

AMPLIAMENTO DELLO STABILIMENTO CONAD NORDOVEST

Viale Finzi - MODENA (MO)

**Procedimento Unico ex art. 53 della LR n. 24/2017
per l'approvazione di una variante al precedente progetto denominato
"Art. 53 LR 24/2017 – IMCO-CONAD - PdC 3493/2021"**

PROGETTISTI

POLITECNICA
building for humans

STUDIO TECNICO

STUDIO R.B.
engineering S.r.l

RESPONSABILE DI PROGETTO

Ing.Arch. Corrado Giacobazzi

STRUTTURE e GEOTECNICA

Ing. Giorgio Poggi

Ing. Luciano Gasparini

REFERENTE RAPPORTI COMMITTENZA

CONTRACT MANAGER

P.I. Emanuela Becchi

OPERE DI URBANIZZAZIONE, VIABILITA',

RETI e ALLACCIAMENTI

Ing. Stefano Ripari

Ing. Alessio Gori

PROGETTO ARCHITETTONICO

Ing.Arch. Corrado Giacobazzi

Arch. Stefano Maffei

PREVENZIONE INCENDI

IMPIANTI

P.I. Emanuela Becchi

P.I. Alberto Sgrilli

P.I. Roby Malverti

URBANISTICA e PAESAGGIO

RAPPORTI CON ENTI

Arch. Maria Cristina Fregni

Arch. Paola Gabrielli

ACUSTICA

Ing. Claudio Pongolini

Arch. Matteo Falcini

COMMITTENTE

IMCO s.p.a

TEAM DI PROGETTO

Dott. Guglielmo Billi, Arch. Antonio Giungo,

Ing. Sara Perini, Ing. Francesco Pollini, Arch. Giacomo Provesi

ELABORATO

ELABORATI DI INQUADRAMENTO PDC EX ART. 53

ELABORATI GENERALI

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PARTE D'OPERA

DISCIPLINA

DOC. E PROG.

FASE REV.

X0

XX

RG01

2B0

Cartella	File name	Prot.	Scala	Formato
1	X0_XX_RG01_2B0_4993_Relazione illustrativa-cart	4993	-	A4

5				
4				
3				
2				
1				
0	EMISSIONE PER PDC	Maggio 2026	PLT	M.C. Fregni C. Giacobazzi
REV.	DESCRIZIONE	Data	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO

Il presente progetto è il frutto del lavoro dei professionisti associati in Politecnica. A termine di legge tutti i diritti sono riservati.
E' vietata la riproduzione in qualsiasi forma senza autorizzazione di POLITECNICA Soc. Coop.

SOMMARIO

1	Premessa	3
2	Inquadramento	4
2.1.1	Soggetti coinvolti	5
2.1.2	Catasto	5
3	Lo stato legittimato e i lavori realizzati.....	8
3.1	L'avanzamento dei lavori	10
3.2	Lo stato legittimato	13
4	Il nuovo assetto del Polo Logistico Conad	16
4.1	Il processo produttivo del Polo Logistico Conad Nordovest	18
4.2	La nuova struttura logistica	19
4.2.1	Il fabbricato GV04	21
4.2.2	Aree esterne, flussi e parcheggi.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
4.3	Il progetto del verde e le opere di mitigazione	27
4.4	L'attenzione alla sostenibilità ambientale	27
5	Aspetti procedurali	6
5.1	Divisione pratiche edilizie	6
6	Percorso partecipato	30
7	Coerenza con lo strumento urbanistico a scala comunale.....	31
7.1	Superfici e dotazioni territoriali.....	33
7.2	Permeabilità.....	33

1 Premessa

L'intervento in oggetto riguarda l'aggiornamento del progetto di riqualificazione e potenziamento del Polo logistico CONAD Nord Ovest sito in Modena Nord, attuati mediante ampliamento e riassetto funzionale dell'attuale centro logistico e già autorizzati con il rilascio del *PERMESSO DI COSTRUIRE IN VARIANTE URBANISTICA per l'esecuzione dei lavori di Ristrutturazione urbanistica, attraverso il "Procedimento unico ex art 53 l.r. 24/2017 - Ampliamento stabilimento Conad Nord-ovest. realizzazione nuova viabilità pubblica. Demolizione e ricostruzione con diversa sagoma e volumetria. Ricomposizione fondiaria dei lotti e sistemazioni aree esterne"* N. 3493/2021

Il progetto legittimato prevede l'ampliamento e la riqualificazione del centro logistico esistente, realizzato negli anni '80, mediante il recupero dell'area contigua dell'ex stabilimento Civ&Civ, con l'obiettivo di potenziare le funzioni logistiche, in particolare per il comparto dei prodotti freschi e generi vari, riorganizzare complessivamente il sistema insediativo, viabilistico e ambientale del comparto produttivo posto a margine sud della tangenziale.

Il presente procedimento unico si configura come progetto in variante al precedente Permesso di Costruire ex Art. 53 LR 24/2017 – IMCO-CONAD - PdC 3493/2021, finalizzato a recepire le modifiche progettuali e funzionali intervenute in fase attuativa, conseguenti all'aggiornamento delle strategie logistiche aziendali anche in relazione alle mutate condizioni del contesto economico e operativo.

Le modifiche riguardano in primo luogo la ridefinizione della superficie di comparto in accordo con il confinante Granterre, la parziale riconversione e aumento delle superfici originariamente destinate alla logistica del freddo in spazi per logistica di generi vari e la conseguente revisione della distribuzione delle funzioni tra i fabbricati.

Inoltre si integrerà nel comparto l'edificio denominato Casa Ricci, acquisito e oggetto di cambio di destinazione d'uso a funzioni produttive e di servizio al personale.

Tali variazioni comportano un riassetto delle aree esterne di servizio e movimentazione, mantenendo invariati il sistema degli accessi e i flussi di traffico già assentiti, in coerenza con l'impianto complessivo autorizzato.

Il nuovo procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 è articolato in elaborati generali, in un Permesso di Costruire relativo a parte fabbricati logistici e alle sistemazioni esterne, e in una SCIA per cambio di destinazione d'uso senza opere riguardante l'edificio denominato Casa Ricci.

La convenzione urbanistica per la trasformazione urbanistico-edilizia dell'area denominata "ART. 53 LR 24/2017 IMCO-CONAD" Repertorio n. 46918, Raccolta n. 30026; Registrato a Bologna - Ufficio delle Entrate - il 03/07/2023 al Num. 29800, Trascritto a Modena il 04/07/2023 al Num. Gen. 19487 e Num. Part. 14121 Trascritto a Modena il 04/07/2023 al Num. Gen. 19488, sarà aggiornata contestualmente al presente procedimento.

2 Inquadramento

L'area oggetto di risistemazione è localizzata nel comune di Modena nell'area delimitata ad ovest da via Canaletto Sud, ad est da via Finzi, a nord dalla Tangenziale Nord Giosuè Carducci tra le uscite n.9 e n.8, a sud da via Gerosa.



Ortofoto dell'area di intervento – 2025

Il progetto legittimato dal precedente progetto, ora in fase di attuazione, prevede **l'ampliamento e la riqualificazione** del centro logistico esistente, realizzato negli anni '80, mediante il recupero dell'area contigua dell'ex stabilimento Civ&Civ, con l'obiettivo di potenziare le funzioni logistiche, in particolare per il comparto dei prodotti freschi e generi vari, riorganizzare complessivamente il sistema insediativo, viabilistico e ambientale del comparto produttivo posto a margine sud della tangenziale. Il presente procedimento unico si configura come aggiornamento del suddetto procedimento, finalizzato a recepire le modifiche progettuali e funzionali intervenute in fase attuativa, conseguenti all'aggiornamento delle strategie logistiche aziendali anche in relazione alle mutate condizioni del contesto economico e operativo.

2.1 Mission e obiettivi industriali

Conad Nord Ovest sta attuando una solida strategia finanziaria quinquennale, trainata da un piano industriale che stanZIA 582 milioni di euro per il solo periodo 2025-2027, con una proiezione stimata di circa 950 milioni di euro complessivi sui 5 anni (2026-2030) per mantenere la leadership nel settore della Grande Distribuzione Organizzata (GDO).

Come illustrato nella Relazione Economica, cui si rimanda, la logistica costituisce un tassello fondamentale della strategia finanziaria. In Emilia-Romagna, gli investimenti logistici di Conad Nord Ovest si concentrano sull'asse strategico della via Emilia, focalizzandosi su automazione, sinergie societarie e rigenerazione urbana per servire in modo efficiente l'intera rete di vendita regionale.

Il cuore operativo delle merci per Conad Nord Ovest in regione è la struttura logistica situata a Modena, oggetto della presente procedura.

2.2 Soggetti coinvolti

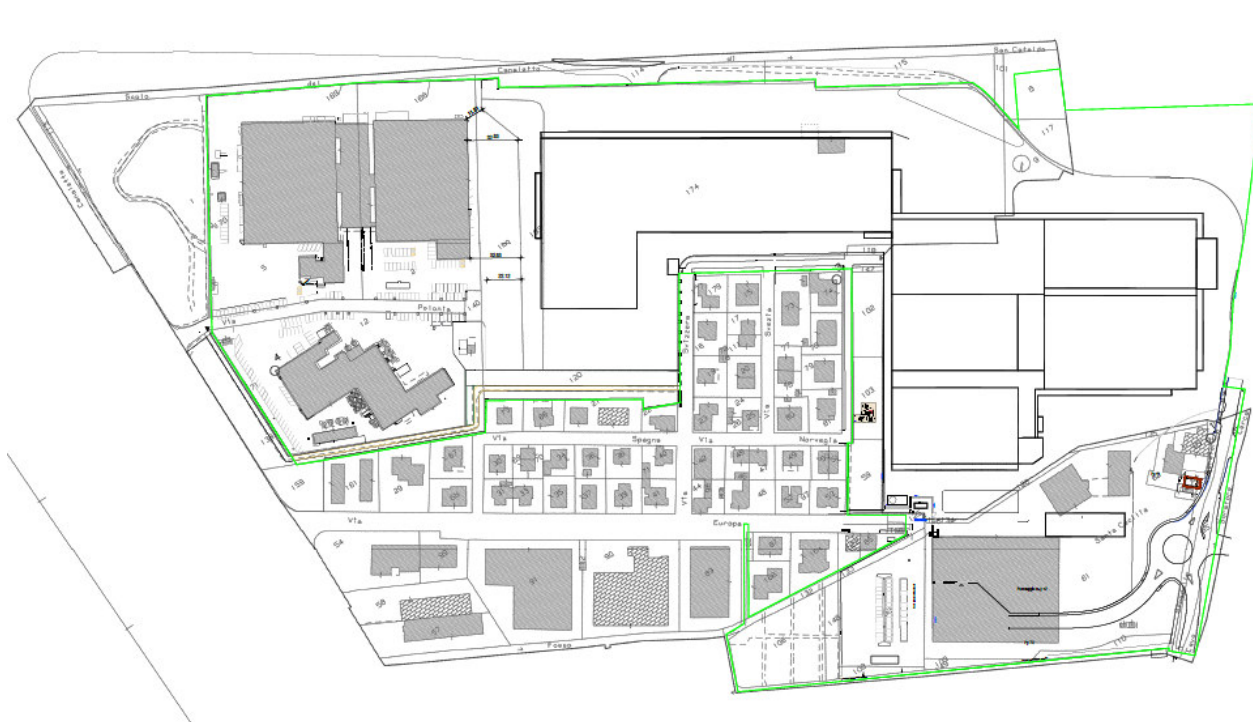
I soggetti privati a vario titolo coinvolti nella presentazione dei materiali necessari al rilascio dei titoli edilizi sono:

- IMCO s.p.a. , in qualità di soggetto attuatore e proprietario delle aree individuate nella documentazione catastale
- Conad Nord Ovest s.c., in qualità di Operatore economico
- Caseifici Granterre s.p.a., in qualità di proprietario delle aree individuate nella documentazione catastale

IMCO spa sarà unica delegata per la presentazione del permesso di costruire da parte degli altri soggetti.

