



Provincia di
REGGIO EMILIA

Corso Garibaldi, 59 - 42100 Reggio Emilia
Tel 0522 444111 - Fax 0522 451676
E-mail: info@provincia.re.it
Web: <http://www.provincia.re.it>



BRETELLA DI COLLEGAMENTO ASSE REGGIO EMILIA - CORREGGIO - S.P. 50 IN LOCALITA' GAZZATA NEL COMUNE DI SAN MARTINO IN RIO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

TITOLO:

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA VARIANTE
URBANISTICA AL PRG DEI COMUNI DI SAN MARTINO
IN RIO E CORREGGIO

CODIFICA:

PF VU 01

Scala :

**DIRIGENTE del SERVIZIO INFRASTRUTTURE,
MOBILITA' SOSTENIBILE E PATRIMONIO:**

Dott. Ing. Valerio Bussei - Prov. di Reggio Emilia

RESPONSABILE UNICO del PROCEDIMENTO:

Dott. Arch. Francesca Guatteri - Prov. di Reggio Emilia

P R O F E S S I O N I S T I



centro cooperativo di progettazione sc
architettura ingegneria urbanistica

Via Lombardia n. 7, 42124 Reggio Emilia
tel 0522 920460 / fax 0522 920794
www.ccdprog.com / e-mail: info@ccdprog.com
C.F. P. IVA 00474840352

AZIENDA CON
SISTEMA DI GESTIONE
CERTIFICATO DA DNV
ISO 9001 • ISO 14001

00	MARZO 2026	Emissione	A.CAITI	A.CAITI	A.CAITI
REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO



centro cooperativo di progettazione
architettura ingegneria urbanistica

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

PROCEDIMENTO UNICO BRETELLA DI COLLEGAMENTO ASSE REGGIO EMILIA – CORREGGIO - SP 50 ART 53 LR 24/17 LOCALITA' GAZZATA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA VARIANTE URBANISTICA AL PRG DEI COMUNI DI SAN MARTINO IN RIO E CORREGGIO

Gruppo di lavoro
Ing. Simone Caiti
Arch. Giorgio Paterlini
Rag. Davide Rombi

Il progettista
Arch. Aldo Caiti

Febbraio 2026
Prat 4980

centro cooperativo di progettazione
società cooperativa
architettura ingegneria urbanistica

Via Lombardia n. 7
42124 Reggio Emilia
tel 0522 920460
fax 0522 920794

www.ccdprog.com
info@ccdprog.com
C.F. P.IVA 00474840352
reg. soc. Trib. RE n. 7636



1 - PREMESSA.....	4
2 – CONTENUTI DELLA STRUMENTAZIONE URBANISTICA COMUNALE	7
2.1 – PRG DI SAN MARTINO IN RIO	7
2.2 – PRG E PUG DEL COMUNE DI CORREGGIO	9
3 – IL CONTESTO PAESAGGISTICO AMBIENTALE E STORICO - CULTURALE	13
4 – PIANI SOVRAORDINATI E I LIVELLI DI TUTELA.....	21
4.1 – PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE (PTPR).....	21
4.2 – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)	22
4.3 – IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT 2025 – 2030)	25
4.4 – RISCHIO IDRAULICO	26
4.5 – RISCHIO SISMICO.....	28
5 – DESCRIZIONI DELLE VARIANTI ALLA PIANIFICAZIONE VIGENTE	31
5.1 – VARIANTI CARTOGRAFICHE AL PRG	31
6 – LE VARIANTI NORMATIVE.....	32
6.1 – QUADRO PROGETTUALE – DESCRIZIONE SINTETICA E DISPOSIZIONI ATTUATIVE SPECIFICHE DA RECEPIRE NELLE NORME DI PRG	32
6.2 – DESCRIZIONI DELLE VARIANTI NORMATIVE.....	34

1 - PREMESSA

I comuni di Correggio, San Martino in Rio in i provincia di Reggio Emilia hanno elaborato a fine 1900 i proprio piani regolatori ai sensi della LR 47/78 in forma associata con Rio Saliceto ottenendone approvazione agli inizi degli anni 2000 rispettivamente con la deliberazione della Giunta Provinciale n° 82 del 18/04/2002 e n° 318 del 27/11/2001.

Successivamente i PRG di Correggio e San Martino in Rio, sul cui territorio ricade l'infrastruttura viabilistica oggetto del presente procedimento unico ai sensi dell'art. 53 comma 1° lettera a) della LR 24/2017, hanno apportato ai piani originari modifiche cartografiche e normative approvate ai sensi di legge in date diverse che non hanno tuttavia mai assunto il carattere di variante generale anche per l'entrata in vigore della LR 20/2000 che obbligava i comuni ad elaborare PSC, RUE e POC che nei comuni in argomento non hanno però mai visto la luce.

L'entrata in vigore il 1° gennaio 2018 della nuova legge urbanistica regionale 24/2017, all'art. 3 a titolo "Adeguamento della pianificazione urbanistica vigente e conclusione dei procedimenti in corso" comma 2, imponeva ai Comuni di avviare entro tre anni (poi portati a quattro) dall'entrata in vigore della legge stessa il procedimento di approvazione di una unica variante generale di adeguamento della pianificazione comunale vigente alle nuove disposizioni legislative regionali in materia urbanistica; detto procedimento doveva concludersi con l'approvazione della variante generale in argomento entro e non oltre il 1° gennaio 2023, prorogato poi al 1° gennaio 2024.

Solo il Comune di Correggio ha però avviato la formazione del nuovo strumento urbanistico (PUG) e lo ha assunto con delibera di Giunta Comunale n° 134 del 16/12/2025 senza attivare l'applicazione della salvaguardia.

Terminato il regime transitorio 01/01/2018 - 01/01/2024, in conformità alle disposizioni dell'art. 4 della LR 24/2017 comma 7 non possono più essere adottate "varianti specifiche" ai piani urbanistici, ma possono essere attuate solamente le previsioni della pianificazione vigente relative al territorio urbanizzato e riguardanti gli interventi di riuso e rigenerazione urbana, gli interventi diretti, i PUA e gli altri strumenti urbanistici attuativi approvati e convenzionati.

Fanno eccezione i procedimenti speciali, ovvero il procedimento unico previsto dall'art. 53 e l'accordo di programma in variante disciplinato dall'art. 60 della medesima legge; tali strumenti ispirati a criteri di celerità ed efficienza comportano l'effetto di localizzazione dei progetti approvati, anche in variante alle previsioni urbanistiche vigenti, perciò configurandosi come un'eccezione alle ordinarie modalità di programmazione territoriale ed urbanistica delle trasformazioni del suolo.

Tale concetto è stato espresso nell'atto di coordinamento tecnico allegato alla delibera di Giunta regionale n. 1950 del 22/11/2021, ove si specifica che tali procedimenti speciali, proprio in ragione del carattere di specialità che li connota, possono continuare ad essere approvati in variante ai piani urbanistici formati con la legislazione previgente.

In particolare l'art. 53 della L.R. 24/2017 "procedimento unico" comma 1 lettera a) consente alla Provincia di promuovere lo svolgimento del procedimento unico per l'approvazione del progetto di "opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale" quando le stesse non siano previste negli strumenti urbanistici vigenti.

È il caso del progetto di realizzazione di un nuovo tratto di viabilità provinciale che si propone di connettere la strada provinciale 113 ad ovest con via San Pellegrino nord ad est e, attraverso essa, con la strada provinciale 50 evitando in tal modo l'attraversamento dell'abitato di Gazzata con particolare riferimento al traffico pesante diretto allo stabilimento Veroni – Cotti che attualmente è costretto ad utilizzare via Fossa Annegata di sezione ridotta e priva di banchine adeguate per arrivare al suo incrocio con via Cà Matte Sud e da lì raggiungere l'area produttiva posta circa 650 m più a sud.

Il progetto viabilistico in argomento, dopo aver valutato le alternative di tracciato possibili in rapporto allo stato di fatto consolidato e di aver messo a confronto opportunità e criticità delle diverse soluzioni ha ritenuto più funzionale, meno impattante sul paesaggio, sugli assetti insediativi ed agricoli e in definitiva più sostenibile, quella che corre in affiancamento nord al fascio infrastrutturale formato da autostrada A1, alta velocità ferroviaria e relativa fascia di rispetto che ha anche il vantaggio di essere quella che consuma meno suolo produttivo agricolo.

Il progetto che si sviluppa per circa 1.300 m, investe per la quasi totalità il territorio agricolo del Comune di San Martino in Rio ma ad ovest, nel punto in cui la nuova viabilità si connette con una rotatoria a tre rami alla provinciale 113, interessa in piccola parte il territorio agricolo del Comune di Correggio e comporta variante agli strumenti urbanistici vigenti nei due comuni reggiani.

Il presente documento illustra le modifiche che il procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017 comporta in termini di rappresentazione cartografica della nuova infrastruttura e relative fasce di rispetto ed ambientazione e di adeguamento, ove occorra, delle norme tecniche di attuazione dei due PRG oggi in vigore, tenendo conto dei vincoli e dei contenuti della pianificazione sovraordinata.

Di seguito si riporta su vista satellitare la localizzazione della bretella oggetto di procedimento unico.



Figura 1 – Vista satellitare con sovrapposizione del tracciato di progetto in rosso.

2 – CONTENUTI DELLA STRUMENTAZIONE URBANISTICA COMUNALE

2.1 – PRG DI SAN MARTINO IN RIO

Il comune di San Martino in Rio è dotato di PRG vigente predisposto in forma associata con i comuni di Correggio e Rio Saliceto, approvato con deliberazione della Giunta Provinciale n° 318 del 27/11/2001 più volte modificato con varianti parziali ai sensi dell'art. 15 della L.R. 47/78 delle quali la settima adottata con D.C n° 27 del 03/06/2013 è stata approvata, dopo un periodo di lunga sospensione con D.C n° 2 del 02/03/2021. Il comune ha anche adottato una variante ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 approvata con atto del Consiglio Comunale n° 2 del 02/03/2021.

I contenuti della pianificazione comunale vigente sono visualizzati nella allegata tavola di zonizzazione del territorio rurale 2.3 (Fig. 2) nella quale è riportato il tracciato di progetto della bretella di "collegamento asse Reggio Emilia - Correggio - Strada Provinciale 50", che interessa il territorio comunale di San Martino in Rio dal confine comunale ovest con Correggio a Via San Pellegrino nord dove è posizionata la nuova rotatoria funzionale allo smistamento del traffico in direzione nord-sud su via Cà Matte che potrà garantire anche una più sicura accessibilità al grande impianto industriale Veroni-Cotti e all'abitato di Gazzata che si sviluppa poco più a nord.

La nuova bretella è posizionata all'interno della fascia di rispetto all'autostrada e corre pressoché parallela alla ferrovia Alta Velocità, lambisce lo stabilimento produttivo e dopo aver sottopassato via Cà Matte si immette su via S. Pellegrino Nord strada comunale di sezione ridotta che proseguendo verso est sottopassa la S.P. 50 e si collega con la rotatoria esistente all'incrocio di via San Pellegrino Nord con via del cavo a via Stiolo per Rubiera.

Il nuovo tracciato viabilistico attraversa terreni che nel PRG vigente sono classificati a zone E1-agricole (Art. 72) fino circa a via Cà Matte sud e da lì e per l'intera estensione dell'area, su cui si sviluppa la rotatoria a tre rami in progetto, sono classificati a zona E4 - Agricole di Tutela e valorizzazione del canale ecologico del cavo Tresinaro (Art. 132).

La linea a tratteggio nero riportata a nord dell'autostrada senza soluzione di continuità sulle zone Agricole E1, nelle zone D6 per grandi impianti industriali ed infine sulla zona E4 agricola di tutela e valorizzazione del canale ecologico del cavo Tresinaro, visualizza la fascia di rispetto delle infrastrutture varie regolamentata dall'art. 116 delle norme di PRG che costituisce limite di arretramento della edificazione dal corridoio dell'alta velocità T.A.V. e autostrada ma allo stesso tempo fascia entro la quale si possono realizzare anche nuove infrastrutture pubbliche funzionali al miglioramento del sistema di mobilità veicolare e opere connesse.

Oggi entro tale fascia di rispetto è posizionata la ferrovia alta velocità, non rappresentata nel PRG vigente, la cui fascia di rispetto in base al DPR 753/1980 è fissata a 30 metri dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.

Tra la SP-113 e via Casoni, territorio comunale di San Martino in Rio è stato realizzato l'insediamento IREN di raccolta differenziata e produzione di biometano (non ancora presente nelle tavole di PRG) così come alcune differenze tra cartografia di Piano Regolatore e stato di fatto si rilevano nel disegno del nodo stradale tra le vie Cà Matte sud, San Pellegrino nord, Camuncoli.

