

# ALLEGATO 1

## DATI TECNICI E INFORMAZIONI SULLA PROPOSTA

### 1 Dati generali

Denominazione commerciale dell'intervento

ROSSETTI MARKET srl.....

Proposta già presentata alla Regione ..=====..... in data ..=====.....

Localizzazione

ALSENO.....

Destinazione di cui allo strumento urbanistico comunale - Strumentazione attuativa

ZONA DI COMPLETAMENTO PER ATTIVITA' PRODUTTIVE E TERZIARIO

Tipologia della struttura di vendita (classificazione L.R. 14/99)

GRANDE STRUTTURA DI VENDITA.....

Settore (alimentare/non alimentare)

NON ALIMENTARE .....

Tipologia della struttura (ai sensi della deliberazione di Consiglio regionale 1253/99)

GRANDE STRUTTURA DI VENDITA.....

### 2 Tipologia dell'intervento

#### a. Ampliamento di struttura esistente

Dimensioni della superficie preesistente mq 6000,00.....

Dimensioni dell'ampliamento mq 3857,01.....

#### b. Cambio d'uso di fabbricato precedentemente adibito ad altre destinazioni

#### c. Nuovo intervento edilizio

### 3 Dimensioni urbanistico-edilizie dell'intervento

Area totale dell'intervento (superficie territoriale)	mq. 44367,00.....
Superficie utile lorda	mq. 21075,53.....
Superficie coperta	mq. 22160,86.....
Superficie di vendita	mq. 9857,01.....
Aree a standards	esistente.....
Aree sistemate a verde privato	esistente.....
Aree per viabilità	mq. 2361,88.....
Aree per impianti tecnici	mq. 424,99.....
Altre destinazioni (specificare)	.....

### 4 Aree da cedere ad uso pubblico per standard urbanistici

#### Verde pubblico

- Superficie mq. 12660,23 Localizzazione Alseno, via Emilia Est 1388.....
- Caratteristiche di fruibilità buona.....

#### Parcheggi pubblici

- Superficie complessiva mq.8432,58. Localizzazione Alseno, via Emilia Est 1388.....
- Caratteristiche di accesso e fruibilità buona.....

### 5 Dotazioni di parcheggi pertinenziali

Dotazione totale mq.	posti auto 617.....
di cui in autorimesse	posti auto ===.....
parcheggi interrati	posti auto ===.....
parcheggi pluripiano	posti auto ===.....

Dotazione complessiva: 1 posto auto ogni 16 ..... mq. di superficie di vendita

### 6 Aree per carico e scarico merci

Accesso riservato .....	Innesto sulla viabilità pubblica sì.....
Area complessiva m q . 3 9 9 0 , 6 2	.....
Sistemazione dell'area: pavimentata in conglomerato bituminoso.....	.....
.....	.....

**7 Opere infrastrutturali previste dal progetto per l'adeguamento della viabilità afferente all'area e per il miglioramento degli accessi**

Non necessarie, insediamento esistente e già sufficientemente dotato di svincoli di accesso ed uscita realizzati anche per sopportare il previsto ampliamento.

.....

**8 Caratteristiche economiche del programma di intervento**

- Bacino geografico di utenza di riferimento

Piacenza- Parma .....

- Dimensione occupazionale

L'intervento consentirà un aumento occupazionale dagli attuali 90 addetti a circa 100 . ....

**9 Programma temporale di attuazione**

Descrizione sintetica fasi e tempi di attuazione del programma

L'ampliamento è stato programmato per un suo completamento entro 12 mesi dal rilascio del PdC

.....

.....

**10 Informazioni sul piano finanziario previsto**

Il proponente indica le principali caratteristiche del piano finanziario previsto per l'attuazione dell'intervento e le garanzie che si impegna a fornire al Comune in sede di convenzione

Tutto l'intervento prevede l'utilizzo di risorse finanziarie proprie della soc. per il 50% e per il restante 50% accesso al credito bancario, le garanzie eventualmente prestate al Comune saranno garantite da fidejussione bancaria..

.....

**11 Presenza di altri elementi di valutazione:**

- recupero di spazi degradati e contrenitori dismessi .....

- impegni che si intendono contrarre in convenzione con il Comune per la mitigazione degli impatti:

Descrizione sintetica: Sistemazione del verde pubblico, tombinatura e sistemazione superficiale del canale adiacente la via Emilia.