2.3 Catasto

L'area oggetto di intervento ricade nei Fogli 79 e 80– Comune di Modena



Estratto di mappa, con evidenziata l'area di intervento da Convenzione urbanistica

Si veda - XO_XX_DC01_2B0_4993_DOCUMENTAZIONE CATASTALE, per l'identificazione puntuale delle proprietà dei singoli mappali e subalterni interessati dalle trasformazioni e la Convenzione Urbanistica

2.4 Aspetti procedurali

Il presente procedimento unico si configura come variante edilizia al precedente Permesso di Costruire ex Art. 53 LR 24/2017 – IMCO-CONAD - PdC 3493/2021.

Inoltre la convenzione urbanistica già sottoscritta con il PdC3493 sarà aggiornata contestualmente con il presente procedimento e regolerà gli obblighi e i diritti dei vari soggetti privati e del Comune di Modena.

Una bozza della stessa sarà parte dei materiali presentati all'interno del procedimento unico.

2.5 Articolazione pratiche edilizie

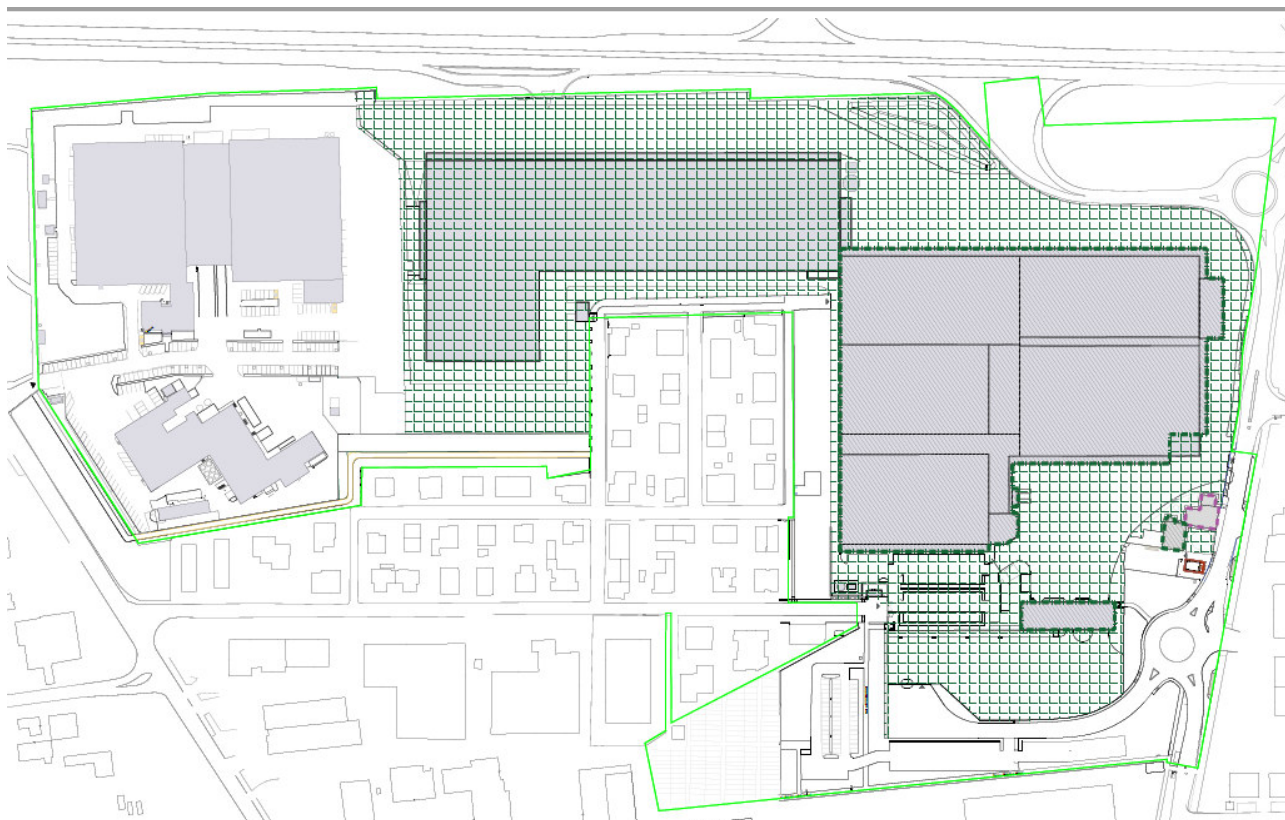
Il procedimento unico sarà al suo interno articolato come segue

Elaborati generali e di inquadramento dove si illustrano il progetto nel suo complesso, le verifiche di coerenza agli strumenti urbanistici, lo studio preliminare ambientale e gli impatti, la proposta di percorso partecipato e la bozza di convenzione urbanistica.

Permesso di costruire, che mira ad autorizzare le modifiche al fabbricato GV04, la non realizzazione di porzioni del fabbricato Ortofrutta, la non demolizione di porzione del fabbricato GV04, le nuove barriere acustiche e il gruppo antincendio, le modifiche alle sistemazioni esterne comprese di sottoservizi, la non realizzazione delle barriere acustiche verso casa ricci. (retino a quadri verde)

SCIA per cambio di destinazione d'uso senza opere per Casa Ricci, inclusa all'interno del comparto produttivo (perimetro verde)

Le aree restanti non sono oggetto di modifiche edilizie o di destinazione uso con il presente procedimento.



Estratto elaborato - X0_XX_C001_2B0_4993 – Inquadramento titoli autorizzativi

3 Lo stato legittimato e i lavori realizzati

Il Permesso di Costruire in variante urbanistica n. 3493/2021 prevede l'ampliamento dello stabilimento di Conad Nord Ovest e il rinnovamento del patrimonio edilizio e tecnologico dei magazzini, mediante interventi di ristrutturazione e parziale demolizione degli edifici esistenti, nonché la realizzazione di nuovi fabbricati destinati alla logistica.



Ortofoto dell'area di intervento – 2020

L'intervento definisce un nuovo assetto complessivo del centro logistico, esteso sull'area di proprietà di IMCO S.p.A., società soggetta a direzione e coordinamento di Conad Nord Ovest, e su una porzione prevalente dell'area ex Civ&Civ. Il progetto prevede, in particolare, la demolizione di tutti i fabbricati insistenti sull'area ex Civ&Civ.

È inoltre prevista una ricomposizione fondiaria dell'area di proprietà Parmareggio, mediante l'annessione della restante porzione dell'area ex Civ&Civ.

Alla luce delle criticità rilevate e della non adeguatezza del sistema infrastrutturale esistente, il progetto ridisegna l'accessibilità all'area.

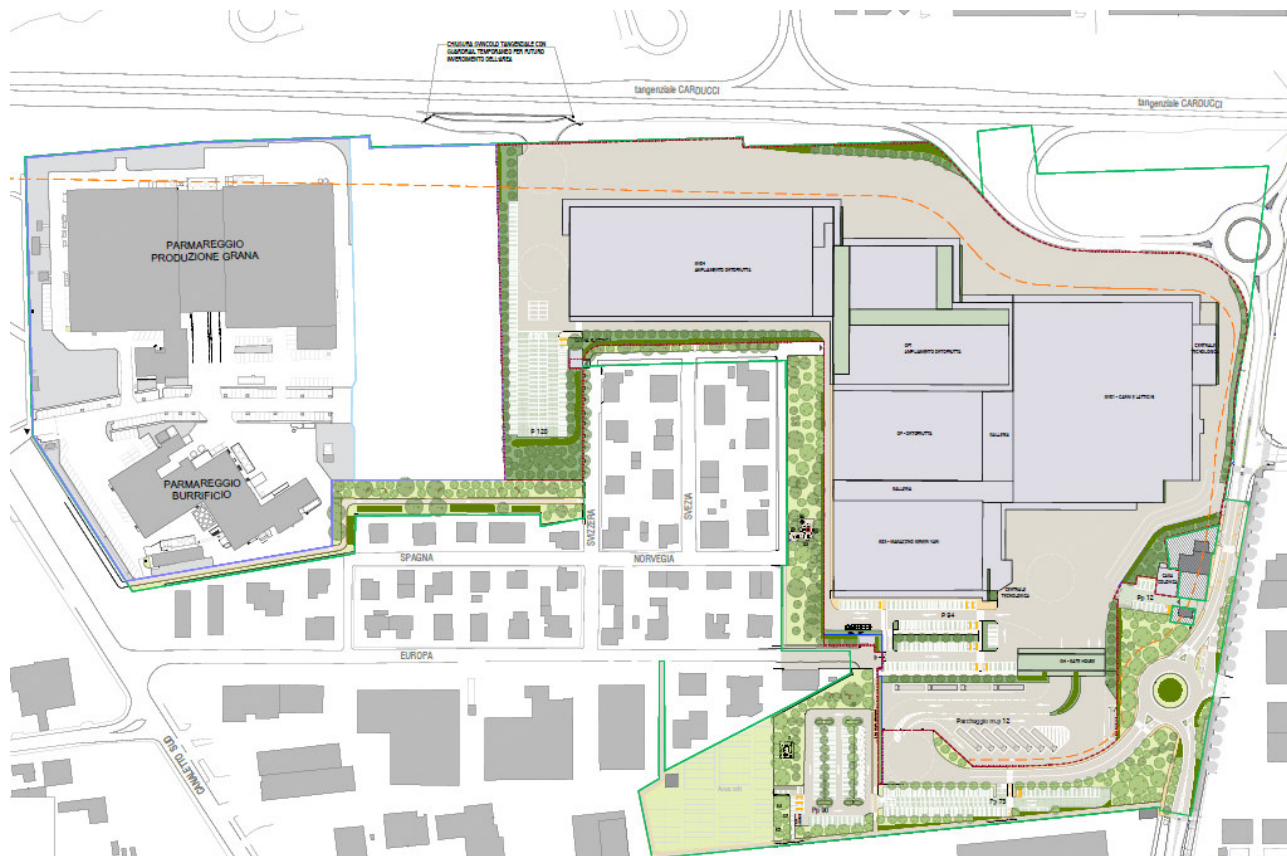
In particolare, l'accesso carrabile da Viale Finzi è riorganizzato mediante la realizzazione di una nuova rotatoria pubblica e di una gatehouse a servizio dei flussi veicolari, sia pesanti che leggeri, preceduta da un'area di accumulo per i mezzi pesanti finalizzata a evitare lo stazionamento lungo la viabilità pubblica.

