



PIANO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PUBBLICA

PAIP_PF.1-2 Polo della Moda

Amministrazione Comunale

Sindaco

Marco Massari

Assessore a Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile

Carlo Pasini

Responsabile Unico del Procedimento Urbanistico

Dirigente del Servizio Pianificazione Urbanistica ed Edilizia Privata

Elisa Iori

Gruppo di Progettazione Servizio Pianificazione Urbanistica ed Edilizia Privata

Matilde Bianchi con Andrea Anceschi, Giovanna Vellani

Soggetto attuatore

MaxMara Fashion Group



Direttore Generale

Michele Usuardi

Progettazione urbanistica e coordinamento generale



Assetto urbano e paesaggio

FOA Studio Architetti Associati

Elena Stella Ottavia Rusconi con Jacopo Ascari,
Marcello Solanti

Gruppo di Progettazione

Rapporto Ambientale VAS e Impatto acustico

Alfa Solution Spa

Matteo Cantagalli, Luigi Settembrini

Gabriella Alfano, Lorenzo Cervi (TCAA)



Valutazione trasportistica

Polinomia Srl

Stefano Battaiotto, Bianca Bozzi



Progettazione reti tecnologiche e infrastrutturali

Studio Guidetti Serri

Lorenzo Serri con Davide Bica, Francesco Ferraro



Rilievo e assetto catastale

SGT Associati

Silvia Piccinini

Indagini ambientali, geotecniche, microzonazione sismica

Geolog Studio Geologi Associati

Massimo Casali, Mario Mambrini

Gianvito Maria Cassinadri



Indagine archeologica

Archeosistemi

Piera Terenzi



adozione
allegato A3

Proposte di controdeduzione alle osservazioni e di riscontro ai contributi e pareri pervenuti

Osservazioni

Delle n.2 osservazioni presentate durante la fase di deposito (intercorso dal 19/06/2024 al 18/09/2024), la prima è pervenuta dal Soggetto Attuatore Max Mara Fashion Group S.r.l. mentre la seconda dal Servizio Rigenerazione Urbana, quale compendio delle considerazioni emerse dal Gruppo di lavoro istruttorio dei Servizi interni dell'Amministrazione Comunale.

Le osservazioni non hanno proposto un modello di rigenerazione diverso rispetto a quello proposto, ma hanno richiesto modifiche ed integrazione alla proposta di PAIP assunta, quali elementi migliorativi in termini di assetto infrastrutturale, accessibilità, collegamenti ciclo-pedonali e opere di riqualificazione connesse al comparto.

Di seguito vengono esaminati e controdedotti i singoli aspetti emersi nelle n.2 Osservazioni, dando evidenza di come sono stati modificati e/o integrati gli elaborati costitutivi della proposta di PAIP.

Le Osservazioni sono contenute integralmente nell'*Allegato A1: osservazioni*.

Osservazione n.1 - sub.1

Max Mara Fashion Group srl

P.G. n.2024/235973 del 19/09/2024

Si richiede di valutare che nelle successive fasi progettuali sia concessa la possibilità di aumentare il diametro esterno della rotatoria fino a 40 metri (limite superiore per una rotatoria compatta di cui al DM 19/04/2006), consentendo di realizzare isole spartitraffico dimensionalmente più ampie, riducendo i tempi medi di attesa dei veicoli e aumento la capacità del singolo ramo e conseguente aumento della capacità totale dell'intersezione a rotatoria.

Proposta di controdeduzione: parzialmente accolta

L'osservazione presentata dal Soggetto attuatore è stata valutata dal Gruppo di lavoro istruttorio dei Servizi interni all'Amministrazione Comunale e in particolare modo dal Servizio Mobilità Urbana, che ha ritenuto opportuno richiedere che il diametro esterno della rotatoria fosse aumentato fino ad un massimo di 35 m, prevedendo, contestualmente, la realizzazione di una banchina interna sormontabile di 2 m, da utilizzarsi in caso di necessità da parte dei mezzi pesanti particolarmente ingombranti.

La dimensione di 35 m risponde alle esigenze espresse dal Soggetto attuatore e garantisce:

- un aumento della capacità totale e dei singoli rami;
- un aumento degli spazi di manovra per i mezzi (anche pesanti) in transito e da/verso via

Genovesi;

- un aumento della deflessione dei veicoli che si immettono in rotatoria;
- un riduzione della velocità di percorrenza dell'intersezione stessa, in conseguenza dell'aumento della deflessione veicolare;
- il mantenimento della possibilità di manovra di svolta e le deflessioni dei mezzi anche pesanti.

In riferimento alla suddetta Osservazione e alla proposta di controdeduzione, il Soggetto attuatore ha provveduto ad aggiornare e adeguare l'elaborato progettuale "24.1 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo rotatoria, via Aldo Moro", acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025.

Osservazione n.1 - sub.2

Max Mara Fashion Group srl

P.G. n.2024/235973 del 19/09/2024

Si richiede di realizzare un accesso, anche carrabile, da via Filangieri, utilizzando il passo carraio già esistente, ai soli fini di rappresentanza e di emergenza.

Proposta di controdeduzione: parzialmente accolta

Si accoglie parzialmente l'osservazione presentata dal Soggetto attuatore, anche in virtù del contributo espresso dal Comando Provinciale Vigili del Fuoco Reggio Emilia (PG n.2024/187635 del 10/07/2024), che ha rappresentato l'importanza di garantire una agevole viabilità e accesso ai mezzi di soccorso.

Nelle successive fasi di progettazione e in fase attuativa dovranno essere rispettate le condizioni prescritte dal Gruppo Lavoro istruttorio dei Servizi Interni dell'Amministrazione Comunale tenutosi il 09/01/2025 (Verbale agli atti di PG 2025/45679 del 20/01/2025), che ha prescritto che il nuovo accesso carrabile su via Filangieri dovrà:

- essere utilizzato esclusivamente per funzioni di rappresentanza e di emergenza, nonché per l'utenza ciclo-pedonale;
- essere posizionato rispettando le distanze minime dall'ulteriore accesso carrabile in progetto relativo al parcheggio su via Filangieri;
- essere dotato di eventuale spartitraffico centrale e ideona segnaletica verticale che indichi la svolta destra-destra;
- integrare l'accessibilità carrabile con quella pedonale, affinché il nuovo accesso sia funzionale anche all'utenza pedonale e alla permeabilità pedonale del nuovo insediamento, riducendo il tempo di percorrenza dell'utenza pedonale tra fermata TPL su via Filangieri e ingresso al nuovo insediamento;
- integrarsi con il progetto paesaggistico di *Giardino lineare*, che si sviluppa lungo via

Filangieri e via Moro, nonché con il sistema di percorsi pedonali e ciclabili, configurandosi come elemento funzionale del progetto stesso, finalizzato a massimizzare la permeabilità e le relazioni, sia trasversali (est-ovest) che verticali (nord-sud).