.....

.....

Importo economico previsto: .....

firma del richiedente

.....

## **ALLEGATO 2**

### **SCHEDE TECNICHE DI INDIRIZZO PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEGLI INTERVENTI PROPOSTI**

L'Allegato 2 è compilato in tutti i casi di richiesta di autorizzazione per una nuova struttura di vendita, attraverso nuovo intervento edilizio o cambio d'uso di edificio esistente.

Nei casi di autorizzazioni richieste per ampliamenti di edifici esistenti, già destinati ad esercizi commerciali, l'Allegato 2 è richiesto solo se la superficie dell'ampliamento è superiore a 300 mq. di superficie di vendita.

## **SCHEDA N. 1 - STIMA TRAFFICO GENERATO E ATTRATTO - RIDISTRIBUZIONE SULLA RETE DELLA VIABILITA'**

### ***Problematiche da esaminare***

Le grandi strutture di vendita sono attrattori e generatori di traffico, con specifiche caratteristiche di distribuzione nel tempo (giorni e ore di punta) e nello spazio (origine/destinazioni degli spostamenti). Va verificata, in funzione della situazione della rete stradale e del carico urbanistico generato dalla specifica attività, la compatibilità dell'insediamento proposto con le condizioni del traffico attuale, per garantire che non verranno generate situazioni di congestione.

### **Definizione del bacino di utenza del Centro Commerciale**

Per la definizione territoriale del bacino da cui afferiranno gli utenti del Centro Commerciale non alimentare si è proceduto come segue.

A) Si sono ricavate, sulla base dei tempi di percorrenza reali in autovettura (stimati dai percorsi minimi sulla rete viaria che si diparte dall'insediamento commerciale da realizzare), le fasce di territorio interessate, (comprendono le "fasce" di territorio raggiungibili in autovettura in intervalli temporali di 5, 10, 15 e 20 minuti).

Il bacino di utenza complessivo si articola su un ambito territoriale più prossimo al Centro Commerciale (area di gravitazione primaria a richiamo alto, medio e medio-alto) e un ambito più esterno (area di gravitazione secondaria a richiamo medio-basso).

Le ipotesi tengono conto del luogo dei punti che sono raggiungibili in un certo arco temporale da un veicolo che, nelle condizioni prevalenti di traffico, parta dal luogo di origine e si diriga al Centro Commerciale in oggetto, o viceversa. Il tempo di percorrenza in auto di 20 minuti è ritenuto, per questa tipologia, dimensione insediativa e collocazione territoriale, quello limite. Si ritiene cioè che un Centro Commerciale non alimentare quale quello di progetto non sia in grado di attrarre nessun utente dal cui luogo di residenza implichi effettuare un viaggio in auto superiore ai 20' per recarsi al Centro stesso a meno di alcuni utenti occasionali di provenienza extrabacino.

Per tempo di percorrenza si intende quello impiegato dal veicolo, dal punto di partenza fino all'arrivo allo spazio di sosta di destinazione: per la rete viaria urbana in cui si tiene conto del traffico (che è particolarmente elevato nell'ora di punta), delle soste alle intersezioni (semaforizzate o no) si assume una velocità media di circa 45/50 km/h; per la rete viaria extraurbana si assume una velocità media di 55/65 km/h mentre per la rete autostradale si assume una velocità di percorrenza media di 90/100 km/h.

Alla base di questa metodologia vi sono due ipotesi fondamentali:

- l'accessibilità (espressa in minuti di tempo di viaggio in auto) è valutata in base alle caratteristiche degli assi stradali e per zone omogenee. In funzione di tale ipotesi sono stati individuati due ambiti di interesse:

### **AREA DI GRAVITAZIONE PRIMARIA**

I) Fascia 1 – Area primaria (richiamo alto): corrisponde ad un tempo di percorrenza in auto, necessario per raggiungere il Centro Commerciale di progetto, compreso tra 0 e 5 minuti;

II) Fascia 2 – Area primaria (richiamo medio-alto): corrisponde ad un tempo di percorrenza in auto, necessario per raggiungere il Centro Commerciale di progetto, compreso tra i 5 ed i 10 minuti;

III) Fascia 3 – Area primaria (richiamo medio): corrisponde ad un tempo di percorrenza in auto, necessario per raggiungere il Centro Commerciale di progetto, compreso tra i 10 ed i 15 minuti;

### **AREA DI GRAVITAZIONE SECONDARIA**

IV) Fascia 4 – Area secondaria (richiamo basso): corrisponde ad un tempo di percorrenza in auto, necessario per raggiungere il Centro Commerciale di progetto, compreso tra i 15 ed i 20 minuti.