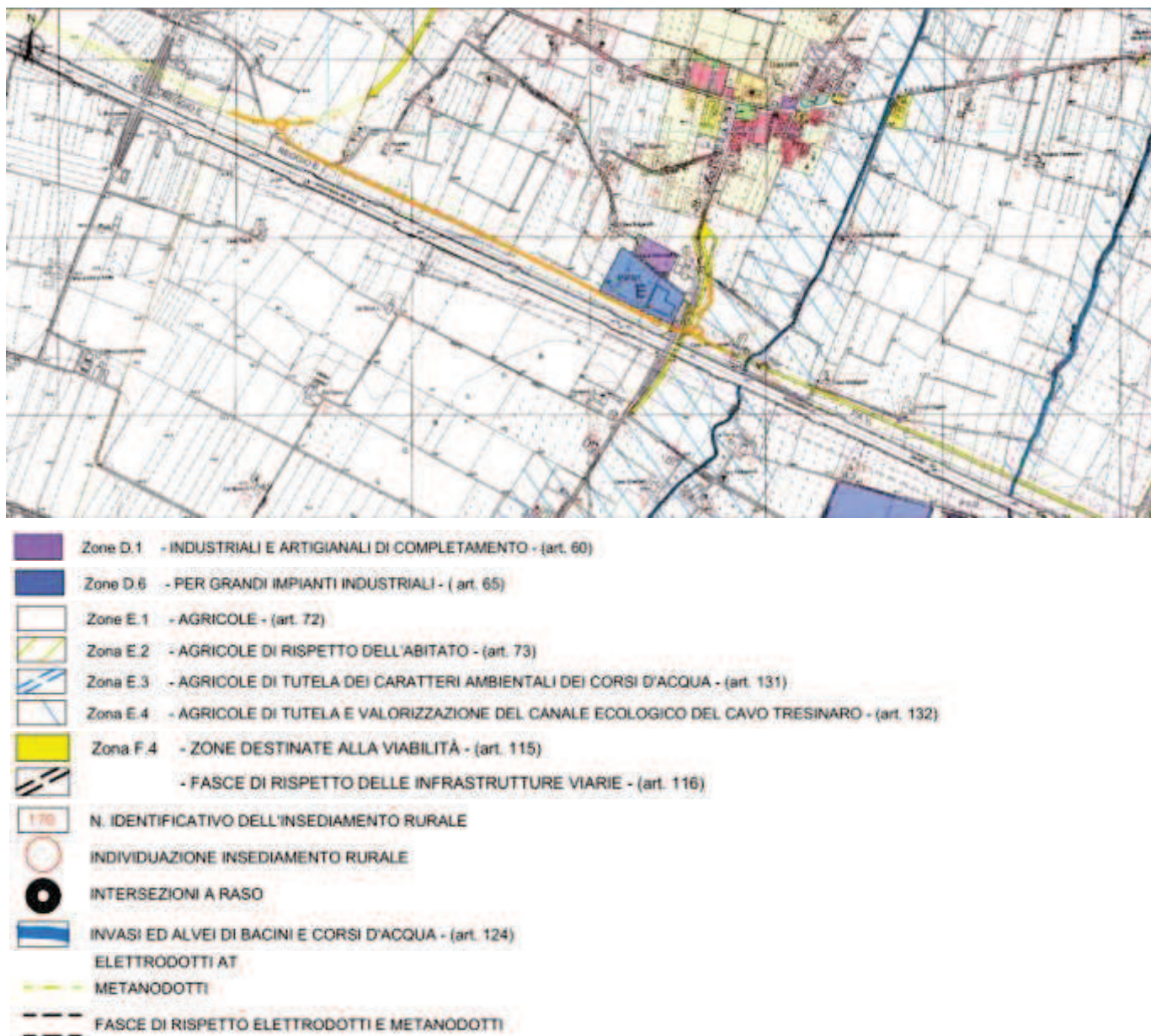


Figura 2 – Estratto tavola 2.3 Gazzata del PRG di San Martino in Rio con localizzazione del tratto stradale di progetto.

2.2 – PRG E PUG DEL COMUNE DI CORREGGIO

Il comune di Correggio è dotato di PRG predisposto, ai sensi della L.R. 47/78, in forma associata con i comuni di San Martino in Rio e Rio Saliceto, approvato con la deliberazione della Giunta Provinciale n° 82 del 18/04/2002.

Successivamente il comune di Correggio ha apportato al proprio PRG 57 varianti ai sensi dell'art. 15 della L.R. 47/78, ulteriori 4 varianti ai sensi dell'art. 14 della medesima legge 47/78, 1 variante ai sensi dell'art. 3 della legge Regionale 46/1988 e da ultimo, con delibera di Giunta Comunale n° 134 del 16/12/2025, ha assunto il PUG senza attivare l'applicazione della legge di salvaguardia. Per tale motivo lo strumento di pianificazione comunale cui il procedimento unico apporta modifiche è il PRG del 2002 con gli aggiornamenti successivi conseguenti all'approvazione delle numerose varianti specifiche cartografiche e normative che tuttavia non hanno inciso sostanzialmente nella struttura del piano originario che, come quello di San Martino in Rio non riporta in modo chiaro la rete Alta Velocità e relative fasce di rispetto.

La nuova bretella stradale nel tratto iniziale ovest — punto in cui è prevista una nuova rotatoria (a tre rami) in corrispondenza del tratto nel quale la S.P. 113 compie un'ampia curva prima di immettersi nella rotatoria nord all'incrocio con via Fossa Annegata — interessa il territorio agricolo del comune di Correggio per un breve tratto sostanzialmente coincidente con la distanza di circa 190 metri che intercorre tra S.P. 113 e il confine comunale est con San Martino in Rio.

In quel contesto il PRG vigente di cui si allega estratto della Tav. 2.7 (Fig. 3) visualizza:

- le zone E1 - agricole normali (Art. 94) nelle quali è immerso il sistema infrastrutturale esistente costituito oltre che dal tracciato della S.P. 113 (via della Pace) dall'autostrada A1 e dalle fasce di rispetto delle infrastrutture viarie e ferroviarie (Art. 103) entro le quali si è realizzata l'alta velocità ferroviaria MI-BO;
- gli insediamenti rurali che distano però più di 100 metri dalla S.P. 113 e risultano del tutto esterni alla rotatoria in progetto e relativi limiti di arretramento della edificazione.

Il PUG assunto nel dicembre 2025 di cui si allega estratto della TAV T5 del Q.C. - articolazione del sistema della mobilità in conformità al PRIT 2025 individua la provinciale 113 come viabilità di interesse regionale esistente e la bretella di connessione oggetto del procedimento unico Art. 53 L.R. 24/2017 come viabilità di interesse regionale di progetto (Fig. 4). Nella Tav. PUG S1 rappresentativa della strategia la medesima bretella stradale viene indicata come "completamento dell'asse complanare TAV e autostrada A1" (Fig. 5) individuandolo quindi come obiettivo strategico della nuova strumentazione urbanistica comunale conforme a PTPR e PTCP.

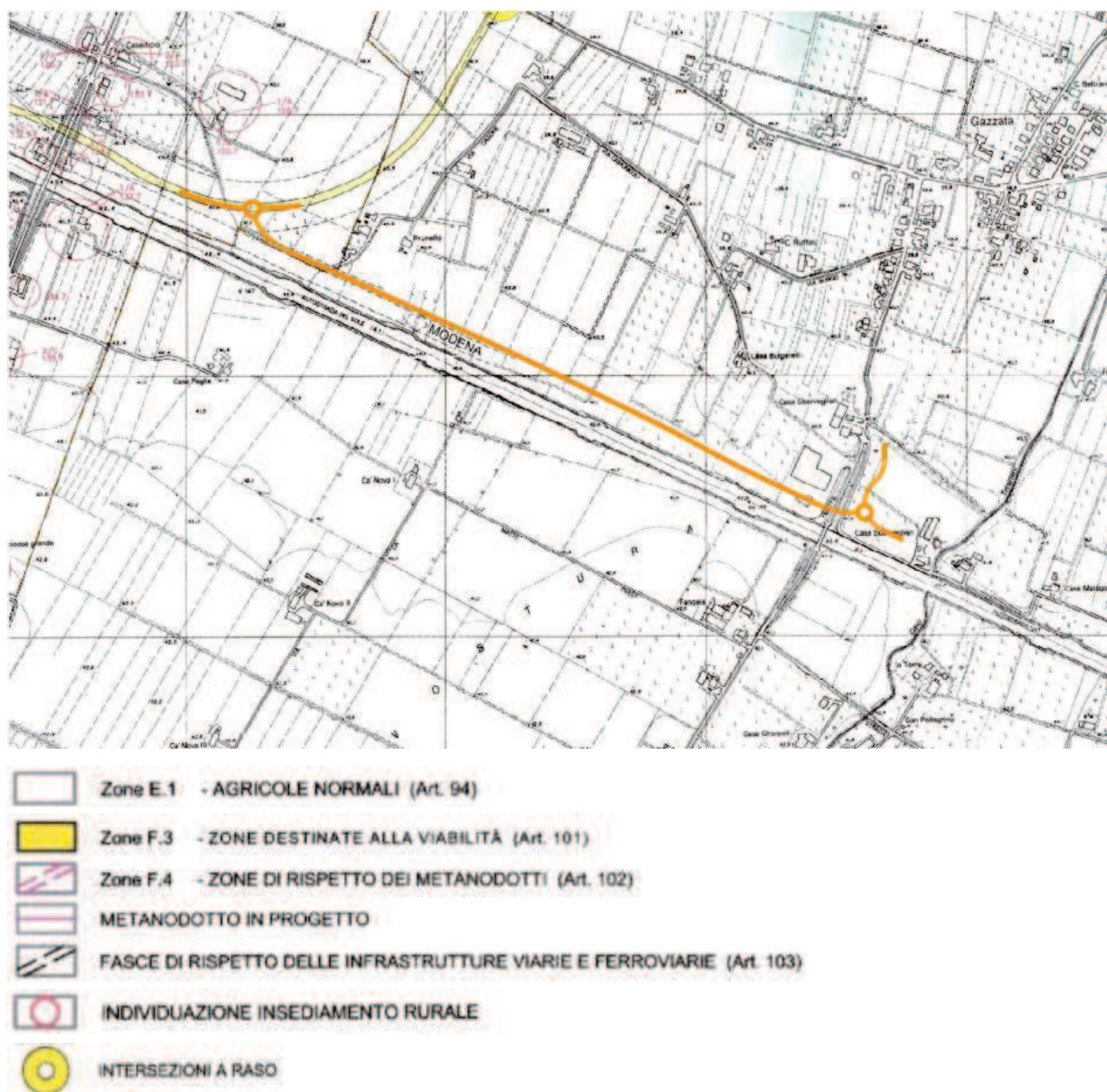


Figura 3 – Estratto tavola 2.7 del PRG di Correggio con localizzazione del tratto stradale di progetto.