Tali prescrizioni sono state inerite all'interno dell'elaborato 3 - Norme di Attuazione, acquisito agli atti PG n.2025/86479 del 31/03/2025.

In considerazione di quanto riportato dal Soggetto attuatore nella Scheda di ottemperanza alle richieste di modifiche e integrazioni di cui al PG 2024/287136 del 19/11/2024, in cui si dichiara che l'accesso carrabile su via Filangieri ha, tra le altre funzioni, anche quella di rappresentanza e per tale motivazione vengono richiesti 2 o 3 posti auto privati riservati come dotazione di servizio, si specifica che la suddetta dotazione di posti auto privati dovrà essere collocata all'interno del Sedime edificabile, come definito dall'elaborato di Assetto urbano - ripartizione funzionale (elaborato 18.1), acquisito agli atti PG n.2025/86484 del 31/03/2025.

Osservazione n.2 - sub.1

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Per quanto riguarda la realizzazione del collegamento ciclo-pedonale lungo Via Filangieri tra il comparto in attuazione e Via Giulia Maramotti Fontanesi:

- *in considerazione dei percorsi ciclo-pedonali esistenti, tra cui la Ciclovia urbana 10 lungo Via Aldo Moro, e di quelli in progetto, tra cui la Superciclabile SC1 Nord-Sud Mancasale - Puianello prevista dal Biciplan 2024 (di cui alla Delibera di Giunta Comunale ID n.38 del 29/02/2024), si ritiene opportuno che nei bracci della rotatoria di intersezione tra Via Aldo Moro, Via Filangieri e Via Nobel siano previsti attraversamenti ciclo-pedonali con isola centrale;*
- *venga realizzato un idoneo attraversamento ciclo-pedonale di Via Giulia Maramotti Fontanesi, al fine di garantire continuità tra il nuovo collegamento ciclo-pedonale in progetto a nord e il percorso ciclo-pedonale esistente lungo Viale dei Trattati di Roma.*

Proposta di controdeduzione: accolta

Per quanto riguarda la realizzazione del collegamento ciclo-pedonale lungo via Filangieri tra il comparto in attuazione e Via Giulia Maramotti Fontanesi, si rileva che:

- il Soggetto attuatore ha provveduto ad aggiornare l'elaborato progettuale "25.6 - Opere fuori comparto - Planimetria e sezione tipo percorso ciclopedonale via Filangieri/via G. Maramotti", acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024 e PG n.2025/86479 del 31/03/2025, inserendo nei bracci della rotatoria di intersezione tra via Moro, via Filangieri, via Nobel attraversamenti ciclo-pedonali con isola centrale. In particolare, è

stato inserito l'attraversamento ciclo-pedonale sul ramo ovest della rotatoria.

- a seguito di incontro tra il Servizio Rigenerazione Urbana, il Servizio Mobilità e il Soggetto attuatore, è emerso che per ragioni di sicurezza non risulta opportuno realizzare attraversamenti ciclopedonali in corrispondenza della rotatoria di ingresso al Max Mara Headquarter su via G. Maramotti Fontanesi, in considerazione dell'elevato flusso veicolare in ingresso ed in uscita, nonché della presenza dei mezzi pesanti. Emerge tuttavia la necessità di garantire la continuità tra il nuovo collegamento ciclo-pedonale in progetto a nord e il percorso ciclo-pedonale esistente lungo Viale dei Trattati di Roma, pertanto si demanda alle successive fasi di progettazione lo studio di una razionalizzazione delle uscite dal Max Mara Headquarter nonché la realizzazione di un adeguato e sicuro collegamento tra i percorsi ciclo-pedonali esistenti e in progetto.

Si specifica inoltre che, nelle successive fasi di progettazione, il semaforo a chiamata previsto nell'attraversamento in progetto dovrà impiegare lanterne semaforiche per velocipidi.

Osservazione n.2 - sub.2

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Per quanto riguarda la realizzazione della rotatoria su Via Aldo Moro:

- *essendo Via Genovesi, viabilità storica di livello locale individuata dal PUG nell'elaborato TV.4 e soggetta alle NTA PTCP art.51, deve essere tutelata la riconoscibilità dell'assetto storico attraverso il mantenimento percettivo del tracciato, degli elementi di pertinenza e della relativa dotazione vegetazionale;*
- *nella nuova rotatoria su Via Aldo Moro, funzionale all'accesso al comparto del PAIP_PF.1-2, dovranno essere previsti, per ognuno dei bracci, adeguati attraversamenti ciclo-pedonali, al fine di garantire la continuità dei percorsi esistenti e in progetto, nonché l'accesso al comparto;*
- *tutti gli attraversamenti ciclo-pedonali previsti nella rotatoria dovranno essere progettati in modo tale che siano funzionali sia ai pedoni che ai ciclisti, configurandosi pertanto quali attraversamenti ciclo-pedonali e non solo pedonali;*
- *dovrà essere realizzata una banchina lungo il lato est di Via A. Moro in corrispondenza dell'area a verde ecologico a nord del parcheggio P2, in modo che venga garantita la continuità dei percorsi ciclo-pedonali nonché il raccordo tra l'attraversamento ciclo-pedonale da prevedersi nel braccio della rotatoria in ingresso al comparto e l'attraversamento ciclo-pedonale da prevedersi nel braccio nord della medesima rotatoria.*

Proposta di controdeduzione: accolta

Per quanto riguarda la realizzazione della rotatoria su via Moro, si rileva che:

- il Soggetto attuatore ha provveduto ad aggiornare l'elaborato progettuale "24.1 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo rotatoria, via Aldo Moro", acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025, inserendo elementi di riconoscimento del tracciato storico di via Genovesi (riempimento con ghiaietto) e le essenze vegetazionali da mantenere e quelle per cui si prevede lo spostamento;
- il Soggetto attuatore ha provveduto ad aggiornare l'elaborato progettuale "24.1 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo rotatoria, via Aldo Moro", acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025, inserendo per ognuno dei bracci (ad esclusione del braccio est), adeguati attraversamenti ciclo pedonali, al fine di garantire la continuità dei percorsi esistenti e in progetto, nonché l'accesso ciclo-pedonale al comparto;
- il Soggetto attuatore ha provveduto ad aggiornare l'elaborato progettuale "24.1 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo rotatoria, via Aldo Moro", acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025, configurando gli attraversamenti sia per l'utenza pedonale che per quella ciclabile;
- a seguito di incontro tra il Servizio Rigenerazione Urbana, il Servizio Mobilità e il Soggetto attuatore, è emerso che, in considerazione dei futuri flussi veicolari in ingresso ed in uscita dal nuovo insediamento che si attesteranno sul braccio est della rotatoria in progetto, non risulta opportuno realizzare un attraversamento ciclo-pedonale nel braccio est della rotatoria, individuato come accesso principale per i dipendenti del nuovo Polo della Moda, per i visitatori, per i fornitori e i clienti. La continuità dei percorsi ciclo-pedonali in direzione nord-sud viene comunque garantita tramite il percorso ciclo-pedonale presente ad ovest di via Moro, nonché tramite il sistema di attraversamenti ciclo-pedonali nei restanti bracci della rotatoria in progetto, così come individuati nell'elaborato progettuale "24.1 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo rotatoria, via Aldo Moro", acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025.