- l'ambiente geografico considerato rappresenta un "tessuto spaziale ideale" in cui consumatori dello stesso tipo circolano nelle stesse condizioni e sono motivati allo spostamento dalla legge del minimo sforzo, legge che consiglia di impiegare il minor tempo possibile per la fruizione del servizio richiesto.

Sotto il profilo dell'accessibilità e dei livelli di gravitazione della clientela, le tre aree costituenti il bacino di utenza coinvolgono esclusivamente utenti dei Comuni di Alseno, Fiorenzuola e Fidenza a meno, come già riferito, di alcune unità di provenienza extra bacino.

La valutazione del bacino d'utenza di un Centro Commerciale scaturisce dalla applicazione di un modello di tipo gravitazionale, basato sulla considerazione che la propensione di un consumatore ad utilizzare o meno quel determinato Centro dipende dalla lontananza (espressa in tempo di percorrenza in auto), dal tipo di offerta (capacità attrattiva dell'esercizio), dalle alternative presenti (esercizi concorrenti).

In base alla lontananza, e con quote ad essa inversamente proporzionali, si determinano le percentuali dei residenti in una determinata fascia che costituiscono la quota di attrazione (visitatori potenziali).

La distanza che il visitatore è disposto a percorrere dipende in modo direttamente proporzionale dalla tipologia e dal "peso" del Centro Commerciale, cioè dalla politica commerciale dello stesso e dalla sua collocazione sul territorio.

Maggiore è la varietà tipologica e l'economicità della offerta, maggiore sarà la distanza che si è disposti a percorrere per recarsi al Centro Commerciale.

B) Si è successivamente proceduto al calcolo della popolazione che risiede all'interno del bacino di utenza. Il bacino di potenziale di attrazione e influenza, suddiviso per quote del totale residenti in ciascuna frazione dove si è tenuto conto (in particolare per i comuni della fascia esterna) della ipotesi che una parte dei residenti non risulta potenzialmente interessata al nuovo insediamento in quanto dispone di analoghe strutture più accessibili, è costituito complessivamente da circa:

46000 residenti a cui possono aggiungersi circa 4000 utenti di fascia esterna.

Si deve comunque tener conto che la maggiore o minore vicinanza dell'utente di una struttura commerciale esistente (analoga a quella in oggetto) o, comunque, il fatto che, ad esempio, un Centro Commerciale sia situato o meno su un itinerario più breve ed agevole, determina dunque, una diversa propensione, da parte della popolazione residente teoricamente interessata, che si orienta, prevalentemente, verso la struttura più facilmente raggiungibile per qualità del prodotto e prezzi praticati simili.

I calcoli effettuati per le entrate e le uscite dal complessivo Polo Commerciale per la giornata di venerdì evidenziano che,

nella stessa fascia oraria 17,30-18,30:

- entrano in totale n. 60 autoveicoli (pari al 12% del totale entrati/giorno =500)
- escono in totale n. 56 autoveicoli (pari al 11,2% del totale usciti/giorno = 500).

Tenuto conto che:

- nella giornata del venerdì:

- i volumi di traffico veicolare indotti dai visitatori del Polo Commerciale risultano medio-alti rispetto agli altri giorni della settimana;
- i volumi del normale traffico automobilistico che impegna la viabilità al contorno risultano anch'essi medio-alti rispetto agli altri dati settimanali, inferiori, nella zona, di circa - 21÷23% rispetto alla giornata del venerdì

Si è stimato che per le provenienze prevalenti dei veicoli, dei 60 automezzi di clienti, visitatori e operatori che entrano nel Centro Commerciale fascia oraria 17.30/18.30 del venerdì:

- il 58% provenga da nord/ ovest sull'itinerario Alseno- Fiorenzuola – Piacenza
- il 42% provenga da sud/est sull'itinerario Fidenza - Parma

Dal confronto tra i dati volumi di traffico allo stato attuale e volumi di traffico totali nello scenario di assetto "futuro" si osserva che, per la viabilità di zona, nell'ora 17,30□18,30 del venerdì:

- sul braccio di entrata in rotatoria provenienza nord/ovest i veicoli potrebbero incrementare il flusso di traffico del 4,5%.
- sul braccio di uscita in rotatoria verso nord/ovest i veicoli potrebbero incrementare il flusso di traffico del 3,5%.
- sul braccio di entrata in rotatoria provenienza sud/est i veicoli potrebbero incrementare il flusso di traffico del 4%.
- sul braccio di uscita in rotatoria verso sud/est i veicoli potrebbero incrementare il flusso di traffico del 3%.