Sono mantenuti e regolamentati anche gli accessi esistenti da via Norvegia e via Europa, mentre l'accesso ciclopeditone è garantito e potenziato attraverso la riqualificazione e il completamento della rete esistente, in connessione con la ciclabile di Viale Finzi e il trasporto pubblico locale.

L'intervento prevede inoltre una riorganizzazione complessiva dei flussi, finalizzata a separare e ridurre le interferenze tra mobilità pesante, leggera e dolce, nonché la realizzazione e riqualificazione delle opere di urbanizzazione, sia interne al comparto sia su aree pubbliche.

In tale ambito sono previste opere di riqualificazione e potenziamento della rete ciclo-pedonale, la realizzazione di nuove aree a verde pubblico e il miglioramento di quelle esistenti, con incremento significativo delle alberature e interventi specifici sul parco di via Norvegia anche con funzione di mitigazione ambientale.

Il progetto include inoltre la realizzazione e riqualificazione di parcheggi pubblici, integrati con il sistema della mobilità e dotati di attrezzature per la mobilità sostenibile, nonché la realizzazione di una nuova cabina elettrica a servizio dell'area.



Estratto Planimetria generale del progetto legittimato

3.1 L'avanzamento dei lavori

Ad oggi, aprile 2026, a circa tre anni dal rilascio del Permesso di Costruire, le opere pubbliche risultano sostanzialmente ultimate e pienamente fruibili.



Foto attuale della nuova ciclabile nel parcheggio Orti e della nuova rotatoria su viale Finzi

Le opere di urbanizzazione, tra cui la nuova rotatoria su Viale Finzi, i nuovi parcheggi pubblici e la riqualificazione di quelli esistenti, l'area giochi nel parco di via Norvegia, le nuove alberature e il potenziamento della rete ciclopedonale, risultano completate e operative. Tali interventi hanno determinato un significativo miglioramento della qualità dello spazio pubblico, incrementando l'accessibilità, la sicurezza e la fruibilità complessiva dell'area a beneficio della collettività.

È attualmente in corso la verifica documentale propedeutica alla presentazione della richiesta di collaudo tecnico-amministrativo.

Per quanto riguarda l'ambito privato, gli edifici dell'ex stabilimento Civ&Civ risultano quasi completamente demoliti; permane unicamente la cabina elettrica pubblica attualmente in esercizio, la cui delocalizzazione nel nuovo manufatto realizzato su via Svizzera è prevista a cura dell'ente gestore.



Foto attuale del sedime dell'ex edificio Civ&Civ

Prima dell'inizio dei lavori, al perimetro dell'area ex Civ verso le residenze, sono state posizionate le barriere acustiche temporanee di cantiere

Risultano inoltre completate l'area di accesso al comparto, comprensiva del parcheggio per i mezzi pesanti opportunamente schermato dalle barriere acustiche, della Gatehouse e del parcheggio dipendenti.



Foto attuale della nuova Gatehouse

Una porzione del fabbricato Ortofrutta è stata demolita per consentire la realizzazione degli ampliamenti previsti, attualmente in fase di esecuzione.



Foto attuale di parte del nuovo fabbricato Ortofrutta

3.2 Lo stato legittimato

Lo stato legittimato dell'area nel complesso è definito dal

PERMESSO DI COSTRUIRE IN VARIANTE URBANISTICA N. 3493/2021

A seguito dell'ottenimento del titolo edilizio sono state presentate delle pratiche edilizie SCIA in variante non sostanziale per allineare la progettazione definitiva a quella costruttiva del cantiere.

Opere private

Con l'inizio dei lavori, come concordato con il SUAP, si è proceduto a presentare delle singole SCIA in variante non sostanziali, contestuali ai depositi strutturali, divise di fatto per unità strutturali

PARTE D'OPERA	Titolo edilizio	P. G.	Parte d'opera	Deposito strutturale
Opere esterne	SCIA in variante	55455 del 12/02/2024	tracciato barriere acustiche e riserva idrica antincendio	211509 del 28/05/2024
GALLERIA	SCIA in variante	498413 del 13/12/2024	aggiornamento layout strutture	241034 del 18/06/2024
GH	SCIA in variante	498413 del 13/12/2024	aggiornamento layout strutture	506670 del 18/12/2024
AMPLIAMENTO OF	SCIA in variante	82153 del 27/02/2025	OF1 aggiornamento layout strutture e layout funzionale	35489 del 03/03/2025
	SCIA in variante	383236 del 03/10/2025	OF2 aggiornamento layout strutture e layout funzionale	386679 del 03/10/2025

Opere di urbanizzazione

Per quanto riguarda le opere di urbanizzazione, nel corso dei lavori sono emerse differenti necessità dall'amministrazione comunale. A seguito di puntuale richiesta sono state presentate le seguenti pratiche SCIA in variante

PARTE D'OPERA	Titolo edilizio	P. G.	Parte d'opera
Parcheggio 'Orti	SCIA in variante	250985 del 26/06/2024	Risistemazione del layout degli stalli, delle sistemazioni a terra e delle aree verdi su richiesta del Comune
Viabilità e rotatoria	SCIA in variante	193083 del 16/05/2025	Risistemazione del ramo nord della rotatoria per interferenza con lavori di restauro della 'Chiesetta Ricci' su richiesta del Comune

Le modifiche di entità contenuta apportate al progetto legittimato autorizzate tramite le SCIA in variante sopra richiamate, hanno comportato un aggiornamento delle superfici progettuali.

RIEPILOGO SUPERFICI E VOLUMI								
STATO LEGITTIMATO								
Codice Edificio	SU [m²]	SA [m²]	SE [m²]	SC [m²]	ST [m²]	SL [m²]	SCO [m²]	VT [m³]
	40500,90	76,90	2954,45	40097,61	45148,17	42116,82	40738,98	346863,56
GH	440,88	0,00	262,04	440,88	726,47	464,43	726,47	3632,35
CT01	0,00	0,00	394,57	0,00	424,94	30,37	439,72	2124,70
CT00	32,36	0,00	194,40	32,36	251,83	57,43	256,62	755,49
CT03	0,00	0,00	64,12	0,00	72,80	8,68	72,80	257,04
GV01	10630,61	17,10	264,61	10640,87	11530,08	11248,37	11462,84	95163,17
GV03	4643,96	17,40	339,01	4654,40	5187,25	4830,84	4681,82	29364,15
GALLERIA	1079,84	0,00	0,00	1079,84	1079,59	1079,59	1079,84	11573,20
OF	4041,49	0,00	96,85	4041,49	4246,80	4149,95	4215,88	23357,40
AMPLIAMENTO OF (OF1+OF2+OF3)	9320,60	0,00	175,65	9320,60	9729,83	9554,18	6967,64	59011,62
GALLERIA OF1	863,60	0,00	0,00	863,60	897,02	897,02	891,52	8894,87
GV04	8998,13	42,40	1109,83	9023,57	10434,03	9281,80	9754,66	111251,17
CASA COLONICA	449,43	-	53,37	-	567,53	514,16	189,17	1478,40

Le superfici sono state calcolate da fogli di disegno cad , sulla base delle definizioni contenute nell'allegato II della DGR 922/2017

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva dello stato urbanistico vigente, estratta da tavola V0_XX_RG01_2A1_4993-
Rel illustrativa variante allegata a PDC 3493/2021.

STATO URBANISTICO VIGENTE da Zona Elementare 932				STATO URBANISTICO VARIATO da Zona Elementare 932 variata			
	SF * [m ²]	Potenzialità edificatoria Slmax** [m ²]	Hmax [m]		SF * [m ²]	Potenzialità edificatoria Slmax** [m ²]	Hmax [m]
AREA CONAD ESISTENTE: ZE 932_Area 02 > PP 86/78	57.200	34.004	20	AREA CONAD ESISTENTE	/	/	/
AREA CIV CHE ACQUISISCE CONAD: ZE 932_Area 01	31.299	26.604	2p+pt	AREA CIV CHE ACQUISISCE CONAD	/	/	/
AREA CONAD AMPLIATA	88.499	60.608		AREA CONAD AMPLIATA: ZE 932 VAR_Area 02	80.385	43.000	15
AREA PARMAREGGIO ESISTENTE: ZE 932_Area 01	34.775	29.559	2p+pt	AREA PARMAREGGIO ESISTENTE	/	/	/
AREA CIV CHE ACQUISISCE PARMAREGGIO: ZE 932_Area 01	14.716	12.509	2p+pt	AREA CIV CHE ACQUISISCE PARMAREGGIO	/	/	/
AREA PARMAREGGIO AMPLIATA	49.491	42.067		AREA PARMAREGGIO AMPLIATA: ZE 932 VAR_Area 01	49.491+1.977	42.067	2p+ pt
TOT	137.990	102.676		TOT	129.876	85.067	

Per lo stato vigente si è fatto riferimento alla Zona Elementare 932, dove quest'ultima, per l'area 02 (area Conad esistente) rimanda al Piano particolareggiato, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 7 del 11/1/79 e Convenzione urbanistica stipulata il 26/5/79.

4 Il nuovo assetto del Polo Logistico Conad

Il progetto prevede una modifica rispetto a quanto precedentemente autorizzato, al fine di rispondere alle mutate esigenze funzionali e logistiche del polo.



Vista assonometrica che sintetizza i volumi del nuovo intervento

In particolare, una significativa porzione del fabbricato destinato all'Ortofrutta non verrà realizzata, mentre il fabbricato GV04, originariamente previsto per la logistica del freddo, sarà oggetto di un rilevante ampliamento per accogliere attività di logistica tradizionale non refrigerata.

