

## REALIZZAZIONE “ COLLEGAMENTO DELLA VARIANTE DI CANALI CON VIA DEL BURACCHIONE”

PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53 COMMA 1 LETTERA A  
DELLA L.R. 24/2017

# Allegato E Dichiarazione di sintesi Vas Valsat

ADOTTATO DAL C.C. CON DELIBERA N. 31329/176 DEL 28/10/2013  
APPROVATO DAL C.C. CON DELIBERA N. 9170/52 DEL 17/03/2014  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 42894/174 DEL 15/12/2014  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 68 DEL 13/04/2015  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 119 DEL 20/06/2016  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 138 DEL 02/10/2017  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 170 DEL 13/11/2017  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 117 DEL 12/11/2018  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 134 DEL 03/12/2018  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 46 DEL 08/04/2019  
VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. 246 DEL 21/12/2020

VARIANTE APPROVATA DAL C.C. CON DELIBERA N. ... DEL .../.../.....

SINDACO  
**LUCA VECCHI**

VICESINDACO E ASSESSORE A RIGENERAZIONE ED AREA VASTA  
**ALEX PRATISSOLI**

RUP  
COORDINAMENTO GENERALE E URBANISTICO  
DIRIGENTE DEL SERVIZIO RIGENERAZIONE URBANA  
**Elisa Iori**

equipe di progettazione

Servizio Rigenerazione Urbana

valsat

Provincia di Reggio Emilia

## DICHIARAZIONE DI SINTESI (VAS/VALSAT)

*Art. 53 L.R. 24/2017 - Progetto definitivo relativo al “Collegamento della Variante di Canali con Via Buracchione”, in Variante alla Pianificazione Urbanistica Vigente*

### INDICE

1. INQUADRAMENTO, PROGETTO E VARIANTE PROPOSTA.....	2
2. PROCEDIMENTO INTRAPRESO E SVOLGIMENTO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI.....	2
3. OSSERVAZIONI, PARERI ESPRESSI E RISCONTRI.....	4
4. ASPETTI AMBIENTALI E INTEGRAZIONI.....	10
ESITI E CONCLUSIONI.....	14

## **1. INQUADRAMENTO, PROGETTO E VARIANTE PROPOSTA**

Il seguente documento costituisce Dichiarazione di Sintesi, ai sensi del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. e della legislazione regionale vigente in materia, del processo di Valutazione Ambientale riguardante la Variante Urbanistica al Piano Operativo Comunale, elaborata ai sensi dell'art.53 della L.R. n.24/2017, lettera a) per il "Progetto definitivo relativo al Collegamento della variante di Canali con Via del Buracchione". L'intervento nello specifico prevede la realizzazione di un tratto di collegamento tra la viabilità comunale Via del Buracchione, sulla quale si innesterà la bretella di Rivalta di prossima realizzazione da parte del Comune di Reggio Emilia, e la Variante di Canali; il tracciato si sviluppa per una lunghezza complessiva di 750 ml e prevede l'innesto mediante rotoarie rispettivamente di diametro pari a 32 ml (innesto via del Buracchione) e 40 ml (innesto su Variante Canali), finalizzate al miglioramento dell'interconnessione della nuova viabilità con quella locale e alla riduzione della velocità in una situazione dove il tracciato si presenta sinuoso.

La progettazione della bretella è stata proposta prevedendo l'integrazione degli aspetti di natura paesaggistica e ambientale del territorio su cui si snoda; particolare attenzione è stata dedicata all'inserimento paesaggistico dell'opera in quanto il tracciato è stato studiato in modo da minimizzare i rilevati, riducendo conseguentemente l'impatto visivo dell'infrastruttura e inserendo opere naturali di mitigazione dell'impatto acustico, costituite da alternanza tra dune in terra e macchie arboreo-arbustive con essenze autoctone in linea con quanto realizzato per la Variante di Canali.

In particolare la Variante di Canali e il tratto in argomento fanno parte della "grande rete" individuata dal P.R.I.T. '98 e pertanto, ai sensi della L.R.n. 12 del 04/05/2001 "Modifiche alla L.R. n. 3 del 21/04/1999 in materia di ambiente, viabilità e trasporti e modifiche alla L.R. n. 1 del 14/01/1989", sono da ritenersi di interesse regionale; in base alle caratteristiche che esso presenta, quale naturale prosecuzione della variante di Canali, il tratto è classificabile come "strada extraurbana secondaria a carattere regionale", e, in linea con le disposizioni della L.R. n. 9 del 18/05/1999 "Disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale", modificata dalla L.R. n. 35 del 16/11/2000, è stato sottoposto, nel corso del 2011, alla procedura di verifica (screening) in quanto rientrante fra gli allegati B.1 (più esattamente: B.1.16); l'esito del procedimento ha condotto all'esclusione dall'ulteriore sottoposizione del progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) (Delibera RER n. 101/2012 del 06/02/2012); pertanto la Provincia di Reggio Emilia ha proceduto alla redazione della successiva fase progettuale, funzionale all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate dal tracciato infrastrutturale.

In data 24/05/2019, in linea con gli obiettivi strategici su esposti, Comune e Provincia di Reggio Emilia hanno siglato l'Accordo di Programma finalizzato al "miglioramento delle infrastrutture strategiche per l'accessibilità al territorio del Comune capoluogo della Provincia di Reggio Emilia - Varianti alla S.S. 63: Bretella di Rivalta e Collegamento della Variante di Canali con Via del Buracchione", che ha posto le basi per una collaborazione finalizzata alla progettazione e realizzazione delle infrastrutture citate con finanziamento a carico del Comune.

Il progetto interessa alcuni beni soggetti a vincolo paesaggistico per la vicinanza del Torrente Crostolo, è inserito in una zona classificata come Ambiti strategici di rilevante interesse paesaggistico e di tutela di laghi, invasi e corsi d'acqua per la presenza della Canalina di Albinea.