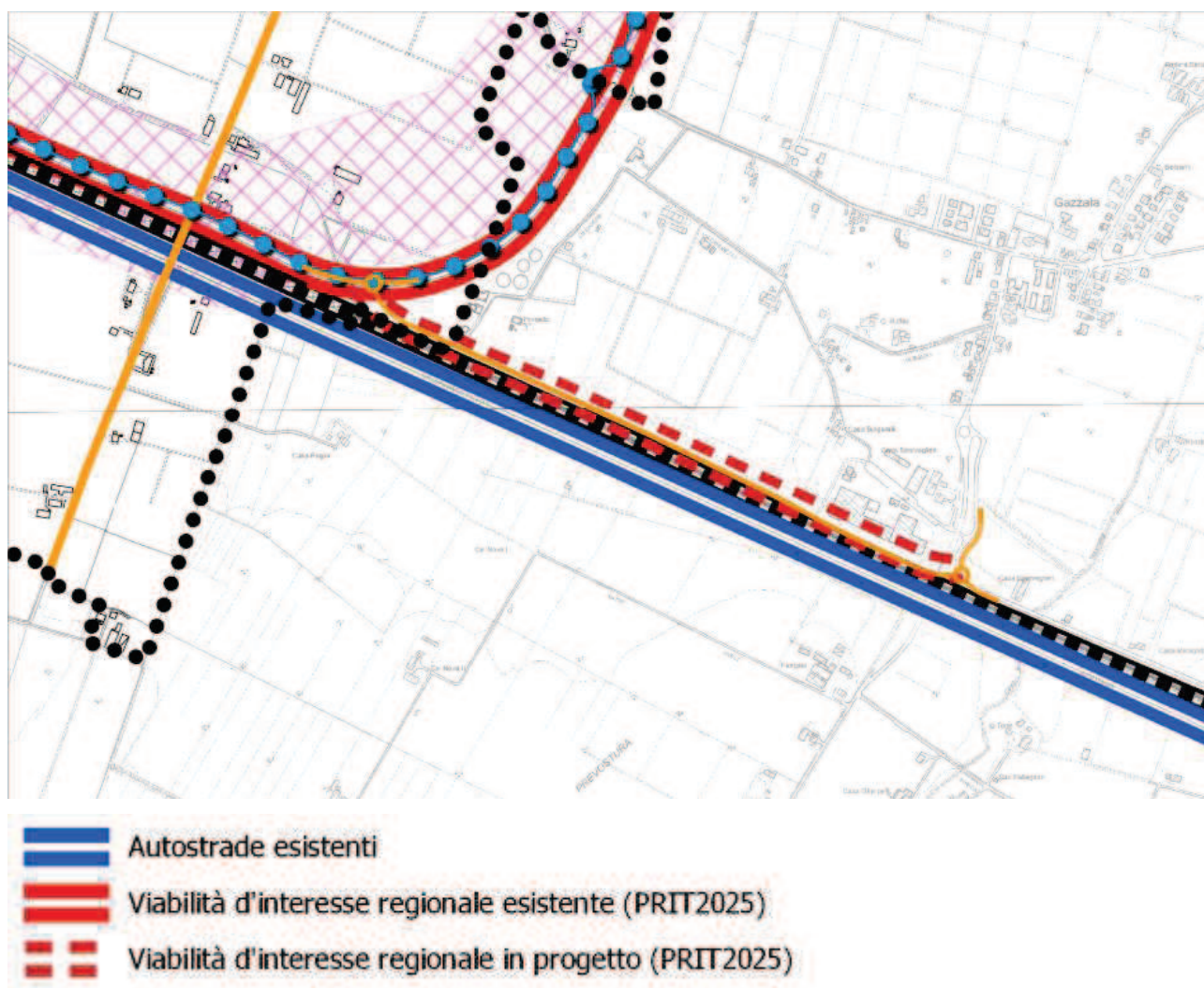
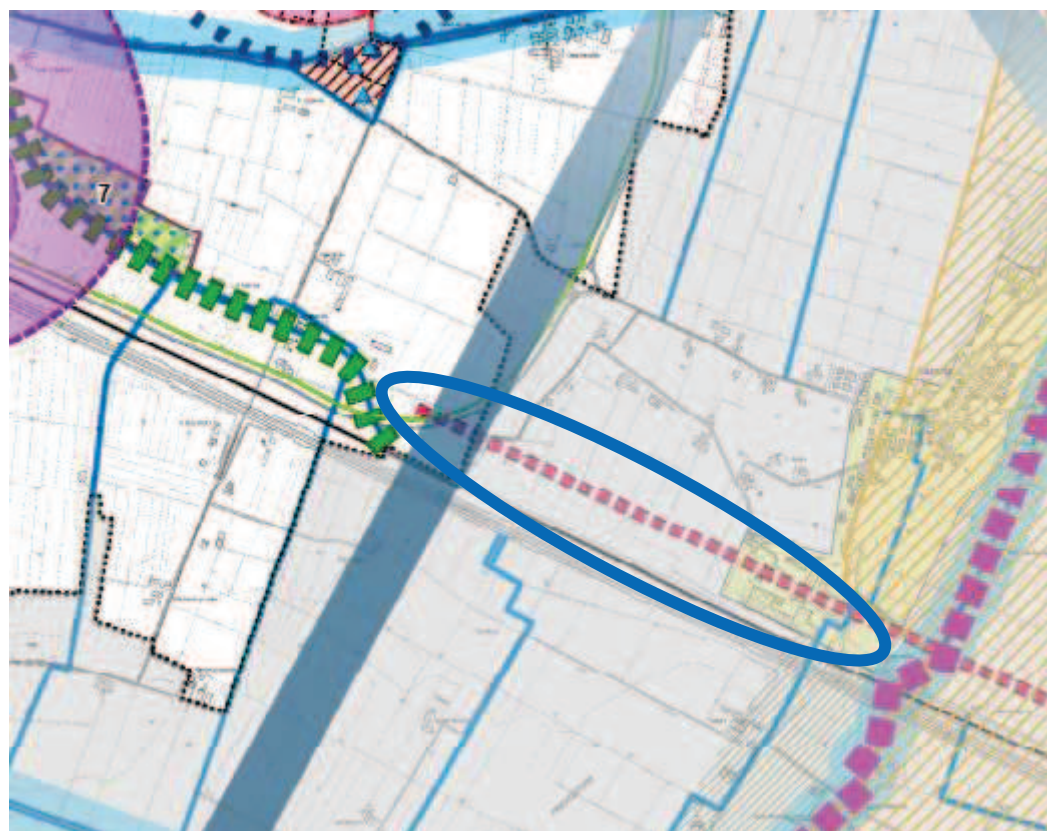


Figura 4 – Estratto tavola QC T5 del PUG assunto di Correggio con localizzazione del tratto stradale di progetto.



■ ■ ■ ■ ■ Completamento dell'asse stradale TAV
e Autostrada A1

Figura 5 – Estratto tavola PUG S1 – Schema di assetto strategico del Territorio Comunale con localizzazione area di intervento

3 – IL CONTESTO PAESAGGISTICO AMBIENTALE E STORICO - CULTURALE

Il contesto paesaggistico-ambientale è stato analizzato negli studi specialistici che corredano il progetto e viene approfondito in particolare nei seguenti documenti:

- Relazione preliminare di archeologia preventiva del settembre 2021 elaborata dallo studio ARCHEOMODENA a firma Francesca Guandalini e Simone Scaruffi.
- Studio ambientale preliminare elaborato ad marzo 2022 dallo studio R.I.V.I. ambiente e sicurezza S.R.L firmato dalla dott.ssa Erika Montanari;
- Relazione paesaggistica ai sensi dell'art. 134 D.Lgs 42/04 elaborata nel settembre 2022 dallo studio R.I.V.I ambiente e sicurezza S.R.L. firmato dalla dott.ssa Erika Montanari.
- Relazione geologico-sismica redatta nel maggio 2024 dal dott. geol. Claudio Preci.

Dalle date di elaborazione degli studi specialistici richiamati nulla è cambiato nella pianificazione comunale vigente, esclusa ovviamente l'assunzione del PUG di Correggio che non è in salvaguardia, e nulla è cambiato relativamente alla vincolistica dei Piani sovraordinati (PTPR e PTCP) puntualmente richiamata negli studi specialistici in argomento.

Anche dal più recente rilievo fotografico fatto in situ a Febbraio 2026 l'uso del suolo, caratteristiche e funzionalità della rete viabilistica esistente tessuto urbano consolidato e caratteristiche dell'insediamento sparso in territorio rurale non hanno subito variazioni sostanziali apprezzabili, anche se si deve evidenziare che le tavole dei due PRG vigenti disegnate su basi CTR risalenti alla fine del 1900 non riportano quanto edificato nel territorio urbano e nel territorio rurale negli ultimi 25-30 anni.

Relativamente alle aree attraversate dalla nuova bretella stradale e da via San Pellegrino Nord fino alla sua intersezione con la S.P. 50, oltre alla realizzazione della viabilità di sovrappasso del corridoio infrastrutturale dell'alta velocità e dell'autostrada vanno rilevati rispetto a quanto leggibile sulle basi CTR del PRG di San Martino in Rio: il forte ampliamento del salumificio Veroni-Cotti e la saturazione dell'area produttiva a nord di via Camuncoli; la realizzazione nella zona F2 del PRG vigente ad ovest della S.P. 50 di un esteso campo fotovoltaico; la realizzazione tra S.P. 113 e via Casoni del centro IREN di produzione di biometano.

Il sistema viabilistico esistente di accessibilità alla frazione di Gazzata e alle aree produttive della frazione è caratterizzato da strade comunali di ridotta sezione che attraversano il tessuto urbano consolidato con accesso diretto dai lotti residenziali o con incroci dalle strade di lottizzazione a limitata visibilità, scarsa dotazione di parcheggi pubblici, carenza e discontinuità dei percorsi pedonali; mancanza totale di piste ciclabili in sede propria e ciò con particolare riferimento a via Fossa Annegata, via Gazzata e via Erbosa che sopportano il maggior traffico di attraversamento e tramite via Ca' Matte sud consentono ai veicoli leggeri e pesanti di raggiungere lo stabilimento Veroni-Cotti e gli altri edifici produttivi attestati su via Camuncoli.

Il paesaggio rurale a nord della ferrovia alta velocità delimitato dalla SP 113, da via Casoni e dagli insediamenti produttivi del PRG vigente è formato da ovest ad est da una successione di appezzamenti paralleli con andamento sud-nord coltivati a vigneto alla estremità occidentale dove si rileva una piccola vigna triangolare tra S.P. 113 e ferrovia alta velocità e nel settore orientale dove i vigneti sono più estesi e vengono interrotti dalla bretella in modo marginale. Il settore intermedio è costituito in netta prevalenza da campi con colture a rotazione e prati polifiti nei quali si evidenziano poche alberature isolate o predisposte a filare e macchie di verde alberato in corrispondenza delle aree di pertinenza degli edifici di matrice rurale addossati alla viabilità esistente.

Lungo la linea ferroviaria, a ridosso della quale si sviluppa il tracciato viabilistico di progetto, lo stesso ricade all'interno della zona verde oggetto di rimboschimento di pertinenza della R.F.I. (ragione per cui la sua realizzazione è soggetta a valutazione di concessione in deroga da parte della stessa società) ma dai sopralluoghi in situ e dal più recente rilievo fotografico si evince che buona parte dell'area oggetto d'intervento è occupata da terreni agricoli (vigneti, seminativi semplici, prati polifiti) e che di scarsa consistenza e valore paesaggistico è il verde cespugliato che a tratti si affianca alle barriere antirumore che accompagnano in quel punto i binari.

Per il tratto terminale est del progetto si richiama quanto riportato nella relazione paesaggistica che in riferimento al patrimonio forestale evidenzia che in base alla carta forestale della Provincia nell'area in oggetto e in un ampio intorno non si osservano elementi di pregio o soprassuoli boschivi da tutelare e in riferimento all'uso del suolo e al patrimonio verde riporta quanto di seguito richiamato.

<<In prossimità dell'insediamento Salumificio Veroni Cotti, è presente vegetazione spontanea sinantropica arborea e arbustiva sviluppata ai bordi del condotto Gazzata; si sono osservati vari esemplari dei generi Salix e Populus, Robinia pseudoacacia, Sambucus nigra, Rubus sp., Rosa canina, etc.

Ad est dello stabilimento, in area sottostante al cavalcavia della Via Cà Matta Sud, sono presenti aree incolte ricoperte da formazioni in prevalenza erbacea ed arbustiva, costituite da specie ruderali e infestanti; si sono osservate Sambucus nigra, Rubus sp., Rosa canina, Clematis vitalba, Hedera helix, Cornus sanguinea, Rubus ulmifolius, etc.

Infine, la vegetazione presente sulle arginature della piattaforma TAV, sono prettamente formazioni arbustive sinantropiche>>.

Relativamente al contesto storico-culturale, oltre alle conclusioni alle quali perviene lo studio specialistico nella "Relazione Preliminare di Archeologia Preventiva", che si intendono qui richiamate e condivise per quanto attiene la valutazione del rischio archeologico, si evidenzia anche che il PRG vigente individua con specifico numero identificativo gli edifici isolati e le corti agricole del territorio rurale.

Tra questi edifici quelli che sono collocati al termine sud di via Casoni e che sono più prossimi alla nuova bretella stradale pur restando esterni alla sua fascia di rispetto, sono edifici di matrice rurale ma non più connessi all'attività produttiva agricola in parte già adibiti a residenza per i quali la realizzazione della nuova viabilità potrà comportare la messa in atto di interventi di mitigazione del clima acustico e dell'inquinamento atmosferico peraltro già ampiamente compromesso dalla vicinanza ad Autostrada ed alta velocità ferroviaria.

Si allega di seguito il rilievo fotografico della zona d'interesse.

