinergia delle strutture già esistenti (quali ad esempio Campus universitario San Lazzaro, la città storica, il Parco della Conoscenza, Innovazione, Creatività, il Centro Internazionale Loris Malaguzzi per l'educazione, il Tecnopolo della Rete Alta Tecnologia, l'area Reggiane, i progetti di rigenerazione nella zona Stazione,). L'Area Nord è di fatto occasione decisiva per progettare un nuovo modello di crescita sostenibile e ha assunto il ruolo di opportunità infrastrutturale per lo sviluppo economico della città e del territorio fondato sulla società della conoscenza.

Lo sviluppo del polo funzionale 6, pur non essendo ricompreso strettamente in questo ambito territoriale, deve necessariamente rapportarsi alle strategie ed ai progetti individuati per questa area, cogliendone opportunità e affiancandosi quale ulteriore elemento di qualificazione della città.

2. INQUADRAMENTO

Con lettera a mezzo PEC del 15/05/2015 Prot. 31/05/15, Aeroporto di Reggio Emilia SpA ha richiesto ad ENAC Direzione Gestione Sviluppo Aeroporti, Direzione Aeroportuale Emilia - Romagna, Direzione Operatori Venezia, la revisione della classificazione dell'Aeroporto di Reggio Emilia SpA da categoria, 3C (assegnata in sede di certificazione dell'aeroporto nel 2006) a categoria 2C, compatibilmente con l'attuale operatività aeroportuale. Con protocollo interno, la Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e Spazio Aereo dell'Ente ENAC ha sancito che, a seguito della conseguente verifica dei pertinenti requisiti regolamentari, l'Aeroporto di Reggio Emilia risulta classificato in categoria 2C (rif. ENAC-COD_UO-18/12/2015-0133205). Parallelamente a tale richiesta, gli elaborati del Piano di Rischio Aeroportuale, sono stati inviati ad ENAC con nota Prot. 425 del 27/01/2016, per l'espressione da parte dell'Ente destinatario del parere obbligatorio e vincolante. Dall'esame condotto sulla documentazione è emersa sostanziale condivisione da parte di ENAC del Piano di Rischio elaborato dal Comune, dalla quale è scaturito il parere favorevole, per gli aspetti di competenza, con nota PG 17943/2016.

Successivamente, 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 SpA - 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 per l'affidamento in concessione*" - 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. Tale Programma di intervento per l'affidamento in concessione ipotizza lo sviluppo del sistema aeroporto nei prossimi vent'anni, sino al 2035, mettendo a sistema le linee operative e di sviluppo della politica gestionale della Società Aeroporto di Reggio Emilia, perseguendo tra gli altri obiettivi anche l'efficientamento e la messa in sicurezza del restante sedime non operativo dell'area, allineato con gli indirizzi strategici del territorio del Comune di Reggio Emilia, sempre nel rispetto e senza configgere con le attività operative dell'aeroporto.

Si delinea un Piano degli interventi strutturato in due fasi attuative relative alla ristrutturazione e all'ampliamento dell'area operativa esistente e al relativo consolidamento delle attività connesse all'aviazione, oltre alla subconcessione onerosa di una parte dell'area non operativa per eventi, manifestazioni e attività che rispondano alle strategie dell'interesse pubblico di valorizzazione e riqualificazione dell'area. Tali indirizzi e strategie di intervento sono rese possibili anche in virtù della conversione del "sistema aeroporto" nel suo complesso, che muta da aeroporto aperto al traffico commerciale nazionale al settore aviazione generale, legato ad attività privatistiche quali voli privati, scuole di volo e da diporto, manutenzione, lavoro aereo.

Il programma prevede che nella zona non operativa siano ospitate attività complementari, quali spettacoli, feste, eventi e iniziative ludico-ricreative, compatibili con le funzioni prevalenti e con i caratteri insediativi e ambientali del luogo. Si prevede che l'area sia attrezzata in modo da ospitare manifestazioni all'aperto di attrattività di livello nazionale e internazionale, quali concerti ed eventi di interesse pubblico, attraverso un intervento di trasformazione funzionale e di riqualificazione, tale da offrire nuovo impulso allo sviluppo del territorio.

In data 28/04/2016 è stato presentato da Coopservice una proposta di finanza di progetto nelle forme di cui all'articolo 153 comma 19 del Codice dei Contratti per l'affidamento in subconcessione della progettazione, della realizzazione e della gestione di un'area eventi da allocare sulla area non operativa dell'Aeroporto di Reggio Emilia, conformemente al Programma di intervento per l'affidamento in concessione. La proposta prevede un investimento iniziale in opere pari a 6.000.000,00 di euro e necessita, quale elemento essenziale per l'equilibrio economico finanziario dell'intervento, di un prezzo a carico del concedente pari a 2.000.000,00 di euro.

Aeroporto di Reggio Emilia Spa, al fine di garantire l'equilibrio finanziario dell'operazione, in coerenza con il Programma di intervento per l'affidamento in concessione, ha presentato domanda al bando per progetti di qualificazione dei beni ambientali e culturali nell'ambito dell'asse prioritario 5 *“Valorizzazione delle risorse artistiche, culturali e ambientali”* del POR-FESR 2014-2020.

Il progetto presentato prevede la realizzazione di un'arena per spettacoli e grandi eventi di vario genere, non solo musicali, in una parte dell'area comunemente denominata Campovolo, nell'area non operativa dell'Aeroporto di Reggio Emilia.

A seguito dell'approvazione della graduatoria e del finanziamento (DGR 1737 del 24/10/2016), a tale progetto è stato concesso un contributo di € 1.700.000,00.

Il progetto persegue lo scopo di potenziare l'area territoriale in cui si inserisce, già da tempo oggetto di importanti interventi di riqualificazione urbana finalizzati ad una valorizzazione culturale, sociale e turistica di un intero ambito cittadino: il Polo delle ex Officine Reggiane, già sede del Tecnopolo, il Centro per l'Infanzia Loris Malaguzzi, il PRU del quartiere Santa Croce, il Parco Urbano a sud dell'area portuale, collegato alla città e aperto quotidianamente alla fruizione da parte dei cittadini di Reggio.

Con lettera PG n. 94635 del 01/12/2016 è stato richiesto parere alla Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale circa l'assoggettamento del progetto Arena Eventi Campovolo alle procedure in materia di valutazione d'impatto ambientale disciplinate dalla legge regionale n. 9/99 e dalla Parte Seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152; con lettera PG n. 89693 del 14/12/2016. Il Servizio Valutazione Impatto e

Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna, ha valutato quanto segue: *In considerazione delle caratteristiche del progetto illustrate nella vostra nota, non si ritiene che tale progetto debba essere assoggettato né alla procedura di verifica (screening) né alla procedura di VIA in quanto esso non appartiene né alla tipologia progettuale di cui al punto B.3. 4) (Progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ha; Progetti di sviluppo di aree urbane, all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori ai 10 ha) né alla tipologia progettuale di cui al punto B.3. 12) (Parchi tematici di superficie superiore a 5 ettari) della L.R. 9/99 che riprende senza modifiche gli allegati alla parte seconda del D.Lgs 152/2006.*

Con successiva comunicazione del Dirigente del Servizio Rigenerazione e Qualità Urbana, PG n. 9053 del 27/01/2017 in risposta alla richiesta di chiarimenti pervenuta da Società Aeroporto S.p.A., in atti al PG n. 8561, circa l'attivazione del procedimento unico di approvazione di opera pubblica o di interesse pubblico di cui all' art 36 ter e seguenti, è stato richiesto quanto segue: *ritenuto in prioritaria considerazione dell'importanza strategica dell'opera pubblica oggetto della Proposta di finanza di progetto nonché della natura degli impatti indotti dalla localizzazione di funzioni che si auspica offriranno nuovo impulso allo sviluppo del territorio, comprendendo manifestazioni all'aperto, ad altissima attrattività, di livello nazionale e internazionale, che sia opportuno, pur se non esplicitamente previsto dalle tipologie progettuali di cui agli allegati alla L.R 9/99 "Disciplina della procedura di impatto ambientale" (che riprende gli allegati alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006), sottoporre l'intervento a VIA volontaria, per assicurare la contestuale valutazione di tutti gli interessi, pubblici e privati coinvolti dall'attuazione dell'opera pubblica di competenza comunale, ai sensi dell'art. 17 della L.R. 9/99 nel testo vigente.*

3. CONTESTO TERRITORIALE

L'area è localizzata nella cintura nord del centro storico di Reggio Emilia e più precisamente nel settore nord orientale, affiancata al quartiere di Santa Croce, storico quartiere operaio della città. E' delimitata a nord dal Canale Reggio, ad est dal torrente Rodano, ad ovest da via dell'Aeronautica e a sud da una zona agricola e dalla pista di avviamento al ciclismo "Giannetto Cimurri", delimitata dalla ferrovia F.S. Milano-Bologna. A confine, oltre via dell'Aeronautica, sono presenti un sistema prevalentemente residenziale nella zona di via Adua ed un sistema di aree produttive dismesse lungo la ferrovia (Officine Reggiane), di cui si è attivata negli anni la riqualificazione.

All'interno del quartiere di Santa Croce, oltre ad un sistema di attrezzature pubbliche di quartiere quali scuole, parchi e strutture sportive, sono presenti polarità legate al sistema dei

servizi della "città pubblica" quali, tra gli altri, il Centro Internazionale Loris Malaguzzi e il Centro Intermodale per la Mobilità (CIM), costituito dalla stazione degli autobus extraurbani e dal parcheggio scambiatore, localizzato in adiacenza al comparto delle Reggiane e connesso al sistema ferroviario metropolitano attraverso la stazione ferroviaria di Reggio.

La collocazione nei pressi del fascio ferroviario e della relativa stazione ferroviaria, nonché la presenza dell'Area Reggiane e del CIM, rappresentano un fattore di alta competitività e un elemento di assoluta specificità nel panorama locale.

Dal punto di vista dell'inquadramento urbanistico, il PSC 2011 individua l'area all'interno del Polo Funzionale PF-6 (Aeroporto "Città del Tricolore") e ne definisce la normativa all'art. 5.8 delle NA del PSC; inoltre, con particolare riferimento agli elaborati grafici denominati "P4.1.a Poli Funzionali", ne illustra gli specifici obiettivi e prestazioni da perseguire, i carichi urbanistici massimi sostenibili, le possibili destinazioni d'uso, gli standard di qualità urbana ed ambientale da rispettare, le regole di perequazione urbanistica da applicare in relazione ai tipi di condizioni di fatto e di diritto dei suoli. Il Polo Funzionale 6 - Aeroporto "Città del Tricolore" è stato oggetto di un Accordo Territoriale, così come previsto dal PTCP 2010, sottoscritto dall'Amministrazione Comunale e dall'Amministrazione Provinciale, in cui sono stati declinati gli obiettivi e le strategie, tra i quali interventi di qualificazione e consolidamento delle attrezzature e degli impianti connessi all'aviazione ed ai servizi di rimessaggio e riparazione, nonché, all'interno dell'area non operativa è stata prevista la possibilità di ospitare attività complementari a carattere temporaneo, quali spettacoli, feste, eventi e iniziative ludico-ricreative, purché compatibili con le funzioni prevalenti e con i caratteri insediativi e ambientali del luogo.

