



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:

SINTESI NON TECNICA

CODIFICA:

PF VU 03

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.ccdp.org.com / e-mail: info@ccdp.org.com
C.F. P. IVA 00474840352

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

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

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

PROCEDIMENTO UNICO

BRETELLA DI COLLEGAMENTO ASSE
REGGIO EMILIA – CORREGGIO - SP 50

ART 53 LR 24/17

LOCALITA' GAZZATA

SINTESI NON TECNICA

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

Il progettista
Arch. Aldo Caiti

Marzo 2026
Prat 4980

PREMESSA.....	3
INQUADRAMENTO TERRITORIALE	4
QUADRO PROGRAMMATICO	5
ANALISI DELLE ALTERNATIVE	6
VERIFICA DI COERENZA.....	8
QUADRO PROGETTUALE	8
MONITORAGGIO E CONTROLLO	13
CONCLUSIONI.....	17

PREMESSA

La provincia di Reggio Emilia intende realizzare un nuovo asse viario denominato “Bretella di collegamento Asse Reggio Emilia – Correggio - S.P.50 in località Gazzata nel Comune di S.Martino in Rio”.

Il progetto in esame prevede la realizzazione di una nuova viabilità che partendo dalla SP 113, attraverso una nuova rotatoria si sviluppa parallelamente alla TAV, per poi collegarsi a via S.Pellegrino Nord attraverso un'altra rotatoria di progetto.

Il Comune di San Martino in Rio in Provincia di Reggio Emilia è dotato di PRG vigente sottoposto a più varianti di cui l'ultima approvata con D.C.C. n.97 del 28/12/2023.

Il Comune di Correggio in provincia di Reggio Emilia è dotato di PRG vigente approvato in variante il 26/07/2019 con delibera CC n.52 ed ha assunto il PUG il 16/12/2025 con delibera della giunta comunale n.134.

Il Documento di ValSAT è stato organizzato secondo le disposizioni della Legge Regionale 24/2017, che per i contenuti del Documento di Valsat e della dichiarazione di sintesi, rimanda all'allegato VI del DL n. 152/2006.

La previsione urbanistica è dunque quella di sgravare dal traffico che attualmente percorre il centro abitato della frazione di Gazzata, mediante il collegamento della SP113 con via San Pellegrino Nord in direzione della SP50, attraverso i campi agricoli a lato della linea dell'Alta Velocità e dell'Autostrada A1, quindi in luoghi già “compromessi” dalla linea di frammentazione senza dunque creare ulteriori criticità nel territorio.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Si tratta di una porzione di territorio del Comune di San Martino in Rio e Correggio collocato nel settore sud in località Gazzata a nord dell'autostrada A1 e della linea dell'Alta Velocità.

In particolare il territorio interessato dall'area di sedime della nuova bretella stradale è quello che costeggia la linea dell'Alta Velocità per circa 1.1 km nel Comune di San Martino in Rio e per un tratto di circa 190 metri nel comune di Correggio.

L'uso del suolo è sostanzialmente agricolo con prati e vigneti e aree verdi associate alla viabilità, in corrispondenza della ditta Veroni Cotti srl il tragitto stradale interessa l'area di proprietà dell'azienda.

Di seguito si riporta la localizzazione del lotto di intervento (in rosso) su vista satellitare.



Figura – Estratto vista satellitare con individuazione tragitto di progetto.

QUADRO PROGRAMMATICO

Le analisi cartografiche condotte nell'area territoriale interessata dall'intervento hanno consentito di individuare le tematiche ambientali più significative in relazione al progetto e eventuali problematiche collegate alla realizzazione dell'opera.

Elementi di attenzione sono:

- Fascia di rispetto delle zone di protezione dall'inquinamento luminoso degli osservatori astronomici,
- vicinanza con il torrente Tresinaro Vecchio iscritto nell'elenco delle acque pubbliche collocato a circa 150 metri e obbligo di richiedere autorizzazione paesaggistica alla Sovrintendenza.
- posizionamento su territori a rischio alluvioni poco frequenti con tempi di ritorno tra 100 e 200 anni e soggetti rischio liquefazione ed amplificazione stratigrafica con potenziali cedimenti in caso di sisma sono dunque necessari opportuni presidi per garantire il deflusso delle acque e indagini geologiche di III livello.
- il tracciato interferisce con linee Enel interrate e linee gas e acqua.