## **2. PROCEDIMENTO INTRAPRESO E SVOLGIMENTO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI**

- Presentazione dell'istanza di approvazione del progetto al Servizio Mobilità: in data 13/01/2020 la Provincia di Reggio Emilia, tramite PEC, acquisita agli atti con P.G. n.5535/2020 ha presentato il progetto definitivo per la realizzazione del collegamento infrastrutturale tra la variante di Canali e Via del Buracchione;

- Approvazione con DGC ID n°88 del 14/05/2020 della proposta di progetto definitivo da sottoporre agli adempimenti della conferenza di servizi nell'ambito del procedimento unico ai sensi dell'art.53 lettera a) della L.R.N.24 del 21/12/2017;

- Presentazione dell'istanza di approvazione del progetto al Servizio Rigenerazione: a seguito dell'approvazione con DGC in data 15/06/2020 la Provincia di Reggio Emilia, tramite PEC, acquisita agli atti con P.G. n.98521/2020 ha presentato il progetto definitivo per la realizzazione del collegamento infrastrutturale tra la variante di Canali e Via del Buracchione, in variante al Piano Operativo Comunale, da approvarsi con procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. n. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio";

- Pubblicazione: gli elaborati di progetto e di variante sono stati depositati, ai sensi dell'art. 53, comma 6 della L.R. n. 24/2017, contemporaneamente alla pubblicazione dell'avviso di deposito sul BURER e sull'albo pretorio online, presso l'Archivio Generale del Comune di Reggio Emilia a partire dal giorno 8 luglio per 60 giorni interi e consecutivi e cioè fino al 7 settembre 2020;

- Indizione della Conferenza di Servizi: Il Comune di Reggio Emilia "Area Programmazione Territoriale e Progetti Speciali\_Servizio Rigenerazione Urbana" con PEC P.G n. 104702/2020 e P.G.n. 104724/2020 del 25/06/2020 ha provveduto a indire e convocare per la data 9 luglio 2020 una prima seduta della Conferenza di Servizi per l'esame del progetto e della variante connessa, rendendo disponibili tutti gli elaborati sulla pagina web appositamente creata.

I soggetti invitati sono stati i seguenti:

- Provincia di Reggio Emilia - Servizio Pianificazione Territoriale;
- Regione Emilia-Romagna
- Sindaco del Comune di Albinea
- Sindaco del Comune di Quattro Castella
- Sindaco del Comune di Vezzano sul Crostolo
- Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia
- Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia
- SETA- Società italiana Trasporti Autofiloviari s.p.a.
- A.N.A.S.
- ATERSIR - Agenzia Territoriale Emilia-Romagna per Servizi Idrici e Rifiuti
- Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia e Romagna
- Arpae - Sac- Strutture Autorizzazioni e Concessioni
- Autorità di Bacino del fiume Po
- AUSL di Reggio Emilia - Servizio Igiene Pubblica
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
- Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
- Enel s.p.a.- Distributore territoriale Rete Emilia e Romagna
- IRETI s.p.a. Servizi tecnici territoriali
- Telecom Italia s.p.a.
- Terna s.p.a.
- 6^ Reparto Infrastrutture - Ufficio Demanio e Servitù Militari
- Aeronautica Militare Comando 1^ Regione Aerea - Reparto Territorio e Patrimonio
- Comando Militare Esercito Emilia-Romagna - Ufficio personale, logistico e Servitù Militari
- ENAC - Ente Nazionale per l'aviazione civile- Direzione Pianificazione e progetti

- Agenzia del demanio- Filiare Emilia e Romagna
- Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Reggio Emilia
- Regione Carabinieri Forestali Emilia Romagna - Gruppo di Reggio Emilia
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia-Romagna
- Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale
- Autostrade per l'Italia
- FER- Ferrovie Emilia e Romagna s.r.l.
- Regione Emilia-Romagna - Servizio Ferrovie
- Ministero Infrastrutture e Trasporti Direzione Generale Territoriale del Nord-Est - USTIF
- RFI - Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.- Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. Gruppo Ferrovie dello Stato- Direzione Compartimentale Infrastrutture
- Servizio Difesa del Suolo della Costa e Bonifica
- SNAM s.p.a.
- Corpo Forestale dello Stato
- Prefettura di Reggio Emilia

**Svolgimento della Conferenza di Servizi:** una seconda Conferenza di Servizi si è svolta il 10 settembre 2020 e la terza e conclusiva il 4 febbraio del 2020. Durante la Conferenza di Servizi gli enti e le amministrazioni competenti in materia hanno approfondito le tematiche proprie del progetto e della variante connessa e hanno richiesto modifiche ed integrazioni agli elaborati esprimendo il proprio contributo istruttorio o parere di competenza che si riportano di seguito.

Nel corso dell'ultima seduta la conferenza di servizi ha concluso positivamente il procedimento unico ai sensi dell'art.53 della L.R. n. 24/2017 relativo all'approvazione del progetto definitivo del collegamento della variante di Canali con via del Buracchione, in variante alla pianificazione urbanistica vigente, che stante l'interesse pubblico dell'opera, determina l'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità. La Conferenza dunque, per quanto di competenza, ha approvato il progetto in esame come modificato ed integrato a seguito delle richieste emerse in sede di Conferenza stessa, con la prescrizione che la fase esecutiva e gestionale siano attuate nel rispetto di tutte le condizioni e prescrizioni contenute nelle comunicazioni, autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati. Si intendono inoltre compresi gli atti di assenso formati ai sensi dell'art. 17 bis della L. 241/1990. Inoltre si è espresso assenso alla variante agli strumenti di pianificazione urbanistica (variante al POC). Infine si è condiviso ed approvata la proposta di controdeduzione alle osservazioni contenuta nella relazione di controdeduzione che è stata inviata a tutti i componenti della Conferenza di Servizi congiuntamente alla convocazione della seduta.

