



PIANO STRUTTURALE COMUNALE  
DI REGGIO EMILIA



COMUNE DI  
REGGIO NELL'EMILIA

# ValSAT - VAS e sintesi non tecnica

## Variante a PSC e RUE

razionalizzazione delle previsioni commerciali,  
finalizzata alla valorizzazione della città storica

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

SINDACO  
**LUCA VECCHI**

ASSESSORE RIGENERAZIONE URBANA E DEL TERRITORIO  
**ALEX PRATISSOLI**

DIRETTORE AREA COMPETITIVITA' E INNOVAZIONE SOCIALE  
**Massimo Magnani**

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

### Equipe di progettazione

coordinamento urbanistico

Marco Bertani

progettazione urbana

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

valsat

elaborazione dati territoriali

Andrea Anceschi, Stella Ferrari, Carlotta Morini, Mariapia Terenziani

coordinamento amministrativo

Giovanna Vellani  
Claudia Bortolani, Cristina Romani

servizio mobilità

Stefano Poma, Rossana Cornia, Laura Degl'incerti Tocci

servizio sportello

attività produttive e edilizia

Lorena Belli, Edi Colli

consulente per i documenti programmatici e di indirizzo

MATE Engineering



# Indice generale

<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
- SCOPO DEL DOCUMENTO.....	3
- DEFINIZIONI.....	3
<b>1. INQUADRAMENTO E PERCORSO METODOLOGICO-PROCEDURALE.....</b>	<b>6</b>
1.1. INQUADRAMENTO LEGISLATIVO E PROCEDURALE.....	7
1.1.A - <i>Riferimenti metodologico normativi in materia di VAS</i> .....	7
1.1.B - <i>Soggetti coinvolti e modalità di partecipazione</i> .....	10
1.2. INFORMAZIONI GENERALI SULLA VARIANTE E OBIETTIVI GENERALI.....	12
1.2.A - <i>La variante nel contesto pianificatorio comunale</i> .....	12
1.2.B - <i>Tematiche affrontate e obiettivi generali</i> .....	14
1.3. INQUADRAMENTO PIANIFICATORIO E COERENZA ESTERNA.....	16
1.3.A - <i>Inquadramento pianificatorio</i> .....	16
1.3.B - <i>Analisi di coerenza esterna</i> .....	22
<b>2. ANALISI DI CONTESTO, SWOT E DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI.....</b>	<b>27</b>
2.1. ANALISI DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE E ASPETTI AMBIENTALI INTERESSATI.....	27
2.1.A - <i>Ambito di influenza territoriale</i> .....	27
2.1.B - <i>Aspetti ambientali considerati</i> .....	29
2.2. CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE (SWOT).....	31
2.2.A - <i>Analisi SWOT</i> .....	31
2.2.B - <i>Risultati</i> .....	33
2.3. OBIETTIVI SPECIFICI E AZIONI DELLA VARIANTE.....	35
2.3.A - <i>Scelte di variante e obiettivi specifici</i> .....	35
2.3.B - <i>Coerenza interna e quadro obiettivi-azioni</i> .....	39
<b>3. VALUTAZIONE AMBIENTALE E TERRITORIALE DELLA VARIANTE: ALTERNATIVE, EFFETTI, MONITORAGGIO.....</b>	<b>42</b>
3.1. ANALISI DELLE ALTERNATIVE.....	42
3.1.A - <i>Scenari di variante: governo del commercio</i> .....	42
3.1.B - <i>Analisi delle alternative</i> .....	43
3.2. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELLA VARIANTE.....	72
3.2.A - <i>Finalità, metodologia e strumenti</i> .....	72
3.2.B - <i>Possibili effetti della variante</i> .....	73
3.3. IMPOSTAZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO.....	76
<b>CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.....</b>	<b>79</b>
- FASI DI CONSULTAZIONE.....	79
- FASI PROCEDURALI, PARERE MOTIVATO, DICHIARAZIONE DI SINTESI.....	79
<b>ALLEGATI.....</b>	<b>81</b>
- SCHEDE DI VALSAT/VAS DEGLI AMBITI OGGETTI DI VARIANTE.....	81
<b>SINTESI NON TECNICA.....</b>	<b>105</b>



## PREMESSA

### - SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è effettuare la valutazione ambientale della variante al Piano Strutturale Comunale (PSC), e contestuale variante al Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) per la razionalizzazione delle previsioni commerciali, finalizzata alla valorizzazione della città storica.

Tale documento approfondisce le tematiche espresse all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare, oggetto di discussione in sede di Conferenza di Pianificazione (di cui all'art.14 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii.) e base di lavoro per la valutazione durante la fase preliminare di consultazione tra l'Amministrazione Comunale, l'Amministrazione Provinciale e gli Enti Ambientali, al fine di *“definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale”* (art. 13, comma 1, D.Lgs. 152/06).

Il Rapporto Ambientale Preliminare rappresenta infatti parte integrante dei documenti preliminari di variante: in esso vengono *“individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano”*. (art. 5, comma 2, L.R. 20/2000, sostituito ora con l'art.18 della Legge Regionale n.24 del 2017)

I contenuti del Rapporto Ambientale Preliminare, presentato in Conferenza di Pianificazione, sono stati pertanto sviluppati e approfonditi nel presente documento, che costituisce il Rapporto Ambientale e sostituisce il precedente documento di ValSAT preventiva - Rapporto Ambientale Preliminare, presentato in sede di Conferenza.

L'obiettivo principale del presente elaborato quello di redigere un documento snello, ma completo e di chiarezza espositiva volto ad una facile comprensione ed una agevole consultazione. I contenuti saranno pertanto limitati ad una sequenza logica di elementi di valutazione sulla base dei riferimenti strettamente necessari.

## - DEFINIZIONI

Ai fine di agevolare la comprensione dei contenuti dei documenti nel contesto legislativo e procedurale, si esplicitano alcune definizioni sui termini utilizzati in merito al processo, ai documenti e agli attori interessati nella “valutazione ambientale” di piani e programmi.

La “valutazione ambientale” di piani e programmi può essere riferita a:

**Valutazione Ambientale Strategica (VAS):** il processo finalizzato ad integrare considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi, per migliorare la qualità decisionale complessiva, esplicitando valutazioni sugli effetti ambientali dei piani o dei programmi durante le fasi di pianificazione. Discende da riferimenti internazionali ed europei (vedi §1.1.A) , in Italia è disciplinata dal D.Lgs. 152/06.

**Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT o Valsat):** introdotta dalla L.R. 20/2000 e confermata nella nuova legge regionale, è un momento del processo di pianificazione che concorre alla definizione delle scelte di Piano (D.C.R. n 172/01), al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, nell'elaborazione ed approvazione dei piani, prendendo in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani. Tale valutazione è ora trattata nell'art.18 della già citata L.R. 24/2017.

Sono assai rilevanti e sostanziali le differenze, si rimanda al par. §1.1 per un breve inquadramento legislativo sulla valutazione ambientale. Preme qui evidenziare che la VAS ha un focus più mirato ai temi ambientali e si svolge durante la pianificazione di varie tipologie di piani anche non urbanistici, seguendo un protocollo comune a livello internazionale. La ValSAT, che si svolge per i soli piani urbanistici e territoriali in Emilia Romagna mira ad evidenziare effetti oltre la componente ambientale, includendo appunto la componente territoriale (almeno negli obiettivi, anche se riferita in norma come “valutazione ambientale”). La relazione tra i due processi è forte sia da un punto di vista metodologico che procedurale, anche se i presupposti e gli strumenti utilizzati sono in parte diversi e complementari.

Ai fini della presente valutazione, per le motivazioni sopra esposte, risulta necessario mantenere entrambi i riferimenti, e pertanto il presente documento fa riferimento ad entrambi i relativi aspetti metodologici e procedurali della VAS (legge nazionale) e della Valsat (legge regionale).

Gli elaborati di Piano redatti al fine di esplicitare i momenti della valutazione nelle varie fasi del processo sono:

**Rapporto Preliminare** sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma (nel contesto della VAS): documento di Piano utile per i soggetti coinvolti nella fase iniziale del processo di “valutazione ambientale” al fine di definire la

portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale (art. 13, comma 1, D.Lgs. 152/06).

**Rapporto Ambientale** (nel contesto della VAS): documento costituente parte integrante del piano o del programma, e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione, nel quale *“debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso. L'Allegato VI al presente decreto riporta le informazioni da fornire nel rapporto ambientale a tale scopo, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma* (art. 13, comma 4, D.Lgs. 152/06).

**Valsat preventiva** o **Valsat preliminare** (nel contesto della Valsat): documento di Piano che valuta preventivamente il documento preliminare e che è integrato nel corso delle successive fasi di elaborazione.

**Documento di Valsat** o **Esiti della Valsat** , talvolta anche solo **Valsat** (nel contesto della Valsat): apposito documento che costituente parte integrante del piano adottato e approvato nel quale sono *“individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano”*. (art. 5, comma 2, L.R. 20/00, sostituito con l'art.18 della L.R. 24/2017).

**Schede di Valsat**: schede allegate al Documento di Valsat in alcuni casi di Piani che prevedono ambiti territoriali, al fine di determinare “limiti e condizioni di sostenibilità” in modo schematico e tematico per ciascun ambito (nessun riferimento normativo).

**Parere motivato** (nel contesto della VAS): il provvedimento obbligatorio con eventuali osservazioni e condizioni che conclude la fase di valutazione di VAS, espresso dall'autorità competente sulla base dell'istruttoria svolta e degli esiti delle consultazioni (art. 5, comma m-ter, D.Lgs. 152/06).

**Dichiarazione di sintesi** (nel contesto della VAS): un elaborato che illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate (art. 16, comma 1, lettera b, D.Lgs. 152/06).

**Piano di monitoraggio** o **Misure adottate in merito al monitoraggio** (nel contesto della VAS): strumento di controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti

dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive (art. 18, comma 1, D.Lgs. 152/06).

Nel contesto della Valsat, tale documento è richiamato nell'art. 5, comma 2 e comma 10 della L.R. 20/2000 ora art. 18 della L.R. 24/2017.

Infine, si ritiene utile richiamare i principali attori previsti nella “valutazione ambientale” di piani e programmi, richiamati in questo documento, ovvero:

**Autorità procedente:** *“la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma”* (art. 5 comma 1 lettera p del D.Lgs. 152/06).

**Autorità Competente (AC):** *“la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, e l'adozione dei provvedimenti conclusivi in materia di VIA, nel caso di progetti ovvero il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale o del provvedimento comunque denominato che autorizza l'esercizio”* (art. 5 comma 1 lettera p del D.Lgs. 152/06).

Ai sensi dell'art. 1, comma 4 della L.R. 9/08 e dell'art. 15, comma 5 della L.R. 30/15 per i Piani urbanistici e territoriali comunali l'AC è la Provincia, mentre per i Piani non urbanistici e territoriali l'AC è la Regione.

**Soggetti competenti in materia ambientale (SCA):** *“le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti”* (art. 5 comma 1 lettera s del D.Lgs. 152/06).

Tali soggetti sono definiti caso per caso sulla base dei temi interessati dal Piano (vedi par. §1.1.B per la proposta di elenco dei SCA da consultare per questa variante).

# 1. INQUADRAMENTO E PERCORSO METODOLOGICO-PROCEDURALE

## **Introduzione**

In questa parte del documento si inquadra il percorso metodologico e procedurale seguito per la redazione del documento e per il processo di valutazione della presente variante. Si introducono gli obiettivi generali della variante e si propone una analisi di coerenza esterna tra gli stessi e gli obiettivi del quadro pianificatorio pertinente.

## **1.1. INQUADRAMENTO LEGISLATIVO E PROCEDURALE**

La VAS è stata introdotta nell'ordinamento comunitario con la Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Gli Stati Membri erano chiamati a dare attuazione alla stessa entro il 21 luglio 2004. La Direttiva è stata recepita nell'ordinamento italiano con il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152, come riformato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008 n. 4 e con le innovazioni introdotte dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010 n. 128.

Nella legislazione statale, ulteriori norme in materia di VAS si ritrovano nel Decreto Legge 13/05/2011 n. 70 così come convertito con modifiche in legge 12/7/2011 n. 106 (Art. 5, comma 1, lett. g): esclusione dalla VAS degli strumenti attuativi di piani urbanistici già sottoposti a VAS; art. 5, comma 8: modifiche all'articolo 16 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, e ss.mm.ii. di semplificazione in materia di VAS dei piani urbanistici attuativi).

Da segnalare anche che con legge 3 maggio 2016 n. 79, è stato recepito nell'ordinamento italiano il Protocollo sulla valutazione ambientale strategica (Protocollo di Kiev) alla Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero (Convenzione di Espoo). Il protocollo completa il quadro di riferimento normativo della VAS a livello internazionale, con particolare riguardo al tema delle consultazioni transfrontaliere con in Paesi non dell'Unione Europea. Nel quadro definito dalla legislazione UE e nazionale, trovano collocazione le legislazioni e le normative delle Regioni e Province autonome, che disciplinano lo svolgimento delle procedure delle valutazioni ambientali strategiche di competenza non statale<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Vedi il "Rapporto 2016 sull'attuazione della VAS in Italia, dati 2015", Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali

## **1.1.A - RIFERIMENTI METODOLOGICO NORMATIVI IN MATERIA DI VAS**

### **Principali riferimenti normativi regionali e campo di applicazione per la valutazione ambientale**

Si elencano i principali riferimenti normativi regionali in materia di VAS:

- L.R. n. 20 del 24 marzo 2000 “Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio”, aggiornata con le modifiche apportate dalla L.R. n. 6 del 6 luglio 2009 “Governare e riqualificazione solidale del territorio”, ora abrogata dalla L.R. 24/2017 “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”.
- Delibera dell'Assemblea Legislativa n. 173 del 27 febbraio 2001 “Approvazione dell'atto di indirizzo e coordinamento tecnico sui contenuti conoscitivi e valutativi dei piani e sulla conferenza di pianificazione (L.R. 24 marzo 2000, n. 20 Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio)”;
- L.R. n. 9 del 13 giugno 2008 “Disposizioni transitorie in materia di valutazione ambientale strategica e norme urgenti per l'applicazione del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152”;
- Circolare PG/2008/269360 del 12 novembre 2008 “Prime indicazioni in merito all'entrata in vigore del D.Lgs. 16 gennaio 2008, n.4, correttivo della Parte Seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152, relativa a VAS, VIA e IPPC e del titolo I della L.R. 13 giugno 2008, n.9”;
- L.R. n. 6 del 6 luglio 2009 “Governare e riqualificazione solidale del territorio”;
- Circolare PG/2010/23900 del 1 febbraio 2010 “Indicazioni illustrative delle innovazioni in materia di governo del territorio introdotte dai Titoli I e II della L.R. 6 del 2009”;
- L.R. n.13/2015 “Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni”;
- D.G.R. 2170 del 21 dicembre 2015 “Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della LR n. 13/2015”.

Si elencano i principali riferimenti metodologico procedurale in tema di valutazione ambientale:

- *Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti di VAS*, ISPRA, 2015;
- *Indicazioni metodologiche e operative per il monitoraggio VAS*, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2013;
- *Elementi per l'aggiornamento delle norme tecniche in materia di valutazione ambientale*, ISPRA, 2014;
- *La sintesi non tecnica nei processi di valutazione ambientale: VIA e VAS*, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2012;
- *Attuazione della direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente*, DG Ambiente Comunità Europea, 2003

- Progetto AGIRE: “Guida per fare rapporti ambientali nelle procedure di valutazione ambientale strategica”, Regione Emilia-Romagna, Regione Puglia, Arpa Emilia-Romagna

Il presente documento di valutazione è stato redatto tenendo conto anche dei riferimenti metodologici sopra citati. La presente variante è soggetta a valutazione ambientale in quanto variante di uno strumento urbanistico comunale, nella fattispecie il PSC e il RUE, e non rientra nei casi di esclusione previsti dalla legislazione in materia.

Ai sensi dell'art. 1, comma 4 della L.R. 9/08 e dell'art. 15, comma 5 della L.R. 30/15, per la presente variante agli strumenti urbanistici comunali l'Autorità Competente per la VAS è la Provincia. La Provincia pertanto esprimerà il parere motivato, ai sensi dell'art.15, del D.Lgs. 152/06, il quale ha il valore e gli effetti della “valutazione ambientale”, ai sensi dell'art. 5, comma 7, lettera a), della L.R. 20/2000 ora L.R. 24/2017.

### Percorso di valutazione ambientale

Rimane riferimento valido quanto indicato nelle Linee Guida del Progetto Enplan<sup>2</sup>, in particolare in merito all'integrazione tra processo di pianificazione e processo di valutazione:

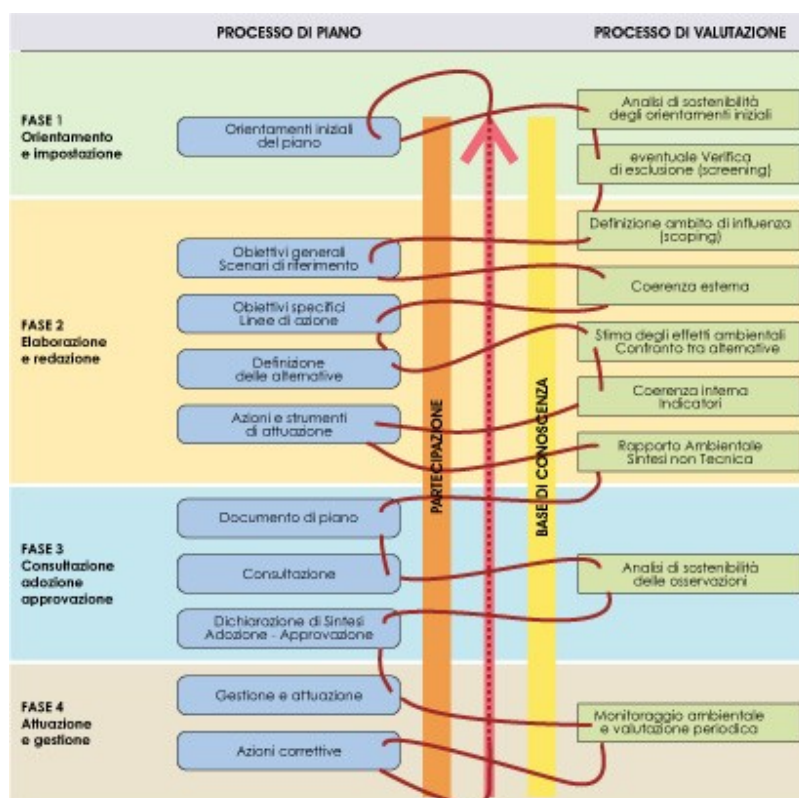


Figura -1 La sequenza delle fasi di un processo integrato di pianificazione e valutazione (fonte: progetto Enplan)

<sup>2</sup> Linee Guida per la VAS del Progetto Interreg Enplan (2004), <http://www.interreg-enplan.org/guida/index.htm>

Nel contesto normativo regionale, l'integrazione è prevista nelle seguenti fasi:

- fase preliminare/conferenza di pianificazione: i documenti preliminari di piano sono accompagnati da una valsat preventiva/rapporto ambientale preliminare (ovvero, il presente documento);
- i documenti preliminari sono oggetto di valutazione, discussione e aggiornamento in funzione delle fasi della conferenza di pianificazione;
- fase di adozione e deposito: i documenti adottati sono accompagnati da un documento di valsat/rapporto ambientale;
- i documenti adottati sono oggetto di osservazioni sia per la parte “urbanistica” sia per la parte di “valutazione ambientale”;
- fase di controdeduzioni: l'Autorità procedente (Comune) propone un accoglimento o meno delle osservazioni e predispose i documenti di piano controdedotti;
- l'Autorità Competente (Provincia) si esprime sia sui documenti di Piano nell'ambito delle riserve o intesa, sia sulla valutazione ambientale (espressione del parere motivato);
- l'Autorità procedente (Comune) approva i documenti di piano comprensivi del rapporto ambientale e della dichiarazione di sintesi.

E' pertanto posta in evidenza l'interazione tra la valutazione ambientale e l'elaborazione della presente variante: gli esiti delle attività di valutazione sono considerate nella elaborazione dei documenti di variante sin dalle fasi preliminari. Il Rapporto Ambientale, costituisce un aggiornamento, sulla scorta delle valutazioni preliminari emerse nella conferenza di pianificazione.

### **Fasi operative del processo della valutazione ambientale**

Da un punto di vista delle seguenti macrofasi previste dal D.Lgs. 152/06 il percorso valutativo prevede alcune integrazioni alle fasi dalla legge regionale:

- la fase preliminare: elaborazione del rapporto ambientale preliminare e individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale;
- l'elaborazione del Piano: elaborazione del rapporto ambientale come parte integrante dei documenti da adottare (eventualmente comprensivo dello studio di incidenza nei casi di potenziale interferenza con i siti della Rete Natura 2000);
- lo svolgimento delle consultazioni: pubblicazione sul sito web (dell'AC e dell'AP) dei documenti del piano, comprensivi del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica;
- la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni: in fase di controdeduzioni, le osservazioni il cui accoglimento comporterebbe effetti sull'ambiente sono tenute in considerazione per una eventuale revisione del piano;
- la decisione: espressione del parere motivato da parte dell'AC (Provincia), con specifica evidenza all'interno delle riserve o intesa al piano;
- l'informazione sulla decisione: pubblicazione sul sito web dell'AC e della AP del parere motivato, della dichiarazione di sintesi;
- il monitoraggio: elaborazione di un piano di monitoraggio, approvazione dello stesso come parte integrante dei documenti di piano, predisposizione delle “misure adottate in merito al monitoraggio” e pubblicazione sul sito web dell'AC e dell'AP.

## **1.1.B - SOGGETTI COINVOLTI E MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE**

### **Attività e modalità di partecipazione**

Considerata la modesta entità dei contenuti della variante rispetto ai contenuti dell'elaborazione di un nuovo piano, le attività di partecipazione preliminare sono state condotte nella conferenza di pianificazione. (Si specifica però che sono stati effettuati incontri con le Associazioni di categoria, gli organi politici e sono state fatte comunicazioni attraverso i media locali per illustrare le linee guida della proposta di variante in oggetto.) All'interno di tale fase, come anche specificato dalla D.C.R. 173/2001, sono state raccolte le prime valutazioni e proposte in merito agli obiettivi e alle scelte generali di pianificazione delineate nel documento preliminare.

Sarà prevista una pubblicazione sul B.U.R.E.R.T e, contemporaneamente, sul sito web del Comune al fine di estendere la partecipazione del pubblico e garantire un coinvolgimento attivo, efficace e continuo lungo tutto il percorso di elaborazione della variante.

A variante approvata seguirà una pubblicazione informativa sui documenti di variante, sulla valutazione.

### **Soggetti coinvolti nel processo di valutazione ambientale**

Come già anticipato, l'Autorità Competente per la valutazione ambientale è la Provincia di Reggio Emilia.

L'Autorità Procedente è il Comune di Reggio Emilia.

Nella fase preliminare i soggetti coinvolti sono i "soggetti competenti in materia ambientale", come definiti nel successivo paragrafo.

Nella fase di adozione, il pubblico interessato direttamente dalla variante, ma anche il pubblico non direttamente interessato (ai sensi della Convenzione di Åarhus e direttive relative alla partecipazione<sup>3</sup>), può esprimere osservazioni che saranno tenute in considerazione della valutazione ambientale della variante, ovvero:

- i soggetti interessati: chiunque, tenuto conto delle caratteristiche socio-economiche e territoriali del piano o programma sottoposto a "valutazione ambientale" intenda fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell'intervento medesimo;

---

<sup>3</sup> Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione dei cittadini e l'accesso alla giustizia in materia ambientale", firmata nella cittadina di Aarhus, in Danimarca, nel 1998 ed è entrata in vigore nel 2001, oltre alla Direttiva 2003/4/CE del 28 gennaio 2003 sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale recepita e attuata in Italia con il D.Lgs. n. 195/2005 e la Direttiva 2003/35/CE del 26 maggio 2003 che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia, recepita e attuata nell'ambito del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i

- il pubblico: una o più persone fisiche o giuridiche nonché le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;
- il pubblico interessato: il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure (le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative);

### **Elenco dei soggetti competenti in materia ambientale (SCA) in consultazione**

Si propone un elenco di SCA da consultare ai fini della presente valutazione ambientale; tali soggetti, inizialmente ricompresi nell'elenco dei soggetti invitati alla conferenza di pianificazione, saranno consultati anche nelle fasi successive, in occasione della adozione della variante per la presentazione di osservazioni.

Più in generale, i soggetti in elenco saranno invitati ad esprimere le loro valutazioni, contributi conoscitivi, pareri ed eventuali ulteriori informazioni sulla variante. Tale elenco potrà essere integrato successivamente e anche sulla base dei maggiori approfondimenti svolti.

<b>Soggetti competenti in materia ambientale</b>	<b>Note</b>	<b>Indirizzo PEC</b>
<b>Provincia di Reggio Emilia</b> (Servizio Pianificazione territoriale, Servizio Infrastrutture, mobilità sostenibile, patrimonio ed edilizia)		provinciadireggioemilia@cert.provincia.re.it
<b>ARPAE</b> (Sezione provinciale di Reggio Emilia - Struttura Autorizzazioni e Concessioni Reggio Emilia, Servizio Territoriale - Distretto di Reggio Emilia Montecchio)		aoore@cert.arpa.emr.it
<b>AUSL</b> (Servizio Igiene Pubblica - Sede di Reggio Emilia)		igienepubblicare@pec.ausl.re.it
<b>Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e Delle Attività Culturali e del Turismo per l'Emilia-Romagna</b> (Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara)		mbac-sabapbo@mailcert.beniculturali.it
<b>ATERSIR</b> Agenzia territoriale dell'Emilia-Romagna per i servizi idrici e rifiuti	Circolare a seguito della DGR 201/2016	dgatersir@pec.atersir.emr.it
<b>Autorità di Bacino del Fiume Po</b>		protocollo@postacert.adbpo.it
<b>Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile</b> (Servizio Area Affluenti Po)		stpc.affluentipo@postacert.REGIONE.emilia-romagna.it

*Tabella -1 Elenco dei SCA da consultare per la presente variante.*

## **1.2. INFORMAZIONI GENERALI SULLA VARIANTE E OBIETTIVI GENERALI**

### **1.2.A - LA VARIANTE NEL CONTESTO PIANIFICATORIO COMUNALE**

#### **Strumenti urbanistici vigenti (LR 20/2000)**

Il Comune di Reggio Emilia è attualmente dotato degli strumenti urbanistici adeguati alla normativa regionale urbanistica in materia (ai sensi della L.R. 20/2000 e s.m.i.):

- Piano Strutturale Comunale approvato con DCC n.5167/70 del 05/04/2011; (contestualmente è stato approvato il RUE e la Classificazione Acustica, poi variata con DCC n° 127 del 20/10/2014);
- Regolamento Urbanistico Edilizio, approvato con DCC n.5167/70 del 05/04/2011;
- Piano Operativo Comunale, approvato con DCC n. 9170/52 del 17/03/2014.

#### **PSC/RUE/POC e varianti**

Il PSC e il RUE sono stati modificati con una variante, approvata con DCC n.1278/8 del 21/01/2013, relativa alla realizzazione di un impianto di Trattamento preliminare Meccanico Biologico (TMB) dei rifiuti urbani residui dalla raccolta differenziata.

Il RUE è stato modificato con una variante normativa, approvata con DCC n.9602/51 del 25/03/2013, per correzione di errori materiali, adeguamenti a norme sovraordinate e sopravvenute specificazioni al disposto regolamentare.

Con DCC n.85 del 04/05/2015, è stata approvata un'ulteriore variante normativa al RUE per correggere errori materiali, aggiornare lo strumento rispetto a specifiche disposizioni sovraordinate e sopravvenute, favorire i processi di rigenerazione urbana, introdurre un maggior controllo amministrativo nell'accreditamento di usi di particolare impatto urbanistico e sociale, aggiornare la normativa al quadro di riferimento attuale per la qualità energetica degli edifici, razionalizzare le dotazioni di parcheggi pertinenziali e regolamentare l'insediamento di impianti di biometano, biogas e biomassa nel territorio rurale.

Successivamente sia PSC che RUE sono stati interessati da una variante, approvata con DCC n.168 del 21/09/2015, finalizzata a disciplinare la programmazione delle previsioni urbanistico-territoriali in ordine alla localizzazione dell'uso b17 "attività ludico-ricreative con problematiche di impatto".

Il POC è stato oggetto di una prima variante approvata con DCC n.68 del 13/04/2015 per l'inserimento di nuovi interventi (ANS2-2b via Luxemburg, PRU\_IP-4 Città storica di Reggio Emilia – il sistema urbano delle piazze, PRU\_IP-6 Ospizio) e con DGC del

23/12/2014 una variante per l'inserimento del PRU\_IP-1a Area Reggiane (Capannone 19 - Capannone 18 – Capannone 17 – Piazzale Europa – Braccio Storico Viale Ramazzini).

Variante “palazzetto dello sport” (RUE e POC): con DCC n.119 del 20/06/2016 è stata approvata una variante a RUE e POC finalizzata alla riclassificazione della categoria d'intervento del Palazzo dello sport “Giulio Bigi” e contestuale inserimento in POC.

Variante “chiostri di San Pietro” (RUE e POC): con DCC n.138 del 02/10/2017 è stata approvata una variante a RUE e POC finalizzata alla riclassificazione della categoria d'intervento dell'edificio sede dei bassi servizi all'interno dell'area “Chiostri di San Pietro” e contestuale inserimento in POC.

Variante “territorio rurale ed edifici vincolati” (RUE): con DCC n.143 del 25/07/2016 è stata approvata una variante al RUE relativa alle norme di attuazione per il territorio rurale e alla disciplina particolareggiata per gli interventi sugli edifici di interesse storico-tipologico.

Variante “citta' storica” (RUE): con DCC n.19 del 20/02/2017 è stata approvata una variante al capo 4.1 del RUE – Città Storica.

Variante “in diminuzione” (PSC e RUE): con DCC n.71 del 15/05/2017 è stata approvata una variante a PSC e RUE finalizzata alla riclassificazione urbanistica di aree comprese in ambiti urbanizzabili del PSC vigente o per le quali il RUE prospetta interventi di trasformazione.

Procedimento unico semplificato ai sensi degli artt. 36 ter e octies della L.R. n. 20/2000, afferente all'opera di interesse pubblico “Arena Eventi Campovolo” (che ha costituito anche variante a PSC e POC).

## **1.2.B - TEMATICHE AFFRONTATE E OBIETTIVI GENERALI**

### **Tematiche e problematiche affrontate**

Il Quadro Conoscitivo elaborato in fase di redazione del PSC 2011, e richiamato nei documenti della presente variante (relazione di variante e QC) aveva indicato alcune delle principali caratteristiche delle rete commerciale del Comune di Reggio Emilia, tra cui si annoverava la limitata capacità di attrazione della rete reggiana nei confronti della popolazione provinciale ed extra-provinciale e la capacità attrattiva debole della rete commerciale tradizionale del centro storico, carente sia dal punto di vista di esercizi alimentari di alta gamma, sia di medie strutture specializzate, ma anche di una più ampia rete di shopping qualificato.<sup>4</sup>

Di conseguenza, per evitare ulteriori perdite di capacità competitiva, si evidenziava la necessità di indirizzi nuovi sia per il centro storico sia per le aree esterne contigue, al fine di assicurare uno sviluppo sinergico del commercio nelle diverse aree della città, in modo

<sup>4</sup> Si rimanda ai documenti di variante (relazione di variante e QC) per maggiori approfondimenti.

tale da allargare la capacità di attrazione di questo ambito ed integrarne il mix tipologico e merceologico in un contesto attrezzato, accessibile e qualificato.

### **Obiettivi generali**

Il potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale, e la qualificazione della rete commerciale sono obiettivi prioritari e di programmazione che oggi l'Amministrazione Comunale si pone per il proprio territorio.

Le trasformazioni del quadro economico-sociale locale hanno determinato rilevanti conseguenze a livello di redditi e comportamenti di acquisto/consumo che impongono come prioritarie azioni di riduzione delle previsioni commerciali, in particolare aggregazione di negozi in gallerie, fuori dal centro storico. A questo si aggiunge la necessità di prevedere azioni di valorizzazione, qualificazione e innovazione della rete commerciale esistente e del commercio di prossimità di quartieri e frazioni (considerato come modalità di commercio sostenibile che necessita di recupero) e del centro storico, elemento di attrattività dell'area urbana e di servizio alla popolazione, che deve qualificarsi come unico centro commerciale naturale.