Ai fini dell'adeguamento alle normative di sicurezza antincendio, è prevista la realizzazione di una nuova riserva idrica dedicata, completa del relativo gruppo di pompaggio.

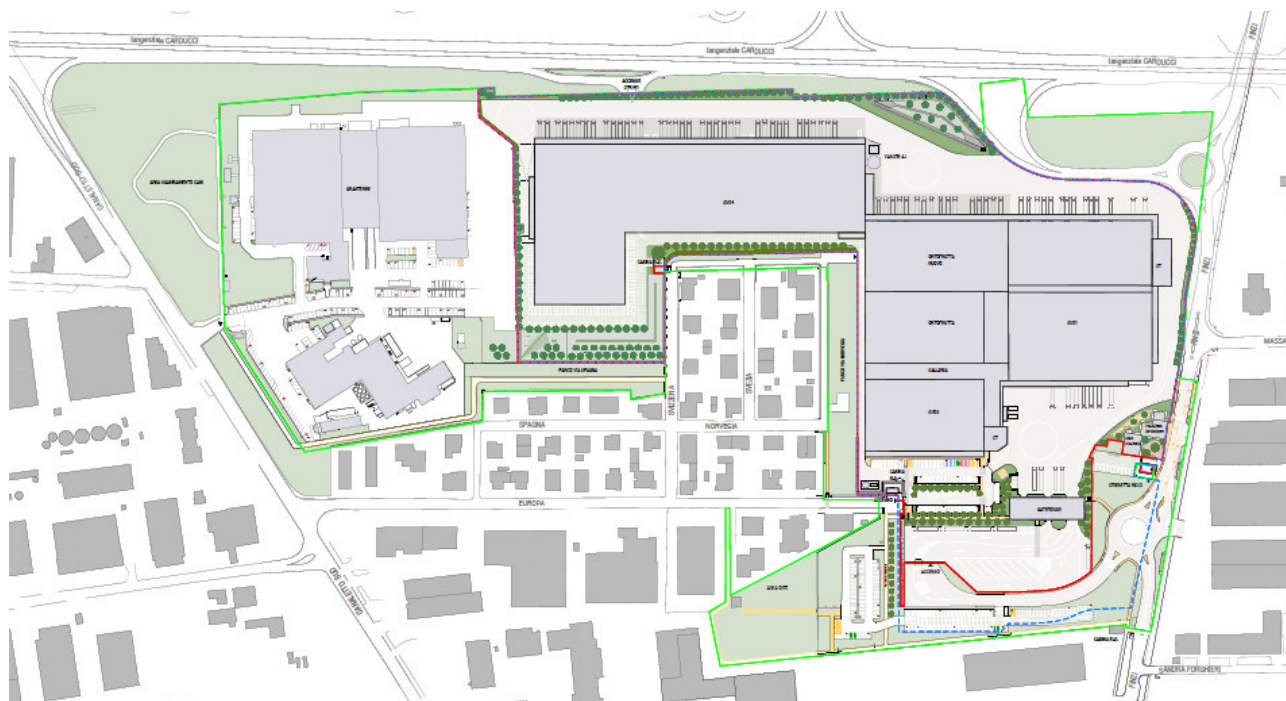
Una porzione del fabbricato GV1, inizialmente prevista in demolizione, sarà invece mantenuta e riconvertita in cella a bassa temperatura per lo stoccaggio di merci surgelate.

Le modifiche sopra descritte comportano un riassetto delle aree esterne pertinenti ai fabbricati, senza alterare il sistema degli accessi e confermando i flussi di traffico interni. In particolare, viene confermato l'accesso carrabile da Viale Finzi e la localizzazione delle baie di carico e scarico sul fronte tangenziale.

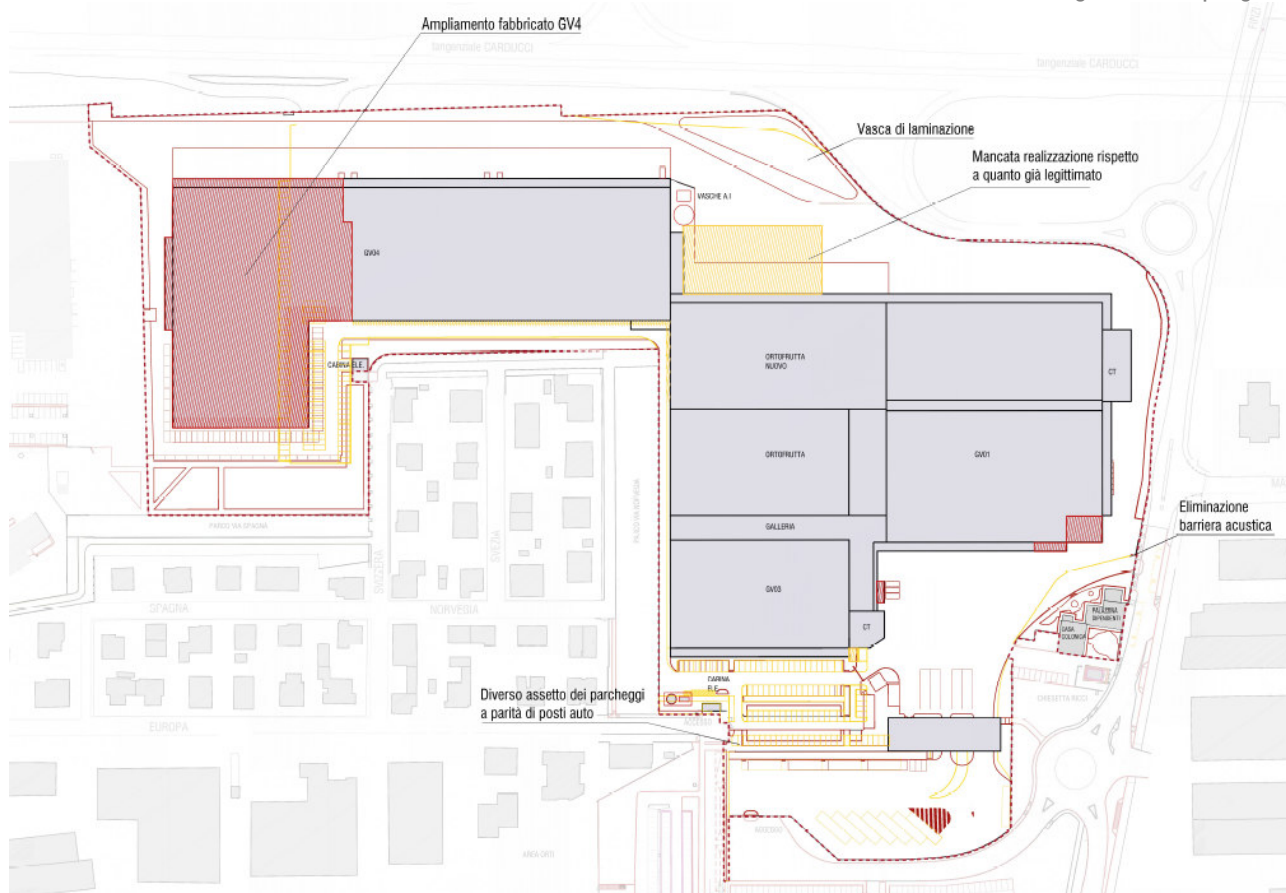
Tra il nuovo edificio e l'area Granterre è prevista un'area destinata alle manovre dei mezzi pesanti. In relazione a ciò, il progetto include la realizzazione di un sistema dunale alberato a tutela del vicino comparto residenziale, finalizzata alla mitigazione visiva e acustica sia del rumore proveniente dalla tangenziale sia di quello generato dal traffico veicolare interno al polo logistico.

La barriera acustica precedentemente prevista a protezione di Casa Ricci non sarà realizzata, in quanto l'edificio, oggetto di un cambio di destinazione d'uso, verrà inglobato all'interno del comparto logistico e destinato a funzioni di supporto alle attività e al personale operante nel polo.

AMPLIAMENTO DELLO STABILIMENTO CONAD NORDOVEST
Via Finzi – Modena (MO) – Area Conad
RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE- Procedimento Unico art.53



Estratto Planimetria generale di progetto



Estratto Planimetria generale stato comparato

4.1 Il processo produttivo del Polo Logistico Conad Nordovest

Il polo logistico può essere funzionalmente suddiviso in 2 macro-comparti.

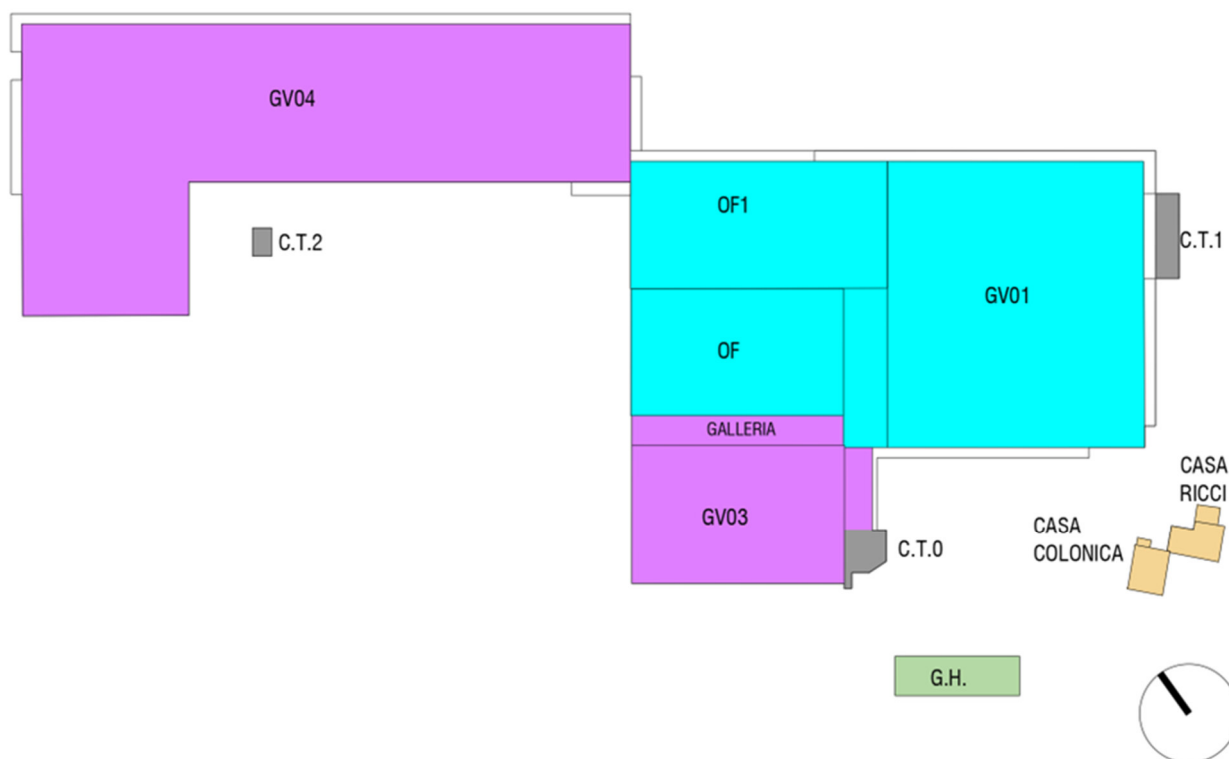


Figura 1: Schema a blocchi del processo produttivo

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. Logistica tradizionale | GV03, GV04 |
| 2. Logistica del freddo | OF, OF1, GALLERIA, GV01, GV04 |
| 3. Supporto e locali tecnici | G.H. Casa Colonica e Casa Ricci, Centrali tecnologiche |

La destinazione d'uso prevalente, analogamente a quanto già legittimato, è quella di deposito.