### **3. OSSERVAZIONI, PARERI ESPRESSI E RISCONTRI**

Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile Regione Emilia Romagna (PG.n.111173/2020) - dichiarazione di estraneità al rilascio di autorizzazione in relazione al procedimento in oggetto;

R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana (PG. n. 113020/2020) - dichiarazione di estraneità al procedimento in quanto *nei pressi del sito in argomento non ci sono impianti ferroviari di competenza di questa Direzione territoriale;*

ATERSIR (PG.n. 114367/2020) -Contributo istruttorio

*ATERSIR esprimerà il proprio parere, ai sensi della DGR 201/2016, sui piani urbanistici o varianti urbanistiche adottati (nei procedimenti disciplinati dalla ex L.R. 20/2000) con le modalità per la presentazione delle osservazioni ai piani nel caso in cui dal confronto con il Gestore ricorra:*

- *la necessità di realizzare nuove infrastrutture del SII, o di adeguare quelle esistenti, ai fini della previsione delle esigenze infrastrutturali da inserire nella programmazione d'ambito del SII riguardanti nuovi agglomerati o modifiche degli esistenti;*
- *l'incidenza delle previsioni urbanistiche sulle aree di salvaguardia e sulle zone di riserva della risorsa destinata al consumo umano;*
- *la proposta di eventuali modifiche agli agglomerati esistenti e/o la previsione di nuovi agglomerati.*

Agenzia del Demanio - Direzione Regionale Emilia-Romagna (PG n. 114653/2020) - *dichiarazione di estraneità al procedimento, in quanto emerge che nell'area interessata dal progetto in argomento non sono presenti beni di competenza dell' Agenzia;*

Terna S.p.A. (PG n 118232/2020) - *si precisa che non sussistono interferenze con elettrodotti di competenza in prossimità dell'area indicata e si indicano comunque le prescrizioni per gli interventi posti in prossimità delle linee ad alta tensione;*

AUSL (PG n. 125986/2020) - *il parere esplicita le seguenti osservazioni/prescrizioni:*

*Ogni opera che possa interferire con il sottosuolo e le acque sotterranee (pozzi, scavi al di sotto del piano di campagna) deve essere realizzata con gli accorgimenti necessari per evitare emungimenti idrici incontrollati, nonché per garantire il rispetto delle norme di tutela del suolo e delle acque sotterranee. In particolare per i sottopassi dovranno essere canalizzate le acque di falda presenti nell'area ( tutela delle falde e dei pendii).*

*Si rimarcano comunque i vincoli inerenti le zone di rispetto stradale in particolare per spandimenti, trattamenti fitosanitari ecc..*

*Tutti gli innesti / intersezioni con gli altri assi viari (le due rotatorie) dovranno prevedere corsie privilegiate (e relativa segnaletica) in sicurezza per le utenze deboli.*

*Dovranno essere previsti idonei accorgimenti per ridurre gli impatti indotti dalla realizzazione dell'opera. In particolare i mezzi pesanti per il trasporto di terre, sabbie ecc.. dovranno essere coperti per evitare dispersioni aeree di polveri.*

Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile (PG n. 135847/2020) - *parere favorevole condizionato alle seguenti considerazioni:*

*la relazione idraulica rileva la necessità di interrompere il traffico lungo la ciclabile e le zone di pertinenza a lato della Canalina di Albinea: qualora il franco di sicurezza non sia rispettato, si chiede che siano predisposte le opportune e necessarie misure per salvaguardare la pubblica incolumità durante tali eventi. In particolare, è opportuno che nel Piano di Emergenza Comunale siano previste procedure, codificate con il sistema di allertamento di cui alla DGR 962 del 25/06/2018 per prevedere la tempestiva chiusura, totale o parziale, della pista ciclo-pedonale e dell'area attrezzata, a tutela dell'incolumità dei fruitori.*

*La relazione idraulica indica misure per la riduzione della vulnerabilità dei beni e delle strutture esposte in progetto anche ai fini della tutela della vita umana, si chiede che tali misure siano rese cogenti e recepite nella successiva fase esecutiva del progetto.*

AERONAUTICA MILITARE COMANDO 1^ REGIONE AEREA (PG. n.135967/2020) - *nulla osta relativamente ai soli aspetti demaniali di interesse di questa F.A. alla esecuzione dell'intervento, in quanto non interferisce né con sedimi/infrastrutture intestati a questa Forza Armata né con Servitù;*

ARPAE (PG.n. 142081/2020) parere favorevole condizionato:

*Per quanto attiene al tema dell'inquinamento atmosferico l'opera non apporterà consistenti modificazioni se non quelle connesse alla riduzione dei tratti attualmente soggetti a congestionamento. Pertanto la fluidificazione del traffico comporterà complessivamente un miglioramento, anche se non quantificato, della qualità dell'aria sui nuclei urbani di Rivalta.*

*Sul tema dell'inquinamento acustico, Arpae concorda con la proposta di riportare entro i limiti i valori acustici mediante un intervento di manutenzione straordinaria del pacchetto di finitura in conglomerato bi-tuminoso realizzato con il bitume modificato fonoassorbente tipo Asphalt Rubber o equivalente.*

*In sede di progettazione esecutiva sarà necessario definire in dettaglio il pacchetto binder - tappeto, sia dal punto di vista dimensionale che qualitativo, da impiegare sul tratto esistente Via Bedeschi - Via del Buracchione. In particolare, dovranno essere indicate le caratteristiche prestazionali in termini di riduzioni delle emissioni sonore.*

*Arpae concorda, infine, con la proposta di Variante alla Zonizzazione Acustica Comunale denominata "Bretella di collegamento tra Canali/via del Buracchione.*

Consorzio di Bonifica parere di massima positivo pervenuto in data 26/10/2020 con PG.n.171210; con le seguenti richieste di modifica all'elaborato "Planimetria individuazione tracciato pista di manutenzione canalina di bonifica (Luglio 2020)";

❖ *eliminazione della dicitura "Ø1800 mm" per il tombamento della canalina,*

❖ *eliminazione della dicitura "oggetto di verifica in sede esecutiva" per quanto riguarda la copertura della canalina fino alla sezione n.16,*

❖ *in corrispondenza della sezione 9, eliminazione di curva e controcurva (e successivo "raddrizzamento") lungo il percorso dei mezzi di manutenzione del consorzio di bonifica.*

*Si ricorda nuovamente che:*

▪ *occorrerà anche convenire con lo scrivente Consorzio un idoneo atto che attesti il tracciato, le responsabilità e le modalità di utilizzo del percorso adibito al passaggio dei mezzi consorziali o di terzi per lo stesso operanti, destinati alla manutenzione e sorveglianza della Canalina di Albinea.*