Si rimanda al capitolo 2.3 l'esplicitazione delle valutazioni sulle analisi di contesto e sulla conseguente definizione degli obiettivi specifici della variante

<b>OBIETTIVI GENERALI DELLA VARIANTE</b>	
<b>1</b>	Potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale
<b>2</b>	Riassetto e qualificazione della rete commerciale fuori dal centro storico, riducendo previsioni commerciali di grandi punti vendita
<b>3</b>	Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali

*Tabella -2 Obiettivi generali della variante.*

### **Strumenti e modalità di attuazione della variante**

La variante in oggetto, nella fase di adozione, prevederà una modifica alla normativa del PSC e del RUE, prevedendo uno stralcio di 46.000 mq di superfici di vendita e una limitazione alla possibilità di realizzare aggregazioni di commercio di vicinato.

Sarà inoltre necessaria una modifica alla cartografia del PSC, al fine di allineare gli elaborati con le nuovi previsioni della variante.

## **1.3. INQUADRAMENTO PIANIFICATORIO E COERENZA ESTERNA**

### **1.3.A - INQUADRAMENTO PIANIFICATORIO**

#### **Quadro pianificatorio e programmatico sovra ordinato**

Si prendono in considerazione i principali strumenti di pianificazione sovraordinati alla pianificazione comunale pertinenti i temi della variante, ovvero il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e successivi Piani regionali non ancora recepiti nel vigente PTCP.

#### PTCP-POIC

Il PTCP della Provincia di Reggio Emilia, approvato con D.C.P n. 124 del 17/06/2010, prevede un allegato che funge da Piano Operativo degli Insediamenti Commerciali di rilevanza sovracomunale o provinciale (POIC). Il POIC, elaborato in parallelo e parte integrante del PTCP, rappresenta lo *“strumento strategico atto a garantire lo sviluppo equilibrato di tutte le formule distributive in una logica di competizione costruttiva fra piccola, media e grande distribuzione. Con il POIC si effettua dunque il coordinamento della pianificazione comunale per gli insediamenti commerciali di interesse sovracomunale, la programmazione delle grandi strutture di vendita, la fissazione delle quote di sviluppo, nonché la determinazione degli indirizzi e delle politiche di sostegno per tutto il settore del commercio”*.

In particolare, il Piano interpreta la rete commerciale nella sua accezione più vasta di servizio, di settore economico legato anche alla valorizzazione e promozione dei prodotti del territorio reggiano, perseguendo la migliore integrazione con le altre reti economiche, sociali, culturali e ambientali. In tal senso gli obiettivi del PTCP, in materia di commercio, sono finalizzati a contrastare la desertificazione commerciale nei centri storici, nei centri urbani e nelle località minori, combinando esigenze distributive e servizi alle persone, in sintesi promuovere lo sviluppo e l'efficienza della rete di vendita.

La Provincia di Reggio Emilia intende avviare una modifica a tale piano, anche a seguito dell'adeguamento al mutato quadro normativo sovraordinato (Dir. UE Bolkestein, Dlgs 59/2010, LR n 7/2014) e segnatamente eliminazione di ogni disposizione che genera ingiustificati limiti alla concorrenza (eliminazione cd. “Range di variazione”, ecc.).

Ai fini dell'inquadramento pianificatorio e della valutazione di coerenza esterna, nel paragrafo successivo, saranno riportati gli obiettivi del PTCP-POIC, i quali rimangono validi anche a seguito della revisione normativa.

### Piano Alluvioni

Il Piano Gestione Rischio Alluvioni (PRGA) dell'Autorità di Bacino del Po, approvato con deliberazione n.2/2016 nella seduta di Comitato Istituzionale del 3 marzo 2016, è stato elaborato sulla base della diagnosi di criticità derivante dalle "Mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni".

Si è ritenuto utile richiamare tale piano, dal momento che contiene delle mappe, recepite nella cartografia del PAI dell'Autorità di Bacino del Po con apposito progetto di variante e normativa integrativa, che introducono nuovi ambiti di tutela, tra cui il "reticolo secondario di pianura" (RSP), per i quali la Regione ha definito prime disposizioni in merito l'aggiornamento agli indirizzi della pianificazione urbanistica.

Nello specifico, gli ambiti commerciali interessati dalla variante potranno prevedere delle misure volte a ridurre la vulnerabilità dei beni e delle strutture esposte, anche ai fini della tutela della vita umana, e misure volte al rispetto del principio dell'invarianza idraulica, finalizzate a salvaguardare la capacità ricettiva del sistema idrico e a contribuire alla difesa idraulica del territorio.

### Piano Regionale Gestione Rifiuti

L'Assemblea legislativa regionale, con deliberazione n. 67 del 3 maggio 2016, ha approvato il Piano regionale di gestione dei rifiuti (PRGR).

Tale piano prevede, tra le altre cose, obiettivi di riduzione della produzione dei rifiuti urbani, incremento della qualità della raccolta differenziata e sviluppo di filiere di riuso, i quali possono riguardare la gestione delle attività commerciali degli ambiti della presente variante.

### Piano Aria Integrato Regionale

L'Assemblea legislativa regionale, con delibera n. 1180 del 21/7/2014, ha adottato la proposta di Piano Aria Integrato Regionale (PAIR).

Presupposto del Piano è la convinzione che per rientrare negli standard di qualità dell'aria sia necessario agire su tutti i settori che contribuiscono all'inquinamento atmosferico oltre che al cambiamento climatico e sviluppare politiche e misure coordinate ai vari livelli di governo (locale, regionale, nazionale), oltre ad azioni mirate da parte di attori pubblici e privati.

Alcune delle misure previste, tra le quali quelle sulla regolamentazione merci (limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti),

potrebbero interessare i temi della variante, e si è ritenuto utile richiamarli (al par. successivo).

#### Piano Energetico Provinciale e Piano Energetico Regionale

La Provincia di Reggio Emilia, con Delibera di Consiglio Provinciale n. 55 del 12.06.2014, ha approvato il Piano Energetico Provinciale (PEP).

Gli obiettivi di efficienza energetica di tale piano sono differenziati per i settori residenziale, terziario/commercio e industria; in particolare, per il settore commercio, il piano stima dei risparmi energetici ottenibili tra i 5.36 e i 7.77 ktep/annui, ottenibili tramite adeguate misure, tra le quali la “diffusione del fotovoltaico sui capannoni commerciali”.

Il “Piano Energetico Regionale 2030” adottato con deliberazione n. 1284 del 29 luglio 2016 insieme al “Piano triennale di attuazione 2017-2019” stabilisce obiettivi e azioni di risparmio energetico e utilizzo di fonti rinnovabili, in materia di infrastrutture e reti, edifici pubblici e privati, mobilità, sistema produttivo, bio-energie, e in generale di “economia verde” per l'affermazione di una economia a bassa emissione e produzione di carbone (low carbon economy). Nonostante le azioni siano di livello strategico e di scala regionale, con attribuzione di risorse specifiche, è stato ritenuto utile richiamare il Piano al fine di tenere in considerazione lo scenario di previsione nel quale anche il comparto commerciale si inserisce (ad es. la previsione di edifici ad "energia quasi zero" e a "zero impatto ambientale").

#### Direttiva inquinamento luminoso e Piano della luce

Con delibera di Giunta Regionale n. 1732 del 12 novembre 2015 è stata approvata la “Terza direttiva per l'applicazione dell'art.2 della Legge Regionale n. 19/2003 recante "Norme in materia di riduzione dell'Inquinamento Luminoso e di risparmio energetico".

Oltre al richiamo al Piano della Luce (la cui predisposizione è prevista entro l'anno), la direttiva fornisce indicazioni precise sui sistemi di “illuminazione pubblica esterna”, le quali interessano anche i sistemi di illuminazione dei parcheggi di centri commerciali.

### **Quadro pianificatorio e programmatico sotto ordinato o comunale**

#### PSC/POC/RUE

Al paragrafo successivo è esplicitata la coerenza tra la variante in oggetto e gli strumenti di governo del territorio comunali.

Ferma restando la totale coerenza tra obiettivi, la variante in corso prevede una modifica di dettaglio ai documenti di PSC e RUE al fine della attuazione degli obiettivi specifici e delle azioni di variante, come evidenziato al par. §2.3.

#### Zonizzazione Acustica e Piano di Azione

La zonizzazione acustica vigente è relativa alla prima variante generale, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale nr. 127 del 20.10.2014, mentre il Piano di Azione è stato adottato il 20 giugno 2016.

La pianificazione/progettazione degli ambiti commerciali interessati dalla presente variante, tra i quali le strutture di vendita medio-grandi, dovranno tenere in considerazione la disciplina in materia di rumore.

#### PUM e PUMS

Il Piano della Mobilità di area vasta di Reggio Emilia (PUM), approvato in Consiglio comunale il 5 maggio 2008, prevedeva una modifica dal basso della domanda di mobilità, orientandola verso alternative al trasporto stradale mediante una proposta di ampliamento e articolazione dell'offerta con soluzioni di mobilità alternativa.

Sono in fase di predisposizione le linee di indirizzo del nuovo Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), il quale riprenderà l'impostazione del PUM vigente e definirà le strategie prioritarie per soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita.

Il tema dell'accessibilità e della domanda e offerta di mobilità è cruciale per i temi della variante in oggetto, e si ritiene necessario che l'assetto della rete commerciale, e degli ambiti commerciali connessi, debba necessariamente tenere in considerazione la capacità delle reti esistenti, le eventuali esigenze di potenziamento e strategie di gestione della mobilità.

#### Piano clima e Piano di adattamento

Il "Piano clima 2007-2020" del Comune di Reggio Emilia è stato redatto nell'ambito del progetto regionale finalizzato alla predisposizione coordinata di Piani clima locali per le pubbliche amministrazioni (Province e Comuni capoluogo), condividendo la metodologia per il calcolo dell'inventario emissioni, per la definizione delle azioni dirette e indirette, e per la rendicontazione delle emissioni di CO2.

E' stata effettuata una ricognizione delle azioni esistenti, richiamando anche il PAES, citato al punto successivo.

E' in fase di elaborazione un Piano di adattamento ai cambiamenti climatici, a seguito dell'adesione di Reggio Emilia all'iniziativa internazionale "Mayors Adapt – the Covenant of Mayors Initiative on Adaptation to Climate Change". Tale Piano prevederà azioni volte

a fronteggiare gli impatti dovuti a eventi meteorologici estremi, ondate di calore, esondazioni, siccità e problemi di salute pubblica, e potrebbe interessare anche la progettazione di ambiti commerciali (ad es. la previsione di tetti verdi).

#### Piano energetico comunale e PAES

La Giunta Municipale del Comune di Reggio Emilia ha approvato il 5 novembre 2008 il Piano Energetico Comunale, definendo un quadro conoscitivo del settore energetico e dettando alcuni indirizzi e linee guida, in parte superati da sopravvenute disposizioni normative nazionali e regionali.

Il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES o SEAP) del Comune Di Reggio Emilia, contenente anche un "Piano di Mitigazione e Adattamento", stabilisce degli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e definisce delle linee di intervento per raggiungere il target prefissato (meno 20% entro il 2020).

Si è ritenuto di tenere in considerazione il PAES in questa variante dal momento che, tra le linee di intervento, la num. 5 "Un'economia a basse emissioni" prevede espressamente la promozione presso le aziende e gli esercizi privati locali di un sistema commerciale e operativo più sostenibile ed efficiente dal punto di vista energetico.

#### **Principali obiettivi generali di protezione ambientale pertinenti**

Si segnala la mancanza, ad oggi, di una strategia ambientale regionale di riferimento, per cui si ritiene utile richiamare gli obiettivi generali di protezione ambientale prendendo come riferimento i documenti di Valsat già prodotti nell'ambito della pianificazione comunale.

In particolare si richiamano, per il PSC:

- V1 - ValSAT preventiva
- V2 - Esiti della ValSAT-VAS e sintesi non tecnica

per il POC

- PO.2.2 – Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale e QC

per la 1° variante al POC:

- Rapporto ambientale e Sintesi ValSAT

Dalle analisi contenute nei documenti sopra citati, emergono i seguenti obiettivi generale di protezione ambientale considerati a scala comunale:

- OA1: salvaguardia qualitativa e quantitativa della risorsa acqua
- OA2: riduzione delle emissioni climalteranti
- OA3: riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento acustico
- OA4: miglioramento della qualità dell'aria
- OA5: tutela, valorizzazione e potenziamento del sistema naturale e paesaggistico-ambientali
- OA6: compatibilità idrogeologica e sismica.

Il paragrafo successivo prevede una valutazione di coerenza tra gli obiettivi di variante e gli obiettivi del quadro pianificatorio vigente, oltre agli obiettivi ambientali considerati a scala comunale.

### 1.3.B - ANALISI DI COERENZA ESTERNA

#### Metodologia per la valutazione di coerenza esterna

Si propone una valutazione di coerenza esterna degli obiettivi di variante mediante utilizzo di una matrice di confronto a coppie sia con gli obiettivi degli altri piani vigenti sia con gli obiettivi di protezione ambientale comunali.

Al fine di effettuare tale valutazione si considerano gli obiettivi dei piani citati al paragrafo precedente, e si attribuiscono valutazioni/giudizi, mediante anche eventuali sovrapposizioni di mappe tematiche (overlay) nel caso di valutazioni localizzative (ad es. modifiche agli ambiti).

#### Analisi di coerenza: matrici di confronto

Sulla base del quadro pianificatorio sovraordinato e comunale, e degli obiettivi generali ambientali comunali, si è ritenuto utile una esplicitazione delle situazioni di potenziale coerenza degli obiettivi di variante (↑), situazioni di potenziale coerenza a determinate condizioni (→), oltre alle situazioni di potenziale conflitto (↓) e di indifferenza (-).

OBIETTIVI GENERALI DI VARIANTE	OBIETTIVI GENERALI DEL QUADRO PIANIFICATORIO											OBIETTIVI GENERALI AMBIENTALI					
	PTCP-POIC	PGRA	PRGR	PAIR	PEP-PER	Inq. luminoso	PSC-POC-RUE	Zonizz. Acustica	PUM-PUMS	Piani Clima	PEC-PAES	OA 1	OA 2	OA 3	OA 4	OA 5	OA 6
1. Potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale	↑	-	-	-	-	-	↑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Riassetto e qualificazione della rete commerciale fuori dal centro storico, riducendo previsioni commerciali di grandi punti vendita	↑	-	-	-	-	-	↑	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali	↑	→	→	→	→	→	↑	→	↑	→	↑	↑	↑	→	↑	→	↑

Tabella -3 Matrice di coerenza esterna della variante.

Dalla matrice sopra riportata si evince come non si evidenziano situazioni di potenziale conflitto tra gli obiettivi della variante e i Piani pertinenti individuati. Emerge inoltre che i primi due obiettivi di variante sono potenzialmente coerenti con gli obiettivi del POIC-PTCP e del PSC/POC/RUE, e pertanto se ne propone un approfondimento.

Si anticipa che la situazione di potenziale coerenza a determinate condizioni dell'obiettivo 3 con molti dei piani pertinenti considerati, e con gli obiettivi ambientali, sarà oggetto di approfondimento nel capitolo successivo, nel quale saranno esplicitate le azioni di variante, e gli indirizzi previsti (ad es. per la sostenibilità dei singoli ambiti).

Segue una valutazione di coerenza con riferimento al POIC-PTCP; per facilità di lettura, si invertono le colonne e le righe rispetto all'impostazione della precedente matrice:

OBIETTIVI GENERALI DEL POIC-PTCP	OBIETTIVI GENERALI DI VARIANTE		
	1. Potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale	2. Riassetto e qualificazione della rete commerciale fuori dal centro storico, riducendo previsioni commerciali di grandi punti vendita	3. Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali
1. Potenziamento capacità competitiva e ruolo commerciale del territorio provinciale	↑	↑	↑
2. Rafforzamento poli ordinatori	→	→	↑
3. Riequilibrio territoriale e vocazioni zonali	-	-	-
4. Il ruolo attivo del commercio nella riscoperta delle identità locali	→	→	→
5. Il rilancio del commercio nei centri storici	↑	↑	↑
6. Il ruolo del commercio nelle stazioni ferroviarie e nei parcheggi scambiatori	→	→	→

Tabella -4 Matrice di coerenza esterna della variante con riferimento al POIC della Provincia di Reggio Emilia.

Dalla matrice sopra esposta, si evince tutti i tre obiettivi di variante si pongono in situazione di potenziale coerenza (↑) con gli obiettivi 1 e 5 del POIC-PTCP della Provincia di Reggio Emilia, in quanto convergenti nel potenziare il ruolo commerciale del centro storico di Reggio Emilia e della rete commerciale anche a beneficio a scala provinciale.

Altri obiettivi risultano in situazioni di potenziale coerenza a determinate condizioni (→), ovvero la variante potrebbe contribuire al loro raggiungimento se verrà elaborata, anche da un punto di vista normativo, tenendo in considerazione il rafforzamento dei poli ordinatori, la riscoperta delle identità locali e la relazione con le stazioni ferroviarie e parcheggi scambiatori (ad es. per gli ambiti interessati dalla variante localizzati in

prossimità degli stessi). Sono rimandati al capitolo 2 gli approfondimenti relativi alla scelta delle azioni di variante.

Con riferimento al PSC, si propone una matrice analoga, al fine di verificare la coerenza della variante con le 6 strategie e 15 azioni di piano (per le finalità della presente valutazione, sono qui richiamate come “obiettivi”).

OBIETTIVI GENERALI DEL PSC	OBIETTIVI GENERALI DI VARIANTE		
	1. Potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale	2. Riassetto e qualificazione della rete commerciale fuori dal centro storico, riducendo previsioni commerciali di grandi punti vendita	3. Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali
1. La città non si amplia, si trasforma: 1.1 Limite all'espansione della città 1.2 Contenimento della dispersione	↑	↑	-
2. La città si trasforma e si rinnova 2.1 Una rete di poli di eccellenza: nell'esistente le occasioni per disegnare il futuro 2.2 Valorizzare la città storica	↑	↑	↑
3. La città qualifica e riordina l'esistente 3.1 Riqualficazione diffusa 3.2 Riqualficazioni specifiche 3.3 Un nuovo modo di costruire ed abitare	↑	↑	↑
4. La città si ammoderna 4.1 Mobilità 4.2 Luoghi per la produzione 4.3 Sistema commerciale	↑	↑	↑
5. La città pubblica si rafforza 5.1 Azioni per l'edilizia sociale 5.2 Piano dei servizi	-	-	-
6. Il territorio riconosce e valorizza le sue risorse 6.1 Opportunità di paesaggio 6.2 Salvaguardare il territorio dell'agricoltura e, insieme, il patrimonio edilizio storico 6.3 Rete ecologica e biodiversità	-	→	→

Tabella -5 Matrice di coerenza esterna della variante con riferimento al PSC della Comune di Reggio Emilia.

Dalla matrice emerge una situazione di coerenza degli obiettivi di variante con gli obiettivi 1, 2, 3 e 4 del PSC, e nessuna situazione di potenziale conflitto. La variante non individua nuove aree, non è previsto nuovo consumo di suolo, bensì è prevista una riorganizzazione delle potenzialità esistenti e un miglioramento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti già previsti, pertanto non sono previsti impatti sulla componente territorio/paesaggio (oggetto dell'obiettivo 6 del PSC), ma una potenziale

situazione di coerenza a determinate condizioni (ad es. se sono dettati specifici indirizzi per gli ambiti commerciali oggetti di variante).

Infine, con riferimento al POC, e alla sua Valsat, si riportano le linee strategiche (per le finalità della presente valutazione, qui richiamate come “obiettivi”) in relazione agli obiettivi di variante.

OBIETTIVI GENERALI DEL POC	OBIETTIVI GENERALI DI VARIANTE		
	1. Potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale	2. Riassetto e qualificazione della rete commerciale fuori dal centro storico, riducendo previsioni commerciali di grandi punti vendita	3. Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali
A.1 - Indicazioni progettuali per risparmio idrico	-	-	→
A.2 -indicazioni progettuali per l'invarianza idraulica			
B.1 - Indicazioni progettuali per viabilità interna, parcheggi e connessioni ciclabili e pedonali			
B.2 – implementazione rete trasporto pubblico	-	→	→
B.3 – implementazione della rete comunale delle piste ciclabili			
B.4 – contributo alla realizzazione degli interventi prioritari individuati dal PUM			
C.1 - Progetto CarbonZero	→	→	→
D.1 - Rispetto limiti di zonizzazione acustica	→	→	→
E.1 – Alta qualità progettuale degli interventi			
E.2 – implementare il sistema della cintura verde	-	-	→
F.1. indicazioni per la compatibilità idrogeologica e sismica	-	-	→

Tabella -6 Matrice di coerenza esterna della variante con riferimento al PSC della Comune di Reggio Emilia.

Dalla matrice emerge una situazione di indifferenza o di potenziale coerenza a determinate condizioni, le quali saranno approfondite nelle successive fasi di pianificazione (ovvero, una volta definite le modalità di attuazione degli ambiti commerciali, ad es. tramite convenzioni, etc.).

#### Analisi sintetica e commento sui risultati

Dalle matrici di analisi di coerenza, emerge la potenziale coerenza degli obiettivi di variante con gli obiettivi degli strumenti di pianificazioni pertinenti considerati; non sono state rilevate infatti situazioni di potenziale incoerenza. Parte delle valutazioni, in

particolare quelle che hanno dato come esito una situazione di potenziale coerenza a determinate condizioni, sono rimandate alla definizione delle azioni di piano e delle modalità attuative, e progettuali, in quanto la coerenza o meno della variante dipende da tali condizioni attuative di dettaglio (in particolare, nella definizione degli singoli ambiti).

### **Conclusione**

In questa parte del documento si è inquadrato il percorso metodologico e procedurale seguito per la redazione del documento e sono stati individuati i soggetti competenti in materia ambientale. Sono stati inoltre presi in considerazione i piani e programmi pertinenti alla variante, riportando un quadro pianificatorio complessivo nel quale si inseriscono gli obiettivi di variante. La valutazione di coerenza esterna condotta ha evidenziato la coerenza tra gli obiettivi generali della variante e gli obiettivi del quadro pianificatorio pertinente, in alcuni casi in modo diretto (la variante potrebbe potenzialmente concorrere al raggiungimento di obiettivi di altri piani), in alcuni casi in modo condizionato (la variante potrebbe concorrere a determinate condizioni di sostenibilità da prendere in considerazione nelle successive fasi).

## 2. ANALISI DI CONTESTO, SWOT E DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI

### **Introduzione**

In questa parte del documento si focalizzano l'ambito di influenza territoriale del piano, i principali aspetti ambientali interessati, ovvero potenzialmente interferiti dalla variante, e si provvede ad una analisi SWOT per lo sviluppo di una rete commerciale di qualità, attrattiva e competitiva per il territorio del Comune di Reggio Emilia. Segue il dettaglio degli obiettivi specifici di piano e delle azioni da mettere in campo per il raggiungimento degli stessi. Si propone un quadro complessivo obiettivi-azioni e se ne evidenzia la coerenza interna.

### **2.1. ANALISI DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE E ASPETTI AMBIENTALI INTERESSATI**

#### **2.1.A - AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE**

Si richiamano alcuni aspetti dello stato di fatto utili alla valutazione, approfonditi nella loro esposizione del quadro conoscitivo al quale si rimanda.

#### **Il contesto socio-demografico**

Nel comune di Reggio Emilia la popolazione residente è aumentata fino al 2012, anno dopo il quale si è registrata una inversione di tendenza. Tale contrazione è strettamente correlata alla diminuzione del flusso migratorio in entrata a partire dallo stesso anno, per cui al 2015 la popolazione immigrata è pari 17% di quella totale.

#### **Il contesto economico**

Nel 2012 e 2013 si sono registrate variazioni di PIL negative, in linea con quanto rilevato a livello nazionale e regionale, mentre nel 2014 è stata rilevata una graduale ripresa, sostenuta in maggior parte dall'export. Il 2015 si è confermato in ripresa e anche per il 2016 è previsto un incremento del PIL del 1,5% e un ulteriore +1,4% nel 2017.

Risultano pertanto confermate le previsioni di crescita sull'andamento del reddito disponibile delle famiglie che si stima possa supportare l'incremento dei consumi delle famiglie (+1.2% nel 2015, +2.1% nel 2016 e +3.1% nel 2017).

#### **La rete commerciale**

A livello regionale, si evidenzia una ripresa del settore commerciale che viene trainato soprattutto dalla grande distribuzione (iper, super e grandi magazzini). In controtendenza alla situazione regionale, per il territorio provinciale di Reggio Emilia si è registrato nel

2015 una contrazione del commercio al dettaglio non alimentare e da grande distribuzione.

Con riferimento al comparto alimentare, fra il 2007 e il 2012 la provincia di Reggio Emilia resta meno attrezzata della media regionale per densità di esercizi e dotazione di superficie procapite ma segna un parziale recupero per quanto riguarda la dotazione di superficie. Il sistema privilegiato è quello della media struttura alimentare (<1500 mq sv), ed è su questo segmento di offerta che si registra la maggiore attenzione e maggiore dinamismo imprenditoriale.

In parallelo, con riferimento al comparto non alimentare, tra il 2007 e il 2012 la provincia di Reggio Emilia resta meno attrezzata della media regionale per densità di esercizi e dotazione di superficie procapite e peggiora anche il posizionamento relativo di dotazione, pur in presenza di un lieve recupero di densità di esercizi.

Secondo i dati relativi alle licenze commerciali rilasciate all'interno del Comune di Reggio Emilia (stato di fatto a settembre 2016), la Superficie di vendita (Sv) afferente a medie e grandi strutture di vendita è pari a circa 147.500 mq. Di seguito, viene illustrato il dettaglio di tali Superfici di vendita (all'interno delle quali non sono computate le superfici relative agli esercizi di vicinato).

All'interno del Comune di Reggio Emilia, sono infatti presenti le seguenti tipologie di strutture di vendita e di insediamenti commerciali di medie/grandi dimensioni:

- n.3 Centri Commerciali di attrazione di livello inferiore (Ariosto, Meridiana, Petali);
- n.1 Centro Commerciale di vicinato (Quinzio);
- n. 1 grande struttura di vendita alimentare e non alimentare in via Inghilterra, a cui si aggiunge n.1 grande struttura di vendita alimentare prevista dal PUA Ans2-2a di via Rosa Luxemburg, ad oggi approvato e convenzionato;
- n. 2 grandi strutture di vendita non alimentari (Centro mobili Gualtieri e Decathlon);
- n. 9 medio-grandi strutture di vendita (di cui 6 alimentari e 3 non alimentari);
- n. 159 medio-piccole strutture di vendita (di cui 37 alimentari e 122 non alimentari).

Stante l'immobilismo delle grandi strutture, sono state le medie strutture più o meno aggregate a innovare la rete: una risposta ai bisogni di servizio che ha funzionato in un

periodo di crescita della popolazione residente e che deve ancora oggi far fronte alla frammentazione delle esigenze per compagini sociali diversificate. Il ciclo espansivo, con il ridimensionamento del numero dei residenti, si è però esaurito ed è probabile che solo un rilancio della funzione dei centri storici potrebbe temperare l'evasione dei consumi verso altre polarità commerciali.

Si rimanda al quadro conoscitivo l'approfondimento sulla rete commerciale che da costituito la base della presente variante.

### **2.1.B - ASPETTI AMBIENTALI CONSIDERATI**

#### **Aspetti ambientali pertinenti**

Sulla base delle valutazioni condotte in sede di Valsat del PSC e di Valsat del POC, si prendono in considerazione i seguenti aspetti ambientali (collegati agli obiettivi ambientali già citati nel precedente paragrafo), ritenuti pertinenti, anche se parzialmente, alla variante:

- caratteristiche qualitative e quantitative della risorsa acqua
- emissioni climalteranti
- esposizione della popolazione all'inquinamento acustico
- qualità dell'aria
- sistema naturale e paesaggistico-ambientali
- componente idrogeologica e sismica.

#### **Sintesi delle criticità ambientali pertinenti**

In tema di risorsa acqua e corpi idrici, il QC del PSC segnala criticità nella qualità delle acque superficiali e sotterranee e nello stato quantitativo delle risorse idriche sotterranee del territorio del Comune di Reggio Emilia. Inoltre sono state evidenziate criticità sullo stato delle reti di scolo delle acque meteoriche e di drenaggio urbano. Le pressioni esercitate sulle acque derivano principalmente dagli scarichi del comparto civile e di quello industriale, nonché dall'inquinamento diffuso del settore agro-zootecnico. La variante in tema di rete commerciale potrebbe interferire marginalmente questo aspetto ambientale.

In tema di emissioni climalteranti, la Valsat del PSC segnalava le tipologie di attività con emissione potenziale di gas con potenziale climalterante, individuando nella mobilità motorizzata di persone e merci su strada la maggiore criticità, oltre alla climatizzazione invernale ed estiva degli edifici. La variante in tema di rete commerciale può interferire con questo aspetto ambientale, in quanto potrebbe potenzialmente dare indicazioni sulle strutture commerciali e sulla mobilità connessa.

In tema di inquinamento acustico, la Valsat del PSC segnalava la criticità legata all'esposizione della popolazione ad elevati livelli di rumore di ampia parte della popolazione, a causa principalmente dell'inquinamento acustico viario. La variante in tema di rete commerciale potrebbe interferire con questo aspetto ambientale incidendo sulla mobilità.

In tema di qualità dell'aria, la Valsat del PSC, e i documenti del PUM e del PTQA, segnalano le forti criticità legate ai superamenti dei livelli di esposizione per NOx, PM10 e Ozono, a causa prevalentemente delle emissioni del settore civile-insediativo (climatizzazione) e del settore trasporto su strada. La variante in tema di rete commerciale può interferire con questo aspetto ambientale e potrebbe potenzialmente agire sulla mobilità e sulle strutture commerciali interessate.

In tema di sistema naturale e paesaggistico-ambientali, la Valsat del PSC evidenzia lo stato di fatto e le criticità della componente floristica, faunistica, della rete ecologica e paesaggio, in parte causate dalla forte antropizzazione del territorio comunale e dalle limitate naturalità residue. La variante in tema di rete commerciale può interferire in maniera marginale con questo aspetto ambientale, relativamente al consumo di suolo e all'inserimento paesaggistico-ambientali di strutture commerciali.

In tema di idrogeologia e sismica, la Valsat del POC evidenzia criticità legate alla soggiacenza della falda prossima al piano campagna, alla vulnerabilità degli acquiferi, alle caratteristiche geologiche scadenti (con rischio di cedimenti) e alla "sismica" (rischio di liquefazione e cedimenti post-sismici). La variante in tema di rete commerciale può interferire marginalmente con questo aspetto ambientale. Nelle successive fasi di pianificazione/progettazione saranno necessari gli approfondimenti geologici, sismici e geotecnici richiesti dalla normativa di settore.

Si evidenzia come la variante preveda una riduzione consistente delle previsioni commerciali in termini di superfici e volumi; per tale motivo rispetto alla situazione vigente influisce positivamente su tutte le componenti ambientali interessate.

### Matrice di sintesi degli aspetti ambientali

Si riporta una matrice di sintesi degli aspetti ambientali pertinenti sui quali si è ritenuto che la variante possa avere dei potenziali impatti, e sui quali sarà concentrata la successiva valutazione degli effetti della variante.

POTENZIALI EFFETTI DELLA VARIANTE	ASPETTI AMBIENTALI PERTINENTI					
	Risorsa acqua e corpi idrici	Emissioni climalteranti	Inquinamento acustico	Qualità dell'aria	Sistema naturale e paesaggio	Idrogeologia e sismica
Potenziale effetto sulla mobilità (locale)	-	X	X	X	-	-
Potenziale effetto sulla qualità degli insediamenti commerciali	X	X	-	X	X	-

Tabella -7 Matrice di sintesi degli aspetti ambientali considerati.

## 2.2. CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA TERRITORIALE (SWOT)

### 2.2.A - ANALISI SWOT

Al fine di impostare una analisi SWOT si definisce lo stato desiderato, e gli elementi utili per la valutazione dei punti di forza e punti di debolezza , oltre alle opportunità e rischi.

#### Definizione dello stato desiderato

Ai fini dell'analisi SWOT lo stato desiderato su cui effettuare l'analisi viene definito come “una rete commerciale di qualità, attrattiva e competitiva”.

Si rimanda al capitolo precedente la definizione degli obiettivi generali di variante, nell'ambito delle politiche e programma di governo comunale.

#### Fattori interni o attuali: punti di forza e punti di debolezza

Nell'analisi del quadro conoscitivo e dello stato di fatto, sono state evidenziate le debolezze della rete commerciale reggiana. In particolare è stata sottolineata la funzione scarsamente aggregativa del centro storico, il quale stenta a divenire un “centro commerciale naturale”. Strettamente connessa a tale debolezza è l'esistenza e la previsione negli strumenti urbanistici vigenti (PSC) di una quantità considerevole di strutture di vendita. In particolare, alcune di queste previsioni interessano aree in potenziale competizione con il centro storico per tipologia (centri commerciali, gallerie o complessi commerciali di vicinato o per localizzazione (insediamenti a corona del centro e impatti ambientali da potenziale mobilità indotta).