Dall'analisi della cartografia della strumentazione urbanistica si vede che il corridoio infrastrutturale non è indicato, si rende dunque necessaria la modifica della cartografia con una variante alla strumentazione sia nel Comune di Correggio che nel Comune di San Martino in Rio.

ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Le alternative considerate al tracciato proposto per la realizzazione della Bretella di collegamento asse Reggio Emilia – Correggio – SP 50 in località Gazzata nel Comune di San Martino in Rio sono localizzate tutte a nord del corridoio infrastrutturale portante della linea Ferroviaria dell'Alta Velocità e la vicina Autostrada A1 coerentemente con la previsione di PTCP che prevede il collegamento viario tra Prato e Fontana di Rubiera sul lato nord della TAV.

Le tre alternative sono collocate tra via Cà Matte Sud al margine est, via Fossa Annegata a nord e la SP113 in comune di Correggio ad ovest.

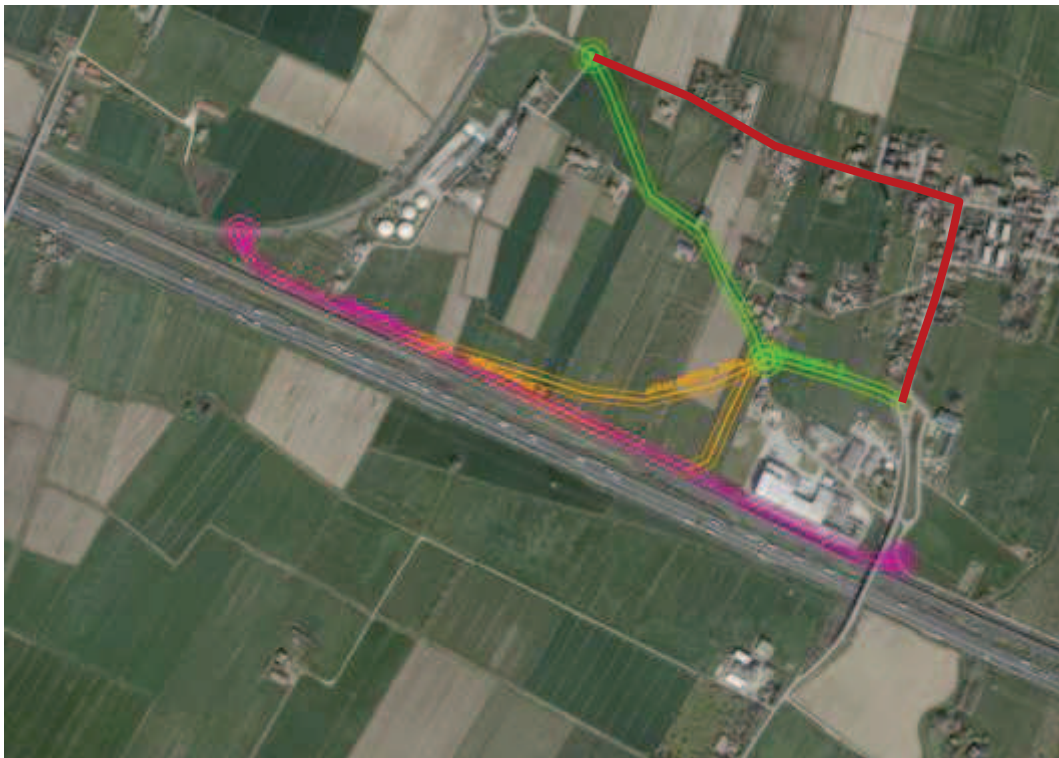


Figura – Estratto vista satellitare con individuazione di tutte le alternative considerate.