Osservazione n.2 - sub.3

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Per quanto riguarda la riqualificazione Via Majorana/Via Raffaello: si ritiene opportuno che debba essere approfondito il rapporto tra la riqualificazione prevista e le fermate del TPL, oggi presente lungo le suddette viabilità.

Proposta di controdeduzione: accolta

La riqualificazione di via Majorana e via Raffaello consiste principalmente nella realizzazione di interventi di estensione e miglioramento del sistema ciclo-pedonale di Mancasale, al fine di realizzare il percorso “superciclabile” previsto dal PUMS nella “TAVOLA 2 SCENARIO DEFINITIVO DI PIANO AI 10 ANNI - CICLABILITÀ” approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 96 del 15/05/2023. L'intervento di riqualificazione prevede inoltre la realizzazione di aiuole tra il percorso ciclo-pedonale e la carreggiata, con sistemazione a verde e piantumazione di alberature. È previsto inoltre il rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale e l'aumento del numero degli attraversamenti ciclo-pedonali, con particolare riguardo alle intersezioni con la viabilità di via Natta, via Di Vittorio e via Masaccio.

Per quanto riguarda il rapporto tra la riqualificazione prevista e le fermate del TPL oggi presenti lungo le suddette viabilità, si rimanda alle successive fasi di progettazione dell'intervento, durante le quali si provvederà ad espletare gli approfondimenti necessari al fine di garantire coerenza e funzionalità tra il nuovo assetto viabilistico e il servizio di TPL.

Osservazione n.2 - sub.4

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Per quanto riguarda la riqualificazione dell'illuminazione dei Via Filangieri sia garantita uniformità per quanto concerne pali e corpi illuminanti.

Proposta di controdeduzione: accolta

Il progetto prevede la riqualificazione dell'illuminazione di Via Filangieri mediante la sostituzione dei pali e dei corpi illuminanti, mantenendo l'attuale posizione dei punti luce sul lato nord di via Filangieri, eccetto n.2 punti luce che saranno interferenti con la nuova viabilità di ingresso al parcheggio P2 di via Filangieri.

Per le verifiche illuminotecniche e i dettagli si rimanda agli elaborati specifici: elaborato n.25.2 (Calcoli illuminotecnic), elaborato n 25.3 (relazione tecnica Via Filangieri) e all'elaborato grafico 25.1 (Planimetria e particolari costruttivi).

Il Soggetto attuatore, nell'elaborato Scheda di ottemperanza acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024, chiarisce che il progetto prevede l'uniformità dei pali e dei corpi illuminanti in quanto tutti i pali e i corpi illuminanti di via Filangieri saranno della medesima tipologia.

Osservazione n.2 - sub.5

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Per quanto riguarda il disegno della nuova area di parcheggio pubblica di Via Filangieri, si ritiene che il disegno del corsello abbia curvature troppo nette: si chiede quindi di inserire aiuole nei terminali che prevedano raggi di curvatura più dolci. Si richiede inoltre che siano previsti collegamenti pedonali diretti con gli accessi del nuovo comparto.

Proposta di controdeduzione: accolta

In riferimento alla suddetta Osservazione, il Soggetto attuatore ha provveduto a verificare il tracciato stradale mediante simulazione con software della manovra di ingresso ed uscita degli autobus. La simulazione con indicazione dell'area di manovra dell'autobus è stata inserita all'interno dell'elaborato progettuale "24.3 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo P2, Via Filangieri, ADDENDUM", acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025.

In considerazione della proposta progettuale del parcheggio di via Filangieri, a seguito del Gruppo di Lavoro dei Servizi Interni dell'Amministrazione Comunale, tenutosi in data 09/01/2025 durante il quale sono state analizzate le integrazioni prodotte dal Soggetto attuatore in risposta alla richiesta di integrazioni del Servizio Rigenerazione Urbana, sono emerse le seguenti indicazioni:

- i terminali del parcheggio di via Filangieri devono essere realizzati con cordolature e non con semplice segnaletica orizzontale;
- non devono essere previsti stalli in curva. Pertanto è necessario provvedere ad eliminare i posti auto a nord (n.3) in corrispondenza dell'ingresso al parcheggio;
- nei successivi livelli di approfondimento progettuale dovrà essere approfondito il tema della segnaletica orizzontale e verticale.

Il Soggetto attuatore ha provveduto ad aggiornare gli elaborati progettuali ed in particolare l'elaborato progettuale "24.3 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo P2, Via Filangieri", acquisito agli atti di PG n.2025/86474 del 31/03/2025.

Per quanto riguarda la richiesta di prevede collegamenti pedonali diretti con gli accessi del nuovo comparto, il Soggetto attuatore, nell'elaborato Scheda di ottemperanza acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024, chiarisce che il progetto del verde pubblico e privato contempla già percorsi ciclo-pedonali di collegamento con gli accessi al comparto e le aree di parcheggio. Inoltre l'eventuale previsione di un nuovo accesso sul fronte di via Filangieri potrà implementare questo sistema di percorsi pedonali, collegando in maniera ancora più funzionale le suddette aree di parcheggio in progetto e il capolinea del trasporto pubblico. Pertanto si chiarisce che l'accessibilità pedonale al comparto da aree di sosta e trasporto pubblico verrà garantita con la previsione di un ulteriore accesso pedonale su via Filangieri, la cui soluzione progettuale sarà meglio approfondita a seguito delle risultanze del Concorso internazionale di Architettura.

Alla luce delle considerazioni espresse dal Soggetto attuatore, si prende atto di quanto dichiarato e dell'inserimento di un ulteriore accesso su via Filangieri con funzione di accesso ciclo-pedonale. Tuttavia nei successivi livelli di approfondimento progettuale, gli elaborati progettuali dovranno riportare i percorsi per le aree di parcheggio veicoli (cicli e motocicli) dimostrando l'effettiva funzionalità del posizionamento delle aree rispetto agli ingressi.