Sono previste attività di confezionamento e scomposizione dei pallet, finalizzate alla ricezione delle merci dai produttori e alla preparazione dei colli in uscita verso i punti vendita.

A tali edifici è connesso il sistema della viabilità interna e del controllo degli accessi, gestito tramite la gatehouse.

Le merci arrivano prevalentemente su automezzi che, dopo i controlli in gatehouse, si attestano alle baie di carico poste lungo il perimetro degli edifici. Gli operatori provvedono allo scarico e allo stoccaggio all'interno dei magazzini.

A seguito della ricezione degli ordini, le merci vengono prelevate, organizzate, imballate, caricate sugli automezzi e successivamente spedite.

La differenza principale tra logistica tradizionale e logistica del freddo risiede nelle modalità di stoccaggio: la prima avviene su scaffalature a temperatura ambiente, mentre la seconda si sviluppa prevalentemente a terra in ambienti a temperatura controllata.

Per approfondire si rimanda all'elaborato C2_XX_RT03_2B0_4993 - Relazione sulle Attività e i Luoghi Lavoro.

4.2 La nuova struttura logistica

Il nuovo assetto complessivo del Centro logistico Conad coinvolgerà un'area di circa 92.000 mq su cui insisterà una superficie coperta complessiva pari a 47.000 mq circa di magazzini e servizi, cui si accompagnano circa 5.500 mq di pavimentazioni semipermeabili e 9.500 mq di aree a verde profondo.

La superficie lorda totale di progetto è di circa 48.249 mq.

Nel complesso le superfici risultanti dall'intervento sono riassunte nella tabella seguente.

RIEPILOGO SUPERFICI E VOLUMI								
PERMESSO DI COSTRUIRE art. 53								
Codice Edificio	SU [m ²]	SA [m ²]	SE [m ²]	SC [m ²]	ST [m ²]	SL [m ²]	SCO [m ²]	VT [m ³]
	45289,74	318,43	1735,61	45714,91	49493,92	48249,75	47056,93	434085,49
GH	440,88	0,00	262,04	440,88	726,47	464,43	726,47	3632,35
CT01	0,00	0,00	26,76	0,00	424,94	398,18	424,94	2124,70
CT00	32,36	0,00	194,40	32,36	252,18	57,78	256,62	756,54
CT03	0,00	0,00	64,12	0,00	72,80	8,68	72,80	257,04
GV01	10365,88	17,10	264,61	10588,20	11482,40	11465,30	11482,40	94978,32
GV03	4636,10	25,66	339,01	4651,50	5184,98	5198,98	4704,67	28075,36
GALLERIA	1068,55	16,90	0,00	1078,69	1085,45	1060,12	1085,45	11636,02
OF	3651,25	21,00	130,79	3659,04	3948,19	3801,17	3948,19	21715,05
AMPLIAMENTO OF (OF1+OF2)	5012,27	0,00	7,87	5012,27	5120,18	5113,76	5120,18	39401,84
GALLERIA OF1	806,29	0,00	0,00	806,29	828,23	840,89	828,23	7539,00
CASA COLONICA	555,00	0,00	53,37	567,53	567,53	514,16	185,00	1478,40
CASA RICCI	416,22	182,39	53,37	525,65	811,01	628,62	265,26	2317,33
GV01.01 - CELLA BT	212,06	0,00	0,00	226,39	226,39	226,39	226,39	769,73
GV04	18092,88	55,38	302,95	18126,11	18726,85	18471,29	17694,01	219294,86
LT.AI.01	0,00	0,00	10,08	0,00	10,08	0,00	10,08	30,24
G4.030	0,00	0,00	26,24	0,00	26,24	0,00	26,24	78,72

Per il dettaglio dei conteggi delle superfici si rimanda all'elaborato C0_XX_FT01_2B0_TABELLA RIEPILOGATIVA LOCALI e RAI

In coerenza con il progetto legittimato, la piastra logistica si configura come un sistema integrato di fabbricati destinati prevalentemente ad attività di deposito e movimentazione merci, la cui organizzazione spaziale e funzionale è orientata alla massimizzazione dell'efficienza operativa e alla qualità degli ambienti di lavoro.

I diversi corpi edilizi sono accomunati da una chiara impostazione tipologica, caratterizzata da fronti dedicati alle operazioni di carico e scarico, attrezzati con baie di carico per l'attracco dei mezzi pesanti, e da ampi spazi interni liberi da ingombri strutturali, finalizzati a ottimizzare lo stoccaggio su scaffalature e a garantire flessibilità nelle operazioni logistiche. Il piano di calpestio interno è impostato a quota rialzata di circa +1,20 m rispetto al piano dei piazzali, al fine di consentire un'efficiente connessione con i mezzi di trasporto.

Il progetto prevede la mancata realizzazione di una porzione del fabbricato Ortofrutta e la definizione di un fronte unitario tra i fabbricati GV01 e Ortofrutta, con la conseguente liberazione di un'ampia area antistante destinata alle manovre degli autoveicoli.

La porzione del fabbricato GV01 precedentemente prevista in demolizione sarà invece mantenuta e riconvertita mediante la realizzazione di una cella a bassa temperatura al suo interno.

Il GV04 cambia sostanzialmente la sua geometria e vocazione, come di seguito descritto.

Infine, la recente acquisizione di Casa Ricci da parte di IMCO e l'inserimento della stessa nel comparto logistico con funzione di supporto e di servizio ai lavoratori, permette sia di non realizzare la barriera acustica prevista nel progetto legittimato sia un ridisegno unitario dell'area.

I restanti edifici non sono oggetto di modifiche con il presente procedimento.

4.2.1 Il fabbricato GV04

All'interno di tale sistema, il fabbricato GV04 assume una nuova configurazione planimetrica a "L" e si configura come uno degli elementi principali del complesso, articolato funzionalmente tra ambiti operativi e spazi di supporto. Rispetto a quanto legittimato, la destinazione viene modificata da logistica del freddo a logistica tradizionale.



Vista dalla tangenziale del nuovo edificio Gv04

La porzione logistica è costituita da un unico grande ambiente destinato allo stoccaggio delle merci, alla movimentazione a terra e alle operazioni di carico e scarico. Il fronte principale, orientato verso la tangenziale, è caratterizzato dalla presenza delle baie di carico, intervallate da nuclei funzionali destinati a uffici bolle e servizi igienici, a diretto supporto delle attività operative

La porzione di servizio si sviluppa su due livelli e accoglie le funzioni complementari necessarie al corretto funzionamento del polo.

In copertura è prevista l'installazione di un impianto fotovoltaico, a conferma dell'attenzione progettuale verso soluzioni orientate alla sostenibilità energetica del complesso.

I prospetti del fabbricato risultano coerenti con l'organizzazione funzionale interna.

Il fronte nord è caratterizzato dalla presenza delle baie di carico, dotate di aperture protette da una pensilina continua. Il prospetto ovest presenta due varchi a raso, anch'essi coperti da pensilina, mentre il prospetto est, in continuità con il fabbricato Ortofrutta, è contraddistinto da una serie di aperture verticali a servizio delle attività interne.

Il prospetto sud è scandito dalla presenza delle uscite di emergenza, fatta eccezione per la scala esterna di collegamento agli spogliatoi.

La composizione dei prospetti è definita da un'articolazione materica e cromatica finalizzata alla scomposizione volumetrica dell'edificio, con l'obiettivo di ridurre l'impatto percettivo e favorirne un più equilibrato inserimento nel contesto.

La finitura esterna è caratterizzata dall'alternanza di pannelli prefabbricati in calcestruzzo fotocatalitico TX Active, serramenti a tutta altezza organizzati in fasce verticali e superfici naturali realizzate con malta bioricettiva tipo Respyre.

I pannelli in TX Active, oltre a garantire elevati standard di durabilità e ridotta manutenzione, contribuiscono attivamente al miglioramento della qualità dell'aria grazie alla capacità di abbattere gli inquinanti atmosferici.

Le fasce verticali dei serramenti introducono un ulteriore elemento di ritmo e slancio compositivo, rafforzando la lettura per parti del volume edilizio e contribuendo alla sua frammentazione visiva. Dal punto di vista funzionale, tali aperture favoriscono l'apporto di luce naturale agli ambienti interni, migliorando il comfort visivo e il benessere dei lavoratori, con effetti positivi anche sulla produttività e sulla qualità degli spazi di lavoro.

Le superfici in malta bioricettiva tipo Respyre, predisposte alla crescita spontanea di muschi e microvegetazione, introducono elementi di naturalità nella composizione architettonica, favorendo la biodiversità e la mitigazione visiva del costruito.

L'alternanza coordinata di questi elementi genera un ritmo di facciata articolato che scompone il volume edilizio, migliorandone l'integrazione paesaggistica e conferendo al fabbricato un'immagine architettonica contemporanea, sostenibile e attenta alla qualità degli ambienti di lavoro.

Le porzioni di facciata poste al di sotto delle pensiline metalliche, in corrispondenza delle baie di carico e delle aree di movimentazione dei mezzi pesanti, saranno tinteggiate con finitura di colore scuro mediante pittura fotocatalitica tipo Airlite.

La scelta cromatica risponde a esigenze sia funzionali sia compositive: il colore scuro consente di mitigare visivamente l'impatto delle superfici maggiormente esposte a usura e deposito di particolato, garantendo una migliore resa estetica nel tempo nelle aree soggette a intenso traffico veicolare.