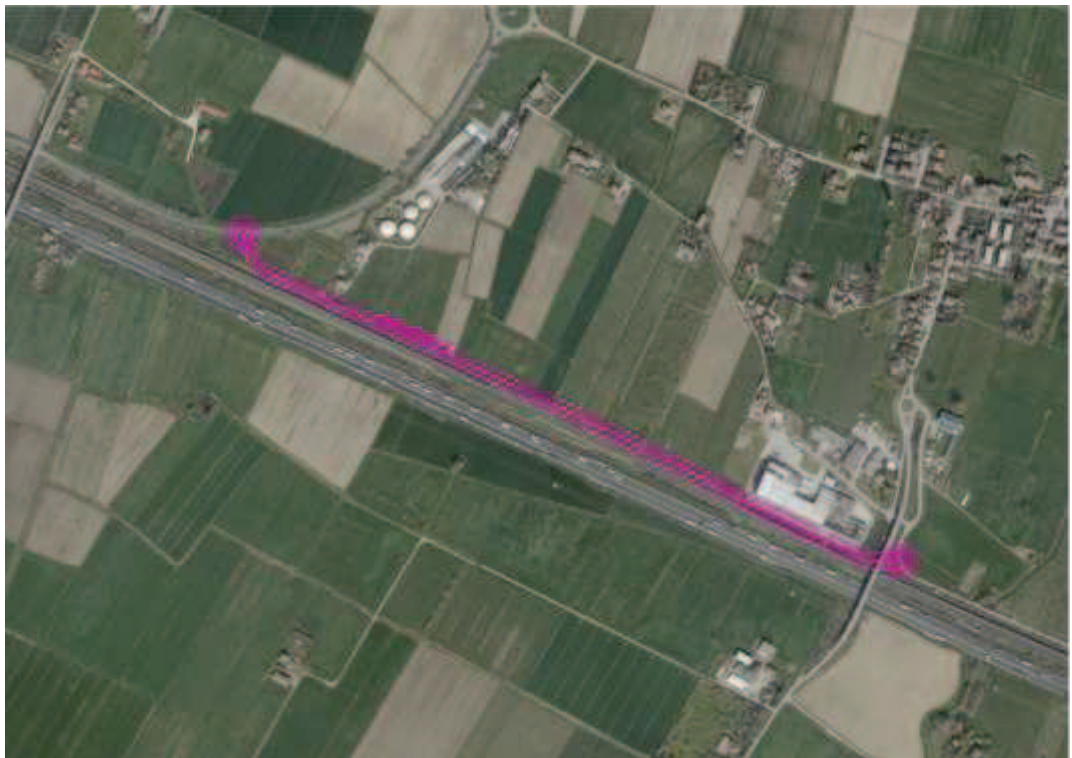
Per ogni alternativa si sono considerati gli aspetti positivi e negativi al fine di scegliere la più sostenibile.

Di seguito si riporta la sintesi delle valutazioni.

VALUTAZIONI CONCLUSIVE DELLE ALTERNATIVE

A seguito dei ragionamenti sopra riassunti la soluzione 1 che si riporta più sotto, sembra in effetti essere quella più sostenibile per i seguenti motivi:

- Minor consumo di suolo agricolo, ad eccezione della sola alternativa 2, essendo il tratto più breve per collegare la SP 113 e via S.Pellegrino Nord
- Minore numero di residenti potenzialmente "disturbati" da nuova viabilità alternativa a quella attuale.
- Minori costi realizzativi complessivi in quanto gli altri percorsi alternativi proposti, anche se in parte giacciono su viabilità esistente, comporterebbero il rifacimento totale delle stradine intercettate e la messa in opera di un numero maggiore di opere per la mitigazione degli impatti, soprattutto acustici per la salvaguardia delle abitazioni limitrofe.
- L'unico elemento progettuale non ottimale è dovuto alla minima distanza tra il confine sud della Veroni Cotti srl e la linea dell'Alta Velocità. A causa della necessità di mantenere la dovuta distanza dal tracciato dell'alta velocità e salvaguardare la carraia di servizio che le corre di fianco, si è costretti ad occupare ed espropriare parte della proprietà della ditta Veroni Cotti srl.



VERIFICA DI COERENZA

Il documento di Valsat riporta le verifiche di coerenza Esterna sulle strategie dei piani sovraordinati e le verifiche di coerenza interna delle azioni di progetto per il raggiungimento degli obiettivi preposti coerenti con le strategie.

QUADRO PROGETTUALE

DESCRIZIONE SINTETICA

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 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 (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 del presente studio 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.

Le sezioni tipo previste contemplano 3 soluzioni:

- TIPO 1: con arginelli, scarpate e fossetto di scolo acque meteoriche con barriera bordo laterale su scarpata sul lato confine proprietà RFI;
- TIPO 2: con muretto in c.a. e sovrastante barriera bordo ponte tipo H2 sul confine con proprietà RFI e arginello e scarpata su lato nord;
- TIPO 3: in corrispondenza del piazzale dello stabilimento Veroni Cotti Srl, muretto in c.a. in entrambi i lati con installata barriera bordo ponte.