Osservazione n.2 - sub.6

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Per quanto riguarda riguarda la realizzazione del parcheggio su Via Filangieri, si sottolinea come vada fortemente perseguita fin dalla pianificazione urbana e da quella architettonica una modifica dello shift modale che prefigura, in continuità con quanto già avviene ora, che oltre il 95% del personale si muova con auto propria. Per tale motivo si fanno proprie le raccomandazioni del consulente "Polinomia" progettista della suddetta documentazione riguardanti in particolare l'accessibilità degli addetti del futuro Polo della Moda al cap 5.3.2 "Accessibilità pedonale e ciclabile dell'area PAIP"[...]

Proposta di controdeduzione: accolta

Il Soggetto attuatore, nell'elaborato Scheda di ottemperanza acquisito agli atti PG n.2024/287136 del 19/11/2024, chiarisce che il progetto del verde pubblico e privato contempla già percorsi ciclo-pedonali di collegamento con gli accessi al comparto e le aree di parcheggio. Inoltre l'eventuale previsione di un nuovo accesso sul fronte di via Filangieri potrà implementare questo sistema di percorsi pedonali, collegando in maniera ancora più funzionale le suddette aree di parcheggio in progetto e il capolinea del trasporto pubblico. Pertanto si chiarisce che l'accessibilità pedonale al comparto da aree di sosta e trasporto pubblico verrà garantita con la

previsione di un ulteriore accesso pedonale su via Filangieri, la cui soluzione progettuale sarà meglio approfondita a seguito delle risultanze del Concorso internazionale di Architettura.

Per quanto riguarda le indicazioni fornite nello Studio di Mobilità, il Soggetto attuatore, per ottemperare anche alle richieste di integrazioni pervenute dall'Amministrazione Provinciale (acquisite agli atti di PG n.2024/235744 del 19/09/2024), ha provveduto a redigere un approfondimento integrativo allo Studio di mobilità, denominato "10.4 - Studio di Mobilità - ADDENDUM", acquisito agli atti di PG n.2024/287138 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025, in cui sono state individuati gli interventi di mitigazione degli impatti ovvero misure atte a contenere l'impatto sulla viabilità e a favorire soluzioni di mobilità sostenibile, in linea con le strategie delineate dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dal Biciplan comunale. Tra gli interventi si prevedono sia azioni strategiche (miglioramento dei collegamenti tra la Stazione Mediopadana e il nuovo Polo della Moda, creazione di un percorso ciclopedonale, etc.), sia soluzioni e iniziative concrete per ridurre il traffico e migliorare la mobilità dei dipendenti aziendali (flessibilità oraria in ingresso, istituzione Mobility Manager, navetta aziendale, carpooling, bike to work, parcheggi attrezzati per biciclette e monopattini, etc.).

Le indicazioni fornite nello Studio di Mobilità (ADDENDUM) sono da considerarsi come prescrizioni e sono state inserite all'interno dello Schema di Convenzione (elaborato 4). In particolare il Soggetto attuatore si impegna a:

- attivare la figura del Mobility Manager, applicando politiche aziendali a sostegno e promozione della mobilità sostenibile dei dipendenti;
- promuovere e partecipare attivamente e unitamente alle iniziative di Confindustria volte a creare, congiuntamente alle principali aziende insediate a Mancasale, un servizio di trasporto dedicato.

Come disposto dall'art.5 comma 4 dello Schema di Convenzione tali interventi dovranno essere rendicontati all'Amministrazione Comunale.

Osservazione n.2 - sub.7

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Si richiede che venga esplicitato il numero degli stalli moto e biciclette di uso pubblico e che vengano graficizzati nelle tavole con le dimensioni che corrispondono a stalli di 1x2m.

Proposta di controdeduzione: accolta

Il Soggetto attuatore ha provveduto ad integrare gli elaborati progettuali, inserendo la dotazione di posti moto/bici per il parcheggio P2 di via Gaetano Filangieri e il parcheggio P2 di via Aldo Modo (elaborati progettuali "24.2 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo P2, via

Aldo Moro” e “24.3 - Opere di urbanizzazione - Planimetria e sezione tipo P2, Via Filangieri”, acquisito agli atti PG n.2025/86474 del 31/03/2025), in conformità con la dotazione numerica prevista dalla normativa di PAIP e di Regolamento Edilizio.

Si rimanda alle successive fasi di progettazione dell'intervento, durante le quali gli elaborati progettuali delle opere di urbanizzazione dovranno riportare la segnaletica orizzontale e verticale, nonché riportare le dimensioni di stallo pari a 1x2m.

Osservazione n.2 - sub.8

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Nei successivi livelli di approfondimento progettuale dovrà essere presente il tema della segnaletica orizzontale e verticale.

Proposta di controdeduzione: accolta

Si rimanda alle successive fasi di progettazione dell'intervento, durante le quali gli elaborati progettuali delle opere di urbanizzazione e delle opere fuori comparto dovranno riportare la segnaletica orizzontale e verticale, da concordarsi con l'Ufficio Traffico del Comune di Reggio Emilia.

Osservazione n.2 - sub.9

Servizio Rigenerazione Urbana del Comune di Reggio Emilia

P.G. n.2024/234686 del 18/09/2024

Per quanto riguarda lo Schema di convenzione urbanistica e la vendita al soggetto attuatore dei mappali 271 e 272 del foglio 72 di proprietà dell'Amministrazione si ritiene opportuno inserire nell'art. 14 la richiesta di una fidejussione bancaria o assicurativa a favore dell'Amministrazione, di importo pari al valore delle aree di cui si prevede la vendita (Foglio 72, Mappali 271 e 272). Tale garanzia dovrà avere validità per una durata commisurata al tempo previsto di realizzazione delle opere (indicativamente nell'ordine dei 3 anni) o comunque sino all'esecuzione di opere per un valore pari al valore delle aree (€ 270.000,00).

Proposta di controdeduzione: accolta

In riferimento alla suddetta Osservazione e alla proposta di controdeduzione, il Soggetto attuatore ha provveduto ad integrare lo Schema di convenzione urbanistica, inserendo all'art. 23 la richiesta di una fidejussione bancaria o assicurativa a favore dell'Amministrazione, di importo pari al valore delle aree di cui si prevede la vendita (Foglio 72, Mappali 271 e 272): “fideiussione di € 270.000 pari al 100% del costo del valore delle aree comunali oggetto di cessione al

Soggetto Attuatore, in quanto le opere di urbanizzazione primaria, da realizzarsi in virtù del pagamento del valore delle aree avverrà con le tempistiche relative al sub comparto 1 di cui all'art. 6. Il suddetto importo dovrà essere aggiornato annualmente, con appendice alla fideiussione prestata, comprendendo il valore di stima degli interessi legali maturati sul suddetto importo al 31/12 di ogni annualità e così fino allo svincolo definitivo della suddetta fideiussione”.