Dal punto di vista prestazionale, l'impiego della pittura Airlite consente di attivare un processo fotocatalitico in grado di abbattere gli inquinanti atmosferici prodotti dai mezzi pesanti operanti nelle baie di carico, contribuendo al miglioramento della qualità dell'aria negli spazi di lavoro. Tale soluzione rappresenta quindi un elemento di mitigazione ambientale attiva, con benefici diretti sia per la salubrità degli ambienti sia per il benessere degli operatori impegnati nelle attività logistiche.



Dettaglio del prospetto lato tangenziale

A completamento, la scelta di prevedere le pensiline in tonalità arancione introduce un elemento cromatico distintivo che richiama esplicitamente l'identità visiva del marchio Conad, contribuendo a rafforzare la riconoscibilità del complesso e a conferire un'immagine coordinata e coerente all'intervento architettonico.

Sul retro del fabbricato è previsto di collocare la riserva idrica antincendio

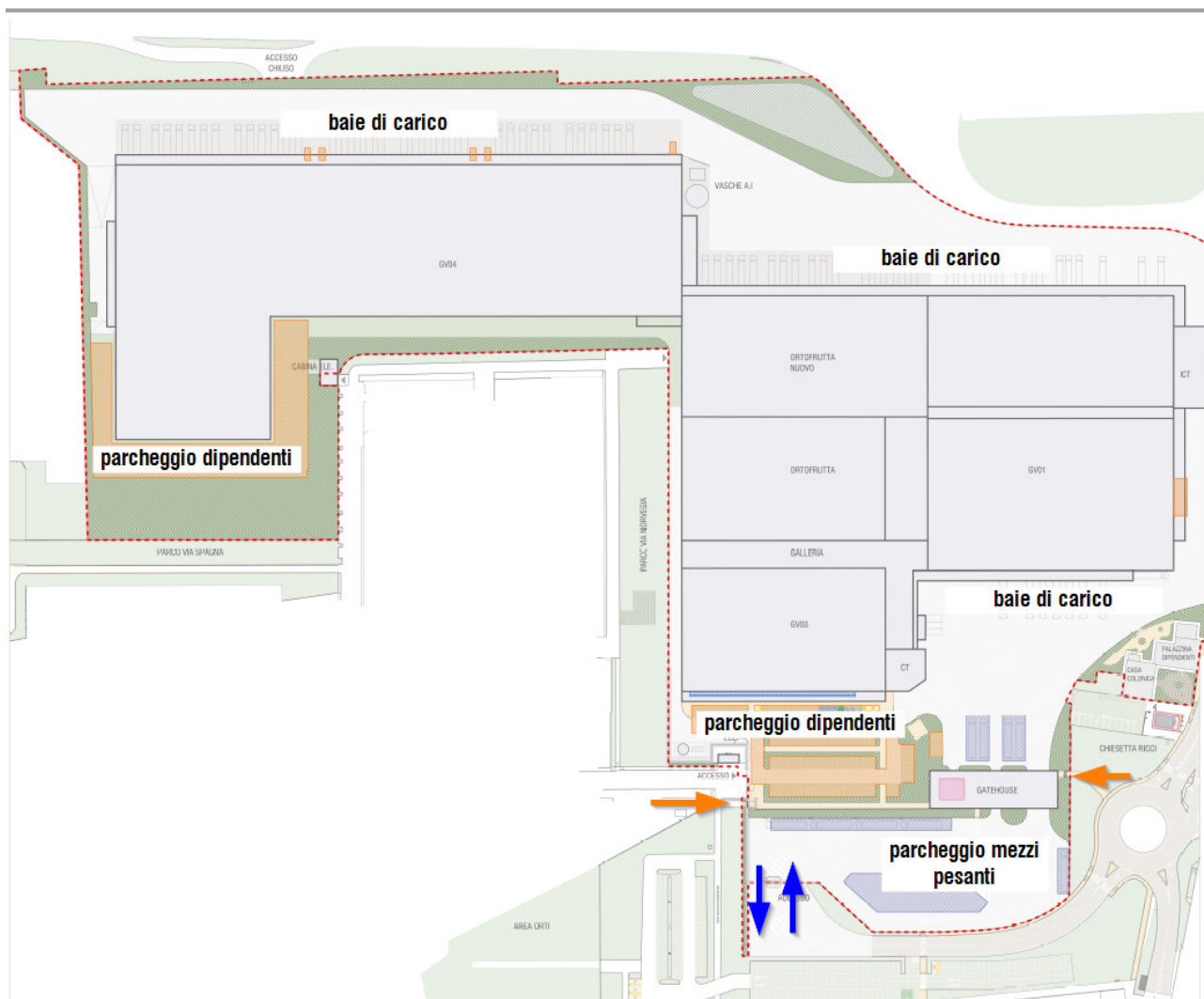
4.2.2 Sistemazioni esterne e viabilità

Il nuovo assetto non modifica il sistema dell'accessibilità al polo logistico né i percorsi di accesso e uscita.

L'accesso carrabile da Viale Finzi è stato ampliato nel progetto legittimato mediante la realizzazione di una nuova rotatoria a servizio del comparto. L'ingresso all'area avviene tramite una Gatehouse dedicata, già realizzata, che gestisce sia i flussi dei mezzi pesanti sia quelli dei veicoli leggeri, ed è preceduta da un ampio piazzale destinato alla sosta dei camion.

L'accesso ciclopedonale è garantito dal varco su via Europa e su viale Finzi, mentre risultano mantenuti e regolamentati gli accessi carrabili esistenti da via Norvegia, via Europa e viale Finzi.

La configurazione complessiva consente l'accesso ai mezzi di emergenza da tutti i varchi.



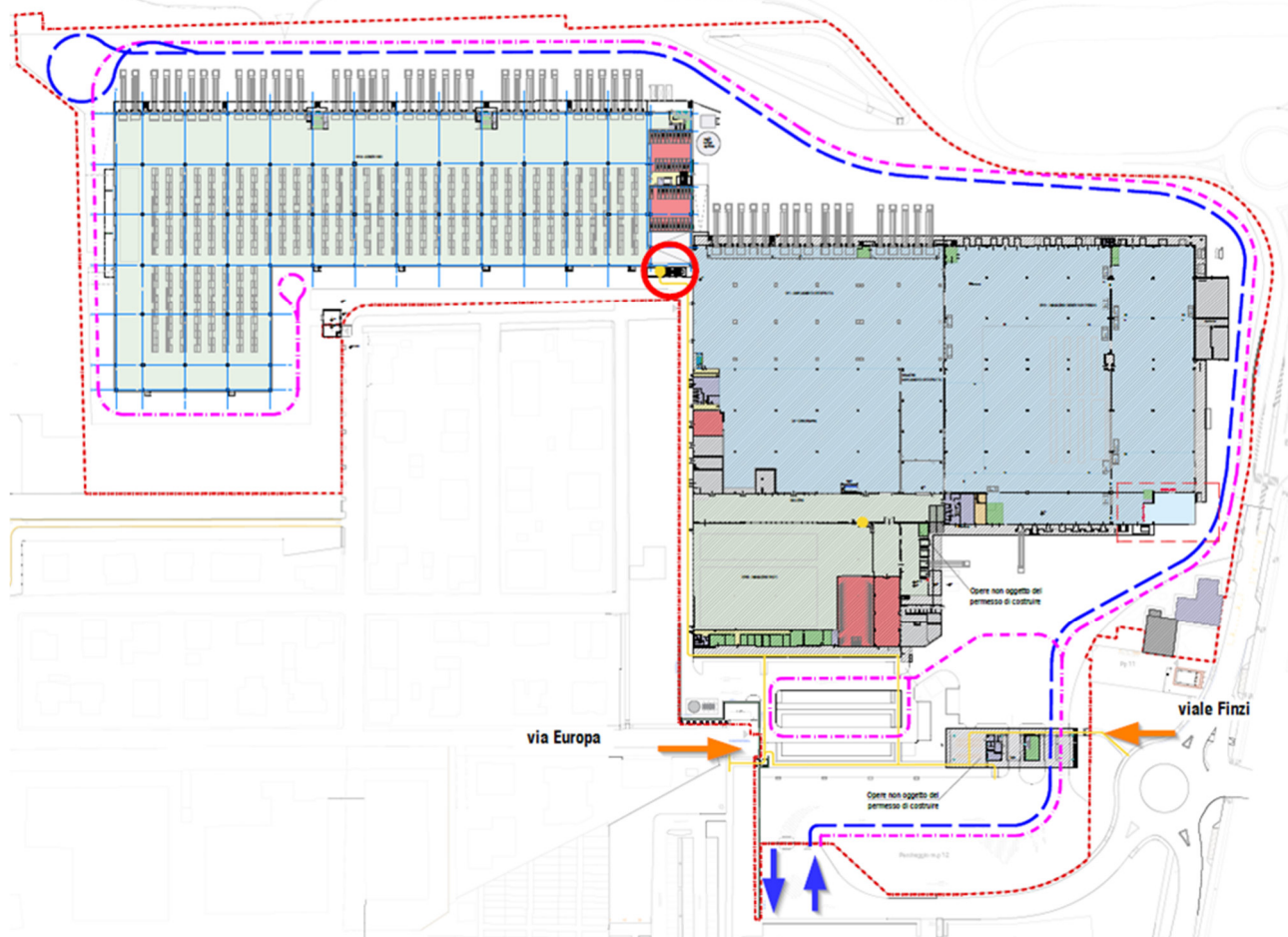
Schema degli accessi carrabili e pedonali al lotto con evidenziate le aree di parcheggio

Il sistema degli accessi e dei percorsi è stato organizzato in modo da separare e ottimizzare i flussi di mobilità pesante, leggera e dolce, riducendone le interferenze.

La mobilità pesante, una volta effettuato l'accesso dalla gatehouse, si sviluppa lungo il lato prospiciente la tangenziale, dove sono collocate le baie di carico e scarico. Al termine delle operazioni, i mezzi effettuano le manovre di inversione utilizzando gli appositi slarghi e percorrono il medesimo tracciato in uscita, transitando nuovamente dalla gatehouse.

Gli autoveicoli accedono a un primo parcheggio, principale e maggiormente utilizzato, collocato in adiacenza alla gatehouse, le cui geometrie sono state riviste e ottimizzate. Un secondo parcheggio è collocato a perimetro del fabbricato GV04. Altri posti auto sono collocati in prossimità degli uffici bolle lato tangenziale a servizio degli operatori.

I percorsi ciclopeditoni sono invece organizzati sul lato opposto del comparto, in posizione tale da minimizzare le interferenze con la viabilità veicolare e garantire un collegamento diretto e sicuro con gli ingressi agli spogliatoi.