L'area in oggetto è compresa tra la ferrovia, via del Partigiano, via dell'aeronautica e la Tangenziale Nord e si presenta come uno spazio caratterizzato dall'accessibilità veloce, con modalità sostenibili, grazie alla sua posizione: è prossimo al centro storico e alla direttrice della via Emilia, direttamente connesso alla tangenziale nord e facilmente raggiungibile dall'autostrada, immediatamente collegato alla stazione FFSS e - tramite navetta con fermata dedicata - alla stazione Mediopadana, che consentirà di raggiungere con l'Alta Velocità il Campovolo in 40 minuti da Milano o in un paio d'ore da Roma.

L'area risulta dunque accessibile senza interessare significativamente i principali tracciati viabilistici urbani del centro cittadino, riducendo al minimo l'interferenza dei flussi di traffico diretti all'Arena, rispetto a quelli interni al centro urbano.

L'accesso autostradale, sia dall'Autosole (A1) che dall'Autobrennero, confluisce direttamente sul sistema delle tangenziali; dalla Via Emilia si può accedere direttamente da Via Montagnani Marelli o da Viale del Partigiano.

Dalla Stazione Mediopadana Alta Velocità e dalla Stazione centrale FS è attivo il trasporto pubblico locale ed il servizio di collegamento metropolitano di superficie alla Stazione S. Lazzaro (collocato a sud dell'area aeroportuale).

Per quanto concerne l'accessibilità pubblica e privata, si colloca in posizione strategica in quanto dista solo poche centinaia di metri dal centro storico ed al contempo è facilmente accessibile dagli assi di scorrimento a scala territoriale (rete delle tangenziali urbane, autostrada A1, ferrovia F.S. Milano-Bologna, Stazione AV Mediopadana). I collegamenti verso sud sono garantiti principalmente dall'asse di via dell'Aeronautica/via del Partigiano e dalla rete di trasporto pubblico locale.

4. ITER PROCEDURALE

Il progetto di interesse pubblico "Arena Eventi Campovolo" verrà approvato secondo quanto disposto dagli artt. 36 ter della LR20/2000 in variante agli strumenti urbanistici. Tale variante verrà condotta attraverso lo strumento del Procedimento Unico semplificato, previsto dagli articoli 36 bis e 36 octies della legge regionale 29 marzo 2000 n. 20, con apposita Conferenza di Servizi, a cui il Comune di Reggio Emilia, amministrazione procedente su istanza di Aeroporto S.p.A, inviterà a partecipare tutti gli enti chiamati, a norma dell'articolo 34, comma 3, della L.R. n. 20/2000, ad esprimere i pareri e gli atti di assenso comunque denominati, richiesti dalla legislazione vigente, per l'approvazione dei progetti di opera pubblica o di interesse pubblico. Inoltre tutte le amministrazioni competenti verranno invitate a rilasciare ogni autorizzazione, concessione, nulla osta, parere o atto di assenso comunque denominato, richiesto dalla normativa vigente, per la realizzazione dell'opera.

Considerata l'importanza strategica dell'opera in oggetto e la natura degli impatti indotti dalla localizzazione di funzioni che offriranno nuovo impulso allo sviluppo del territorio e che possono comprendere manifestazioni all'aperto di attrattività di livello nazionale e internazionale, quali concerti ed eventi di interesse pubblico, il soggetto attuatore privato Società Aeroporto S.p.A ha ritenuto opportuno, ancorché non strettamente previsto all'interno delle tipologie progettuali di cui all'allegato B.3 della L.R 9/99 *Disciplina della procedura di impatto ambientale* (così come ribadito dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia Romagna con lettera PG n 89693 del 14/12/2016), sottoporre l'intervento a VIA volontaria, per assicurare la contestuale valutazione di tutti gli interessi, pubblici e privati, coinvolti dall'attuazione delle opere pubbliche di competenza comunale ai sensi dell'art. 17 della L.R. 9/99 e s.m.

-Aeroporto di Reggio Emilia S.p.A., con sede legale e amministrativa in Via dell'Aeronautica 15 a Reggio Emilia, ha presentato istanza con nota prot. 040.04.17 del 4/04/17, e successiva nota prot. 043.04.17 del 6/4/17, acquisite agli atti del Comune di Reggio Emilia con prot. n. PG. n.32653 del 4/04/17 e al PG. 33699 del 6/04/17, per l'avvio del procedimento unico semplificato, ai sensi degli artt. 36 ter e 36 octies della L.R. n. 20/2000, finalizzato all'approvazione del progetto preliminare e definitivo dell'opera di interesse pubblico denominata "Arena Eventi Campovolo" in variante al Piano Strutturale Comunale ed al Piano Operativo Comunale, comprensivo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) volontaria di cui al Titolo III della LR 18 maggio 1999, n. 9 e successive modifiche ed integrazioni.

Con delibera di Giunta Municipale n. 55 del 13 aprile 2017, il Comune di Reggio Emilia ha preso atto della presentazione da parte della società Aeroporto S.p.a presso il Comune di Reggio Emilia dei progetti preliminare e definitivo dell'opera di interesse pubblico denominata "Arena eventi Campovolo", da approvarsi con procedimento unico semplificato ai sensi degli artt. 36 ter e 36 octies della L.R. n. 20/2000, ed è stata verificata la completezza della documentazione e l'avvenuto pagamento delle spese istruttorie VIA (art. 14 comma 4 della L.R. 9/99).

Tale deliberazione ha preso altresì atto che il Servizio Rigenerazione e Qualità Urbana ha rassegnato con atto PG. n. 35860/2017 del 12/04/2017 gli elaborati di variante al PSC e al POC e i relativi Rapporti ambientali e Sintesi non tecnica (ValSat), in quanto la sopracitata opera non risultava conforme ai suddetti strumenti urbanistici.

5. OSSERVAZIONI

Con avviso pubblicato, sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n.108 del 19.04.2017, ai sensi degli articoli 36 ter e 36 octies della L.R. n. 20/2000, nonché ai sensi del Titolo III della L.R.n.9/1999, è stato comunicato l'avvio del procedimento unico semplificato per l'approvazione del progetto preliminare e definitivo dell'opera di interesse pubblico denominata "Arena Eventi Campovolo" in variante al Piano Strutturale Comunale ed al Piano Operativo Comunale, comprensivo della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) volontaria e di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Contemporaneamente alla pubblicazione dell'avviso di deposito sul BURERT, gli elaborati del procedimento unico sono stati depositati, ai sensi degli articoli 36 ter e seguenti della L.R.20/00 e dell'art.14 e 15 della L.R.9/99, sull'albo pretorio online, presso l'Archivio Generale del Comune di Reggio Emilia e sul sito Internet dedicato, per 60 giorni interi e consecutivi, contestualmente alla comunicazione dell'avvenuto deposito.

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.14 della L.R.9/1999, gli elaborati prescritti per

l'effettuazione della procedura di VIA volontaria sono stati depositati altresì presso la Provincia di Reggio Emilia e la Regione Emilia Romagna.

Con avviso pubblicato sui quotidiani "Il Resto del Carlino" e "Gazzetta di Reggio" del 19 aprile 2017 è stata data comunicazione dell'avvenuto deposito della documentazione relativa alla procedura di VIA volontaria del progetto.

Alla scadenza del deposito (19/06/2017) non sono state presentate osservazioni afferenti alla procedura di VIA volontaria o alle varianti agli strumenti urbanistici PSC e POC così come risulta dall'attestazione dell'archivio generale in calce all'atto PG.n. PG.n.37751/2017.

6. ESAME DELLA VARIANTE DA PARTE DELLA PROVINCIA E PARERI DI COMPETENZA DEGLI ENTI

L'avvio del procedimento unico semplificato per l'approvazione del progetto preliminare e definitivo dell'opera di interesse pubblico denominata "Arena Eventi Campovolo" in variante al Piano Strutturale Comunale ed al Piano Operativo Comunale, comprensivo della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) volontaria e di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stato comunicato tramite avviso pubblicato, sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n.108 del 19.04.2017, ai sensi degli articoli 36 ter e 36 octies della L.R. n. 20/2000, nonché ai sensi del Titolo III della L.R.n.9/1999.

La Conferenza di Servizi, è stata indetta dal Comune di Reggio Emilia, ai sensi dell'art. 18 della L.R. 9/99 (in qualità di autorità competente in materia di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale volontaria, ai sensi dell'art. 5 comma 3 della L. R. 9/99) e dell'art. 36 ter, e 38 octies della L.R. 20/00 (in qualità di amministrazione procedente, ai sensi dell'art. 36 quater comma 1a e 36 ter comma 1 della L.R. 20/00) per l'esame e l'approvazione del progetto "Arena Eventi Campovolo", tramite procedimento unico semplificato.

La conclusione positiva del procedimento ai sensi dell'art.36 ter comma 2b della L.R. 20/00 comprende la valutazione di impatto ambientale volontaria e sostituisce ogni autorizzazione, concessione, nulla osta, parere o atto di assenso, comunque denominato richiesto dalla normativa vigente per la realizzazione dell'opera producendone i relativi effetti anche ai fini edilizi.

La variante al PSC e l'inserimento in POC conseguenti al progetto in argomento saranno subordinati all'assenso del Consiglio Comunale, che sarà chiamato ad esprimersi nel corso o all'esito della Conferenza di cui sopra, ai sensi del combinato disposto degli articoli 36-octies, comma 3 e 36 sexies, comma 15 della L.R.20/2000, e dell'art. 17, comma 5 della L.R. 9/99.

Nel corso della prima seduta della Conferenza di Servizi tenutasi il 18 maggio 2017 è stata ravvisata la necessità di integrazioni documentali, pertanto con nota PG n. 69296 del 10/07/2017 il Comune di Reggio Emilia, in esito alla prima Conferenza di Servizi e alle richieste

pervenute in forma scritta dai partecipanti della Conferenza (Bonifica, ARPAE sezione territoriale, Provincia, AUSL, ARPAE-SAC, Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale, acquisite rispettivamente ai PG n. 56977 del 09/06/2017, PG 57454 del 12/06/2017, PG 61315 del 20/06/2017, PG 63024 del 23/06/2017, PG 64854 del 28/06/2017), ha richiesto integrazioni e approfondimenti al progetto, come di seguito riportato:

INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

- 1 *Si chiede di specificare meglio la destinazione d'uso specifica dell'area non operativa.*
- 2 *Nella premessa della relazione S.R.II del progetto definitivo, si dichiara che la parte ovest dell'area sarà idonea per l'allestimento di fiere e manifestazioni temporanee. Si chiede di specificare meglio gli usi previsti e inserendone eventualmente gli impatti nella relazione di Impatto acustico, traffico e ricaduta emissioni.*
- 3 *Si chiedono maggiori chiarimenti riguardo al progetto di riqualificazione della 'palazzina', e in merito alla quantificazione della Superficie complessiva; si chiedono inoltre maggiori chiarimenti sulle capacità edificatorie.*
- 4 *.1 Si chiedono chiarimenti sul sistema dei parcheggi. Viene in particolare evidenziata una discrepanza tra scheda POC, in cui si prescrivono P1= 25 mq/3 posti di capienza di pubblico autorizzata, ovvero nel caso di eventi da 100.000 persone circa 33.333 stalli, e lo studio di traffico, che ne prevede 25.000.*
.2 Anche in relazione alla necessità di aree di sosta e di mobilità indotta, si chiede di allineare in tutti gli elaborati definizione, dimensionamento e stima previsionale degli eventi richiamati come "piccoli", "medi" e "grandi".
- 5 *Si chiedono chiarimenti in merito alla eventuale duplice funzione del parcheggio ubicato nell'area a nord prospiciente via del Chionso, in quanto area individuata a possibile insediamento di sviluppo commerciale (grande struttura di vendita non alimentare) nella "Proposta di variante per la razionalizzazione delle previsioni commerciali finalizzata alla valorizzazione della città storica".*
- 6 *Si chiede di chiarire i perimetri delle recinzioni, in particolare nel lato nord del comparto, evidenziando le aree ad accesso pubblico incondizionato (ad es. ciclabili, aree verdi) da quelle ad accesso condizionato (area accessibile sono in occasione di eventi, etc.).*