Contributi e Pareri

Già in questa prima fase, la Provincia ed alcuni Enti e soggetti competenti in materia ambientale hanno provveduto a formulare specifici contributi e pareri di competenza, che di seguito vengono sintetizzati e a cui si provvede a formulare apposito riscontro.

I contributi e pareri di Provincia, di Enti e di soggetti competenti in materia ambientale sono contenuti integralmente nell'*Allegato A2: contributi e pareri di Enti e Provincia*.

FER - FERROVIE EMILIA ROMAGNA SRL

(PG n.2024/174074 del 26/06/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Visti gli elaborati resi disponibili, si prende atto che la scrivente FER non ha titolo e competenze per esprimere eventuali osservazioni sugli interventi da realizzare, in quanto:

- le opere in argomento risultano ubicate a una distanza superiore a 30 m dalla rotaia più vicina e quindi all'esterno della fascia di rispetto ferroviaria di cui al DPR 753/80 (art. 49);
- le opere in oggetto non risultano interessare aree ferroviarie in gestione a FER con attraversamenti o altri manufatti o servitù.

SNAM RETE GAS SPA - CENTRO DI REGGIO EMILIA

(PG n.2024/171070 del 21/06/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Le opere ed i lavori di cui trattasi, se limitati alle aree indicate nelle planimetrie allegate, per quanto di competenza del centro Snam Rete Gas di Reggio Emilia, NON interferiscono con impianti di proprietà della scrivente Società. [...] E' necessario, qualora venissero apportate modifiche o varianti al progetto analizzato, che la scrivente Società venga nuovamente interessata affinché possa valutare eventuali interferenze del nuovo progetto con i propri impianti in esercizio.

COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO REGGIO EMILIA

(PG n.2024/187635 del 10/07/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Lo scrivente Comando, esaminati gli atti pervenuti, rappresenta che gli insediamenti civili, commerciali, artigianali ed industriali sono soggetti a specifiche normative di prevenzione incendi. [...] Si rappresenta l'importanza di garantire una agevole viabilità e accesso ai mezzi di

soccorso e una adeguata e ben distribuita disponibilità idrica per i servizi antincendio.

Riscontro

Nelle successive fasi di progettazione e in fase attuativa dovranno essere rispettate le condizioni contenute nel riscontro del Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Reggio Emilia e di seguito qui richiamate: gli insediamenti sono soggetti a specifiche normative di prevenzione incendi e per essi dovranno essere presentate istanze secondo le disposizioni del DM 7 Agosto 2012 e s.m.i.

Per quanto riguarda l'importanza di garantire una agevole viabilità e accesso ai mezzi di soccorso, il PAIP ha previsto un ulteriore accesso su via Filangieri, come riportato negli elaborati progettuali, che svolge la funzione, oltre che di accesso ciclo-pedonale e di rappresentanza, anche di ingresso e uscita di emergenza per i mezzi di soccorso.

Nelle successive fasi di progettazione e in fase attuativa si dovrà altresì dimostrare che l'insediamento è dotato di una adeguata e ben distribuita disponibilità idrica per i servizi antincendio.

IREN ACQUA REGGIO SRL

(PG n.2024/192349 del 16/07/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Parere favorevole di fattibilità, esplicitando alcune precisazioni per quanto riguarda la fognatura. Per le aree di parcheggio localizzate in via Moro e via Filangieri viene espresso parere favorevole da un punto di vista urbanistico, mentre al fine del rilascio di quello edilizio, sarà necessaria integrazione della documentazione presentata con gli elaborati di norma richiesti a tale scopo. Per la restante parte dell'intervento si esprime nulla osta con riferimento ai recapiti individuati per lo scarico delle acque bianche e nere del comparto, segnalando che per l'autorizzazione all'allacciamento delle aree private andrà fatta apposita richiesta. Per le acque nere sarà richiesta fossa Imhoff, dato il mancato raggiungimento delle condizioni di autopulizia.

Riscontro

Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni e specifiche tecniche richieste nel suddetto parere di IREN ACQUA REGGIO SRL.

RFI - FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

(PG n.2024/ 200835 del 24/07/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Comunicazione in cui si esplicita la NON necessità di autorizzazione, in quanto le opere di urbanizzazione oggetto del "PAIP_PF.1-2 - Polo della Moda" sono da realizzarsi fuori dalla fascia di rispetto ferroviario.

**REGIONE EMILIA ROMAGNA - DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE -
AREA DIFESA DEL SUOLO, DELLA COSTA E BONIFICA**

(PG n.2024/210078 del 07/08/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Si rileva che la scrivente Area regionale non ha, per legge, competenza da esprimere in tale procedimento.

COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO REGGIO EMILIA

(PG n.2024/225290 del 04/09/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Il Comando è impossibilitato ad esprimere il parere di competenza in quanto la documentazione consultabile sul sito web è carente in materia antincendio. Tuttavia, si conferma quanto riportato nella nota dello scrivente Comando, prot. n. 13269 del 08/07/2024.

Riscontro

Si veda quanto riportato nel “*Riscontro*” relativo alla comunicazione del Comando Provinciale Vigili del Fuoco Reggio Emilia, di cui al PG n.2024/187635 del 10/07/2024.

AGENZIA MOBILITA' REGGIO EMILIA SRL

(PG n.2024/235426 del 19/09/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Parere favorevole con prescrizioni da tenere in considerazione in fase di esecuzione del progetto.

In merito alla nuova fermata/capolinea della linea urbana 5:

- indicare l'attraversamento pedonale dietro lo stallo di fermare per segnalare i percorsi pedonali previsti;
- prevedere dei percorsi tattili per non vedenti/ipovedenti, soprattutto in prossimità dell'area di fermata;
- concordare e definire la tipologia di pensilina con la scrivente Agenzia per la Mobilità;
- realizzare le opere edili di fondazione per la pensilina e predisporre i collegamenti elettrici per eventuale illuminazione della stessa e/o pannelli informativi;
- la fermata deve essere esclusivamente dedicata ai mezzi del TPL;
- dimensionare lo stallo di fermata bus di 20 m di lunghezza;
- si raccomanda di realizzare i collegamenti tra la fermata del TPL e il sistema di percorsi interni al comparto con i magazzini e gli edifici direzionali, per favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici;

- prevedere eventuali aree/servizi a supporto della ciclabilità in prossimità del parcheggio e della pensilina bus.