STATO DI FATTO – ACCESSIBILITA' CARRABILE



Rete viabilistica esistente - con grafia bianca Bretella in progetto



SP 113 – punto d'innesto rotonda ovest vista verso ovest



SP 113 – punto d'innesto rotonda ovest verso nord



Via Fossa Annegata - vista verso ovest dall'incrocio con via Cà Matte Sud



Via Gazzata – vista verso est dall'incrocio con via Cà Matte Sud



Via Cà Matte Sud – vista verso sud dall'incrocio con via Fossa Annegata



Via Cà Matte Sud – vista verso nord dalla rotonda con via San Pellegrino



Rotatoria all'incrocio di via Cà Matte Sud con via San Pellegrino Nord



Sovrappasso ferrovia e autostrada da via San Pellegrino Nord



Vista da est di via San Pellegrino Nord nel punto di intersezione con la Bretella



Vista verso est di via San Pellegrino nord nel punto di intersezione con la Bretella



Punto di passaggio della Bretella sotto al cavalcavia ferroviario e autostradale



Incrocio a raso tra via San Pellegrino nord e via Camuncoli



Via Camuncoli all'incrocio con via Casoni vista verso est



Via Casoni nei pressi dell'impianto di biometano



Via Burgo



Via Camuncoli da nord – ovest sullo sfondo lo stabilimento Veroni - Cotti

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI INDUSTRIALI - ARTIGIANALI



Aree produttive art. ind. all'incrocio di via San Pellegrino con via Camuncoli



Salumificio Veroni – Cotti lato est



Salumificio Veroni – Cotti lato nord - est



Salumificio Veroni – Cotti lato nord - ovest



Confine nord degli insediamenti produttivi



Salumificio Veroni – Cotti parcheggio in via Camuncoli



Fabbricati artigianali a nord di via Camuncoli



Fabbricati di matrice rurale tra SP 113 e via Casoni a nord della Bretella



Corte agricola in fregio sud a via Camuncoli



Impianto di biometano visto da SP 113

PAESAGGIO RURALE INTERFERITO A SUD DI VIA CAMUNCOLI



Vigneto interferito dalla rotatoria ovest



Prato polifita e fosso interferito dalla rotatoria ovest



Edifici ex rurali in fregio ovest a via Casoni



Prato polifita e alberature esistenti



Colture erbacee



Macchia alberata lungo il lato est di via Casoni



Vigneto di vecchio impianto con filari disposti nord – sud da via Camuncoli



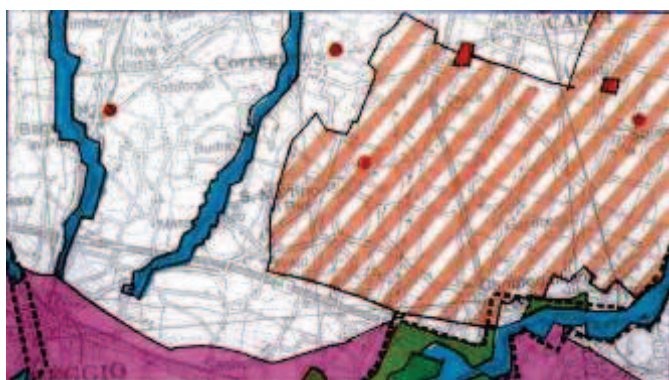
Fosso di scolo delle acque con pendenza da sud a nord

4 – PIANI SOVRAORDINATI E I LIVELLI DI TUTELA

4.1 – PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE (PTPR)

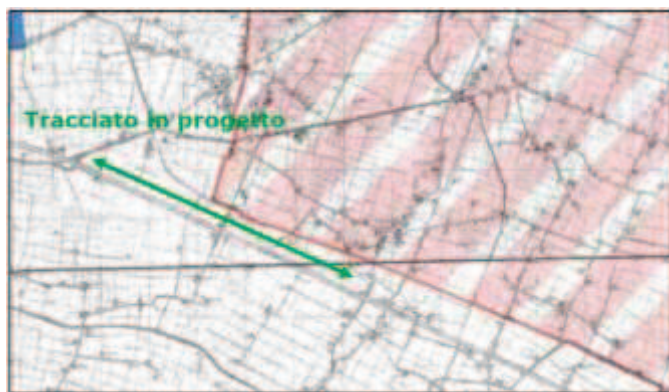
Il PTPR suddivide il territorio regionale in 23 unità di paesaggio sulla base di tale suddivisione l'area d'intervento è ricompresa nell'unità di paesaggio n° 8 (pianura bolognese, modenese, reggiana) i cui caratteri distintivi vengono riportati in sintesi nella relazione paesaggistica alla quale si rimanda.

L'estratto della tavola di sintesi delle zone ed elementi di piano alla scala 1:250.000 documenta che il territorio attraversato dalla Bretella di connessione SP 113 – SP 50, parallela all'autostrada A1 e ferrovia alta velocità, è territorio di pianura reggiana esterna a specifici ambiti di tutela ed in particolare non interferisce con le zone di tutela di elementi della centuriazione (art. 21.d) che interessano il comune di San Martino in Rio.



L'estratto della tavola di sintesi (zone ed elementi di piano alla scala 1:250.000) e della tavola 1.17 in scala 1:25.000 del PTPR documenta che le aree agricole di pianura reggiana attraversate dalla nuova bretella viabilistica che corre parallela all'autostrada A1 sono solo lambite dalle zone di tutela di elementi della centuriazione (art. 2.d) che interessano il territorio comunale di San Martino in Rio.

Figura 6 – estratto tavola di sintesi del PTPR



Va evidenziato tuttavia che il mosaico dei campi coltivati ed il sistema dei filari alberati e dei fossi di scolo delle acque anche nell'area attraversata dalla nuova bretella stradale in senso ovest – est mantiene un andamento nord – sud particolarmente evidenziato dalle riprese aree e che a poco più di 150 m dal posizionamento della rotatoria est del progetto è presente il torrente Tresinaro (vecchio canale di migliarino Fossa Raso) iscritto con il n° 45 nell'elenco delle acque pubbliche di cui all'art. 142 lettera C del Dlgs 42/2004.

Figura 7 – estratto della tavola 1.17 - tutele del PTPR – 1:250.000

4.2 – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

Il PTCP, strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio a scala provinciale e specifica il PTPR per quanto riguarda le politiche settoriali e gli aspetti delle tutele storico – culturali e paesaggistiche – ambientali, approvato nel 2010 e modificato con variante 2016 approvata nel 2018 individua nella tavola P1 e nell'allegato 1 alle sue norme tecniche di attuazione sette ambiti di paesaggio in relazione a tipologia, rilevanza ed integrità dei valori paesaggistici mettendo in evidenza le invarianti e potenziale di valorizzazione dei territori in una logica di tutela attiva delle emergenze.

Nel PTCP il territorio dei comuni di Correggio e San Martino in Rio sono parte dell'ambito di paesaggio N° 4 — pianura orientale — per il quale il PTCP individua: i caratteri distintivi dell'ambito da conservare; i contesti paesaggistici di rilievo provinciale che caratterizzano l'ambito (valli di Novellara); gli obiettivi di qualità e gli indirizzi di valorizzazione e Tutela.

Nelle strategie d'ambito relative al sistema infrastrutturale viene riportato il completamento dell'asse orientale, con particolare riferimento alle connessioni Correggio - Rio Saliceto - Rolo e la connessione fra questo e la mediana di pianura Guastalla - Carpi.

Più in particolare nella Tavola P3a "assetto territoriale degli insediamenti e delle reti di mobilità", Territorio rurale l'area interessata dalla bretella asse Reggio Emilia - Correggio - SP 50 ricade in "Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola" e l'infrastruttura in progetto rientra fra la "Viabilità di interesse regionale di progetto", localizzata in fregio nord alla linea ferroviaria alta velocità come evidenziato anche nella relazione paesaggistica dalla quale è tratta la seguente Figura 8.



Figura 8 – estratto della Tavola P3a centro – assetto territoriale degli insediamenti e delle reti della mobilità, territorio rurale del PTCP di R.E.

Come evidenziato nella relazione paesaggistica, ai cui contenuti di dettaglio si rinvia, il tracciato stradale in progetto non ricade:

- Nelle zone di “Tutela dei caratteri ambientali di laghi, invasi e corsi d'acqua”;
- Nelle zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale e nelle zone di tutela naturalistica;
- Nelle zone di tutela naturalistica;
- In aree di interesse archeologico.

La porzione orientale della bretella in progetto all'altezza del salumificio Veroni - Cotti e la rotatoria est si collocano su un dosso di Pianura ed interferiscono con il tracciato storico di via Cà matte sud peraltro già soppresso con la realizzazione poco più ad est del viadotto di scavalco dell'autostrada e della ferrovia alta velocità.



Figura 9 – estratto tavola P5a 201NO – PTPC 2016 Zone, sistemi ed elementi della tutela paesaggistica con localizzazione di variante in rosso

Si afferma altresì nella citata relazione paesaggistica che "l'estremità orientale del tracciato, corrispondente all'asse rotatoria - innesto su via San Pellegrino Nord, ricade nella fascia di rispetto (150 m) del Torrente Tresinaro", mentre non interferisce con elementi del sistema forestale e boschivo e si colloca in zona planiziale nel bacino idrografico del Secchia di cui il torrente Tresinaro è affluente.

Al riguardo si evidenzia che la trasposizione sulla base CTR del progetto della bretella evidenzerebbe che, sebbene per pochi metri la rotatoria a tre bracci potrebbe restare completamente esterna rispetto al limite dei 150 m dalla sponda sinistra del torrente Tresinaro mentre vi rientra la porzione più orientale della rotatoria e i rami di raccordo est con via San Pellegrino e le relative fasce di rispetto se si calcolano i 150 metri dal limite occidentale della proprietà demaniale.

(si vedano gli estratti cartografici allegati in calce al paragrafo 3.3.1 della relazione paesaggistica che di seguito si riportano in FIG. 10 e FIG. 11).



Figura 10 – Estratto Tavola “Planimetria di progetto su CTR – tratto Asse – Rotatoria via San Pellegrino nord” blue l'area soggetta a tutela paesaggistica D.lgs 42/2004, art. 142 lettera c (scala originale 1:20.000).

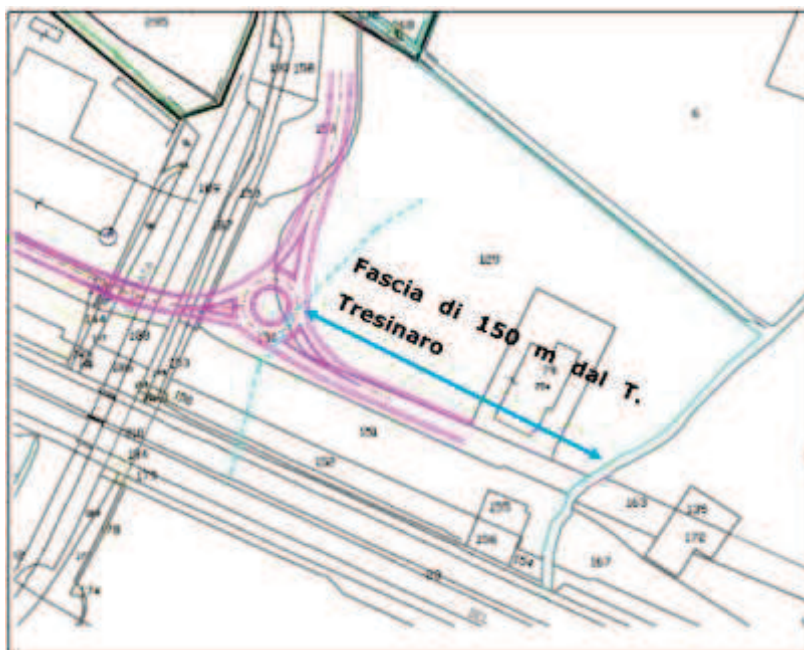


Figura 11 – Fascia di 150 m di tutela paesaggistica – D.Lgs 42/2004, art. 142 lettera c – su estratto di mappa catastale (scala originale 1:2.500)

4.3 – IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT 2025 – 2030)

Il PRIT 2025 della R.E.R. è stato approvato con delibera dell'Assemblea Legislativa Regionale n° 59 del 23/12/2021 definendo le strategie per la mobilità sostenibile il trasporto pubblico e le infrastrutture.

Il piano mira a favorire il trasporto pubblico su gomma e ferro, ad incentivare la ciclabilità e sviluppare la logistica sostenibile.

Il PRIT 20/25 per il contesto di Correggio - San Martino in Rio individua come asse del sistema stradale esistente di importanza regionale il nuovo tracciato della S.P. 113 (ex SS 468 R) — Reggio - San Martino in Rio - Correggio - Carpi — indica ancora come obiettivo di progetto la connessione della S.P. 113 con la S.P. 50 in fregio Nord al corridoio infrastrutturale autostrada A1 alta velocità fino a raggiungere la S.P. 85 Campogalliano - Rubiera — evitando l'attraversamento di Gazzata



Figura 12 – Stralcio del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025), carta B – Sistema Stradale in scala 1:300.000

In tale prospettiva di lungo periodo la bretella di connessione SP 113 con via San Pellegrino e di lì con la SP 50 (via Stiolo per Rubiera) si configura come strada F di importanza intercomunale del Piano provinciale della viabilità (PPV) conforme alle strategie del PRIT in quanto primo tratto di una connessione strategica tra due direttrici nord – sud di rilevante importanza per il sistema viabilistico della pianura centro – orientale.