Tuttavia sono presenti punti di forza utili al conseguimento dell'obiettivo di una rete commerciale di qualità, attrattiva e competitiva. Anzitutto le caratteristiche del centro storico di Reggio Emilia, come ambito di pregio storico-architettonico accessibile, attrezzato e qualificato, vocato allo sviluppo di un centro commerciale naturale. D'altra parte l'attenzione delle imprese focalizzata alle strutture di media dimensione è un punto di forza per l'attuazione della variante, in quanto in potenziale situazione di non contrasto al ripensamento della rete delle grandi strutture di vendita.

#### **Fattori esterni o futuri: opportunità e rischi**

Nell'analisi del quadro conoscitivo, sono state effettuate stime e analizzati scenari e tendenze in relazione alla rete commerciale reggiana.

Da un punto di vista delle opportunità, che potrebbero agevolare l'obiettivo di variante, si evidenziano la ripresa economica e dei consumi oltre ai segnali di cambio del modello di consumo verso forme più sostenibili (meno dipendenti dall'auto). Meno influenti ma potenzialmente utili al conseguimento degli obiettivi sono il potenziale sviluppo di presenza turistica nel territorio comunale, in particolare la presenza del centro storico, e più in generale le strategie di rigenerazione comunali in atto. Sono infatti in corso di attuazione politiche di potenziamento e valorizzazione della città esistente, intesa sia come fulcro dello sviluppo sociale ed economico, sia come "città pubblica", luogo di patrimonio pubblico e privato di interesse pubblico.

Tuttavia esistono alcuni rischi che è importante considerare, in quanto potenzialmente dannosi anche se fuori dall'ambito di governo dell'amministrazione comunale. Da una parte la contrazione della crescita della popolazione, confermata dai trend degli ultimi anni, dall'altra una potenziale concorrenza dell'offerta commerciale delle province limitrofe, già in atto e che potrebbe acuirsi se non si mettono in campo strategie come quelle intraprese dalla variante.

Infine, i rischi ambientali, tra cui quelli connessi al cambiamento climatico (aumento delle temperature, alluvioni) e potenziale impatto sugli insediamenti commerciali, ovvero sulla richiesta energetica per la climatizzazione (e conseguente potenziale aumento dei consumi energetici e delle connesse emissioni in atmosfera) e sulla necessità di gestione delle situazioni di emergenza ambientale.

## 2.2.B - RISULTATI

### Matrice

Si propone una matrice SWOT in relazione allo stato finale desiderato, che può essere così definito: sviluppo di una rete commerciale di qualità, attrattiva e competitiva per il territorio del Comune di Reggio Emilia.

	<i>(Qualità utili al conseguimento degli obiettivi)</i>	<i>(Qualità dannose al conseguimento degli obiettivi)</i>
<i>(Fattori interni all'amministrazione o attuali)</i>	<b>PUNTI DI FORZA</b>	<b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centro storico come ambito di pregio storico-architettonico accessibile, attrezzato e qualificato</li> <li>• Attenzione delle imprese focalizzata e consolidata verso le strutture di media dimensione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centro storico con funzione poco aggregativa e non "centro commerciale naturale"</li> <li>• Centri commerciali con negozi di vicinato (gallerie commerciali) in concorrenza col centro storico</li> <li>• Esistente previsione di grandi strutture di vendita in ambiti a vocazione produttiva</li> <li>• Esistente previsione di grandi strutture in ambiti con potenziale competizione col centro storico e/o con potenziali impatti ambientali (traffico indotto aggiuntivo al traffico esistente nelle aree a corona e nelle frazioni)</li> </ul>
<i>(Fattori esterni da contesto o futuri)</i>	<b>OPPORTUNITA'</b>	<b>RISCHI</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ripresa della crescita economica e ripresa dei consumi delle famiglie</li> <li>• Cambio del modello di consumo verso forme più sostenibili</li> <li>• Potenziale sviluppo di presenza turistica</li> <li>• Strategie comunali di rigenerazione urbana in corso di attuazione per la città costruita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Popolazione non in crescita</li> <li>• Potenziale concorrenza delle province limitrofe</li> <li>• Rischi ambientali (cambiamento climatico) e impatto sugli insediamenti commerciali</li> </ul>

### Commenti

Una primo commento alla matrice è l'osservazione della prevalenza in numero e rilevanza dei punti di debolezza e delle opportunità.; tale condizione si presenta come favorevole per il raggiungimento dell'obiettivo configurato, in quanto in linea con una chiave di lettura di "conversione".

Infatti, da un lato risulta chiaro che le criticità del sistema commerciale siano forti e necessitano di un intervento; dall'altro tale intervento potrebbe essere agevolato dai fattori esterni concorrenti, in quanto le opportunità evidenziate potrebbero essere sfruttate per raggiungere l'obiettivo.

I punti di forza rappresentano la base dello stato di fatto, il centro storico e le dinamiche degli attori come presupposti fondamentali già tenuti in considerazione per la variante. I

rischi sono già in parte conosciuti, per cui costituiscono una esistente situazione critica che, se non governata, può portare ad un acuirsi delle problematiche evidenziate ostacolando le previsioni della variante. Tuttavia, tenendo in considerazione tali trend (si rimanda al QC per l'analisi degli scenari nazionali, regionali, provinciali e locali), e considerando i rischi ambientali futuri, è possibile progettare la variante in modo da contrastare le minacce di fallimento dell'obiettivo.

### **Sintesi risultati**

Emerge da questa breve analisi l'ampio margine di miglioramento dello stato attuale, ovvero di miglioramento dei punti di debolezza utilizzando e sfruttando i punti di forza. Potenziare e valorizzare il ruolo del centro storico e prevedere un riassetto e qualificazione della rete commerciale appare possibile, beneficiando anche delle opportunità evidenziate. Il prossimo paragrafo evidenzia la scelta delle azioni della variante da intraprendere per raggiungere tale obiettivo.

Inoltre, un potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali esistenti e previsti può, più in generale, consentire di raggiungere l'obiettivo dello stato finale desiderato, riducendone le minacce e rischi ambientali e territoriali. Su questo ultimo aspetto si concentra la valutazione del capitolo 3.

## **2.3. OBIETTIVI SPECIFICI E AZIONI DELLA VARIANTE**

### **2.3.A - SCELTE DI VARIANTE E OBIETTIVI SPECIFICI**

#### **Dagli obiettivi generali agli obiettivi di sostenibilità economica e sociale**

Gli obiettivi generali della presente variante, sono intrinsecamente obiettivi che riguardano la sfera economica e sociale della città:

- Potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale
- Riassetto e qualificazione della rete commerciale fuori dal centro storico, riducendo previsioni commerciali di grandi punti vendita
- Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali

Tale aspetto è esplicitato nel documento preliminare, dove si evidenzia come gli obiettivi di variante si inseriscano nel contesto degli obiettivi di rigenerazione urbana. Tra questi, il driver del “lavoro” e della “città pubblica”. In quest'ottica, anche le scelte relative alla pianificazione commerciale divengono anch'esse occasione per incentivare la rigenerazione urbana e per realizzare sia sistemi urbani nei quali sono presenti funzioni attrattive, sia servizi commerciali rispondenti ai reali bisogni degli abitanti, avendo sempre presente le strette correlazioni che intercorrono tra la programmazione della rete commerciale e tematiche quali la qualità urbana e la sostenibilità ambientale e territoriale.

#### **Obiettivi ambientali specifici**

La riduzione del consumo di suolo, per citarne uno, è un punto fermo della rigenerazione urbana. Gli obiettivi di variante tengono presenti gli aspetti ambientali pertinenti, già evidenziati al par. §2.1.B insieme alle loro criticità, e agli obiettivi ambientali dell'amministrazione:

- OA1: salvaguardia qualitativa e quantitativa della risorsa acqua
- OA2: riduzione delle emissioni climalteranti
- OA3: riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento acustico
- OA4: miglioramento della qualità dell'aria
- OA5: tutela, valorizzazione e potenziamento del sistema naturale e paesaggistico-ambientali
- OA6: compatibilità idrogeologica e sismica.

Gli obiettivi generali sono stati tenuti in considerazione, in generale, nella predisposizione della variante.

In particolare, gli obiettivi ambientali specifici per la variante in oggetto riguardano la qualificazione ambientale degli insediamenti commerciali (relazionata all'obiettivo generale n. 3). Gli obiettivi ambientali sono stati tenuti in considerazione nella localizzazione degli insediamenti e nella progettazione degli stessi. Tra gli ambiti da qualificare, è stata effettuata una ricognizione che ha tenuto conto delle potenziali criticità (ad es. sul traffico e quindi sull'aspetto ambientale della qualità dell'aria), e sono state selezionate le aree considerando le caratteristiche ambientali e territoriali del contesto. Le schede di Valsat del PSC, ad esempio, hanno costituito la base di valutazione delle dotazioni degli ambiti e dei limiti di sostenibilità degli stessi.

Si rimanda al capitolo successivo la valutazione puntuale della sostenibilità ambientale e territoriale delle singole localizzazioni oggetto di variante.

#### **Azioni di variante**

Sulla base delle considerazioni del quadro conoscitivo, e della analisi SWOT, sono state definite le azioni da attuare, approfondite nel documento preliminare. In particolare, la proposta di variante prevede la riduzione delle potenzialità commerciali fuori dall'ambito del centro storico, in termini di superfici di vendita (Sv), modificandone al contempo la tipologia, rispetto a quanto originariamente previsto dal PSC 2011: si prevede di stralciare 46.000 mq di superfici di vendita (Sv), limitando la possibilità di realizzare centri commerciali, gallerie o complessi commerciali di vicinato, che rappresentano il maggior concorrente dell'offerta commerciale insediata in centro storico. Si prevede inoltre che l'attuazione delle previsioni commerciali avvenga solo a fronte della verifica della capacità trasportistica degli assi viari.

Inoltre, la variante, al fine di perseguire la qualificazione della rete commerciale esistente, individua alcuni ambiti del tessuto consolidato, già a vocazione commerciale, in cui attuare, tramite trasferimento di attività commerciale di medio-grande struttura di vendita autorizzata (alla data di adozione della presente variante) alla vendita di prodotti del settore non alimentare presente sul territorio, una grande struttura di vendita non alimentare, risolvendo così situazioni di congestione e di localizzazione poco idonea soprattutto per quanto riguarda l'accessibilità e le reti esistenti.

Le azioni individuate per i singoli ambiti oggetto di variante possono essere raggruppate in tre diversi ambiti del territorio comunale:

- area sud: nessuna previsione di nuove espansioni;
- area nord: nessuna previsione di nuove espansioni e riduzione delle potenzialità connesse agli Ambiti di Riqualificazione (AR-F) e agli Ambiti Specializzati per Nuovi insediamenti Produttivi (ASP\_N1) presenti nelle frazioni, oltre alla riduzione della potenzialità previste per l'Ambito di riqualificazione dell'area produttiva di Mancasale (AR19). Si individuano inoltre alcuni ambiti, già a vocazione commerciale, in cui prevedere, previo trasferimento di attività commerciale di medio-grande struttura di vendita autorizzata non alimentare presente sul territorio comunale, una grande struttura di vendita non alimentare;
- città storica: valorizzazione e rafforzamento del ruolo commerciale dell'ambito del centro storico, prevedendo la riduzione delle superfici di vendita degli Ambiti di Riqualificazione (AR) e dei Poli funzionali (PF) a corona della città storica, oltre alla riduzione della potenzialità previste per l'Ambito di riqualificazione dell'asse storica della via Emilia (AR20) e per gli Ambiti Specializzati per Nuovi insediamenti Produttivi (ASP\_N1) gravitanti su di esso.

ambiti PSC 2011	PSC 2011		PROPOSTA DI VARIANTE		saldo
	Sv (mq)	Sv (mq)	tipologia di strutture di vendita attraverso la quale è attuabile la Sv		
AR-4 Gardenia	5.000	3.500	Medio-piccola strutture di vendita o Medio-grande strutture di vendita o Aggregazione di medie e piccole strutture di vendita fino a 3.500 mq Sv		-1.500
AR-8 Mirabello, ex Polveriera, via Melato	5.000	3.500	Medio-piccola strutture di vendita o Medio-grande strutture di vendita o Aggregazione di medie e piccole strutture di vendita fino a 3.500 mq Sv		-1.500
AR-9 via Emilia, via Turri, zona stazione	5.000	3.500	Medio-piccola strutture di vendita o Medio-grande strutture di vendita o Aggregazione di medie e piccole strutture di vendita fino a 3.500 mq Sv		-1.500
AR-10 Santa Croce	5.000	3.500	Medio-piccola strutture di vendita o Medio-grande strutture di vendita o Aggregazione di medie e piccole strutture di vendita fino a 3.500 mq Sv		-1.500
AR-6 Pieve Mirandola	5.000	1.500	Medio-piccola strutture di vendita		-3.500
AR-12 Roncofesi	5.000	1.500	Medio-piccola strutture di vendita		-3.500
AR-13 Cadè	5.000	1.500	Medio-piccola strutture di vendita		-3.500
PF-4 Stazione ferroviaria, Centro Intermodale (CIM) e ex-Officine Reggiane	5.000	3.500	Medio-piccola strutture di vendita o Medio-grande strutture di vendita o Aggregazione di medie e piccole strutture di vendita fino a 3.500 mq Sv		-1.500
ASP_N1 collocati nelle frazioni e nei pressi dell'asse via Emilia	3.500 X 14	1.500 X 14	Medio-piccola strutture di vendita		-28.000
Altri ASP_N1	3.500	3.500	Medio-piccola strutture di vendita		

individuati dal PSC 2011				o Medio-grande strutture di vendita o Aggregazione di medie e piccole strutture di vendita fino a 3.500 mq Sv	
<b>TOTALE</b>					<b>-46.000</b>
AR-19 (area produttiva di Mancasale)	2.500 NA	1.500 NA	Medio-piccola strutture di vendita NA	/	
AR-20 (asse storico della via Emilia)	2.500 NA	1.500	Medio-piccola strutture di vendita	/	

**aree nelle quali è prevista la possibilità di insediamento di grande struttura di vendita NA, solo attraverso trasferimento di attività commerciale autorizzata presente sul territorio comunale**

Asp1- Città di Cutro (ex App 10-13 – San Prospero)	/	4.500 NA unica struttura	Grande struttura di vendita di importanza locale NA	/	
Asp3- Via del Chionso	/	4.500 NA unica struttura	Grande struttura di vendita di importanza locale NA	/	
ASP_N1-20 – via Gramsci	/	4.500 NA unica struttura	Grande struttura di vendita di importanza locale NA	/	
ASP_N1-37 – Viale dei Martiri di Piazza Tien An Men) (ex PUA-5 – Pieve Modolena)	/	4.500 NA unica struttura	Grande struttura di vendita di importanza locale NA	/	

Tabella -8 Calcolo complessivo delle quantificazioni di superficie di vendita (fonte: elaborazione interna d'ufficio)

### 2.3.B - COERENZA INTERNA E QUADRO OBIETTIVI-AZIONI

#### Matrice di coerenza interna

Si riporta un quadro che relaziona le azioni e gli obiettivi incrociandoli internamente, al fine di evidenziare eventuali situazioni di conflittualità, per le quali alcune azioni sono in contrasto per l'attuazione di altre azioni o il raggiungimento di altri obiettivi di variante.

Si evidenziano gli incroci come situazioni di indifferenza (-), coerenza (↑), potenziale incoerenza (↓), oltre alla colorazione in grigio per la diagonale.

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI		1		2				3		
			1.1	1.2	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	
Potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale	1	Crescita in ruolo e capacità attrattiva del centro storico	1.1	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	-
		Riduzione della competizione di aree esterne al centro storico	1.2	↑	↑	↑	↑	↑	↑	-	-
Riassetto e qualificazione della rete commerciale fuori dal centro storico, riducendo previsioni commerciali di grandi punti vendita	2	Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle aree a corona del centro storico	2.1	↑	↑	-	-	-	-	-	-
		Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle aree fuori dal centro storico	2.2	↑	↑	-	-	-	-	-	-
		Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle frazioni	2.3	↑	↑	-	-	-	-	-	-
		Modifica alla previsione di aggregazione di negozi in gallerie	2.4	↑	↑	-	-	-	-	-	-
Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali	3	Qualificazione di ambiti già destinati a funzione commerciale non alimentare prevedendo in uno di essi il trasferimento di licenza	3.1	↑	↑	-	-	-	-	-	↑
		Qualificazione ambientale degli insediamenti commerciali	3.2	-	-	-	-	-	-	↑	-

Tabella -9 Matrice di coerenza interna della variante.

Dalla tabella si evince come non siano riscontrabili situazioni di conflitto tra gli obiettivi, e, come intuibile preventivamente, che c'è forte sinergia tra il potenziamento del centro storico e il ridimensionamento delle aree esterne.

### Quadro obiettivi-azioni

Si riporta un quadro che relazione le azioni da attivare agli obiettivi prefissati.

	OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI
1	Potenziamento e valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale naturale	1.1	Crescita in ruolo e capacità attrattiva del centro storico	— Azioni indirette (punti successivi) per la crescita della capacità attrattiva
		1.2	Riduzione della competizione di aree esterne al centro storico	— Azioni indirette (punti successivi) per la riduzione della competizione
2	Riassetto e qualificazione della rete commerciale fuori dal centro storico, riducendo previsioni commerciali di grandi punti vendita	2.1	Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle aree a corona del centro storico	— Riduzione da 5.000 a 3.500 mq sv per gli ambiti di riqualificazione (AR-4, AR-8, AR-9, AR-10)
		2.2	Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle aree fuori dal centro storico	— Riduzione da 2.500 a 1.500 mq sv per l'ambito di riqualificazione della via Emilia (AR-20) — Riduzione da 2.500 a 1.500 mq sv per l'ambito produttivo di Mancasale (AR-19) — Riduzione da 3.500 a 1.500 mq sv per gli ambiti ASP_N1 collocati nelle frazioni e nei pressi dell'asse della via Emilia — Riduzione da 5.000 a 3.500 mq sv per il polo funzionale PF-4
		2.3	Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle frazioni	— Riduzione da 5.000 a 1.500 mq sv per gli ambiti di riqualificazione delle frazioni (AR-6, AR-12, AR-13)
		2.4	Modifica alla previsione di aggregazione di negozi in gallerie	— Esclusione della possibilità di inserimento di centri commerciali di vicinato per gli ambiti di riqualificazione a corona del centro storico (AR-4, AR-8, AR-9, AR-10), per gli ambiti di riqualificazione delle frazioni (AR-6, AR-12, AR13) e ASP_N1
3	Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali	3.1	Qualificazione di ambiti già destinati a funzione commerciale non alimentare prevedendo in uno di essi il trasferimento di licenza	— Possibilità di insediamento di una unica nuova grande struttura non alimentare (4.500 mq sv) in adeguate aree (Asp-3, Asp1, ASP_N1-37, ASPN1-20)
		3.2	Qualificazione ambientale degli insediamenti commerciali	— Inserimento in normativa di requisiti di qualità ambientale e territoriale, tra i quali requisiti prestazionali degli edifici e requisiti di compatibilità della mobilità indotta con la capacità della rete trasportistica

Tabella -10 Quadro obiettivi-azioni della variante.

### Modalità di attuazione delle azioni

Le modalità di attuazione delle azioni di variante consistono nell'individuazione di modifiche normative alle NA del RUE e alle NA del PSC, oltre che modifiche cartografiche alle tavole del PSC.

A seguito di tali modifiche, è prevista una consequenziale attuazione delle previsioni della variante in occasione di:

- inserimento in POC delle proposte di insediamenti commerciali, secondo le disposizioni vigenti;
- adozione/approvazione di nuovi Piano Urbanistici Attuativi;
- modifica ai Piani Attuativi già approvati (PP/PUA);
- rilascio dei titoli abilitativi nei casi di attuazione diretta, secondo le disposizioni vigenti.

In ciascuna della sopra elencata modalità di attuazione, è prevista una forma di gestione e “controllo” da parte dell'amministrazione al fine di verificare la corrispondenza degli obiettivi e delle azioni, tra cui quelle di sostenibilità ambientale e territoriale.

### **Conclusioni**

In questa parte del documento è stato individuato l'ambito di influenza territoriale del piano, i principali aspetti ambientali interessati, ovvero potenzialmente interferiti dalla variante, ovvero quelli legati alla potenziale mobilità indotta e ai consumi energetici degli insediamenti (emissioni climalteranti e qualità dell'aria, inquinamento acustico) o al loro inserimento nel contesto ambientale e paesaggistico locale.

E' stata proposta una analisi SWOT che ha evidenziato i punti di forza e di debolezza, le opportunità e i rischi per lo sviluppo di una rete commerciale di qualità, attrattiva e competitiva per il territorio del Comune di Reggio Emilia, evidenziando la possibilità di conversione dei punti di debolezza in opportunità, stante le condizioni favorevoli di contesto. Sono stati infine presentati gli obiettivi specifici di piano e le azioni da mettere in campo per il raggiungimento degli stessi, inserendolo in un quadro complessivo obiettivi-azioni di cui si è verificata la complessiva coerenza interna.

### 3. VALUTAZIONE AMBIENTALE E TERRITORIALE DELLA VARIANTE: ALTERNATIVE, EFFETTI, MONITORAGGIO

#### **Introduzione**

In questa parte del documento si effettua la valutazione degli effetti della variante, anche sulla base degli esiti della conferenza di pianificazione. Si effettua un'analisi delle alternative, così come la scelta degli indicatori per l'impostazione del piano di monitoraggio. Completa questa parte l'insieme delle schede, ovvero le valutazioni ambientali puntuali degli ambiti interessati dalla variante.

#### **3.1. ANALISI DELLE ALTERNATIVE**

##### **3.1.A - SCENARI DI VARIANTE: GOVERNO DEL COMMERCIO**

###### **Scenario "BAU"**

Si considera come scenario Business as Usual lo scenario di un futuro in cui le tendenze in atto proseguono senza l'intervento di elementi di "disturbo". Nello specifico, questo scenario considera i trend analizzati nel quadro conoscitivo (ad es. ripresa della crescita economica e dei consumi delle famiglie) e il potenziale sviluppo della rete commerciale così come previsto da PSC, senza ulteriori forme di governo.

Tale scenario potrebbe portare alla ulteriore nascita di centri commerciali di vicinato e grandi strutture di vendita anche in prossimità del centro o nelle frazioni, i quali andrebbero in competizione con il centro storico, ostacolando il processo di rigenerazione in atto, oltre che determinare impatti sugli aspetti ambientali pertinenti a causa.

Considerando uno scenario pessimistico, la rete commerciale potrebbe risultare sempre meno attrattiva come rete complessiva senza sinergie col centro storico, e le attività sempre meno qualificate come insediamenti commerciali

###### **Scenario di variante con massima competitività economica**

Si considera come scenario di variante quello configurabile in una variante che consenta, attraverso l'azione regolatrice del mercato l'insediarsi di strutture commerciali in ampie aree del territorio comunale. Nello specifico, questo scenario considera i trend analizzati nel quadro conoscitivo (ad es. ripresa della crescita economica e dei consumi delle famiglie) e il potenziale sviluppo di una rete commerciale ampliata rispetto alle previsioni di PSC, mettendo in competizione più aree del territorio comunale con eguale capacità commerciale. Se da una parte si presenta come scenario ottimistico da un punto di vista

dello sviluppo degli insediamenti commerciali, dall'altra esso appare irrealizzabile, e potenzialmente impattante per il carico urbanistico previsto. Nello scenario ipotizzato, infatti, si prevede la realizzazione di numerose medie e grandi strutture negli ambiti di riqualificazione e nei nuovi ambiti urbanizzabili che genererebbero un aggravio della situazione attuale, e sulla quale la variante si impone di agire. Sono state rilevate infatti nel quadro conoscitivo alcune recenti inversioni di tendenza (ad es. contrazione demografica dal 2012) che richiedono una revisione dello scenario immaginato in occasione della redazione del PSC.

### **Scenario di variante**

Lo scenario di variante si presenta come una revisione attualizzata delle previsioni del PSC, tenendo in considerazione lo scenario BAU in corso. Come evidenziato dalla analisi SWOT, lo scenario di variante prevede il raggiungimento di una rete commerciale di qualità, attrattiva e competitiva beneficiando anche dei fattori esterni e futuri (opportunità) e tenendo conto delle minacce (rischi).

In particolare, lo scenario di variante si pone come intermedio tra lo scenario pessimistico e quello ottimistico, in quanto contestualizzato ed aggiornato su previsioni realistiche di sviluppo della rete da un punto di vista quantitativo, e stimato qualitativamente in funzione del raggiungimento degli obiettivi di miglioramento.

## **3.1.B - ANALISI DELLE ALTERNATIVE**

### **Alternative di governo e azioni**

Al fine di raggiungere gli obiettivi generali della variante, sono possibili diverse azioni da mettere in campo. Da una ricognizione delle possibili opzioni, si è ritenuto di agire in tutte le direzioni possibili con un variante al PSC/RUE, ovvero nel dimensionamento dei potenziali commerciali, e nella localizzazione degli stessi. E' stato scelto di non prevedere nuove aree nell'area a sud del territorio comunale, e di concentrare l'attenzione sulle aree a nord.

La dimensione delle superficie massima di vendita è individuata sulla base delle definizioni fornite a livello sovracomunale, per cui al fine di ridimensionare le grandi strutture di vendita è stato scelto di ridurre la potenzialità attuale di 5.000 mq degli ambiti a 3.500, 2.500 o 1.500 sulla base di considerazioni locali.

Essendo le scelte intraprese dettate dalle condizioni di contesto e dalla normativa di riferimento, le uniche alternative possibili risultano pertanto quelle di tipo localizzativo, ovvero sulla scelta degli ambiti oggetto di variante.

### **Alternative localizzative: criteri di scelta**

Come già anticipato, la scelta degli ambiti sui quali intervenire, in particolare per il ridimensionamento o per la qualificazione, ha richiesto una valutazione di alternative localizzative. I criteri di selezione sono stati da una parte, l'analisi della domanda da parte del settore imprenditoriale di riferimento dall'altra dalle esigenze di qualità ambientale e territoriale.

Infatti, l'attenzione e le pressioni delle imprese commerciali già presenti localmente e di imprese non ancora insediate tendono a concentrare l'attenzione su progetti e iniziative mirate volte a presidiare, quasi sempre con proposte di medie strutture di vendita, le aree e le direttrici viarie meno servite e gli assi più favoriti dal passaggio e dal traffico veicolare.

Tuttavia, tali aspettative delle imprese non sono sempre coerenti con gli obiettivi generali di qualificazione del territorio e di limitazione degli impatti, pertanto ulteriori criteri presi in considerazione sono le dotazioni territoriali degli ambiti e il potenziale impatto sul traffico della mobilità indotta.

Si evidenziano i criteri di scelta analizzati, sulla base di quelli individuati dal PTCP e delle Direttive regionali 1253/1999 e 1410/2000.

#### **PTCP E CRITERI DIRETTIVE 1253/1999 E 1410/2000**

Il PTCP della Provincia di Reggio Emilia dispone (art. 18 comma 2) che, ai fini della rivitalizzazione commerciale nei centri storici e nelle aree assoggettate a Progetti di Valorizzazione Commerciale, i Comuni possono prevedere, negli strumenti di pianificazione urbanistica, previa concertazione d'ambito, l'insediamento di **grandi strutture di vendita** di importanza locale, nel rispetto dei limiti dimensionali di massimo mq. 4.500 di sv A e 4.500 di sv NA per i comuni con più di 50.000 ab come Reggio Emilia.

Tale casistica si configura come tipologia "C", dei quattro livelli previsti (art. 19 comma 1).

Fermo restando un'attenta valutazione della convenienza sociale ed economica nonché della loro fattibilità ambientale, territoriale ed infrastrutturale, **Il PTCP individua per ogni ambito sovracomunale distrettuale la dotazione di tali strutture di vendita: per l'ambito di Reggio Emilia ne vengono individuate 6, di cui 2 alimentari e 4 non alimentari.**

Il Piano Operativo Insediamenti Commerciali Sovracomunali, allegato A del PTCP, ha valenza strategica interna al PTCP (vedi in particolare l'elaborazione del Titolo III), e valenza operativa.

Pertanto, il PTCP, all'art. 22 "Pianificazione degli insediamenti e delle strutture di vendita sottoposte a concertazione d'ambito sovracomunale (livello C)", dispone che:

- a) fatto salvo quanto previsto dal comma 2 dell'art. 18, gli insediamenti commerciali dovranno di preferenza inserirsi all'interno dei centri storici, di assi commerciali esistenti o di ambiti definiti da PVC, con esclusione di localizzazioni isolate
- c) ai fini delle scelte di pianificazione devono essere considerati in modo congiunto, e misurati nella loro estensione complessiva, i PUA relativi ad insediamenti commerciali che coinvolgano due o più ambiti urbanistici di PSC dello stesso tipo (ovvero due o più zone omogenee di PRG che prevedano le medesime destinazioni d'uso) che siano contigui, o separati solo da sedi stradali;
- d) i Comuni sono tenuti in fase di ValSAT del PSC e, con livelli di affinamento successivi, in sede di Piano Operativo Comunale/PUA a verificare che sussistano le condizioni di sostenibilità socio-economica, ambientale e territoriale definiti dalle disposizioni del presente Piano in coerenza con i criteri di cui al punto 2 della DCR 1410/2000; spetta inoltre ai Comuni, qualora gli interventi risultino fattibili dal punto di vista sociale ed economico, individuare, in proporzione all'impatto, misure di mitigazione e compensazione degli interventi in sintonia con gli indirizzi delle norme regionali e del presente Piano.

Al punto 6.4 il POIC fornisce indirizzi per le politiche comunali per la previsione da parte dei Comuni di aree per **medie strutture di rilevanza comunale** e per l'elaborazione, di competenza comunale, dei relativi criteri di programmazione, in particolare definendo alcuni criteri preferenziali per la localizzazione delle strutture. Tuttavia, la presente variante ha come oggetto la previsione di insediamento di una grande struttura, e pertanto tali criteri non sono applicati in quanto non pertinenti (ad es. la possibilità di inserire strutture nei centri storici, etc.).

La delibera consiliare n. 1253 del 23 settembre 1999 definisce "criteri di pianificazione territoriale ed urbanistica riferiti alle attività commerciali in sede fissa in applicazione dell'art. 4 della L.R. 5 luglio 1999, n. 14". Al punto 2 si indicano "indirizzi per l'insediamento delle attività commerciali riferiti a diversi ambiti territoriali"; il punto più pertinente alla variante in oggetto, anche se riferito ad ambiti periurbani delle aree metropolitane, è il 2.2.4 nel quale si specifica che, con riferimento alle grandi strutture di commercio, occorre raggiungere l'obiettivo specifico della programmazione integrata della rete distributiva e della razionalizzazione della presenza e delle possibilità di insediamento delle strutture di vendita medio-grandi e grandi, avendo come riferimento le abitudini di consumo della popolazione, l'equilibrio dell'assetto territoriale e la limitazione degli impatti socio-economici e ambientali. Per conseguire tale obiettivo si reputa necessario porre in essere le seguenti azioni:

- a) armonizzare ed eventualmente integrare la presenza di grandi strutture commerciali;
- b) razionalizzare l'accessibilità nelle aree ove si sono insediate grandi strutture commerciali;
- c) favorire la concentrazione delle grandi e medie strutture in aree commerciali integrate collocate in prossimità dei nodi infrastrutturali che garantiscano la massima accessibilità;
- d) prevedere nuove aree per il commercio di vicinato e per medie e grandi strutture in connessione con le nuove previsioni insediative e con specifiche tendenze alla crescita demografica;
- e) escludere possibilità insediative per medie e grandi strutture di commercio poco vocate dal punto di vista dell'accessibilità.

In particolare (4.3.1.e), sono definiti anche indirizzi per l'insediamento di **grandi strutture di vendita non alimentari**:

- in ambiti a destinazione specialistica, o comunque in aree specificamente destinate dai piani urbanistici ad ospitare più strutture commerciali, dotate di un sistema integrato di accessi e di parcheggi;
- in ambiti nei quali si siano formate nel tempo aggregazioni di grandi o medie strutture commerciali, anche non adeguatamente attrezzate ed integrate, e nei quali l'insediamento di ulteriori strutture possa consentire e assicurare la razionalizzazione e il miglioramento del sistema di accessi e dei parcheggi;
- in aree già insediate, nelle quali si verifichi la dismissione delle precedenti funzioni, che possano essere validamente destinate a funzioni anche commerciali.