In merito al trasporto non di linea (Taxi e NCC) si propone di valutare la possibilità di inserire all'interno dei parcheggi previsti uno stallo riservato Taxi e uno per carico/scarico NCC.

In merito alla riqualificazione di via Majorana e via Raffaello, si raccomanda di indicare nella segnaletica orizzontale i punti di interferenza tra area di attesa e percorso ciclabile, di riqualificare i tratti di marciapiede ammalorati e di prevedere opportune rampe di salita e discesa per garantire la continuità dei percorsi e degli accessi.

Si ritiene importante individuare soluzioni che migliorino i collegamenti con i servizi e le linee presenti all'alta velocità e sfruttare eventuali sinergie con le aziende all'interno del comparto industriale. Si ritiene inoltre necessario incentivare altre forme di mobilità più attiva e sostenibile, in considerazioni dei carichi di traffico generati dal nuovo insediamento.

Si prescrive, in fase di esecuzione lavori, il rispetto di tutte le azioni volte a garantire il regolare accesso e funzionamento del servizio di TPL.

Riscontro

In merito alle prescrizioni e modifiche riguardanti il nuovo capolinea della linea urbana 5, gli stalli riservati a Taxi e NCC e il progetto di riqualificazione di via Majorana e via Raffaello, si rimanda alle successive fasi di progettazione, che dovranno ottemperare alle richieste e prescrizioni contenute nel suddetto parere. In fase esecutiva verranno inoltre rispettate tutte le azioni volte a garantire il regolare accesso e funzionamento del servizio di TPL.

Per quanto concerne l'individuazione di soluzioni che migliorino i collegamenti con i servizi e le linee presenti all'alta velocità e sfruttino le sinergie con le aziende all'interno del comparto industriale, il Soggetto attuatore, anche al fine di ottemperare alle richieste di integrazioni pervenute dall'Amministrazione Provinciale (acquisite agli atti di PG n.2024/235744 del 19/09/2024), ha provveduto a redigere un approfondimento integrativo allo Studio di mobilità, denominato "10.4 - Studio di Mobilità - ADDENDUM", acquisito agli atti di PG n.2024/287138 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025, in cui sono state individuati gli interventi di mitigazione degli impatti ovvero misure atte a contenere l'impatto sulla viabilità e a favorire soluzioni di mobilità sostenibile, in linea con le strategie delineate dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dal Biciplan comunale. Tra gli interventi si prevedono sia azioni strategiche (miglioramento dei collegamenti tra la Stazione Mediopadana e il nuovo Polo della Moda, creazione di un percorso ciclopeditonale, etc.), sia soluzioni e iniziative concrete per ridurre il traffico e migliorare la mobilità dei dipendenti aziendali (flessibilità oraria in ingresso, istituzione Mobility Manager, navetta aziendale, carpooling, bike to work, parcheggi attrezzati per biciclette e monopattini, etc.).

In particolare il Soggetto attuatore si impegna a:

- attivare la figura del Mobility Manager, applicando politiche aziendali a sostegno e promozione della mobilità sostenibile dei dipendenti;
- promuovere e partecipare attivamente e unitamente alle iniziative di Confindustria volte a creare, congiuntamente alle principali aziende insediate a Mancasale, un servizio di trasporto dedicato.

Come disposto dall'art.5 comma 4 dello Schema di Convenzione tali interventi dovranno essere rendicontati all'Amministrazione Comunale.

Le indicazioni fornite nello Studio di Mobilità (ADDENDUM) sono da considerarsi come prescrizioni e sono state inserite all'interno dello Schema di Convenzione (elaborato 4).

Per quanto concerne l'incentivazione di altre forme di mobilità più attiva e sostenibile, in considerazioni dei carichi di traffico generati dal nuovo insediamento, si chiarisce che il Soggetto attuatore ha recepito tutte le modifiche richieste dall'Osservazione presentata dal Servizio Rigenerazione Urbana (sintesi del Gruppo di lavoro istruttorio dei Servizi tecnici dell'Amministrazione Comunale) propedeutiche alla realizzazione di nuovi percorsi ciclo-pedonali continui, realizzando pertanto opere fuori comparto a sostegno delle politiche di incentivazione della mobilità sostenibile (piste ciclabili previste dal Biciplan; qualificazione funzionale delle infrastrutture viarie).

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

(PG n. 2024/235744 del 19/09/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Considerazione e osservazioni in merito allo Studio della Mobilità e all'attuazione dell'intervento.

Studio della mobilità - Si ritiene opportuna una approfondita valutazione degli effetti sul traffico generati dall'intervento, condotta ad una scala adeguata, tenendo conto dei flussi generati dagli spostamenti casa-lavoro non solo nelle immediate vicinanze del nuovo insediamento ma in un bacino più ampio, che interessi le principali direttrici di collegamento in entrata e uscita dalla città. Lo studio dovrebbe inoltre approfondire e valutare gli impatti cumulativi generati dall'insieme degli interventi previsti, e ad oggi noti, nell'ambito di qualificazione produttiva sovraprovinciale di Mancasale e dai relativi carichi di traffico indotti dai flussi addetti e merci. Si ritiene inoltre opportuno esplicitare quali siano i benefici derivanti dal trasferimento della sede aziendale di via Mazzacurati in base alla matrice origine/destinazione di persone e merci nell'assetto esistente e di progetto, comprensiva delle sedi logistiche attualmente in funzione. In termini di misure di mitigazione del traffico [...] si ritiene opportuno che ogni azione necessaria alla concretizzazione delle misure ipotizzate [...] venga definita e portata a termine entro le tempistiche di entrata in esercizio del nuovo polo

produttivo, al fine di gestire fin da subito in maniera efficace le criticità indotte sulla rete viabilistica, costituire una ragionevole alternativa agli spostamenti in auto e rendere praticabili scelte di mobilità pubblica e dolce.

Attuazione intervento - [...] Appare opportuno coordinare le tempistiche di conclusione del concorso di progettazione con quelle di approvazione del PAIP in modo da poter limitare il più possibile i margini di flessibilità attualmente previsti con il preprogetto in funzione degli esiti del concorso stesso e permettere una idonea valutazione degli elementi di sostenibilità ambientale e territoriale del piano. In particolare la possibilità di incrementare l'altezza dell'headquarter fino a 45 m dovrebbe essere valutata anche in relazione alla vicinanza degli importanti landmarks presenti tramite opportune analisi percettive del contesto.