4.4 – RISCHIO IDRAULICO

Il PTCP 2016 approvato nel 2018 nella tavola P7bis 201 NO relativa alla carta delle aree potenzialmente allagabili (PAI – PTCP) del reticolo secondario di pianura include l'area oggetto d'intervento tra quelle con scenario di pericolosità di livello P2M – alluvioni poco frequenti con tempi di ritorno tra 100 e 200 anni di media probabilità (art. 68 bis)



Scenari di Pericolosità

- P3 - H (Alluvioni frequenti:
tempo di ritorno tra 20 e 50 anni - elevata probabilità) (art.68bis)
- P2 - M (Alluvioni poco frequenti:
tempo di ritorno tra 100 e 200 anni - media probabilità) (art.68bis)

Figura 13 – Estratto tavola P7bis 201NO - PTCP 2016 Reticolo Secondario di Pianura - Carta delle aree potenzialmente allagabili (PAI – PTCP) con localizzazione dell'area di intervento in giallo.

Lo stesso scenario di pericolosità M-P2 con rischio di alluvionamento meno frequente e tempi di ritorno tra 100 e 200 anni è confermato per l'area in esame del piano di gestione del rischio alluvioni del PGRA della Regione Emilia Romagna.

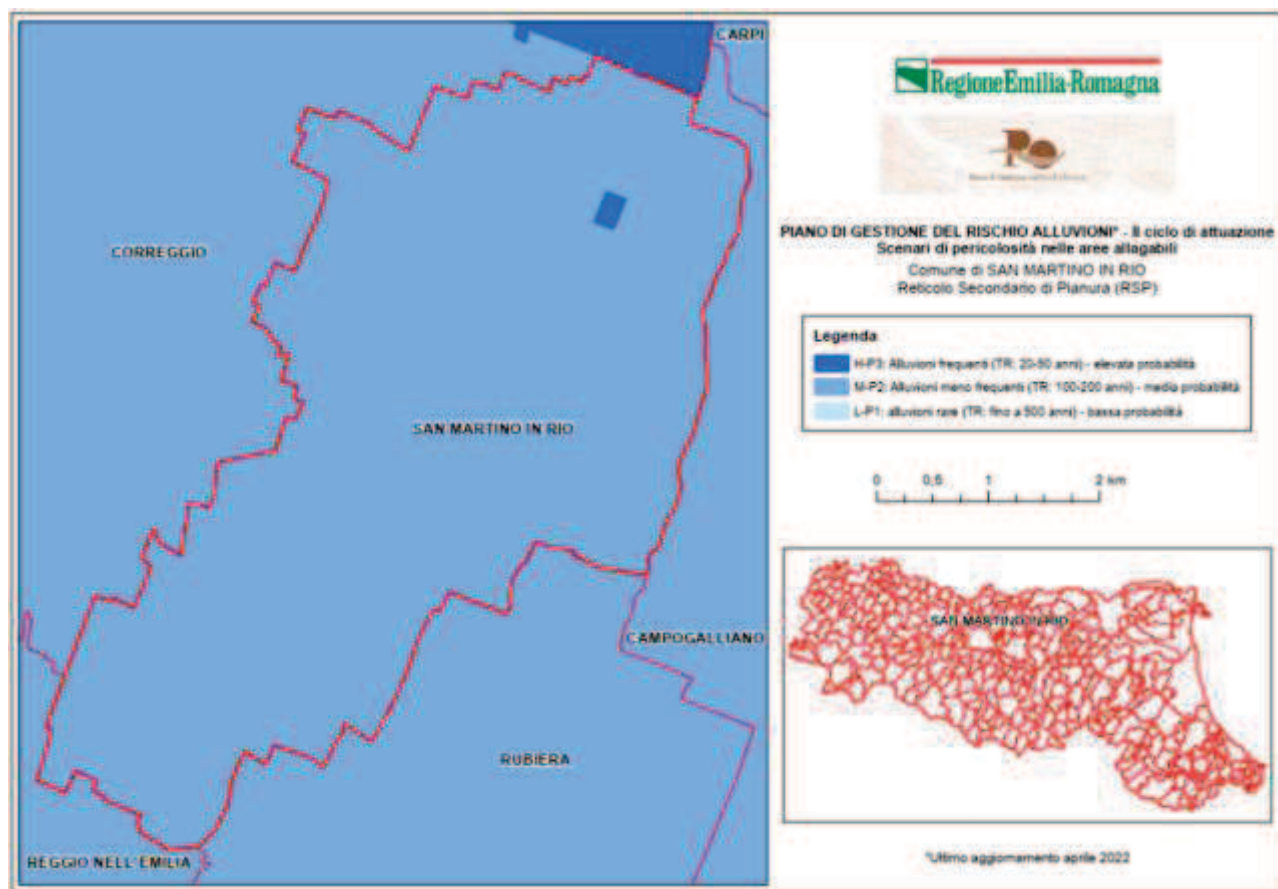


Figura 14 - Mappa della pericolosità 2022 su taglio comunale PGRA

L'area di intervento sul confine di Correggio, come tutto il territorio comunale è collocato in aree con scenari di pericolosità P2 per il reticolo secondario di pianura. Scenari poco frequenti con tempi di ritorno tra 100 e 200 anni.

4.5 – RISCHIO SISMICO

Come già evidenziato in precedenza il tracciato stradale dalla rotatoria ovest prevista all'incrocio con la SP 113 fino all'incirca allo stabilimento Veroni – Cotti corre su terreni nella tavola P9a 201 NO del PTCP 2016 – rischio sismico – carta degli effetti attesi, sono indicati in classe “G” che presentano rischio di amplificazione stratigrafica e potenziali cedimenti (Fig. 15).

Nella medesima tavola del PTCP 2016 la rotatoria est su via San Pellegrino nord si trova su aree di dosso con effetti attesi di amplificazione stratigrafica e rischio di liquefazione (Fig. 16).



Classi degli effetti attesi



		EFFETTI ATTESI				
		AMPLIFICAZIONE STRATIGRAFICA	AMPLIFICAZIONE TOPOGRAFICA	INSTABILITA' DI VERSANTE	CEDIMENTI	LIQUEFAZIONE
CLASSI	A	X		X		
	B	X	X	X		
	C	X				
	D	X	X			
	E		X			
	F	X				X
	G	X			X (potenziale)	
	H					

Figura 15 – Estratto tavola P9a 201NO - PTCP 2016 Rischio Sismico - Carta degli effetti attesi con localizzazione dell'area di intervento in circoletto blu.

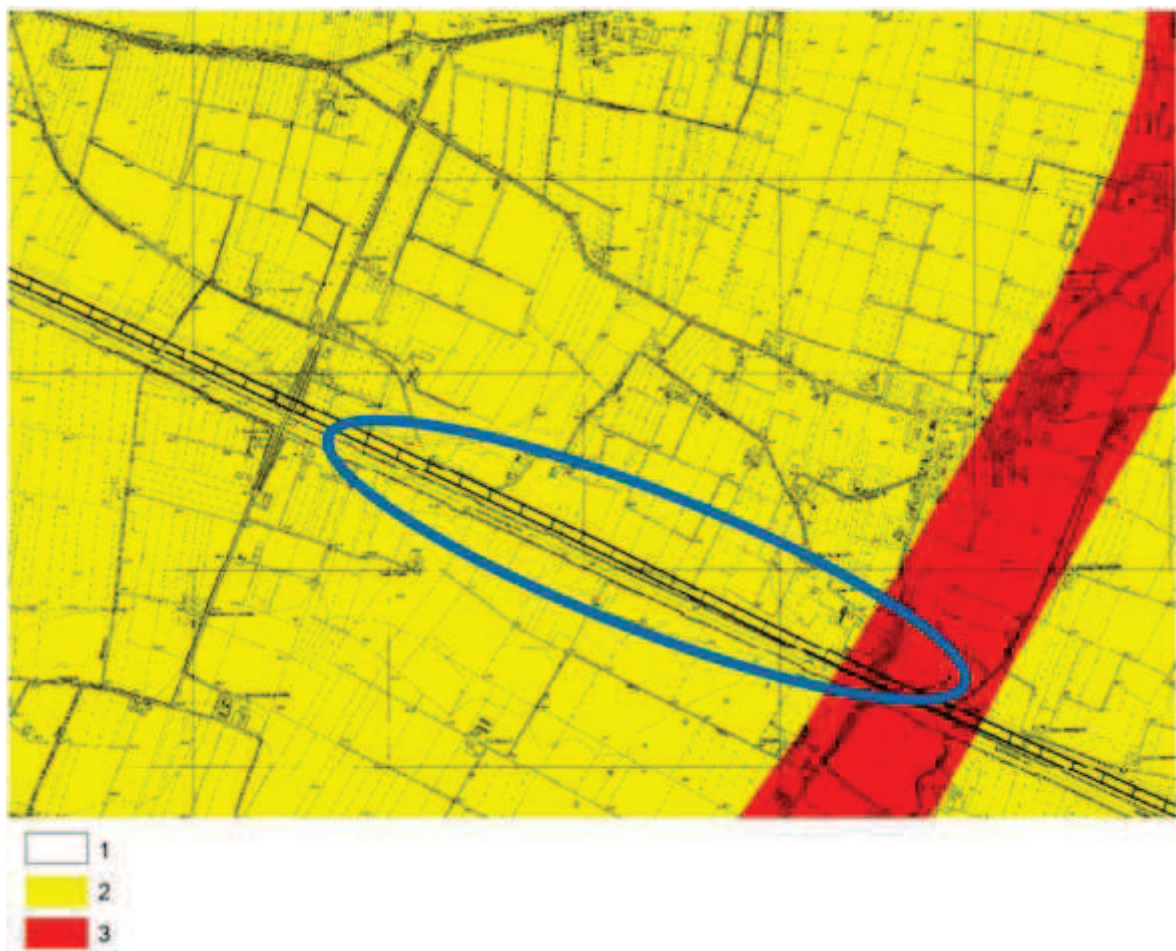


Figura 16 – Estratto tavola P9b 201NO - PTCP 2016 Rischio Sismico - Carta dei livelli di approfondimento con localizzazione dell'area di intervento in blu.

Il progetto è corredato di relazione geologico – sismica a firma del Dott. Geol. Claudio Preci della quale si riportano le conclusioni:

Considerazioni conclusive

La presente relazione è stata eseguita su incarico dell'Amministrazione Provinciale di Reggio Emilia al fine di verificare le caratteristiche dei terreni di un'area del Comune di S. Martino in Rio, per la realizzazione della bretella stradale di collegamento tra l'asse Reggio Emilia-Correggio e la SP 50.

Le indagini geognostiche e geofisiche eseguite dalla ditta PARMAGEO srl, hanno permesso di definire le caratteristiche geologiche e sismiche dei terreni dell'area in oggetto e trarre le seguenti conclusioni:

- la stratigrafia dell'area risulta costituita da depositi alluvionali prevalentemente coesivi, con alternanze di litotipi limo-argillosi da soffici a plastici, passanti a consistenti con l'aumentare della profondità e limi argilloso-sabbiosi da sciolti a mediamente addensati.
- Il livello della prima falda libera superficiale, per risalita nei fori di prova, si attesta a profondità variabili da -1.30 m a -1.80 m dall'attuale piano campagna del terreno agricolo/aree verdi. Si possono comunque verificare escursioni del livello piezometrico in senso positivo o negativo, legate alla normale variabilità stagionale o a eventi meteorici eccezionali.
- Sulla base dei parametri geotecnici ricavati dall'indagine geognostica e con le ipotesi considerate, la verifica effettuata non evidenzia livelli di terreno incoerente potenzialmente soggetti a fenomeni di liquefacibilità ($LPI = 0$).
- Dalle registrazioni del microtremore singolo HVSR, si individuano delle frequenze fondamentali di vibrazione del sito a circa 0.65 Hz (0.63 ± 0.06 Hz) e 0.7 Hz (0.69 ± 0.04 Hz), tipiche del Bacino Sedimentario Padano.
- In relazione alla classificazione sismica l'area rientra in zona 3 e il profilo stratigrafico del terreno è riconducibile alla categoria C che comprende "Depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con profondità del substrato superiori a 30 m, caratterizzati da un miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di velocità equivalente compresi tra 180 m/s e 360 m/s".