INQUADRAMENTO PROGETTUALE

- 7 *Anche al fine di rispondere agli obiettivi ed alle azioni per la sostenibilità ambientale declinati dagli artt. 4 e 6 dell'Accordo territoriale relativo al polo funzionale "Aeroporto Città del Tricolore" sottoscritto dalla Provincia e dal Comune di Reggio Emilia così come modificato ed integrato nell'ambito del procedimento in oggetto e, segnatamente:*
 - *il potenziamento delle connessioni con la stazione ferroviaria;*
 - *l'incremento del livello di accessibilità all'area col trasporto pubblico;**si richiede di integrare gli elaborati della Variante al POC, ovvero degli elaborati del progetto con approfondimenti sul tema, anche in ordine alla presenza della stazione del servizio ferroviario di bacino di S.Lazzaro, a sua volta raccordata alla stazione storica ed alla stazione dell'A.V, e posta a*

- distanza pedonale inferiore (dall'ingresso est) rispetto ad alcuni parcheggi temporanei individuati.
- 8 Per quanto riguarda i percorsi stradali di accesso e deflusso e la disponibilità di parcheggi si osserva che:
- vengono forniti tre schemi di assetto (tavola A.00.03) relativi ad eventi fino a 100.000, fino a 50.000 e fino a 30.000 spettatori. Poiché l'area verrà utilizzata anche per la realizzazione di manifestazioni che non prevedono l'utilizzo dell'arena (e per le quali è possibile prevedere anche un valore di occupazione delle auto inferiore a quello ragionevolmente attribuito ai grandi eventi) si chiede di precisare se anche per queste iniziative (che saranno probabilmente quelle caratterizzate da maggiore frequenza) varrà la configurazione descritta per gli eventi fino a 30.000 persone o, se altrimenti, di integrare la documentazione con gli schemi di assetto anche di tali manifestazioni. Va tenuto presente, infatti, che la compatibilità dell'intervento complessivo con il contesto urbano circostante è determinata più dalle ricadute degli eventi maggior frequenza (anche se di minori dimensioni) che da quello di singole manifestazioni di grande impatto, ma molto distribuite nel tempo.
- 9 Rispetto alle modalità descritte di accesso all'area di intervento ed in particolare all'arena in occasione degli spettacoli (tavola A.00.03) si chiede per gli schemi forniti quale sia la prevedibile dimensione temporale delle misure attivate tenendo conto dei tempi di riempimento e di deflusso stimati e dell'eventualità, se prevista, di consentire l'accesso ai fans durante le prove dei concerti.
- 10 Relativamente alla dotazione di parcheggi nella Relazione Generale (pag. 34) viene affermato che "...Tramite lo svincolo tangenziale/via Vertoiba è possibile organizzare zone di parcheggio su aree agricole limitrofe poste a nord dell'arena che garantiscono con percorsi pedonali in sede propria un agevole accesso all'arena stessa nonché organizzare un parcheggio all'interno dell'area dell'aeroporto, da valutarsi per ogni evento a partire da considerazioni di opportunità e di funzionalità..." Poiché si afferma anche che "...Queste potenzialità presuppongono sempre accordi specifici che si andranno a definire tra l'organizzazione dell'evento e le rispettive proprietà..." si chiede di precisare quali garanzie vi siano di poter comunque effettivamente contare su tali capacità di parcheggio e, se in caso di mancato accordo con la proprietà od altri impedimenti, siano previste soluzioni alternative.
- 11 Per quanto riguarda l'accessibilità e le vie d'esodo dell'area dell'arena si osserva che:
- nelle tavole di progetto l'area che ospita l'arena viene mostrata separata dalla restante area di intervento da una barriera dotata di tre varchi (dei quali solo quello centrale è utilizzato per i flussi di ingresso). Poiché nelle relazioni non vengono date informazioni su tale struttura si chiede di precisarne la natura e se essa ha carattere temporaneo (limitatamente alla durata degli eventi) o permanente. In quest'ultimo caso si chiede di precisare anche se la fruizione dell'arena e dell'area circostante al di fuori dei periodi nei quali sono interessate da eventi e dai loro preparativi sarà soggetta a limitazioni.
- 12 Nelle tavole di progetto il deflusso in condizioni di emergenza in occasioni di eventi "grandi" (fino a 50.000 persone) e "molto grandi" (fino a 100.000 persone) sembra poter confliggere con l'arrivo di mezzi di soccorso, si chiede pertanto se possa essere previsto un accesso da parte dei mezzi di emergenza anche dall'area operativa dell'aeroporto.
- 13 Nella Relazione Generale (pag. 26) si afferma che "... Sono stati anche pensati vari punti di presidio e di controllo all'interno dell'arena da verificare caso

per caso con il personale di gestione degli eventi...” rispetto ai quali non viene fornita nessuna indicazione sia rispetto ad una loro ricaduta strutturale che ad una loro possibile collocazione.

- 14 *Nelle relazioni non si fa cenno del ponte ciclopedonale esistente che attraversa il Canale di Reggio in corrispondenza dell’area dell’arena, si chiede pertanto di precisare come il suo uso verrà regolato specie in condizioni di deflusso di emergenza.*
- 15 *Per quanto riguarda le barriere architettoniche. In particolare la Relazione ai sensi della L. 13/89 afferma che “... L’arena prevede infine un’area al proprio interno, quale luogo distinto e protetto per la partecipazione dei disabili agli spettacoli. L’accesso a tale area, realizzata su una pedana orizzontale e delimitata da parapetto, avviene tramite percorsi pedonali appositamente pavimentati, allo scopo di favorire la miglior percorribilità anche da parte di persone su sedia a ruote...”. È pertanto necessario venga precisato se tale “pedana” sarà costituita da una struttura permanente o, piuttosto, da una precaria. In ogni modo deve esserne indicata la capacità effettiva tenendo conto oltre che dei disabili anche dei loro accompagnatori.*
- 16 *Per quanto riguarda il documento Prime valutazioni sulla sicurezza si evidenzia la necessità che i Piani di sicurezza previsti dal D.Leg. 81/08 relativamente ai lavori di scavo contemplino una verifica preventiva tendente ad escludere la presenza di ordigni bellici.*

INQUADRAMENTO AMBIENTALE

- 17 *Relativamente all’inquinamento atmosferico e impatto acustico, per poter procedere con le necessarie valutazioni è necessario integrare l’elaborato A.00.03 del progetto definitivo (“Planimetria dei percorsi stradali di accesso e deflusso parcheggi per eventi”) con i flussi di traffico previsti, per ciascuna delle tre tipologie di eventi previste. Anche in questo caso occorrerà individuare alcuni ricettori e mostrare in essi le variazioni acustiche in caso di concerto.*
- 18.1 *La gestione di una struttura come quella in esame, con caratteristiche peculiari e una potenziale grande variabilità del numero di eventi che potrebbero verificarsi, richiede che anche le amministrazioni preposte al controllo abbiano la possibilità di verificare, in tempi congrui, il reale impatto delle varie manifestazioni per le quali viene richiesta la concessione di una deroga.
A tal fine occorrerà fornire alla scrivente Agenzia la base digitale del terreno utilizzata per la modellizzazione, quotata e in formato acquisibile dai principali modelli di simulazione acustica in commercio, con indicato quanto segue:
a) la presenza di eventuali barriere o ostacoli nell’area in esame;
b) l’esatta collocazione dei diffusori acustici (per ciascuna delle tre tipologie di eventi che possono verificarsi nell’area esaminata);
c) la collocazione dei ricettori, con i relativi usi ed altezze, rispetto ad una quota definita.*

.2 STANDARD/MODELLO UTILIZZATO

Occorre indicare il tipo di modello (algoritmo) effettivamente utilizzato per le previsioni, tra i sette elencati a pag.8 della Relazione RCF (capitolo 1.2: Riferimenti normativi del modello utilizzato). Attualmente compare un unico riferimento nella didascalia della figura 9 di pag. 16 di 16 della relazione RCF.

.3 SORGENTI

Per ciascuna delle tre tipologie di eventi che possono verificarsi nell'area esaminata (eventi con pubblico fino a 30000, fino a 60000 e fino a 100000 spettatori) occorre indicare:

- a) la tipologia delle sorgenti sonore utilizzate nel modello acustico (puntiforme, lineare, areale, ecc...);*
- b) il livello di potenza sonora o il livello sonoro ad una determinata distanza di tutte le sorgenti sonore implementate nel modello;*
- c) l'altezza a cui sono collocate;*
- d) lo spettro sonoro implementato per ciascuna sorgente;*
- e) le eventuali caratteristiche di direttività di queste ultime.*

.4 PROPAGAZIONE

- Occorre indicare quale "ground factor" (G) è stato considerato per le diverse superfici che caratterizzano l'area indagata. Occorre precisare inoltre se è stata considerata, in fase di modellizzazione, la presenza del pubblico e se sì, con quali modalità.

- Devono essere precisate le esatte collocazioni degli ostacoli.

.5 CONDIZIONI METEO

Occorre analizzare le reali condizioni meteorologiche della zona, soprattutto per quanto riguarda la velocità e direzione dei venti. Occorre in effetti produrre una valutazione anche in condizioni di vento sfavorevole (direzione sorgenti-ricettori) e in caso di inversione termica, tutt'altro che infrequente in zona, al fine di valutare il potenziale disturbo anche in ricettori lontani dall'area. E' noto infatti che in tali condizioni la propagazione su lunghe distanze risulta favorita.

.6 RICETTORI

- E' necessario indicare a quale altezza è stata condotta la simulazione modellistica per i vari ricettori, in particolare per i potenziali ricettori collocati in edifici a più piani (ad esempio in via Caduti delle Reggiane e strade limitrofe).

- Nelle zone limitrofe all'area esaminata sono presenti, a nord-est, nella frazione di Gavassa, un consistente blocco di ricettori in zona classificata dal Comune in classe II ("prevalentemente residenziale"). A sud è invece presente un'area classificata in classe I (area San Lazzaro), vale a dire una zona di massima tutela. E' necessario integrare il numero di ricettori individuati con almeno due altri ricettori rappresentativi di queste due aree. Ciò non solo per il controllo del rispetto del limite di 70 dB(A) (a cui sono deputati i ricettori a confine dell'area), ma principalmente per permettere all'Amministrazione comunale di disporre di informazioni indispensabili al fine di:

- determinare, sulla base del reale impatto, il numero annuo massimo di spettacoli oggetto di "deroga alla deroga" già prevista per le attività temporanee;

- fissare limiti orari per le diverse manifestazioni.