▪ *prima dell'appalto e in ogni caso prima della esecuzione dei lavori, dovrà essere sottoposto al Consorzio il progetto esecutivo, al fine del rilascio delle concessioni tecniche-amministrative ai sensi del R.D. 368/1904 e s.m.i., senza le quali non si potrà dare corso all'esecuzione delle opere.*

*In particolare, le concessioni riguarderanno:*

- *le coperture/tombamenti della Canalina di Albinea,*

- *lo scarico diretto delle acque veicolate dalle nuove superfici impermeabili nella Canalina di Albinea,*

- *qualsiasi altra opera interferente con la Canalina di Albinea o eseguita nell'area di rispetto.*

*In sede di rilascio della concessione ai sensi del RD 368/1904, il Consorzio si riserva di definire gli ulteriori aspetti esecutivi e di dettaglio che non sono chiari ed evidenti dal progetto definitivo.*

RER Servizio di Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica nulla-osta pervenuto in data 12/11/2020 con PG.n.182269;

Comando Militare Esercito Emilia-Romagna nulla-osta pervenuto in data 23/11/2020 con PG.n.194671;

IRETI parere favorevole alle condizioni di risoluzione delle interferenze con le reti esistenti pervenuto in data 25/11/2020 con PG.n. 195885;

*Si evidenzia che la nuova rotatoria prevista in Via del Buracchione interferisce con le reti di acquedotto (rete di adduzione in acciaio DN 300 mm, rete di distribuzione in PVC DE 110 mm) e metanodotto di quarta specie (acciaio DN 80 mm), posizionate a sud della carreggiata di Via del Buracchione, su terreno di proprietà privata come da stralcio cartografico allegato.*

*Si segnala che in fase di progettazione esecutiva, per la risoluzione delle suddette interferenze, occorrerà prevedere lo spostamento delle reti, per circa 120 m lineari, a monte dell'attuale "duna", in posizione idonea tenendo in considerazione anche il futuro prolungamento della tangenziale, in direzione sud.*

*Nel caso si verificasse, a seguito del tracciamento sul posto delle linee esistenti, che le nuove opere di viabilità non impattino sulle reti, dovrà essere comunque garantita alla scrivente, l'accessibilità delle aree di sedime delle condotte, per consentire i futuri interventi di manutenzione in condizioni di sicurezza.*

Soprintendenza Archeologica parere pervenuto in data 29/12/2020 con PG.n. 221681;

*In riferimento all'istanza di cui all'oggetto,*

*- considerato che sulla base del progetto trasmesso è stata condotta una verifica archeologica preliminare con saggi eseguiti dalla Soc.coop. AR/S Archeosistemi nel novembre 2012 in base alla quale è stato emesso parere positivo, ns. prot.16031 del 10.12.2012;*

*- preso atto delle integrazioni progettuali successive, di cui alla nota indicata a margine, e delle profondità di indagine archeologica raggiunte (-1,5m dal pdc) con la verifica preliminare condotta nel 2012;*

*- considerato che sono previste vasche di prima pioggia profonde 2,5m dal pdc e un disoleatore, che risultano più profondi rispetto alle verifiche archeologiche già condotte;*

*Tutto ciò considerato e premesso questo Ufficio ritiene opportuno che le opere di scavo delle vasche e del disoleatore vengano seguite dal controllo archeologico in corso d'opera con rilievo della stratificazione visibile.*

*Tali operazioni di controllo dovranno essere affidate ad archeologi di provata professionalità, esterni all'Amministrazione. Nessuno degli oneri connessi alle attività archeologiche suddette (sia quelle in corso di scavo, come la sorveglianza, i mezzi meccanici, conduzione e documentazione scavi etc., sia quelle post-scavo, come la rielaborazione dati, la redazione schede, la documentazione grafica e fotografica, etc.) dovrà risultare a carico di questa Amministrazione.*

*Gli archeologi incaricati opereranno sotto la Direzione scientifica di questa Soprintendenza e dovranno mettersi in contatto con il Funzionario archeologo responsabile dell'istruttoria; a tal fine, sarà cura della D.L. comunicare il nominativo della ditta incaricata, e la data di inizio lavori con un congruo preavviso di almeno 10 giorni lavorativi.*

*Resta inteso che, qualora venissero rinvenute evidenze di interesse archeologico nel corso di detti controlli, questo Ufficio si riserva di formulare ulteriori prescrizioni di tutela in merito.*

Nel verbale conclusivo di approvazione del progetto si è inoltre dato atto che in relazione al parere della Soprintendenza in merito alla tutela paesaggistica, in fase di predisposizione della progettazione definitiva era già stato acquisito il parere favorevole di competenza da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le provincie di Bologna, Modena e Reggio Emilia (Parere di competenza favorevole Prot. N. 16478 del 27/11/2014) e di conseguenza era già stata rilasciata la conseguente autorizzazione paesaggistica in data 20/02/2015 PS 1343/2014.

Non essendo pervenuto un nuovo parere in merito alla tutela paesaggistica da parte della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le provincie di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, si è generato il silenzio assenso ai sensi dell'art. 17 bis della Legge 241/90 e s.m.i.

Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio del 24/06/2020 verbale n°7: parere favorevole.

Decreto del Presidente n.18 della Provincia di Reggio Emilia del 01/02/2021: “parere motivato positivo relativamente alla Valutazione ambientale strategica (ValSAT) e “parere favorevole in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità sismica locale ai sensi dell’art. 5 della LR n. 19/2008, sempre a condizione che siano rispettate le condizioni e prescrizioni riportate nel CONSIDERATO.

Di seguito si riportano le prescrizioni espresse nel Considerato:

- nella successiva fase esecutiva dovranno essere rispettate le condizioni e prescrizioni contenute negli allegati pareri di: ARPAE, AUSL, Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e Protezione Civile, Consorzio di Bonifica, IRETI e Soprintendenza per i beni archeologici dell’Emilia - Romagna;
- nella Dichiarazione di sintesi dovranno essere riportate considerazioni rispetto alla sostenibilità ambientale delle trasformazioni derivanti dalle eventuali osservazioni accolte o parzialmente accolte;

per quanto attiene gli aspetti geologico-ambientali e sismici si esprime parere favorevole ai sensi dell’art. 5 della L.R. 19/2008, segnalando la necessità di verificare, in fase di progettazione esecutiva, la rispondenza delle ipotesi assunte nella relazione geotecnica e nella modellazione sismica, redatte ai sensi delle NTC 2008, con quanto previsto dalle NTC vigenti.