Estratto elaborato layout funzionale con evidenziato in rosso il nuovo accesso agli spogliatoi

Per lo studio trasportistico e dei parcheggi fare riferimento all'elaborato X0_XX_RT02_2B0_499 - Studio Traffico e Mobilità.

Gran parte del polo logistico è circondata da una cintura verde alberata, che assume le dimensioni di un vero e proprio parco con movimenti terra nelle aree prospicienti il parco di via Spagna. Sul lato opposto, prossimo la tangenziale, si inserisce un bacino di laminazione verde a cielo aperto.



Vista volumetria dell'area del parco di via Spagna



Foto inserimento del progetto dal parco di via Spagna

Lungo i fronti esterni sono previsti filari arborei schermanti, mentre negli spazi interni trovano posto essenze dalla chioma più espansa o fiorita. La vasca di laminazione è vegetata con specie adatte al ristagno idrico, garantendo continuità ecologica tra verde e infrastrutture idrauliche. Sul fronte sud, in adiacenza al tessuto residenziale e al Parco di Via Spagna, si introduce un sistema dunale naturalizzato articolato su più livelli vegetali; un intervento analogo, di dimensioni più contenute, è previsto in corrispondenza della barriera acustica su Via Europa.

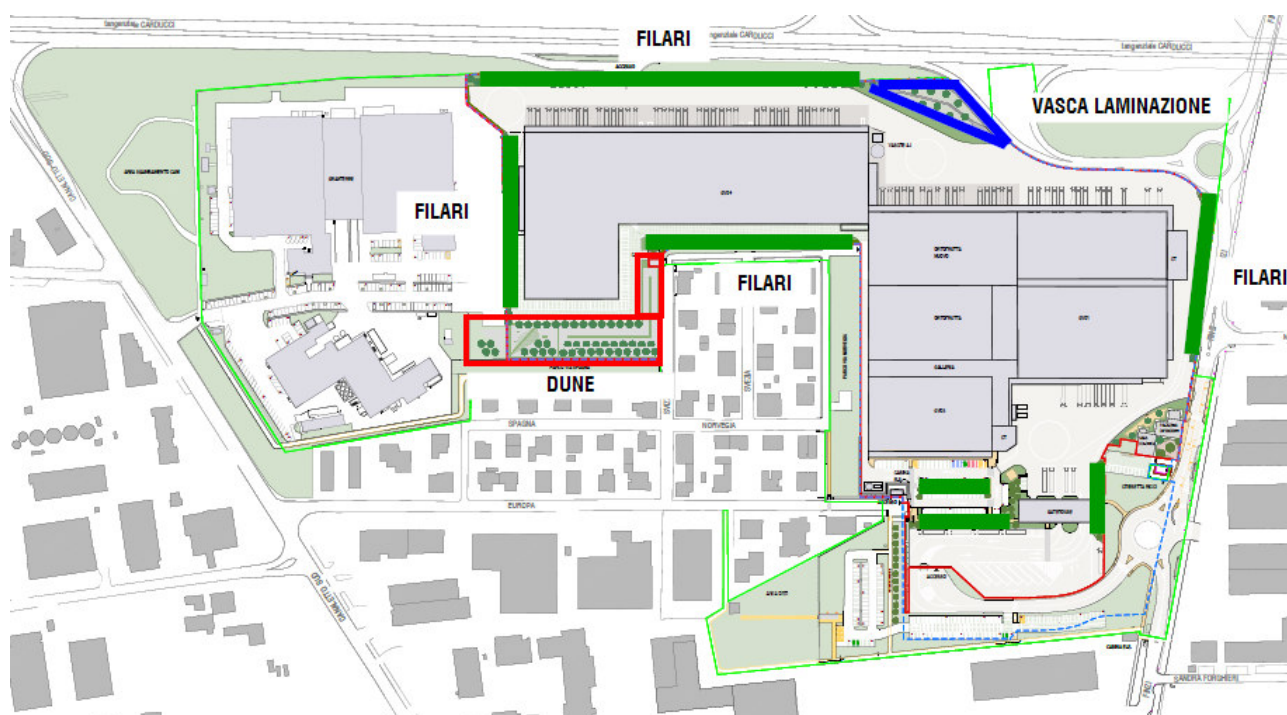
4.3 Il progetto del verde e le opere di mitigazione

Il progetto delle opere di mitigazione si articola in un sistema integrato di elementi vegetali distribuiti lungo l'intero perimetro del comparto logistico, con l'obiettivo di ridurre l'impatto percettivo sul contesto circostante e migliorare la qualità ambientale complessiva. Gran parte del polo è circondata da una cintura verde alberata che, nelle aree prospicienti il Parco di Via Spagna, assume le dimensioni di un vero e proprio parco con movimenti terra, mentre sul lato opposto, prossimo alla tangenziale, un bacino di laminazione a cielo aperto completa il sistema con una componente idraulica integrata.

Lungo i fronti esterni filari arborei a portamento fastigiato come *Carpinus betulus* e *Quercus robur* 'Fastigiata Koster' assolvono una funzione schermante, mentre negli spazi interni trovano posto essenze dalla chioma più espansa o fiorita, quali *Tilia cordata*, *Fraxinus ornus* e *Acer campestre*; la vasca di laminazione è a sua volta vegetata con *Fraxinus angustifolia*, specie selezionata per la sua adattabilità al ristagno idrico, garantendo continuità ecologica tra verde e infrastrutture idrauliche.

Sul fronte sud, in adiacenza al tessuto residenziale e al Parco di Via Spagna, il progetto introduce un sistema dunale naturalizzato articolato su più livelli, con arbusti xerofili per l'ancoraggio del suolo, tappezzanti aromatiche anti-erosione, specie erbacee e graminacee per la leggerezza visiva e *Acer campestre* 'Elsrijk' per il consolidamento degli strati più profondi. Un intervento analogo, di dimensioni più contenute, è previsto in corrispondenza della barriera acustica su Via Europa e parcheggio Orti, con porzioni dunali e vasi.

A questi si sommano le opere di già realizzate, in accordo con la Convenzione vigente.



Schema che individua le principali opere di mitigazione in area di proprietà IMCO



Vista volumetria da via Svizzera

Si faccia riferimento, per ulteriori specifiche ai seguenti elaborati:

C2_OU_RT02_2B0_4993_RELAZIONE SUL PROGETTO DEL VERDE

C2_OU_B001_2B0_PLANIMETRIA SISTEMAZIONI A TERRA

C2_OU_B002_2B0_PLANIMETRIA SISTEMAZIONI A TERRA - CASA COLONICA

C2_OU_B006_2B0_PLANIMETRIA OPERE A VERDE

C2_OU_C001_2B0_OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

C2_OU_N004_2B0_PARTICOLARI TIPOLOGICI OPERE A VERDE

4.4 L'attenzione alla sostenibilità ambientale

Sulla base delle analisi condotte nello Studio Preliminare Ambientale (X0_XX_RT01_2B0_4993), le opere illustrate nei precedenti paragrafi non determinano impatti ambientali significativi rispetto allo scenario già autorizzato.

Il progetto fa seguito al procedimento unico approvato con rif. prot. n. 242702/3396/2021 e prot. n. 283009/3396/2021, nonché al Permesso di Costruire n. 3493/2021 del 13/08/2021. Le modifiche consistono principalmente una diversa configurazione dell'assetto logistico e un incremento della superficie coperta di circa 6.000 mq, per una superficie complessiva pari a circa 47.000 mq.

L'intervento interessa un ambito già urbanizzato e produttivo, corrispondente all'attuale polo logistico Conad e all'ex stabilimento CIV&CIV, i cui fabbricati risultano già demoliti. Non sono interessati suoli agricoli o naturali e non viene modificata la destinazione produttivo-logistica dell'area.

Gli effetti incrementali della variante risultano limitati. In particolare, non si determina un aumento del numero complessivo di mezzi pesanti rispetto allo scenario autorizzato, che resta pari a 250 mezzi/giorno. La modifica riguarda principalmente il mix logistico e l'organizzazione dei flussi, gestiti mediante Gatehouse, slot orari e prevalente localizzazione delle operazioni di carico e scarico sul lato tangenziale.

Per le componenti atmosfera, geologia e acque, uso del suolo, biodiversità, rumore, popolazione e radiazioni non emergono aggravii significativi rispetto al quadro già valutato. Le opere confermano l'impostazione di rigenerazione di un comparto produttivo esistente, senza consumo di nuovo suolo e senza interferenze con habitat naturali, siti della Rete Natura 2000 o elementi sensibili del sistema ambientale.

Gli impatti di cantiere risultano temporanei, reversibili e gestibili mediante le ordinarie misure di contenimento già previste, anche in considerazione del fatto che non sono previste nuove demolizioni significative.

La variante, pertanto, non altera negativamente il quadro ambientale già autorizzato e non introduce nuove criticità rilevanti.



Sezione sulle dune di mitigazione – Polo logistico e Parco di via Spagna

5 Percorso partecipato

Il percorso partecipativo, relativo all'aggiornamento del progetto di riqualificazione e potenziamento del Polo logistico CONAD Nord Ovest sito in Modena Nord, riguarda Via Canaletto e si inserisce in continuità con il processo "Sei la mia città", che ha evidenziato la necessità strategica di ripensare questo asse viario non più come semplice infrastruttura di traffico, ma come una vera e propria "spina dorsale verde", capace di connettere in modo sicuro e qualificato i diversi ambiti urbani. In questo quadro, il nuovo percorso si configura come una fase operativa finalizzata a valorizzare e tradurre in indicazioni concrete le analisi e le proposte già emerse, attraverso il coinvolgimento attivo dei diversi attori locali presenti sul territorio e interessati dall'intervento.

L'impostazione metodologica del percorso prevede un ciclo di tre incontri pubblici, concepiti come momenti autonomi ma strettamente interconnessi, ciascuno orientato al raggiungimento di obiettivi specifici e alla produzione di esiti tangibili. Il processo si sviluppa infatti in modo progressivo: i risultati di ogni incontro vengono sistematizzati e rielaborati costituendo la base conoscitiva e operativa per lo sviluppo dell'incontro successivo. Questo garantisce continuità, coerenza e un avanzamento graduale verso la definizione condivisa delle scelte.