19 *Assieme alle varianti di PSC e di POC, dovrà essere prevista apposita variante della zonizzazione acustica, delimitando l'area "da destinarsi a spettacolo a carattere temporaneo, ovvero mobile, ovvero all'aperto" (Legge Quadro 447/95 art. 4, comma 1, lettera a)).*

20.1 *Nella relazione di acustica non è presente alcuna indicazione relativa alla fase di monitoraggio, che necessariamente dovrà essere programmata, in accordo con i tecnici comunali e la scrivente Agenzia, al fine di tarare opportunamente le indicazioni emerse dall'elaborazione modellistica.*

- .2 Si chiede di predisporre una proposta di piano di monitoraggio, che prenda in considerazione l'insieme degli indicatori fisici, per controllare gli impatti significativi derivanti dall'attuazione e gestione del progetto con lo scopo di individuare tempestivamente gli impatti negativi ed adottare le misure correttive opportune. La proposta di piano di monitoraggio dovrà individuare le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio.*
- 21 .1 Poiché dagli elaborati emerge che la rete fognaria acque reflue domestiche e la rete fognaria acque meteoriche recapitano in un unico collettore di raccolta di acque miste della pubblica fognatura, è necessario:*
- specificare il recapito finale delle acque meteoriche raccolte nelle strutture e pertinenze che costituiscono l'intervento e il recapito finale delle acque reflue domestiche generate dai servizi igienici, mense e altro, anche al fine di determinare se gli interventi in progetto sono soggetti ad Autorizzazione Unica Ambientale ai sensi del DPR 59/2013.*
 - .2 Si chiede di definire l'area di scarico delle acque bianche e, nel caso interessino aree demaniali, fornire le relative concessioni.*
 - .3 Si ritiene opportuno che per l'area esaminata, sia valutata una nuova riorganizzazione delle reti fognarie delle acque meteoriche e delle acque nere, privilegiando per il recapito finale delle reti meteoriche, il reticolo idrico superficiale, e non la rete di fognatura mista. E' necessario considerare la possibilità di recapitare in pubblica fognatura solo le acque reflue domestiche, convogliando le acque meteoriche in corpo idrico superficiale, previo parere favorevole del Consorzio di Bonifica e di IRETI spa, prevedendo se necessario eventuali sistemi di laminazione.*
 - .4 Siano forniti i dati di dimensionamento dello scolmatore di piena posizionato sulla stazione di sollevamento esistente, valutando se lo stesso risulterebbe adeguato a ricevere i reflui di progetto.*
- 22 Sia completata la planimetria fognaria del progetto definitivo, nella quale non sono indicati i servizi per il pubblico e gli spogliatoi e mensa del backstage. Sia inoltre chiarita la scelta di progettazione dei servizi igienici per il pubblico, che sarebbero dimensionati per servire circa 9.000 persone (300AE), considerando che lo spazio arena è stato previsto per concerti di minimo 20.000/30.000 persone.*
- Mentre la Relazione Idrologica e Idraulica parla di servizi igienici "fissi previsti in progetto" calcolandone un dimensionamento facendo riferimento su di una presenza massima di 9.000 persone e prevedendo una rete delle acque nere conseguente recapitante in pubblica fognatura, sia la Relazione Strutturale che la Relazione Generale prevedono come uniche opere strutturali quelle relative allo spostamento dell'hangar per i paracadutisti e all'area destinata al montaggio del palco ed in particolare alle fondazioni delle torri Delay per la diffusione sonora. Si richiede pertanto di precisare se tali servizi facciano effettivamente parte delle opere in progetto o se, invece, esso preveda esclusivamente la predisposizione delle infrastrutture a rete necessarie per il dimensionamento dichiarato come affermato nel documento SIA "Quadro di riferimento progettuale" (pag. 30). È necessario, considerato inoltre che la Relazione idrologica e idraulica prevede che "... Tutti gli eventi di capienza di pubblico superiore, dovranno essere dotati di gruppi igienici autonomi (WC chimici) in numero adeguato alla tipologia di evento ospitato..." che venga precisato anche se per la parte di persone eccedenti le 9.000 poste a base della Relazione Idrologica ed Idraulica si considera di far valere lo stesso rapporto servizi/persona (1 ogni 30 persone presenti) ed in quali aree è prevista la collocazione delle strutture temporanee.*
- 23 Si segnala che per quanto riguarda la sistemazione del reticolo fognario non*

- vengono fornite informazioni sulle modalità di superamento delle criticità segnalate dalla VALSAT del Polo funzionale che ne prescriveva il superamento in occasione di trasformazione anche parziale del polo.
- 24 Si chiede che venga tenuta in considerazione la progettazione idraulica citata dell'area "ex Reggiane" all'interno dell'ambito in oggetto.
- 25 .1 Si chiede di integrare la relazione idraulica con un'analisi dell'interazione fra l'opera in progetto e lo scenario P2 - M (Alluvioni poco frequenti con Tempi di ritorno tra 100 e 200 anni) definito nel Piano Gestione Rischio Alluvioni limitatamente al Torrente Rodano.
- .2 Si evidenzia che, vista la localizzazione dell'ambito di POC in un'area perimetrata a pericolosità P2-M (Alluvioni poco frequenti: tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità) dell'ambito "Reticolo Secondario di Pianura" del PGRA, si ritiene necessario integrare il documento di VALSAT, a corredo della variante al POC, con lo studio prescritto al paragrafo 5.2 della D.G.R. n. 1300/2016.
- 26 .1 In considerazione del massimo tirante idrico dovuto per insufficienza specifica del Torrente Rodano, stimato pari a 20 centimetri e definito come "il livello d'acqua che sormonta l'argine in terra" e della velocità di allagamento stimata inferiore a 0,4 m/s, si chiede che vengano adottate misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle strutture esposte anche ai fini della tutela della vita umana.
- .2 Alla luce degli esiti dello studio idraulico, si chiede inoltre che eventuali limiti ed accorgimenti da assumere per rendere l'intervento compatibile con le criticità rilevate, in base al tipo di pericolosità e al livello di esposizione locali, vengano riportati nella "Scheda norma degli interventi" del POC, in raccordo con la VALSAT, e progettati nelle fasi attuative.
- 27 Si chiede che sia effettuata una verifica di tipo idrogeologico che valuti l'interazione tra la presenza continua d'acqua a fini irrigui da Aprile a Settembre all'interno del Canale III e del Torrente Rodano con i fossi in progetto e in generale con l'area in trasformazione posta al di sotto del piano campagna.
- 28 .1 Si chiede di produrre una relazione idraulica e idrogeologica con un'analisi approfondita dell'interazione della falda con l'intervento proposto, soprattutto considerando che il Torrente Rodano è completamente invasato di acqua durante la stagione estiva. a questo fine, di produrre una sezione di progetto che colleghi il punto a più bassa quota dell'opera con il Torrente Rodano lungo il più breve tracciato fra questi due elementi.
- .2 Per quanto riguarda la previsione di realizzare il settore A dell'arena, la zona palco ed il backstage ad una quota di -2 m dal piano di campagna si osserva che la relazione di analisi idrologica dell'area di intervento sulla base di alcuni sondaggi riporta una stabilizzazione del livello della falda freatica a circa 4,8 m dal piano di campagna. Non precisando il periodo dell'anno e le condizioni di piovosità del periodo in cui tali prove sono state eseguite e considerando anche che la carta CNR 1992 individua un livello di soggiacenza di 1-2 metri dal piano di campagna è necessario conoscere oltre che ai risultati di prove puntuali anche l'entità dell'escursione del tetto delle acque. Questo elemento richiede di essere preso in esame anche in considerazione del fatto che la cavea ed il backstage si trovano in un'area interessata da rischio idraulico (come messo in luce anche della VALSAT condotta a suo tempo per il Polo funzionale 6).
- .3 Si chiede di illustrare come viene effettuata la gestione delle eventuali acque negli scavi durante le fasi di cantiere, quali sono i sistemi adottati al fine della tutela dell'ambiente e gli eventuali punti di scarico.
- 29 Si chiarire se sono previsti prelievi idrici da acque sotterranee per usi non pregiati (ad esempio per usi irrigui) e la necessità di acquisire la relativa

concessione per la derivazione di acqua pubblica secondo quanto previsto dal RD n. 1775/1933 e dal Regolamento regionale n. 41/2001.

- 30 *Pur in considerazione della prevista, seppure contenuta, diminuzione delle superfici impermeabili a seguito della realizzazione degli interventi, al fine di ottimizzare la sostenibilità ambientale degli interventi stessi, anche nell'ottica della mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, si richiama la necessità di privilegiare sempre, ove possibile, l'impiego di superfici permeabili e filtranti.*
- 31 *Si segnala che il piano aria regionale prevede un bilancio a impatto zero e che, nello scenario OPT+, quello in cui si va a conteggiare anche il contributo di assorbimento legato dell'equipaggiamento vegetazionale, si evidenzia una riduzione di oltre il 70% di PM10 mentre non si arriva ad una riduzione tendente allo zero per NOx. Si suggerisce un incremento delle piantumazioni, delle aree verdi o di altre misure di riduzione al fine di raggiungere una ulteriore riduzione del bilancio tendendo a zero per entrambi gli inquinanti..*
- 32 *Dal momento che l'area è interessata da un corridoio primario della rete ecologica (torrente Rodano) e dal suo potenziamento, e che l'area interessa l'ambito di cintura "cunei verdi, paesaggio di rilievo strategico", e l'ambito fluviale strategico del Rodano, si chiede di integrare il progetto evidenziando le opportunità di interferenze positive sulla rete ecologica, potenziando gli interventi di rinaturazione e valorizzazione ambientale.*
- 33 *Dal momento che l'area si trova in un contesto urbanizzato anche se a bassa densità, pertanto parzialmente soggetto a potenziali effetti di isola di calore con aggravio di eventuali ondate di calore estive, si chiede di integrare il progetto prevedendo idonee misure per il comfort climatico degli spazi pubblici aperti.*

Inoltre, in attesa che il Comune si doti di una Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici, e di un Piano di adattamento, è fin da ora necessario integrare il progetto al fine di incrementare la resilienza del sistema urbano rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico. Come anticipato nel progetto di nuova legge urbanistica regionale approvato con DGR in data 27 febbraio 2017, è tema cruciale della rigenerazione urbana la previsione di strategie di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici, al fine di preservare e migliorare le caratteristiche meteorologiche locali, di ridurre la concentrazione di inquinanti e di calore urbano, e di una migliore termoregolazione degli insediamenti urbani. Concorrono alla realizzazione di tali obiettivi la dotazione di spazi verdi piantumati, di bacini o zone umide, il mantenimento o la creazione di spazi aperti all'interno del territorio urbano.