#### Osservazioni presentate

Sono state formulate n.4 osservazioni: analizzate e controdedotte nella “Relazione di controdeduzione osservazioni”:

- Osservazione n° 1 agli Atti PG.n.141066 del 07/09/2020 presentata dai sigg. Leoncini Emma e Claudio;
- Osservazione n° 2 agli Atti PG.n.141463 del 08/09/2020 presentata dai sigg. Giorgio Adelmo Bertani, Maria Grazia e Martina della Soc.Agr. Canova Farm Lab s.a.
- Osservazione n° 3 agli Atti PG.n.141718 del 08/09/2020 presentata dal geom. Melloni Massimo per incarico del sig. Bocchialini Luigi
- Osservazione n° 4 agli Atti PG.n.145232 del 15/09/2020 (pervenuta fuori termine di deposito) presentata dal geom. Melloni Massimo per incarico della sig.ra Veroni Marta

Durante l’ultima seduta tenutasi il 4 febbraio 2021 è stata condivisa ed approvata la proposta di controdeduzione alle osservazioni contenuta nella relazione di controdeduzione che è stata inviata a tutti i componenti della Conferenza di Servizi congiuntamente alla convocazione della terza e conclusiva seduta.

Nella “Relazione di controdeduzione osservazioni” è stata parzialmente accolta l’osservazione n° 2 agli Atti PG.n.141463 del 08/09/2020 presentata dai sigg. Giorgio Adelmo Bertani, Maria Grazia e Martina della Soc.Agr. Canova Farm Lab s.a.

Le osservazioni pertinenti al progetto vertono sui seguenti argomenti:

- la rotonda pur lievemente ridotta nel diametro, continua peraltro a permanere al di sopra di linee infrastrutturali esistenti;
- si destina a viabilità una zona non tipicizzata, che ha la funzione di preservazione della sicurezza stradale e del contenimento dell’inquinamento acustico ed aereo determinato dal

traffico allontanando inoltre indebitamente le possibilità di insediamento dei terreni di ragioni dell'osservante, ubicati in prossimità.

- con la progettazione dell'opera non si è presa in esame la soluzione alla interclusione del fondo, oggi indirettamente accessibile tramite il passo carraio da via del Buracchione a fianco dell'ex mulino, recentemente acquisito dal confinante con la ferma e dichiarata intenzione di renderlo indisponibile a qualsiasi transito che non sia privato ed esclusivo.

A tali osservazioni è seguito il seguente riscontro:

- Il progetto è stato sottoposto al parere degli enti gestori servizi territorialmente competenti nell'ambito della presente CdS.
- Dagli atti catastali in possesso non risulta il passaggio di proprietà del fondo a cui afferisce il passo carraio su via del Buracchione, non interessato dall'intervento. Non si può pertanto considerare attinente agli aspetti tecnici del progetto l'osservazione presentata. Potrà essere valutata in sede di procedura di acquisizione dell'area, a fronte della presentazione di atti documentali comprovanti la nuova situazione catastale, la soluzione di tali criticità che peraltro afferiscono a rapporti disciplinati dal diritto privato. A fronte della disponibilità da parte del Comune di Reggio Emilia a concedere la realizzazione di un passo carraio su via del Buracchione, compatibilmente con il rispetto delle distanze di sicurezza dall'intersezione in progetto, si provvederà a ridefinire l'area oggetto di acquisizione sul mappale 295 Foglio 251, in modo da escludere l'eventuale passo carraio.
- Il Servizio Rigenerazione, in accordo con il servizio competente, ha determinato di conseguenza la possibilità di realizzare, a carico del privato ricorrente, un passo carraio agricolo senza recinzioni posizionato a minimo 12.00 mt dalla rotatoria in progetto con ridefinizione da parte della Provincia dell'area di esproprio.

Pertanto l'apertura di un nuovo accesso potrà essere ipotizzato e valutato solo a fronte della presentazione di atti documentali attestanti la nuova situazione catastale e quindi l'impossibilità di utilizzare l'accesso carrabile esistente e con le dovute distanze di sicurezza. A tal proposito si sottolinea che l'eventuale nuovo accesso sarà realizzato e autorizzato ai sensi dell'art.22, 26 e 27 del D.lgs 30 aprile 1992 n.285 "Nuovo codice della strada" (e altre normative di settore), che fissa varie disposizioni e tra queste l'obbligo di individuare i nuovi passi carrabili con appositi segnali e con il rispetto delle distanze minime di sicurezza dall'intersezione in progetto come espresso nella controdeduzione.

Si osserva che l'eventuale transito di mezzi e l'accesso al passo carraio sarà sporadico e occasionale e riguarderà presumibilmente solo i mezzi di proprietà dello scrivente l'osservazione, per la conduzione del fondo agricolo. Eventuali disposizioni o prescrizioni per garantire la sicurezza stradale saranno possibili in fase di autorizzazione.

Il nuovo accesso carrabile, di limitate dimensioni sia in estensione e di larghezza, configurandosi come un accesso al fondo agricolo, potrà essere realizzato, a carico del privato ricorrente, a minimo 12.00 metri dalla rotatoria in progetto e senza recinzioni. Eventuali interferenze con il paesaggio insieme al corretto inserimento paesaggistico saranno curate in sede di autorizzazione del progetto (soggetto alle dovute valutazioni in quanto in area vincolata).