Circa gli effetti degli incrementi veicolari sulla viabilità dell'area d'intervento si può affermare che tali incrementi massimi settimanali si verificano nell'ora di punta massima (traffico veicolare che interessa l'affluenza al comparto commerciale in concomitanza con traffico veicolare elevato che percorre di norma queste strade).

Per le altre fasce orarie e per gli altri giorni della settimana tali incrementi sono più ridotti ed, in particolare, non interessano, se non in parte minima, i flussi dell'ora di punta del mattino (7,30 alle 8,30).

La verifica della riserva di capacità della rotatoria indica una riserva ottimale rispetto alla situazione attuale.

Per quanto riguarda la valutazione dei tempi medi di attesa, il numero di veicoli in attesa e i livelli di servizio sui rami della rotatoria si ha che risultano tempi di attesa sono attorno ai 4,9 secondi.

In definitiva, al di là di brevi tempi di attesa per l'immissione in rotatoria durante l'ora di punta, il comportamento della rotatoria, in termini di smaltimento dei flussi di traffico, risulta buona in considerazione del fatto che la verifica è stata ipotizzata in un'ora di punta.

Per quanto riguarda dunque le analisi eseguite riportate nel presente documento si riferiscono le valutazioni conclusive che seguono.

Le verifiche di capacità e dei livelli di servizio (LDS), riferite al giorno di massima punta giornaliera e settimanale 17,30/18,30 oltrechè ai relativi volumi di traffico totali di assetto futuro, evidenziano:

- per la rotatoria un ottimo comportamento, in relazione alla capacità di smaltimento dei veicoli totali previsti, confermato da:

una riserva di capacità tale da poter gestire sui rami fino al 55% in più dei veicoli attualmente previsti;

tempi e veicoli in attesa della immissione in rotatoria in valori e numeri estremamente ridotti ;

Si può in definitiva affermare che, per quanto riguarda l'impatto determinato dagli incrementi veicolari generati/attratti dal Centro Commerciale e ricettivo in termini di accessibilità e di capacità di smaltimento della infrastrutturazione viaria non si registrano criticità di rilievo.

## **SCHEDA N. 2 - INQUINAMENTO ACUSTICO**

### ***Problematiche da esaminare:***

Il traffico generato dalle grandi strutture di vendita può produrre significativi effetti di inquinamento acustico, che si sommano alla situazione acustica preesistente e possono causare il superamento dei valori prescritti dalla legge per l'ambito territoriale in cui si insedia la struttura, ed eventualmente i valori richiesti alle sedi di attività insediate nell'intorno, anch'esse influenzate dagli effetti acustici del traffico aggiuntivo generato.

Va calcolato, in funzione della specifica situazione ambientale, l'impatto acustico dell'insediamento proposto rapportandolo ai valori di qualità richiesti dalla zonizzazione acustica all'interno dell'area e rispetto ai ricettori costituiti dagli edifici limitrofi, tenendo conto dei differenti livelli richiesti alle attività insediate.

### ***Obiettivi e livelli di qualità***

Sono definiti da:

- D.P.C.M. 1 marzo 1991 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno";
- L. 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico";
- D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore";
- D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la previsione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare";
- D.G.R. Emilia-Romagna n. 673 del 14 aprile 2004 "Criteri tecnici per la redazione della documentazione di previsione di impatto acustico e della valutazione del clima acustico, ai sensi della L.R. 9 maggio 2001, n. 15, recante 'disposizioni in materia di inquinamento acustico'".

I parametri da considerare sono tre:

- valori limite di emissione in dB(A);
- valori limite di immissione in dB(A);
- valori di qualità in dB(A).

Per ciascuno di essi il D.P.C.M. 14 novembre 1997 definisce, in base alle classi in cui è stato suddiviso il territorio (classi acustiche da I – aree particolarmente protette, a VI – aree industriali), i valori massimi ammessi nel periodo diurno e notturno.

**Non vengono rilevati aumenti e/o produzioni di effetti da inquinamento acustico rispetto alla situazione esistente.**



## **SCHEDA N. 3 - INQUINAMENTO ATMOSFERICO**

### ***Problematiche da esaminare***

Il traffico generato dalle grandi strutture di vendita può produrre significativi effetti di inquinamento atmosferico localizzato che si va a sommare ai già elevati livelli di fondo in ambito regionale, in particolar modo in ambito urbano e peri-urbano. La situazione dell'inquinamento atmosferico in area urbana e periurbana, anche a fronte di condizioni climatiche particolari, presenza di situazioni di grave inquinamento preesistente, rischi di esposizione di bersagli di particolare rilevanza, ecc., rende necessario esaminare l'entità degli apporti inquinanti prodotti dagli impianti del complesso da realizzare e dalle emissioni del traffico afferente, in quanto significativi. In questi casi vanno verificati gli apporti inquinanti nella situazione infrastrutturale e di circolazione prevista, per valutarne la rispondenza ai limiti di legge ed alle disposizioni del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020).

### ***Obiettivi e livelli di qualità***

Sono definiti da:

- D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa";
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- D.G.R. Emilia-Romagna n. 2236 del 28 dicembre 2009 "Autorizzazioni alle emissioni in atmosfera: interventi di semplificazione e omogeneizzazione delle procedure e determinazione delle prescrizioni delle autorizzazioni di carattere generale per le attività in deroga ai sensi dell'art. 272, commi 1, 2 e 3 del D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale"." e s.m.i.
- D.G.R. Emilia-Romagna n. 2001 del 27 dicembre 2011 "Recepimento del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" - Approvazione della nuova zonizzazione e della nuova configurazione della rete di rilevamento ed indirizzi per la gestione della qualità dell'aria";
- D.G.R. Emilia-Romagna n. 1180 del 21 luglio 2014 "Adozione della proposta di Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020) di cui al D.Lgs. N. 155/2010";
- D.G.R. Emilia-Romagna n. 1392 del 28 settembre 2015 "Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020). Indicazioni epr l'applicazione delle limitazioni alla circolazione dei veicoli provati nel centro abitato e modifiche alla proposta di Piano adottata con DGR n.1180 del 21 luglio 2014. Disposizioni relative alle misure emergenziali."
  
- **Si sono previsti cospicui investimenti per Interventi sugli impianti per ridurre le emissioni, favorendo l'utilizzo di fonti rinnovabili non emmissive;**

## **SCHEDA N. 4 - ACQUE SUPERFICIALI**

### ***Problematiche da esaminare***

In prima istanza, all'atto della pianificazione attuativa, occorre:

- verificare che l'area oggetto degli interventi non rientri tra quelle individuate dai Piani regionali dalla pianificazione provinciale, di bacino (Piani di Assetto Idrogeologico) e di distretto (Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni) come a rischio di esondazione e valutare la coerenza del nuovo insediamento con le norme riferibili a tali aree e contenute nei suddetti piani;
- verificare, qualora l'insediamento ricada nella fascia costiera, che l'area oggetto degli interventi non sia soggetta ad inondazioni marine, consultando la specifica cartografia facente parte del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni e valutare la coerenza del nuovo insediamento con la pericolosità dell'area;
- verificare le norme vigenti contenute nei piani sopra citati, valutare le condizioni di rischio idraulico dell'area, anche sentite le Autorità idrauliche competenti, al fine di individuare i provvedimenti idonei a mitigare il rischio e a ridurre la vulnerabilità.

Successivamente va condotta un'analisi approfondita relativa all'alterazione del regime idraulico dell'area interessata conseguente alla realizzazione del nuovo insediamento.

L'impermeabilizzazione del territorio, a seguito della realizzazione di nuovi insediamenti abitativi, industriali e commerciali, genera diverse problematiche connesse con lo smaltimento delle acque meteoriche. In particolare si possono avere gravi conseguenze sia idraulico-quantitative, sia ambientali-qualitative: dall'insufficienza delle reti di fognatura esistenti e dei corsi d'acqua e canali di bonifica ricettori, alla necessità di trattare la frazione più inquinata delle acque meteoriche e di ridurre i volumi idrici ed i carichi inquinanti sversati nei corsi d'acqua e canali di bonifica.