Il primo incontro è dedicato a una fase di esplorazione e analisi del contesto, con l'obiettivo di raccogliere le percezioni dei diversi attori del territorio in merito ai punti di forza e alle criticità di Via Canaletto. L'attività si articola in un momento introduttivo e conclusivo in sede e in una passeggiata lungo la via, strutturata attraverso soste in alcuni punti emblematici di Via Canaletto. Questa modalità consente ai partecipanti di osservare direttamente gli spazi, favorendo una lettura condivisa e situata delle problematiche e delle potenzialità. L'esito dell'incontro è rappresentato dalla costruzione di una mappa condivisa, nella quale vengono localizzati i principali elementi critici e i luoghi percepiti come sicuri o qualificanti, accompagnata da una prima sistematizzazione dei temi emersi.

Il secondo incontro è finalizzato alla definizione condivisa delle priorità di intervento. A partire da una serie di ipotesi progettuali elaborate dai tecnici e dai progettisti, i partecipanti sono coinvolti in un'attività di confronto e co-costruzione che porta all'individuazione delle azioni ritenute più rilevanti. Il risultato di questo passaggio è una planimetria dell'area di intervento costruita con il contributo diretto dei partecipanti, nella quale trovano rappresentazione sia gli obiettivi specifici per i diversi ambiti sia le priorità operative individuate.

A valle di questo momento, è previsto un incontro interno tra progettisti e Amministrazione, finalizzato ad analizzare le proposte emerse e a verificarne la fattibilità tecnica, economica e procedurale. Questa fase costituisce un passaggio fondamentale per tradurre le indicazioni partecipative in soluzioni realisticamente attuabili, mantenendo al contempo coerenza con gli indirizzi strategici e i vincoli esistenti.

Il terzo incontro rappresenta il momento di restituzione del percorso e di sintesi finale, durante il quale vengono presentati ai partecipanti gli esiti delle valutazioni effettuate e il grado di fattibilità delle diverse proposte. In questa sede, le soluzioni vengono rilette attraverso una matrice di fattibilità che consente di evidenziare in modo trasparente le priorità di intervento e le condizioni per la loro realizzazione, favorendo una comprensione condivisa delle scelte.

L'intero percorso si conclude con la redazione di un report finale, che raccoglie e organizza in modo sistematico i contributi emersi nel corso degli incontri, accompagnandoli con un'analisi interpretativa volta a mettere in evidenza priorità, criticità e opportunità condivise. Tale documento rappresenta l'esito conclusivo del processo partecipativo e costituisce uno strumento di supporto per le successive fasi decisionali e progettuali dell'Amministrazione.

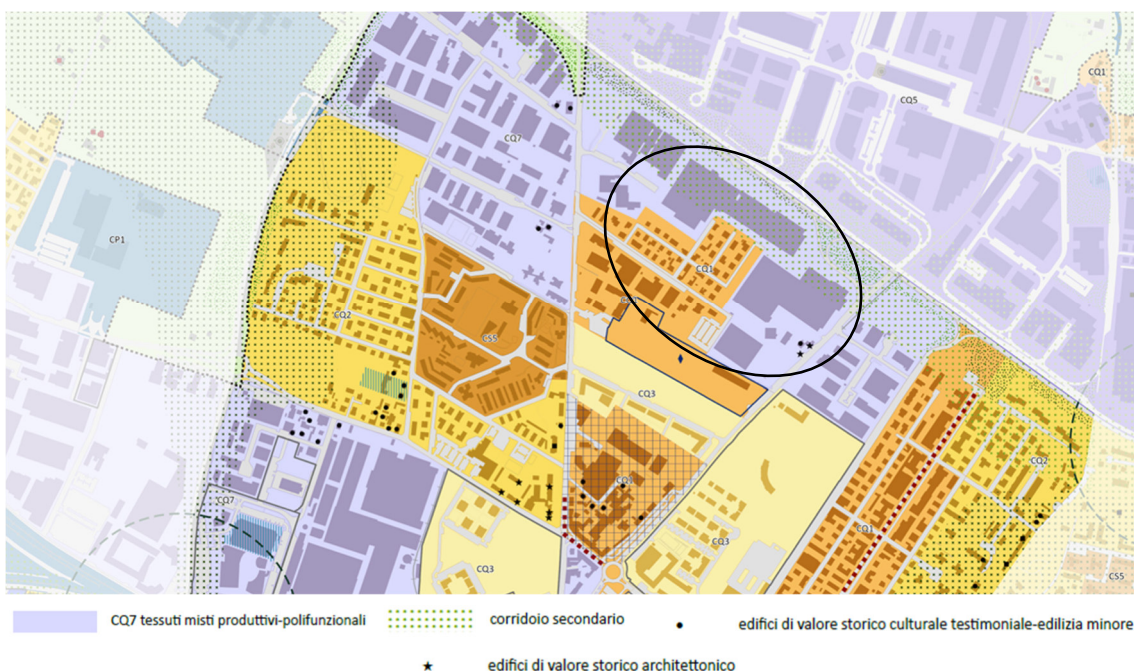
6 Coerenza con lo strumento urbanistico a scala comunale

Il presente capitolo fornisce l'inquadramento dello strumento urbanistico comunale vigente del Comune di Modena, con riferimento al quadro pianificatorio applicabile all'area di studio e alle previsioni rilevanti. Alla data di redazione della presente relazione, il Comune di Modena è dotato di **Piano Urbanistico Generale (PUG)** e Regolamento Edilizio (RE) approvati con delibere di Consiglio Comunale n° 46 e 47 del 22 giugno 2023. Il PUG è in vigore dal 2 agosto 2023 a seguito della pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna. Conseguentemente, ai fini della verifica di coerenza urbanistica e della definizione della variante necessaria alla realizzazione dell'opera, il riferimento pianificatorio è costituito dal PUG vigente.

Il Piano Urbanistico Generale di Modena è stato adottato dopo l'avvio del precedente procedimento unico ex art. 53.

L'area oggetto della proposta di risistemazione ricade interamente in **“Tessuti misti produttivi-polifunzionali (CQ7)”** secondo quanto riportato nella Tavola DU2 TRASFORMABILITÀ DEL TERRITORIO.

DU - Disciplina (art. 33, 35 e 36 della LR 24/2017)



Stralcio PUG Modena – DU2 TRASFORMABILITÀ DEL TERRITORIO– In nero l'ambito di interesse progettuale

DU 1 NORME

Art. 3.9.3 Tessuti misti produttivi-polifunzionali (CQ7)

STRATEGIE

1. Sono costituiti da tessuti che vedono la compresenza di una pluralità di funzioni associata a quella produttiva. Ne sono significativi esempi il villaggio artigiano est e ovest, l'ambito tra la ferrovia e la tangenziale, La Marmora e le ex Fonderie.

2. Oltre alle strategie comuni a tutti gli insediamenti indicate all'art. 3.9 comma 1, il PUG promuove interventi differenziati per questi tessuti:

- il villaggio artigiano est, ancora attivo, è da valorizzare quale contesto di valore identitario per nuovi spazi e forme del lavoro e dell'abitare;

- per gli altri ambiti è promossa una migliore qualità ecologico ambientale e una qualificazione dell'immagine che parte dalla qualificazione delle sedi stradali.

REGOLE

3. Funzioni ammesse: quelle dell'art. 3.9 comma 3 limitatamente alle funzioni a, b, c, d, e1, e2, e5, e6.

4. Interventi edilizi ammessi: manutenzione ordinaria a), manutenzione straordinaria b), restauro e risanamento conservativo d), ristrutturazione edilizia f), nuova costruzione g), demolizione senza ricostruzione i), recupero e risanamento delle aree libere l) con le seguenti limitazioni:

1. per gli edifici a prevalente funzione c produttiva:

– interventi di ristrutturazione edilizia f) e di nuova costruzione g) con: H (altezza dell'edificio) $\leq 15,00$ m o quella dell'edificio esistente (se superiore)

Verso Nord il confine è determinato dalla tangenziale lungo la quale si sviluppa un'infrastruttura verde da potenziare (corridoio secondario). Sul lato ovest invece è delimitata dalla via Canaletto Sud, indicata in cartografia come "viabilità storica".

Esternamente all'area ma nelle immediate adiacenze, affacciato su via Finzi vi è l'ex Oratorio di Santa Cecilia annesso a Casa Ricci, sottoposto a tutela a seguito della "verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico" ai sensi dell'art. 12 del D.lgs 42/04 e del D.M. del 6 febbraio 2004. L'immobile non sarà oggetto di risistemazione né di modifica urbanistica.

Il lotto di intervento si inserisce all'interno del **rione n. 14 – Sacca**. Questo nel contesto delle dinamiche urbane è sicuramente uno dei più complessi sia per il differente stato di avanzamento delle previsioni pianificatorie più recenti (fascia ferroviaria, piano periferie, ecc.) che per la compresenza di tessuti differenti e con esigenze diverse.

Il progetto risulta essere **coerente** con quanto riportato sui documenti di piano urbanistici vigenti.

6.1 Superfici e dotazioni territoriali

GRUPPO FUNZIONALE C7 ATTIVITA' CONNESSE AUTOTRASPORTO MERCI, LOGISTICA

Ster	100324,01	mq
ST di progetto	4253	mq
ST complessiva	49713,69	mq
Sup. fondiaria	92213,67	mq

INFRASTRUTTURE PER URBANIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI	ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI		ALTRE DOTAZIONI		ALLA CLIENTELA
P1	P2	V	AD		Pr2
Parcheggi Urbanizzazione primaria	Parcheggi Urbanizzazione secondaria	spazi attrezzati per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive	-	pertinenziali	ad uso pubblico
5MQ OGNI 100MQ DI ST	2,5% DI Ster	2,5% DI Ster	10% DI Ster	1mq ogni 4mq di ST	-
100	100	100	100	4	-
5	2,5	2,5	10	1	-
213	2508	2508	10032	1063	-

Secondo quanto scritto nelle Norme – DU1, per le funzioni c produttiva negli interventi di nuovo insediamento o ampliamento di attività produttive i parcheggi pertinenziali possono essere quantificati con riferimento al tipo di produzione ed ai conseguenti addetti. Per questo sono stati previsti n. 175 posti auto pertinenziali, corrispondenti a n. 175 addetti. Trovano inoltre posto n. 30 parcheggi per moto, n. 60 parcheggi per biciclette e n. 16 parcheggi per mezzi pesanti.

Le **opere di urbanizzazione primaria e secondaria saranno interamente monetizzate**, pertanto anche i parcheggi P1 e P2.

Il verde pubblico non è presente.

6.2 Permeabilità

Riguardo il tema della permeabilità, il progetto soddisfa il requisito imposto dalle Norme – DU1 secondo le quali il RIE dovesse essere $> 1,5$. Il calcolo delle superfici permeabili è riportato nell'elaborato *X0_XX_H004_2B0_4993_FASCICOLO RIE* che contiene la planimetria e tabella di calcolo dell'indice di **Riduzione dell'Impatto Edilizio RIE**.