#### 4. ASPETTI AMBIENTALI E INTEGRAZIONI

##### Assetto della Viabilità

Il tracciato previsto si collegherà con la Variante di Canali, nel punto in cui presenta una curva per collegarsi su via San Marco, attraverso una nuova rotatoria. Il tracciato prosegue poi verso sud, attraversa la Canalina di Albinea e con una curva ad ampio raggio e successivamente un rettilineo, si dirige sino alla confluenza con Via del Buracchione dove verrà realizzato uno svincolo a rotatoria. Gli svincoli con la viabilità esistente (curva a sud-ovest della variante di Canali e intersezione con via del Buracchione) sono dunque realizzati con rotatorie. Questa scelta ha consentito di avere i seguenti vantaggi come evidenziato dallo Studio di Fattibilità e dalle Valutazione ambientali:

- il miglioramento dell'interconnessione della nuova viabilità con quella locale;
- una organizzazione complessiva della nuova viabilità equilibrata, in quanto la distribuzione delle rotatorie sul tracciato ha passo costante;
- l'effetto calmierante della velocità in una situazione dove il tracciato si presenta sinuoso, consentendo altresì di agevolare le manovre di svincolo con le strade esistenti.

La scelta della rotatoria è dovuta anche al fatto che, a parità di capacità rispetto a un tradizionale incrocio a quattro vie, essa aumenta la sicurezza dell'intersezione, eliminando le manovre di incrocio tra i veicoli (le più pericolose) a favore di manovre convergenti o divergenti sui rami d'innesto e di manovre di interscambio sulla corona. Ai lati della carreggiata è prevista la realizzazione di un terrapieno (di ampiezza indicativa pari a 4 m) rinverdito con esemplari arbustivi. Nelle aree adiacenti l'infrastruttura, oltre alla sistemazione a verde costituita da vegetazione autoctona arborea ed arbustiva, è previsto, in un secondo tempo lungo tutto il tratto stradale, un percorso ciclo - pedonale e di servizio alle proprietà agricole, posta su un lato, che si collegherà con le aree attrezzate a verde e che darà continuità ai collegamenti ciclo-pedonali esistenti, rappresentando un'integrazione con il "parco - campagna" del Torrente Crostolo. Al fine di fornire gli approfondimenti richiesti per le componenti inquinamento e rumore relativamente all'intera tratta viabilistica in variante alla SS63 costituita dalla Variante di Rivalta - via Bedeschi e collegamento Variante di Canali - Via del Buracchione, sulla base delle analisi trasportistiche effettuate nel 2018 e delle analisi confluite nel PUMS (scenario al 2028) si sono evidenziati gli esiti della valutazione quantitativa effettuata. Dalla comparazione effettuata sul carico veicolare insistente sul tratto di raccordo tra le due tratte in progetto (bretella di Rivalta e Collegamento Variante di Canali - via del Buracchione) nello scenario attuale, misurazione effettuata nel 2018, e nella proiezione da PUMS e da analisi trasportistica al 2028, risulta un aumento dei flussi provenienti dalla SS63 e dalla SP 25 attestati in un range compreso tra il 52% (scenario PUMS) e il 74%- 79% (SCENARIO SOLUZIONE A e B ANALISI TRASPORTISTICA). Tale scostamento tra i valori è imputabile al periodo temporale delle misurazioni nel corso della giornata, ora di punta del mattino per analisi trasportistica ed arco temporale generico per i dati di PUMS.

##### Inquinamento acustico e atmosferico

L'aumento previsionale di traffico si traduce in termini di inquinamento acustico con un aumento del valore pari a 2,7 dB nel periodo diurno in linea con quanto già previsto nella relazione acustica afferente alla bretella di Collegamento Variante Canali - Via del Buracchione. Al fine di riportare entro i limiti i valori si prevede di valutare approfonditamente un intervento di manutenzione straordinaria del pacchetto di finitura in conglomerato bituminoso realizzato con il bitume modificato fonoassorbente tipo Asphalt Rubber o equivalente che, rappresentare una soluzione alternativa o complementare ai tradizionali sistemi antirumore (barriere) e ai relativi impatti ambientali, soprattutto visivi, consente di rispondere pienamente ai valori di riduzione necessari. In sede di

progettazione esecutiva verrà pertanto definito il pacchetto binder - tappeto sia dal punto di vista dimensionale che qualitativo da impiegare sul tratto esistente Via Bedeschi - Via del Buracchione.

E' stato stimato che l'utilizzo di asfalto fonoassorbente (come già utilizzato nella Variante di Canali), che garantisce un abbattimento di 3 dB per il periodo diurno e 2 dB per quello notturno faccia rientrare i livelli acustici presso il ricettore nei limiti di legge. In fase di progettazione definitiva e di progetto di inserimento ambientale dell'opera, verrà valutata la fattibilità di realizzare, nei pressi della rotatoria su via del Buracchione e quindi del ricettore maggiormente esposto, un leggero terrapieno rinverdito (con utilizzo di arbusti e rampicanti) come già realizzato nell'ambito della Variante di Canali. E' previsto che presso tale ricettore, a lavori ultimati e a traffico stabilizzato, verranno eseguiti opportuni monitoraggi, volti a verificare il rispetto dei limiti normativi.

#### Inquinamento atmosferico

La Variante di Canali già realizzata e il progetto proposto porteranno importanti benefici per l'abitato di Castello Canali, prima attraversato dalla strada provinciale come evidenziato dallo studio di fattibilità e la ValSAT. La realizzazione della Variante ha permesso infatti una specializzazione dei flussi di traffico, che sarà ancora maggiormente definita dopo la realizzazione del collegamento previsto, che possono ora scegliere il percorso in rapporto alla destinazione finale di percorrenza, evitando l'attraversamento delle zone abitate che saranno sgravate da una considerevole percentuale di traffico di attraversamento anche pesante che sarà convogliato in area più esterna.

Sotto il profilo dell'inquinamento atmosferico l'analisi trasportistica allegata alla presente contiene anche una analisi quantitativa della riduzione dei tratti attualmente soggetti a congestionamento (misurati in termini di riduzione della lunghezza delle code). La fluidificazione del traffico apportata con la realizzazione della alternativa alla viabilità esistente (anello in variante alla SS63 connesso alla tangenziale di Canali) comporterà complessivamente un miglioramento della qualità dell'aria sui nuclei urbani di Rivalta con ripercussioni anche sulle zone residenziali attestate tra via della Repubblica e via Bedeschi - via Buracchione.