E' inoltre prevista la realizzazione di manufatti per consentire gli attraversamenti di vari canali di Bonifica, per garantire il naturale deflusso delle acque, fra cui il condotto Gazzata in prossimità di Via San Pellegrino Nord e diversi scoli minori.

Di seguito si riporta il tracciato su vista aerea e la sezione tipo a lato della TAV.

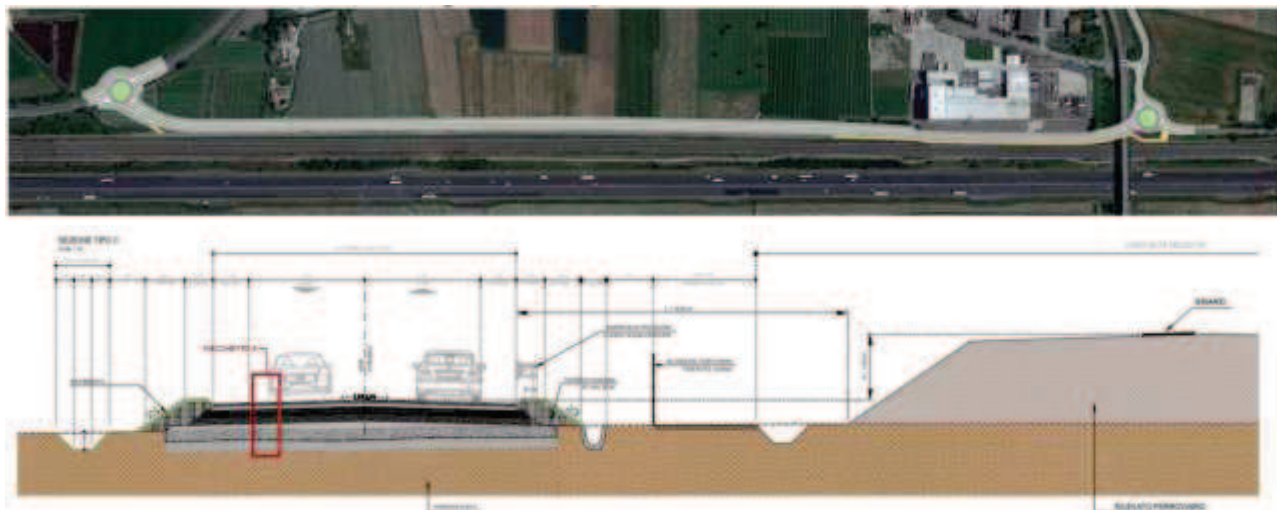


Figura – Planimetria e Sezione tipo

Il documento di Valsat riporta il riassunto delle problematiche legate all'intervento in relazione agli aspetti pertinenti dello stato ambientale e culturale.

Si sono dunque meglio analizzate le seguenti tematiche

CONSUMO DI SUOLO

ASPETTI GEOLOGICI – SISMICI - IDROLOGICI

AMBIENTE NATURALE E CULTURALE

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

INQUINAMENTO ACUSTICO

INQUINAMENTO LUMINOSO

Le pressioni attese post intervento sono riassunte nella seguente tabella:

QUADRO SINTETICO DELLE PRESSIONI ATTESE

Elementi Ambientali	Pressioni attese associate alle azioni di piano
Consumo di suolo	Occupazione di terreni non antropizzati quindi naturali e/o ad uso agricolo
Aspetti Geologici Sismici idrologici	Individuate 3 zone con proprietà geomeccaniche differenti, da più scadenti a media resistenza. Possibile presenza di rischio liquefazione dei terreni. Presenza di diversi canali di scolo del reticolo superficiale interferiti dalla nuova infrastruttura. Nuove porzioni impermeabilizzate che determinano nuove portate in caso di pioggia.
Ambiente naturale e Culturale	Il tracciato occupa terreni agricoli in parte coltivati a vigna e interseca la fascia di rimboschimento linea TAV con la presenza di alberi di giovane età e cespugli. Sono presenti diversi canali di scolo che rappresentano di fatto un corridoio ecologico faunistico. Le indagini archeologiche preventive hanno rilevato un rischio medio –alto per l'età romana e un rischio medio per età medievale.
Inquinamento Atmosferico	Diminuzione degli impatti in località Gazzata contro incremento limitato nelle aree limitrofe il corridoio infrastrutturale Autostrada e TAV.
Inquinamento Acustico	Decremento dei livelli sonori nel centro di Gazzata a scapito di lieve incremento dei livelli presso le abitazioni in fregio al corridoio TAV.
Inquinamento luminoso	Possibile incremento dell'inquinamento luminoso per illuminazione notturna della nuova viabilità.