Da quanto sopra riportato, si ritengono sufficientemente documentate le condizioni geologiche geotecniche e sismiche del sito in esame, ai sensi del DM 17/01/2018 Norme Tecniche per le Costruzioni.

5 – DESCRIZIONI DELLE VARIANTI ALLA PIANIFICAZIONE VIGENTE

Le modifiche agli elaborati di PRG vigenti nei Comuni di Correggio e San Martino in Rio conseguono all'obbligo di legge di rendere conformi le tavole di progetto e le norme della strumentazione urbanistica comunale in vigore alla conclusione positiva del procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017, attivato per la realizzazione della bretella di collegamento tra la SP 113 e la strada comunale San Pellegrino Nord sull'asse Reggio Emilia – Correggio – SP 50 in località Gazzata.

Poiché il procedimento unico di cui all'art. 53 in argomento approva un progetto infrastrutturale in variante alla vigente strumentazione urbanistica i cui contenuti tecnici e di sostenibilità ambientale formano il compendio disciplinare per la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nel progetto, gli elaborati cartografici di PRG vengono “modificati” per l'obbligo di legge di rendere conformi le tavole di progetto e le norme di attuazione della strumentazione urbanistica con la conclusione positiva del procedimento unico; per tale obbligo di legge vengono riportati sulle tavole di zonizzazione dei due PRG il nuovo tracciato stradale, le rotatorie previste agli incroci con la SP 113 ad ovest e con la comunale San Pellegrino nord ad est con le relative fasce di rispetto e i limiti di arretramento minimo dalla strada da osservare nella nuova edificazione e per gli ampliamenti sia nel territorio urbano che nel territorio rurale.

5.1 – VARIANTI CARTOGRAFICHE AL PRG

Le modifiche agli elaborati cartografici del PRG di San Martino in Rio – Tav 2.3 Gazzata in scala 1:5.000 a titolo “destinazioni di Zona” comportano l'inserimento della nuova strada e della rotatoria est sulla tavola di zonizzazione dello strumento urbanistico in vigore; il ridisegno con linea a tratteggio nera dei nuovi limiti di arretramento della edificazione dalla strada di categoria F stabiliti dal DM 01/04/68 e smi in m 20 minimo; la riduzione della zona produttiva sulla quale è insediato lo stabilimento Veroni – Cotti per fare coincidere il limite sud della stessa con la recinzione del lotto produttivo.

Analoghe modifiche al disegno della viabilità si apportano alla Tavola 2.7 in scala 1:5.000 a titolo “Destinazioni di Zona” del PRG del Comune di Correggio inserendo il tratto viabilistico di progetto, la rotatoria ovest e i limiti di arretramento della edificazione dalle strade nella misura minima di 20 m raccordandoli con le più ampie fasce di rispetto alla SP 113 già riportate nella tavola 2.7 del PRG ancora in vigore.

Si prende altresì atto che il PUG assunto riporta già la simbologia di “Viabilità di interesse regionale in progetto (PRIT2025)” e per questo motivo non si ritiene necessaria nessuna modifica, alle tavole della strategia mentre, prima dell'approvazione del PUG, si dovrà allineare in quel contesto la tavola della rete infrastrutturale e della disciplina degli interventi diretti.

6 – LE VARIANTI NORMATIVE

Per legare univocamente le modalità attuative della nuova bretella stradale con quanto approvato a conclusione del presente Procedimento Unico, si dovranno integrare gli articoli dei due PRG che disciplinano le dotazioni territoriali ed in particolare le infrastrutture viabilistiche con le specifiche disposizioni che potranno eventualmente essere impartite per la più corretta attuazione del progetto che vengono riportate nel successivo paragrafo 6.1.

6.1 – QUADRO PROGETTUALE – DESCRIZIONE SINTETICA E DISPOSIZIONI ATTUATIVE SPECIFICHE DA RECEPIRE NELLE NORME DI PRG

Il tratto di strada in progetto, denominato bretella di collegamento Asse Reggio Emilia-Correggio-SP50, rappresenta la continuazione del sistema di viabilità che attualmente collega Reggio a Correggio; in particolare, esso si innesta sulla viabilità realizzata da Rodano consortile, in parallelo alla linea ferroviaria dell'Alta Velocità, che procede poi verso nord fino all'altezza di Via Fossa Annegata (SP113).

E' classificabile, secondo il D.P.R n.142 del 30/03/2004 e il D.M. 05/11/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade), come strada locale di tipo F.

Nel tratto di curva della SP 113, oltre il sovrappasso di via Masone, la bretella si aggancia con una rotatoria di diametro esterno di circa 37.5 m (corsia 7 metri e banchina di 1 metro) e prosegue in parallelo alla linea TAV sino a raggiungere la comunale San Pellegrino nord (realizzata dalla stessa società sul sedime della pista di cantiere) alla quale si collega tramite una ulteriore rotatoria di diametro esterno di circa 35.5 m (corsia 7 metri e banchine di 1 metro) e che più ad est si immette sulla S.P. 50.

Lo sviluppo stradale complessivo del primo lotto è di circa 1.296 m, oltre agli svincoli di collegamento alla viabilità esistente.

La sezione tipo di progetto è la F2 con carreggiata di ml 8,50 (corsie di ml 3,25 con banchine bitumate di ml 1,00), più arginelli esterni in terra di ml 0,80 e scarpata con pendenza 3/2 verso il lato campagna, eccetto la zona delle rotatorie con pendenze delle scarpate di 3/1.

Il tracciato proposto, tutto in rilevato, è stato individuato all'interno della zona verde vincolata di rimboschimento di pertinenza di RFI e, pertanto, la sua realizzazione è soggetta a valutazione di concessione in deroga da parte della stessa società.

Si affianca alla pista di arroccamento realizzata da TAV per la manutenzione delle barriere fonoassorbenti, dei fossi di guardia e delle canalizzazioni di scolo delle acque meteoriche di piattaforma e di bonifica, relative al tracciato ferroviario.

Di tale pista dovrà essere garantita la continuità e agevolata la fruizione realizzando sul nuovo asse accessi adeguati che consentano l'entrata-uscita in destra ai mezzi di servizio di RFI. La presenza delle rotatorie consentirà di invertire in sicurezza i sensi di marcia.

La bretella di progetto si attesta sul piano di campagna mediamente con una altezza di 0,70 – 1,00 m. Dal punto di vista planimetrico l'infrastruttura ha un andamento pressoché rettilineo con curve a largo raggio, atto a contenere una velocità di progetto di 90 Km/h (l'intervallo di velocità di progetto è di 40-100 km/h come da normativa vigente) salvo ove sarà diversamente segnalato in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità esistente e nel punto di avvicinamento dell'asse alla linea ferroviaria in corrispondenza dell'area interclusa tra lo stabilimento di Veroni e la linea stessa.

La struttura stradale, a partire dal piano di campagna, prevede lo scotico del terreno vegetale per cm 30 e la stabilizzazione a calce dei sottostanti ulteriori 30 cm. Su tale piano di posa è previsto uno strato di rilevato realizzato in terra stabilizzata a calce o con materiali aridi di tipologia minima A 2-4 per uno spessore minimo medio di cm.40.

La fondazione stradale sarà costituita da doppio strato formato da 20 cm compressi di stabilizzato naturale e 20 cm compressi di stabilizzato cementato. I 3 strati bitumati saranno quello di base (7 cm compressi), il binder (4 cm compressi) e il tappeto di usura (3 cm compressi).

Nel progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato previsto di realizzare la scarpata in terra con cunetta di raccolta delle acque di piattaforma su entrambi i lati. In sede di progettazione definitiva si potrà concordare con RFI il tombamento di una parte della canale di raccolta delle acque meteoriche di piattaforma provenienti dalla scarpata del rilevato ferroviario nel punto in cui l'asse della bretella si avvicina alla linea ferroviaria in modo da mantenere la continuità della pista di servizio che avrà andamento complanare all'asse infrastrutturale. La recinzione attualmente presente a delimitazione della pista per la manutenzione da parte di RFI sarà da ripristinare per il tratto in cui l'asse stradale si avvicina alla linea TAV con modalità da concordare con RFI medesima. Si potrà valutare la fattibilità tecnica di una recinzione integrata con la barriera bordo ponte nel tratto intercluso tra stabilimento Veroni e RFI.

Le sezioni tipo facenti parte dello studio di fattibilità contemplano soluzioni, da concordare con RFI, in base alla distanza dalla recinzione esistente a delimitazione della pista in modo da garantire la necessaria larghezza operativa della pista stessa.

6.2 – DESCRIZIONI DELLE VARIANTI NORMATIVE

Anche se elaborati in forma associata le norme tecniche di attuazione dei PRG vigenti nei Comuni di Correggio e San Martino in Rio pur essendo simili nella struttura e per molti aspetti nei contenuti disciplinari presentano alcune differenze.

Le NTA del PRG di Correggio regolamentano le zone F3 destinate alla viabilità all'art. 101 e regolamentano all'art. 103 le "fasce di rispetto alle infrastrutture viarie e ferroviarie".

Le NTA del PRG di San Martino in Rio regolamentano le zone F4 destinate alla viabilità all'art. 115 e regolamentano all'art. 116 le "fasce di rispetto delle infrastrutture viarie".

Le disposizioni normative definiscono in modo analogo le classificazioni delle strade rappresentate nella tav. 1 dei rispettivi PRG; descrivono con lo stesso testo funzioni e caratteristiche tecniche dei percorsi ciclopedonali; si esprimono in modo equivalente sulla necessità che nell'attuazione del Piano Regolatore "dovranno essere modificati e soppressi gli accessi carrabili che risultano dalle norme di PRG e dalle indicazioni riportate nelle tavole di PRG".

L'art. 101 delle norme del PRG di Correggio detta inoltre disposizioni specifiche per la regolamentazione della demolizione ed eventuale delocalizzazione degli edifici e infrastrutture interferite dalla nuova viabilità e/o dalla rete ferroviaria.

Queste disposizioni specifiche non si riscontrano nelle NTA del PRG del Comune di San Martino in Rio che tra l'altro non contiene riferimenti normativi alla rete ferroviaria ed in particolare al corridoio alta velocità.

Entrambi gli articoli che regolamentano le fasce di rispetto alle infrastrutture viarie riportano che "le fasce di rispetto sono considerate zone pubbliche e come tali espropriabili nel caso in cui sia necessario procedere alla ristrutturazione dell'impianto viario e nel caso in cui la zona sia prospiciente ad aree destinate ad uso pubblico o comunque sottoposte a intervento pubblico".

Questa disposizione ed il fatto che la fascia di rispetto stradale e l'equivalente limite di arretramento della edificazione dall'autostrada, riportato sulla tavola 2.3 del PRG del Comune di San Martino in Rio, coincida di fatto con il perimetro sud dello stabilimento esistente richiede di specificare con un nuovo comma nel testo degli articoli 101 e 103 delle NTA del PRG del Comune di Correggio e degli articoli 115 e 116 delle NTA del PRG del Comune di San Martino in Rio quanto segue:

<<la realizzazione della "bretella di collegamento asse Reggio Emilia – Correggio – SP50" località Gazzata oggetto di procedimento unico ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera a) della LR 24/2017 dovrà avvenire rispettando le caratteristiche tecniche del tracciato, i limiti d'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 nella nuova edificazione e negli eventuali

ampliamenti degli edifici esistenti lungo il tracciato viabilistico i limiti di arretramento della edificazione dalle strade riportati sulle tavole di PRG con linea a tratteggio nera.

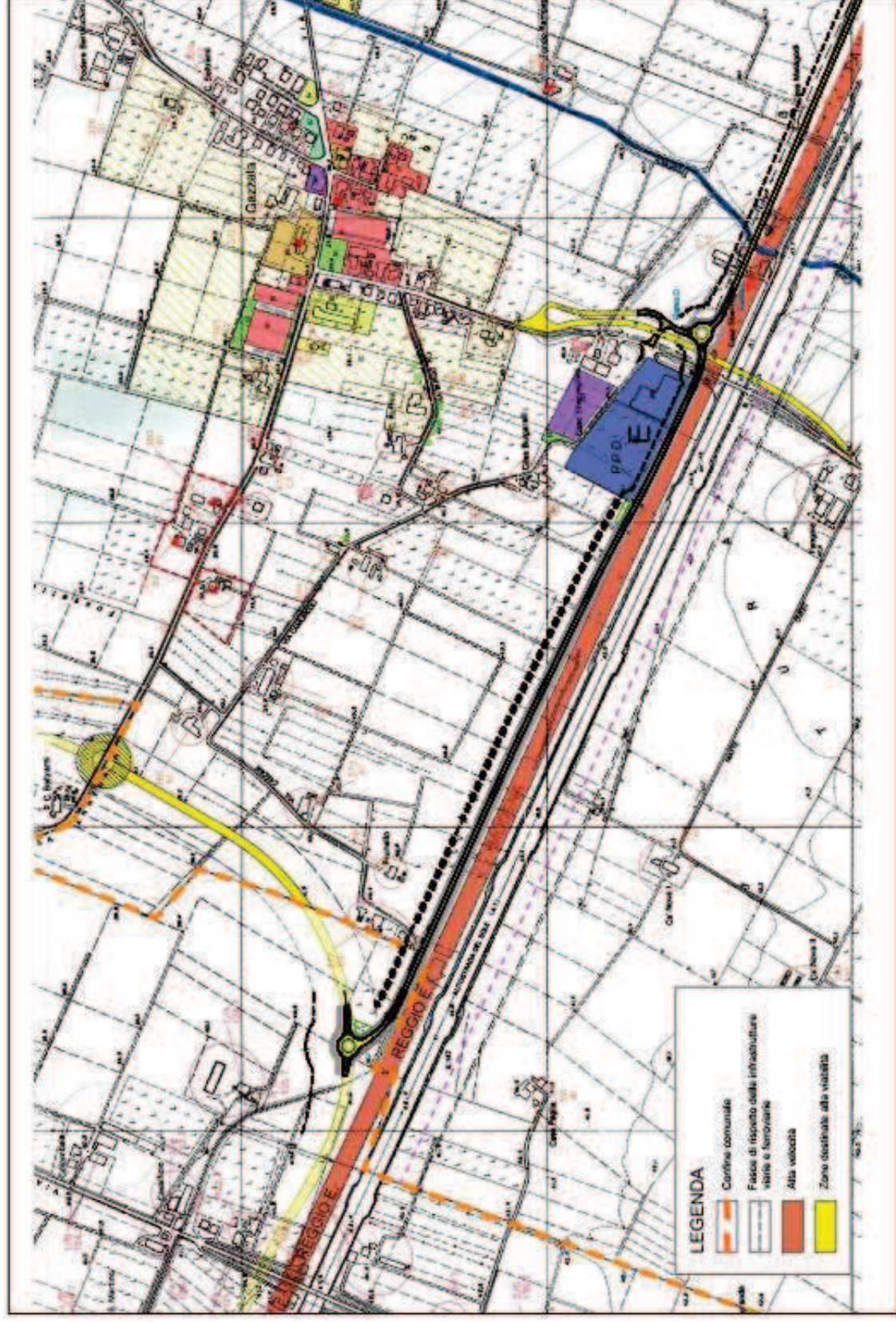
>>

SI ALLEGANO:

- A) Le tavole dei PRG di Correggio e San Martino in Rio vigenti con la localizzazione della bretella stradale (stato di fatto)
- B) Le stesse tavole modificate con l'inserimento delle aree di sedime del progetto e dei limiti di arretramento della edificazione dal nuovo tracciato stradale e relative rotatorie che configurano le fasce di rispetto stradale
- C) Testo degli articoli 101 e 103 delle NTA del PRG di Correggio e degli articoli 115 e 116 delle NTA del PRG di San Martino in Rio modificati con l'inserimento di un nuovo ultimo comma che regola l'attuazione della bretella stradale oggetto del procedimento unico art. 53 LR 24/2017.

ALLEGATO A : PRG VIGENTI DI CORREGGIO E SAN MARTINO IN RIO CON LA LOCALIZZAZIONE DELLA BRETELLA

	
Estratto PRG di Correggio tav 2.7 – con localizzazione nuovo tratto stradale	Estratto PRG di San Martino in Rio tav 2.3 – con localizzazione del tratto stradale

ALLEGATO B: PRG DI CORREGGIO E SAN MARTINO IN RIO MODIFICATI – TAVOLA UNIFICATA

ALLEGATO C: MODIFICHE DEI TESTI NORMATIVI

PRG CORREGGIO

Art. 101 - Zone F.3 destinate alla viabilità

Il P.R.G. indica alla Tav.1, redatta alla scala 1:10.000, il sistema viario classificato secondo le categorie seguenti:

Autostrade:

con funzione nazionale e regionale (di tipo A ai sensi del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s. m.), sono accessibili solo attraverso i caselli autostradali;

Strade primarie o di grande comunicazione:

di tipo B ai sensi del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s. m., sono accessibili solo attraverso i nodi indicati nelle tavole del P.R.G., o attraverso nuove immissioni canalizzate, purchè distanti non meno di 1.000 metri dagli accessi preesistenti e da quelli previsti dal P.R.G.;

Le costruzioni devono osservare una distanza minima dal ciglio stradale di 40 ml. fuori dal perimetro dei centri abitati e di ml.10 dentro allo stesso perimetro, oppure eventuali distanze maggiori se indicate nelle tavole del P.R.G.

Strade extraurbane secondarie:

di tipo C, ai sensi del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s. m., sono accessibili attraverso i nodi indicati nelle tavole di P.R.G. o attraverso nuove eventuali immissioni di strade secondarie, purché distanti non meno di 300 metri dagli accessi preesistenti e da quelli previsti dal P.R.G. L'ente proprietario della strada può derogare a tale distanza, fino ad un minimo di metri 100, in caso di particolare difficoltà legata alla morfologia dell'asse viario ed alle condizioni esistenti al contorno, ovvero in caso di tratti stradali compresi o adiacenti ad aree edificabili o trasformabili in base alle previsioni del PRG.

Le costruzioni devono osservare una distanza minima dal ciglio stradale di ml. 40 fuori dal perimetro dei centri abitati e di ml.10 dentro allo stesso perimetro, oppure eventuali distanze maggiori se indicate nelle tavole del P.R.G. Negli ambiti urbani del tratto della S.S. 468 per Carpi, di viale dei Mille, di via Vecchia Ferrovia e di via Modena le costruzioni devono osservare una distanza minima dal ciglio stradale di ml.20.

Strade urbane di scorrimento:

di tipo D, ai sensi del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s. m., caratterizzate da carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie per senso di marcia.

Sono accessibili attraverso i nodi indicati nelle tavole di P.R.G. o attraverso nuove eventuali immissioni di strade secondarie.

Strade urbane di quartiere:

di tipo E, ai sensi del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s. m., sono accessibili mediante dirette immissioni delle strade interne, oppure dai lotti purchè nel rispetto delle esigenze della circolazione.

Strade di interesse locale:

di tipo F, ai sensi del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s. m., sono accessibili mediante dirette immissioni delle strade interne, oppure dai lotti purchè nel rispetto delle esigenze della circolazione e di quanto disposto all'art. 46 D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 e s. m.

Le costruzioni devono osservare una distanza minima dal ciglio stradale di ml. 20 fuori dal perimetro dei centri abitati e di ml.10 dentro allo stesso perimetro, oppure eventuali distanze maggiori se indicate nelle tavole del P.R.G. Nel caso di strade vicinali si applica la distanza minima di ml 10 sia dentro che fuori i centri abitati.

Strade interne:

con funzione di distribuzione capillare urbana o interpodereale.

La sezione minima, per le strade residenziali a fondo cieco che servono non più di mc. 10.000, non potrà essere inferiore a m. 6,00 con carreggiata minima di ml. 4,50, da maggiorare nel caso sia prevista la sosta a lato strada.

Per le strade non a fondo cieco la sezione minima complessiva da recinzione a recinzione è di ml. 9,50. La distanza minima delle costruzioni dal ciglio stradale è di ml. 5,00, fatte salve ulteriori prescrizioni inerenti la visuale libera dettate dalle presenti Norme.

Viale Saltini: le costruzioni devono osservare una distanza minima dal ciglio stradale di ml.20

Ciclabili e pedonali:

con funzioni di distribuzione capillare nell'ambito dei tessuti edificati e del territorio extra-urbano.

La sezione delle strade ciclabili è multipla di ml. 1,25, con un minimo di ml. 2,50. La sezione minima dei pedonali ivi compresi i marciapiedi stradali, è ml. 1,50.

I Piani Particolareggiati, ove prescritti per l'attuazione del P.R.G., dovranno prevedere percorsi pedonali e piste ciclabili in sede propria distinta dalla viabilità carrabile, in modo da completare la rete principale individuata dal P.R.G., integrandosi con questa, ed assicurare sistematicamente il collegamento fra le residenze, i servizi e le aree produttive.

Sulle strade pedonalizzate o parzialmente pedonalizzate è consentita la installazione di piccole attrezzature per l'arredo e la segnaletica.

Nell'attuazione del P.R.G. dovranno essere modificati e soppressi quegli accessi carrabili che risultano difformi dalle presenti Norme e dalle indicazioni grafiche riportate sulle tavole di P.R.G.

Nelle zone per la viabilità e nelle relative fasce di rispetto potranno essere realizzati, a seconda delle specifiche necessità definite sulla base degli appositi progetti esecutivi, nuove infrastrutture viarie, ampliamenti delle strade esistenti, sedi protette per il traffico dei ciclomotori, cicli e pedoni, impianto di verde di arredo stradale, canalizzazioni di infrastrutture tecnologiche, reti di bonifica e irrigazione a pelo libero o intubazione, impianti di sollevamento e opere di captazione delle acque, aree di parcheggio, attrezzature connesse alla mobilità e piccole strutture di servizio (pensiline e segnaletica) in corrispondenza degli assi viari interessati dalle linee del trasporto pubblico, ecc...

Negli attraversamenti tra canali di irrigazione e nuove infrastrutture viarie è obbligatorio prolungare il tombamento del canale, di norma per 5 mt lineari a monte e a valle della strada al fine di permettere il passaggio dei mezzi operatori e comunque dopo avere sentito l'ente competente.

I parcheggi pubblici sono individuati dalle tavole del P.R.G., oppure prescritti dalle presenti Norme ai fini della cessione delle aree per urbanizzazioni nell'ambito degli interventi previsti nelle diverse zone.

All'interno delle aree destinate a viabilità o a parcheggio possono anche essere realizzati parcheggi interrati su previsione di piano particolareggiato.

In sede di progettazione delle infrastrutture stradali possono essere previsti nuovi parcheggi, ad integrazione di quelli previsti dal P.R.G., nelle aree di rispetto stradale, purchè non siano interessate zone di tutela naturalistica.

Lungo la viabilità indicata con il colore giallo sulle tavole in scala 1:5000 del PRG, l'autostrada A1 e il nuovo tracciato ferroviario, al fine di predisporre le condizioni di realizzabilità da parte dell'Amministrazione Comunale o di altro ente pubblico, è ammessa la demolizione di qualsiasi edificio posto ad una distanza inferiore o pari a mt. 10 dal limite di tali infrastrutture, come indicato graficamente nelle tavv. 2 di PRG e la sua ricostruzione sul medesimo appezzamento ed al di fuori della stessa se possibile. Il presente comma non è applicabile per gli edifici sottoposti alla disciplina delle zone A. I nuovi edifici devono rispettare le specifiche discipline di zona, ma non è ammesso in ogni caso un aumento della Superficie Utile ovvero del Volume preesistente. In particolare, i fabbricati o gli insediamenti rurali dovranno essere ricostruiti all'interno dei rispettivi ambiti di rilocalizzazione, individuati nelle tavv. 2 del PRG, secondo le indicazioni contenute nell'art. 91.6 delle presenti norme. Il rilascio del permesso di costruire relativo agli interventi di demolizione e ricostruzione di cui al presente comma sarà subordinato:

- alla presentazione di idonee garanzie finanziarie, in forma di fideiussione bancaria o assicurativa di importo corrispondente alle somme necessarie per la demolizione degli edifici prevista in progetto, stimate conformità ai criteri definiti annualmente dalla Giunta Comunale di Correggio,

oltrechè confermate e portate ad esecuzione dal Dirigente del Servizio Edilizia Privata dello stesso Ente. Le fideiussioni avranno scadenza successiva al rilascio del certificato di conformità e di agibilità della nuova costruzione realizzata (e dunque quantomeno ai 4 anni dal rilascio del titolo abilitativi, salve varianti e relative proroghe), escutibili a prima richiesta e con rinuncia al beneficium excussionis, da estinguersi solo a seguito della certificazione comunale di avvenuta demolizione degli edifici previsti in progetto;

- al rilascio, da parte della proprietà, di autorizzazione irrevocabile in forma scritta e con firme autenticate, all'introduzione nella proprietà interessata di preposti comunali, nonché di imprese incaricate dal Comune di Correggio dell'esecuzione dei lavori di demolizione previsti dal progetto degli immobili di ragioni dei beneficiari del titolo abilitativi assentito, allo scopo di consentire la realizzazione in forma diretta pubblica delle occorrenti iniziative di ripristino, ove tale iniziativa non sia stata realizzata e completata dalla stessa proprietà non oltre giorni 90 dall'ultimazione degli edifici di nuova costruzione, di cui dovrà essere data comunicazione nei termini di legge al Comune medesimo, così come previsto in progetto e previa escussione della fideiussione prestata, finalizzata al sostentamento dei costi, conseguenti all'accertato inadempimento della proprietà.

Per la classificazione dei parcheggi e la relativa disciplina si applicano i criteri di cui al successivo Art. 104.

Per tutto quanto non disposto dalle presenti norme, relativamente alle infrastrutture viarie trovano applicazione le disposizioni contenute nel D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s. m., nel D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e s. m., nonché nel Decreto del Ministero LL.PP. 5 novembre 2001.

- la realizzazione della "bretella di collegamento asse Reggio Emilia – Correggio – SP50" località Gazzata oggetto di procedimento unico ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera a) della LR 24/2017 dovrà avvenire rispettando le caratteristiche tecniche del tracciato, i limiti d'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 nella nuova edificazione e negli eventuali ampliamenti degli edifici esistenti lungo il tracciato viabilistico i limiti di arretramento della edificazione dalle strade riportati sulle tavole di PRG con linea a tratteggio nera.

Art. 103 - Fasce di rispetto delle infrastrutture viarie e ferroviarie

Le fasce di rispetto sono funzionali alla protezione del traffico, alla realizzazione delle nuove strade, ciclabili e pedonali, con relative aree di sosta e parcheggio e attrezzature connesse, ivi compresi i distributori di carburante, ove consentiti dall'apposito Piano comunale, all'ampliamento delle strade esistenti, ciclabili e pedonali esistenti, nonché alla protezione della sede stradale nei riguardi della edificazione e viceversa.

Le fasce di rispetto delle infrastrutture viarie sono pertanto inedificabili, ed all'interno delle stesse possono realizzarsi gli interventi di cui ai punti precedenti.

Le aree interessate possono risultare dalle indicazioni cartografiche del P.R.G. o essere prescritte dalle presenti norme come semplice limite di inedificabilità; in ogni caso è fatta salva la possibilità di computarne la superficie ai fini edificatori per le destinazioni di zona corrispondenti.

In assenza di indicazioni grafiche sulle tavole di P.R.G., valgono comunque le prescrizioni di distanza dal ciglio stradale previste dai DD.MM. 1.4.1968 n. 1404 e 2.4.1968 n. 1444, integrate dalle prescrizioni di cui alle presenti Norme.

Nell'ambito di queste fasce sono comunque ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro scientifico, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia, anche con incremento di Su o di carico urbanistico secondo le modalità e le entità consentite dalle presenti Norme per gli edifici esistenti in zone extraurbane, a meno di criteri più restrittivi imposti da specifiche limitazioni di zona e dall'articolato normativo specifico per le zone omogenee E, sono inoltre ammesse canalizzazioni di infrastrutture tecnologiche, reti di bonifica e irrigazione a pelo libero o intubazione, impianti di sollevamento e opere di captazione delle acque.

Nei casi in cui tali ampliamenti siano consentiti dalle prescrizioni specifiche per le zone extraurbane classificate in sovrapposizione al limite di rispetto stradale essi potranno essere realizzati esclusivamente nella parte opposta rispetto al fronte-strada.

Nelle zone E1, E2, e in tutte le zone D comprese all'interno delle fasce di rispetto stradale, sulla base di una quantificazione del fabbisogno di impianti per la distribuzione del carburante operata in sede provinciale, il P.R.G. consente a titolo precario la costruzione di detti impianti, purchè le parti edificate di questi rispettino le distanze minime stabilite dal presente articolo e dal recedente Art. 101.

Le fasce di rispetto sono considerate zone pubbliche e come tali espropriabili nel caso in cui sia necessario procedere alla ristrutturazione dell'impianto viario e delle relative pertinenze e nel caso in cui la zona sia prospiciente ad aree destinate ad uso pubblico o comunque sottoposte a intervento pubblico.

Le medesime indicazioni precedentemente riportate si applicano anche alla fascia di rispetto prospiciente il vecchio tracciato ferroviario Correggio-Bagnolo in Piano.

- la realizzazione della "bretella di collegamento asse Reggio Emilia – Correggio – SP50" località Gazzata oggetto di procedimento unico ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera a) della LR 24/2017 dovrà avvenire rispettando le caratteristiche tecniche del tracciato, i limiti d'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 nella nuova

edificazione e negli eventuali ampliamenti degli edifici esistenti lungo il tracciato viabilistico i limiti di arretramento della edificazione dalle strade riportati sulle tavole di PRG con linea a tratteggio nera.

PRG SAN MARTINO IN RIO

Art. 115 - Zone F.4 destinate alla viabilità

Il P.R.G. indica alla Tav. 1, redatta alla scala 1:10.000, il sistema viario classificato secondo le categorie seguenti:

Autostrade:

con funzione nazionale e regionale (di tipo A ai sensi del D.M. 1/4/68), sono accessibili solo attraverso i caselli autostradali;

Strade primarie o di grande comunicazione:

di tipo B ai sensi del D.M. 1/4/68, sono accessibili solo attraverso i nodi indicati nelle tavole del P.R.G., o attraverso nuove immissioni canalizzate, purché distanti non meno di 500 metri dagli accessi preesistenti e da quelli previsti dal P.R.G.;

Le costruzioni devono osservare una distanza minima dal ciglio stradale di 40 ml. fuori dal perimetro dei centri abitati e di ml.10 dentro allo stesso perimetro, oppure eventuali distanze maggiori se indicate nelle tavole del P.R.G.

Strade secondarie o di media importanza:

di tipo C, ai sensi del D.M. 1/4/68, sono accessibili attraverso i nodi indicati nelle tavole di P.R.G. o attraverso nuove eventuali immissioni di strade secondarie, purché distanti non meno di 200 metri dagli accessi preesistenti e da quelli previsti dal P.R.G.

Le costruzioni devono osservare una distanza minima dal ciglio stradale di ml. 40 fuori dal perimetro dei centri abitati e di ml.10 dentro allo stesso perimetro, oppure eventuali distanze maggiori se indicate nelle tavole del P.R.G.

Strade di interesse locale:

di tipo D, ai sensi del D.M. 1/4/68, sono accessibili mediante dirette immissioni delle strade interne, oppure dai lotti purché nel rispetto delle esigenze della circolazione.

Le costruzioni devono osservare una distanza minima dal ciglio stradale di ml. 20 fuori dal perimetro dei centri abitati e di ml.10 dentro allo stesso perimetro, oppure eventuali distanze maggiori se indicate nelle tavole del P.R.G.

Strade interne:

con funzione di distribuzione capillare urbana o interpoderale.

La sezione minima, per le strade residenziali a fondo cieco che servono non più di mc. 10.000, non potrà essere inferiore a m. 6,50 con carreggiata minima di ml. 4,50.

Per le strade non a fondo cieco la sezione minima complessiva da recinzione a recinzione è di ml.10,50. La distanza minima delle costruzioni dal ciglio stradale è di ml. 5,00, fatte salve ulteriori prescrizioni inerenti la visuale libera dettate dalle presenti Norme.

Ciclabili e pedonali:

con funzioni di distribuzione capillare nell'ambito dei tessuti edificati e del territorio extra urbano.

La sezione delle strade ciclabili è multipla di ml. 1,25, con un minimo di ml. 2,50. La sezione minima dei pedonali ivi compresi i marciapiedi stradali, è ml. 1,50.

I Piani Particolareggiati, ove prescritti per l'attuazione del P.R.G., dovranno prevedere percorsi pedonali e piste ciclabili in sede propria distinta dalla viabilità carrabile, in modo da completare la rete principale individuata dal P.R.G., integrandosi con questa, ed assicurare sistematicamente il collegamento fra le residenze, i servizi e le aree produttive.

Sulle strade pedonalizzate o parzialmente pedonalizzate è consentita la installazione di piccole attrezzature per l'arredo e la segnaletica.

Nell'attuazione del P.R.G. dovranno essere modificati e soppressi quegli accessi carrabili che risultano difformi dalle presenti Norme e dalle indicazioni grafiche riportate sulle tavole di P.R.G.

Nelle zone per la viabilità potranno essere realizzati, a seconda delle specifiche necessità definite sulla base degli appositi progetti esecutivi, nuove infrastrutture viarie, ampliamenti delle strade esistenti, sedi protette per il traffico dei ciclomotori, cicli e pedoni, impianto di verde di arredo stradale, canalizzazioni di infrastrutture tecnologiche, aree di parcheggio, attrezzature connesse alla mobilità e piccole strutture di servizio (pensiline e segnaletica) in corrispondenza degli assi viari interessati dalle linee del trasporto pubblico, ecc...

In sede di progettazione delle infrastrutture stradali possono essere previsti nuovi parcheggi, ad integrazione di quelli previsti dal P.R.G., nelle aree di rispetto stradale, purché non siano interessate zone di tutela naturalistica.

Per la classificazione dei parcheggi e la relativa disciplina si applicano i criteri di cui al successivo Art.117.

- la realizzazione della "bretella di collegamento asse Reggio Emilia – Correggio – SP50" località Gazzata oggetto di procedimento unico ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera a) della LR 24/2017 dovrà avvenire rispettando le caratteristiche tecniche del tracciato, i limiti d'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 nella nuova

edificazione e negli eventuali ampliamenti degli edifici esistenti lungo il tracciato viabilistico i limiti di arretramento della edificazione dalle strade riportati sulle tavole di PRG con linea a tratteggio nera.

Art. 116 - Fasce di rispetto delle infrastrutture viarie

Le fasce di rispetto sono funzionali alla protezione del traffico, alla realizzazione delle nuove strade, con relative aree di sosta e parcheggio e attrezzature connesse, ivi compresi i distributori di carburante, all'ampliamento delle strade esistenti, nonché alla protezione della sede stradale nei riguardi della edificazione e viceversa.

Ad eccezione degli impianti e delle infrastrutture di cui sopra, le fasce di rispetto delle infrastrutture viarie sono inedificabili.

Le aree interessate possono risultare dalle indicazioni cartografiche del P.R.G. o essere prescritte dalle presenti norme come semplice limite di inedificabilità; in ogni caso è fatta salva la possibilità di computarne la superficie ai fini edificatori per le destinazioni di zona corrispondenti.

In assenza di indicazioni grafiche sulle tavole di P.R.G., valgono comunque le prescrizioni di distanza dal ciglio stradale previste dai DD.MM. 1.4.1968 n. 1404, integrate dalle prescrizioni di cui alle presenti Norme.

Nell'ambito di queste fasce sono comunque ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro scientifico, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia, anche con incremento di Su o di carico urbanistico secondo le modalità e le entità consentite dalle presenti Norme per gli edifici esistenti, a meno di criteri più restrittivi imposti da specifiche limitazioni di zona; sono inoltre ammesse canalizzazioni di infrastrutture tecnologiche, reti di bonifica e irrigazione a pelo libero o intubazione, impianti di sollevamento e opere di captazione delle acque.

Nei casi in cui tali ampliamenti siano consentiti dalle prescrizioni specifiche per le zone extraurbane classificate in sovrapposizione al limite di rispetto stradale essi potranno essere realizzati esclusivamente nella parte opposta rispetto al fronte strada

Nelle fasce di rispetto stradale, sulla base di una quantificazione del fabbisogno di impianti per la distribuzione del carburante operata in sede provinciale, il P.R.G. consente a titolo precario la costruzione di detti impianti, purché le parti edificate di questi rispettino le distanze minime stabilite dal presente articolo e dal precedente Art.115.

Le fasce di rispetto sono considerate zone pubbliche e come tali espropriabili nel caso in cui sia necessario procedere alla ristrutturazione dell'impianto viario e nel caso in cui la zona sia prospiciente ad aree destinate ad uso pubblico o comunque sottoposte a intervento pubblico.

- la realizzazione della “bretella di collegamento asse Reggio Emilia – Correggio – SP50” località Gazzata oggetto di procedimento unico ai sensi dell’art. 53 comma 1 lettera a) della LR 24/2017 dovrà avvenire rispettando le caratteristiche tecniche del tracciato, i limiti d’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 nella nuova edificazione e negli eventuali ampliamenti degli edifici esistenti lungo il tracciato viabilistico i limiti di arretramento della edificazione dalle strade riportati sulle tavole di PRG con linea a tratteggio nera.