#### Acque superficiali e sotterranee

L'area di progetto è caratterizzata da un deflusso delle acque superficiali in direzione del T. Crostolo. I canali, per la maggior parte, vengono impiegati con uso promiscuo a scopo irriguo e scolante, a seconda della necessità. Nello specifico il tracciato in progetto interessa lo scolo Canalina di Albinea (con andamento sud-nord e immissione nel T. Crostolo) in prossimità del quale è previsto il suo superamento con uno scatolare di sezione interna 150 x 150 cm. Altri manufatti minori, di tipologia a scatolare, si realizzeranno in corrispondenza degli attraversamenti dei fossi agricoli. Poiché la zona attraversata dalle analisi svolte si può ritenere vulnerabile, le cunette di raccolta delle acque di dilavamento stradale, poste ai lati della carreggiata, saranno impermeabilizzate. Si prevede inoltre di raccogliere le acque di dilavamento della strada attraverso caditoie posizionate in cunetta e convogliate, mediante opportune tubazioni, verso il nuovo disoleatore (separatore di idrocarburi con otturatore) localizzato prima dello scarico delle acque; sono previste inoltre saracinesche idrauliche al fine di contenere eventuali sversamenti accidentali e avere la possibilità di smaltire in modo adeguato le acque inquinate. Le opere e il loro dimensionamento per il normale deflusso delle acque sono concordate con il Consorzio di Bonifica dell'Emilia che gestisce la rete dei canali irrigui e di scolo della zona interessata. Per quanto riguarda le acque sotterranee dalle analisi e dagli studi effettuati si può ritenere che non vi sarà interferenza diretta con la falda posta a una profondità di 15 metri in quanto il tracciato in progetto si sviluppa in rilavato a circa 0,75 m sul piano di campagna con fondazioni su pali come detto in precedenza.

### Rischio idraulico

l'opera proposta è collocata parzialmente nella zona P3 - H (Alluvioni frequenti, tempo di ritorno tra i 20 e i 50 anni - elevata probabilità) e parzialmente zona P2 - M (Alluvioni poco frequenti, tempo di ritorno tra i 100 e i 200 anni - media probabilità) e del Reticolo Secondario di Pianura del Piano Gestione Rischio Alluvioni. Durante la conferenza di servizi il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale ha richiesto ulteriori integrazioni documentali ai fini del rilascio del parere di competenza.

La Provincia di Reggio Emilia ha inviato successivamente in data 12/08/2020 i seguenti elaborati:

- Relazione idrologica ed idraulica, a firma di tecnico abilitato, contenente i seguenti argomenti:

a) verifica del tombamento della Canalina di Albinea,

b) compatibilità idraulica dell'intervento,

c) compatibilità con la manutenzione e sorveglianza del reticolo idraulico in gestione al Consorzio di Bonifica dell'Emilia centrale e privato.

- Planimetria individuazione tracciato pista di manutenzione canalina di bonifica (Luglio 2020) nella quale si mostra la fascia di rispetto in destra e sinistra idraulica della canalina ed il percorso adibito al transito dei mezzi consortili necessario per raggiungere in continuità i vari tratti della canalina e le due sponde.

La relazione idraulica ha individuato delle misure per la riduzione della vulnerabilità dei beni e delle strutture esposte in progetto anche ai fini della tutela della vita umana che dovranno essere rispettate come da parere dell'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile.

In data 26/10/2020, il Consorzio di Bonifica ha espresso parere di massima positivo con (PG.n.171210) con le seguenti richieste di modifica all'elaborato "Planimetria individuazione tracciato pista di manutenzione canalina di bonifica";

❖ *eliminazione della dicitura "ø1800 mm" per il tombamento della canalina,*

❖ *eliminazione della dicitura "oggetto di verifica in sede esecutiva" per quanto riguarda la copertura della canalina fino alla sezione n.16,*

❖ *in corrispondenza della sezione 9, eliminazione di curva e controcurva (e successivo "raddrizzamento") lungo il percorso dei mezzi di manutenzione del consorzio di bonifica.*

### Aspetti ecosistemici e vegetazionali

Dalle analisi effettuate non si sono riscontrate particolari emergenze vegetazionali, nell'area di progetto, al di là di alcune specie presenti sotto forma di esemplari isolati eccezion fatta per la fascia fluviale del Crostolo non interessata dal progetto. Il tracciato attraversa, nella maggior parte del suo sviluppo, terreno agricolo e solo in alcuni punti interessa zone con copertura vegetale (rotatoria su via del Buracchione) e solo in parte con quella del canale La Canalina di Albinea (la parte interessata dall'attraversamento infrastrutturale). In fase di realizzazione del progetto si provvederà alla messa a dimora di specie vegetali arboree ed arbustive, compensando in tal modo, non tanto la diminuzione della vegetazione eventualmente interessata dall'intervento, ma la frattura ecologica derivante dalla realizzazione dell'opera sulla permeabilità del territorio. Le aree intercluse tra l'opera, la Canalina di Albinea e le rotatorie saranno rinverdate tramite l'impianto di piante autoctone arboree ed arbustive; le fasce adiacenti ai punti di attraversamento degli scoli verranno completamente recuperate.

### Inserimento paesaggistico dell'opera

Il progetto di inserimento ambientale ha curato la compatibilità del tracciato stradale con la trama del paesaggio agrario e con l'ambiente circostante, intervenendo con soluzioni di inserimento paesaggistico e di mitigazione. L'inserimento paesaggistico dell'opera è stato curato all'interno di un elaborato specifico "Relazione Paesaggistica" e elaborato "Tav.7 - Planimetria paesaggistica". I criteri principali a cui si è fatto riferimento sono i seguenti:

- presenza di una fascia di ambientazione di larghezza variabile su ambo i lati della strada, così come previsto nel P.S.C., dove verrà impiantata vegetazione autoctona arborea ed arbustiva;
- potenziamento della vegetazione presente lungo la Canalina di Albinea e nel punto di attraversamento dell'infrastruttura sullo stesso, introducendo specie arborea ed arbustive autoctone;
- dove è stato possibile si sono preferite delle formazioni vegetali lineari, formazioni a macchia di maggior entità in modo da inglobare il tracciato e realizzare una vera e propria green way con funzione ecologica e che si collegherà, integrandola, alla Variante di Canali che risulta già dotata di vegetazione in ambo i lati del tracciato;
- le formazioni vegetali di nuovo impianto, per quanto possibile, saranno sempre legate a vegetazione esistente in modo da creare una vera e propria ricucitura del paesaggio;
- ricerca di coni visuali, appositamente individuati, per inquadrare situazioni sceniche di un certo valore, in particolare nei confronti dell'area del torrente Crostolo;
- impianti vegetali a macchia naturali sia per quanto riguarda la struttura sia la specie utilizzata nelle rotonde