Riscontro

Studio della mobilità

In riferimento alle suddette considerazioni e osservazioni, il Soggetto attuatore ha provveduto ad integrare lo Studio di Mobilità attraverso la redazione di un addendum integrativo all'elaborato 10.4 - Studio di mobilità, denominato 10.4 - Studio di Mobilità - ADDENDUM, acquisito agli atti municipali con P.G. n.2024/316766 del 13/12/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025.

- *Spostamenti lungo le principali direttrici di accesso a Reggio Emilia*

Lo studio di approfondimento ha preso in considerazione i dati di provenienza degli attuali dipendenti e ricostruito i futuri flussi di traffico in ingresso al nuovo "Polo della Moda" di via Aldo Moro. Dalla distribuzione delle provenienze, lo Studio ha dimostrato che non si rilevano situazioni di criticità lungo le principali direttrici di ingresso alla città.

- *Effetti del trasferimento di sede sulla mobilità urbana*

Per quanto riguarda gli effetti del trasferimento di sede sulla mobilità urbana, lo Studio, attraverso le analisi svolte, evidenzia che lo spostamento della sede da via Mazzacurati all'area in esame, modifica gli itinerari di spostamento dei dipendenti. Rispetto alla situazione attuale, considerando l'incremento del numero di lavoratori e le azioni messe in atto per favorire la mobilità sostenibile dei dipendenti, si registra:

- per la mobilità privata, l'incremento di traffico lungo la viabilità principale e la contestuale riduzione nell'ambito della Città30 definita nel vigente PUMS. Dall'analisi degli itinerari di traffico dei dipendenti si identificano, rispetto ai punti di maggiore congestione della rete cittadina, la riduzione del traffico lungo l'asse dell'Aeronautica/del Partigiano e l'incremento di traffico nelle tratte Hiroshima e l'accesso a viale Martiri di Piazza Tien An Men e via Makallé e viale Regina Margherita. Con il completamento e prolungamento della tangenziale nord si prevede un

alleggerimento del traffico lungo l'asse di via Piazza Martiri di Piazza Tien An Men;

- per il traffico pesante, la riduzione delle percorrenze nel territorio comunale per la localizzazione del nuovo comparto nei pressi del casello autostradale.

- *Analisi degli impatti cumulativi degli interventi previsti nell'ambito di Mancasale*

La valutazione trasportistica è stata completata valutando anche i carichi insediativi legati agli ambiti produttivi approvati nell'area di Mancasale.

Sono stati valutati 3 scenari futuri legati allo stato di attuazione delle azioni (pubbliche e private) per incentivare la mobilità sostenibile.

Nello scenario obiettivo sono state considerate le azioni, attuate dall'amministrazione e/o dalla proprietà, volte a favorire la mobilità sostenibile.

Infine sono stati previsti 3 step attuativi (stralci) all'interno dello scenario obiettivo collegati ad azioni pubblico-private legate al processo di attuazione degli interventi previsti nel PAIP:

- stralcio 1-2 (realizzazione del comparto produttivo):
 - istituzione del mobility manager aziendale e applicazione di politiche aziendali a sostegno e promozione della mobilità sostenibile dei dipendenti;
 - realizzazione delle opere fuori comparto a sostegno delle politiche di incentivazione della mobilità sostenibile (piste ciclabili previste dal Biciplan; qualificazione funzionale delle infrastrutture viarie);
- stralcio 3 (realizzazione del comparto terziario):
 - messa in atto delle azioni individuate all'interno delle politiche aziendali del mobility manager aziendale a sostegno e promozione della mobilità sostenibile dei dipendenti;
 - creazione di un servizio di trasporto pubblico a servizio delle aziende dell'area di Mancasale (a tal fine la proprietà ha avviato un confronto con l'Associazione Industriali per l'istituzione di un servizio navetta che colleghi la stazione ferroviaria di Mancasale con le aziende a servizio dei dipendenti del comparto).

Le azioni saranno corroborate dalla realizzazione della tranvia Mancasale-Rivalta.

Dalle analisi condotte non si registra superamento della capacità dei nodi analizzati.

Inoltre, al fine di perseguire la concretizzazione delle misure individuate ed un coordinamento temporale con l'entrata in esercizio del Polo della Moda, costruendo una alternativa agli spostamenti in auto e rendendo praticabili le scelte di mobilità pubblica e dolce, lo Studio di Mobilità (ADDENDUM) ha individuato gli interventi di mitigazione degli impatti ovvero misure atte a contenere l'impatto sulla viabilità e a favorire soluzioni di mobilità sostenibile, in linea con le strategie delineate dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dal Biciplan comunale. Tra gli interventi si prevedono sia azioni strategiche (miglioramento dei collegamenti tra la Stazione Mediopadana e il nuovo Polo della Moda, creazione di un percorso ciclopedonale,

etc.), sia soluzioni e iniziative concrete per ridurre il traffico e migliorare la mobilità dei dipendenti aziendali (flessibilità oraria in ingresso, istituzione Mobility Manager, navetta aziendale, carpooling, bike to work, parcheggi attrezzati per biciclette e monopattini, etc.).

Le indicazioni fornite nello Studio di Mobilità (ADDENDUM) sono da considerarsi come prescrizioni e sono state inserite all'interno dello Schema di Convenzione (elaborato 4). In particolare il Soggetto attuatore si impegna a:

- attivare la figura del Mobility Manager, applicando politiche aziendali a sostegno e promozione della mobilità sostenibile dei dipendenti;
- promuovere e partecipare attivamente e unitamente alle iniziative di Confindustria volte a creare, congiuntamente alle principali aziende insediate a Mancasale, un servizio di trasporto dedicato.

Come disposto dall'art.5 comma 4 dello Schema di Convenzione tali interventi dovranno essere rendicontati all'Amministrazione Comunale.

Attuazione intervento

A seguito delle risultanze emerse dal Concorso internazionale di progettazione, la cui fase conclusiva si è svolta nei mesi di Luglio e Agosto 2024, si è provveduto a coordinare le risultanze del Concorso stesso con l'assetto urbano prefigurato dal PAIP in sede di Assunzione.

L'Assunzione del PAIP, avvenuta a Maggio 2024, aveva prefigurato infatti tre differenti scenari tipologico-insediativi per la realizzazione dell'Headquarter (uno scenario tipologico a corte e due scenari tipologici ibridi) mentre per i Magazzini, localizzati a nord del comparto, prevedeva forme semplici e regolari disposte in direzione nord-sud. All'interno delle Norme di attuazione (elaborato 3) si prevedevano inoltre margini di flessibilità sottoposti a pre-progetto.

La soluzione vincitrice del Concorso internazionale ha confermato e interpretato in maniera coerente e migliorativa l'impianto morfologico-insediativo, paesaggistico - ambientale e infrastrutturale dello scenario tipologico a corte individuato dal PAIP assunto.

