



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio
Corso Garibaldi, 26 - Tel.0522-444351 - Fax 0522-451714

Provincia di Reggio Emilia - Corso Garibaldi, 59
42121 Reggio Emilia c.f. 00209290352 Tel. 0522.444111
www.provincia.re.it

Procedimento unico ai sensi dell'art. 53, comma 1, lettera a) della legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24 per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 41 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 per la realizzazione della *"bretella di collegamento asse Reggio Emilia – Correggio, S.P. 50 in località Gazzata nel Comune di San Martino in Rio"*, in variante alla pianificazione urbanistica vigente con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

VERBALE DELLA PRIMA SEDUTA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI DEL 24.03.2026

Alle ore 11,00 del giorno 24 marzo 2026, in modalità sincrona, in collegamento remoto mediante la piattaforma Zoom al seguente link: <https://us02web.zoom.us/j/83678771867?pwd=8D5B7unZm4ttBHYWi1kFOeIVFOWi5N.1>, ha inizio la prima seduta della conferenza di servizi, indetta dalla Provincia di Reggio Emilia con nota prot. 7305/2026, per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica *"bretella di collegamento asse Reggio Emilia – Correggio, S.P. 50 in località Gazzata nel Comune di San Martino in Rio"* mediante l'attuazione del procedimento unico, ai sensi dell'53 della L.R. 24/2017, avviato con pubblicazione sul BURERT n. 54 del 11.03.2026.

Sono presenti i seguenti soggetti:

- Ing. Valerio Bussei, Dirigente del Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio della Provincia di Reggio Emilia e responsabile del procedimento;
- Geom. Manuela Guidetti e Ing. Antonio Martorana, U.O "Accordi di programma e nuova viabilità" della Provincia di Reggio Emilia;
- Arch. Mariasilvia Boeri, Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Reggio Emilia;
- Arch. Maria Giuseppina Vetrone, Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Reggio Emilia;
- Andrea Modesti, Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Reggio Emilia;
- Dott.ssa Eleonora Nobili, U.O. Esecuzione amministrativa degli appalti e degli espropri;
- Arch. Federica Vezzani, Responsabile del V Settore – Pianificazione territoriale del Comune di Correggio;
- Ing. Maurizio Centofanti, Responsabile del II Settore – Assetto del territorio del Comune di San Martino in Rio;
- Ing. Giuseppe Sgrò, Responsabile IV Settore – Patrimonio e Ambiente del Comune di San Martino in Rio;
- P.I. Emanuele Canovi, Comando provinciale Vigili del fuoco;
- Geom. Giuseppe Casacchia, Regione Emilia-Romagna, Area di lavoro viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti, Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile;
- Dott.ssa Maria Elena Manzini, ARPAE - Area Prevenzione Ambientale Ovest – Servizio Sistemi Ambientali Reggio Emilia;
- Dott.ssa Monica Sala, ARPAE - Area Prevenzione ambientale ovest - Servizio territoriale di Reggio Emilia;
- Dott.ssa Costanza Lucci, ARPAE, - Area Prevenzione Ambientale Ovest – Servizio Sistemi Ambientali Reggio Emilia ;



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio
Corso Garibaldi, 26 - Tel. 0522-444351 - Fax 0522-451714

Provincia di Reggio Emilia - Corso Garibaldi, 59
42121 Reggio Emilia c.f. 00209290352 Tel. 0522.444111
www.provincia.re.it

- Dott. Emanuele De Sena, ARPAE - Area Prevenzione Ambientale Ovest – Servizio Sistemi Ambientali Reggio Emilia;
- Ing. Sara Simona Cipolla, Consorzio di Bonifica Emilia Centrale.

Sono inoltre presenti:

Ing. Emanuela Soli e Ing. Elisa Moruzzi per lo studio IS Ingegneria e Servizi s.r.l., soggetto incaricato dalla Provincia di Reggio Emilia per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;

Arch. Aldo Caiti e Ing. Simone Caiti per il Centro cooperativo di progettazione, soggetto incaricato dalla Provincia di Reggio Emilia per la redazione degli elaborati di variante urbanistica e per la Valsat.

Prende la parola l'Ing. **Valerio Bussei** che introduce i lavori della seduta, esponendo i contenuti del procedimento e le tappe salienti dello stesso, facendo presente quanto segue:

- l'indizione della conferenza di servizi è avvenuta in data 11 marzo 2026, pertanto il termine ultimo per le osservazioni ricade in data 10 maggio 2026;
- la conferenza dei servizi dovrà concludersi entro la data del 09 giugno 2026 salvo eventuali sospensione dei termini per eventuali modifiche progettuali in recepimento di osservazioni o richieste di integrazione da parte degli enti;
- contestualmente è stato depositato il piano particellare d'esproprio presso l'autorità espropriante per gli adempimenti di competenza e la trasmissione degli avvisi ai proprietari interessati, i quali avranno sessanta giorni di tempo dalla data di ricevimento dell'avviso per presentare eventuali proprie osservazioni;
- il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato precedentemente approvato in linea tecnica con decreto del Presidente della Provincia n. 17 del 24.02.2026, anche ai fini della trasmissione alla Regione Emilia-Romagna per la richiesta di finanziamento dell'opera a valere sui fondi FSC 2021-2027;
- l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera in variante al PRG, ai sensi dell'art. 53, comma 2, della L.R. 24/2017 determina: l'acquisizione di tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta ed ogni altro atto di assenso comunque denominato necessari alla realizzazione dell'opera secondo la legislazione vigente; l'approvazione della localizzazione dell'opera in variante alla pianificazione urbanistica comunale vigente; l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Pertanto, la determinazione conclusiva della conferenza di servizi produrrà gli effetti di variante urbanistica, previa pronuncia da parte del Consiglio comunale del Comune di Correggio e del Consiglio comunale del Comune di San Martino in Rio.

L'Ing. Bussei prosegue descrivendo le motivazioni che risiedono alla base del progetto spiegando che è un'opera comunque fortemente attesa che serve a bypassare il centro abitato di San Martino e Rio e connettersi con la SP50 e anche sulla via comunale posta a est, sottraendo tutto il traffico pesante dalla zona urbana del centro abitato di San Martino e Rio. Il tracciato segue la fascia infrastrutturale costituita dall'alta velocità e dall'autostrada, quindi dal punto di vista ambientale non si creano problematiche eventualmente generate dall'inserimento di una nuova infrastruttura in aree che vengono frazionate, poiché la nuova infrastruttura rimane in fregio alla viabilità esistente, coinvolgendo aree marginali.

L'Ing. Bussei invita lo studio IS Ingegneria ad esporre il progetto da sottoporre alla valutazione degli enti convenuti.



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio
Corso Garibaldi, 26 - Tel.0522-444351 - Fax 0522-451714

Provincia di Reggio Emilia - Corso Garibaldi, 59
42121 Reggio Emilia c.f. 00209290352 Tel. 0522.444111
www.provincia.re.it

Interviene l'**Ing. Emanuela Soli**, per conto dello Studio IS Ingegneria e Servizi s.r.l., con l'esposizione del progetto avvalendosi dell'ausilio della visualizzazione degli elaborati progettuali, evidenziando quanto segue. Vengono esposti gli aspetti relativi alla localizzazione della nuova infrastruttura, evidenziandone il tracciato posizionato parallelamente alla linea dell'alta velocità, compreso fra la ex SP 113 (oggi SS 468 in carico ad ANAS) e la comunale Via San Pellegrino, con interessamento di parte del comparto produttivo "Veroni Cotti s.r.l.". La nuova strada si configura come strada locale in ambito extra urbano, pertanto del tipo F2, con due corsie da m 3,25, banchine di larghezza paria m 1,00 e arginelli.

A tal proposito interviene l'**Ing. Bussei** precisando che trattandosi di strada tipo F2 il progetto non è soggetto a verifica di assoggettabilità a VIA (screening) in forza della normativa regionale in materia.

Prosegue il progettista precisando che la viabilità si sviluppa in rilevato, ad eccezione di alcuni tratti dove sono previsti dei muri di sostegno atti a contenere la strada. Per quanto concerne gli aspetti idraulici sono previsti fossi o canalette laterali senza trattamento di acque di prima pioggia. Sono altresì previsti dei manufatti idraulici (proiettati anch'essi sui monitor dei convenuti) posizionati per dare continuità, costituendone pertanto prolungamento, ai manufatti idraulici che provengono dalla linea ferroviaria: si tratta di tombini scatolari che mantengono la stessa sezione di quelli già insistenti sulla linea ferroviaria e che consentono il recapito in fosso posizionato lungo la nuova strada sul lato opposto rispetto alla ferrovia.

Spiega il progettista che la strada è stata allontanata dalla linea alta velocità, pertanto con maggiore interessamento del suddetto comparto produttivo, a seguito di interlocuzioni con RFI che ha fatto emergere la necessità di mantenere una carraia di manutenzione compresa fra la linea ferroviaria e la nuova infrastruttura. RFI aveva, altresì, rilasciato parere positivo in merito alle barriere di protezione da utilizzare che saranno del tipo H2 bordo rilevato. Il progettista precisa che è stato predisposto un elaborato denominato "PFES06" che fa riferimento al manuale e alle regole di progettazione RFI.

Con riferimento alle interferenze si fanno rilevare linee elettriche e poi reti acqua e gas per le quali comunque si attendono indicazioni da parte dei relativi gestori (ENEL e IRETI).

L'**Ing. Bussei** precisa che RFI dovrà comunque esprimersi in deroga alle distanze dall'asse ferroviario.

Interviene la **Dott. Monica Sala** (ARPAE) chiedendo se è stato valutato qualche trattamento sulle acque di piattaforma e come e se è stato previsto un sistema di intercettazione degli eventuali sversamenti dovuti a incidenti a tutela dei corsi d'acqua d'acqua e dei fossi perimetrali della piattaforma.

Risponde l'**Ing. Elisa Moruzzi** (IS Ingegneria), spiegando che al momento non è stato previsto il trattamento delle acque, come è stato specificato nella relazione idraulica, perché l'intervento in progetto è sostanzialmente minimale rispetto al contorno nel quale non vi è nessun trattamento delle acque esistenti neanche per la provinciale (oggi in capo ad ANAS). Tuttavia lo studio lascia la possibilità nella fase successiva di integrare questo trattamento. I fossi sono stati collegati ai fossi esistenti, la strada presenta delle caditoie che poi vanno a sfociare nei fossi tramite delle bocche tarate per evitare di avere una sorta di ruscellamento. È previsto il mantenimento dei fossi che sono stati pensati in terra, quindi non rivestiti al momento. Le bocche tarate permettono di avere un deflusso costante delle acque, però al momento non è stato inserito il trattamento. Si precisa che anche la provinciale esistente non ha il trattamento delle acque, quindi nel caso si volesse intervenire bisogna fare poi un ragionamento credo un po' più ampio perché le viabilità sono collegate.



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio
Corso Garibaldi, 26 - Tel. 0522-444351 - Fax 0522-451714

Provincia di Reggio Emilia - Corso Garibaldi, 59
42121 Reggio Emilia c.f. 00209290352 Tel. 0522.444111
www.provincia.re.it

La **Dott. Monica Sala** anticipa in questa sede che verrà richiesto l'inserimento di un sistema di trattamento nonché di un sistema di emergenza per gli sversamenti.

Interviene l'**Arch Federica Vezzani** chiedendo la possibilità di modificare il progetto, per quanto concerne la parte ricadente nel territorio di Correggio, secondo le seguenti indicazioni:

- sostituire il sistema di illuminazione diffusa sulla rotatoria ovest con un sistema che prevede un'unica torre faro;
- modificare il sistema di mitigazione ambientale andando a prevedere una diversificazione delle specie arboree piuttosto che la previsione progettuale di un'unica specie attualmente prevista con aceri.

L'**Ing. Bussei** precisa che la rotatoria ovest riguarda l'intersezione della nuova infrastruttura con una strada gestita da ANAS e pertanto bisognerà ottenere una parere anche da parte di ANAS, sostenendo comunque una maggiore efficacia dell'illuminazione diffusa rispetto a quella che prevede una torre faro.

Anche il Comune di San Martino in Rio si manifesta favorevole alla soluzione prevista in progetto.

Interviene l'**Ing. Sara Cipolla**, osservando che tra le interferenze c'è anche il tombamento del Condotto Gazzata in gestione al Consozio di Bonifica, pertanto nel corso della conferenza di servizi si andrà a valutare anche questa interferenza. L'ing Cipolla prosegue dicendo che qualora si decidesse di effettuare dei trattamenti sulle acque di prima pioggia è importante che i manufatti di scarico dalle vasche di prima pioggia depurate siano previsti a monte delle bocche tarate. Si chiede, pertanto, la definizione del diametro di tutte queste bocche tarate. Si anticipa in questa sede, altresì, che saranno sollevate osservazioni sulle curve di capacità pluviometrica che sono state utilizzate e sui metodi.

Viene data la parola allo studio CCDP per l'esposizione della variante urbanistica e relativa ValSAT. Interviene l'**Arch Caiti**.

La variante consiste nel posizionamento sulla base CTR in scala 1:5.000 in territorio agricolo dell'infrastruttura stradale in progetto costituita dal tratto lineare che congiunge la strada provinciale 113 con via San Pellegrino. È prevista anche la connessione con il tratto stradale costruito in occasione della realizzazione della ferrovia alta velocità che, dalla nuova rotatoria su via San Pellegrino, prosegue verso est, sottopassa la strada provinciale 50 connettendosi al sistema infrastrutturale nord-sud e mette in comunicazione Rubiera e la via Emilia con il territorio della pianura che sta a nord dell'autostrada.

Questo riposizionamento di un'infrastruttura viabilistica viene fatto assumendo le grafie dei piani vigenti.

In definitiva la variante urbanistica:

- recepisce l'obiettivo strategico già disegnato nel PUG assunto di Correggio che individua questa connessione stradale come opera di interesse provinciale e sovracomunale;
- limita l'area per grandi insediamenti produttivi evidenziata con colore azzurro nel comune di San Martino in Rio che attualmente, sovrapponendo il progetto della strada con la retinatura del PRG di San Martino in Rio, comporterebbe l'eliminazione di una parte dell'area che oggi è classificata di insediamento industriale fino ad arrivare alla recinzione dello stabilimento Veroni Cotti;
- individua come nuovo limite di arretramento dell'edificazione, con tratteggio nero, il limite di arretramento dell'edificazione dal lato nord della nuova viabilità per una distanza di 20 metri verso nord rispetto al fosso di scolo della nuova infrastruttura viabilistica;



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio
Corso Garibaldi, 26 - Tel. 0522-444351 - Fax 0522-451714

Provincia di Reggio Emilia - Corso Garibaldi, 59
42121 Reggio Emilia c.f. 00209290352 Tel. 0522.444111
www.provincia.re.it

- posiziona le due rotatorie previste nel progetto con una grafia diversa da quella che era stata utilizzata nella pianificazione urbanistica vigente del comune di San Martino in Rio, dove le nuove rotatorie del sistema di mobilità sono rappresentate con un semplice simbolo;
- configura le fasce di rispetto stradale in modo che si connettano con le fasce di rispetto della strada provinciale 113, già disegnate sulle tavole del PRG sia di San Martino in Rio che di Correggio, con una precisione più definita rispetto a quanto richiede il decreto ministeriale 1444/1968.

La variante urbanistica comporta l'inserimento all'interno delle norme di attuazione dei due piani regolatori di una norma finalizzata a regolamentare le fasce di rispetto stradale e i limiti di arretramento dell'edificazione. Pertanto viene inserito un comma in cui si specifica che la realizzazione della bretella di collegamento "dovrà avvenire rispettando le caratteristiche tecniche del tracciato, i limiti di intervento, le condizioni di sostenibilità, le prescrizioni di corretto inserimento paesaggistico-ambientale validate dall'esito positivo della conferenza dei servizi. In particolare dovranno essere osservati, nelle nuove edificazioni e negli eventuali ampliamenti degli edifici esistenti lungo il tracciato viabilistico, i limiti di arretramento dell'edificazione dalla strada riportati sulla tavola di PRG con linea a tratteggio nero.

Al riguardo si devono specificare due aspetti.

- 1) La linea a tratteggio nero che individua i limiti di arretramento dell'edificazione dalla strada rispetto alla distanza costante di 20 metri che si mantiene per tutto il tratto nord della nuova viabilità. Tale limite viene arretrato sul confine di lotto e quindi sulla recinzione dello stabilimento Veroni Cotti perché quell'area era un'area già in parte edificata al momento in cui è stato costruito il piano regolatore.
- 2) L'altra precisazione riguarda la rotatoria est la quale ricade per una piccola parte dentro la fascia di 150 metri dal canale Tresinaro che è un corso d'acqua pubblico, pertanto il progetto è stato corredato da relazione paesaggistica e, per quanto riguarda gli aspetti che attengono alla mitigazione del nuovo asse infrastrutturale, si dovrà perseguire il corretto inserimento paesaggistico in conformità alle prescrizioni che verranno adottate in sede di conferenza di servizi.

Inoltre, in prossimità del tratto terminale a confine tra il comune di San Martino in Rio e il comune di Correggio, per un tratto di circa 190 metri su una tratta complessiva di 1.300, esistono degli edifici ex rurali che sono classificati nel piano regolatore di San Martino in Rio come corti agricole probabilmente anche di valore paesaggistico ambientale. Si deve poi anche evidenziare che ovviamente la cartografia di base della CTR non è aggiornata con quanto oggi c'è sul territorio, in particolare per quanto concerne: un'area di trattamento dei rifiuti solidi urbani per la produzione di biometano da parte di IREN; in corrispondenza del tratto che si sovrappone con gli insediamenti residenziali che oggi non sono più agricoli, ma fabbricati con destinazione residenziale, per i quali andranno previste delle mitigazioni di carattere acustico.

Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, si evidenzia che il tratto terminale nord-ovest interseca un piccolo vigneto esistente, anche se con un'estensione non rilevante. La restante parte di tracciato non incide direttamente se non in modo del tutto irrilevante rispetto a vegetazione arborea di pregio o elementi di particolare rilievo paesaggistico ambientale, per cui si ritiene che sia sufficiente una mitigazione di carattere vedutistico, principalmente perché gli insediamenti abitativi esistenti sono abbastanza distanti rispetto alla nuova viabilità.

Nel documento di ValSAT è stato affrontato il tema delle scelte alternative. Dai rilievi effettuati risulta evidente che il tratto prescelto, ovvero quello rettilineo che risulta quello di minore estensione ha anche minore incidenza probabilmente sulla sottrazione di suolo agricolo produttivo, rispetto a tutte le altre alternative.



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio
Corso Garibaldi, 26 - Tel. 0522-444351 - Fax 0522-451714

Provincia di Reggio Emilia - Corso Garibaldi, 59
42121 Reggio Emilia c.f. 00209290352 Tel. 0522.444111
www.provincia.re.it

Altra cosa che si deve evidenziare è che nel piano regolatore di San Martino in Rio occorre anche correggere la configurazione grafica del nodo stradale che collega la rotatoria est della nuova strada con la rotatoria attualmente esistente più a nord su via Cà Matte Sud poiché attualmente è riportata con un disegno di dettaglio diverso, ritenendo opportuno apportare tale correzione.

Tutte queste variazioni sopra esposte sono descritte nella relazione di variante, corredata dal rilievo fotografico dei siti in dettaglio che evidenziano come sia necessario attuare queste modifiche anche per recepire lo stato di fatto non riportato sul PRG vigente.

Interviene l'**Arch. Maria Giuseppina Vetrone** che osserva come non è stata prevista una fascia di mitigazione sulla rotatoria in comune di San Martino in Rio, che ricade nella fascia di 150 metri del Torrente Tresinaro.

L'**Ing. Soli** conferma che sono state previste solo due aree di mitigazione in due zone soggette a totale esproprio delle relative particelle.

Interviene l'**Arch. Federica Vezzani**, in merito alla variante normativa degli articoli 101 e 103 di PRG chiedendo di inserire, per i limiti di arretramento della zona edificabile rispetto alle strade, oltre al segno grafico riportato sulle tavole, anche un dato dimensionale, al fine di prevenire eventuali errate interpretazioni.

L'**Arch. Caiti** spiega che la variante urbanistica traduce in norma quello che sarà l'esito della conferenza di servizi con le relative prescrizioni sul progetto. Allo stato attuale si può inserire soltanto il segno grafico sulla tavola specificando nella relazione illustrativa di variante che, nel momento in cui si andrà a definire con precisione l'area di pertinenza della sede stradale, si dovrà osservare il limite di arretramento pari a m 20 così come prescritto dal regolamento di attuazione del Codice della strada per le strade di tipo F, salvo la zona già urbanizzata in area produttiva in corrispondenza della quale il limite di arretramento dell'edificazione può essere ridotto. In questa sede non può essere definita una distanza numerica ma soltanto il criterio per la definizione della distanza in esito della definizione delle aree di pertinenza stradali. La distanza numerica può essere prescritta soltanto dalla conferenza di servizi in sede di approvazione del progetto.

L'**Ing. Bussei** propone nell'area produttiva l'apposizione della fascia di in edificabilità in coincidenza con il limite sud dei fabbricati esistenti, come peraltro già visualizzato nella proposta di variante.

Interviene l'**Arch. Silvia Boeri** che conferma la correttezza della proposta di variante cartografica con l'indicazione del limite di arretramento dell'edificabilità anche all'interno dell'area a destinazione produttiva.

L'**Ing. Soli** proietta il rilievo dell'area produttiva e le sezioni in corrispondenza del limite dell'area produttiva, evidenziando la differenza di posizionamento della recinzione della ditta Veroni Cotti prima e dopo la costruzione della strada. A ulteriore dimostrazione della correttezza del posizionamento del limite di edificabilità che in definitiva coincide con il limite sud del fabbricato esistente.

L'**Ing. Bussei** chiede di correggere soltanto l'intersezione tra la fascia di rispetto stradale e il limite ovest del comparto produttivo Veroni Cotti rappresentando una linea che intersechi a 90° tale confine di comparto.



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio
Corso Garibaldi, 26 - Tel.0522-444351 - Fax 0522-451714

Provincia di Reggio Emilia - Corso Garibaldi, 59
42121 Reggio Emilia c.f. 00209290352 Tel. 0522.444111
www.provincia.re.it

Successivamente, l'Ing. **Caiti** dello studio CCDP illustra i contenuti della Valsat.

Sulla ValSAT interviene **Andrea Modesti** del Servizio Pianificazione della Provincia sollevando le seguenti osservazioni:

- il mancato recepimento delle misure previste dal presente Piano per i piani e i programmi, deve essere evidenziato nel parere motivato di valutazione ambientale strategica che dà conto dei significativi effetti sull'ambiente di tali piani e programmi se le misure in essi contenute determinino un peggioramento della qualità dell'aria e indica le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte;
- per quanto concerne l'analisi degli effetti attesi in termini di clima atmosferico, secondo quanto previsto dal PAIR, si richiede di esplicitare nel relativo capitolo del Documento di ValSAT (si veda pagine 71-81 e 89 che sostanzialmente assolvono alle prescrizioni del PAIR 2030) l'eventuale recepimento delle misure previste dal PAIR 2030 per i piani e i programmi, nel caso in cui siano attesi effetti/impatti significativi che determinino un peggioramento della qualità dell'aria, indicando le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare gli effetti attesi (in particolare commi 2 e 3 articolo 8 NTA PAIR 2030), inserendo una conclusione al capitolo già svolto;
- risulta, altresì, opportuno esplicitare nelle rappresentazioni grafiche quali sono i recettori sensibili considerati per la valutazione del clima acustico;
- con riferimento al monitoraggio occorre esplicitare le tempistiche dei report di monitoraggio che saranno prodotti, ai sensi dell'articolo 18 del D.Lgs152/2006 (controllo effettuato sulle attività di monitoraggio dei proponenti, secondo una cadenza che viene definita in sede di ValSAT). Data la tipologia dell'intervento si suggerisce di ricondurre la cadenza di restituzione alla conclusione della realizzazione dell'opera. Questa attività di controllo serve a verificare il grado di partecipazione della trasformazione alle strategie regionali dell'Emilia-Romagna con riferimento all'Agenda 2030 e alla Strategia di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici. Per tale motivo si chiedono integrazioni delle tabelle degli indicatori scelti per la proposta di Variante.

In particolare si chiede che nell'introduzione del capitolo sul monitoraggio venga esplicitato che la reportistica vedrà l'elaborazione di:

- un report annuale per gli indicatori che hanno rilevanza annuale;
- report conclusivi per la fase di realizzazione dell'infrastruttura e delle opere di ambientazione e di verifica sullo stato del clima acustico e atmosferico a tre anni.

Conseguentemente, tutte le richieste di esplicitazione/modifica devono essere restituite anche nella Sintesi non Tecnica.

Infine, si conviene che i Comuni interessati dalla variante urbanistica procedano con la ratifica da parte dei consigli comunali soltanto a seguito dell'approvazione del progetto in esito alla conferenza di servizi.

Non rilevando ulteriori interventi da parte degli intervenuti, il responsabile del procedimento, Ing. Bussei dichiara conclusa la seduta alle ore 13,13.

Letto, firmato e sottoscritto

Ing. Valerio Bussei

Dirigente del Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio della Provincia di Reggio Emilia e responsabile del procedimento



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile e Patrimonio
Corso Garibaldi, 26 - Tel. 0522-444351 - Fax 0522-451714

Provincia di Reggio Emilia - Corso Garibaldi, 59
42121 Reggio Emilia c.f. 00209290352 Tel. 0522.444111
www.provincia.re.it

Arch. Maria Giuseppina Vetrone

Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Reggio Emilia

Dott.ssa Eleonora Nobili

U.O. Esecuzione amministrativa degli appalti e degli espropri;

Arch. Federica Vezzani

Responsabile del V Settore – Pianificazione territoriale del Comune di Correggio

Ing. Maurizio Centofanti

Responsabile del II Settore – Assetto del territorio del Comune di San Martino in Rio

Ing. Giuseppe Sgrò

Responsabile del IV Settore – Patrimonio e Ambiente del Comune di San Martino in Rio

P.I. Emanuele Canovi

Comando provinciale Vigili del fuoco

Geom. Giuseppe Casacchia

Regione Emilia-Romagna, Area di lavoro viabilità, logistica, vie d'acqua e aeroporti, Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile

Dott.ssa Maria Elena Manzini

ARPAE - Area Prevenzione Ambientale Ovest – Servizio Sistemi Ambientali Reggio Emilia;

Dott.ssa Monica Sala

ARPAE - Area Prevenzione ambientale ovest - Servizio territoriale di Reggio Emilia;

Dott.ssa Costanza Lucci, ARPAE,

Area Prevenzione Ambientale Ovest – Servizio Sistemi Ambientali Reggio Emilia ;

Dott. Emanuele De Sena, ARPAE

Area Prevenzione Ambientale Ovest – Servizio Sistemi Ambientali Reggio Emilia;

Ing. Sara Simona Cipolla

Consorzio di Bonifica Emilia Centrale.

Documento sottoscritto in forma digitale ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.ii