L'urbanizzazione produce essenzialmente tre tipi di alterazioni:

- per la minore infiltrazione delle acque meteoriche nel sottosuolo e per i contemporanei diffusi prelievi di acqua di falda, si produce una modifica nel bilancio idrologico delle acque superficiali e sotterranee;
- per la maggiore impermeabilizzazione e per la maggiore velocità dei deflussi superficiali, durante le piogge, aumentano le portate idrauliche consegnate alla rete fognaria e ai ricettori, aggravando quindi i problemi connessi ad allagamenti in zone urbanizzate e al controllo delle esondazioni;
- la qualità delle acque meteoriche percorrendo le superfici impermeabili si deteriora a tal punto che il problema del trattamento delle acque meteoriche assume un'importanza analoga a quella del trattamento degli scarichi dei reflui civili ed industriali.

Queste conseguenze possono essere controllate inserendo nelle reti di collettamento degli invasi con la funzione di accumulare provvisoriamente una parte dei volumi idrici derivanti dagli eventi meteorici, per inviarli successivamente alla depurazione o per restituirli alla rete a valle o al ricettore finale con portata ridotta e con essi compatibile: in quest'ultimo caso deve in ogni caso essere garantito il principio dell'invarianza idraulica, anche con riferimento a quanto indicato dalla pianificazione provinciale, di bacino e di distretto che contiene specifici riferimenti, indicazioni e norme in materia.

### ***Obiettivi e livelli di qualità***

L'area di nuova urbanizzazione dovrà essere dotata di reti fognarie separate: rete di raccolta delle acque nere e rete di raccolta delle acque meteoriche.

**Vedere relazione VALSAT.**

## **SCHEDA N. 6 - PAESAGGIO**

### ***Problematiche da esaminare***

Lo studio di impatto valuta i caratteri e le trasformazioni del paesaggio a due livelli distinti anche se interconnessi:

- l'assetto fisiografico e le caratteristiche strutturali;
- i caratteri percettivi dell'ambiente visibile, le trasformazioni dei segni e dei significati.

### ***Obiettivi e livelli di qualità***

- Minimizzazione della perdita di elementi strutturali del paesaggio.
- Ridotta alterazione dei caratteri percettivi e corretto inserimento visivo delle nuove opere.

**Vedere relazione VALSAT.**

## **SCHEDA N. 7 - IMPATTO ENERGETICO**

### ***Problematiche da esaminare***

- Ciclo dei consumi energetici.
- Alterazioni climatiche.
- Qualità del microclima interno ed esterno.

### ***Obiettivi e livelli di qualità***

- Ottimizzazione delle risposte del sistema edilizio alla situazione meteo climatica.
- Riduzione dell'emissione di gas climalteranti.
- Sostituzione di combustibili tradizionali.
- Strategie di qualificazione ecologica (rinverdimento pensile, bioarchitettura, ecc.).

Riferimenti:

- Piano energetico regionale (Per)
- L.R. Emilia-Romagna 23 dicembre 2014, n. 26 “Disciplina della programmazione energetica territoriale ed altre disposizioni in materia di energia, e successive modifiche ed integrazioni”
- D.G.R. Emilia-Romagna n. 967 del 20 luglio 2015 “Approvazione dell’atto di coordinamento tecnico regionale per la definizione dei requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici (artt. 25 e 25-bis L.R. 26/2004 e s.m.)”
- D.G.R. Emilia-Romagna n. 1275 del 7 settembre 2015 “Approvazione delle disposizioni regionali in materia di attestazione della prestazione energetica degli edifici (certificazione energetica) (art. 25-ter L.R. 26/2004 e s.m.)”

### ***Criteria di mitigazione***

- Interventi sull'involucro edilizio
- Interventi sulle caratteristiche e il dimensionamento degli impianti
- Innovazioni nella tipologia degli impianti
- Installazione di impianti da fonti energetiche rinnovabili o in alternativa installazione di impianti ad alta efficienza energetica del tipo co-generazione ad alto rendimento

Interventi sulla concezione del rapporto tra edificio/impianto.

**Vedere relazione VALSAT.**