Ulteriore criterio esplicitato al punto punto 4.3.1.a, richiama la necessità da parte dei Comuni, nel definire le zone urbanistiche, ove sia possibile insediare nuove grandi strutture di vendita di:

- valutare i possibili impatti dei nuovi insediamenti sull'ambiente, sulla mobilità e sulla rete dei servizi pubblici e privati preesistente;
- in particolare devono essere considerati gli effetti del traffico indotto sulla rete stradale in relazione al tipo di accessibilità previsto, alle caratteristiche geometriche delle sedi stradali e al loro stato di congestione, avendo riguardo al fatto che i progetti a corredo delle domande per grandi strutture dovranno contenere idonee simulazioni dei prevedibili flussi generati/attratti nelle ore di punta dalle strutture commerciali, al fine di verificare la compatibilità degli stessi

con le densità veicolari ordinarie sulla viabilità esistente e l'efficacia delle soluzioni proposte.

La successiva direttiva regionale, n. 1410/2000 "Criteri e condizioni per regolare obiettivi di presenza e sviluppo delle grandi strutture di vendita", specifica ulteriormente, al punto 2, i "criteri relativi alle scelte urbanistiche e di programmazione a livello provinciale e comunale". Sono pertanto indicati "criteri di sostenibilità ambientale":

- Criterio 2.a.1-2 relativo all'obiettivo del contenimento del consumo di territorio: va previsto il consumo di nuovo territorio (incremento dell'urbanizzazione) soltanto quando non sussistano alternative derivanti dal completamento o dalla sostituzione dei tessuti insediativi esistenti ovvero dalla riorganizzazione e riqualificazione del territorio urbanizzato. Vanno considerati gli effetti di confinamento, separazione, interclusione di territorio derivanti dalla localizzazione dell'area da destinare a grandi strutture di vendita, e delle infrastrutture relative.
- Criterio 2.a.3 relativo all'obiettivo del contenimento del consumo di territorio: i Comuni incentivano attraverso le norme urbanistiche dei PRG (POC e Regolamento Urbanistico-Edilizio) soluzioni che prevedano di realizzare posti auto in autorimesse interrato o in edifici pluripiano (ad esempio condizionando la realizzazione di una parte della superficie edificabile alla proporzionale sistemazione di una quota di territorio sottratto all'uso di parcheggi a raso), e progetti che prevedano l'integrazione delle funzioni con diversa frequenza temporale e conseguenti benefici di riduzione della dotazione di infrastrutture e parcheggi.
- Criterio 2.b.2 Verifica dell'accessibilità territoriale: i Comuni, all'atto della selezione delle proposte di localizzazione da sottoporre alla Conferenza dei servizi (oppure oggetto di Variante al PRG) effettuano una valutazione preliminare dei flussi veicolari generati e attratti in rapporto alla superficie di vendita ammissibile; la valutazione va effettuata con riferimento alle ore di punta della giornata del sabato e, per le zone urbane a destinazione mista, alle giornate e agli orari in cui possono generarsi effetti di sovrapposizione con altri traffici. I flussi relativi vanno confrontati con la capacità della rete esistente, definendo e prescrivendo le conseguenti esigenze di potenziamento.
- Criterio 2.b.3 Applicazione in sede di pianificazione comunale di criteri di efficacia rispetto agli obiettivi strategici della pianificazione urbana: valutazione delle opportunità di trasformazione urbanistica connesse agli interventi (bonifica e riqualificazione di aree dismesse; completamento/potenziamento della rete infrastrutturale, ripolarizzazione di funzioni urbane, integrazione con altre funzioni).
- Criterio 2.b.4 Verifica preliminare della compatibilità acustica: le aree devono essere comprese entro ambiti classificati in classe IV ai sensi della Legge quadro sull'inquinamento acustico (L.447/1995) e del DPCM 14.11.1997 ("Aree ad intensa

attività umana”). Vanno considerati, in particolare per le strade di accesso, i problemi indotti dalla prossimità rispetto ad insediamenti residenziali (inquinamento acustico e atmosferico).

- Criterio 2.b.5 Verifica preliminare della compatibilità idrogeologica (impermeabilizzazione del suolo, capacità di smaltimento delle acque piovane): verifica della situazione delle infrastrutture nella zona (rete fognaria principale), e della possibilità di realizzare opere idrauliche compensative (bacino di laminazione) per la regimazione delle portate di piena in caso di pioggia intensa.
- Criterio 2.b.6 Verifica preliminare della compatibilità paesaggistico-ambientale: limitazione degli impatti sul paesaggio e sul sistema storico-culturale del territorio.
- Criterio 2.e.2 Nell’ambito delle potenzialità insediative definite dal PSC il dimensionamento del programma attuativo in sede di POC tiene conto dei seguenti obiettivi:
  - Funzionalità e collocazione del progetto in strategie e interventi urbano-territoriali di riqualificazione (ex L.R. 19/98); o di valorizzazione commerciale (ex L.R. 14/99)
  - Interventi che riducono lo squilibrio territoriale esistente in aree con i problemi di evasione commerciale indotti da squilibri localizzativi dell’apparato distributivo.
  - Interventi che utilizzano aree già urbanizzate (dismesse, degradate, sottoutilizzate), o contenitori dismessi, da preferire a progetti che prevedono nuova urbanizzazione
  - Interventi che valorizzano l’identità culturale del territorio, sia attraverso la valorizzazione di attività commerciali tradizionali peculiari della zona, sia attraverso la qualificazione architettonica e paesaggistica dell’intervento.
  - Progetti che prevedano ritorni occupazionali positivi, come nuova occupazione dipendente e come previsione di insediamento, nelle aree o centri commerciali anche di piccoli esercizi.
  - Nell’ambito degli obiettivi e delle priorità delle tipologie progettuali sopra indicate, si indica una ulteriore priorità per gli Interventi con minore impatto ambientale, con particolare attenzione al traffico indotto sulla rete infrastrutturale esistente contestualmente alla attuazione del progetto (non quella in previsione).

La stessa direttiva 1410/2000 definisce al punto 3.a “criteri specifici di valutazione di impatto dei progetti di insediamento” (in sede di conferenza dei servizi comune-provincia-regione).

Critério 3.a.4 Impatto ambientale e possibilità di mitigazione:

- Stima del traffico generato e attratto nelle giornate e ore di punta. Effetti di redistribuzione del traffico sulla rete stradale esistente, e valutazione dell'esito globale;
- Clima acustico della zona, effetti di inquinamento connesso al traffico previsto, in rapporto all'importanza e alla prossimità dei potenziali "bersagli" più significativi
- Atmosfera: situazione attuale e stima degli effetti indotti dalle emissioni (CO<sub>2</sub>, polveri);
- Acque superficiali: alterazione del regime idrico superficiale, possibilità di smaltimento delle acque piovane in rapporto alla capacità della rete e dei corpi idrici recettori
- Paesaggio: struttura percettiva e struttura storico-culturale; modifiche rilevanti indotte dal progetto
- Inquinamento dell'acquifero sotterraneo (acque di prima pioggia); uso dell'acqua piovana: possibilità di effettuare la depurazione delle acque di prima pioggia (particolarmente inquinate), attraverso rete separata o depurazione in loco; possibilità di accumulo di acqua piovana e riuso in loco
- Impatti energetici: consumi previsti, possibilità di contenimento
- Adeguamenti e mitigazioni previste dal progetto proposto: efficacia, danni residui. Possibilità di introdurre in sede di autorizzazione prescrizioni specifiche relative alla realizzazione di interventi infrastrutturali, e alla ulteriore riduzione dei rischi e mitigazione dei danni ambientali
- 3.a.5 Impatto socioeconomico: effetti occupazionali specifici dell'iniziativa, effetti sulla qualità dei servizi al consumatore
- 3.a.6 Valutazione dell'innovatività della tipologia commerciale proposta, in rapporto al quadro delle tipologie presenti sul territorio
- 3.a.8 Valutazione della solidità economico-finanziaria del progetto: i Comuni e le Conferenze dei servizi devono valutare la coerenza delle informazioni e delle previsioni fornite dal promotore, per evitare i rischi per l'ambiente e per il tessuto socioeconomico connessi al possibile fallimento di iniziative non adeguatamente progettate e sostenute.

Si evidenzia che i criteri pertinenti alla variante in oggetto, definiti dal PTCP, dalla Direttiva regionale 1253/1999 e dalla 1410/2000, si sovrappongono in parte. Al fine di

evitare la duplicazione della verifica di criteri ripetuti, si propone una loro “classificazione” come riportato nella tabella successiva.

Si segnala che alcuni criteri, con riferimento alla variante in oggetto (variante al PSC) sono criteri da tenere in considerazione in questa fase di valutazione (ad es. criteri di scelta localizzativa di aree), mentre altri criteri sono più pertinenti alla fase successiva (ad es. la scelta del tipo di interventi da insediare nelle aree), e pertanto riconducibili a “prescrizioni” ovvero indirizzi/condizioni/limiti da tenere in considerazione nelle successive fasi.

<b>PTCP (art.22)</b>	a) inserirsi all'interno dei centri storici, di assi commerciali esistenti o di ambiti definiti da PVC, con esclusione di localizzazioni isolate	<b>ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE</b>	<b>C2</b>
<b>-PTCP (art.22)</b>	c) devono essere considerati in modo congiunto, e misurati nella loro estensione complessiva, i PUA relativi ad insediamenti commerciali che coinvolgano due o più ambiti urbanistici di PSC dello stesso tipo (ovvero due o più zone omogenee di PRG che prevedano le medesime destinazioni d'uso) che siano contigui, o separati solo da sedi stradali	<b>PIANIFICAZIONE, AREE CONGIUNTE</b>	<b>C0</b>
<b>PTCP (art.22)</b>	d) verificare che sussistano le condizioni di sostenibilità socio-economica, ambientale e territoriale definiti dalle disposizioni del presente Piano in coerenza con i criteri di cui al punto 2 della DCR 1410/2000; spetta inoltre ai Comuni, qualora gli interventi risultino fattibili dal punto di vista sociale ed economico, individuare, in proporzione all'impatto, misure di mitigazione e compensazione degli interventi in sintonia con gli indirizzi delle norme regionali e del presente Piano.	<b>MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE</b>	<b>P0</b>
<b>1253/ 99 (2.2.4)</b>	a) armonizzare ed eventualmente integrare la presenza di grandi strutture commerciali	<b>ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE</b>	<b>C2</b>
<b>1253/ 99 (2.2.4)</b>	b) razionalizzare l'accessibilità nelle aree ove si sono insediate grandi strutture commerciali	<b>ACCESSIBILITA', (prescrizione per fase successiva)</b>	<b>P1</b>
<b>1253/ 99 (2.2.4)</b>	c) favorire la concentrazione delle grandi e medie strutture in aree commerciali integrate collocate in prossimità dei nodi infrastrutturali che garantiscano la massima accessibilità;	<b>ACCESSIBILITA'</b>	<b>C1</b>
<b>1253/ 99 (2.2.4)</b>	d) prevedere nuove aree per il commercio di vicinato e per medie e grandi strutture in connessione con le nuove previsioni insediative e con specifiche tendenze alla crescita demografica	<b>ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE</b>	<b>C2</b>
<b>1253/ 99</b>	e) escludere possibilità insediative per medie e grandi strutture di commercio poco vocate dal punto di vista dell'accessibilità.	<b>ACCESSIBILITA'</b>	<b>C1</b>
<b>1253/ 99 (4.3.e)</b>	in ambiti a destinazione specialistica, o comunque in aree specificamente destinate dai piani urbanistici ad ospitare più strutture commerciali, dotate di un sistema integrato di accessi e di parcheggi	<b>ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE</b>	<b>C2</b>
<b>1253/ 99 (4.3.e)</b>	in ambiti nei quali si siano formate nel tempo aggregazioni di grandi o medie strutture commerciali, anche non adeguatamente attrezzate ed integrate, e nei quali l'insediamento di ulteriori strutture possa consentire e assicurare la razionalizzazione e il miglioramento del sistema di accessi e dei parcheggi;	<b>ACCESSIBILITA'</b>	<b>C1</b>
<b>1253/ 99 (4.3.e)</b>	in aree già insediate, nelle quali si verifichi la dismissione delle precedenti funzioni, che possano essere validamente destinate a funzioni anche commerciali.	<b>RIUSO-CONSUMO SUOLO</b>	<b>C3</b>

<b>1253/ 99 (4.3.a)</b>	valutare i possibili impatti dei nuovi insediamenti sull'ambiente, sulla mobilità e sulla rete dei servizi pubblici e privati preesistente; in particolare devono essere considerati gli effetti del traffico indotto sulla rete stradale in relazione al tipo di accessibilità previsto, alle caratteristiche geometriche delle sedi stradali e al loro stato di congestione, avendo riguardo al fatto che i progetti a corredo delle domande per grandi strutture dovranno contenere idonee simulazioni dei prevedibili flussi generati/attratti nelle ore di punta dalle strutture commerciali, al fine di verificare la compatibilità degli stessi con le densità veicolari ordinarie sulla viabilità esistente e l'efficacia delle soluzioni proposte.	<b>MOBILITA', (prescrizione per fase successiva)</b>	<b>P2</b>
<b>1410/ 00 (2.a)</b>	Criterio 2.a.1-2 relativo all'obiettivo del contenimento del consumo di territorio: va previsto il consumo di nuovo territorio (incremento dell'urbanizzazione) soltanto quando non sussistano alternative derivanti dal completamento o dalla sostituzione dei tessuti insediativi esistenti ovvero dalla riorganizzazione e riqualificazione del territorio urbanizzato. Vanno considerati gli effetti di confinamento, separazione, interclusione di territorio derivanti dalla localizzazione dell'area da destinare a grandi strutture di vendita, e delle infrastrutture relative.	<b>RIUSO- CONSUMO SUOLO</b>	<b>C3</b>
<b>1410/ 00 (2.a)</b>	Criterio 2.a.3 relativo all'obiettivo del contenimento del consumo di territorio: i Comuni incentivano attraverso le norme urbanistiche dei PRG (POC e Regolamento Urbanistico-Edilizio) soluzioni che prevedano di realizzare posti auto in autorimesse interrate o in edifici pluripiano (ad esempio condizionando la realizzazione di una parte della superficie edificabile alla proporzionale sistemazione di una quota di territorio sottratto all'uso di parcheggi a raso), e progetti che prevedano l'integrazione delle funzioni con diversa frequenza temporale e conseguenti benefici di riduzione della dotazione di infrastrutture e parcheggi.	<b>RIUSO- CONSUMO DI SUOLO (prescrizione per fase successiva)</b>	<b>P3</b>
<b>1410/ 00 (2.b)</b>	Criterio 2.b.2 Verifica dell'accessibilità territoriale: i Comuni, all'atto della selezione delle proposte di localizzazione da sottoporre alla Conferenza dei servizi (oppure oggetto di Variante al PRG) effettuano una valutazione preliminare dei flussi veicolari generati e attratti in rapporto alla superficie di vendita ammissibile; la valutazione va effettuata con riferimento alle ore di punta della giornata del sabato e, per le zone urbane a destinazione mista, alle giornate e agli orari in cui possono generarsi effetti di sovrapposizione con altri traffici. I flussi relativi vanno confrontati con la capacità della rete esistente, definendo e prescrivendo le conseguenti esigenze di potenziamento.	<b>(prescrizione per fase successiva)</b>	<b>P2</b>
<b>1410/ 00 (2.b)</b>	Criterio 2.b.3 Applicazione in sede di pianificazione comunale di criteri di efficacia rispetto agli obiettivi strategici della pianificazione urbana: valutazione delle opportunità di trasformazione urbanistica connesse agli interventi (bonifica e riqualificazione di aree dismesse; completamento/potenziamento della rete infrastrutturale, ripolarizzazione di funzioni urbane, integrazione con altre funzioni).	<b>ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE</b>	<b>C2</b>
<b>1410/ 00 (2.b)</b>	Criterio 2.b.4 Verifica preliminare della compatibilità acustica: le aree devono essere comprese entro ambiti classificati in classe IV ai sensi della Legge quadro sull'inquinamento acustico (L.447/1995) e del DPCM 14.11.1997 ("Aree ad intensa attività umana"). Vanno considerati, in particolare per le strade di accesso, i problemi indotti dalla prossimità rispetto ad insediamenti residenziali (inquinamento acustico e atmosferico).	<b>COMPATIBILITA' ACUSTICA, (prescrizione per fase successiva)</b>	<b>P5</b>

1410/ 00 (2.b)	<p>1410/ 00 (2.b)</p> <p>Criterio 2.b.5 Verifica preliminare della compatibilità idrogeologica (impermeabilizzazione del suolo, capacità di smaltimento delle acque piovane): verifica della situazione delle infrastrutture nella zona (rete fognaria principale), e della possibilità di realizzare opere idrauliche compensative (bacino di laminazione) per la regimazione delle portate di piena in caso di pioggia intensa.</p>	<p><b>COMPATIBILITA' IDROGEOLOGICA, ACQUE</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P6
1410/ 00 (2.b)	<p>1410/ 00 (2.b)</p> <p>Criterio 2.b.6 Verifica preliminare della compatibilità paesaggistico-ambientale: limitazione degli impatti sul paesaggio e sul sistema storico-culturale del territorio.</p>	<p><b>COMPATIBILITA' PAESAGGISTICO-AMBIENTALE</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P7
1410/ 20 (2.e)	<p>1410/ 20 (2.e)</p> <p>Funzionalità e collocazione del progetto in strategie e interventi urbano-territoriali di riqualificazione (ex L.R. 19/98); o di valorizzazione commerciale (ex L.R. 14/99)</p>	<p><b>ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE</b></p>	C2
1410/ 20 (2.e)	<p>1410/ 20 (2.e)</p> <p>Interventi che riducono lo squilibrio territoriale esistente in aree con i problemi di evasione commerciale indotti da squilibri localizzativi dell'apparato distributivo.</p>	<p><b>ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE</b></p>	C2
1410/ 20 (2.e)	<p>1410/ 20 (2.e)</p> <p>Interventi che utilizzano aree già urbanizzate (dismesse, degradate, sottoutilizzate), o contenitori dismessi, da preferire a progetti che prevedono nuova urbanizzazione</p>	<p><b>RIUSO-CONSUMO SUOLO</b></p>	C3
1410/ 20 (2.e)	<p>1410/ 20 (2.e)</p> <p>Interventi che valorizzano l'identità culturale del territorio, sia attraverso la valorizzazione di attività commerciali tradizionali peculiari della zona, sia attraverso la qualificazione architettonica e paesaggistica dell'intervento.</p>	<p><b>IDENTITA' CULTURALE E QUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA</b> (per successiva fase)</p>	P8
1410/ 20 (2.e)	<p>1410/ 20 (2.e)</p> <p>Progetti che prevedano ritorni occupazionali positivi, come nuova occupazione dipendente e come previsione di insediamento, nelle aree o centri commerciali anche di piccoli esercizi.</p>	<p><b>RITORNI OCCUPAZIONALI</b> (per successiva fase)</p>	P9
1410/ 20 (2.e)	<p>1410/ 20 (2.e)</p> <p>Nell'ambito degli obiettivi e delle priorità delle tipologie progettuali sopra indicate, si indica una ulteriore priorità per gli Interventi con minore impatto ambientale, con particolare attenzione al traffico indotto sulla rete infrastrutturale esistente contestualmente alla attuazione del progetto (non quella in previsione)</p>	<p><b>MOBILITA',</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P2
1410/ 20 (3.a)	<p>1410/ 20 (3.a)</p> <p>Stima del traffico generato e attratto nelle giornate e ore di punta. Effetti di redistribuzione del traffico sulla rete stradale esistente, e valutazione dell'esito globale</p>	<p><b>MOBILITA',</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P2
1410/ 20 (3.a)	<p>1410/ 20 (3.a)</p> <p>Clima acustico della zona, effetti di inquinamento connesso al traffico previsto, in rapporto all'importanza e alla prossimità dei potenziali "bersagli" più significativi</p>	<p><b>COMPATIBILITA' ACUSTICA,</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P5
1410/ 20 (3.a)	<p>1410/ 20 (3.a)</p> <p>Atmosfera: situazione attuale e stima degli effetti indotti dalle emissioni (CO2, polveri)</p>	<p><b>EMISSIONI IN ARIA, ENERGIA</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P10
1410/ 20 (3.a)	<p>1410/ 20 (3.a)</p> <p>Acque superficiali: alterazione del regime idrico superficiale, possibilità di smaltimento delle acque piovane in rapporto alla capacità della rete e dei corpi idrici recettori</p>	<p><b>COMPATIBILITA' IDROGEOLOGICA, ACQUE</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P6
1410/ 20 (3.a)	<p>1410/ 20 (3.a)</p> <p>Paesaggio: struttura percettiva e struttura storico-culturale; modifiche rilevanti indotte dal progetto</p>	<p><b>COMPATIBILITA' PAESAGGISTICO-AMBIENTALE</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P7
1410/ 20 (3.a)	<p>1410/ 20 (3.a)</p> <p>Inquinamento dell'acquifero sotterraneo (acque di prima pioggia); uso dell'acqua piovana: possibilità di effettuare la depurazione delle acque di prima pioggia (particolarmente inquinate), attraverso rete separata o depurazione in loco; possibilità di accumulo di acqua piovana e riuso in loco</p>	<p><b>COMPATIBILITA' IDROGEOLOGICA, ACQUE</b> (prescrizione per fase successiva)</p>	P6

<b>1410/ 20 (3.a)</b>	Impatti energetici: consumi previsti, possibilità di contenimento	<b>EMISSIONI IN ARIA, ENERGIA (prescrizione per fase successiva)</b>	<b>P10</b>
<b>1410/ 20 (3.a)</b>	Adeguamenti e mitigazioni previste dal progetto proposto: efficacia, danni residui. Possibilità di introdurre in sede di autorizzazione prescrizioni specifiche relative alla realizzazione di interventi infrastrutturali, e alla ulteriore riduzione dei rischi e mitigazione dei danni ambientali	<b>MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE</b>	<b>P0</b>
<b>1410/ 20 (3.a)</b>	3.a.5 Impatto socioeconomico: effetti occupazionali specifici dell'iniziativa, effetti sulla qualità dei servizi al consumatore	<b>RITORNI OCCUPAZIONALI (per successiva fase)</b>	<b>P9</b>
<b>1410/ 20 (3.a)</b>	3.a.6 Valutazione dell'innovatività della tipologia commerciale proposta, in rapporto al quadro delle tipologie presenti sul territorio	<b>INNOVAZIONE (per successiva fase)</b>	<b>P11</b>
<b>1410/ 20 (3.a)</b>	3.a.8 Valutazione della solidità economico-finanziaria del progetto: i Comuni e le Conferenze dei servizi devono valutare la coerenza delle informazioni e delle previsioni fornite dal promotore, per evitare i rischi per l'ambiente e per il tessuto socioeconomico connessi al possibile fallimento di iniziative non adeguatamente progettate e sostenute.	<b>SOSTENIBILITA' ECONOMICA (per successiva fase)</b>	<b>P4</b>

Pertanto, in sintesi, i criteri considerati per la valutazione della presente variante, derivanti dalle indicazioni del PTCP, della Direttiva regionale 1253/1999 e della 1410/2000, sono i seguenti:

CRITERI (per la fase di pianificazione PSC)		SINTETICA DESCRIZIONE	CRITERI/ PRESCRIZIONI (per successiva fase: prescrizione o definizione priorità degli interventi successivamente proposti)		SINTETICA DESCRIZIONE
C0	<b>PIANIFICAZIONE, AREE CONGIUNTE</b>	Il criterio è rispettato se sono considerati in modo congiunto, e misurati nella loro estensione complessiva, i PUA relativi ad insediamenti commerciali che coinvolgano due o più ambiti urbanistici di PSC dello stesso tipo che siano contigui, o separati solo da sedi stradali	P0	<b>MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE</b>	Qualora gli interventi risultino fattibili dal punto di vista sociale ed economico, si dovranno individuare, in proporzione all'impatto, misure di mitigazione e compensazione degli interventi in sintonia con gli indirizzi del PTCP e delle norme regionali (ad es. possibilità di introdurre in sede di autorizzazione prescrizioni specifiche relative alla realizzazione di interventi infrastrutturali, e alla ulteriore riduzione dei rischi e mitigazione dei danni ambientali)
C1	<b>ACCESSIBILITA'</b>	Il criterio è rispettato se la grande struttura di vendita si colloca in prossimità di nodi infrastrutturali che garantiscano la massima accessibilità, ovvero in aree nelle quali l'insediamento di ulteriori strutture possa consentire e assicurare la razionalizzazione e il miglioramento del sistema di accessi e dei parcheggi	P1	<b>ACCESSIBILITA'</b>	Si dovrà razionalizzare l'accessibilità nelle aree ove si sono insediate grandi strutture commerciali

C2	<b>ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE</b>	Il criterio è rispettato se la grande struttura di vendita si inserisce all'interno di un plesso territoriale, escludendo pertanto localizzazioni isolate, armonizzando ed eventualmente integrando la rete commerciale (ad es. sistema integrato di accessi e di parcheggi), al fine anche di una riqualificazione urbana (bonifica di aree dismesse, completamento/potenziamento della rete infrastrutturale, ripolarizzazione di funzioni urbane, integrazione con altre funzioni).	P2	<b>MOBILITA'</b>	Si dovranno valutare i possibili impatti dei nuovi insediamenti sull'ambiente, sulla mobilità e sulla rete dei servizi pubblici e privati preesistente; in particolare devono essere considerati gli effetti del traffico indotto sulla rete stradale in relazione al tipo di accessibilità previsto, alle caratteristiche geometriche delle sedi stradali e al loro stato di congestione, avendo riguardo al fatto che i progetti a corredo delle domande per grandi strutture dovranno contenere idonee simulazioni dei prevedibili flussi generati/attratti nelle ore di punta dalle strutture commerciali, al fine di verificare la compatibilità degli stessi con le densità veicolari ordinarie sulla viabilità esistente e l'efficacia delle soluzioni proposte. In particolare, tale valutazione va effettuata con riferimento alle ore di punta della giornata del sabato e, per le zone urbane a destinazione mista, alle giornate e agli orari in cui possono generarsi effetti di sovrapposizione con altri traffici. I flussi relativi vanno confrontati con la capacità della rete esistente, definendo e prescrivendo le conseguenti esigenze di potenziamento.
C3	<b>RIUSO-CONSUMO SUOLO</b>	Il criterio è rispettato se la grande struttura di vendita si localizza in aree già insediate e non prevede il consumo di nuovo suolo ovvero non prevede un incremento delle aree urbanizzabili. Sono da privilegiare interventi che utilizzano aree (dismesse, degradate, sottoutilizzate, o contenitori dismessi; sono invece da sfavorire interventi che creano confinamento, separazione, interclusione di territorio.	P3	<b>RIUSO-CONSUMO DI SUOLO</b>	Si dovranno incentivare soluzioni che prevedano di realizzare posti auto in autorimesse interrato o in edifici pluripiano (ad esempio condizionando la realizzazione di una parte della superficie edificabile alla proporzionale sistemazione di una quota di territorio sottratto all'uso di parcheggi a raso), e progetti che prevedano l'integrazione delle funzioni con diversa frequenza temporale e conseguenti benefici di riduzione della dotazione di infrastrutture e parcheggi.

			<b>P4</b>	<b>SOSTENIBILITA' ECONOMICA</b>	Si dovranno valutare la solidità economico-finanziaria del progetto e la coerenza delle informazioni e delle previsioni fornite dal promotore, per evitare i rischi per l'ambiente e per il tessuto socioeconomico connessi al possibile fallimento di iniziative non adeguatamente progettate e sostenute.
			<b>P5</b>	<b>COMPATIBILITA' ACUSTICA</b>	Si dovrà condurre una verifica preliminare della compatibilità acustica: le aree devono essere comprese entro ambiti classificati in classe IV ai sensi della Legge quadro sull'inquinamento acustico (L.447/1995) e del DPCM 14.11.1997 ("Aree ad intensa attività umana"). Vanno considerati, in particolare per le strade di accesso, i problemi indotti dalla prossimità rispetto ad insediamenti residenziali (inquinamento acustico e atmosferico); dovrà valutarsi il clima acustico della zona e gli effetti di inquinamento connesso al traffico previsto, in rapporto all'importanza e alla prossimità dei potenziali "bersagli" più significativi
			<b>P6</b>	<b>COMPATIBILITA' IDROGEOLOGICA, ACQUE</b>	Si dovrà condurre una verifica preliminare della compatibilità idrogeologica (impermeabilizzazione del suolo, capacità di smaltimento delle acque piovane): verifica della situazione delle infrastrutture nella zona (rete fognaria principale), e della possibilità di realizzare opere idrauliche compensative (bacino di laminazione) per la regimazione delle portate di piena in caso di pioggia intensa. Dovrà valutarsi l'inquinamento dell'acquifero sotterraneo (acque di prima pioggia); uso dell'acqua piovana: possibilità di effettuare la depurazione delle acque di prima pioggia (particolarmente inquinate), attraverso rete separata o depurazione in loco; possibilità di accumulo di acqua piovana e riuso in loco

			<b>P7</b>	<b>COMPATIBILITA' PAESAGGISTICO-AMBIENTALE</b>	Si dovrà condurre una verifica preliminare della compatibilità paesaggistico-ambientale: limitazione degli impatti sul paesaggio e sul sistema storico-culturale del territorio. Si dovrà valutare la struttura percettiva e struttura storico-culturale, e le modifiche rilevanti indotte dal progetto
			<b>P8</b>	<b>IDENTITA' CULTURALE E QUALIFICAZIONE PAESAGGISTIC</b>	Si dovranno privilegiare gli interventi che valorizzano l'identità culturale del territorio, sia attraverso la valorizzazione di attività commerciali tradizionali peculiari della zona, sia attraverso la qualificazione architettonica e paesaggistica dell'intervento.
			<b>P9</b>	<b>RITORNI OCCUPAZIONALI</b>	Si dovrà valutare l'impatto socioeconomico: effetti occupazionali specifici dell'iniziativa, effetti sulla qualità dei servizi al consumatore. Si dovranno privilegiare progetti che prevedano ritorni occupazionali positivi, come nuova occupazione dipendente e come previsione di insediamento, nelle aree o centri commerciali anche di piccoli esercizi.
			<b>P10</b>	<b>EMISSIONI IN ARIA, ENERGIA</b>	Si dovranno valutare gli impatti in atmosfera (situazione attuale e stima degli effetti indotti dalle emissioni di CO2, polveri) e degli impatti energetici (consumi previsti, possibilità di contenimento)
			<b>P11</b>	<b>INNOVAZIONE</b>	Si dovrà condurre una valutazione dell'innovatività della tipologia commerciale proposta, in rapporto al quadro delle tipologie presenti sul territorio

*Tabella -11 Criteri PTCP e Direttive 1253/1999 e 1410/2000 per l'insediamento di una grande struttura di vendita non alimentare nel territorio comunale: sistematizzazione dei criteri per macrotema e per fase di pianificazione (fonte: elaborazione interna d'ufficio).*

Come detto in precedenza i criteri C sono da considerare in questa fase, gli altri sono da considerare nelle fasi successive e costituiscono condizioni/prescrizioni per la sostenibilità dell'intervento.

**Alternative localizzative: selezione**

A seguito di una ricognizione dello stato di fatto effettuata nel quadro conoscitivo, sono stati presi in considerazione tutte gli ambiti suscettibili di ridimensionamento, ovvero gli ambiti di riqualificazione e alcuni piani attuativi approvati ma ancora non realizzati. Tra questi, si è proceduto ad intervenire utilizzando i criteri sopra esposti, ed è stato deciso di agire in modo omogeneo per ambiti con caratteristiche simili (uguale dimensionamento finale).

Con riferimento alle quattro aree nelle quali è insediabile una grande struttura di vendita non alimentare (tramite trasferimento di autorizzazione vigente alla data di adozione della presente variante), si effettua un'analisi maggiormente approfondita evidenziando l'applicazione dei criteri esposti nel paragrafo precedente e procedendo ad una valutazione che tenga in considerazione sempre gli stessi criteri

**CRITERIO C0 "PIANIFICAZIONE, AREE CONGIUNTE"**

Il criterio è rispettato se sono considerati in modo congiunto, e misurati nella loro estensione complessiva, i PUA relativi ad insediamenti commerciali che coinvolgano due o più ambiti urbanistici di PSC dello stesso tipo che siano contigui, o separati solo da sedi stradali

La variante prevede quattro aree alle quali corrispondono quattro ambiti separati, ciascuno dei quali avrà una successiva fase di pianificazione attuativa. Non è prevista la pianificazione di ambiti contigui, o separati solo da sedi stradali.