- 34 .1 *In riferimento a quanto riportato nell'elaborato SIA.06, si evidenzia che l'art. 186 del D.Lgs 152/2006 è stato abrogato dalla L. n. 98 del 9 agosto 2013 (di conversione del DL n. 69 del 21/06/2012) che all'art. 41 bis detta disposizioni per le terre e rocce da scavo di piccoli cantieri.*
- .2 *Relativamente alla gestione dei terreni scavati in situ, si chiede di inquadrare le attività di progetto in riferimento alla normativa vigente specificando se si intende operare nel regime di esclusione dall'ambito di applicazione delle norme in materia di rifiuti (es. ex art. 185 del D. Lgs 152/2006) oppure se si intende operare nel regime dei sottoprodotti, ricordando che per le opere soggette a VIA e/o AIA si applica il DM n. 161 dal 10/08/2012.*

- .3 Anche relativamente all'utilizzo di materiali di origine esterna al sito da usarsi per la realizzazione dell'arena, diversi dai materiali conformi agli standard UNI, occorre inquadrare le attività di progetto in riferimento alla normativa vigente (utilizzo attraverso la qualifica di sottoprodotto o altro). Deve comunque esserne illustrata la provenienza, i criteri di scelta, le caratteristiche qualitative e le verifiche condotte (ad es. test di cessione e verifica dei requisiti previsti dalla Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs 152/2006) ai fini del loro impiego per garantire la tutela ambientale.
- .4 In riferimento alla verifica delle caratteristiche qualitative dei materiali di cui al punto precedente, visto che la Variante PSC prevede l'aggiunta della funzione "attività ricreative, di spettacolo e ludico-ricreative" tra quelle insediabili nell'area non operativa dell'aeroporto dove verrà realizzata l'arena eventi, considerata la fruizione di tali spazi da parte del pubblico, si ritiene che nella Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs 152/2006 il riferimento sia quello della colonna A, relativa, fra l'altro, ai siti destinati a verde pubblico.
- .5 A seguito degli approfondimenti sopra detti, la relazione tecnica dovrà essere integrata con l'opportuna documentazione e/o attestazioni.
- .6 Inoltre, con riferimento ai materiali conformi agli standard UNI, si chiede di chiarire le modalità di contabilizzazione previste per le diverse tipologie.
- .7 Si segnala che i richiesti inquadramenti normativi e le relative soluzioni progettuali e operative proposte dovranno tenere in considerazione le nuove disposizioni in materia di terre e rocce da scavo oggetto di prossima pubblicazione ai fini dell'entrata in vigore.
- 35 Deve essere presentato il Piano di utilizzo ai sensi dell'art.5 del D.M. 161/2012, in materia di terre e rocce da scavo.
- 36 Il proponente dichiara se l'impianto di illuminazione è soggetto al Progetto illuminotecnico di cui all'art. 9 della DGR 12 novembre 2015, n. 1732. In caso affermativo occorre che siano forniti i dati previsti dalla stessa suddetta DGR. Inoltre occorre che il proponente indichi anche il gruppo di rischio fotobiologico dei sistemi di illuminazione da installarsi ai sensi della norma CEI EN 62471 "Sicurezza fotobiologica delle lampade e dei sistemi di lampada".
- 37 In materia di campi elettromagnetici, si chiede sia meglio esplicitato il significato della legenda a pag. 86 del SIA.03.pdf, -Quadro di Riferimento Ambientale, ove per le fasce di colore giallo è riportata la dizione "Fasce laterali di attenzione": Precisare se si tratta della Distanza di Prima Approssimazione (DPA) di cui al D.Dirett. 29/5/2008 pubblicato nella Gazz. Uff. 5 luglio 2008, n. 156, S.O.
Si chiede di chiarire la previsione di nuove cabine elettriche e/o la demolizione/spostamento delle cabine esistenti, evidenziando lo stato di progetto e le fasce di rispetto richieste dalla normativa.
- 38 Si segnala che in occasione di eventi "grandi" o "molto grandi" si potrebbe verificare, come è avvenuto in passato, la necessità di potenziare temporaneamente la rete di Stazioni Radio Base in grado di servire l'area. In vista di questa eventualità è opportuno che vengano individuate le aree in cui tali impianti possono trovare collocazione ed a quali condizioni dovrà sottostare la loro installazione.

Con nota acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. PEC PG n. 73690 del 27/07/2017, Aeroporto S.p.A ha trasmesso gli documenti integrativi/sostitutivi così come modificati a seguito delle richieste pervenute.

Con successiva nota acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. 87548 del 01/09/17,

Aeroporto S.p.A. ha trasmesso un'integrazione volontaria in tema di reti fognarie e relazione idrogeologica e idraulica.

Con successiva nota acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. PG.110942 del 25/10/2017, Aeroporto S.p.A. ha trasmesso un'integrazione volontaria in tema di valutazione archeologica preventiva (relazione archeologica).

La Conferenza di Servizi, è stata indetta dal Comune di Reggio Emilia, ai sensi dell'art. 18 della L.R. 9/99 (in qualità di autorità competente in materia di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale volontaria, ai sensi dell'art. 5 comma 3 della L. R. 9/99) e dell'art. 36 ter, e 38 octies della L.R. 20/00 (in qualità di amministrazione procedente, ai sensi dell'art. 36 quater comma 1a e 36 ter comma 1 della L.R. 20/00) per l'esame e l'approvazione del progetto "Arena Eventi Campovolo", tramite procedimento unico semplificato.

La conclusione positiva del procedimento ai sensi dell'art.36 ter comma 2b della L.R. 20/00 comprende la valutazione di impatto ambientale volontaria e sostituisce ogni autorizzazione, concessione, nulla osta, parere o atto di assenso, comunque denominato richiesto dalla normativa vigente per la realizzazione dell'opera producendone i relativi effetti anche ai fini edilizi.

La variante al PSC e l'inserimento in POC conseguenti al progetto in argomento saranno subordinati all'assenso del Consiglio Comunale, che sarà chiamato ad esprimersi nel corso o all'esito della Conferenza di cui sopra, ai sensi del combinato disposto degli articoli 36-octies, comma 3 e 36 sexies, comma 15 della L.R.20/2000, e dell'art. 17, comma 5 della L.R. 9/99.

La Conferenza di Servizi è pertanto preordinata all'acquisizione dei seguenti atti:

AUTORIZZAZIONE O ATTI DI ASSENSO COMUNQUE DENONINATI	AMMINISTRAZIONI COMPETENTI
Valutazione di Impatto Ambientale (L.R. 9/99 e successive modifiche e integrazioni)	Comune di Reggio Emilia
Parere ai sensi dell'art. 18, c. 5 L.R. 9/99 in merito all'impatto ambientale del progetto	Comune di Reggio Emilia Provincia di Reggio Emilia
Autorizzazione paesaggistica (D.Lgs. 42/04 e successive modifiche e integrazioni)	Comune di Reggio Emilia
Parere di compatibilità paesaggistica (art. 146 D.Lgs. 42/04)	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
Nulla osta archeologico (D.Lgs. 152/06 e D.Lgs. 42/04)	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città

	Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
Autorizzazione in merito all'utilizzo delle terre e rocce da scavo (D.Lgs. 152/06)	Comune di Reggio Emilia
Parere sulla localizzazione delle opere e variante agli strumenti urbanistici e territoriali (art.36 ter e 36 octies L.R. 20/20) e parere motivato VAS (art. 15 del D.Lgs. 152/2006)	Provincia di Reggio Emilia
Assenso sulla localizzazione delle opere e variante agli strumenti urbanistici e territoriali (art.36 octies L.R. 20/20)	Comune di Reggio Emilia
Parere di competenza in tema di terre e rocce da scavo, rumore, monitoraggio e altri aspetti ambientali (D.Lgs. 152/06, L.R. 9/99)	ARPAE di Reggio Emilia AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica
Nulla Osta Idraulico, di cui agli artt. 93, 96, 97 e 98 del Testo Unico n.523 del 25/07/1904	Regione Emilia Romagna - Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile
Assenso allo scarico in acque meteoriche	Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
Concessione per la derivazione di acque superficiali ad uso irriguo extra agricolo	Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
Parere di competenza	ENAC
Parere interferenze e allaccio reti	IRETI
Parere VVFF	Ministero dell'Interno - Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco

La Conferenza di Servizi è pertanto formata dai rappresentati legittimati dei seguenti Enti:

- Comune di Reggio Emilia
- Provincia di Reggio Emilia
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena,
- ARPAE di Reggio Emilia (Sez. territoriale e SAC)
- Regione Emilia Romagna - Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile

- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
- ENAC (Direzione Pianificazione e Progetti, Direzione Operazioni Nord Est)
- AUSL - Dipartimento di Igiene pubblica
- Ministero dell'Interno - Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco
- IRETI S.p.A

Al fine di fornire elementi utili alla valutazione dell'impatto ambientale in esame, e tenuto conto dello svolgimento delle varianti al PSC e al POC e alla relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), alla Conferenza di Servizi sono stati invitati altresì i seguenti Enti ed Amministrazioni:

- Comuni di Albinea, Bagnolo in Piano, Bibbiano, Campegine, Cadelbosco Sopra, Casalgrande, Cavriago, Correggio, Montecchio Emilia, Quattro Castella, Rubiera, San Martino in Rio, Sant'Ilario d'Enza, Scandiano
- Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia
- Seta S.p.A.
- Agenzia del Demanio
- ATERSIR - Agenzia territoriale Emilia Romagna
- Autorità di Bacino del Fiume Po
- Enel S.p.A.
- Autostrade per L'Italia S.p.A
- A.N.A.S.
- Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia
- FER s.r.l.
- 6^ Reparto Infrastrutture Ufficio Demanio e Servizi Militari
- Aeronautica Militare
- Comando Militare Esercito Emilia-Romagna Ufficio Personale, Logistico e Servizi Militari
- Comando Unità per la Tutela Forestale, Ambientale e Agroalimentare (C.U.T.F.A.A.)
- ENEL Distribuzione S.p.A.
- SNAM
- Telecom
- Regione Emilia Romagna, Servizio Difesa del Suolo della Costa e Bonifica e Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale

La Conferenza di Servizi ha organizzato i propri lavori come di seguito specificato:

- si è insediata con la prima seduta il giorno 18 maggio 2017;
- ha proseguito con i lavori della seconda seduta il giorno 28 luglio 2017;

- ha programmato la riunione conclusiva dei lavori per il giorno 27 ottobre 2017.

I pareri pervenuti che di seguito si elencano, si sono espressi positivamente sulle varianti urbanistiche in oggetto, introducendo prescrizioni per la successiva fase di progettazione esecutiva e sono stati inseriti all'interno del Rapporto Ambientale della VIA volontaria quali PRESCRIZIONI cogenti.

- parere favorevole con prescrizioni espresso da ENAC Direzione Operazioni Nord-Est per quanto di competenza sentite le Direzioni interessate, espresso con nota prot. -TNE-06/09/2017-0089450-P, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. 89994 del 07/07/17;
- parere favorevole per quanto agli aspetti e alle valutazioni di competenza della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, espresso con nota prot. 17989 del 01/08/17, acquisito agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. 77957 del 01/08/17;
- parere favorevole con prescrizioni, espresso da IRETI S.p.A. con nota prot. 13679 del 28/08/17, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. 86530 del 29/08/17;
- Nulla Osta Idraulico, di cui agli artt. 93, 96, 97 e 98 del Testo Unico n.523 del 25/07/1904 e parere favorevole con prescrizioni, espresso dalla Regione Emilia Romagna - Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile, Servizio Area Affluenti Po con nota prot. PC/2017/35199 del 30/08/2017, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. 86961 del 30/08/17;
- parere favorevole espresso da AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica con nota prot. 80617 del 04/09/17, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. 88310 del 04/09/17;
- parere favorevole con prescrizioni espresso da ARPAE (Sez. territoriale e SAC) con nota prot. PGRE 10343/2017 del 06/09/2017, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. 90114 del 07/09/17;
- assenso allo scarico delle acque meteoriche e parere con prescrizioni espresso dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, con nota prot. 16032 del 14/09/17, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. 93003 del 14/09/17;
- parere di massima favorevole, espresso dal Comando dei Vigili del Fuoco di Reggio Emilia con nota prot. 0013652 del 04/10/2017, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. PG.101853 del 04/10/2017;
- parere favorevole sull'impatto ambientale VIA, ai sensi dell'art. 18 comma 5 della L.R. 9/99 con prescrizioni espresso dalla Provincia di Reggio Emilia, con Decreto 171 del 12/10/2007, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. PG.93478 del 17/10/2017;
- parere favorevole sulla localizzazione delle opere e sulla variante agli strumenti urbanistici territoriali, con riserve e osservazioni, espresso dalla Provincia di Reggio Emilia, con