Si prevede che la realizzazione del tracciato non andrà a modificare significativamente l'attuale morfologia dei terreni in quanto seguirà prevalentemente l'andamento dei versanti, riprendendo le variazioni di quota naturali. La presenza di vegetazione ad alto fusto permetterà in alcuni casi di mitigare la nuova infrastruttura e sulle visuali vaste la presenza del nuovo tracciato non sarà praticamente percepita. Ciò sarà consentito, oltre che dalla vegetazione presente, anche dalla particolare morfologia del luogo che presenta l'attuale strada statale ad una quota maggiore con insediamenti urbani su un lato, mentre dal lato opposto, dove si svilupperà la nuova strada, si ha un brusco abbassamento di quota di modo che la nuova infrastruttura, sviluppandosi a mezza costa, rimarrà completamente schermata.

### Aspetti archeologici

In considerazione che il progetto prevede vasche di prima pioggia con profondità di 2,5 m. dal piano di campagna e un disoleatore, che risultano più profondi rispetto alle verifiche archeologiche già condotta come da richiesta della Soprintendenza Archeologica delle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le provincie di Modena, Reggio Emilia e Ferrara ha ritenuto opportuno che nelle successive fasi le opere di scavo delle vasche e del disoleatore siano seguite dal controllo archeologico in corso d'opera con rilievo della stratificazione visibile al fine di monitorare i lavori e l'insorgenza di eventuali criticità archeologiche.

## ESITI E CONCLUSIONI

In conclusione si riportano, in sintesi, le condizioni e le prescrizioni dettate nei pareri degli enti competenti (riportati nel paragrafo 3) che dovranno essere rispettate nelle successive fasi come riportato nel Decreto del Presidente n.18 della Provincia di Reggio Emilia del 01/02/2021:

- Agenzia Regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia- Romagna, Area Prevenzione Ambientale Ovest, Servizi Sistemi Ambientali Area Ovest: con riferimento alla necessità, in sede di progettazione esecutiva, di definire in dettaglio il pacchetto binder-tappeto, sia dal punto di vista dimensionale che quantitativo, da impiegare sul tratto esistente Via Bedeschi- Via del Burracchione, indicando in particolare le caratteristiche prestazionali in termini di riduzione delle emissioni sonore.
- Agenzia Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia, dipartimento di Sanità Pubblica, Servizio Igiene e Sanità Pubblica:
  - ogni opera che possa interferire con il sottosuolo e le acque sotterranee (pozzi, scavi al di sotto del piano di campagna) deve essere realizzata con gli accorgimenti necessari per evitare emungimenti idrici incontrollati, nonché per garantire il rispetto delle norme di tutela del suolo e delle acque sotterranee. In particolare per i sottopassi dovranno essere canalizzate le acque di falda presenti nell'area (tutela delle falde e dei pendii).
  - si rimarcano comunque i vincoli inerenti le zone di rispetto stradale in particolare per spandimenti, trattamenti fitosanitari ecc...
  - tutti gli inneschi/intersezioni con gli altri assi viari (le due rotatorie) dovranno prevedere corsie privilegiate (e relativa segnaletica) in sicurezza per le utenze deboli;
  - dovranno essere previsti idonei accorgimenti per ridurre gli impatti indotti dalla realizzazione dell'opera; in particolare i mezzi pesanti per il trasporto di terre, sabbie ecc..dovranno essere coperti per evitare dispersioni aeree di polveri.
- Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile, Servizio Area Affluenti Po, Sede operativa Reggio Emilia: la relazione idraulica rileva la necessità di interrompere il traffico lungo la ciclabile e le zone di pertinenza a lato della canalina di Albinea qualora il franco di sicurezza non sia rispettato, si chiede che siano predisposte le opportune e necessarie misure per salvaguardare la pubblica incolumità durante tali eventi. La relazione idraulica indica misure per la riduzione della vulnerabilità dei beni e delle strutture esposte in progetto anche ai fini della tutela della vita umana, si chiede che tali misure siano rese cogenti e recepite nella successiva fase esecutiva del progetto.
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale: richieste di modifica all'elaborato "Planimetria individuazione tracciato pista di manutenzione canalina di bonifica (Luglio2020)":
  - eliminazione della dicitura "ø 1800 mm"per il tombamento della canalina,
  - eliminazione della dicitura "oggetto di verifica in sede esecutiva" per quanto riguarda la copertura della canalina fino alla sezione n.16;

- in corrispondenza della sezione 9, eliminazione di curva e controcurva (e successivo “raddrizzamento”) lungo il percorso dei mezzi di manutenzione del consorzio di bonifica.

Si ricorda inoltre che gli atti e gli adempimenti relativi alle fasi successive di progettazione esecutiva riguardanti le attività di manutenzione e sorveglianza della Canalina di Albinea e rilascio delle concessioni tecniche amministrative ai sensi del RD n.368/1904 senza le quali non si potrà dare corso all’esecuzione delle opere.

- IRETI: in fase esecutiva devono essere risolte le interferenze con le reti di acquedotto (rete di adduzione in acciaio DN 300 mm; rete di distribuzione in PVC DE 110 mm) e metanodotto di quarta specie (acciaio DN 80 mm) posizionate a sud della carreggiata di Via del Burracchione;
- Soprintendenza per i beni archeologici dell’Emilia- Romagna: prendendo atto dei contenuti del progetto definitivo e delle profondità di indagine archeologica raggiunte (-1,5 metri dal pdc) con la verifica preliminare e considerato che sono previste vasche di prima pioggia profonde 2,5 metri dal pdc e un disoleatore, che risultano più profondi rispetto alle verifiche fatte, richiede che le opere di scavo delle citate opere siano seguite dal controllo archeologico in corso d’opera con rilievo della stratificazione visibile.

Reggio Emilia, 17/02/2021