**Il criterio risulta pertanto rispettato.**

**CRITERIO C1 "ACCESSIBILITA'"**

In linea generale il criterio è rispettato se la grande struttura di vendita si colloca in prossimità di nodi infrastrutturali che garantiscano la massima accessibilità, ovvero in aree nelle quali l'insediamento di ulteriori strutture possa consentire e assicurare la razionalizzazione e il miglioramento del sistema di accessi e dei parcheggi. Come si evidenzia nella figura successiva, le quattro aree sono collegate/collegabili con la viabilità primaria, anche attraverso adeguamenti alla rete nell'intorno, disincentivando così l'utilizzo della rete locale o delle tratte maggiormente urbanizzate.

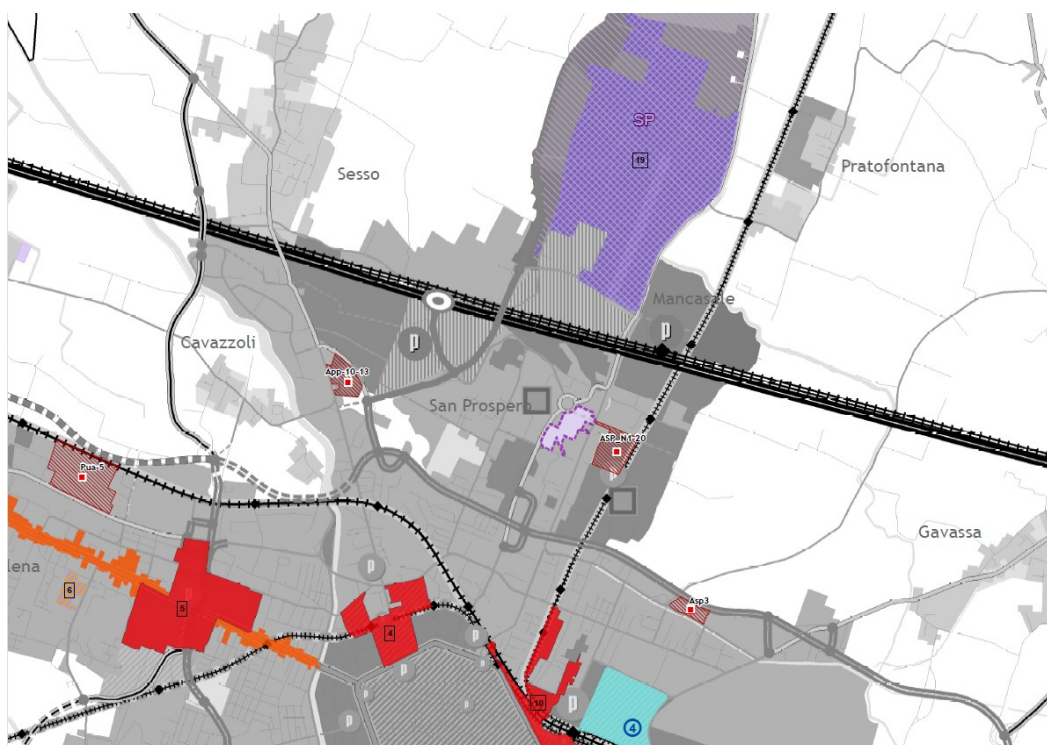


Figura -2 Localizzazione delle quattro aree di variante con possibile evidenza della viabilità principale (fonte: elaborazione interna d'ufficio).

Allo scopo di approfondire il tema si è effettuata un'analisi e una verifica più dettagliata del criterio C1 "accessibilità" secondo quanto previsto dalla DGR 1253/1999.

CODICE DELLA STRADA	CNR
a) Autostrade extraurbane Autostrade urbane	Strade tipo I e II Strade primarie
b) Strada extraurbana principale	Strade di tipo III
c) Strade extraurbane secondarie	Strada tipo IV,A, V, VI e B
d) Strada urbana di scorrimento	Strade urbane di scorrimento
e) Strade urbane di quartiere	Strade urbane di quartiere
f) Strade extraurbane località strade urbane locali	Strade tipo C Strade urbane locali

Tabella - 12 Corrispondenza classificazione delle strade D.P. CNR 13465 del 11/09/1995

## VERIFICA DGR 1253/1999

### C1-Accessibilità

Requisito*	Asp1 "Via Città di Cutro"	ASP_N1-37 "Viale Martiri di Piazza Tien An Men"	Asp3 Via del Chionso	Asp N1-20 Via Gramsci
<b>A) Collocazione rispetto la gerarchia stradale</b>				
<b>A1) Struttura raggiungibile direttamente da strada con le caratteristiche delle strade di tipo A o B di cui art.2 del Codice della Strada o quanto meno con le caratteristiche geometriche di cui al tipo III CNR</b>	-	-	<b>RISPETTATO</b> L'area è raggiungibile dalla SS 722 (tangenziale) classificabile come strada extraurbana principale di tipo B da Codice della strada e dalla Via del Chionso.	-
<b>A2) Struttura con accesso diretto da strada extraurbana principale con caratteristiche geometriche quanto meno pari a quelle del tipo IV CNR</b>		<b>RISPETTATO</b> l'area è raggiungibile da Viale Martiri di Piazza Tien An Men la quale è classificabile come strada extraurbana secondaria da codice della strada ed è equiparata alle strade di tipo IV CNR.	-	<b>RISPETTATO</b> l'area è raggiungibile da Via Gramsci strada che è classificabile come strada extraurbana secondaria da codice della strada ed è equiparata alle strade di tipo IV CNR.
<b>A4) Struttura raggiungibile direttamente da una strada urbana di scorrimento, ossia con le caratteristiche delle strade di tipo D di cui all'art. 2 del Codice della strada</b>	<b>RISPETTATO</b> L'area è raggiungibile da Viale Città di Cutro che è classificabile da Codice della strada come strada urbana di scorrimento di tipo D. Inoltre l'area è raggiungibile dalla SS63 classificabile come strada extraurbana secondaria.	-	-	-

Tabella - 13 Verifica "Accessibilità"- Requisito A \* per le grandi strutture di vendita è richiesto il livello di prestazione IA1 oppure, IA2 oppure IA4.

La tabella dimostra come il requisito A sia rispettato.

## VERIFICA DGR 1253/1999

### C1-Accessibilità

Requisito**	Asp1 "Via Città di Cutro"	ASP_N1-37 "Viale Martiri di Piazza Tien An Men"	Asp3 Via del Chionso	Asp N1-20 Via Gramsci
<b>B) Collocazione rispetto ai nodi di interscambio tra mobilità individuale e collettiva **</b>				
<i>B1) Collocazione a meno di 200 m. da una stazione del Servizio Ferroviario Regionale o di servizi ferroviari di bacino ad elevata frequenza</i>	<b>NO</b> Non sono presenti stazioni nel raggio di 200 metri.	<b>NO</b> L'area è delimitata dalla ferrovia ma non sono presenti stazioni nel raggio di 200 metri.	<b>NO</b> Non sono presenti stazioni nel raggio di 200 metri. La stazione più vicina è Reggio Santa Croce.	<b>SI</b> E' presente la stazione Reggio Stadio situata sulla linea TPER Reggio Emilia- Guastalla.
<i>B2) Collocazione presso una fermata di servizi di trasporto urbano collettivo, in posizione tale che il parcheggio pubblico realizzato dalla struttura di vendita come standard di urbanizzazione possa svolgere funzioni di parcheggio scambiatore per il raggiungimento del centro urbano.</i>	<b>NO</b> L'area si trova a circa 50 metri dalla fermata della linea 13 "Polo Makalle' - Reggio E. - Sesso" che permette di raggiungere il centro città (Caserma Zucchi). Nelle vicinanze a circa 400 metri sulla SS63 all'incrocio con la Via B. Ochino è presente una fermata di autobus di linea extraurbana.	<b>NO</b> L'area si trova a circa 500 metri dalla fermata della linea 3 "Via Maroncelli - Istituti Penitenziari" tramite la quale è possibile raggiungere il centro cittadino (caserma Zucchi). Sulla Via F. Cervi invece sono localizzate altre fermate di linee urbane ed extraurbane.	<b>NO</b> L'area si trova a circa 200 metri dalla fermata della linea urbana 12 "Pratofontana-Reggio Emilia-Roncofiesi" situata sulla Via del Chionso e sempre a circa 200 metri dalla fermata della linea urbana 10 "Canalina - V.le Timavo - Chionso" e dalla linea 11 "Gavassa - Via Adua - Mascagni". Tramite queste si raggiunge la Caserma Zucchi. A circa un kilometro) sulla Via dell'Aeronautica è presente la fermata "Aeroporto" luogo di sosta di vari autobus di linea extraurbani.	<b>NO</b> L'area si trova a circa 200 metri dalla fermata delle linee 5 "Mancasale Centro Fieristico - Stazione AV - Rivalta Peep" e 9 Stazione Mediopadana - Fogliano. Tramite la linea 5 è possibile raggiungere il centro città presso la Caserma Zucchi mentre con la linea 9 la stazione ferroviaria. A distanza simile sono presenti le fermate di autobus di linea extraurbana.
<i>B3) Collocazione a meno di cento metri fra l'ingresso alla struttura e una fermata di servizi di trasporto urbano o suburbano collettivo a media o elevata frequenza</i>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>

Tabella - 14 Verifica "Accessibilità"- Requisito B \*\* per le medie e grandi strutture di vendita non alimentare i livelli di prestazione b1),b2),b3) sono da considerarsi preferenziali.

La tabella dimostra come il requisito B sia spesso non rispettato.

In particolare il sotto-requisito b1, cioè la presenza di una stazione ferroviaria a distanza di 200 metri è rispettato solo dall'ambito Asp N1-20; Il sotto-requisito b2 non è rispettato da nessuna delle quattro aree dal momento che le fermate del trasporto pubblico non sono mai in adiacenza alle aree in esame. Infine l'unica area che rispetta il sotto-requisito b.3 è l'ambito Asp1 in quanto a 50 m. è presente una fermata del Tpl. Le altre aree hanno fermate del trasporto pubblico nelle vicinanze a distanza maggiore.

Le analisi effettuate evidenziano come in fase attuativa si dovrà valutare la realizzazione di interventi di estendimento/intensificazione della rete di trasporto pubblico e la realizzazione di eventuali nuove fermate del TPL.

VERIFICA DGR 1253/1999				
C1-Accessibilità				
Requisito*	Asp1 "Via Città di Cutro"	ASP_N1-37 "Viale Martiri di Piazza Tien An Men"	Asp3 Via del Chionso	Asp N1-20 Via Gramsci
<b>C) Innesto fra viabilità pubblica e privata***</b>				
<b>C2) Innesto canalizzato ad uso esclusivo della struttura di vendita o della area commerciale integrata, con corsie di accelerazione, decelerazione e di accumulo di lunghezza adeguata ai flussi di traffico attesi;</b>		-	-	-
<b>C3) Innesto canalizzato ad uso esclusivo della struttura di vendita.</b>	-	-	-	-

Tabella - 15 Verifica "Accessibilità"- Requisito C \*\*\* per le medie e grandi strutture di vendita non alimentare si richiede il livello di prestazione C2 o C3.

La tabella dimostra come il requisito C risulti non rispettato. In fase attuativa si dovranno realizzare i necessari accessi o innesti di uso esclusivo dell'area commerciale.

In sintesi l'analisi ha mostrato l'idoneità delle quattro aree ad ospitare nuovi insediamenti commerciali, a condizione che siano previsti degli interventi di miglioramento e adeguamento dell'accessibilità all'area e del sistema di trasporto pubblico.

**Dall'analisi effettuata emerge in particolare la necessità:**

- di verificare il traffico, la capacità degli assi di accesso;
- di realizzare i necessari accessi ad uso esclusivo dalla viabilità principale alle aree;
- di prevedere l'estendimento/intensificazione del trasporto pubblico;
- di curare l'inserimento delle nuove opere nella viabilità esistente.

**Tali aspetti considerazioni vengono riportate nelle schede di VALSAT, relative alle quattro aree in oggetto.**

## **CRITERIO C2 “ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE”**

Il criterio è rispettato se la grande struttura di vendita si inserisce all'interno di un plesso territoriale, escludendo pertanto localizzazioni isolate, armonizzando ed eventualmente integrando la rete commerciale (ad es. sistema integrato di accessi e di parcheggi), al fine anche di una riqualificazione urbana (bonifica di aree dismesse, completamento/potenziamento della rete infrastrutturale, ripolarizzazione di funzioni urbane, integrazione con altre funzioni).

Come si evince dalla figura successiva, le quattro aree ricadono all'interno dell'area nord, che deve essere considerata quale ambito territoriale interno di riferimento e plesso territoriale da prendere in considerazione qualora si debbano effettuare valutazioni in merito alla rete commerciale esistente. Nella figura successiva, si evidenzia la localizzazione delle quattro aree (in cui si prevede di poter insediare la grande struttura commerciale non alimentare) in relazione alla rete commerciale esistente e ai principali assi commerciali.

L'insediamento della grande struttura di vendita non alimentare di importanza di livello locale, (con le caratteristiche di cui all'art. 18 comma 2 del PTCP ovvero fino a 4.500 mq di SV NA) potrà avvenire tramite inserimento in POC e previo trasferimento di autorizzazione di medio-grande struttura di vendita non alimentare sul territorio comunale. Attraverso la programmazione in POC, la possibilità di insediamento sarà relativa solo ad una unica grande struttura non alimentare. Una volta programmata in POC la prima delle quattro aree, per le restanti tre aree “decaderà” tale previsione, rimanendo in essere unicamente la potenzialità commerciale prevista dalle NA del PSC o del RUE vigenti. In termini di bilancio complessivo, rispetto al numero di grandi strutture di vendita di importanza locale stabilite dal PTCP, la previsione di una nuova grande struttura di importanza locale da insediarsi in uno dei comparti individuati nell'area nord, viene compensata dalla contestuale eliminazione delle previsione di strutture di vendita di livello sovracomunale (C) nel Polo funzionale PF4 - “Stazione ferroviaria, Centro Intermodale (CIM) e ex-Officine Reggiane”. Pertanto l'insediamento della grande struttura di vendita non costituisce un potenziamento della rete commerciale delle grandi strutture di vendita, bensì si configura come qualificazione dell'offerta commerciale della rete esistente all'interno del plesso territoriale di questo ambito territoriale, incentivando anche l'integrazione e la polarizzazione delle attività commerciali di attrazione all'interno di zone o poli già attrezzati e facilitando l'accesso per i consumatori.

Il criterio risulta pertanto rispettato.

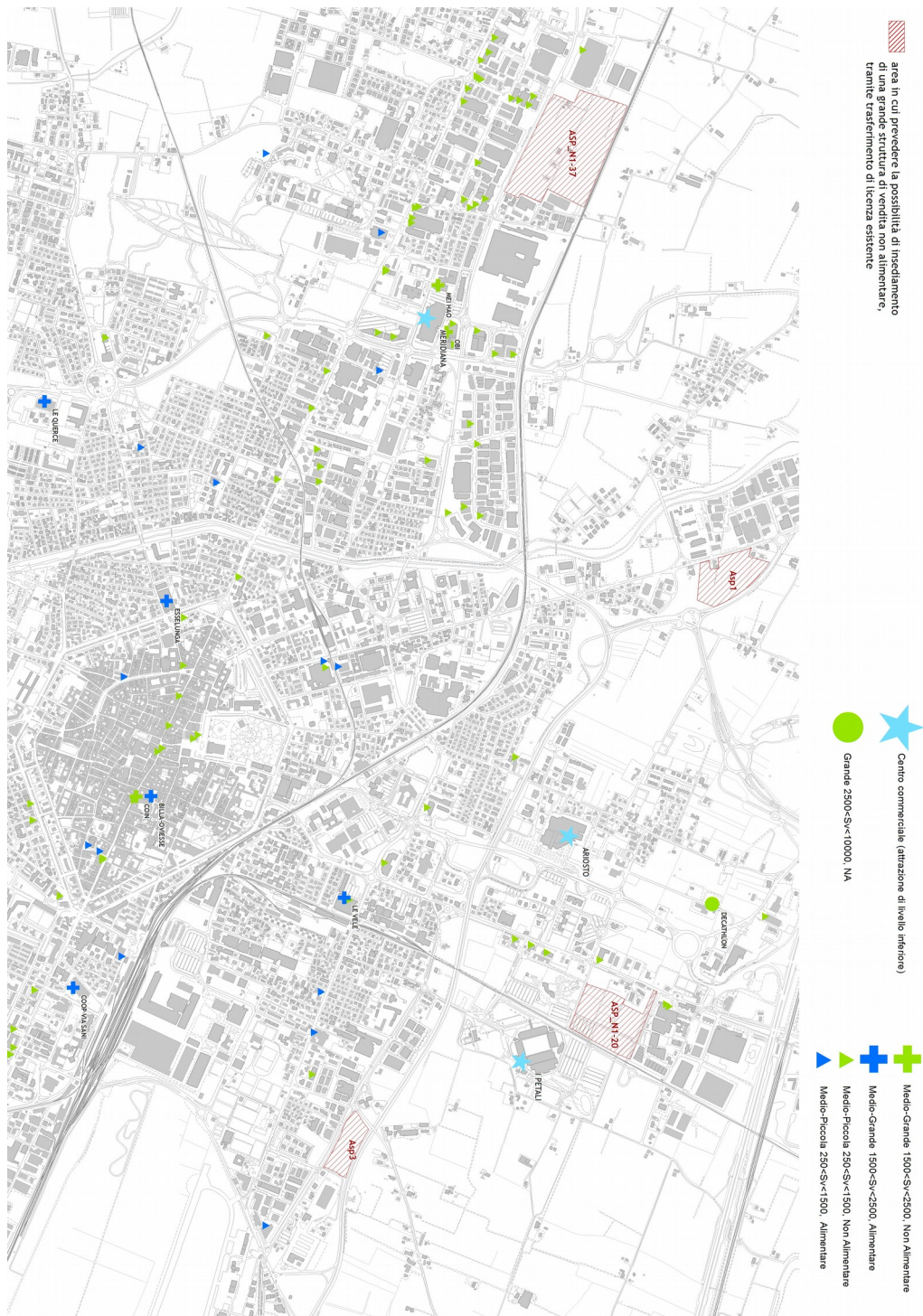


Figura - 3 Localizzazione delle quattro aree nel plesso territoriale area nord del Comune di Reggio Emilia, con evidenza della rete commerciale esistente (fonte: elaborazione interna d'ufficio).

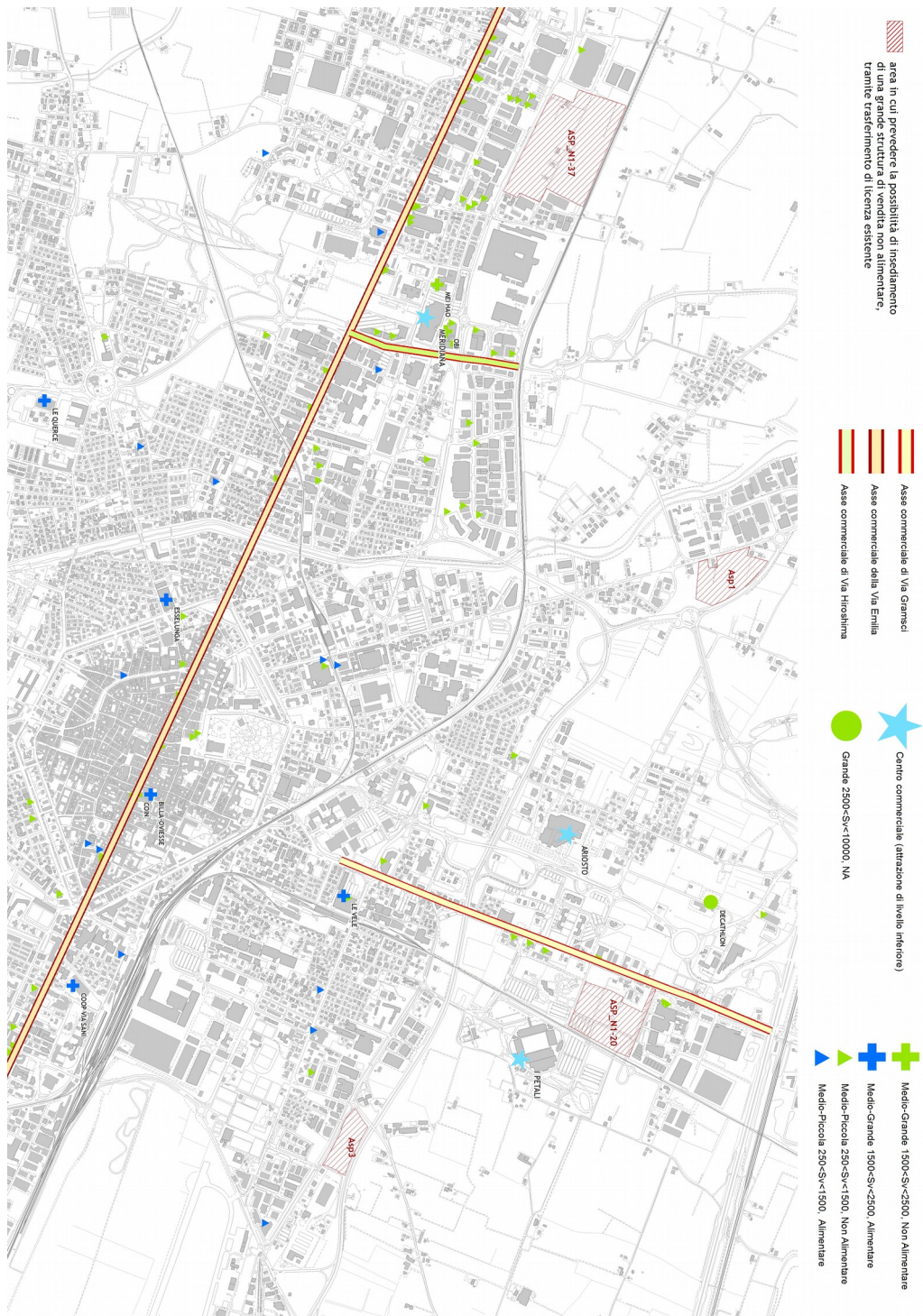


Figura -4 Localizzazione delle quattro aree con evidenza della rete commerciale esistente e degli assi commerciali principali (fonte: elaborazione interna d'ufficio).

### CRITERIO C3 “RIUSO-CONSUMO DI SUOLO”

Il criterio è rispettato se la grande struttura di vendita si localizza in aree già insediate e non prevede il consumo di nuovo suolo ovvero non prevede un incremento delle aree urbanizzabili. Sono da privilegiare interventi che utilizzano aree (dismesse, degradate, sottoutilizzate, o contenitori dismessi; sono invece da sfavorire interventi che creano confinamento, separazione, interclusione di territorio.

Si evidenzia che tutte le quattro aree sono già “urbanizzabili/urbanizzate” e che pertanto la variante non prevede un incremento delle aree urbanizzabili.

Il criterio risulta rispettato.

Si riporta una tabella di sintesi con la verifica dei criteri sopra esposti rispetto alle aree di variante per la localizzazione di una unica grande struttura di vendita non alimentare. Sono utilizzati i seguenti colori:

- bianco: criterio pienamente rispettato (o non pertinente)
- grigio: criterio parzialmente rispettato o rispettato con necessità di prescrizioni (codice riportato)

		Aree su cui è possibile insediare una unica nuova grande struttura non alimentare			
CRITERI		Asp3	App 10-13	PUA5	ASPN1-20
C0	PIANIFICAZIONE, AREE CONGIUNTE				
C1	ACCESSIBILITA'	P1, P2	P1, P2	P1, P2	P1, P2
C2	ARMONIZZARE, ESCLUDERE ISOLAMENTI, RIQUALIFICARE				
C3	RIUSO-CONSUMO SUOLO				

Tabella - 16 Matrice di valutazione dei criteri PTCP e Direttive 1253/1999 e 1410/2000.

Dalla tabella emerge il rispetto dei criteri individuati per le quattro aree individuate dalla variante, con la necessità di valutazioni e prescrizioni in tema di accessibilità e mobilità, la cui realizzazione dovrà essere effettuata in fase attuativa, mediante anche i contributi di soggetti competenti, tra cui il Servizio Mobilità del Comune e l'Agencia per la Mobilità.

Per tutte le aree permane la necessità di verifica del rispetto dei criteri/prescrizioni P0-P11 della Tabella 11 nelle successive fasi di pianificazione.

## **APPROFONDIMENTO DELL'ANALISI E CONCLUSIONI**

**Di seguito si riportano alcune tabelle di sintesi relative ad ognuna delle quattro aree in oggetto, nelle quali sono stati considerati ulteriori aspetti, in special modo di tipo ambientale, rispetto ai temi dell'accessibilità e mobilità analizzati in precedenza**

<b>Asp1- Via Città di Cutro</b>		
	<b>Stato attuale</b>	<b>SI/NO</b>
<b>Accesso all'area</b>	<i>L'area è raggiungibile dal Via Città di Cutro e dalla SS 63 (Via dei Gonzaga).  Non è presente l'accesso all'area</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza della ferrovia</b>	-	<b>NO</b>
<b>Presenza fermata della ferrovia a meno di 200 m.</b>	<i>Non sono presenti stazioni del servizio ferroviario a meno di 200 m.</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza di fermate del trasporto pubblico a meno di 100 m</b>	<i>Sono presenti fermate del trasporto pubblico a meno di 100 metri sulla Via dei Gonzaga (SS 63).</i>	<b>SI</b>
<b>Presenza di reti ciclabili (reggio map)</b>	<i>E' presente una pista ciclabile su Via dei Gonzaga (SS 63).</i>	<b>SI</b>
<b>Assenza di vincoli ambientali e paesaggistici (Tav. P 7.1 PSC)</b>		<b>SI</b>
<b>Assenza di vincoli storici (Tav. P 7.2 PSC)</b>	<i>Nell'area non sono presenti vincoli. Via dei Gonzaga è viabilità storica.</i>	<b>SI</b>
<b>Assenza di Rischi pericolosità idraulica (PAI)</b>	<i>L'area rientra in fascia C del PAI del Crostolo</i>	<b>NO</b>
<b>Assenza di areali della rete ecologica (Tav. P 9 PSC)</b>	<i>L'area non ricade in areali della rete ecologica</i>	<b>SI</b>

Tabella -17 Matrice di approfondimento Asp1 – Via Città di Cutro

<b>ASP_N1-37- Viale Martiri di Piazza Tien An Men</b>		
	<b>Stato di fatto</b>	<b>SI/NO</b>
<b>Accesso all'area</b>	<i>L'area è raggiungibile da Viale Martiri di Piazza Tien An Men.  Non è presente l'accesso all'area.</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza della ferrovia</b>	<i>L'area è delimitata dalla ferrovia</i>	<b>SI</b>
<b>Presenza fermata della ferrovia a meno di 200 m.</b>	<i>Non sono presenti stazioni del servizio ferroviario a meno di 200 m.</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza di fermate del trasporto pubblico a meno di 100 m</b>	<i>Non sono presenti fermate del trasporto pubblico a meno di 100 metri .</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza di reti ciclabili</b> <i>(reggio map)</i>	<i>Non sono presenti piste ciclabili.</i>	<b>NO</b>
<b>Assenza di vincoli ambientali e paesaggistici</b> <i>(Tav. P 7.1 PSC)</i>	<i>L'area risulta in classe di infiltrazione potenziale comparativa media e ricade nelle zone di protezione delle acque sotterranee (settore B). Rientra infine nella zona di tutela del fontanile.</i>	<b>NO</b>
<b>Assenza di vincoli storici</b> <i>(Tav. P 7.2 PSC)</i>	<i>Nell'area non sono presenti vincoli.</i>	<b>SI</b>
<b>Assenza di pericolosità e rischio idraulico</b> <i>(PAI)</i>	<i>L'area rientra in fascia C del PAI del Crostolo</i>	<b>NO</b>
<b>Assenza di areali della rete ecologica</b> <i>(Tav. P 9 PSC)</i>	<i>L'area non ricade in areali della rete ecologica</i>	<b>SI</b>

Tabella -18 Matrice di approfondimento ASP\_N1-37 - viale Martiri di Piazza Tien An Men

<b>Asp3 - via del Chionso</b>		
	<b>Stato di fatto</b>	<b>SI/NO</b>
<b>Accesso all'area</b>	<i>L'area è raggiungibile dalla SS 722 (tangenziale).  Non è presente l'accesso all'area.</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza della ferrovia</b>	-	<b>NO</b>
<b>Presenza fermata della ferrovia a meno di 200 m.</b>	<i>Non sono presenti stazioni del servizio ferroviario a meno di 200 m.</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza di fermate del trasporto pubblico a meno di 100 m</b>	<i>Non sono presenti fermate del trasporto pubblico a meno di 100 metri .</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza di reti ciclabili</b> <i>(reggio map)</i>	<i>Non sono presenti piste ciclabili.</i>	<b>NO</b>
<b>Assenza di vincoli ambientali e paesaggistici</b> <i>(Tav. P 7.1 PSC)</i>	-	<b>SI</b>
<b>Assenza di vincoli storici</b> <i>(Tav. P 7.2 PSC)</i>	<i>Nell'area non sono presenti vincoli. Via del Chionso è viabilità storica di livello minore, lungo la quale è presente un canale storico.</i>	<b>SI</b>
<b>Assenza di pericolosità e rischio idraulico</b> <i>(PAI)</i>	-	<b>SI</b>
<b>Assenza di areali della rete ecologica</b> <i>(Tav. P 9 PSC)</i>	<i>L'area non ricade in areali della rete ecologica</i>	<b>SI</b>

Tabella -19 Matrice di approfondimento Asp3 - via del Chionso

<b>Asp N1-20 Via Gramsci</b>		
	<b>Stato di fatto</b>	<b>SI/NO</b>
<b>Accesso all'area</b>	<i>l'area è raggiungibile da Via Gramsci.</i>  <i>Non è presente l'accesso all'area.</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza della ferrovia</b>	-	<b>SI</b>
<b>Presenza fermata della ferrovia a meno di 200 m.</b>	<i>Sono presenti stazioni del servizio ferroviario a meno di 200 m.</i>	<b>SI</b>
<b>Presenza di fermate del trasporto pubblico a meno di 100 m</b>	<i>Non sono presenti fermate del trasporto pubblico a meno di 100 metri.</i>	<b>NO</b>
<b>Presenza di reti ciclabili</b> <i>(reggio map)</i>	<i>Sono presenti piste ciclabili lungo Via Gramsci e lungo Via Tegani.</i>	<b>SI</b>
<b>Assenza di vincoli ambientali e paesaggistici</b> <i>(Tav. P 7.1 PSC)</i>	-	<b>SI</b>
<b>Assenza di vincoli storici</b> <i>(Tav. P 7.2 PSC)</i>	<i>Nell'area non sono presenti vincoli.</i> <i>Via Gramsci è viabilità storica.</i>	<b>SI</b>
<b>Assenza di pericolosità e rischio idraulico</b> <i>(PAI)</i>	-	<b>SI</b>
<b>Assenza di areali della rete ecologica</b> <i>(Tav. P 9 PSC)</i>	<i>L'area non ricade in areali della rete ecologica</i>	<b>SI</b>

Tabella -20 Matrice di approfondimento Asp N1-20 Via Gramsci

-

In conclusione si possono fare delle riflessioni sulla localizzazione della grande struttura di vendita non alimentare, che possono indirizzare la scelta di una delle quattro aree considerando non solo gli aspetti della mobilità e dell'accessibilità ma anche quelli ambientali, paesaggistici e di assetto idrogeologico.

L'analisi ha mostrato l'idoneità delle quattro aree ad ospitare nuovi insediamenti commerciali, a condizione che siano previsti degli interventi di miglioramento e adeguamento dell'accessibilità all'area. Le quattro aree, pur avendo delle caratteristiche comuni, presentano delle differenze. Ad esempio l'ambito dell'Asp1 e l'ambito dell'Asp\_n1-20 richiedono interventi viabilistici di minore entità mentre l'ambito dell'Asp 3 richiede la realizzazione di un ramo di collegamento tra la Tangenziale e Via del Chionso. Discorso diverso è da fare per l'ASP\_N1-37 dove potrà localizzarsi la struttura commerciale solo nel momento in cui sarà realizzata la Tangenziale Nord che apporterà modifiche consistenti alla viabilità.

Dal punto di vista del trasporto pubblico appaiono avvantaggiate l'ambito dell'Asp1 (presenza di fermate molto vicine, meno di 50 m.) e l'ambito dell'ASP\_N1-20 in cui è presente una fermata della ferrovia regionale (Reggio Stadio).

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile due aree, l'ambito dell'Asp1 e l'ambito dell'Asp\_N1-20, sono servite anche da piste ciclabili, mentre gli ambiti dell' ASP\_N1-37 e dell'Asp 3 non sono direttamente raggiungibili con esse; se si decidesse di localizzare la struttura in una di queste due aree c'è la necessità di estendere la rete delle piste ciclabili.