Le misure migliorative previste nel progetto sono di seguito tabellate.

QUADRO SINTETICO DELLE MISURE MIGLIORATIVE PREVISTE

Elementi Ambientali	Misure migliorative previste dal progetto
Consumo di suolo	Scelta del tracciato più breve quindi con un minor consumo di suolo e collocato in posizione marginale in parziale sovrapposizione con le fasce di rispetto e ambientazione della linea ferroviaria.
Aspetti Geologici Sismici idrologici	Realizzati indagini geologiche sismiche integrative per definire meglio le caratteristiche dei terreni che hanno escluso fenomeni di liquefacibilità e confermata la categoria del terreno di tipo C. In relazione al reticolo superficiale si sono adottati gli opportuni presidi per garantire la trasparenza dell'infrastruttura mantenendo gli stessi passaggi previsti dalla linea TAV e si sono adottati sistemi di contenimento delle portate meteoriche di picco con frequenza 100 anni per non superare i 10 l/sha.
Ambiente naturale e Culturale	Il progetto prevede la piantumazione di unità arboree integrative in corrispondenza della rotatoria sulla SP13 e a lato della Veroni Cotti srl. Viene garantita inoltre la permeabilità faunistica di piccoli animali con sottopassi che seguono l'andamento dei canali esistenti.
Inquinamento Atmosferico	Realizzazione della bretella in corrispondenza dell'esistente corridoio infrastrutturale Autostradale allontanando le fonti di inquinamento dal centro di Gazzata e rendendo più fluido il transito dei veicoli con tracciato più rettilineo e con intersezioni a rotatoria, evitando soste e ripartenze e riducendo i tempi di percorrenza.
Inquinamento Acustico	Decremento dei livelli sonori nel centro di Gazzata per dirottamento dei flussi di traffico e realizzazione di barriera fonoassorbente in corrispondenza degli unici ricettori presenti vicino al confine con Correggio.
Inquinamento luminoso	Utilizzo di lampade led a basso consumo con ottimizzazione del flusso luminoso e ottica cut-off con riduttore di flusso

MONITORAGGIO E CONTROLLO

Per dimostrare il raggiungimento degli obiettivi che l'attuazione del progetto infrastrutturale si prefigge è di seguito elaborato il piano di monitoraggio.

Con il piano di monitoraggio proposto si vuole controllare l'attuazione dell'intervento in termini di tempistiche, rispetto delle prescrizioni progettuali e andamento post realizzazione per almeno 3 anni successivi alla messa in esercizio per verificare l'effettiva sostenibilità dell'intervento e l'eventuale necessità di azioni aggiuntive post opera se attuabili nel caso in cui si evidenzino criticità non riscontrate nell'immediato o non previste in fase progettuale.

Ogni indicatore scelto potrà esser direttamente o indirettamente correlato agli indicatori di monitoraggio agenda 2030 della Regione Emilia Romagna.

INDICATORI CORRELATI AGENDA 2030				
INDICATORE	FREQUENZA DI CONTROLLO	SOGGETTO DEL DATO	VALORE	
Occupazione territorio agricolo	Una Tantum	Soggetto attuatore	SI/NO	Ridurre probabilità di morire tra i 30 e 69 anni per tumori e malattie (indiretta) Limitare il numero di superamenti del valore limite giornaliero per la qualità dell'aria (indiretto) Raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050 (indiretta)
Alberi di ambientazione	Annuale	Soggetto attuatore	N°	Raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050 (indiretta)
Parere consorzio bonifica	Una tantum	Soggetto attuatore	SI/NO	Rispetto normative acque reflue
Presenza Sistemi di laminazione	Una tantum	Soggetto attuatore	SI/NO	Rispetto normative acque reflue

