

Relazione di variante *con modifiche e integrazioni*

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

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

Equipe di progettazione

progettazione urbana

Maddalena Fortelli

valsat

Andrea Anceschi, Matilde Bianchi

Aldo Treville

coordinamento amministrativo

Giovanna Vellani

Claudia Bortolani, Cristina Romani

Indice generale

<u>1. PREMESSE.....</u>	<u>3</u>
<u>2. INQUADRAMENTO.....</u>	<u>4</u>
<u>3. CONTESTO TERRITORIALE.....</u>	<u>6</u>
<u>4. ITER PROCEDURALE.....</u>	<u>8</u>
<u>5. CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI VARIANTE.....</u>	<u>9</u>
<u>6. ELENCO ELABORATI OGGETTO DI PROPOSTA DI VARIANTE.....</u>	<u>15</u>

1. PREMESSE

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

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

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

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

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

2. INQUADRAMENTO

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

Successivamente, con provvedimento dirigenziale n.27 del 2 luglio 2015 del Direttore Generale dell'ENAC è stato disposto l'affidamento in concessione totale dell'Aeroporto di Reggio Emilia a favore della Società Aeroporto di Reggio Emilia SpA - a seguito della delibera dell'Assemblea dei Soci della Società Aeroporto del 29/04/2015 con la quale è stato approvato il "*Programma di Intervento per l'affidamento in concessione*" - per la durata ventennale, le cui condizioni sono state pattuite dalla convenzione stipulata con ENAC per l'affidamento in concessione di cui al Prot. 0067768/Dg del 23/06/2015. Tale Programma di intervento per l'affidamento in concessione ipotizza lo sviluppo del sistema aeroporto nei prossimi vent'anni, sino al 2035, mettendo a sistema le linee operative e di sviluppo della politica gestionale della Società Aeroporto di Reggio Emilia, perseguendo tra gli altri obiettivi anche l'efficientamento e la messa in sicurezza del restante sedime non operativo dell'area, allineato con gli indirizzi strategici del territorio del Comune di Reggio Emilia, sempre nel rispetto e senza configgere con le attività operative dell'aeroporto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. CONTESTO TERRITORIALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. ITER PROCEDURALE

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

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

5. CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI VARIANTE

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

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

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

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

Per quanto attiene l'area non operativa da affidare in subconcessione da parte di Aeroporto SpA, il Programma di intervento per l'affidamento in concessione ipotizza il potenziamento del complesso aeroporto mettendo a sistema le linee operative e di sviluppo della politica gestionale della Società Aeroporto di Reggio Emilia, prevedendo nella zona non operativa attività complementari, quali spettacoli, feste, eventi e iniziative ludico-ricreative, purché compatibili con le funzioni prevalenti e con i caratteri insediativi e ambientali del luogo.

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

consentendone l'ordinario andamento.

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

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

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

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

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

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

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

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

materiale rilevato per un'altezza massima di 5,5 m sopra l'attuale piano campagna;

- parcheggi previsti all'interno del comparto in misura strettamente necessaria (240 posti auto circa), privilegiando l'utilizzo di parcheggi esistenti o di aree di privati tramite accordi per occupazione temporanea, in occasione degli eventi.

- inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera anche in relazione al sistema del verde caratterizzante l'intorno e della fascia di rispetto del torrente Rodano.

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

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

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

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

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

Le uniche opere trattate dal punto di vista strutturale riguardano le opere di fondazione previste per il ricollocamento dell'Hangar paracadutisti nell'area non operativa ma fuori dal perimetro in

subconcessione, l'area predisposta per il montaggio del palco, un edificio a funzione terziaria posto all'ingresso di via dell'Aeronautica e la formazione dei sistemi di fondazione delle torri Delay dei sistemi di diffusione audio. Sono previsti altresì edifici a carattere temporaneo che verranno collocati lungo il *boulevard* di ingresso.

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

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

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

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

Accessibilità

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

prosecuzione verso est a fronte degli hangar e degli stabilimenti che compongono le strutture aeroportuali, con parcheggi a pettine prospicienti gli edifici.

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

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

Paesaggio

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

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

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

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

L'Amministrazione ha definito una serie di strategie e progetti per fare di Reggio una città "sempre più verde". Nel 2006 è stato approvato il primo regolamento de Verde, revisionato poi nel 2013, successivamente nel 2008 è stato approvato un piano specifico, il "Piano del Verde", che stabilisce precise linee di intervento rispetto alla programmazione territoriale del verde pubblico. Le strategie del piano prevedono, per i prossimi 15 anni, la piantumazione di migliaia di nuove piante, oltre alla realizzazione di aree boscate e alla rinaturazione delle aste fluviali dei torrenti Crostolo, Modolena, Rodano (Cintura verde della città), nonché specifici approfondimenti sui viali di circonvallazione.

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

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

6. ELENCO ELABORATI OGGETTO DI PROPOSTA DI VARIANTE

B) Elaborati di Piano

Accordo territoriale Allegati grafici

- a1: Schema delle funzioni
- a2: Schema della mobilità
- a3: Schema della mobilità ciclabile
- a4: Schema del verde

P2 Norme di attuazione

P4.1a Poli funzionali - Schede di ambito

Elaborati di inserimento nella programmazione del POC

- PO.2.1 Relazione illustrativa
- PO.2.2 Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale QC
- PO.3 Norme tecniche di attuazione
- PO.4 Localizzazione degli interventi
- PO.4.1 Schede norma degli interventi

Le modifiche agli elaborati presentano la seguente rappresentazione:

- *testo sottolineato: le parti da aggiungere al testo vigente;*
- *~~testo barrato~~: le parti da eliminare dal testo vigente.*

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

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