Considerando poi aspetti territoriali ed ambientali, si può evidenziare come le aree considerate sono aree libere all'interno dell'urbanizzato con scarso valore ecologico: nessuna è elemento importante della rete ecologica comunale. Dal punto di vista paesaggistico ed ambientale inoltre, non presentano particolari problematiche ad eccezione dell'ambito dell'ASP\_N1-37 che ricade in un'area di ricarica delle acque dove si dovrà prestare particolare attenzione al rischio di contaminazione. Aspetto importante da valutare per l'ambito dell'ASP\_N1-37 e l'ambito dell'Asp1 è la tutela idrogeologica dal momento che ricadono in fasce di rispetto del Crostolo di tipo C.

Infine, nel scegliere l'area, bisognerà considerare anche la presenza di altre strutture attrattive intorno alle aree di intervento e/o la previsione di altre importanti opere. Ad esempio nelle vicinanze dell'ambito dell'Asp 3 è prevista la realizzazione del Parco Tecnologico nell'area delle ex Reggiane e l'Arena Campovolo. Invece per l'ambito dell'Asp\_n1-20, bisognerà valutare la vicina presenza di un'altra struttura commerciale "I Petali" e di altre strutture commerciali oltre lo Stadio Mapei.

## **3.2. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELLA VARIANTE**

### **3.2.A - FINALITA', METODOLOGIA E STRUMENTI**

#### **Finalità della valutazione**

La variante interessa per la maggior parte ambiti per cui è già stata redatta una valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale, in fase di approvazione del PSC vigente. Le analisi effettuate per la ValSAT del PSC approvato evidenziano le potenzialità e le criticità del territorio in base ai diversi tematismi: sistema delle infrastrutture per la mobilità, suolo, sottosuolo e acque, rumore e qualità dell'aria, agricoltura, paesaggio ed ecosistemi, sistema delle dotazioni territoriali.

Risulta evidente che, in linea generale, ove la presente variante prevede una riduzione delle potenzialità di insediamento di attività commerciali, il carico antropico e i potenziali impatti negativi sull'ambiente connessi a tale uso risulteranno diminuiti, mentre si renderà necessario un approfondimento maggiore rispetto a quegli ambiti per i quali si prevede un aumento, reale o potenziale, delle superfici insediabili.

E' prevista quindi una finalità di verifica della sostenibilità delle trasformazioni previste, aggiornando ed integrando le valutazioni già effettuate in sede di ValSAT del PSC e l'analisi degli elementi che impongono eventuali limiti e/o condizioni alle previsioni insediative, al fine di valutare l'impatto che la variante genera sull'ambiente e sul territorio.

#### **Metodologia**

Si propone una valutazione qualitativa mediante utilizzo di una matrice di confronto tra le azioni di piano e gli aspetti ambientali pertinenti precedentemente individuati. La definizione dell'effetto è descritta nel paragrafo successivo.

A questa valutazione complessiva si affianca una valutazione dei singoli ambiti oggetti di variante, la quale sarà contenuta in apposite schede di Valsat. In situazioni di potenziale impatto, per ciascun ambito di variante, saranno proposte limiti e condizioni di sostenibilità ed eventuali misure di mitigazioni e/o compensazione.

#### **Strumenti e limiti**

In generale, sono state utilizzate tutte le valutazioni condotte in sede di Valsat di PSC, Valsat di POC e gli approfondimenti contenuti delle schede di Valsat degli ambiti del PSC e delle schede del RUE.

Per la predisposizione della matrice di confronto, non è prevista una valutazione quantitativa degli impatti, poiché la natura della variante è di carattere strategico. Alcune

valutazioni puntuali sugli ambiti contengono considerazioni quantitative, riportando la fonte di riferimento.

### 3.2.B - POSSIBILI EFFETTI DELLA VARIANTE

#### Matrice di valutazione

Si propone una matrice di valutazione qualitativa basata sul confronto tra le azioni di variante e gli aspetti ambientali pertinenti individuati al par. §2.1.B.

Sono utilizzati i seguenti segni:

- effetto diretto (D), indiretto (I)
- positivo (+), negativo (-), nullo (/),

e le graduazioni di grigio per evidenziare l'intensità:

- da nulla (in bianco), a elevata (in grigio scuro).

	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI	Emissioni climalteranti	Inquinamento acustico	Qualità dell'aria	Sistema naturale e paesaggio
1	Potenziamento e la valorizzazione del ruolo del centro storico, quale centro commerciale e naturale	1.1	Crescita in ruolo e capacità attrattiva del centro storico – Azioni indirette (punti successivi) per la crescita della capacità attrattiva	/	/	/	/
		1.2	Riduzione della competizione di aree esterne al centro storico – Azioni indirette (punti successivi) per la riduzione della competizione	I	I	I	I
2	Riassetto e qualificazione della rete commerciale e fuori dal centro storico, riducendo	2.1	Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle aree a corona del centro storico – Riduzione da 5.000 a 3.500 mq sv per gli ambiti di riqualificazione (AR-4, AR-8, AR-9, AR-10)	I+	I+	I+	I+

previsioni commerciali di grandi punti vendita	2.2	Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle aree fuori dal centro storico	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Riduzione da 2.500 a 1.500 mq sv per l'ambito di riqualificazione della via Emilia (AR-20)</li> <li>– Riduzione da 2.500 a 1.500 mq sv per gli ambiti produttivi di Mancasale (AR-19)</li> <li>– Riduzione da 3.500 a 1.500 mq sv per gli ambiti ASP_N1 collocati nelle frazioni e nei pressi dell'asse della via Emilia</li> <li>– Riduzione da 5.000 a 3.500 mq sv per il polo funzionale PF-4</li> </ul>	I+	I+	I+	I+
	2.3	Ridimensionamento delle previsioni di sviluppo commerciale nelle frazioni	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Riduzione da 5.000 a 1.500 mq sv per gli ambiti di riqualificazione delle frazioni (AR-6, AR-12, AR-13)</li> </ul>	I+	I+	I+	I+
	2.4	Modifica alla aggregazione di negozi in gallerie	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Esclusione della possibilità di inserimento di centri commerciali di vicinato per gli ambiti di riqualificazione a corona del centro storico (AR-4, AR-8, AR-9, AR-10), per gli ambiti di riqualificazione delle frazioni (AR-6, AR-12, AR13) e e per gli ASP_N1</li> </ul>	I+	I+	I+	+
3 Potenziamento della qualità ambientale e territoriale degli insediamenti commerciali	3.1	Qualificazione di ambiti già destinati a funzione commerciale non alimentare prevedendo in uno di essi il trasferimento di licenza	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Possibilità di insediamento di una unica nuova grande struttura non alimentare (4.500 mq sv) in adeguate aree Asp-3, App 10-13, Asp1, ASP_N1-37, ASP_N1-20)</li> </ul>	D-	D-	D-	D-
	3.2	Qualificazione ambientale degli insediamenti commerciali	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Inserimento in normativa di requisiti di qualità ambientale e territoriale, tra i quali requisiti prestazionali degli edifici e requisiti di compatibilità della mobilità indotta con la capacità della rete trasportistica</li> </ul>	D+	D+	D+	D+

Tabella -21 Matrice di valutazione ambientale della variante.

## Risultati

Dalla matrice si evidenzia che:

- le azioni dell'obiettivo 1 sul centro storico non hanno effetti significativi sugli aspetti ambientali pertinenti considerati;
- le azioni dell'obiettivo 2, tutte volte alla riduzione della previsione di grandi strutture commerciali hanno effetti indiretti e positivi, con media intensità; tale valutazione è stata espressa per la previsione di riduzione del carico urbanistico e della conseguente riduzione della mobilità indotta che, indirettamente, incide negli aspetti ambientali considerati. Tali azioni di riduzione degli insediamenti commerciali di grandi superfici di vendita potrebbero avere effetti positivi anche sul sistema naturale e paesaggio, sebbene le aree siano tutte in territorio urbanizzato;

- le azioni dell’obiettivo 3.1 che prevedono una qualificazione di ambiti esistenti con incremento del carico urbanistico, potrebbero avere impatti indiretti negativi (in analogia al caso precedente), ma l’entità del potenziamento, ovvero l’intensità dell’impatto, è inferiore ai ridimensionamenti previsti. Inoltre, sarà possibile prevedere misure di mitigazione per gli ambiti all’interno delle schede di Valsat, al seguito dei quali non saranno previsti impatti negativi significativi (vedi anche le prescrizioni derivanti dall’applicazione dei criteri di cui al paragrafo §3.1.B)
- le azioni dell’obiettivo 3.2 che prevedono l’inserimento di requisiti prestazionali, hanno effetti chiaramente positivi e diretti in quanto inserite direttamente a tale scopo, e possono essere di intensità maggiore in relazione alle emissioni in aria di gas climalteranti e di inquinanti atmosferici. L’eventuale applicazione del progetto CarbonZero, o la necessità di valutazione della domanda di traffico indotto con messa in capo di mobilità alternative, o la richiesta di requisiti prestazionali energetici per i consumi (ad es. per la climatizzazione) possono tutte agire sugli aspetti ambientali “emissioni climalteranti” e “qualità dell’aria”.

Come già accennato, è affidata alle schede di approfondimento a valutazione puntuale della sostenibilità ambientale e territoriale dell’ambito di variante, e la definizione di misure di mitigazione volte a ridurre gli impatti o a prevedere effetti positivi rispetto alla situazione vigente senza variante.

#### **Valutazioni locali: rimando alle schede di valutazione di approfondimento**

Si rimanda alle schede di approfondimento allegate al presente documento la valutazione puntuale degli ambiti.

Non si prevedono impatti negativi significativi dalla previsione della variante, e le schede verificano la sostenibilità ambientale e territoriale dei singoli ambiti.

Essendo gli ambiti nei quali sono previsti incrementi non adiacenti, e gli aspetti ambientali pertinenti principalmente legati al traffico, non sono previsti impatti cumulativi da valutare in questa sede. La stessa conferenza di pianificazione non ha evidenziato impatti cumulativi della variante.

### **3.3. IMPOSTAZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO**

#### **Riferimento agli indicatori del PSC e POC**

Si richiamano i principali indicatori di monitoraggio, già presenti all'interno della ValSAT del PSC vigente (elaborato V2 – allegato A, Misure per il monitoraggio), riferiti alle principali criticità ambientali riscontrate nel territorio e a quei fattori di pressione che le determinano.

Questo set di indicatori risulta essere uno strumento necessario a misurare i principali effetti ambientali delle scelte intraprese, tramite il monitoraggio degli aspetti quantitativi e qualitativi delle azioni di Piano nel tempo e per effettuare una valutazione periodica dei trend in atto, anche al fine di individuare eventuali azioni di aggiustamento e compensazione.

Tale controllo è fondamentale per la corretta attuazione del Piano, in quanto permette, in presenza di effetti negativi non previsti, di intervenire tempestivamente con specifiche misure correttive.

In occasione del primo POC, a due anni dall'approvazione di PSC e RUE, si è compiuto il primo aggiornamento del monitoraggio iniziato con la ValSAT del PSC e si è proceduto a redigere una sintesi in merito alle tendenze riscontrate negli ultimi anni, tracciando anche una previsione di trend, in merito alle proposte inserite in POC e alla variante normativa al RUE.

Di seguito viene illustrato il set di indicatori individuati dalla ValSAT del PSC vigente (che vengono confermati anche nella presente ValSAT), già monitorati in sede di ValSAT delle successive varianti nonché di POC.

Per ognuno degli indicatori si riporta una sintesi in merito al trend ipotetico, e si riportano delle considerazioni qualitative sulla influenza delle previsioni di variante sullo stato di fatto e sulle evoluzioni prevedibili.

Si utilizza la simbologia già usata nella Valsat del POC: trend costante (→), trend in lieve aumento (↗), trend in aumento (↑↑), trend in diminuzione (↓), trend in lieve diminuzione (↘), non disponibile (n.d).

Indicatore del PSC	Trend	Note
Aree protette e riserve naturali	→	variante ininfluyente
Verde urbano a gestione comunale:	↗	variante ininfluyente in quanto non ci sono variazioni quanto a nuove urbanizzazioni e dunque le dotazioni restano le medesime rispetto alle previsioni vigenti. Anzi, in caso di aree con aumento di Sv per trasferimento di grandi strutture di vendita, potrebbero essere richieste ulteriori dotazioni in termini di verde urbano
Interventi edilizi (nuova costruzione, ampliamento e sopraelevazione)	→	variante ininfluyente, in quanto le variazioni di Sv (in diminuzione o in aumento) saranno da conteggiare all'interno di aree in cui è già definita la massima potenzialità edificatoria, per cui tendenzialmente ci si aspetta una redistribuzione della potenzialità commerciale sulle altre funzioni ammesse.
Uso del suolo (aree urbanizzate – artificializzate, agricole, naturali o seminaturali):	→	la variante sarà sostanzialmente ininfluyente rispetto alle previsioni vigenti, non variando il disegno degli ambiti
Consumo di acqua da acquedotto (domestico e non domestico)	↘	la variante potrebbe attestarsi in leggero aumento, in quanto i consumi di acqua per la destinazione commerciale normalmente non sono significativi, pertanto una diminuzione di Sv a favore di altri usi potrebbe comportarne un aumento
Consumo di gas metano per i diversi usi e numero di utenze fatturate:	→	poiché la potenzialità edificatoria dovrà rispettare quanto già previsto dagli strumenti vigenti, e quindi ci si aspetta una redistribuzione della potenzialità commerciale sulle altre funzioni ammesse, ma senza aumenti di volumetrie, si prevede che i consumi non aumenteranno rispetto all'attuale previsione. In ogni caso l'evoluzione normativa in materia energetica, che mira ad una costante riduzione dei fabbisogni, consentirà di contenere anche il fabbisogno di gas metano
Edifici con certificazione energetica	↑	variante tendenzialmente in miglioramento rispetto ad oggi grazie alla maggiore attenzione della normativa alla tematica dei consumi energetici e dell'uso di fonti rinnovabili
Teleriscaldamento (abitanti serviti nel territorio comunale)	↗	potrà verificarsi un moderato aumento rispetto alle previsioni vigenti in conseguenza della redistribuzione della potenzialità commerciale sulle altre funzioni ammesse, in caso essa si traduca in edificazioni a fini residenziali
Autovetture ogni 100 abitanti (indice di motorizzazione)	n.d.	variante ininfluyente in quanto non contempla interventi che abbiano attinenza coi sistemi di trasporto pubblico o condiviso e si esplica in aree già urbane e servite
Trasporto Pubblico Urbano - estensione della rete	↗	Variante ininfluyente o possibilmente anche in lieve aumento visto che è prevista l'esigenza di estendere la rete del trasporto pubblico (nuove fermate) per alcune aree dove è previsto il trasferimento di licenza una medio grande struttura di commercio non alimentare.
Parcheggi scambiatori / centri di interscambio	↗	variante ininfluyente o possibilmente anche in lieve aumento visto che è prevista la possibilità di realizzare parcheggi pubblici di interscambio nelle aree dove è previsto il trasferimento di licenza una medio grande struttura di commercio non alimentare.
Percorsi ciclopodali - indice di disponibilità (metri ogni 100 abitanti)	↗	variante ininfluyente o in lieve aumento visto che è prevista la possibilità estendere la rete delle piste ciclabili per le strutture commerciali non servite da essa

Tabella -22 Indicatori del PSC e trend ipotetico.

## **INDICATORI DI STATO, DI PROCESSO E DI CONTRIBUTO**

In questo capitolo si propongono ulteriori indicatori in grado di monitorare il processo di desertificazione alimentare del contesto urbano e il grado di accessibilità degli esercizi di vicinato alimentari.

**- *Variazione in termini assoluti e percentuale degli esercizi commerciali di vicinato alimentari nel territorio comunale***

*soglie temporali di 5 anni*

*\*(anche per aree urbane: ad esempio centro storico, tessuto consolidato, frazioni)*

**- *Numero di esercizi commerciali di vicinato alimentari serviti da percorsi ciclo- pedonali in termini assoluti e percentuali (raggio di 50 metri)***

*soglie temporali di 5 anni*

**- *Numero di esercizi commerciali di vicinato alimentari serviti da trasporto pubblico (fermata distante massimo 50 metri) in termini assoluti e percentuali***

*soglie temporali di 5 anni*

### **Conclusione**

In questa parte del documento si sono poste le basi per la valutazione degli effetti della variante a scala di piano tramite il monitoraggio degli indicatori identificati in fase Valsat del PSC e tramite l'identificazione di ulteriori indicatori utili a monitorare il grado di "desertificazione alimentare" del contesto urbano.

## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

### **- FASI DI CONSULTAZIONE**

Ai sensi dell'art. 14 " Consultazione" del D.Lgs. 152/06 le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione, disposte ai sensi delle vigenti disposizioni per specifici piani e programmi, sono coordinate al fine di evitare duplicazioni (nel caso della variante in oggetto, coordinate con le procedure della indicate dalla legislazione regionale).

Pertanto, la conferenza di pianificazione ha costituito la prima fase di consultazione della variante, anche ai fini della valutazione ambientale. Successivamente, a variante adottata, sarà prevista una pubblicazione sul BURERT di un avviso contenente anche le informazioni relative alla procedura di VAS (comma 1 art. 14). Il periodo di deposito degli elaborati sarà di 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui sopra; entro tale termine chiunque potrà prendere visione della proposta di variante e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Gli elaborati di variante saranno altresì pubblicati sui siti web dell'autorità procedente e dell'autorità competente.

### **- FASI PROCEDURALI, PARERE MOTIVATO, DICHIARAZIONE DI SINTESI**

Si richiamano sinteticamente le fasi procedurali relative alla "valutazione ambientale" previste per l'approvazione della variante.

A seguito della chiusura della conferenza di pianificazione è stato prodotto un documento di Valsat/Vas che sarà adottato e pubblicato insieme ai documenti di variante. Terminato il periodo della consultazione, l'amministrazione comunale proporrà una controdeduzione alle osservazioni, trasmettendole all'autorità competente, e saranno proposte modifiche agli elaborati, anche in accoglimento dei contributi e valutazioni dei soggetti competenti in materia ambientale. Saranno tenute in considerazione tutte le osservazioni il cui accoglimento potrebbe avere impatti ambientali significativi.

La Provincia, autorità competente, esprimerà il parere motivato, che l'Amministrazione comunale terrà in considerazione nella predisposizione della Dichiarazione di sintesi da approvare insieme ai documenti di variante.



## ALLEGATI

### - SCHEDE DI VALSAT/VAS DEGLI AMBITI OGGETTI DI VARIANTE

Seguono le schede di approfondimento.

Si riportano alcune considerazioni conclusive e di sintesi a seguito della valutazione effettuata. In linea di massima, dal momento che la variante prevede complessivamente un alleggerimento del carico urbanistico rispetto a quello previsto, le criticità a volte individuate per alcune componenti risultano tendenzialmente diminuite, quando non invariate rispetto alle precedenti previsioni. Inoltre, ove si sia individuato un potenziale peggioramento indotto dalle previsioni di variante si è contestualmente individuata comunque la possibilità di realizzare interventi migliorativi o di mitigazione a risoluzione di tale aumentata criticità. In sintesi, l'analisi puntuale delle singole componenti che è stata condotta ha evidenziato che:

- in merito al tema del consumo di suolo la variante può indurre effetti solo positivi o tutt'al più irrilevanti, in quanto la riduzione di Sv può comunque essere compensata con la realizzazione di altre destinazioni d'uso, nella misura prevista dal PSC e dal successivo POC. Si aggiunge invece il positivo risvolto di una miglior distribuzione della superficie realizzabile su altri usi, tendenzialmente più consoni alle aree oggetto di variante;
- in merito all'inquinamento atmosferico e acustico indotto dal traffico veicolare si può obiettivamente sostenere che complessivamente sul territorio comunale l'effetto sortito sarà solo migliorativo, in quanto l'uso commerciale ha notoriamente una pesante implicazione in termini di traffico indotto e una complessiva riduzione della Sv realizzabile non può che ridurre tale traffico. Ragionando puntualmente è evidente che ciò vale per le aree con Sv in diminuzione, mentre nelle aree ove è consentito l'aumento della Sv potrà materializzarsi un aumento dell'impatto di tale componente, ma si tratta di aumenti di superficie di volta in volta contenuti rispetto a quanto già previsto ed in aree già strutturate da un punto di vista viabilistico e comunque con previsione di realizzazione di importanti tessuti viari a servizio delle nuove edificazioni;
- quanto a dotazioni di parcheggi e accessibilità essi costituiscono una criticità per alcuni ambiti oggetto di variante (in particolare i parcheggi lo sono per gli ambiti AR-4 e PF-4, mentre l'accessibilità lo è per gli ambiti PF-4, AR-9 e AR-10). Pertanto, alla luce della previsione di riduzione di Sv non ci si può che aspettare un miglioramento di tali aspetti;
- relativamente alle reti tecnologiche (acquedotto, fognature, rete gas, teleriscaldamento, etc ...) non si ravvisano particolari problemi, in quanto ove si

prevede la riduzione della Sv ne conseguirà un alleggerimento di tali reti, mentre ove si prevede un aumento della Sv è stato appurato che tali reti sono già presenti e opportunamente dimensionate per accogliere le previsioni degli strumenti vigenti con opportuni margini e quindi si presume che siano adeguate anche per accogliere un minimo aumento di Sv a discapito di altre destinazioni, comunque già previste. In ogni caso è puntualmente indicato il confronto obbligatorio con i vari enti gestori di tali reti;

- in merito alla componente ambientale e paesaggistica, premesso che le aree oggetto di variante non presentano particolari caratteri da questo punto di vista e risultano quasi tutte inserite in contesti ampiamente urbanizzati, è comunque possibile affermare che la proposta di variante risulta migliorativa rispetto a quanto previsto dallo strumento vigente se valutata nei casi di ridotta Sv ad esempio negli ambiti di riqualificazione, o comunque non peggiorativa, in quanto in tutti i casi (quindi anche in caso di aumentata Sv) il progetto dovrà rispettare eventuali le prescrizioni che verranno dettate dal POC e comunque prevedere un opportuno inserimento nel contesto;
- analogamente a quanto detto per la componente ambientale e paesaggistica, anche relativamente alle tutele storiche e naturalistiche è stato valutato che le aree oggetto di variante non presentano particolari caratteri da questo punto di vista;
- per quanto riguarda componenti quali il rischio idraulico, il rischio sismico e l'inquinamento elettromagnetico, la variante risulta del tutto ininfluente se non in minor misura migliorativa nelle aree a ridotta Sv;
- in ultima analisi la componente energetica, anche per essa la variante in sé risulta ininfluente, in quanto una contrazione dell'uso commerciale non implica necessariamente una riduzione dei fabbisogni energetici.

Per le quattro aree nelle quali sarà potenzialmente insediabile una grande struttura di vendita non alimentare è prescritto che in fase di programmazione attuativa, dovranno essere presi in considerazione i seguenti criteri/prescrizioni.

P0	<b>MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE</b>	Qualora gli interventi risultino fattibili dal punto di vista sociale ed economico, si dovranno individuare, in proporzione all'impatto, misure di mitigazione e compensazione degli interventi in sintonia con gli indirizzi del PTCP e delle norme regionali (ad es. possibilità di introdurre in sede di autorizzazione prescrizioni specifiche relative alla realizzazione di interventi infrastrutturali, e alla ulteriore riduzione dei rischi e mitigazione dei danni ambientali)
P1	<b>ACCESSIBILITA'</b>	Si dovrà razionalizzare l'accessibilità nelle aree ove si sono insediate grandi strutture commerciali
P2	<b>MOBILITA'</b>	Si dovranno valutare i possibili impatti dei nuovi insediamenti sull'ambiente, sulla mobilità e sulla rete dei servizi pubblici e privati preesistente; in particolare devono essere considerati gli effetti del traffico indotto sulla rete stradale in relazione al tipo di accessibilità previsto, alle caratteristiche geometriche delle sedi stradali e al loro stato di congestione, avendo riguardo al fatto che i progetti a corredo delle domande per grandi strutture dovranno contenere idonee simulazioni dei prevedibili flussi generati/attratti nelle ore di punta dalle strutture commerciali, al fine di verificare la compatibilità degli stessi con le densità veicolari ordinarie sulla viabilità esistente e l'efficacia delle soluzioni proposte. In particolare, tale valutazione va effettuata con riferimento alle ore di punta della giornata del sabato e, per le zone urbane a destinazione mista, alle giornate e agli orari in cui possono generarsi effetti di sovrapposizione con altri traffici. I flussi relativi vanno confrontati con la capacità della rete esistente, definendo e prescrivendo le conseguenti esigenze di potenziamento.
P3	<b>RIUSO-CONSUMO DI SUOLO</b>	Si dovranno incentivare soluzioni che prevedano di realizzare posti auto in autorimesse interrato o in edifici pluripiano (ad esempio condizionando la realizzazione di una parte della superficie edificabile alla proporzionale sistemazione di una quota di territorio sottratto all'uso di parcheggi a raso), e progetti che prevedano l'integrazione delle funzioni con diversa frequenza temporale e conseguenti benefici di riduzione della dotazione di infrastrutture e parcheggi.
P4	<b>SOSTENIBILITA' ECONOMICA</b>	Si dovranno valutare la solidità economico-finanziaria del progetto e la coerenza delle informazioni e delle previsioni fornite dal promotore, per evitare i rischi per l'ambiente e per il tessuto socioeconomico connessi al possibile fallimento di iniziative non adeguatamente progettate e sostenute.
P5	<b>COMPATIBILITA' ACUSTICA</b>	Si dovrà condurre una verifica preliminare della compatibilità acustica: le aree devono essere comprese entro ambiti classificati in classe IV ai sensi della Legge quadro sull'inquinamento acustico (L.447/1995) e del DPCM 14.11.1997 ("Aree ad intensa attività umana"). Vanno considerati, in particolare per le strade di accesso, i problemi indotti dalla prossimità rispetto ad insediamenti residenziali (inquinamento acustico e atmosferico); dovrà valutarsi il clima acustico della zona e gli effetti di inquinamento connesso al traffico previsto, in rapporto all'importanza e alla prossimità dei potenziali "bersagli" più significativi
P6	<b>COMPATIBILITA' IDROGEOLOGICA, ACQUE</b>	Si dovrà condurre una verifica preliminare della compatibilità idrogeologica (impermeabilizzazione del suolo, capacità di smaltimento delle acque piovane): verifica della situazione delle infrastrutture nella zona (rete fognaria principale), e della possibilità di realizzare opere idrauliche compensative (bacino di laminazione) per la regimazione delle portate di piena in caso di pioggia intensa. Dovrà valutarsi l'inquinamento dell'acquifero sotterraneo (acque di prima pioggia); uso dell'acqua piovana: possibilità di effettuare la depurazione delle acque di prima pioggia (particolarmente inquinate), attraverso rete separata o depurazione in loco; possibilità di accumulo di acqua piovana e riuso in loco
P7	<b>COMPATIBILITA' PAESAGGISTICO-AMBIENTALE</b>	Si dovrà condurre una verifica preliminare della compatibilità paesaggistico-ambientale: limitazione degli impatti sul paesaggio e sul sistema storico-culturale del territorio. Si dovrà valutare la struttura percettiva e struttura storico-culturale, e le modifiche rilevanti indotte dal progetto

<b>P8</b>	<b>IDENTITA' CULTURALE E QUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA</b>	Si dovranno privilegiare gli interventi che valorizzano l'identità culturale del territorio, sia attraverso la valorizzazione di attività commerciali tradizionali peculiari della zona, sia attraverso la qualificazione architettonica e paesaggistica dell'intervento.
<b>P9</b>	<b>RITORNI OCCUPAZIONALI</b>	Si dovrà valutare l'impatto socioeconomico: effetti occupazionali specifici dell'iniziativa, effetti sulla qualità dei servizi al consumatore. Si dovranno privilegiare progetti che prevedano ritorni occupazionali positivi, come nuova occupazione dipendente e come previsione di insediamento, nelle aree o centri commerciali anche di piccoli esercizi.
<b>P10</b>	<b>EMISSIONI IN ARIA, ENERGIA</b>	Si dovranno valutare gli impatti in atmosfera (situazione attuale e stima degli effetti indotti dalle emissioni di CO2, polveri) e degli impatti energetici (consumi previsti, possibilità di contenimento)
<b>P11</b>	<b>INNOVAZIONE</b>	Si dovrà condurre una valutazione dell'innovatività della tipologia commerciale proposta, in rapporto al quadro delle tipologie presenti sul territorio

*Tabella -23 Criteri/prescrizioni da tenere in considerazione per l'insediamento di una grande struttura di vendita non alimentare nel territorio comunale in fase di programmazione attuativa.*

**Si segnala che gli elaborati di variante sono stati integrati con le indicazioni/condizioni/prescrizioni identificate nel presente rapporto ambientale, integrato a seguito della conferenza di pianificazione e sistematizzate all'interno delle schede di approfondimento che seguono, elaborate per tutti gli ambiti di variante.**

<b><u>ALLEGATI.....</u></b>	<b><u>85</u></b>
<b><u>- SCHEDE DI VALSAT DEGLI AMBITI OGGETTI DI VARIANTE.....</u></b>	<b><u>85</u></b>
<i><u>AR-4 (Gardenia), AR-8 (Mirabello, ex Polveriera, via Melato), AR-9 (via Emilia, via Turri, zona stazione), AR-10 (Santa Croce).....</u></i>	<i><u>86</u></i>
<i><u>PF-4 “Stazione ferroviaria, Centro Intermodale (CIM) e ex-Officine Reggiane”.....</u></i>	<i><u>87</u></i>
<i><u>AR-6 (Pieve Mirandola), AR-12 (Roncocesi), AR-13 (Cadè).....</u></i>	<i><u>88</u></i>
<i><u>AR-19 (area produttiva di Mancasale), AR-20 (asse storico della via Emilia).....</u></i>	<i><u>90</u></i>
<i><u>ASP_N1 (ambiti specializzati per nuovi insediamenti produttivi).....</u></i>	<i><u>92</u></i>
<i><u>Asp1- Città di Cutro.....</u></i>	<i><u>93</u></i>
<i><u>ASP_N1-37- Viale Martiri di Piazza Tien An Men.....</u></i>	<i><u>95</u></i>
<i><u>Asp3 - Via Del Chionso.....</u></i>	<i><u>98</u></i>
<i><u>ASP_N1-20 – via Gramsci.....</u></i>	<i><u>101</u></i>

## **AR-4 (GARDENIA), AR-8 (MIRABELLO, EX POLVERIERA, VIA MELATO), AR-9 (VIA EMILIA, VIA TURRI, ZONA STAZIONE), AR-10 (SANTA CROCE)**

La Sv prevista dalla proposta di variante passa per ognuno degli ambiti da 5.000 mq a 3.500 mq.

### CONSIDERAZIONI GENERALI relative agli ambiti in oggetto

Premesso che si confermano le valutazioni riportate nella ValSAT del PSC approvato (elaborato P4.1b - Ambiti di riqualificazione\_Schede d'ambito) relativamente alle criticità ambientali, condizioni e mitigazioni contenute nelle suddette schede e di seguito non esplicitamente richiamate, in quanto aspetti non interessati dalla variante in oggetto, si rileva quanto segue.

Si può supporre che dalla diminuzione della Superficie di vendita relativa alla funzione commerciale prevista dalla proposta di variante derivino minori criticità rispetto alle seguenti tematiche, in quanto, a parità di diritto edificatorio previsto dallo strumento vigente, le altre funzioni ammesse comportano minori flussi indotti:

- riduzione del carico urbanistico;
- riduzione della mobilità indotta, che indirettamente incide anche su aspetti ambientali quali l'inquinamento acustico e quello atmosferico.

### CONSIDERAZIONI SPECIFICHE relative a ciascun singolo ambito

**AR-4:** si ritiene la diminuita potenzialità commerciale più in linea con gli orientamenti di riqualificazione del PSC dal momento che avverrà una distribuzione più equilibrata tra le funzioni ammesse, che sono residenza, commercio di vicinato, medio-piccole strutture di vendita e funzioni terziarie e di servizio. Si può supporre inoltre che dall'assetto proposto in variante derivino minori criticità rispetto alla tematica dei parcheggi.

**AR-8:** si ritiene la diminuita potenzialità commerciale più in linea con gli orientamenti di riqualificazione del PSC dal momento che avverrà una distribuzione più equilibrata tra le funzioni ammesse, che sono servizi pubblici, residenza, commercio di vicinato e medio-piccole strutture di vendita e funzioni terziarie.

**AR-9 e AR-10:** si ritiene che la diminuita potenzialità commerciale sia più in linea con gli orientamenti di riqualificazione del PSC, dal momento che avverrà una distribuzione più equilibrata tra le funzioni ammesse che sono residenza, commercio di vicinato, medie strutture di vendita (con esclusione delle medio-grandi alimentari) e funzioni terziarie e di servizio. Si può supporre inoltre che dall'assetto proposto in variante derivino minori criticità rispetto alla tematica dell'accessibilità.

## **PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI**

Si prevede infine che l'attuazione delle previsioni commerciali avvenga solo a fronte di:

- verifica della capacità trasportistica degli assi viari in relazione all'impatto degli interventi
- verifica della presenza e dell'adeguatezza delle reti del trasporto pubblico nonché alla valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete.

## **PF-4 “STAZIONE FERROVIARIA, CENTRO INTERMODALE (CIM) E EX-OFFICINE REGGIANE”**

La Sv prevista dalla proposta di variante passa per ognuno degli ambiti da 5.000 mq a 3.500 mq.

Quest'area è individuata dal PSC come area dotata di forti potenzialità urbanistiche, ambientali, sociali, economiche e culturali, quale Parco dell'Innovazione, in cui insediare, a fianco del già presente Tecnopolo (quale luogo di ricerca applicata e trasferimento tecnologico alle imprese) e del Centro Internazionale per l'Infanzia Malaguzzi, ulteriori funzioni che investano sulla ricerca, conoscenza e creatività.

La riqualificazione di tutta l'area è stata già avviata con il progetto relativo al primo comparto del Programma di Riqualificazione Urbana, PRU\_IP-1a Area Reggiane (Capannone 19 - Capannone 18 – Capannone 17 – Piazzale Europa – Braccio Storico Viale Ramazzini), con il quale si prevede, oltre al recupero di due capannoni, anche la riapertura del tratto di viale Ramazzini, per un collegamento diretto tra via dell'Aeronautica e Piazzale Europa.

La proposta di variante, prevedendo la riduzione della potenzialità commerciale, persegue e conferma pertanto la vocazione dell'area prevista da PSC e dal successivo Programma di Riqualificazione.

In particolare, per quanto riguarda le considerazioni ambientali, la ValSAT di PSC (elaborato P4.1a - Poli funzionali\_Schede d'ambito) aveva individuato alcune criticità ambientali relativamente agli aspetti della accessibilità, dei parcheggi, inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, reti tecnologiche.

Successivamente, la VAS-ValSAT dell'intervento relativo al primo stralcio del PRU, redatta in aggiornamento ed integrazione della ValSAT del PSC, ha affrontato in modo approfondito i condizionamenti ambientali e territoriali dell'area e, per il progetto trattato, ha individuato come compatibili gli impatti sulle componenti ambientali, paesaggistiche e di bonifica ambientale, a fronte di incrementi non significativi dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico. Anche la redazione del PRU\_IP-1a.bis ha confermato gli stessi esiti.

Ne consegue che, a fronte di una riduzione della potenzialità commerciale, tutto questo non possa che essere confermato, in particolare si prevede un complessivo effetto di alleggerimento delle seguenti tematiche:

- riduzione del carico urbanistico;
- riduzione della mobilità indotta, che indirettamente incide anche su aspetti ambientali quali l'inquinamento acustico e quello atmosferico.

Restano comunque valide le condizioni e mitigazioni indicate in ValSAT di PSC.

### **PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI**

Si prevede infine che l'attuazione delle previsioni commerciali avvenga solo a fronte di:

- verifica della capacità trasportistica degli assi viari in relazione all'impatto degli interventi
- verifica della presenza e dell'adeguatezza delle reti del trasporto pubblico nonché alla valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete.

## AR-6 (PIEVE MIRANDOLA), AR-12 (RONCOCESI), AR-13 (CADÈ)

La Sv prevista dalla proposta di variante passa per ognuno degli ambiti da 5.000 mq a 1.500 mq.

### CONSIDERAZIONI GENERALI relative agli ambiti in oggetto

Premesso che si confermano le valutazioni riportate nella ValSAT del PSC approvato (elaborato P4.1b - Ambiti di riqualificazione\_Schede d'ambito) relativamente alle criticità ambientali, condizioni e mitigazioni contenute nelle suddette schede e di seguito non esplicitamente richiamate, in quanto aspetti non interessati dalla variante in oggetto, si rileva quanto segue.

Si può supporre che dalla diminuzione della Superficie di vendita relativa alla funzione commerciale prevista dalla proposta di variante derivino, come già illustrato per gli altri ambiti di riqualificazione, minori criticità rispetto alle seguenti tematiche, in quanto, a parità di diritto edificatorio previsto dallo strumento vigente, le altre funzioni ammesse comportano minori flussi indotti:

- riduzione del carico urbanistico;
- riduzione della mobilità indotta, che indirettamente incide anche su aspetti ambientali quali l'inquinamento acustico e quello atmosferico.

### CONSIDERAZIONI SPECIFICHE relative a ciascun singolo ambito

**AR-6:** si ritiene la diminuita potenzialità commerciale più in linea con gli orientamenti di riqualificazione del PSC dal momento che avverrà una distribuzione più equilibrata tra le funzioni ammesse, che sono residenza, commercio di vicinato, medio-piccole strutture di vendita, funzioni terziarie e di servizio e, in ultima analisi. Si può supporre inoltre che dall'assetto proposto in variante derivino minori criticità rispetto alle seguenti tematiche, evidenziate nella relativa scheda d'ambito:

- traffico e conseguenti inquinamenti acustico e atmosferico, anche se quest'ultimo di natura produttiva piuttosto che di trasporto, in quanto, a parità di diritto edificatorio previsto dallo strumento vigente, le altre funzioni ammesse comportano minori flussi indotti
- accessibilità, ad oggi non elevata
- i parcheggi, ad oggi di scarso livello.

**AR-12:** si ritiene la diminuita potenzialità commerciale più in linea con gli orientamenti di riqualificazione del PSC dal momento che avverrà una distribuzione più equilibrata tra le funzioni ammesse, che sono residenza, commercio di vicinato, medio-piccole strutture di vendita e funzioni terziarie e di servizio, quale opportunità di riqualificazione per l'intero ambito di Roncocesi. Si può supporre inoltre che dall'assetto proposto in variante derivino minori criticità rispetto alle seguenti tematiche, evidenziate nella relativa scheda d'ambito:

- traffico e conseguenti inquinamenti acustico e atmosferico, ad oggi già elevati, in quanto, a parità di diritto edificatorio previsto dallo strumento vigente, le altre funzioni ammesse comportano minori flussi indotti
- accessibilità, ad oggi bassa
- i parcheggi, ad oggi di scarso livello.

Il ridimensionamento del potenziale insediamento commerciale rende anche potenzialmente meno critica la gestione della relazione con la campagna circostante e la sua mitigazione.

**AR-13:** si ritiene la diminuita potenzialità commerciale più in linea con gli orientamenti di riqualificazione del PSC dal momento che avverrà una distribuzione più equilibrata tra le funzioni ammesse, che sono residenza, commercio di vicinato, medio-piccole strutture di vendita e funzioni terziarie e di servizio, quale opportunità di riqualificazione e riconversione dell'area produttiva e dell'area della stazione. Si può supporre inoltre che dall'assetto proposto in variante derivino minori criticità rispetto alle seguenti tematiche, evidenziate nella relativa scheda d'ambito:

- traffico e conseguenti inquinamenti acustico, ad oggi prodotto dalla stazione ferroviaria presente nell'ambito, e atmosferico, ad oggi determinato dalla vicina linea ferroviaria MI-BO, in quanto, a parità di diritto edificatorio previsto dallo strumento vigente, le altre funzioni ammesse comportano minori flussi indotti
- parcheggi, ad oggi di scarso livello.

La proposta di variante rende inoltre meno critiche da un lato la gestione dell'integrazione con il contesto urbano circostante e dall'altro la gestione della relazione con la campagna circostante e la sua mitigazione.

## **PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI**

Si prevede infine che l'attuazione delle previsioni commerciali avvenga solo a fronte di:

- verifica della capacità trasportistica degli assi viari in relazione all'impatto degli interventi
- verifica della presenza e dell'adeguatezza delle reti del trasporto pubblico nonché alla valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete.

## **AR-19 (AREA PRODUTTIVA DI MANCASALE), AR-20 (ASSE STORICO de**

La Sv prevista dalla proposta di variante passa per ogni ambito da 2.500 mq a 1.500 mq.

Per l'AR-19 (area produttiva di Mancasale) si conferma il settore merceologico non alimentare.

### CONSIDERAZIONI GENERALI relative agli ambiti in oggetto

Si può supporre che dalla diminuzione della Superficie di vendita relativa alla funzione commerciale prevista dalla proposta di variante derivino, come già illustrato per gli altri ambiti di riqualificazione, minori criticità rispetto alle seguenti tematiche, in quanto, a parità di diritto edificatorio previsto dallo strumento vigente, le altre funzioni ammesse comportano minori flussi indotti:

- riduzione del carico urbanistico;
- riduzione della mobilità indotta, che indirettamente incide anche su aspetti ambientali quali l'inquinamento acustico e quello atmosferico.

**AR-19:** l'area in questione è individuata dal vigente PSC quale ambito urbano da riqualificare (da connotarsi come Area Ecologicamente Attrezzata), per il quale sono previste funzioni produttive, secondarie e terziarie, in particolare manifatturiere, mentre le medie e grandi strutture di vendita sono ammissibili solo laddove preesistenti e ciascuna entro i limiti della tipologia in essere.

La previsione di una riduzione della potenzialità commerciale risulta quindi in linea con gli usi consentiti.

Da un punto di vista di sostenibilità ambientale si confermano le valutazioni riportate nella ValSAT del PSC approvato (elaborato P4.1b - Ambiti di riqualificazione\_Schede d'ambito), in particolare i condizionamenti connessi alle reti tecnologiche, alle tutele e valorizzazioni di elementi paesaggistico-ambientali e storici, ai vincoli connessi a situazioni di rischio naturale e antropico. Si esprimono in ogni caso le seguenti ulteriori considerazioni in merito alle tematiche direttamente influenzate dalle previsioni della presente variante.

Premesso che notoriamente le attività commerciali, soprattutto di medie e grandi dimensioni, determinano l'instaurarsi di importanti livelli di traffico, ne consegue che la riduzione della potenzialità commerciale indurrà l'effetto benefico di alleggerimento della rete viaria, aspetto positivo anche se l'accessibilità e la viabilità non rappresentano criticità dell'ambito. Ciò che risulta più importante però è la conseguente riduzione, o quantomeno un non-aumento del livello di inquinamento atmosferico e acustico, che invece costituiscono entrambe un aspetto critico dell'area.

Parallelamente tale previsione indurrà minori criticità rispetto alla tematica del consumo di suolo e carenza di parcheggi, grazie al fatto che le altre funzioni insediabili richiedono un minor numero di parcheggi.

**AR-20:** l'area in questione è individuata dal vigente PSC quale ambito urbano da riqualificare, per il quale è prevista un'opportuna combinazione della funzione residenziale con funzioni terziarie, commerciali (commercio di vicinato e medio-piccole strutture) e di servizio, prevedendo in ogni caso una limitazione all'aumento di carico urbanistico.

La previsione di una riduzione della potenzialità commerciale risulta quindi in linea con gli usi consentiti.

Si può inoltre supporre che dall'assetto proposto in variante derivino minori flussi di traffico e dunque minor inquinamento acustico ed atmosferico, nonché una minore necessità di parcheggi.

Si confermano in ogni caso le valutazioni nonché condizioni e mitigazioni contenute nella ValSAT di PSC e nella successiva ValSAT di 1° POC, nel quale tale ambito è stato inserito (PO.4.1\_Schede norma degli interventi).

#### **PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI**

Si prevede infine che l'attuazione delle previsioni commerciali avvenga solo a fronte di:

- verifica della capacità trasportistica degli assi viari in relazione all'impatto degli interventi
- verifica della presenza e dell'adeguatezza delle reti del trasporto pubblico nonché alla valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete.

## ASP\_N1 (AMBITI SPECIALIZZATI PER NUOVI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI)

La Sv prevista dalla proposta di variante passa per gli ambiti ASP\_N1 presenti nelle frazioni e per quelli che gravitano sull'asse della via Emilia da 3.500 mq a 1.500 mq.

Inoltre si prevede per i restanti ASP\_N1 la possibilità di insediamento di aggregazioni di medio piccole strutture di vendita di dimensioni inferiori a i 3.500 mq di Superficie di vendita complessiva, escludendo pertanto la possibilità di insediamento di aggregazioni che acquistino la valenza di centri commerciali di vicinato.

Le aree in oggetto sono classificate dagli strumenti vigenti (si veda Tav. P6) come ambiti specializzati per nuovi insediamenti produttivi – ambiti potenzialmente urbanizzabili a conferma di previsioni di aree edificabili per attività produttive già contenute nel PRG 2001 (Asp\_n1), nella quale il PSC vigente (art. 5.7) persegue l'obiettivo di uno sviluppo delle attività economiche e al contempo la mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici degli insediamenti stessi ed ammette, tra le varie destinazioni d'uso, quelle produttive manifatturiere, di servizio e terziarie.

In particolare, per gli Asp\_n1 non facenti parte dei poli produttivi di rilievo sovracomunale di Mancasale, Corte Tegge e Gavassa-Prato, sono destinati a insediamenti produttivi polifunzionali caratterizzati dalla compresenza di funzioni produttive, terziarie e di servizio.

Il commercio è previsto nella forma di medio-piccole strutture di vendita, esercizi di vicinato, centri commerciali di vicinato.

La proposta di variante prevede per gli ambiti collocati nelle frazioni e per quelli che gravitano sull'asse della via Emilia la riduzione della Superficie di vendita prevista in ciascun ambito, consentendo la possibilità di insediamento di strutture di vendita per un massimo di 1.500 mq di Sv.

Premesso che si confermano le valutazioni riportate nella ValSAT del PSC approvato (elaborato P4.1c - Ambiti di nuovo insediamento\_Schede d'ambito) relativamente alle criticità ambientali, condizioni e mitigazioni contenute nelle suddette schede e di seguito non esplicitamente richiamate, in quanto aspetti non interessati dalla variante in oggetto, si rileva quanto segue.

Si può supporre che dalla diminuzione della Superficie di vendita relativa alla funzione commerciale prevista dalla proposta di variante derivino minori criticità rispetto alle seguenti tematiche, in quanto, a parità di diritto edificatorio previsto dallo strumento vigente, le altre funzioni ammesse comportano minori flussi indotti:

- riduzione del carico urbanistico;
- riduzione della mobilità indotta, che indirettamente incide anche su aspetti ambientali quali l'inquinamento acustico e quello atmosferico.

Dall'assetto proposto dalla variante si può supporre inoltre, che derivino minori criticità rispetto alla tematica dell'accessibilità, soprattutto per quanto riguarda quegli ambiti prossimi alla via Emilia.

Si ritiene inoltre che l'esclusione della possibilità di insediamento di aggregazioni che acquistino la valenza di centri commerciali di vicinato negli altri ambiti ASP\_N1, sia coerente con gli orientamenti del PSC che prevede per questi ambiti un carattere polifunzionale.

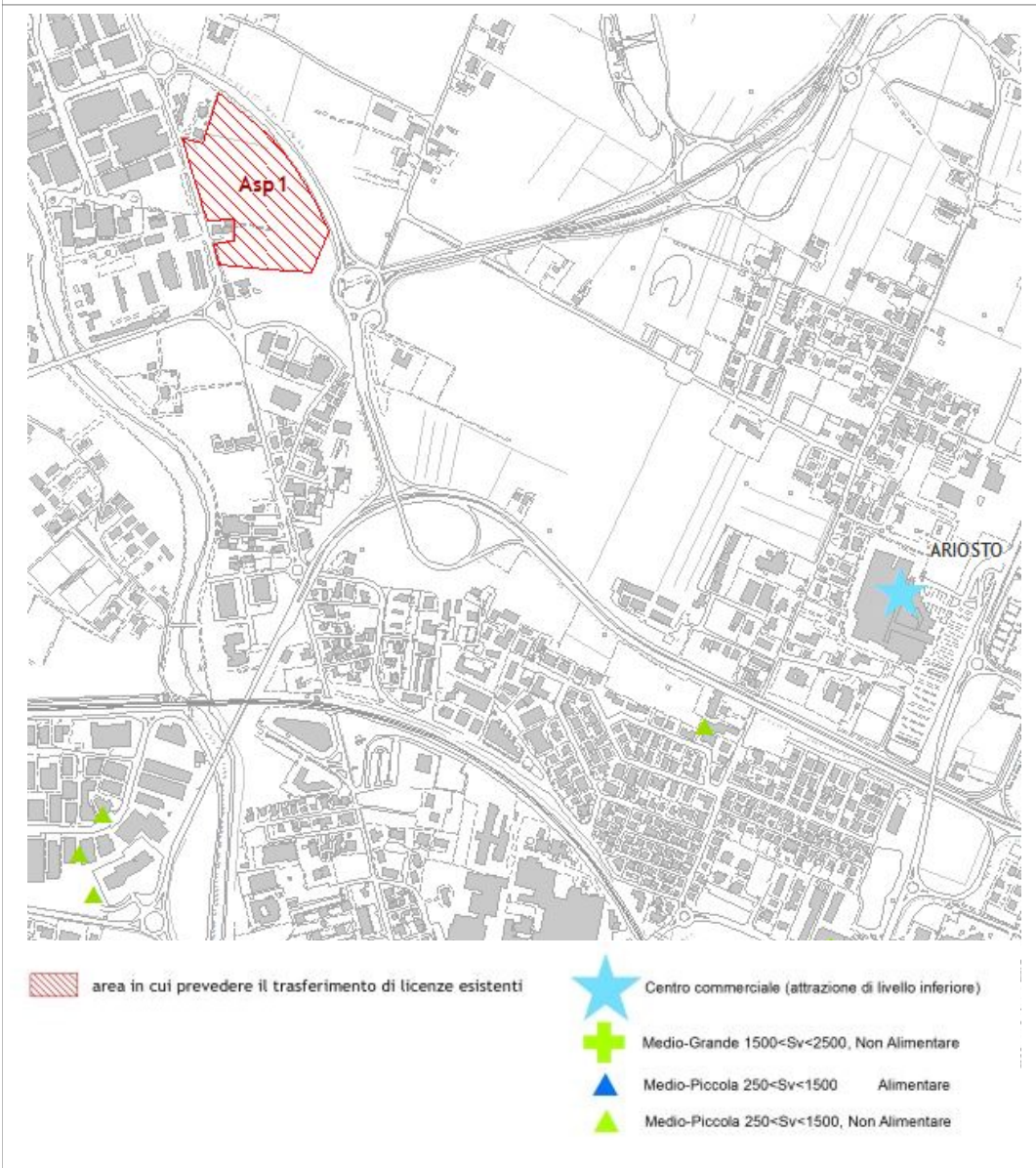
## PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI

Si prevede che l'attuazione delle previsioni commerciali avvenga solo a fronte di:

- verifica della capacità trasportistica degli assi viari in relazione all'impatto degli interventi
- verifica della presenza e dell'adeguatezza delle reti del trasporto pubblico nonché alla valutazione di eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete.

## ASP1- CITTA' DI CUTRO

Possibilità di insediamento di grande struttura di vendita non alimentare tramite trasferimento di autorizzazione di attività commerciale di medio-grande struttura di vendita, vigente alla data di adozione delle varainte, per la vendita di prodotti del settore non alimentare e presente sul territorio comunale (Sv=4.500 mq NA).



Lo strumento urbanistico vigente classifica l'area in esame come ambito specializzato per attività produttive in corso di attuazione sulla base di PUA vigenti ovvero di cui è già stata definita l'attuazione attraverso PUA approvati (Asp1): si tratta in particolare del Progetto Planivolumetrico Convenzionato App 10-13, approvato e convenzionato. Tale Piano è stato oggetto di una sostanziale revisione, con la quale è stato migliorato principalmente sotto l'aspetto viabilistico e infrastrutturale, ma anche sotto il profilo della sostenibilità ambientale. Questi, infatti, è stato oggetto di uno Studio di compatibilità ambientale che ha individuato le criticità presenti sull'area di Piano e ha proposto interventi migliorativi.

In tale ambito non si prevedono impatti ulteriori rispetto a quanto già previsto dal Rapporto di sostenibilità ambientale redatto in fase di PPC, in quanto rispetto alle superfici commerciali previste dal comparto (3.500 mq di Sv, di cui 1.500 mq A e 2.500 mq NA), la proposta di variante prevede un incremento di potenzialità

commerciale di piccola entità, in quanto si permette l'insediamento di grande struttura di vendita non alimentare fino a 4.500 mq NA.

Inoltre la tipologia di struttura commerciale, con trasferimento di autorizzazione esistente relativo ad una unica struttura non alimentare, risulterebbe meno impattata rispetto a quanto previsto dal PPC, che prevedeva nuove strutture di vendita, di cui una medio-piccola alimentare.

Il trasferimento di licenza esistente permetterebbe inoltre un'operazione di qualificazione di quegli ambiti che oggi ospitano grandi strutture di vendita e che presentano criticità e situazioni di congestione e di localizzazione poco idonea, soprattutto per quanto riguarda l'accessibilità e le reti esistenti.

L'entità del potenziamento, ovvero l'intensità dell'impatto che l'incremento del carico urbanistico potrebbe causare, risulta comunque inferiore ai ridimensionamenti previsti dalla proposta di variante negli altri ambiti.

Dal punto di vista della mobilità, l'insediamento dovrà essere collegato con l'accesso principale alla viabilità primaria, anche attraverso adeguamenti alla rete nell'intorno, disincentivando così l'utilizzo della rete locale o delle tratte maggiormente urbanizzate. Le soluzioni progettuali sui singoli interventi dovranno essere verificate, nella sostenibilità, da un adeguato studio di traffico, la cui area di pertinenza sarà definita di volta in volta in concerto con il Servizio Mobilità. In particolare, si richiede che l'accessibilità principale avvenga direttamente sulla rotonda via città di Cutro - via dei trattati di Roma, attraverso la costruzione di un apposito innesto.

Per quanto attiene all'inquinamento elettromagnetico, si segnala la presenza di un tronco di media tensione che interessa l'area; dovrà essere valutato il suo interrimento. Si prescrive il rispetto delle fasce di rispetto. Si dovrà minimizzare l'inquinamento luminoso (l'area ricade in un'area di tutela).

#### **PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI**

L'ambito è situato nel quadrante Nord-Ovest della città. È delimitato dal Viale Città di Cutro importante asse stradale collegato alla tangenziale cittadina e dalla SS63 (Via dei Gonzaga) dove è presente una pista ciclabile.

In fase di programmazione attuativa, in concertazione con il Servizio Mobilità del Comune e con l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia, sarà necessario effettuare adeguati studi di traffico oltre a verifiche sulle reti del trasporto pubblico nonché valutare eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete, oltre a prevedere eventuali nuovi collegamenti con percorsi pedonali e ciclabili, nuove fermate del trasporto pubblico e dimensionamenti delle corsie e della viabilità idonee al transito dei mezzi pubblici.

In fase di programmazione attuativa, dovranno essere presi in considerazione i criteri/prescrizioni di cui alla Tabella 11 del presente documento.

In particolare, con particolare riferimento alla prescrizione P1 in tema di accessibilità si prescrive che:

- l'insediamento dovrà prevedere la sua accessibilità principale direttamente sulla rotonda via città di Cutro - via dei trattati di Roma, attraverso la costruzione di un apposito innesto;

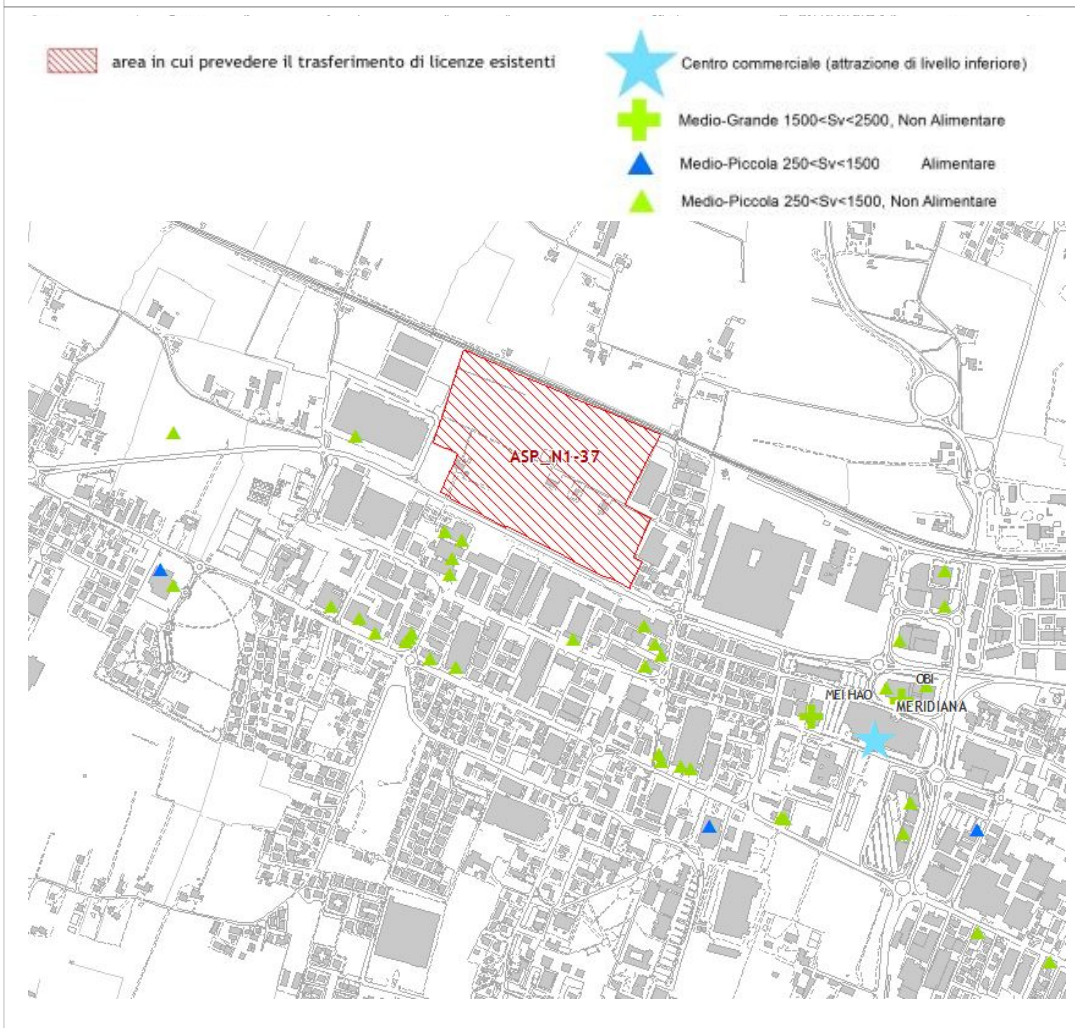
In fase di programmazione si dovrà analizzare il traffico generato, in particolar modo su Via Città di Cutro e sulla sua rotonda per identificare le necessarie misure e i necessari interventi di adeguamento.

Dovrà essere valutata la necessità di spostare le fermate del trasporto pubblico in maggiore prossimità dell'area e/o di crearne altre in modo tale da favorire il trasporto collettivo. Inoltre si dovrà valutare la necessità di realizzare il parcheggio scambiatore esterno previsto nella tavola P4 del PSC.

In fase di esecuzione lavori, si prescrive il rispetto di tutte le azioni volte a garantire il regolare accesso e funzionamento del servizio di trasporto pubblico ove presente, compresi gli interventi per rimuovere le barriere architettoniche e le misure di supporto alla mobilità e accessibilità per non vedenti.

## ASP\_N1-37 VIALE MARTIRI DI PIAZZA TIEN AN MEN

Possibilità di insediamento di grande struttura di vendita non alimentare tramite trasferimento di autorizzazione di attività commerciale di medio-grande struttura di vendita, vigente alla data di adozione delle variante, per la vendita di prodotti del settore non alimentare e presente sul territorio comunale (Sv=4.500 mq NA).



Lo strumento urbanistico vigente classifica l'area in esame come *Asp1 - ambito specializzato per attività produttive secondarie o terziarie in corso di attuazione sulla base di PUA vigenti*, in particolare si tratta del Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica AREA INDUSTRIALE A PIEVE MOLENA – PUA-5.

Per quanto riguarda l'incremento di potenzialità commerciale prevista dalla presente variante, si può ipotizzare un impatto tendenzialmente più significativo per quanto riguarda le componenti di seguito citate.

In primis il **traffico veicolare** indotto e il conseguente **inquinamento acustico e atmosferico**, ma la collocazione di quest'area in fregio a Viale Martiri di Piazza Tien An Men, al quale il piano vigente ha già previsto un opportuno collegamento, ed al tracciato di progetto della futura tangenziale nord ne permetterà l'efficace connessione alla viabilità principale, agevolando quindi lo smaltimento dei flussi di traffico e consentendo la minimizzazione di tale impatto. In ogni caso l'intervento dovrà partecipare alle previsioni di piano vigente in termini di realizzazione di viabilità interna ed eventualmente contribuire a potenziare e completare il sistema di mobilità ciclopedonale esistente.

L'insediamento dovrà pertanto essere collegato con l'accesso principale alla viabilità primaria, anche attraverso adeguamenti alla rete nell'intorno, disincentivando così l'utilizzo della rete locale o delle tratte maggiormente urbanizzate. Le soluzioni progettuali sui singoli interventi dovranno essere verificate, nella sostenibilità, da un adeguato studio di traffico, la cui area di pertinenza sarà definita di volta in volta in

concerto con il Servizio Mobilità. In particolare, la valutazione del carico urbanistico dovrà tener conto della realizzazione del nuovo tratto di tangenziale nord.

In materia di **tutele e vincoli naturali e storico-culturali**, l'unico elemento rilevante è la necessità di attenzione alla vulnerabilità delle acque sotterranee: l'area è all'interno delle zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura (settore B – classe di infiltrazione media – area di rispetto del fontanile a nord di Pieve) e nella fascia C del Torrente Crostolo individuata dal PAI (area di inondazione per piena catastrofica). La progettazione dell'intervento dovrà tener conto di tali elementi in primis nel campo della permeabilità e della gestione delle acque reflue, tema comunque già trattato all'interno del piano vigente, nel quale ad esempio è prescritto che tutte le aree di parcheggio dovranno essere previste con pavimentazione di tipo permeabile. Al di là del prescritto rispetto dell'invarianza idraulica, va attentamente valutata l'opportunità di trattare le acque di dilavamento di parcheggi / viabilità / piazzali in relazione alle normative vigenti ed alle Linee guida comunali per la gestione delle acque meteoriche.

Rispetto alla **rete ecologica** ed al **livello di naturalità** l'aumento di Sv previsto non comporta alcun peggioramento, in quanto si tratta di un ambito intercluso tra assi viari e ferroviari ed ambiti industriali, per cui già era prevista un'artificializzazione. Relativamente alla **componente paesaggio**, oltre a quanto già previsto dal piano vigente, si sottolinea la necessità di una progettazione che si inserisca nel contesto, caratterizzando e riqualificando percettivamente il fronte che prospetta su viale Martiri di Piazza Tien An Men e verso la ferrovia storica MI-BO, tenendo anche in considerazione le relazioni visive con la campagna a nord.

Per quanto riguarda il **rischio sismico**, l'ambito ricade in classe C – Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche. In sede di PSC (QCA2.5-Analisi\_del\_rischio\_sismico), POC (PO.2.2 ValSAT e QC - All.3) e approfondimenti specifici (Studio di microzonazione sismica di secondo livello di approfondimento, con locali approfondimenti di terzo livello, e analisi della condizione limite per l'emergenza del Comune di Reggio Emilia – 2013), si sono definiti, in via preventiva, gli effetti sismici locali e la microzonazione sismica. Si riscontra in parte una successione stratigrafica costituita da una spessa coltre di depositi fini argillosi e argilloso-limosi con locali intercalazioni sabbiose e in parte una successione stratigrafica costituita da subordinati livelli ghiaiosi dello spessore di 4÷5 m, intercalati in depositi argilloso-limosi); copertura di argille inorganiche di media-bassa plasticità, argille ghiaiose o sabbiose, argille limose, argille magre; frequenze naturali dei terreni in parte  $F_0 < 1$  Hz e in parte  $> 8$  Hz; fattori di amplificazione F.A. I.S. 0,5-1,0s in parte = 2,3-2,4 e in parte  $\geq 2,5$  / F.A. I.S. 0,1-0,5s = 1,7-1,8 / F.A. P.G.A. = 1,5 - 1,6. In fase attuativa dovranno comunque essere effettuate ulteriori analisi geologico-sismiche, geognostiche, geotecniche di natura ed approfondimento adeguati al livello di progettazione, come previsto dalla normativa vigente.

Relativamente ai **temi energetici** l'incremento di Sv lascerebbe ipotizzare un aumento del fabbisogno energetico a fronte dell'aumento di volumetria realizzata. Si può però formulare la seguente considerazione: la normativa in materia di efficienza energetica ha subito importanti evoluzioni dagli anni di approvazione del piano vigente ad oggi, imponendo requisiti sempre più severi di risparmio energetico. Pertanto non è escluso che, in virtù del rispetto dei requisiti vigenti, i fabbricati che verranno progettati da oggi in avanti possano determinare un fabbisogno minore rispetto a quanto si sarebbe progettato in passato, anche a fronte di una maggior volumetria.

Per quanto concerne le **reti infrastrutturali**, la zona risulta ad oggi completamente servita: rete elettrica, gas, acquedotto, fognature (connesse al depuratore di Roncocesi), teleriscaldamento, fibre ottiche; le connessioni ed i limiti di servizio delle stesse andranno in ogni caso approfonditi con i gestori.

In merito al tema dell'**inquinamento elettromagnetico**, si evidenzia che sul confine nord, lungo la ferrovia, è presente un tronco media tensione aereo, di cui è possibile valutare l'interramento o comunque di cui va considerata la presenza nell'organizzazione del comparto e nell'attribuzione delle funzioni.

Si dovrà minimizzare l'inquinamento luminoso (l'area ricade in un'area di tutela).

## PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI

L'area si colloca nel quadrante ovest-nord-ovest della città ed è delimitata dalla ferrovia e da Viale Martiri di Piazza Tien An Men asse stradale collegato alla Via Hiroshima. La strada non ha piste ciclabili.

In fase di programmazione attuativa, in concertazione con il Servizio Mobilità del Comune e con l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia, sarà necessario effettuare adeguati studi di traffico oltre a verifiche sulle reti del trasporto pubblico nonché valutare eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete, oltre a prevedere eventuali nuovi collegamenti con percorsi pedonali e ciclabili, nuove fermate del trasporto pubblico e dimensionamenti delle corsie e della viabilità idonee al transito dei mezzi pubblici.

In fase di programmazione attuativa, dovranno essere presi in considerazione i criteri/prescrizioni di cui alla

Tabella 11 del presente documento.

In particolare, con riferimento alla prescrizione P2 in tema di mobilità, si prescrive che:

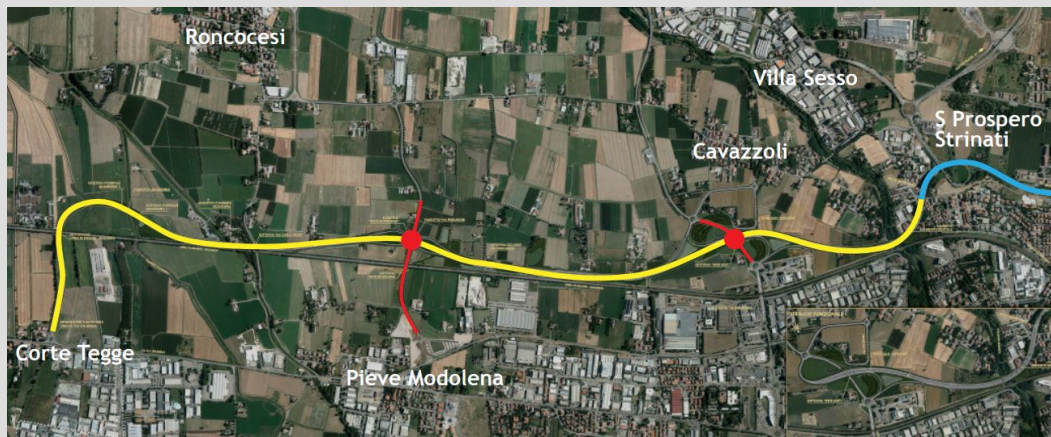
- la valutazione del carico urbanistico dovrà tener conto della realizzazione del nuovo tratto di tangenziale nord.

La struttura commerciale infatti potrà essere programmata solo una volta completata la Tangenziale Nord nell'intero tratto (si veda figura) che porterà alla chiusura dell'anello delle tangenziali cittadine.

La tangenziale consentirà un più agevole accesso all'area in cui è prevista la realizzazione di una struttura commerciale sia per i flussi provenienti dalla città di Reggio Emilia settore Est sia per i flussi provenienti da Ovest. Costituirà un importante by-pass della Via Emilia (attualmente congestionata).

Per quanto riguarda gli accessi all'area è opportuno realizzarne due distinti sul Viale Martiri di Piazza Tien An Men, uno (nella zona a ovest dell'area) per l'entrata dei veicoli provenienti dallo svincolo di Pieve Modolena e uno (ad est dell'area) per l'entrata dei veicoli provenienti dallo svincolo di Cavazzoli e dal centro città. In questo scenario i due accessi separati costituirebbero anche due uscite distinte per i veicoli che si devono rimettere sulla tangenziale in corrispondenza dello svincolo di Pieve Modolena per dirigersi a nord-ovest della città e un altro per l'uscita dei veicoli in direzione centro di Reggio Emilia e verso la tangenziale svincolo di Cavazzoli. In questo modo si potrebbe evitare il sovraccarico del tratto di Viale Martiri di Piazza Tien An Men in corrispondenza dell'area di progetto: i veicoli diretti verso nord-ovest sarebbe "smistati" verso lo svincolo di Pieve Modolena e non su quello di Cavazzoli evitando il ricarico di Via Hiroshima.

In fase di programmazione si dovrà analizzare la verifica della capacità trasportistica dell'asse viario di Viale Martiri di Piazza Tien An Men, asse che dovrà essere adeguato anche tramite realizzazione di piste ciclabili (ad oggi non esistenti). Gli stessi studi sulla viabilità dovranno essere condotti per Via Hiroshima- Via Chopin su cui andrà a gravare il nuovo traffico generato dallo svincolo in prossimità di Cavazzoli (si veda figura sottostante).



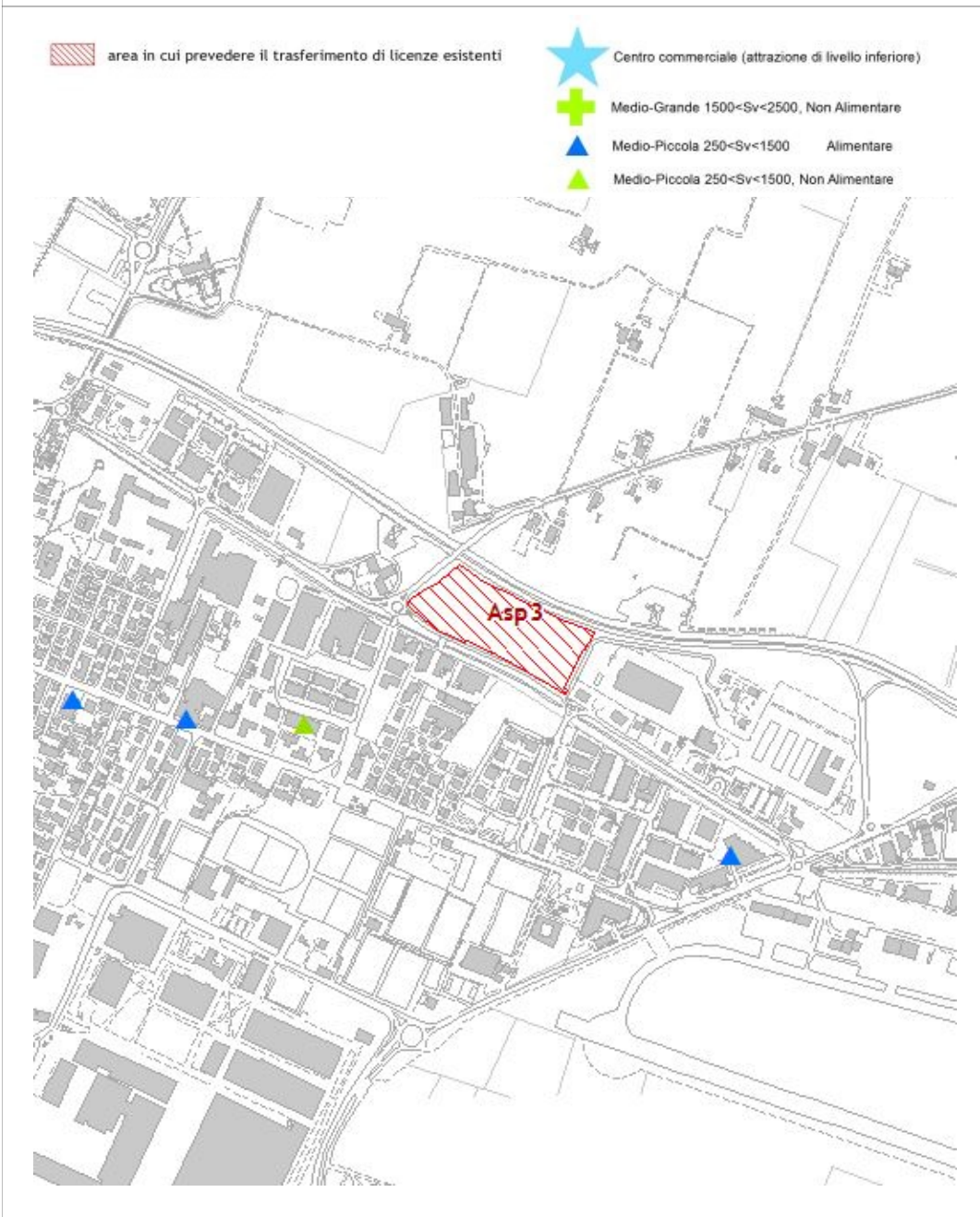
*Tracciato della Tangenziale previsto*

Dovrà essere valutata la necessità di estendere le linee del trasporto pubblico e di spostare le fermate del trasporto pubblico in prossimità dell'area e/o di crearne altre in modo tale da favorire il trasporto collettivo.

In fase di esecuzione lavori, si prescrive il rispetto di tutte le azioni volte a garantire il regolare accesso e funzionamento del servizio di trasporto pubblico ove presente, compresi gli interventi per rimuovere le barriere architettoniche e le misure di supporto alla mobilità e accessibilità per non vedenti.

## ASP3 - VIA DEL CHIONSO

Possibilità di insediamento di grande struttura di vendita non alimentare tramite trasferimento di autorizzazione di attività commerciale di medio-grande struttura di vendita, vigente alla data di adozione delle varainte, per la vendita di prodotti del settore non alimentare e presente sul territorio comunale (Sv=4.500 mq NA).



L'area in oggetto è già classificata dagli strumenti vigenti (si veda Tav. R3.1, fogli 96 e 115) come ambito specializzato per attività commerciali o miste polifunzionali (Asp3), nella quale il RUE vigente (art. 4.4.2) ammette, tra le varie destinazioni d'uso, esercizi commerciali di vicinato (b1) ma anche medio-piccole strutture di vendita non alimentari (b11.1NA). La presente variante introduce la possibilità di insediamento nell'area grandi strutture di vendita non alimentari (uso b11.3 NA) che si insedino per trasferimento da altre zone della città, aumentandone la Sv consentita (da 1.500 a 4.500 mq) a discapito della superficie destinata

ad altri usi ammessi.

Di seguito si effettua una valutazione di quale possa essere l'impatto ambientale-strategico locale di tale variante, tenendo conto di quanto già presente nell'area e al suo contorno, oltre che delle sue peculiarità ambientali.

#### *RETI TECNOLOGICHE*

L'ambito è completamente servito da rete elettrica, rete gas, acquedotto, fognature (connesse al depuratore di Mancasale), teleriscaldamento e fibre ottiche presumibilmente dimensionate per servire un'area dalle capacità edificatorie complessive già definite dallo strumento vigente, anche se ripartite su usi differenti e in proporzioni differenti da quanto previsto dalla variante in oggetto.

Pertanto si può ipotizzare che non si configurino criticità in tal senso, anche a fronte dell'aumentata potenzialità di Sv. In ogni caso le modalità di connessione dei nuovi interventi a tali reti e gli eventuali limiti di servizio delle stesse andranno approfonditi con i gestori in sede di autorizzazione di ciascun intervento. In particolare andrà approfondita la tematica dello scolo delle acque bianche e nere, anche in considerazione delle criticità quali-quantitative del Canale di bonifica, che corre a sud di via del Chionso. Inoltre, in relazione alle acque meteoriche, vanno contemplate le esigenze di rispetto degli standard di permeabilità con la tutela quali-quantitativa delle acque sotterranee: al di là del prescritto rispetto dell'invarianza idraulica, va attentamente valutata l'opportunità di trattare le acque di dilavamento di parcheggi /viabilità /piazzi, in relazione alle normative vigenti ed alle *Linee guida comunali per la gestione delle acque meteoriche*.

#### *RETI INFRASTRUTTURALI*

L'area risulta interclusa tra assi viari di rilevante importanza (Via del Chionso, via W. A. Mozart e la Tangenziale Nord) che quindi sono il presupposto per un'efficace connessione alla viabilità principale e conseguente smaltimento dei flussi di traffico che la sua edificazione potrà generare. Il Regolamento Viario prevede comunque che, a fronte di insediamento di strutture commerciali di livello comunale (D) e sovracomunale (C), venga eseguita una valutazione di impatto finalizzata a dimostrare che il sistema stradale è in grado di smistare con efficienza il carico generato dall'area, valutando la capacità ambientale (carico inquinante) dello stesso (art. 3.1.5 di RUE vigente).

L'insediamento di grande strutture di vendita attraverso il trasferimento di attività esistenti dovrà inoltre essere collegato con l'accesso principale alla viabilità primaria, anche attraverso adeguamenti alla rete nell'intorno, disincentivando così l'utilizzo della rete locale o delle tratte maggiormente urbanizzate. Le soluzioni progettuali sui singoli interventi dovranno essere verificate, nella sostenibilità, da un adeguato studio di traffico, la cui area di pertinenza sarà definita di volta in volta in concerto con il Servizio Mobilità. In particolare, si dovrà migliorare l'accessibilità dalla tangenziale, attraverso la creazione di un ramo di collegamento tra la Tangenziale e via del Chionso a supporto del carico urbanistico aggiuntivo.

L'area inoltre è raggiunta dalla linea 12 del TPL, che percorre la parte nord della città in senso est-ovest, passando a ridosso dei viali di circonvallazione, quindi collegandola con il centro.

Ne risulta pertanto una buona accessibilità dell'area, sia a livello locale che superiore.

#### *ESPOSIZIONE AD INQUINAMENTO ATMOSFERICO, ACUSTICO ED ELETTROMAGNETICO*

Sulla base di quanto enunciato ai precedenti paragrafi, si può ipotizzare che l'incrementata potenzialità commerciale non avrà impatti maggiormente significativi rispetto a quanto già previsto dallo strumento urbanistico vigente, da un lato per la vocazione commerciale già prevista e dall'altro per la presenza di reti viarie al contorno che costituiscono un buon presupposto per un'efficace smaltimento del traffico e una conseguente minimizzazione dell'impatto da inquinamento acustico e atmosferico.

Per quanto attiene all'inquinamento elettromagnetico, si segnala la presenza di un tronco di media tensione aereo lungo via Mozart, in prossimità del cavalcavia sulla Tangenziale, di cui è opportuno valutare l'interramento (già realizzato in direzione sud dopo i 2 pali esistenti nell'area) o comunque considerare la presenza nell'organizzazione del comparto.

Nel limitrofo comparto ove ha sede la Croce Rossa è inoltre presente una stazione radiobase in *co siting* tra più gestori: pertanto si ritiene necessario che le relazioni sui campi elettromagnetici (CEM) degli impianti vengano attentamente valutate al fine di individuare le eventuali limitazioni alle altezze dei fabbricati in progetto.

#### *TUTELE E VINCOLI NATURALI, STORICI E PAESAGGISTICI*

In quanto a vincoli naturali, l'unico elemento rilevante è il Canale di bonifica, che è canale storico ed è cartografato tra gli alvei dei corsi d'acqua tutelati dal PTCP e dal PSC.

Come elemento storico va segnalata Via del Chionso, che è parte della viabilità storica.

Presumibilmente l'intervento non influirà su tali elementi, ma gli stessi possono fornire suggestioni rispetto alla progettazione.

Rispetto alla rete ecologica ed al livello di naturalità la variante prevista non comporta alcun peggioramento, in quanto si tratta di un ambito del tutto artificializzato e privo di vegetazione, intercluso tra assi viari. Rispetto alla componente paesaggio sarà necessaria una progettazione che si inserisca nel contesto, ma soprattutto che sia espressione di un modello di paesaggio urbano e di disegno ragionato delle frange della città. Sarà infatti un'occasione per caratterizzare e riqualificare percettivamente il fronte che prospetta sulla tangenziale e su via del Chionso favorendo, se possibile, le relazioni visive con la campagna oltre l'infrastruttura della Tangenziale.

#### **RISCHIO SISMICO**

Per quanto riguarda il **rischio sismico**, l'ambito ricade in classe G. In sede di PSC (QC A2.5 - Analisi del rischio sismico), POC (PO.2.2 ValSAT e QC - All.3) e approfondimenti specifici (Studio di microzonazione sismica di secondo livello di approfondimento, con locali approfondimenti di terzo livello, e analisi della condizione limite per l'emergenza del Comune di Reggio Emilia – 2013) si sono definiti, in via preventiva, gli effetti sismici locali e la microzonazione sismica. Trattasi pertanto di una zona stabile, suscettibile di amplificazioni locali (successione stratigrafica costituita da una spessa coltre di depositi fini argillosi e argilloso-limosi con locali intercalazioni sabbiose); copertura di argille inorganiche di alta plasticità, argille grasse; frequenze naturali dei terreni  $F_0 < 1$  Hz – ampiezza picco  $< 3$  Hz; fattori di amplificazione F.A.I.S.  $0,5 - 1,0s \geq 2,5$  / F.A. I.S.  $0,1 - 0,5s = 1,7 - 1,8$  / F.A. P.G.A. =  $1,5 - 1,6$ .

In fase attuativa dovranno necessariamente essere effettuate ulteriori analisi geologico-sismiche, geognostiche, geotecniche di natura ed approfondimento adeguati al livello di progettazione.

#### **TEMI ENERGETICI**

Il Progetto CarbonZero prevede il contenimento e la compensazione delle emissioni di anidride carbonica; nello specifico inoltre si segnala che la progettazione dell'illuminazione dovrà tener conto, oltre che del risparmio energetico (LED) anche delle prescrizioni normative in materia di inquinamento luminoso (anche considerando che l'area, per quanto parte della città, è compresa all'interno delle zone di tutela dall'inquinamento luminoso connesse all'osservatorio di Iano).

Si dovrà minimizzare l'inquinamento luminoso (l'area ricade in un'area di tutela).

### **PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI**

L'area è situata nel quadrante Nord-est della città. Nell'intorno sono previsti l'"Arena Campovolo" e la riqualificazione delle Reggiane con la creazione di un Parco dell'Innovazione.

In fase di programmazione attuativa, in concertazione con il Servizio Mobilità del Comune e con l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia, sarà necessario effettuare adeguati studi di traffico oltre a verifiche sulle reti del trasporto pubblico nonché valutare eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete, oltre a prevedere eventuali nuovi collegamenti con percorsi pedonali e ciclabili, nuove fermate del trasporto pubblico e dimensionamenti delle corsie e della viabilità idonee al transito dei mezzi pubblici.

In fase di programmazione attuativa, dovranno essere presi in considerazione i criteri/prescrizioni di cui alla Tabella 11 del presente documento.

In particolare, con riferimento alla prescrizione P1 in tema di accessibilità, si prescrive che:

- l'insediamento dovrà migliorare la sua accessibilità dalla tangenziale, attraverso la creazione di un ramo di collegamento tra la Tangenziale e via del Chionso a supporto del carico urbanistico aggiuntivo.

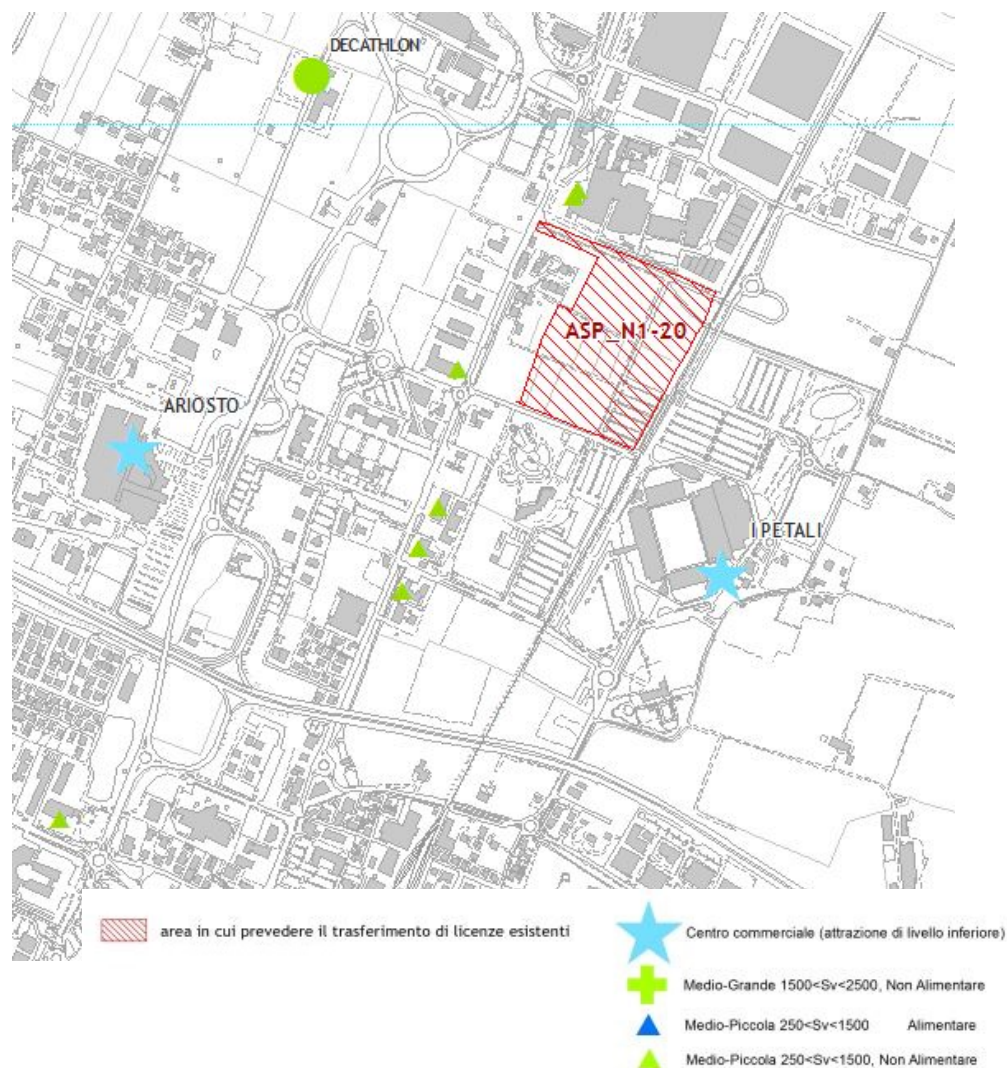
In fase di programmazione dovranno essere effettuati studi sul traffico e identificate le misure e i necessari interventi di adeguamento, in particolar modo della Via del Chionso prevedendo anche la realizzazione di piste ciclabili ora non esistenti.

Dovrà essere valutata la necessità di estendere le linee del trasporto pubblico e di spostare le fermate del trasporto collettivo in prossimità dell'area e/o di crearne altre in modo tale da favorire il trasporto pubblico.

In fase di esecuzione lavori, si prescrive il rispetto di tutte le azioni volte a garantire il regolare accesso e funzionamento del servizio di trasporto pubblico ove presente, compresi gli interventi per rimuovere le barriere architettoniche e le misure di supporto alla mobilità e accessibilità per non vedenti.

## ASP\_N1-20 – VIA GRAMSCI

Possibilità di insediamento di grande struttura di vendita non alimentare tramite trasferimento di autorizzazione di attività commerciale di medio-grande struttura di vendita, vigente alla data di adozione delle varainte, per la vendita di prodotti del settore non alimentare e presente sul territorio comunale (Sv=4.500 mq NA).



L'area in oggetto è classificata dagli strumenti vigenti (si veda Tav. P6) come ambito specializzato per nuovi insediamenti produttivi (ASP\_N1), nella quale il PSC vigente (art. 5.7) persegue l'obiettivo di uno sviluppo delle attività economiche e al contempo la mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici degli insediamenti stessi ed ammette, tra le varie destinazioni d'uso, quelle produttive manifatturiere, di servizio e terziarie.

In particolare, l'ambito è destinato ad insediamenti produttivi polifunzionali caratterizzati dalla compresenza di funzioni produttive, terziarie e di servizio. Il commercio è previsto nella forma di medio-piccole strutture di vendita, esercizi di vicinato, centri commerciali di vicinato.

La presente variante introduce la possibilità di insediamento nell'area di una grande strutture di vendita non alimentare (uso b11.3 NA) tramite trasferimento di licenza esistente in altra zone della città, aumentandone la Sv consentita (da 3.500 a 4.500 mq), a discapito della superficie destinata ad altri usi ammessi.

Inoltre la tipologia di struttura commerciale, trasferimento di licenza esistente relativo ad una unica struttura non alimentare, risulterebbe meno impattata rispetto a quanto previsto dal PSC, che prevedeva la possibilità di insediamento di centri commerciali di vicinato per una Sv di 3.500 mq.

Il trasferimento di licenza esistente permetterebbe inoltre operazioni di qualificazione di quegli ambiti che oggi ospitano grandi strutture di vendita e che presentano criticità e situazioni di congestione e di localizzazione poco idonea, soprattutto per quanto riguarda l'accessibilità e le reti esistenti. Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale delle previsioni di variante, si confermano le valutazioni riportate nella ValSAT del PSC approvato, in quanto la previsione della nuova Superficie di vendita non presenta particolari criticità (si veda anche elaborato P4.1c - Ambiti di nuovo insediamento\_Schede d'ambito) e non determina la necessità di ulteriori e specifiche valutazioni.

L'ambito, infatti, è dotato delle reti fognaria, acquedotto, elettrica, gas naturale, e di teleriscaldamento.

Con riferimento all'accessibilità, l'ambito è servito da Via Tegani e Via Romano, di capacità sufficienti, e risulta confinante ad est con la ferrovia Reggio-Guastalla. Nell'area è presente un parcheggio di uso pubblico nel quadrante sud est del lotto. Già allo stato delle cose l'area risulta ben servita e legata alla infrastrutturazione primaria di Via Morandi attraverso il proseguo di Via Romano ad est denominato via Ruini. La collocazione nell'area di una grande struttura di vendita non alimentare, a breve distanza dal centro commerciale I Petali, trarrebbe complessivamente beneficio dalla realizzazione di un collegamento viario tra viale Morandi e via Gramsci, previsto nel comparto ASP\_N1 limitrofo a viale Morandi.

Criticità che possono essere segnalate sono relative al tema dei flussi veicolari generati e dalle intersezioni stradali, nonché al tema delle fasce di rispetto della ferrovia e della linea AT presente a nord del comparto. Inoltre in fase di attuazione si dovrà tenere conto delle condizioni qualitative e quantitative critiche del canale di Reggio, a causa degli apporti dallo scolmatore della Nave e della promiscuità tra funzione irrigua e scolante. L'entità del potenziamento, ovvero l'intensità dell'impatto che l'incremento del carico urbanistico potrebbe causare, risulta comunque inferiore ai ridimensionamenti previsti dalla proposta di variante negli altri ambiti. Sarà comunque necessario prevedere misure di mitigazione per gli ambiti all'interno delle schede di Valsat, al seguito dei quali non saranno previsti impatti negativi significativi.

Si dovrà minimizzare l'inquinamento luminoso (l'area ricade in un'area di tutela).

#### **PRESCRIZIONI, CONDIZIONI, LIMITI DI SOSTENIBILITÀ PER LE SUCCESSIVE FASI**

L'area è situata tra Via Gramsci, Via A. Tegani e Viale F. Romano di capacità sufficienti. Risulta ad est confinante con la ferrovia Reggio-Guastalla che ha una stazione, Reggio Stadium, in prossimità dell'area. La collocazione nell'area di una grande struttura di vendita non alimentare, a breve distanza dal centro commerciale I Petali, trarrebbe complessivamente beneficio dalla realizzazione di un collegamento viario tra viale Morandi e via Gramsci, previsto nel comparto ASP\_N1 limitrofo a viale Morandi.

In fase di programmazione attuativa, in concertazione con il Servizio Mobilità del Comune e con l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia, sarà necessario effettuare adeguati studi di traffico oltre a verifiche sulle reti del trasporto pubblico nonché valutare eventuali interventi di estensione/intensificazione della rete, oltre a prevedere eventuali nuovi collegamenti con percorsi pedonali e ciclabili, nuove fermate del trasporto pubblico e dimensionamenti delle corsie e della viabilità idonee al transito dei mezzi pubblici.

In fase di programmazione attuativa, dovranno essere presi in considerazione i criteri/prescrizioni P0-P11 di cui alla Tabella 11 del presente documento.

In particolare, con riferimento alla prescrizione P1 in tema di accessibilità e P2 in tema di mobilità, si prescrive che:

- Oltre alla verifica della capacità trasportistica degli assi viari in relazione all'impatto degli interventi, l'insediamento dovrà essere collegato con l'accesso principale alla viabilità primaria, anche attraverso adeguamenti alla rete nell'intorno, disincentivando così l'utilizzo della rete locale o delle tratte maggiormente urbanizzate. Le soluzioni progettuali dovranno inoltre essere verificate, nella sostenibilità, da un adeguato studio di traffico, la cui area di pertinenza sarà definita in concerto con il Servizio Mobilità del Comune.

In fase di programmazione, dovrà essere studiato, particolarmente, il traffico generato sulla Via Gramsci e sulla viabilità minore, identificando le misure e gli adeguamenti necessari.

Dovrà essere valutata la necessità di spostare le fermate del trasporto pubblico più in prossimità dell'area

e/o di crearne altre in modo tale da favorire il trasporto pubblico.

In fase di esecuzione lavori, si prescrive il rispetto di tutte le azioni volte a garantire il regolare accesso e funzionamento del servizio di trasporto pubblico ove presente, compresi gli interventi per rimuovere le barriere architettoniche e le misure di supporto alla mobilità e accessibilità per non vedenti.



## SINTESI NON TECNICA

La valutazione ambientale strategica contenuta in questo documento chiamato Rapporto Ambientale è stata introdotta a livello europeo dall'Unione Europea con una specifica direttiva per tutelare l'ambiente e la salute pubblica. Nello specifico è finalizzata a valutare in maniera approfondita lo stato dell'ambiente di un determinato ambito territoriale oggetto di un piano (compresa una variante) o di un programma. La variante in questione si pone come obiettivo il potenziamento della attività commerciali del centro storico del comune di Reggio Emilia al fine di valorizzare il tessuto storico della città riportandolo ad essere vivo e attrattivo.

La variante in sintesi, per raggiungere questo obiettivo, prevede una riduzione delle superfici di vendita consentite negli ambiti esterni al centro storico riportandole a quantità più congrue. Inoltre sempre in questi ambiti sono stabilite delle limitazioni per le tipologie commerciali ammesse sempre allo scopo di valorizzare e potenziare le attività commerciali nel centro scoraggiando la grande distribuzione commerciale.

Il documento ha effettuato una valutazione delle scelte delle variante analizzando i possibili effetti sulle componenti ambientali quali l'acqua, l'atmosfera, il rumore, il suolo, il paesaggio etc..Inoltre si sono affrontati i temi dei vincoli ambientali, storici e paesaggistici e analizzati i rischi idrogeologici e sismici. La valutazione supportata dai contributi di tutti gli enti con specifica competenza ambientale, non ha evidenziato particolari problematiche causate dalla realizzazione delle previsioni di piano; anzi il ridimensionamento delle superfici di vendita dovrebbe avere effetti positivi sull'ambiente rispetto alla previsioni attuali.

Per gli impatti potenziali identificati per l'ambiente (come detto in precedenza di non particolare rilievo) sono state individuate le misure idonee per evitarli e/o mitigarli al fine di garantire la sostenibilità ambientale delle scelte di piano.

Particolare attenzione sarà data alla mobilità in quanto è previsto, che preventivamente alla realizzazione delle strutture commerciali, siano effettuati studi e valutazioni approfonditi di tipo trasportistico e viabilistico. A tal proposito il presente rapporto ambientale ha incentivato, in alcuni casi, il potenziamento del trasporto pubblico, la creazioni di parcheggi di interscambio e la realizzazione di ulteriori piste ciclabili al fine di garantire anche la mobilità sostenibile.