Decreto 171 del 12/10/2007, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. PG.93478 del 17/10/2017;

- approvazione della proposta di modifiche all'accordo territoriale per il polo funzionale aeroporto "Città del Tricolore" nel territorio comunale di Reggio Emilia espressa dalla Provincia di Reggio Emilia, con Decreto 172 del 12/10/2007;
- parere motivato VAS condizionato espresso dalla Provincia di Reggio Emilia, con Decreto 171 del 12/10/2007, acquisita agli atti del Comune di Reggio Emilia al prot. PG.93478 del 17/10/2017;
- assenso preliminare alla concessione alla derivazione di acque superficiali ad uso irriguo extra agricolo, espresso dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, con nota prot. 17470 del 11/10/2017, trasmesso ad Aeroporto SPA e da questo trasmesso in data 18/10/2017 al Comune di Reggio Emilia ed acquisito al PG.n. 107910;
- parere favorevole con prescrizioni espresso dal Servizio Ambiente del Comune di Reggio Emilia con nota prot. PG 107951 del 18/10/2017;
- autorizzazione paesaggistica, espressa dal Comune di Reggio Emilia, Area Competitività e Innovazione Sociale con nota prot. PG.110657 del 24/10/2017;

In data 27/10/2017 la Conferenza di Servizi ha concluso positivamente i lavori, alla presenza di Provincia di Reggio Emilia, ARPAE, AUSL, Regione Emilia Romagna - Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile, Ireti S.p.A, Ministero dell'Interno - Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco che hanno espresso, condividendo il "Rapporto sull' Impatto Ambientale" del progetto il proprio assenso alla realizzazione del progetto con effetti di parere sull'impatto ambientale (ai sensi dell'art.18 della LR n.9/99 smi);

La Provincia di Reggio Emilia ha provveduto con Decreto Presidenziale n. a Provincia di Reggio Emilia, con il Decreto del proprio Presidente n. 171/2017 ha formulato 2 riserve e un'osservazione al POC ai sensi dell'art. 32 e34 della L.R. 20/2000, come di seguito formulate:

Riserva 1 al POC

- *si chiede di integrare la scheda di VALSAT del POC ed, in coerenza, il progetto, con la previsione di dotazioni arboreo-arbustive aggiuntive finalizzate al perseguimento del bilancio emissivo zero (riguardo la CO₂eq.) da realizzarsi all'interno del cuneo verde compreso tra il polo funzionale e la linea ferroviaria od in altri elementi funzionali della Rete ecologica locale (quali ad esempio le aree destinate a bosco urbano nella tav. P9 del PSC). Si chiede, inoltre, di chiarire con che modalità sarà realizzata la quota di piantumazioni arboree necessarie per*

compensare la CO₂eq. connessa alla futura componente edificatoria (palazzina uffici e backstage) ed integrare in tal senso la scheda norma del POC, sempre tenendo presente quanto concordato in sede di Accordo territoriale. Nell'ambito della medesima integrazione della VALSAT e del progetto, visto il parere di ENAC acquisito al nostro prot. 22763 del 15/09/2017 che chiede, con riguardo alle piantumazioni previste, il rispetto delle "Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti", che vanno nel senso di evitare il pieno sviluppo della vegetazione arborea onde ridurre la colonizzazione di fauna volatile potenzialmente pericolosa nelle fasi atterraggio/decollo, si chiede di chiarire se occorra rivalutare la capacità di stoccaggio della CO₂eq. e recuperare quote di piantumazioni in altri elementi funzionali della Rete ecologica locale.

Riserva 2 al POC

- Sempre all'art. 6 del citato Accordo territoriale si indica, tra gli obiettivi da perseguire, la "valorizzazione delle relazioni con il territorio agricolo circostante". Né la scheda norma del POC, né il progetto definitivo, che individuano in territorio rurale parcheggi temporanei per circa 21.000 stalli, contengono indicazioni progettuali a ciò finalizzate. Si chiede pertanto di integrare la scheda norma del POC e, conseguentemente, il progetto esecutivo, con interventi atti a valorizzare le relazioni tra l'Arena e il territorio agricolo circostante: si potranno, ad esempio, attrezzare o rafforzare con filari alberati e/o siepi plurispecifiche i percorsi tra i parcheggi temporanei e l'Arena (come nel caso della ciclabile n. 12 che collega Reggio con Gavassa-Massenzatico).

Osservazione 1 al POC

- In merito alla dotazione di spazi di sosta richiesta dalla scheda norma del POC e tenuto conto dei chiarimenti forniti in sede di seconda seduta della Conferenza di Servizi, si chiede di meglio definire la funzione dei parcheggi temporanei localizzati in territorio rurale a sud est e ad est dell'Arena (elab. A.00.03 del Progetto definitivo), che sarebbero utilizzati nel caso di eventi da 20.000 spettatori in su, in quanto l'unico accesso per il pubblico (fatta eccezione per il pubblico disabili) è posto su via dell'Aeronautica. A differenza degli altri parcheggi temporanei, non viene indicato un percorso pedonale per raggiungere l'ingresso dell'Arena su via dell'Aeronautica che raccolga il flusso di spettatori provenienti da tali parcheggi. Qualora tali parcheggi siano funzionali al raggiungimento della quota minima di dotazioni di parcheggi stabilita dalla scheda norma del POC, si chiede di indicare i percorsi pedonali per raggiungere l'ingresso dell'Arena, tenuto conto che il progetto prevede di utilizzare il punto di accesso sul ponte di Villa Curta esclusivamente per l'ingresso/uscita dei mezzi pesanti che accedono

all'area del backstage, dei veicoli dei disabili e del personale di servizio ed, infine, quale via di accesso per i mezzi di soccorso. Analogamente, anche per il parcheggio posto a nord della tangenziale e ad est del torrente Rodano (necessario nel caso di eventi > di 60.000 spettatori) non viene indicato un percorso pedonale da e per l'ingresso dell'Arena, che potrebbe essere individuato nella ciclabile che corre parallela allo stradello per il cimitero (ciclovía n. 12 sopra citata) e tramite il sottopassaggio della tangenziale si connette a via Caduti delle Reggiane. Con riguardo all'utilizzo di parcheggi scambiatori a servizio generale degli utenti, si ritiene opportuno considerare solo una quota di posti auto in disponibilità, in quanto tali parcheggi svolgono funzioni proprie in possibile sovrapposizione temporale con il funzionamento dell'Arena;

L'Amministrazione Comunale, come previsto dall'art. 34 comma 7 della L.R. 20/2000 adegua lo strumento urbanistico alle riserve pervenute ovvero si esprime sulle stesse con motivazioni puntuali e circostanziate.

Riscontro alla riserva 1 al POC

In merito al punto a) con riferimento al rispetto delle norme di POC e al progetto CarbonZero, si riscontra che il SIA contiene una relazione specifica denominata "Qualità dell'aria, bilancio emissivo e clima" che contiene espressamente il calcolo del bilancio della CO₂ seguendo le indicazioni del progetto CarbonZero, dell'art. 13 delle NA del POC e della scheda norma PO.4.1 del comparto.

Nel SIA pertanto si da riscontro al fatto che il progetto necessita di misure di compensazione e l'applicazione del progetto CarbonZero:

- il progetto non prevede la realizzazione di volumetria in sede fissa, pertanto non sono previste stime emissive sulla componente edilizia, a differenza di quanto contenuto nella Valsat-Rapporto ambientale della variante POC (il progetto in esame non prevede l'utilizzo della quota di edificabilità concessa in POC ma che potrà essere attuata in seguito tramite interventi edilizi diretti);
- con riferimento agli eventi, sono state valutate le emissioni di CO₂ in funzione degli eventi previsti e della quantità di spettatori, per un totale di 475,115 tonnellate all'anno di CO₂ equivalente, sulla base di valutazioni condotte nel SIA in relazione al traffico indotto dagli spettatori e da altre attività contestuali e accessorie, a consumi energetici e ai rifiuti prodotti.

A stima di CO₂ equivalente effettuata, lo studio ha provveduto alla stima della compensazione al fine di garantire il bilancio a impatto zero, mediante idonee soluzioni di riduzione delle emissioni ed eventuale piantumazione per compensare le emissioni

residue.

Bilancio Emissivo CO ₂ eq.	t/anno	kg/spettatore
Emissioni	+475,11	+1,48
Compensazioni	-76,50	-0,24
Quote residue da compensare	+398,61	+1,25

Figura - 1 Emissioni di CO₂eq. in atmosfera stimate nel SIA nelle due unità di misura: tonnellate per anno e kg per spettatore.

Utilizzando i parametri del progetto CarbonZero, approvato con delibera di Giunta Comunale n. 175 del 08/10/2015, per la compensazione (150 kg CO₂/albero anno e 5€/tCO₂), e considerando un arco temporale di 20 anni, si ottiene:

- le emissioni stimate nell'esercizio ventennale dell'Arena Eventi Campovolo sono pari a circa 8000 t di CO₂ eq, neutralizzabili tramite la piantumazione di ulteriori 2.658 essenze arboree (133 alberi all'anno);
- convertendo le emissioni totali ventennali in crediti volontari di emissioni (VERs) da acquistare, si ottiene una cifra di 39.861 € (ovvero 1.921 € all'anno);

Con riferimento alla quantificazione e piantumazione di essenze arboree finalizzare a compensare le emissioni derivanti dall'esercizio dell'Arena, si fa presente quanto segue.

Si conviene nella scelta di individuare nell'ente gestore dell'Arena Eventi il soggetto preposto alla neutralizzazione delle quote di CO₂eq residue a consuntivo, e cioè sulla base del numero totale di spettatori attratti annualmente nella stagione concerti tenutasi presso l'Arena. Quest'approccio consente di sensibilizzare il soggetto gestore dell'area verso un maggior impegno nel campo della sostenibilità ambientale, sensibilizzandolo all'adozione di buone pratiche e all'applicazione di un piano gestionale dalle alte performance ambientali. Allo stesso tempo la compensazione delle emissioni residue di CO₂eq. a consuntivo, potrebbe permettere una rendicontazione adeguatamente tarata sul numero effettivo di spettatori (e pertanto sul volume degli eventi svolti) e, con il giusto approccio comunicativo, assolvere importanti valenze di sensibilizzazione ai temi della sostenibilità ambientale.

Sulla base delle stime contenute nel SIA pertanto, a consuntivo annuale per ogni spettatore, il quale contribuisce a 1,25 kg di CO₂ all'anno, sarà necessario piantumare $1,25\text{kg}/150\text{kg}/20 = 0,0004$ alberi, ovvero 40 alberi ogni 100'000 spettatori. Tale stima sarà verificata per ogni annualità a consuntivo, alla luce delle politiche di sostenibilità adottate e ai risultati ottenuti.

La localizzazione delle piantumazioni sarà da concordare annualmente con il Comune di Reggio Emilia, seguendo le indicazioni contenute in scheda norma POC che indicherà le

aree dove realizzare tali piantumazioni:

- all'interno del cuneo verde compreso tra il polo funzionale e la linea ferroviaria;
- elementi funzionali della Rete ecologica locale (quali ad esempio le aree destinate a bosco urbano nella tav. P9 del PSC);
- aree del centro storico, in funzione anche della mitigazione dell'isola di calore e dell'incremento della resilienza urbana.

In merito al punto b) si fa presente che la stima di assorbimento/stoccaggio della CO₂ effettuata nel progetto CarbonZero e nello Studio impatto ambientale non tengono conto della diversa capacità di assorbimento delle diverse specie arboree.

D'altra parte, si ritiene utile operare la verifica in fase di progettazione esecutiva del verde laddove saranno definiti tipologie ed ubicazione delle alberature. Al di fuori delle zone limitrofe all'aeroporto, o comunque laddove non in contrasto con le linee guida ENAC, saranno selezionate le essenze arboree e arbustive in linea con il Regolamento del Verde dell'Amministrazione Comunale di Reggio Emilia, privilegiando le specie ad alto assorbimento di CO₂, prendendo come riferimento ad esempio gli esiti del progetto europeo Gaia- forestazione urbana.

In merito al punto c) si specifica quanto segue. Ai sensi di quanto previsto nelle NA del POC, in particolare all'art.13 comma 2, le indicazioni presenti in scheda norma relativamente all'acquisto di crediti volontari di carbonio per bilanciare le emissioni climalteranti dell'intervento, sono finalizzate ad azioni di implementazione della rete ecologica comunale. Pertanto, anche nel caso di acquisto dei crediti di carbonio, il Comune di Reggio Emilia impiegherà totalmente la quota per interventi di piantumazione di essenze arboree con funzione anche di valorizzazione paesaggistica e di potenziamento della rete ecologica.

Tali precisazioni/prescrizioni per la fase esecutiva dell'intervento sono state ricomprese all'interno del capitolo 3b Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale del rapporto Ambientale approvato in sede di Conferenza dei Servizi.

Riscontro alla riserva 2 al POC

L'obiettivo di *“valorizzazione delle relazioni con il territorio agricolo circostante”* viene perseguito prioritariamente attraverso la connessione ciclabile agli elementi della rete ecologica locale, in particolare con il raccordo all'ambito del Torrente Rodano ed il vasto

cuneo verde compreso tra il polo funzionale e la linea ferroviaria.

Nel merito, per quanto riguarda l'ipotesi di *rafforzare con filari alberati e/o siepi plurispecifiche i percorsi tra i parcheggi temporanei e l'Arena*, si rileva che tale indicazione è in difformità con la natura stessa di transitorietà dei parcheggi, in quanto ne sancirebbe in modo permanente il ruolo ad area sosta a scapito della vocazione agricola, nonché in conflitto con l'eventuale rotazione degli stessi su differenti aree.

In secondo luogo la proposta di creare nuovi percorsi discorda con l'obiettivo di mantenimento della continuità del territorio rurale: l'inserimento di elementi di cesura e separazione tra i campi ne interromperebbero il disegno morfologico connaturato.

Si ritiene altresì utile ai fini della valorizzazione delle relazione con il territorio agricolo circostante che il progetto esecutivo provveda a rafforzare con filari alberati e/o siepi plurispecialistiche i percorsi esistenti di collegamento con l'Arena.

Tali precisazioni/prescrizioni per la fase esecutiva dell'intervento sono state ricomprese all'interno del capitolo 3b Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale del rapporto Ambientale approvato in sede di Conferenza dei Servizi.

Riscontro all'osservazione 1 al POC

In precisazione a quanto espresso nell'osservazione, si evidenzia che, con riguardo all'utilizzo di parcheggi scambiatori a servizio generale degli utenti, si è provveduto a stimare come 60% massimo il tasso di occupazione per eventi (e 40% residuo), pertanto la stima complessiva dell'offerta (riportata nel quadro di riferimento progettuale) si configura come riportato nella tabella seguente:

Parcheeggi in zona - valore base: aree nord di via Mozart, aree "Farmacie", via Vertoiba, all'interno dell'area operativa dell'aeroporto, aree a sud di via Montagnani-Marelli e Villa Curta	25'00 0
Parcheeggi in zona - incremento potenziale: aree agricole a nord della tangenziale	6'000
Parcheeggi remoti: parcheggi di interscambio (escluso quello di piazzale Europa già considerato) da collegarsi con l'Arena con servizi navetta: tasso di occupazione al 60% su capacità totale di 4200 (dato PUMS)	2500
Totale parcheggi:	33'50 0

Figura -2 Tabella contenente la stima della domanda e dell'offerta di parcheggi in occasione di eventi da 100'000 spettatori.

Quindi la stima dell'offerta delle aree di sosta porterebbe la capacità complessiva di

sosta a 33,500 stalli; permane comunque la valutazione che 25 mila stalli siano sufficienti, date le politiche di “sostenibilità” che verranno attuate in previsione degli eventi maggiori.

Le stime sulla disponibilità di posti auto nei parcheggi di intercambio è stata revisionata e condivisa in occasione della III seduta conclusiva della Conferenza di Servizi.

Si da atto della modifica conseguente del progetto definitivo.

Parcheggi in zona - valore base:	aree nord di via Mozart, aree “Farmacie”, via Vertoiba	12000	25'000
	all'interno dell'area operativa dell'aeroporto	10000	
	aree a sud di via Montagnani- Marelli e Villa Curta	3000	
Parcheggi in zona - incremento potenziale:	aree agricole a nord della tangenziale		6'000
Parcheggi remoti:	parcheggi di interscambio (escluso quello di piazzale Europa già considerato) da collegarsi con l'Arena con servizi navetta		2500
Totale parcheggi:			33500
Stima domanda:			23'150

Figura -3 Tabella contenente la stima della domanda e dell'offerta di parcheggi in occasione di eventi da 100'000 spettatori.

Tali precisazioni/prescrizioni per la fase esecutiva dell'intervento sono state ricomprese all'interno del capitolo 2b Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale del rapporto Ambientale approvato in sede di Conferenza dei Servizi.

La Provincia di Reggio Emilia con lo stesso decreto del proprio Presidente n. 171/2017 ha espresso ai sensi dell'art. 15 del D.lgs n. 152/2006 parere motivato positivo relativamente alla VAS delle varianti a PSC e POC a condizione che siano apportate le misure di mitigazione e compensazione riportate nel progetto e ha altresì espresso ai sensi dell'art. 18, comma 5 della L.R. 9/1999 parere favorevole, per quanto di competenza, in ordine agli impatti ambientali del progetto definitivo dell'Arena Eventi Campovolo, purché sia tenuto conto di quanto espresso nelle precedenti riserve ed osservazioni e in seno al parere motivato sulla VAS-VALSAT

7. CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI VARIANTE

La variante in oggetto prevede l'inserimento di funzioni ad oggi previste nell'area non operativa ma a carattere temporaneo, perseguendo al contempo, nell'area operativa, strategie di qualificazione e mantenimento delle attività esistenti connesse all'aviazione generale, consolidando il ruolo di aeroporto di II livello. In particolare, per quanto attiene l'area operativa e l'area non operativa affidata in concessione ad Aeroporto SpA, così come definita nel Programma di intervento per l'affidamento in concessione approvato, si perseguono azioni di promozione dell'aviazione generale, voli privati, scuole di volo e da diporto, manutenzione, lavoro aereo, attività di aerotaxi (voli effettuati da aeromobili aventi configurazione posti/pax fino a 19), ecc., funzioni che esulano dall'aviazione prettamente commerciale e che caratterizzano l'aeroporto di Reggio Emilia, nel proprio potenziale bacino di utenza, provinciale, regionale e nazionale, creando opportunità per la crescita economica ed industriale del territorio derivate dalla disponibilità di utilizzare una modalità di trasporto moderna ed integrata in rete con altre vie di comunicazione.

Si conferma altresì la possibilità di ampliare e consolidare le varie attività -anche innovative- connesse all'aviazione generale, a cui associare i servizi di rimessaggio e riparazione, indirizzati soprattutto al traffico leggero di tipo "executive" e aerotaxi, tra cui: scuole di volo e di paracadutismo, aree per manifestazioni sportive varie ed affini alle attività aeronautiche, sedi di Società, Enti e Imprese per attività connesse alla aviazione civile, servizi per la ristorazione e insediamento di nuove attività commerciali.

L'intervento potrà concorrere, inoltre, al potenziamento ed ammodernamento dei sistemi di collegamento interni, dei parcheggi e dei raccordi con la viabilità pubblica, la sistemazione della rete fognaria ed il completamento degli interventi per la sicurezza e videosorveglianza interna dell'area operativa.

All'interno del polo si conferma, altresì, la funzione di area di ammassamento dei soccorritori come definita dal Piano provinciale di protezione civile.

Per quanto attiene l'area non operativa da affidare in subconcessione da parte di Aeroporto SpA, il Programma di intervento per l'affidamento in concessione ipotizza il potenziamento del complesso aeroporto mettendo a sistema le linee operative e di sviluppo della politica gestionale della Società Aeroporto di Reggio Emilia, prevedendo 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.

In relazione agli interventi proposti nelle differenti fasi, le attività che verranno svolte all'interno dell'area non operativa dovranno essere strutturate in modo da non penalizzare l'andamento delle operazioni aeroportuali, confermando la vocazione di campo aviatorio e

consentendone l'ordinario andamento.

Il progetto prevede la realizzazione di un'arena per spettacoli e grandi eventi di vario genere, non solo musicali, nella parte non operativa aeroportuale (comunemente denominata Campovolo), capace di ospitare un'area attrezzata per grandi concerti e manifestazioni ad ampia utenza, dimensionata per un pubblico fino alle centomila persone.

Lo spazio interno dell'arena è stato dimensionato per poter ospitare diversi tipi di spettacoli:

- eventi fino a 20.000 persone
- eventi fino a 60.000 persone
- eventi fino a 100.000 persone

Il sistema flessibile arena permette di ripartire l'area interna in diversi settori, dimensionato diversamente a seconda dei diversi format di evento.

Il progetto persegue lo scopo di valorizzare l'area urbana in cui si inserisce, attraverso una progettazione unitaria dell'ambito e la ricucitura con le aree urbane limitrofe, con particolare riferimento al Polo delle Officine Reggiane, all'ambito del P.R.U. Santa Croce, fino a comprendere il Parco Urbano Berlinguer a sud dell'area aeroportuale ed in generale i parchi urbani circostanti, collegati alla città e aperti quotidianamente alla fruizione da parte dei cittadini e non soltanto in occasione degli eventi di volta in volta in programma al suo interno.

Punto di forza del Campovolo, inoltre, sarà un'accessibilità veloce e con modalità sostenibili in virtù della posizione privilegiata: è infatti prossima al centro ed alla direttrice della via Emilia, direttamente connessa alla tangenziale nord e facilmente raggiungibile dall'autostrada, immediatamente collegata con la stazione F.S. e - tramite navetta con fermata dedicata - alla stazione Mediopadana, che consentirà di raggiungere con l'alta velocità il Campovolo in 40 minuti da Milano o in un paio d'ore da Roma.

Il progetto finanziato dalla Regione nell'ambito dell'asse prioritario 5 "*Valorizzazione delle risorse artistiche, culturali e ambientali*" del POR-FESR 2014-2020, prevede i seguenti interventi:

- sistemazione di un'area di 23 ha circa, attualmente già utilizzata per eventi temporanei, al fine di ospitare eventi fino a 100.000 persone;
- riqualificazione degli assi di penetrazione esistenti, realizzazione di una arena e contestuali aree attrezzate che consentiranno l'allestimento di fiere e manifestazioni temporanee, con la presenza di strutture leggere e provvisorie, quali tensostrutture o prefabbricati (non sono previste particolari strutture fisse in elevazione, ad eccezione degli impianti tecnologici necessari all'illuminazione pubblica);
- realizzazione dello spazio "Arena" mediante movimentazione di terreno con colline artificiali in materiale rilevato per un'altezza massima di 5,5 m sopra l'attuale piano campagna;

- parcheggi previsti all'interno del comparto in misura strettamente necessaria (240 posti auto circa), privilegiando l'utilizzo di parcheggi esistenti o di aree di privati tramite accordi per occupazione temporanea, in occasione degli eventi.
- inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera anche in relazione al sistema del verde caratterizzante l'intorno e della fascia di rispetto del torrente Rodano.

Il progetto di Arena Campovolo intende ricomporre in un sistema organico, unitario e riconoscibile, due diverse modalità di uso dello spazio aperto e due diverse opportunità con cui incidere positivamente sulla vita sociale, culturale ed economica della città.

Il progetto sviluppa un intervento unitario dell'intero ambito lungo le direttrici principali con direzione est-ovest, riqualificando le strade di penetrazione esistenti, fino ad aprirsi verso l'arena spettacoli, formando anche aree attrezzabili per eventi o manifestazioni di minore entità.

L'area ad ovest, così riqualificata, permette la realizzazione di ampie aree per l'inserimento di fiere ed eventi temporanei, sulle quali possono essere disposte ordinatamente strutture leggere e provvisorie, quali tensostrutture o prefabbricati, oltre alla organizzazione e gestione più efficace ed efficiente in occasione dei grandi eventi.

L'area centrale dell'ambito si estende uniformemente da sud a nord formando un grande piazzale per l'accesso all'arena spettacoli, mentre *l'anima* del progetto Campovolo è data dall'Arena verde e dal sistema di percorsi, attrezzature e spazi collaterali, che generano la *spina dorsale* e la *testa* del Parco, rendendolo flessibile ad un uso intensivo e specifico in alcuni periodi dell'anno quale scenario per ospitare grandi eventi; la zona Aeroporto è infatti storicamente caratterizzata quale area - ancora "urbana" - dedicata a grandi ritrovi popolari; già nei primi anni del XIX secolo la fascia adiacente alla ferrovia prevedeva una vasta area attrezzata con un ippodromo; mentre tutta l'area è stata sede della Festa dell'Unità e ora della Festa Democratica; da circa vent'anni, vengono poi ripetutamente organizzati eventi musicali, ma anche politici e religiosi, che hanno richiamato, di volta in volta, decine e anche centinaia di migliaia di persone.

L'area eventi vuole quindi raccogliere tale tradizione e rendere agevole, sicuro e suggestivo un ampio spazio per ospitare eventi di varia natura che prevedano anche afflussi di pubblico molto intensi. L'intero progetto non prevede la realizzazione di opere di particolare rilevanza strutturale, in quanto la maggior parte delle opere inerenti la formazione dell'arena verranno realizzate con scavi e movimenti terra in rilevato, senza la realizzazione di sistemi di contenimento.

Le uniche opere trattate dal punto di vista strutturale riguardano le opere di fondazione previste per il ricollocamento dell'Hangar paracadutisti nell'area non operativa ma fuori dal perimetro in subconcessione, l'area predisposta per il montaggio del palco, un edificio a funzione terziaria

posto all'ingresso di via dell'Aeronautica e la formazione dei sistemi di fondazione delle torri Delay dei sistemi di diffusione audio. Sono previsti altresì edifici a carattere temporaneo che verranno collocati lungo il *boulevard* di ingresso.

In continuità con la "collinetta" esistente sull'angolo sud-est verranno poi predisposte delle aree pavimentate intercluse in un'area verde che potranno ospitare strutture prefabbricate modulari di supporto per gli operatori (con depositi, spogliatoi, mensa, servizi), nonché gli spazi per gli artisti e il management; le sale regia e un centro controllo sicurezza.

Nella stessa area, con accesso autonomo e separato, sarà collocata la zona hospitality, che potrà ospitare un tendone temporaneo (per eventi, incontri in coincidenza degli eventi) in prossimità quindi degli accessi all'arena per le aree riservate.

Per quanto riguarda le capacità edificatorie, nel caso di aree demaniali non comprese nell'area in concessione, previo parere ENAC, i parametri edilizi faranno riferimento ai requisiti prestazionali e di qualità di ciascun tipo di attrezzatura. Nell'area data in subconcessione il diritto edificatorio (DE) è 0,04 mq/mq di St, per una Sc complessiva di circa 9.012 mq; se ne prevede l'attuazione in due stralci funzionali, il primo dei quali prevede l'insediamento di una struttura a servizi e terziario in prossimità dell'ingresso principale su via dell'Aeronautica e l'insediamento di strutture legate alle attività di backstage nella parte sud-est dell'area in subconcessione, complessivamente afferenti una Sc di circa 4.000 mq. Sono altresì ammessi manufatti temporanei di cui all'art.7 comma 1 lettera f) della L.R. 15/2013 e s.m.i.

Si prevede la differenziazione degli accessi su via dell'Aeronautica tra area operativa e area non operativa al fine di eliminare possibili punti di conflitto viario: l'inserimento di nuove attività dovrà farsi carico della realizzazione dei relativi parcheggi (temporanei e permanenti) e del potenziamento delle relazioni con i tessuti circostanti, residenziali e specializzati. Nel caso di eventi di ampia portata (uso b14), la dotazione di parcheggi temporanei ad essi necessari (P1) dovrà essere calcolata con la seguente formula $P1 = 25 \text{ mq}/3$ posti di capienza di pubblico autorizzata.

Accessibilità

Per quanto riguarda il lato nord-ovest, il progetto prevede la realizzazione di due accessi separati, l'uno dedicato alle attrezzature aeroportuali esistenti, all'area operativa e alle strutture complementari ad essa, l'altro a servizio esclusivo della nuova struttura "arena", attraverso un nuovo tracciato stradale con immissione diretta lungo Via dell'Aeronautica. L'asse stradale si svilupperà successivamente in direzione nord-est, parallelo a Via dell'Aeronautica e prosecuzione verso est a fronte degli hangar e degli stabilimenti che compongono le strutture aeroportuali, con parcheggi a pettine prospicienti gli edifici.

Verrà previsto un ulteriore accesso riservato dedicato ai mezzi di servizio, ai piazzali di manovra

e carico-scarico nonché alle aree riservate, in prossimità del backstage. Adiacente ad esso è prevista una zona a parcheggio per gli artisti e il management. A seconda della portata degli eventi, verranno predisposti adeguate zone di sosta a carattere temporaneo su aree agricole limitrofe collocate nelle immediate adiacenze che garantiscano un agevole ingresso all'arena stessa; parallelamente si prevede di organizzare un parcheggio all'interno dell'area dell'aeroporto, da valutarsi per ciascun evento a partire da considerazioni di opportunità e di funzionalità.

Il progetto pone particolare cura alla separazione dei percorsi pedonali e ciclabili da quelli carrabili, al fine di assicurare la realizzazione di percorsi sicuri e di valorizzare la ciclovia n. 12 migliorandone la fruibilità. In esso viene garantita la connessione est-ovest tra il centro storico e la frazione di Gavassa, individuata come direttrice portante nel PUM.

Paesaggio

L'inserimento paesaggistico della stessa arena è orientato alla riconnessione al sistema dei parchi a cintura intorno all'area operativa dell'aeroporto (il parco del Rodano, quello in fregio alla ferrovia,..), riconsegnando alla città un mosaico di paesaggi in cui il cittadino potrà ritrovare aree naturalistiche, sia boscate che a radura, percorsi, spazi attrezzati, ecc... un paesaggio ricco, stimolante e "abitato", capace di confrontarsi con le migliori esperienze di parchi urbani ed extraurbani italiane ed europee, e proiettare ulteriormente Reggio Emilia nel panorama delle città "verdi" per vocazione, attrezzature, dotazioni di spazi aperti pro-capite, sistemi di mobilità sostenibile.

L'intervento prevede altresì di implementare la dotazione ecologica perimetrale attraverso la piantumazione di numerosi alberi ed arbusti, in prossimità del Torrente Rodano e del Canale di Reggio.

Più in generale l'intero progetto di riqualificazione dell'area non operativa persegue l'obiettivo di valorizzare l'area anche mediante connessioni naturali realizzate con percorsi pedonali e filari di alberi con le limitrofe aree urbane, al fine di ricucire quest'area di margine urbano con il tessuto circostante. In tal senso si sviluppano le connessioni con il parco urbano E. Berlinguer a sud dell'area aeroportuale e, oltre Via dell'Aeronautica, con l'area delle Officine Reggiane, oggetto di numerose opere di riqualificazione che porteranno alla connessione diretta con Piazzale Europa e quindi la Stazione Centrale FS.

Si rimanda alla Relazione Paesaggistica, parte integrante del progetto, la valutazione qualitativa e quantitativa delle opere di mitigazione necessarie alla realizzazione dell'opera nel rispetto del sistema ambientale del Torrente Rodano.

L'Amministrazione ha definito una serie di strategie e progetti per fare di Reggio una città "sempre più verde". Nel 2006 è stato approvato il primo regolamento de Verde, revisionato poi

nel 2013, successivamente nel 2008 è stato approvato un piano specifico, il “Piano del Verde”, che stabilisce precise linee di intervento rispetto alla programmazione territoriale del verde pubblico. Le strategie del piano prevedono, per i prossimi 15 anni, la piantumazione di migliaia di nuove piante, oltre alla realizzazione di aree boscate e alla rinaturazione delle aste fluviali dei torrenti Crostolo, Modolena, Rodano (Cintura verde della città), nonché specifici approfondimenti sui viali di circonvallazione.

Con delibera di Giunta Comunale I.D.n° 175 del 08/10/2015 è stato approvato CarbonZERO, una metodologia che consente di garantire, già in fase di pianificazione, un impatto zero in termini di emissioni di CO2 per i nuovi comparti insediativi.

In coerenza rispetto a questi obiettivi e alle azioni intraprese dalla Amministrazione, il progetto prevede, all'interno dell'area in subconcessione, la piantumazione di alberi ed arbusti; parallelamente, al fine di azzerare la restante quota di CO2 emessa attraverso meccanismi compensativi, l'accantonamento dei fondi recuperati dall'abbattimento di tale quota, sarà preferibilmente finalizzato alla riqualificazione dei viali storici di circonvallazione, attraverso la ricostituzione e ripiantumazione dei filari degli alberi.

8. ELENCO ELABORATI OGGETTO DI VARIANTE

B) Accordo territoriale e relativi allegati grafici

C) Elaborati di Piano

P2 Norme di attuazione

P4.1a Poli funzionali - Schede di ambito

Elaborati di inserimento nella programmazione del POC

PO.2.1 Relazione illustrativa

PO.2.2 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale QC

PO.3 Norme tecniche di attuazione

PO.4 Localizzazione degli interventi

PO.4.1 Schede norma degli interventi

Le modifiche agli elaborati presentano la seguente rappresentazione:

- testo sottolineato: le parti da aggiungere al testo vigente;

- ~~testo barrato~~: le parti da eliminare dal testo vigente.

D) ValSAT- Rapporto ambientale e sintesi non tecnica (variante di PSC)

E) ValSAT- Rapporto ambientale e sintesi non tecnica (inserimento in POC)

F) Dichiarazione di sintesi