INDICATORI CORRELATI AGENDA 2030				
INDICATORE	FREQUENZA DI CONTROLLO	SOGGETTO DEL DATO	VALORE	
Funzionalità passaggi faunistici	Annuale	Soggetto attuatore	SI/NO	
Numero veicoli transitanti	annuale	Soggetto attuatore	n.pesanti n.leggeri	Ridurre probabilità di morire tra i 30 e 69 anni per tumori e malattie (indiretta) Limitare il numero di superamenti del valore limite giornaliero (indiretta) Raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050
Rilevazioni PM10, NOx, CO ₂ mediante centraline mobili	Una a collaudo fine lavori e annuale per 3 anni dopo messa in esercizio	ARPAE	µg/mc	Ridurre probabilità di morire tra i 30 e 69 anni per tumori e malattie (indiretta) Limitare il numero di superamenti del valore limite giornaliero Raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050 (indiretta)

INDICATORI CORRELATI AGENDA 2030				
INDICATORE	FREQUENZA DI CONTROLLO	SOGGETTO DEL DATO	VALORE	
Misurazioni livelli acustici ai ricettori più vicini	Una a collaudo fine lavori e annuale per 3 anni consecutivi	ARPAE	Leq (dBA) diurno Leq (dBA) notturno	
kWh di luce consumata	Annuale	Soggetto attuatore	kWh	Incrementare la produzione e l'utilizzo di energie rinnovabili (indiretta)
Numero incidenti	Annuale	Polizia locale	n.	Ridurre tasso di feriti per incidente stradale
Avanzamento lavori	Semestrale fino a fine lavori per 3 anni da rilascio PDC	Direzione Lavori	%	
Differenza costi in Euro in percentuale	Ogni SAL	Direzione Lavori	+/- valore %	

CONCLUSIONI

Il tracciato si sviluppa interamente in rilevato e si può sostenere che l'impatto visivo dell'opera sia significativo solo in prossimità di essa; a distanze maggiori l'opera viaria risulterà difficilmente percepibile sia a causa dell'assenza di punti morfologicamente elevati sia per la posizione che corre parallelamente alla linea dell'alta velocità.

Il nuovo tracciato determina consumo di suolo agricolo non urbanizzato, tuttavia il percorso scelto è quello più diretto quindi il consumo di suolo è tra i più contenuti delle alternative valutate e si sviluppa a margine dei terreni coltivati ed in parte in aree di ambientazione di RFI.

Una porzione della nuova sede stradale occupa le aree di proprietà già pavimentate della Veroni Cotti Srl.

Per quanto riguarda gli aspetti geologici si sono condotte le dovute indagini per escludere la liquefacibilità dei terreni attraversati e per determinare correttamente la classe dei suoli ai fini di una corretta progettazione della sottofondazione stradale.

Il reticolo superficiale che interessa l'area e interferisce con il tracciato è stato mantenuto funzionale con opportuni sistemi idraulici per garantire la permeabilità idraulica della nuova strada.

Al fine di garantire inoltre il principio di invarianza idraulica sono previste cunette, fossi e condotti in grado di stoccare il volume di piogge critiche e rilasciarlo con deflusso non superiore a 10 l/sha con valvole di contenimento opportunamente tarate. Lo svuotamento dei volumi stoccati avverrà in circa 22 ore.

Il progetto prevede due aree adibite a piantumazione di nuove essenze in parte a compensazione delle poche unità arboree ed arbustive eliminate per la realizzazione dell'opera.

La realizzazione della bretella comporterà un sicuro beneficio dello stato di qualità dell'aria in corrispondenza del centro abitato di Gazzata traslando il traffico di passaggio a lato dell'infrastruttura ferroviaria.

Lo stesso beneficio si otterrà per quanto riguarda il rumore e per la sicurezza stradale delle zone più centrali.

A tutela delle abitazioni più vicine alla linea dell'Alta Velocità e alla nuova bretella il progetto prevede la costruzione di una barriera antirumore.

Al fine di mettere in sicurezza le intersezioni a rotatoria anche in condizioni di scarsa visibilità si prevede l'illuminazione con ottica testa palo nel rispetto dei vincoli di riduzione dell'inquinamento luminoso per le aree interne alle perimetrio di tutela per l'osservatorio astronomico di Scandiano.

Saranno infatti usate ottiche cut-off con corpi led a basso consumo ed alta resa.

La realizzazione del progetto comporta la modifica della strumentazione urbanistica vigente del Comune di Correggio e del Comune di San Martino in Rio al fine di inserire il nuovo tracciato sulla

cartografia ed al contempo correggere alcune imprecisioni per lo svincolo su via San Pellegrino Nord.

Alla luce dei diversi temi analizzati, lo studio condotto consente di affermare che quanto in esame non comporta particolari effetti negativi e significativi sull'ambiente.