Pertanto, all'interno dell'apparto normativo di PAIP (elaborato 3 - Norme di attuazione), si è provveduto a limitare i margini di flessibilità previsti con pre-progetto in fase di Assunzione, in quanto le modifiche proposte dall'esito del Concorso internazionale sono già stata recepite all'interno degli elaborati proposti in Adozione. In particolare, considerando gli esiti del Concorso nonché la vicinanza dei landmarks presenti, si è ridotta l'altezza proposta in sede di Assunzione (45 m), prevedendo un'altezza massima pari a 20 m (e relativa ai Magazzini).

Si è altresì inserito quale passaggio ulteriore che il pre-progetto dovrà essere approvato dalla Giunta Comunale.

TERNA S.P.A. - RETE ELETTRICA NAZIONALE

(PG n.2024/324383 del 19/12/2024)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Nell'area interessata dal suddetto intervento non sono presenti elettrodotti di competenza. L'intervento risulta inoltre compatibile con le distanze minime dagli elettrodotti previste dal DM 21/03/1988 n.449 e che non rientra all'interno dell'Area di Prima Approssimazione.

IREN ACQUA REGGIO SRL

(PG n.2025/5375 del 10/01/2025)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Parere favorevole di fattibilità, esplicitando alcune precisazioni per quanto riguarda la fognatura. Per le aree di parcheggio localizzate in via Moro e via Filangieri viene espresso parere favorevole da un punto di vista urbanistico, mentre al fine del rilascio di quello edilizio, sarà necessaria integrazione della documentazione presentata con gli elaborati di norma richiesti a tale scopo. Per la restante parte dell'intervento si esprime nulla osta con riferimento ai recapiti individuati per lo scarico delle acque bianche e nere del comparto, segnalando che per l'autorizzazione all'allacciamento delle aree private andrà fatta apposita richiesta. Per le acque nere sarà richiesta fossa Imhoff, dato il mancato raggiungimento delle condizioni di autopulizia.

Riscontro

Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni e specifiche tecniche richieste nel suddetto parere di IREN ACQUA REGGIO SRL.

INTEGRAZIONI DEL SOGGETTO ATTUATORE IN MERITO A RETE ACQUE BIANCHE E ACQUE NERE

Si segnala altresì che il Soggetto attuatore, a seguito di approfondimento tecnico con il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, ha presentato l'aggiornamento degli elaborati 11 - Relazione idraulica e 23.2 - Reti tecnologiche e infrastrutturali: acque bianche e acque nere (acquisiti agli atti municipali con P.G. n.2024/287138 del 19/11/2024) inserendo i seguenti principali aggiornamenti:

- calcolo delle bocche tarate dei quattro recapiti delle acque bianche (dimensione min 125 mm);
- identificazione in planimetria e su mappa catastale dei quattro punti di recapito che saranno nominati S1 (parcheggio P1 lato Via Masaccio), S2 (parcheggio Via Filangieri), S3 (Comparto) e S4 (parcheggio Via A. Moro) e delle aree con i differenti coefficienti idrometrici di scarico applicati;
- valutazione dell'esposizione delle aree del comparto al rischio alluvioni, ai sensi della DGR 1300/2016.

Alla luce delle integrazioni fornite dal Soggetto attuatore, è pervenuto parere da parte del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, che viene riportato di seguito.

CONSORZIO DI BONIFICA DELL'EMILIA CENTRALE

(PG n.2025/29572 del 03/02/2025)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Parere favorevole condizionato al rispetto di prescrizioni inerenti i quattro punti di scarico (in termini di portata massima e diametro della tubazione di scarico). Si precisa inoltre che, in caso di modifiche ai parametri direttamente connessi agli aspetti idraulici sarà necessario provvedere all'aggiornamento del volume minimo di laminazione ed a una nuova valutazione del sistema. Il tutto nel rispetto dei coefficienti udometrici forniti dal Consorzio e sopra citati. Tutte le opere in progetto dovranno inoltre garantire le distanze di rispetto dai cavi e canali in gestione allo scrivente Ente. Esse dovranno garantire l'accessibilità ai canali per le operazioni di sorveglianza e manutenzione. Si sottolinea altresì che non potrà essere dato avvio all'esecuzione di nessuna delle opere prima della relativa e necessaria autorizzazione/concessione/nulla osta da parte del Consorzio.

Riscontro

Il Soggetto attuatore, nella documentazione consegnata e acquisita agli atti di PG n.2024/287138 del 19/11/2024 e PG n.2025/86474 del 31/03/2025, elaborati progettuali "11 - Relazione idraulica" e "23.2 - Reti tecnologiche e infrastrutturali - acque bianche e acque nere" ha apportato i seguenti aggiornamenti:

- calcolo delle bocche tarate dei quattro recapiti delle acque bianche (dimensione min 125 mm);
- identificazione in planimetria e su mappa catastale dei quattro punti di recapito, nominati S1 (parcheggio P1 lato Via Masaccio), S2 (parcheggio Via Filangieri), S3 (Comparto) e S4 (parcheggio Via A. Moro) e delle aree con i differenti coefficienti udometrici di scarico applicati;
- valutazione dell'esposizione delle aree del comparto al rischio alluvioni ai sensi della DGR 1300/2016.

In caso di modifiche ai parametri direttamente connessi agli aspetti idraulici, quali ad esempio variazione del rapporto tra le superfici permeabili ed impermeabili, modifiche del manufatto di scarico, ecc. il Soggetto attuatore provvederà all'aggiornamento del volume minimo di laminazione ed a una nuova valutazione del sistema, il tutto nel rispetto dei coefficienti udometrici forniti dal Consorzio e sopra citati.

MINISTERO DELLA CULTURA - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA

(PG n.2025/33539 del 07/02/2025)

SINTESI (si rimanda al testo integrale - allegato A2)

Parere favorevole condizionato al rispetto di prescrizioni. Si autorizza la realizzazione dei lavori, subordinando la realizzazione degli scavi al controllo archeologico in corso d'opera, ai sensi dell'art.1 comma 5 dell'allegato I.8 al D. Lgs.36/2023, secondo prescrizioni riguardanti gli scavi e la relativa tempistica, l'assistenza archeologica, eventuali rinvenimenti. Inoltre al termine delle attività archeologiche dovrà essere prodotta da parte della ditta incaricata una relazione, ritenuta parte integrante delle indagini e a completamento delle medesime, che conterrà tutti i dati raccolti nel corso dei lavori.

Riscontro

Nelle successive fasi di progettazione e in fase attuativa dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni contenute nel parere del MINISTERO DELLA CULTURA - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA.