

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 10519 del 24/05/2024 BOLOGNA

Proposta: DPG/2024/11005 del 24/05/2024

Struttura proponente: SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: ART. 26-BIS DEL D.LGS. 152/2006: FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE PER IL PROGETTO DENOMINATO "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA" LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO (RE) PROPOSTO DA DUGARA S.P.A.

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI

Firmatario: DENIS BARBIERI in qualità di Responsabile di area di lavoro dirigenziale

Responsabile del procedimento: Denis Barbieri

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

la società Dugara S.p.A. (di seguito proponente), con nota acquisita al protocollo della Regione Emilia-Romagna n. 1226438 del 7 dicembre 2023, ha completato l'istanza, presentata in data 24 novembre 2023, di avvio della fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di VIA, ai sensi dell'art. 26 bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", per il progetto denominato "Area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE);

il proponente ha contestualmente trasmesso in formato elettronico la documentazione indicata all'articolo 26 bis, comma 1, del d.lgs. 152/2006;

il progetto appartiene:

- in parte alla tipologia progettuale di cui al punto B.3. 3) dell'allegato B.3 della l.r. 4/2018 "*progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari*" per la quale è prevista la verifica di assoggettabilità a VIA (screening) di competenza comunale;
- in parte alla tipologia progettuale di cui al punto 2 "progetti di infrastrutture" lettera a) dell'allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 relativa a progetti di "*interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali*" per la quale è prevista la verifica di assoggettabilità a VIA (screening) di competenza statale;

il proponente ritiene:

- predominante la parte afferente alla tipologia dei "*progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari*";
- di avvalersi di quanto disposto dall'art. 4, comma 2, della l.r. 4/2018, che prevede la facoltà, su istanza del proponente, di assoggettare a VIA i progetti elencati negli allegati B.1, B.2, e B.3;
- di avvalersi di quanto disposto dall' art. 26 bis del d.lgs. 152/06 in merito alla possibilità di attivare la fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico regionale PAUR;

poiché il progetto interessa il territorio di due comuni la competenza per la VIA, ai sensi dell'art. 7, comma

2, lettera b) della l.r. 4/2018 risulta della Regione Emilia-Romagna previa istruttoria ARPAE, ai sensi della l.r. 30 luglio 2015 n. 13;

il responsabile dell'istruttoria nonché il rappresentante unico della Regione ai fini dell'espressione della posizione dell'amministrazione sulle decisioni da assumersi nell'ambito della Conferenza di Servizi è il Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest di Reggio Emilia, Richard Ferrari;

ARPAE ha inviato il verbale della Conferenza di servizi conclusiva e gli atti ad esso allegati, in data 23 maggio 2024 acquisito agli atti regionali con prot. n. 0529097 in pari data;

il progetto, come sintetizzato nella documentazione presentata, prevede tre aree strategiche di intervento:

"1. la creazione di un polo eco-logistico che utilizzi più modalità, alcune anche molto innovative, per lo spostamento, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci;

2. la realizzazione di aree ed edifici adibiti a servizi logistici e produttivi per le aziende del territorio, che non avrebbero la forza, e lo spazio, per auto-generarli in modo indipendente nel proprio spazio e/o nella propria struttura;

3. la sistemazione ambientalmente e socialmente sostenibile di un'area periurbana sospesa, parzialmente urbanizzata ma mai completata, che rischia di diventare un problema, e non solo una perdita di opportunità, per il territorio prossimo di riferimento";

DATO ATTO CHE:

ai sensi dell'art. 26-bis, comma 2, del d.lgs. 152/2006, la documentazione presentata dal proponente relativa al progetto, è stata pubblicata nella banca dati delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna al link: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/6128>;

con comunicazione PG. 212776 del 14 dicembre 2013, ARPAE ha informato gli Enti interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web e, contestualmente, ha convocato la Conferenza di servizi preliminare, di cui all'art. 14, comma 3, della L. 241/1990, per il giorno 24 gennaio 2024, con la finalità di definire le informazioni da inserire nello Studio di Impatto Ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso,

nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto;

CONSIDERATO CHE:

la Conferenza di servizi preliminare è finalizzata alla definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello dettaglio delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta, e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto;

sulla base delle indicazioni del proponente e di quanto è stato possibile desumere dalla documentazione di progetto trasmessa, la Conferenza di servizi è formata dai rappresentanti legittimati dei seguenti Enti ed Amministrazioni:

- Regione Emilia - Romagna
- Provincia di Reggio Emilia
- Comune di Brescello
- Comune di Poviglio
- Unione Bassa Reggiana
- ARPAE Area Prevenzione Ambientale Ovest
- AUSL
- Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- Ferrovie Emilia - Romagna s.r.l.
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
- ATERSIR - Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti
- IREN acqua Reggio S.r.l.
- SNAM RETE GAS S.p.A.
- Aeronautica Militare Italiana - Comando 1^ Regione Aerea
- Reparto Territorio e Patrimonio
- Comando Militare Esercito Emilia - Romagna

durante i lavori della Conferenza di servizi sono

pervenuti i seguenti contributi, pubblicati nella banca dati delle valutazioni ambientali nella sezione "pareri":

- contributo della Regione Emilia-Romagna in merito alla coerenza del progetto con il quadro programmatico del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025, acquisito da ARPAE al prot. n. 71616 del 17/4/2024;
- contributo della Regione Emilia-Romagna - Settore Governo e Qualità del Territorio, acquisito da ARPAE al prot. n. 88931 del 14/5/2024;
- delibera del Consiglio Provinciale della Provincia di Reggio Emilia n. 12 del 18/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 75920 del 24/4/2024;
- delibera dell'Unione dei Comuni della Bassa Reggiana n. 56 del 17/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 78945 del 30/4/2024;
- delibera del Consiglio Comunale di Brescello n. 8 del 19/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 74654 del 22/4/2024;
- parere del Comune di Poviglio, acquisito da ARPAE al prot. n. 81330 del 3/5/2024;
- parere di ARPAE - Area Prevenzione Ambientale Ovest, prot. n. del 87886 del 14/4/2024;
- parere di Ferrovie Emilia - Romagna s.r.l., acquisito da ARPAE al prot. n. 82829 del 7/5/2024;
- parere di SNAM RETE GAS S.p.A, acquisito da ARPAE al prot. n. 81260 del 3/5/2024;
- parere di AUSL - Servizio Igiene e Sanità Pubblica, acquisito da ARPAE al prot. n. 81212 del 3/5/2024;
- parere del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco - Comando Provinciale Reggio Emilia, acquisito da ARPAE al prot. n. 81265 del 3/5/2024;
- parere del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale acquisito da ARPAE al prot. n. 87272 del 13/5/2024;
- parere della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, acquisito da ARPAE al prot. n. 85991 del 10/5/2024;
- parere di ATERSIR - Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti, acquisito da ARPAE al prot. n. 22778 del 6/2/2024;
- parere dell'Aeronautica Militare - Comando 1^ Regione Aerea, acquisito da ARPAE al prot. n. 12292 del 22/1/2024.
- parere del Comando Militare Esercito Emilia - Romagna, acquisito da ARPAE al prot. n. 55876 del 25/3/2024;

- parere dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), acquisito da ARPAE al prot. n. 54153 del 21/3/2024;
- parere di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), acquisito da ARPAE al prot. n. 6866 del 15/1/2024;
- parere di Iren Acqua Reggio S.r.l., acquisito da ARPAE al prot. n. 8777 del 17/1/2024;
- parere dell'Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la protezione Civile della Regione Emilia-Romagna, acquisito da ARPAE al prot. n. 78936 del 30/4/2024;

ARPAE ha convocato, per il giorno 15 maggio 2024, la seduta conclusiva della Conferenza di servizi preliminare in modalità sincrona, ai sensi della l. 241/1990, art. 14 bis, comma 7, in considerazione della complessità della determinazione da assumere;

il verbale di Conferenza di servizi, che costituisce **l'Allegato 1** parte integrante e sostanziale della presente determinazione, sulla base delle determinazioni e dei contributi forniti dagli Enti e dalle Amministrazioni, ha evidenziato in particolare:

- nel capitolo n. 2 l'elenco degli atti abilitativi comunque denominati che, in caso di presentazione di un eventuale PAUR, dovranno essere acquisiti per la approvazione del progetto;
- nel capitolo n. 4:
 1. una sintesi delle posizioni espresse dalle Amministrazioni e dagli Enti partecipanti, le cui determinazioni sono integralmente allegate al verbale;
 2. le criticità alla realizzazione del progetto, così come presentato, soprattutto con riferimento all'attuale stato di inadeguatezza delle principali infrastrutture territoriali (incompletezza della Cispadana, scarsa portata del ponte ferroviario di Sorbolo ecc.) ed al consumo di suolo che supera il 3%;
 3. gli elementi ostativi derivanti dalla necessità, per realizzare il progetto, di apportare variante agli obiettivi strategici e alle scelte generali fissate dalla pianificazione territoriale, urbanistica e di settore, descritte ed argomentate nelle determinazioni

allegate al verbale delle amministrazioni interessate (Regione, Provincia, Comune ed Unione dei Comuni) e dalla impossibilità di acquisire tali varianti con un procedimento unico come il PAUR che *"non può apportare variante agli obiettivi strategici e alle scelte generali fissate dalla pianificazione, la cui definizione può essere oggetto solo del processo di pianificazione generale"* come precisato nella nota del responsabile del Settore regionale Governo e Qualità Del Territorio - Area Disciplina del Governo del Territorio, Edilizia Privata Sicurezza e Legalità, integralmente allegata al verbale:

4. relativamente alla vigente pianificazione del Comune di Brescello, e della legislazione in materia urbanistica ed edilizia, sulla base di una dettagliata ricostruzione storica degli atti relativi all'area interessata, dal 2002 ad oggi, nella nota del responsabile del Settore regionale Governo e Qualità Del Territorio - Area Disciplina del Governo del Territorio, Edilizia Privata Sicurezza e Legalità, integralmente allegata al verbale, è emerso non solo che il PPIP e la relativa Convenzione, dell'area parzialmente interessata dal progetto, sono rimasti efficaci rispettivamente sino al 30 ottobre 2015 e al 22 maggio 2016 e che, pertanto, la realizzazione di un polo logistico intermodale non può *"trovare legittimazione nell'ipotetica ultrattività del PIP convenzionato il 22 maggio 2003 e rimasto efficace sino al 22 maggio 2016"*; ma anche che l'attuale situazione di fatto del sito presenta manifeste irregolarità urbanistiche ed edilizie;
- nel capitolo n. 5 - le informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale e del relativo livello di dettaglio, oltre che delle condizioni per ottenere gli assenti comunque denominati necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto, fermo restando quanto indicato al paragrafo 4 in merito ai motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento e agli elementi di criticità (e solo qualora gli stessi venissero superati);

- nel capitolo n. 6 - in merito all'inquadramento procedurale per la valutazione ambientale è precisato che *"il progetto, compiutamente elaborato anche a seguito dell'esito del presente procedimento, dovrà comunque definire chiaramente la prevalenza tra attività produttiva ed attività di terminal intermodale e, in caso di presentazione del progetto, seguire correttamente l'iter previsto ai sensi dell'art. 7 bis, comma 4 bis del D.lgs 152/06"*;

VISTO:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;
- la legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 "Riforma del sistema di governo regionale e locale su Città Metropolitana di Bologna, Province, comuni e loro Unioni;

RICHIAMATI:

- la Legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 325 "Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022;
- la deliberazione di Giunta regionale 27 marzo 2023 n. 474 "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° aprile 2023 a seguito dell'entrata in vigore del Nuovo Ordinamento Professionale di cui al Titolo III del CCNL funzioni locali 2019/2021 e del PIAO 2023/2025";
- la deliberazione di Giunta regionale 21 marzo 2022 n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e di Agenzia";
- la deliberazione di Giunta regionale 10 aprile 2017 n. 468

"Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", per quanto applicabile;

- la deliberazione di Giunta regionale 29 gennaio 2024 n. 157 "Piano Integrato delle Attività e dell'Organizzazione 2024-2026. Approvazione";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 25 marzo 2022 n. 5615 "Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente. Istituzione Aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 19 dicembre 2022 n. 24717 "Conferimento incarichi dirigenziali presso la Direzione Generale Cura Del Territorio e dell'ambiente";
- il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- la deliberazione di Giunta regionale 27 novembre 2023 n. 2077 "Nomina del Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza";
- la determinazione 9 febbraio 2022 n. 2335 "Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione previsti dal decreto legislativo n. 33 del 2013. Anno 2022";

Viste altresì le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13/10/2017 PG/2017/0660476 e del 21/12/2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;

ATTESTATO che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

Attestata la regolarità amministrativa del presente atto;

D E T E R M I N A

a) di dare atto che la Conferenza di servizi preliminare,

indetta ai sensi dell'art. 14, comma 3 della legge 241/90, si è svolta con le finalità previste dall'art. 26 bis, del d.lgs. 152/06 si è conclusa con il verbale di Conferenza di servizi, che costituisce **l'Allegato 1** parte integrante e sostanziale della presente determinazione;

b) di dare atto che, sulla base delle determinazioni pervenute dagli Enti e dalle Amministrazioni convocate in Conferenza di servizi sono, in particolare, emerse criticità ed elementi ostativi di seguito sinteticamente riportati:

1. criticità alla realizzazione del progetto, così come presentato, soprattutto con riferimento all'attuale stato di inadeguatezza delle principali infrastrutture territoriali (incompletezza della Cispadana, scarsa portata del ponte ferroviario di Sorbolo ecc.) ed al consumo di suolo che supera il 3%;

2. gli elementi ostativi derivanti dalla necessità, per realizzare il progetto, di apportare variante agli obiettivi strategici e alle scelte generali fissate dalla pianificazione territoriale, urbanistica e di settore, descritte ed argomentate nelle determinazioni allegare al verbale delle amministrazioni interessate (Regione, Provincia, Comune ed Unione dei Comuni) e dalla impossibilità di acquisire tali varianti con un procedimento unico come il PAUR che *"non può apportare variante agli obiettivi strategici e alle scelte generali fissate dalla pianificazione, la cui definizione può essere oggetto solo del processo di pianificazione generale"*;

3. relativamente alla vigente pianificazione del Comune di Brescello e della legislazione in materia urbanistica ed edilizia è emerso, non solo che il PPIP e la relativa Convenzione dell'area parzialmente interessata dal progetto sono rimasti efficaci rispettivamente sino al 30 ottobre 2015 e al 22 maggio 2016 e che, pertanto, la realizzazione di un polo logistico intermodale non può *"trovare legittimazione nell'ipotetica ultrattività del PIP convenzionato il 22 maggio 2003 e rimasto efficace sino al 22 maggio 2016"*; ma anche che l'attuale

situazione di fatto del sito presenta manifeste irregolarità urbanistiche ed edilizie;

- c) di dare atto che sono, comunque, state fornite le indicazioni necessarie ai fini della redazione dello Studio d'Impatto Ambientale e degli elaborati relativi al procedimento unico di VIA, in caso di superamento delle criticità e degli elementi ostativi individuati;
- d) i pareri pervenuti, riportati in narrativa e allegati al verbale, sono pubblicati nella banca dati delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna al link: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/6128>;
- e) di trasmettere la presente determinazione alla proponente Società Dugara S.p.A;
- f) di trasmettere la presente determinazione per opportuna conoscenza e per gli adempimenti di rispettiva competenza ai partecipanti alla Conferenza di servizi;
- g) di pubblicare la presente determina dirigenziale sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- h) di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del d.lgs. 33/2013.

DENIS BARBIERI

CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE
finalizzata alla definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale e delle
condizioni per ottenere atti e assensi comunque denominati necessari alla realizzazione
e all'esercizio del progetto
(art. 26 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i)

VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI PER LA FASE
PRELIMINARE
AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE
relativa al progetto denominato
“Area produttiva eco-logistica Dugara” localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio
(RE).
Proponente: Dugara S.p.A.

Reggio Emilia, 15/05/2024

SOMMARIO

1. PREMESSA	3
2. ITER ISTRUTTORIO	3
3. SINTESI DEL PROGETTO PRESENTATO	10
3.A. Quadro di riferimento programmatico	10
3.B. Quadro di riferimento progettuale	13
3.C. Quadro di riferimento ambientale	14
4. MOTIVI OSTATIVI ALLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO ED ELEMENTI DI CRITICITA'	17
5. ALTRI CONTRIBUTI/PARERI PERVENUTI E INDICAZIONI PER L'ELABORAZIONE DEL SIA E DELLE CONDIZIONI PER OTTENERE GLI ATTI NECESSARI ALLA REALIZZAZIONE ED ESERCIZIO DEL PROGETTO	62
6. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALL'INQUADRAMENTO PROCEDURALE	74
7. CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO	78

1. PREMESSA

La Ditta Dugara S.p.A. ha presentato domanda di attivazione della fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), ai sensi dell'art. 26 bis del D.Lgs. 152/2006, finalizzata alla definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto presentato relativo all'“Area produttiva eco-logistica Dugara”.

La proposta è localizzata nei Comuni di Brescello e Poviglio, entrambi nella provincia di Reggio Emilia.

Il Proponente ha presentato il progetto inquadrandolo nella tipologia di cui al punto B.3.4) dell'allegato B.3 alla LR 4/2018: *“progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari”*.

Poiché il progetto interessa territorialmente due comuni (Brescello e Poviglio) ai sensi dell'art. 7, comma 2 della L.R. 4/2018, sulla base dell'inquadramento effettuato dal Proponente, l'Autorità competente risulta la Regione Emilia-Romagna e l'istruttoria della procedura in oggetto è effettuata dal SAC di ARPAE di Reggio Emilia in applicazione dell'art. 15, comma 4, della L.R. 13/15.

Il Proponente ha attivato la procedura prevista per la fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), nell'ottica di una futura VIA volontaria, visto quanto previsto dall'art. 4, comma 2 della L.R. 4/2018.

2. ITER ISTRUTTORIO

La domanda è stata presentata alla Regione Emilia-Romagna in data 24/11/2023 e completata successivamente in data 7/12/2023, acquisita agli atti dalla Regione Emilia-Romagna al prot. n 1226438 del 7/12/2023.

La domanda e la documentazione trasmessa dal proponente sono stati pubblicati dal 7/12/2023 sul sito web della Regione Emilia-Romagna, all'indirizzo <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>



Con nota prot. n. 212776 del 14/12/2023, ARPAE SAC di Reggio Emilia ha informato gli Enti interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web e della possibilità di richiedere integrazioni e, contestualmente, ha convocato la Conferenza dei servizi preliminare, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/90 che, in considerazione della complessità dell'oggetto di valutazione, ai sensi dell'art. 14 bis comma 7 della stessa legge, si è svolta in modalità sincrona, ai sensi del successivo art. 14 ter.

Sulla base delle indicazioni del Proponente e di quanto è stato possibile desumere dalla documentazione di progetto trasmessa sono stati invitati alla Conferenza di Servizi i seguenti Enti ed Amministrazioni:

- Regione Emilia Romagna
 - Direzione Generale Cura del Territorio e dell'ambiente
 - Settore Tutela dell'ambiente ed Economia Circolare - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni
 - Settore Trasporti, Infrastrutture e Mobilità Sostenibile
- Provincia di Reggio Emilia
 - Servizio Pianificazione Territoriale
 - Servizio Infrastrutture, mobilità sostenibile, patrimonio ed edilizia
- Comune di Brescello
- Comune di Poviglio
- Unione Bassa Reggiana
- ARPAE Area Prevenzione Ambientale Ovest
- AUSL
- Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po
- Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- R.F.I. S.p.A. DTP BOLOGNA S.O.
- Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.
- TPER S.P.A.
- ACT – Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia
- Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
- ATERSIR - Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti
- IRETI S.p.A.
- SNAM RETE GAS S.p.A.
- e-distribuzione S.p.a.
- TERNA S.p.A. Rete Elettrica Nazionale - Dipartimento trasmissione Centro Nord
- Ministero delle Imprese e del Made in Italy Direzione Generale per i servizi Di

Comunicazione Elettronica, Di Radiodiffusione E Postali Divisione XIV – Ispettorato Territoriale Emilia-Romagna / Unità Operativa III - Reti E Servizi Di Comunicazioni Elettroniche

- Telecom S.p.A.
- Aeronautica Militare Italiana - Comando 1^ Regione Aerea - Reparto Territorio e Patrimonio
- Comando Militare Esercito Emilia Romagna
- Ministero dello sviluppo economico

In seguito alle informazioni fornite dal Proponente nonché alla verifica con gli Enti convocati in Conferenza è emerso che, in caso di presentazione di un eventuale PAUR, il progetto in esame dovrebbe acquisire per la sua approvazione gli atti abilitativi comunque denominati riportati nella tabella seguente.

Atti abilitativi comunque denominati	Ente competente
Valutazione di impatto ambientale (VIA)	Regione Emilia-Romagna (previa istruttoria ARPAE)
Parere sull'impatto ambientale L.R. 4/2018, art. 19, comma 7	Comune di Brescello Comune di Poviglio
Variante al Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)	Regione Emilia – Romagna (Settore Trasporti, Infrastrutture e Mobilità Sostenibile)
Parere motivato di Valsat sulla Variante al PRIT 2025	Regione Emilia – Romagna
Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Reggio Emilia	Provincia di Reggio Emilia
Parere motivato di Valsat sulla Variante al PTCP	Regione Emilia – Romagna
Variante alla pianificazione urbanistica del	Comune di Brescello e Unione dei Comuni

comune di Brescello	della Bassa Reggiana
Variante alla pianificazione urbanistica del comune di Poviglio	Comune di Poviglio e Unione dei Comuni della Bassa Reggiana
Parere motivato di Valsat sulla Variante alla pianificazione urbanistica dei comuni di Brescello e Poviglio	Provincia di Reggio Emilia previa istruttoria ARPAE
Autorizzazione Unica Ambientale	ARPAE
Concessione di occupazione Aree del demanio idrico	ARPAE
Autorizzazione Unica impianti a fonti energetiche rinnovabili	ARPAE
Piano Utilizzo delle terre e rocce da scavo	ARPAE
Autorizzazione Sismica/Deposito sismico/Pre - sismica	Comune di Brescello
Permesso di costruire	Comune di Brescello Comune di Poviglio
Verifica preventiva dell'interesse archeologico	Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
Autorizzazione Paesaggistica	Comune di Poviglio
	Parere Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

Parere di competenza	ARPAE Area Prevenzione Ambientale Ovest
Parere di competenza	Ausl Servizio Igiene e Sanità Pubblica
Parere di competenza	Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la protezione Civile della Regione Emilia - Romagna
Parere preventivo in materia antincendio	Corpo Nazionale dei vigili del fuoco
Parere di competenza	Snam Rete gas S.p.A.
parere di competenza	Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l.
Parere di competenza	Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
Parere di competenza	IREN acqua Reggio S.r.l
Parere di competenza	Agenzia Territoriale dell'Emilia – Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti (ATERSIR)
nulla osta	Aeronautica Militare – Comando 1^Regione Aerea
nulla osta	Comando Militare Esercito Emilia - Romagna

In data 21/12/2023 si è svolto un primo incontro tra i componenti la Conferenza di Servizi per approfondire i contenuti della proposta progettuale a cui hanno partecipato:

- ARPAE
- Regione Emilia Romagna
- Provincia di Reggio Emilia
- Comune di Brescello
- Comune di Poviglio

- Unione Bassa Reggiana
- Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
- Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco

In data 24/1/2024 si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Servizi preliminare in modalità telematica a cui hanno partecipato:

- ARPAE
- Regione Emilia Romagna
- Provincia di Reggio Emilia
- Comune di Brescello
- Comune di Poviglio
- Unione Bassa Reggiana
- AUSL
- Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
- Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
- SNAM RETE GAS S.p.A.
- Ministero delle Imprese e del Made in Italy
- il Proponente è stato convocato e ha partecipato ai lavori della Conferenza di Servizi.

La Conferenza di Servizi è stata aperta da ARPAE - SAC di Reggio Emilia che ha presentato la procedura e le finalità della Conferenza di Servizi preliminare.

Il Proponente è stato invitato ad illustrare la proposta progettuale e lo studio preliminare.

I rappresentanti degli Enti presenti hanno chiesto alcuni chiarimenti al Proponente rispetto alla proposta progettuale presentata.

ARPAE SAC di Reggio Emilia sulla base delle indicazioni formalizzate dai componenti la Conferenza di Servizi, anche in considerazione di ulteriori chiarimenti avuti dal Proponente nel corso della seduta del 24/1/2024, con nota prot n. 21228 del 2/2/2024 ha richiesto integrazioni relativamente alla documentazione depositata.

Le integrazioni sono state presentate dal Proponente in data 4/3/2024 ed acquisite da ARPAE al prot n. 42519 del 5/3/2024.

In data 22/04/2024 si è tenuta una seconda riunione istruttoria tra gli Enti componenti la Conferenza di Servizi a cui hanno partecipato:

- ARPAE
- Regione Emilia Romagna
- Provincia di Reggio Emilia
- Comune di Brescello
- Comune di Poviglio
- Unione Bassa Reggiana
- AUSL

- Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
- SNAM RETE GAS S.p.A.

In data odierna, 15/05/2024, si tiene la riunione conclusiva della Conferenza di Servizi preliminare per la conclusione del procedimento con la partecipazione di:

- ARPAE
- Regione Emilia Romagna
- Provincia di Reggio Emilia
- Comune di Brescello
- Comune di Poviglio
- Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.
- SNAM RETE GAS S.p.A.
- il Proponente è stato convocato e ha partecipato ai lavori della Conferenza di Servizi.

Tenuto conto della Legge 11 settembre 2020 n.120 di conversione del Decreto Legge n. 76 del 16/07/2020 (Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale) la presente seduta della Conferenza di Servizi si svolge tramite collegamento internet (videoconferenza).

Come previsto all'art. 26 bis del D.Lgs. 152/2006 la Conferenza dei Servizi è chiamata a definire ed evidenziare:

- a) le informazioni da inserire nello studio ambientale, il relativo livello di dettaglio, il rispetto dei requisiti di legge ove sia richiesta anche la variante urbanistica e le metodologie da adottare per la predisposizione dello studio;
- b) le condizioni per ottenere gli atti di assenso, comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del medesimo progetto.

Considerando inoltre quanto disposto dall'art. 26 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 risulta inoltre opportuno individuare eventuali motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento.

Nell'ambito del Procedimento sono pervenuti i seguenti pareri/contributi conclusivi, riportati nell'**Allegato 1** al presente verbale e pubblicati sul sito web della Regione Emilia-Romagna all'indirizzo <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>:

- Contributo della Regione Emilia-Romagna in merito alla coerenza del progetto con il quadro programmatico del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025, acquisito da ARPAE al prot. n. 71616 del 17/4/2024.
- Contributo della Regione Emilia-Romagna - Settore Governo e Qualità del Territorio, acquisito da ARPAE al prot. n. 88931 del 14/5/2024.
- Delibera del Consiglio Provinciale della Provincia di Reggio Emilia n. 12 del 18/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 75920 del 24/4/2024.
- Delibera dell'Unione dei Comuni della Bassa Reggiana n. 56 del 17/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 78945 del 30/4/2024.
- Delibera del Consiglio Comunale di Brescello n. 8 del 19/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 74654 del 22/4/2024.

- Parere del Comune di Poviglio, acquisito da ARPAE al prot. n. 81330 del 3/5/2024.
- Parere di ARPAE - Area Prevenzione Ambientale Ovest, prot n. del 87886 del 14/4/2024.
- Parere di Ferrovie Emilia Romagna s.r.l., acquisito da ARPAE al prot. n. 82829 del 7/5/2024.
- Parere di SNAM RETE GAS S.p.A, acquisito da ARPAE al prot. n. 81260 del 3/5/2024.
- Parere di AUSL - Servizio Igiene e Sanità Pubblica, acquisito da ARPAE al prot. n. 81212 del 3/5/2024.
- Parere del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco - Comando Provinciale Reggio Emilia, acquisito da ARPAE al prot. n. 81265 del 3/5/2024.
- Parere del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale acquisito da ARPAE al prot. n. 87272 del 13/5/2024.
- Parere della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, acquisito da ARPAE al prot. n. 85991 del 10/5/2024.
- Parere di ATERSIR - Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti, acquisito da ARPAE al prot. n. 22778 del 6/2/2024.
- Parere dell'Aeronautica Militare - Comando 1^ Regione Aerea, acquisito da ARPAE al prot. n. 12292 del 22/1/2024.
- Parere del Comando Militare Esercito Emilia Romagna, acquisito da ARPAE al prot. n. 55876 del 25/3/2024.
- Parere dell' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), acquisito da ARPAE al prot. n. 54153 del 21/3/2024.
- Parere di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), acquisito da ARPAE al prot. n. 6866 del 15/1/2024.
- Parere di Iren Acqua Reggio S.r.l., acquisito da ARPAE al prot. n. 8777 del 17/1/2024.
- Parere dell'Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la protezione Civile della Regione Emilia-Romagna, acquisito da ARPAE al prot. n. 78936 del 30/4/2024.

Si rende inoltre noto, seppur nell'ambito del presente procedimento, che per i successivi eventuali sviluppi è ultimamente pervenuta alla Sac Arpae di Reggio Emilia la nota recante prot. n. 0006273 del 06/05/2024 inviata dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy che informa tra l'altro di quanto segue: “(...) È stato portato all'attenzione degli uffici un progetto di investimento promosso dal Fondo Patrizia, che risulta essere un rilevante fondo di investimento estero, al quale è stato assegnato un formale tutoraggio da parte del Comitato Interministeriale Attrazione Investimenti (CAIE), finalizzato alla soluzione di eventuali problematiche realizzative.”

3. SINTESI DEL PROGETTO PRESENTATO

Nel presente capitolo 3 si riporta in sintesi quanto dichiarato dal Proponente Dugara S.p.A negli elaborati presentati tra cui lo Studio preliminare ambientale, la Relazione Generale Illustrativa e le integrazioni trasmesse.

3.A. Quadro di riferimento programmatico

Rispetto all'inquadramento territoriale dell'intervento il Proponente evidenzia che l'area produttiva Eco-logistica, denominata Dugara, sita nei comuni di Brescello e Poviglio si sviluppa in fregio alla strada Via Peppone e Don Camillo, a sud della Variante Cispadana, ad est della SP62 della CISA e della ferrovia e ad ovest della SP1 Brescello-Cadelbosco.

Ad ovest del sito di progetto è presente la linea ferroviaria Parma-Suzzara, una linea ferroviaria di proprietà regionale che collega Parma con Suzzara (MN). L'infrastruttura è gestita dalla Ferrovie Emilia Romagna Srl (FER), mentre il servizio passeggeri è svolto da TrenitaliaTper.

Da fine 2017 alla primavera del 2019 la linea è stata chiusa nel tratto tra Brescello e Parma a causa dei lavori di messa in sicurezza dei binari, in seguito all'alluvione del fiume Enza presso Lentigione.

Dal punto di vista delle infrastrutture stradali, l'area di progetto si inserisce in una rete di assi provinciali che collegano le principali Province della zona alle autostrade A1 (a sud) e A22 (a est).

Tra Brescello e Suzzara è presente la SP 62 R var Cispadana che permette di evitare i centri urbani correndo parallela al Po e termina a Brescello.

Connesse alla Cispadana, ma con direzionalità nord-sud, sono poi le strade SP111 e SP63R, che collegano il territorio con l'autostrada A1 e con Viadana nell'Oltrepo.

La maggior parte dell'area d'intervento si trova in comune di Brescello mentre il comune di Poviglio è interessato soltanto per una piccola area a sud ovest.

Il territorio di riferimento del progetto è pienamente corrispondente alle caratteristiche della pianura emiliana verso il Po: nuclei urbani di piccole dimensioni, ancora caratterizzati da un centro storico riconoscibile circondato da espansioni residenziali a bassa densità e da aree produttive anche di notevoli dimensioni, punteggiano lungo gli assi infrastrutturali un territorio rurale in cui si riconoscono gli elementi derivanti dalle bonifiche recenti.

Rispetto all'analisi dei piani e programmi e alla coerenza tra il progetto in esame e gli strumenti di pianificazione e programmazione generali e settoriali il Proponente evidenzia che:

- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)

Per quanto concerne l'area in oggetto, il PRIT evidenzia il ruolo strategico sovralocale della Cispadana come infrastruttura di connessione sulla direttrice est-ovest.

Parimenti, pianifica l'elettrificazione delle linee ferroviarie provinciali, tra cui la linea Parma-Suzzara che costeggia l'area di intervento, al fine di sostenerne la riqualificazione e la rivitalizzazione nel sistema TPL regionale.

Il PRIT individua le infrastrutture presenti sul territorio, i progetti di miglioramento e i poli logistici (Carta D): l'area oggetto di intervento non è individuata come polo logistico e, come tale, andrebbe previsto un adeguamento dello strumento di Pianificazione.

- Piano territoriale di Coordinamento provinciale (PTCP)

Il PTCP individua nelle tavole di piano i poli logistici del territorio e li disciplina attraverso le Norme di Attuazione. L'area oggetto di intervento non è individuata come polo logistico. Il PTCP individua alcune linee strategiche di sviluppo per Brescello, basate sul sostegno alle imprese del territorio e sulla realizzazione di aree produttive di nuova concezione e con specifiche opere di compensazione e mitigazione.

Il Proponente ritiene dunque che alla luce della parziale coerenza con le strategie del PTCP ma mancando territorialmente una specifica identificazione della nuova funzione nell'area individuata, sia da percorrere la strada di una Variante al PTCP, che vada a riconoscere il ruolo di infrastruttura a supporto della produzione e della intermodalità.

- Pianificazione comunale di Brescello e Poviglio

Per quanto concerne il Comune di Brescello, l'area della proposta progettuale comprende in parte il perimetro di un precedente Piano Particolareggiato per insediamenti produttivi di iniziativa privata e in parte altri terreni posti in territorio rurale/non urbanizzato. La porzione di area di intervento ubicata in Comune di Poviglio si trova in ambito rurale.

Per entrambi i Comuni è in corso la stesura del nuovo PUG intercomunale, sulla base di quanto previsto dalla LR 24/2017, che coinvolge l'Unione Bassa Reggiana, costituita dai Comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara, Poviglio e Reggio (quest'ultimo non compreso nel PUG intercomunale in quanto già dotato di proprio PUG approvato).

Negli elaborati si sottolinea che il PUG apre ad una nuova fase della pianificazione con la quale la proposta progettuale dovrà confrontarsi e nello Studio preliminare ambientale rispetto alla pianificazione vigente è richiamato che:

- le aree comprese nel comparto di intervento sono classificate dal PRG vigente di Brescello come segue:
 - "Zone D – Zone Artigianali e Industriali di Espansione – art. 63";
 - "Zone D – Zone Tecnico Distributive – art. 65";
 - "Zona di rispetto alla viabilità – art. 77";
 - "Zona E – Zone agricole normali – art. 68".

per una superficie territoriale complessiva di 403.000 mq

- una porzione delle aree oggetto di intervento nel territorio di Brescello ricade all'interno dell'area "Dugara" compresa nel Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata (PIIP) approvato il 30/10/2002 ed oggetto di successive varianti in data 26/11/2007 e 25/06/2008, ed è caratterizzata dalla presenza di un solo fabbricato con sul tetto installato un impianto per la produzione di energia fotovoltaica e si presenta come un'area con scorie di acciaieria utilizzate per la formazione di rilevati e sottofondi stradali.
- Nell'ambito del sopracitato piano attuativo sono state realizzate alcune opere di urbanizzazione generale, mentre altre non risultano attuate.
- l'area in esame (come riportato a pag 66 dello studio preliminare ambientale) è dunque parte di un PIIP scaduto e solo in parte attuato. A tale fattispecie è applicabile il dettato dell'art. 17, comma 3, della legge n. 1150/1942, secondo cui "decorso il termine stabilito per la esecuzione del piano particolareggiato, questo diventa inefficace per la parte in cui non abbia avuto attuazione, rimanendo soltanto fermo a tempo indeterminato l'obbligo di osservare nella costruzione di nuovi edifici e nella

modificazione di quelli esistenti gli allineamenti e le prescrizioni di zona stabiliti dal piano stesso”. La convenzione urbanistica relativa al PPIP Dugara sottoscritta il 22 maggio 2003 è scaduta. In fase di stesura della Variante di Salvaguardia del 2021, il Comune di Brescello ha pertanto ribadito che “...Di conseguenza il privato non può vantare diritti o aspettative circa il completamento degli interventi e la destinazione urbanistica da imprimere all’area ridiventa oggetto della discrezionalità del Comune”.

Nelle integrazioni presentate è stato proposto uno studio a supporto delle analisi di fattibilità ed utilità dell’intervento in esame.

3.B. Quadro di riferimento progettuale

Secondo quanto riportato negli elaborati presentati il progetto in esame riguarda la realizzazione dell’area “Eco-logistica” Dugara, un’infrastruttura che integra la rete stradale esistente con la rete ferroviaria nazionale, per rendere i servizi logistici sempre più sostenibili grazie al trasporto su rotaia e elettrico, prevedendo la possibilità di lavorazioni finalizzate alla predisposizione delle spedizioni della merce pervenuta nel Polo verso gli stabilimenti di lavorazione oppure verso il cliente finale.

Il progetto in esame interesserà un’area di dimensioni complessive superiori a 40 ha, comprensiva di aree di cessione, prevedendo in particolare:

- 60.000 mq di superficie per la realizzazione dei binari con la costruzione di:
 - o tre binari, con la funzione di presa e consegna collegati all’esistente rete ferroviaria Parma-Suzzara,
 - o tre binari operativi intermodali paralleli a via Peppone e Don Camillo,
 - o due binari, paralleli al fascio di presa, per sosta e manovra;
- 122.221 mq di superficie per lo stoccaggio esterno scoperto;
- 96.595 mq di superficie coperta, dedicata alla realizzazione di due magazzini utilizzati per lo stoccaggio delle merci o, eventualmente, anche per processare le merci e riorganizzarle per la spedizione;
- 117.346 mq dedicati a parcheggi/verde/viabilità.

Il Proponente prevede che il polo accoglierà varie tipologie di merci - riferibili in particolare a 5 specifiche aziende del territorio poste in un raggio di circa 20 km che ipotizza possano contribuire al “raggiungimento del tasso di riempimento del 70% del Polo” - principalmente riferibili alle seguenti categorie:

- Metallurgia (tubi e componenti di acciaio e coils)
- Legname
- Materie prime per l’industria ceramica e del vetro.

In relazione all’organizzazione dei flussi il Proponente ipotizza che i treni possano arrivare, in base al tipo di carico, sia da valle che da monte prevedendo a regime 5 treni/giorno; la lunghezza massima dei treni ricevibili nel polo è di 600 mt e verrà creato, parallelamente alla ferrovia esistente, un raccordo ferroviario a 3 binari (presa, consegna e stazionamento), che consentiranno di gestire in sicurezza e senza intralciare la linea ferroviaria pubblica, il traffico merci indirizzato e generato dal polo.

Nelle aree del raccordo ferroviario, oltre ai citati 3 binari, saranno presenti ulteriori binari per

lo stazionamento e il carico-scarico e aree a piazzali destinate ad ospitare i container. Per garantire la compatibilità del carico-scarico con il contesto, non verrà previsto un carroponete, come nei consueti scali ferroviari. I mezzi per lo scarico e carico dei treni saranno carrelli elevatori.

All'interno del polo si prevede la possibilità di sperimentare un progetto innovativo che consentirebbe di ridurre i tempi di movimentazione delle merci permettendo di caricare/scaricare un treno in meno di 40 minuti, basandosi su una tecnica di movimentazione orizzontale delle merci mediante un sistema elettrificato che può essere costruito lungo i binari ferroviari sotto la linea elettrica di contatto e consente di caricare/scaricare le unità di carico da treno a treno (o da treno a camion) in un'unica operazione interamente automatizzata, in piena sicurezza e rispetto dell'ambiente.

Con riferimento alla provenienza e destinazione delle merci afferenti lo scalo il Proponente evidenzia che:

- settore metallurgico: le merci arriveranno a Brescello dal Porto di Ravenna. Da Ravenna attraverso la ferrovia arriveranno a Ferrara, da cui partiranno per Guastalla e da quest'ultima per Brescello direttamente o via Parma. Dal polo tramite camion elettrici e/o a idrogeno, arriveranno a destinazione in fabbrica per la lavorazione. A ritroso, dalla fabbrica in camion arriveranno a Brescello e in treno, attraverso Parma, verranno avviate alle varie destinazioni finali.
- legname: il legname arriverà da Marsiglia in treno a Parma e poi a Brescello, e da qui in camion alla sede di lavorazione, e viceversa.
- materie prime: le materie prime arriveranno dalla Francia in treno a Parma e poi a Brescello, e da qui in camion alle aziende di lavorazione.

Rispetto alla gestione del polo negli elaborati si evidenzia che:

- i treni in arrivo verranno scaricati nella porzione di area parallela a via Peppone e Don Camillo; nel caso questa non sia disponibile al momento dell'arrivo del treno, questo sosterrà in un'area accessoria appositamente pensata per questa evenienza, parallela all'area di scambio ferroviario. I treni verranno scaricati e, una volta svuotati, aspetteranno di essere nuovamente carichi per ripartire dal polo; la merce scaricata dai treni verrà presa in carico e stoccata all'interno dell'area intermodale eco-logistica. La merce potrà essere portata all'interno dei capannoni tramite muletti elettrici o altre strutture automatizzate di trasporto, oppure essere caricata direttamente dai piazzali ai camion;
- i camion dei fornitori di merci arriveranno sul piazzale e si accosteranno ai piazzali o alle baie di scarico/carico dove verranno scaricati e caricati i bancali delle merci e temporaneamente stoccati nell'area di lavoro antistante le baie. I suddetti bancali verranno in parte lasciati integri e depositati nello stato in cui si trovano mentre altri verranno aperti e la merce stivata nelle scaffalature, a pavimento o con altri supporti idonei del relativo comparto, basato su specifica categoria merceologica. Queste merci verranno poi processate nell'area di produzione (tagliate, abbinare, confezionate, etc) e comunque riorganizzate e predisposte per la spedizione.

3.C. Quadro di riferimento ambientale

Nello Studio preliminare ambientale al fine di poter valutare la fattibilità dell'intervento in esame ed analizzare i principali impatti del progetto sulle varie componenti ambientali è stata riportata una ricognizione delle caratteristiche ambientali dell'area allo stato attuale

prendendo sinteticamente in considerazione le principali componenti ambientali.

Per l'analisi degli impatti rispetto al contesto territoriale ed alla mobilità il Proponente ha predisposto uno studio di traffico relativo all'intervento in esame partendo dall'assunzione di base che i mezzi in ingresso e uscita dal polo logistico saranno sostitutivi di altri mezzi che già attualmente attraversano il territorio di Brescello per dirigersi verso stabilimenti produttivi di un areale semi-locale (20 km di raggio). A tale riguardo il Proponente precisa che attraverso simulazioni specifiche, studierà le fasce orarie ottimali per limitare le ricadute sul traffico a livello locale, sia per quanto concerne i veicoli a motore sia per l'impatto sui passaggi a livello ferroviari. Inoltre verranno valutate insieme agli enti opportunità di creazione di sistemi di mobilità dolce che favoriscano l'afflusso di lavoratori attraverso forme di spostamento diverse dall'automobile privata.

Per quanto riguarda le diverse componenti ambientali nello studio preliminare ambientale sono riportate le seguenti considerazioni:

- ATMOSFERA

Il principio guida dell'intervento è l'intermodalità della logistica, che mira alla progressiva sostituzione di spostamenti di merci a livello locale (20 km di raggio) oggi su gomma con il trasporto su ferro. Questo ovviamente non solo limita gli impatti dei gas di scarico da traffico indotto, ma addirittura potrebbe portare ad un miglioramento sull'area vasta. Saranno dunque svolte opportune simulazioni sul tema. Inoltre, le piantumazioni previste nelle aree verdi saranno attuate con scelte vegetazionali in grado di ottimizzare l'assimilazione di CO2 e la produzione di ossigeno.

- ACQUA

L'area risulta, attualmente, già parzialmente urbanizzata. L'impermeabilizzazione derivante dall'intervento sarà comunque rilevante e bisognerà dunque provvedere ad uno studio attento e puntuale del regime delle acque meteoriche, attraverso sistemi innovativi che rallentino il deflusso nelle acque fognarie. Inoltre, la presenza di canali irrigui nelle vicinanze dell'area suggerisce la necessità di prestare la massima attenzione al piano quotato dell'intervento, alle pendenze e al controllo dei possibili impatti su questi sistemi ambientali anche legati alle produzioni agricole del territorio.

Agli elaborati è stata anche allegata una relazione idrologica e idraulica preliminare.

- SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area risulta parzialmente urbanizzata. La trasformazione di suolo permeabile che l'intervento prevede verrà compensata con la realizzazione di aree a verde profondo e piantumato, la cui dislocazione sarà studiata per favorire la creazione di corridoi ecologici. Il trattamento degli ampi piazzali asfaltati previsti, necessari allo svolgimento delle attività di movimentazione merci, sarà valutato in un'ottica di attenzione al fenomeno "Isola di Calore", attraverso il ricorso a materiali e tecnologie che ne riducano i possibili effetti negativi.

- BIODIVERSITA', POPOLAZIONE E SALUTE UMANA

Rispetto a tali componenti sono riportate considerazioni generali rispetto ai benefici attesi per la comunità e per l'economia.

- PAESAGGIO

Attualmente l'area si inserisce in un paesaggio indeterminato, di soglia tra il tessuto urbano a nord e la campagna a sud, con forte presenza delle infrastrutture. L'intervento verrà portato avanti nell'ottica di un completamento del paesaggio costruito e di un suo inserimento ambientale e percettivo nel paesaggio circostante, attraverso uno studio specifico degli elementi vegetazionali di bordo e una progettazione ad alto tasso di urbanità delle aree pubbliche a nord (parcheggi e aree verdi).

Le volumetrie abbondanti in ampiezza ma contenute in altezza limitano l'impatto percettivo del nuovo edificato.

- RUMORE

Dallo studio acustico emerge che la localizzazione dell'infrastruttura intermodale in progetto è lontana dal centro abitato ma con alcuni ricettori antropici in prossimità della stessa; le nuove sorgenti sonore sono costituite da movimentazione di merci, transiti di convogli ferroviari e di autocarri sulle ferrovie / strade locali. Il Comune di Brescello non si è ancora dotato di zonizzazione acustica – ipotizzata per l'area l'appartenenza alla classe V – per i ricettori la classe IV.

Sulla base della valutazione previsionale di impatto acustico effettuata il Proponente conclude, in sintesi, che è possibile esprimere un parere di compatibilità acustica per l'infrastruttura intermodale nell'assetto considerato nello studio acustico.

Il rientro nei limiti assegnati è stato verificato presso ogni ricettore antropico individuato. La posizione dell'area fa sì che non ci siano ricettori sensibili particolarmente numerosi e/o significativi, che possano essere infastiditi dal rumore prodotto dalle attività. Le principali sorgenti derivanti dall'intervento sono: traffico di mezzi automobilistici e camion, movimentazione merci, passaggio e frenate dei treni, carico/scarico container ferroviari. Non si prevedono impatti significativi derivanti dagli impianti a servizio degli edifici di stoccaggio. Verranno svolti appositi approfondimenti in relazione alle fasce orarie ritenute più significative per valutare eventuali manovre mitigative sia di carattere gestionale che tecnologico.

- ARCHEOLOGIA

E' stata predisposta una relazione archeologica preliminare per fornire una prima valutazione del potenziale archeologico, secondo i parametri forniti nella Circolare 53/2022 della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio del Ministero della Cultura, inerente alle Linee guida di cui al DPCM 14 febbraio 2022 dalla quale emerge che *“si suppone che l'area in cui è previsto il Polo “Dugara” possa esprimere i seguenti gradi di potenziale archeologico:*

- nelle aree non edificate: potenziale archeologico MEDIO o NON VALUTABILE;

- nelle aree in cui le trasformazioni antropiche recenti possono aver danneggiato o asportato in tutto o in parte eventuali depositi archeologici: potenziale archeologico BASSO.

La valutazione del rischio archeologico per il progetto sarà fornita tramite gli approfondimenti dello

studio archeologico di cui all'art. 41 c. 4 e All. I.8 del D.lgs. 36/2023.”

- MONITORAGGIO

Rispetto al monitoraggio ambientale è stata presentata una proposta del piano prendendo a

riferimento le indicazioni tecniche di cui alle *Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)*” (MATTM, MiBAC, ISRPA, rev 2014 e successivi aggiornamenti), riportando una descrizione delle indagini che saranno effettuate, suddivise per componente ambientale, con particolare riferimento alla tipologia di campionamento e misura, alla strumentazione, alle metodiche di analisi, alle frequenze di rilevamento.

4. MOTIVI OSTATIVI ALLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO ED ELEMENTI DI CRITICITA'

Nel corso del procedimento e durante la Conferenza odierna i componenti la Conferenza di Servizi hanno evidenziato motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento in oggetto e/o elementi di criticità di seguito sinteticamente rappresentati anche con riferimento alle determinazioni degli Enti prima richiamate.

a) Regione Emilia-Romagna

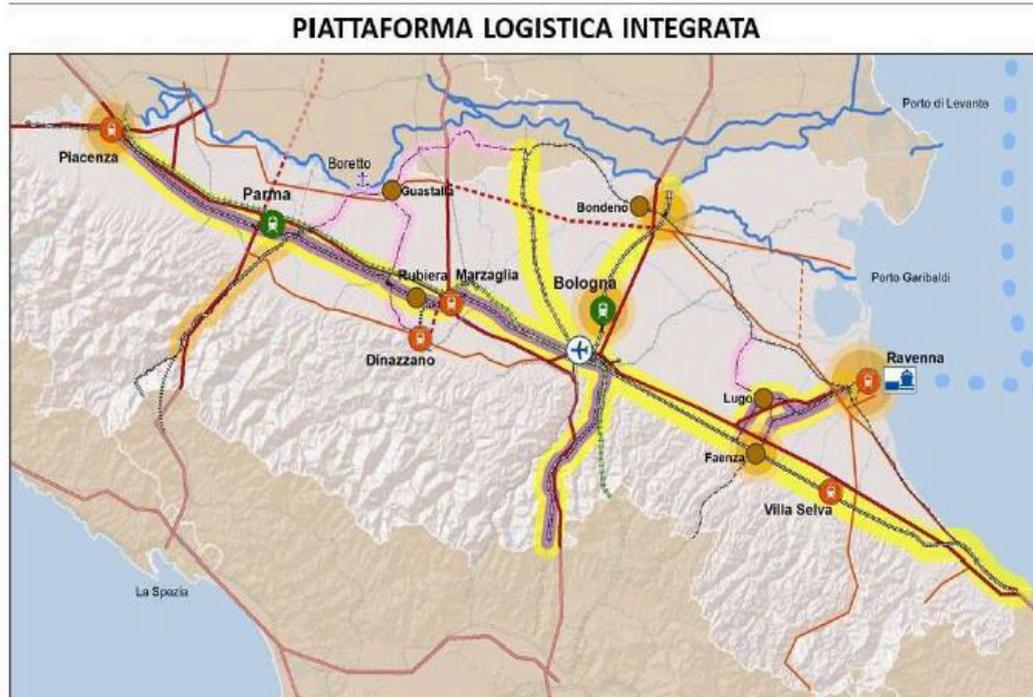
Contributo della Regione Emilia-Romagna - Settore Trasporti, Infrastrutture E Mobilità Sostenibile, in merito alla coerenza del progetto con il quadro programmatico del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025, acquisito da ARPAE al prot. n. 71616 del 17/4/2024:

“A livello complessivo il progetto **non risulta conforme** con le politiche (indirizzi e strategie) indicate nel PRIT 2025, approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021, con riferimento al sistema della logistica regionale.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporto PRIT2025 si pone come obiettivo un incremento minimo di trasporto merci ferroviario di + 30% (obiettivo incrementato dal PAIR 2030 di un ulteriore 5% al 2030), puntando ad uno share modale minimo di circa il 13%.

Per raggiungere tale obiettivo il PRIT 2025 prevede come principale linea d'intervento **il potenziamento, la razionalizzazione dei poli intermodali esistenti**, come individuati dal Piano dal **Sistema logistico integrato regionale**, sotto riportato:

Figura 6 Sistema logistico integrato regionale di previsione PRIT2025



Questa rete fondamentale di infrastrutture di trasporto e di nodi **deve costituire** il **sistema ordinatore** del territorio, su cui si innesta la struttura dei distretti produttivi e il sistema insediativo-distributivo costituito dalle città, dalle aree industriali, dai siti logistici del territorio regionale.

Tale Sistema si basa, tra l'altro:

a) sull'individuazione della rete e dei poli principali che minimizzano gli spostamenti e l'impatto indotto dal traffico su gomma, essendo localizzati in prossimità a caselli autostradali e/o principali infrastrutture trasportistiche, e/o in aree ad elevata intensità produttiva.

b) sulle seguenti principali linee d'intervento:

1. *“potenziamento degli scali principali già individuati sulla rete RFI e FER e saturazione della capacità a regime dei nodi ferroviari (stimata in circa 28 milioni di tonnellate).”;*

2. **Non sono previsti** nodi primari ferroviari o **intermodali aggiuntivi**, oltre a quelli già presenti sulla piattaforma, e *non potranno essere previste la programmazione o la realizzazione di altri scali merci oltre quelli esistenti e indicati nell' Accordo tra Regione Emilia-Romagna e Ferrovie dello Stato Spa del 2009.*

Il PRIT2025 riconosce che il trasporto delle merci sulla rete ferroviaria di interesse regionale è reso possibile, oltre che attraverso i terminal intermodali e gli scali pubblici dislocati nelle stazioni principali della rete, anche da raccordi ferroviari con stabilimenti industriali o terminal intermodali privati con caratteristiche funzionali (e conseguentemente dimensionali) prettamente locali (assai inferiori a quella prevista di Dugara), a volte direttamente a servizio di una sola impresa, e coerenti con la

piattaforma del Piano. Inoltre, per l'area interessata dal progetto in esame, il Prit fissa l'obiettivo specifico di **“aumentare la capacità di trasporto merci nella rete regionale, verso lo scalo di Dinazzano”**.

Per garantire l'attuazione della piattaforma logistica regionale integrata, dovrà sostanzialmente la coerenza delle previsioni della pianificazione sotto ordinata, degli accordi e protocolli locali previsti dalla nuova legge urbanistica regionale, Da un punto di vista territoriale, il comune di Brescello non è inoltre stato incluso tra le Zone Logistiche Semplificate ZLS, e la localizzazione del progetto non rientra nelle zone a vocazione produttiva sovracomunale individuate dal PTCP, che infatti coerentemente non prevede localizzazioni logistiche di rango provinciale (o superiore).

D'altra parte, il Piano tra le linee di intervento e attività per la valorizzazione della piattaforma logistica regionale prevede che l'organizzazione della rete infrastrutturale e il sistema produttivo ad essa connesso dovrà evitare la diffusione disordinata degli insediamenti sul territorio – sprawl - che nel tempo ha determinato le criticità del sistema trasportistico e logistico e talvolta svantaggi di accessibilità negli ambiti territoriali regionali.

Una localizzazione incoerente comporta che il previsto obiettivo strategico di trasferimento di merci da strada a ferrovia, avverrebbe a seguito di un incremento significativo di nuovi spostamenti stradali, in contrasto con l'obiettivo di minimizzarne l'impatto.

Il progetto in esame è definito nella documentazione presentata da un lato come **“... scalo privato strettamente connesso all'area Dugara”** e finalizzato **“... a fornire un servizio di supporto alla catena produttiva e distributiva del distretto imprenditoriale della Bassa reggiana e dei territori limitrofi”**, ma poi, considerate le dimensioni e le potenzialità previste, viene in più punti riconosciuto, anche nelle successive integrazioni progettuali presentate, come nuovo terminal intermodale/logistico/produttivo di interesse nazionale e europeo sia dal punto di vista delle relazioni trasportistiche, che dei servizi forniti e della competitività funzionale.

Anche dal punto di vista delle relazioni con il sistema infrastrutturale si individuano diverse criticità. Il nuovo terminal intermodale/logistico/produttivo si colloca, come rete stradale principale, sulla strada extraurbana secondaria Cispadana, tuttora incompleta. Nella pianificazione e programmazione regionale vigente tale asse **dovrà essere completato con la realizzazione di un collegamento in direzione ovest fino a Mezzani** e con una variante alla SP2 che consenta di evitare gli attraversamenti dei centri abitati. Inoltre, **è programmata la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana** che interconnette la A22 con la A13 in corrispondenza dello svincolo di Ferrara sud. **Tuttavia, tali previsioni non sono ad oggi di imminente entrata in esercizio.**

Analogamente per il sistema ferroviario, sulla linea Parma Suzzara sono previsti interventi di elettrificazioni, ora in corso, potenziamento tecnologico (adeguamenti della livelletta e della categoria peso assiale D4, non presente su tutta la linea a causa di opere d'arte non completamente adeguate e passaggi a livello), non ancora programmati, al fine di consentirne il pieno utilizzo. Le attuali potenzialità **possono condizionare** lo sviluppo dei traffici ferroviari ipotizzati dall'intervento (esercizio di coppie di 5 treni merci/giorno, di 600 m di lunghezza), configurando la possibilità che il nuovo centro intermodale **sia solo relativo alla modalità stradale** o con funzioni

ferroviarie molto limitate.

Tutto ciò considerato, si rileva quindi che l'intervento si pone allo stesso livello delle strategie regionali definite dal PRIT 2025 e capace di incidere sulle stesse, si colloca nell'ambito degli obiettivi di incremento del trasporto merci ferroviario, ma ne risulta coerente solo al livello generico dei macro-temi richiamati dalla documentazione. Infatti, nel concreto non si configura come polo intermodale del Sistema logistico integrato regionale, o integrabile con lo stesso, e non è attuativo o coerente con le principali linee di intervento e le principali linee di sostenibilità di tali tipologie di interventi definite dal Piano, configurandosi, pertanto, in **variante al PRIT 2025.**"

Contributo della Regione Emilia-Romagna - Settore Governo e Qualità Del Territorio - Area Disciplina del Governo del Territorio, Edilizia Privata, Sicurezza e Legalità, per la ricostruzione urbanistica (al fine di inquadrare correttamente lo stato della pianificazione vigente nel Comune di Brescello) rispetto all'intervento proposto e in merito alla procedura di PAUR, acquisito da ARPAE al prot. n. 88931 del 14/5/2024.

(...)

Alla luce della ricostruzione, svolta può conclusivamente affermarsi quanto segue:

1. PPIP SCADUTO: il PPIP, approvato il 30 ottobre 2002 e la relativa Convenzione del 22 maggio 2003 erano, per effetto della Legge urbanistica, efficaci, rispettivamente, sino al 30 ottobre 2012 e al 22 maggio 2013: come noto, infatti, la Legge 17 agosto 1942, n. 1150 (c.d. Legge urbanistica), oltre a dettare la disciplina del PRG, si è occupata anche di regolamentarne gli strumenti attuativi, costituiti dai piani particolareggiati, prevedendo all'art. 16, comma 5, che l'efficacia di questi ultimi non può essere superiore a 10 anni dalla loro approvazione. Su tale termine, tuttavia, è intervenuto l'art. 30, comma 3-bis, del d.l. n. 69 del 2013 che ha prorogato di ulteriori tre anni l'originario termine di decadenza. Pertanto, il PPIP e la relativa Convenzione, per effetto di tale proroga ope legis, sono rimasti efficaci rispettivamente sino al 30 ottobre 2015 e al 22 maggio 2016.

La variante al PPIP del 2007 e la conseguente modifica della Convenzione del 2008, come esaminato sopra, confermano i contenuti degli atti precedenti, senza apportare significative modifiche, essendosi limitati ad ampliare gli ambiti territoriali interessati e a correggere il calcolo degli standards da monetizzare e le correlate garanzie finanziarie; negli stessi atti, inoltre, il Comune di Brescello non ha espresso alcuna volontà di proroga dei tempi di validità del PPIP e della Convenzione originaria.

2. ULTRATTIVITA' DEL PPIP: quanto, poi, all'eventuale ultrattività residuale del PPIP parzialmente attuato ancorché, come visto, decaduto per decorso del tempo, si osserva che l'ultrattività opera nella misura in cui i piani siano stati attuati in misura significativa. In altri termini, l'ultrattività del piano non si collega sic et simpliciter alla necessità di completare l'urbanizzazione della zona interessata dal piano, ma presuppone che il piano sia già stato attuato per una parte considerevole e che l'intervento sia complessivamente conforme anche rispetto alle mutate previsioni urbanistiche. Nel caso di specie, invece, occorre evidenziare che le opere di urbanizzazione primaria non sono state

completate. In particolare, nel comparto sud non sono presenti opere di urbanizzazione, ed è stata realizzata solo una tettoia sulla quale sono installati pannelli fotovoltaici, in difformità rispetto all'assetto sia dei lotti (art. 14 della Convenzione), sia delle opere di urbanizzazione previste dal PPIP (art. 9 della Convenzione). In buona sostanza, alla luce degli interventi effettivamente completati nell'area de qua, non appare possibile riconoscere che il Piano sia stato attuato in misura significativa. Parimenti, non si ritiene invocabile l'ultrattività del Piano per realizzare un'opera - il "futuro Polo Logistico Intermodale Dugara" - che non risulta compatibile con la variante al PRG approvata il 28 luglio 2022, né potrebbe risultare compatibile con le scelte pianificatorie operate dal Comune di Brescello nel 2002: si ricorda che nel PPIP su una superficie totale di 269.484 mq si ammettevano solo 10.620 mq per "uso tecnico distributiva". In definitiva, appare di tutta evidenza come la realizzazione di un polo logistico intermodale non possa trovare legittimazione nell'ipotetica ultrattività del PPIP convenzionato il 22 maggio 2003 e rimasto efficace sino al 22 maggio 2016."

3. PROCEDURA DI PAUR: il PAUR, in quanto procedimento speciale in variante, può essere finalizzato unicamente alla localizzazione di opere soggette a VIA; conseguentemente, lo stesso non può apportare variante agli obiettivi strategici e alle scelte generali fissate dalla pianificazione, la cui definizione può essere oggetto solo del processo di pianificazione generale del Comune e degli altri Enti eventualmente coinvolti. Nel caso specifico si sottolinea che il Comune di Brescello ha in corso la predisposizione del PUG intercomunale insieme agli altri Comuni dell'Unione, nel quale non si prevede la realizzazione di un polo logistico intermodale che avrebbe effetto rilevante sul territorio di tutti i Comuni coinvolti e sulla pianificazione provinciale, trattandosi di un nuovo polo funzionale. Il progetto, infatti, non solo supera abbondantemente la quota del 3% di consumo di suolo ammissibile nel Comune di Brescello rispetto all'attuale dimensionamento del territorio urbanizzato (art. 6 L.R. n. 24/2017) ma rappresenterebbe anche buona parte della quota intercomunale consumabile fino al 2050.

b) Provincia di Reggio Emilia

Estratto della Delibera del Consiglio Provinciale della Provincia di Reggio Emilia n. 12 del 18/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 75920 del 24/4/2024 avente ad oggetto: "Fase Preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 26 Bis del D.Lgvo 152/06 relativa al progetto "Area Produttiva Eco-Logistica Dugara" localizzata nei Comuni di Brescello e Poviglio in variante al PTCP. Espressione della posizione della Provincia di Reggio Emilia":

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

PREMESSO che:

- in data 14/12/23 prot. 41671 è pervenuta la comunicazione da ARPAE -

Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest, Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia ad oggetto "Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "Area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi";

- nel territorio della Provincia di Reggio Emilia è vigente il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 124 del 06/11/2010 modificato da una successiva variante approvata in data 21/09/2018 con delibera del Consiglio Provinciale n. 25;

(...)

ESAMINATI gli elaborati si ritiene che la proposta presentata si ponga in variante al PTCP vigente della provincia di Reggio Emilia per i motivi di seguito espressi e pertanto il Consiglio Provinciale deve esaminare le implicazioni del progetto sulla pianificazione territoriale di propria competenza ed esprimersi in merito;

(...)

DATO ATTO che per quanto attiene la compatibilità dell'intervento con il PTCP si esprimono le seguenti considerazioni:

- come si comprende dalla descrizione, si tratta di un vero e proprio polo produttivo-logistico, di rilevanza sovra comunale e sovra provinciale con scalo merci privato, da insediare ex novo su area sostanzialmente inedificata, esterna al territorio urbanizzato, ed in buona parte su area agricola. Tale progetto collide con l'assetto strategico e strutturale della pianificazione territoriale vigente (PTCP); spetta infatti alla pianificazione territoriale provinciale, sulla base di sistemiche analisi diagnostiche anche oltre i confini amministrativi, la funzione di pianificazione strategica d'area vasta e di coordinamento delle scelte urbanistiche comunali che esulano dalla scala locale;
- fanno parte delle scelte strategiche del PTCP vigente, confermate con la variante del 2018, gli ambiti produttivi di livello sovra comunale e sovra provinciale e i poli funzionali; questi ambiti, individuati nelle tavole e nelle norme del piano territoriale di coordinamento provinciale, sono stati valutati, localizzati e disciplinati in osservanza dei seguenti obiettivi strategici:

3.1 Sostenere l'evoluzione e la qualificazione del sistema economico a partire dalla gerarchizzazione e specializzazione degli ambiti per insediamenti produttivi, verso gli ambiti di qualificazione produttiva;

4.1 Organizzare l'assetto delle funzioni di eccellenza ed i poli funzionali del sistema insediativo a scala sovraprovinciale, polarizzando i servizi ad alta attrattività secondo i profili di accessibilità e vocazione territoriale;

- i poli funzionali sono luoghi nei quali insediare funzioni di eccellenza, ossia quegli ambiti specializzati che ospitano le grandi funzioni urbane e i servizi ad alta attrattività o ad alta specializzazione economica, culturale, sportiva,

ricreativa, della mobilità e della logistica. Per la preminente rilevanza sovracomunale ed anche per il loro rilevante impatto sulla mobilità, e quindi sul sistema ambientale e sulla qualità urbana, la legge regionale attribuisce espressamente alla pianificazione sovra locale la funzione di definire, d'intesa con i Comuni, le politiche e le azioni per ciascuno di essi, a partire da una ricognizione di quelli esistenti, la programmazione di eventuali nuovi poli funzionali e l'individuazione degli ambiti idonei ad ospitarli;

- rilevano poi nel piano provinciale gli ambiti produttivi di rango sovra comunale e sovra provinciale, ed in questa direzione il PTCP assume a riferimento di propria competenza un modello di organizzazione degli insediamenti produttivi basato sulla gerarchizzazione delle aree produttive esistenti e di previsione, secondo due livelli: ambiti di qualificazione produttiva di rilievo sovra provinciale ed ambiti di qualificazione produttiva di rilievo sovra comunale. Di competenza comunale sono "Gli ambiti specializzati per attività produttive di interesse comunale" (art. 12 delle NA del PTCP) che riguardano le restanti aree produttive non adatte a ricoprire funzioni di area vasta, come nel caso delle zone produttive del Comune di Brescello;

RILEVATO inoltre che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:

- sulla base di un ponderoso lavoro di analisi e d'intesa con i territori volto a individuare la corretta localizzazione delle funzioni di rilievo sovracomunale e sovra provinciale, ha definito le scelte strategiche e le relative polarità di area vasta, individuando tali funzioni all'interno dei poli funzionali e degli ambiti di qualificazione produttiva (sovra comunale e sovra provinciale);
- in particolare il PTCP, in conformità con il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti), ha selezionato, gerarchizzato e disciplinato l'articolato sistema di poli funzionali a vocazione intermodale-logistica gomma – ferro esistente nel territorio provinciale: lo scalo ferroviario di Dinazzano in Comune di Casalgrande (con la previsione del collegamento ferroviario con lo scalo di Marzaglia), lo scalo ferroviario di San Giacomo di Guastalla, nonché l'ambito di qualificazione produttiva di interesse sovra provinciale del Casello Autostradale di Reggiolo-Rolo;
- mantiene certamente una flessibilità localizzativa riguardo a nuove funzioni logistiche non direttamente individuate dal Piano; ma si tratta di una flessibilità regolata dall'art. 32 "funzioni logistiche" delle NA del PTCP che riconduce la funzione logistica entro l'alveo della sovracomunalità e che dispone:

"I Comuni disciplinano la localizzazione delle funzioni logistiche secondo le seguenti direttive:

a) nei poli funzionali (art. 13 de PTCP) dello scambio intermodale merci, od in stretta connessione fisica e funzionale ad essi e sempre all'interno di ambiti specializzati per attività produttive, vanno prioritariamente addensate le attività di trasporto e logistica (autoparchi, depositi e magazzini non direttamente connessi a stabilimenti produttivi, grandi officine specializzate nell'autotrasporto, transit point, ecc.);

b) in subordine tali funzioni potranno localizzarsi all'interno degli ambiti di qualificazione produttiva di interesse

sovra comunale e sovraprovinciale cui all'art. 11 “ambiti di qualificazione produttiva di interesse sovra provinciale e sovra comunale”, posti in prossimità di caselli autostradali o raccordati con la rete ferroviaria secondo quanto disposto al comma seguente e serviti da assi viari non inferiori al rango della grande rete e della viabilità di interesse regionale di cui alla tav. P3a”;

- per definire il sistema delle aree produttive di rilievo sovra comunale e sovraprovinciale, oltre alle analisi sul sistema insediativo che hanno indagato dati urbanistici, caratterizzazione produttiva, livelli di accessibilità, viabilità e mobilità, dotazioni infrastrutturali tecnologiche, energetiche e telematiche, livello dei servizi alla persona e all'impresa, tipologia e grado di gestione ecologico-ambientale degli insediamenti, ci si è avvalsi anche di una modellizzazione dei flussi veicolari merci e persone che hanno restituito il grado di efficienza della rete esistente e della rete di progetto concorrendo a meglio calibrare le scelte strategiche di rete e di polarità insediative di rango sovra comunale; modellizzazione che si dimostra ancora attuale; l'analisi e la valutazione effettuate hanno naturalmente portato a previsioni di “Ambiti di Qualificazione Produttiva di interesse sovra comunale e provinciale”, consolidati e di sviluppo, insistenti in prossimità degli assi portanti del sistema infrastrutturale su gomma di rilievo regionale (o superiore), e in particolare in prossimità della rete autostradale, principalmente sul quadrante orientale della pianura reggiana, e lungo la direttrice est-ovest dell'autostrada A1;
- il sistema dei poli funzionali per la propria rete logistica gomma/ferro nell'area nord del territorio provinciale ha previsto oltre al Polo Funzionale di scambio merci esistente di San Giacomo di Guastalla (polo funzionale n. 13 art. 13 NA PTCP), anche quello di Reggiolo-Rolo (polo funzionale n. 14 art. 13 NA PTCP) con valenza anche di polo produttivo di rilievo sovra provinciale di sviluppo;

CONSIDERATO che:

- data la configurazione del progetto proposto in variante al PTCP attraverso l'introduzione di un polo logistico-produttivo nuovo con un atto provvedimentale che, come sopra argomentato, si pone in contrasto con la strategia e la struttura del PTCP (sia cartografica che normativa) e del Piano comunale (che con la variante approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 18 del 28/07/2022 esclude espressamente in tale area la funzione logistica), è possibile e necessario esprimersi già in questa sede negativamente in merito all'ammissibilità della variante alla pianificazione territoriale provinciale;
- al riguardo della strategia di contenimento del consumo di suolo disciplinata dalla Legge Regionale 24/2017, si evidenzia che tutta l'area destinata al proposto insediamento comporta il rispetto dell'art. 6 comma 2 della legge regionale che prescrive il rispetto della soglia massima del 3% di consumo di suolo calcolata sul territorio urbanizzato alla data di entrata in vigore della medesima legge. La quota del 3% calcolata sul territorio urbanizzato del Comune di Brescello alla data del 01/01/2018 risulta decisamente inferiore alla superficie interessata dal progetto in oggetto superiore a 40 ettari. Per l'attuazione del progetto in oggetto occorrerebbe coinvolgere anche la maggior

parte della quota del 3% degli altri Comuni interessati alla redazione del PUG intercomunale, stimata in prima approssimazione in 59,84 ettari circa (Brescello escluso), limitando fortemente le possibilità di insediamento di nuove attività produttive, anche in funzione del potenziamento delle filiere esistenti, sui territori dei Comuni di Poviglio, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara e Novellara;

- per quanto attiene al procedimento PAUR di cui al D.Lgs 152/2006 e alla L.R. 4/2018, qualora il procedimento preveda una variante urbanistica, lo stesso non può assumere una funzione derogatoria rispetto alla disciplina urbanistica vigente, né può un procedimento speciale scardinare scelte strutturali e strategiche di un piano; è evidente come la localizzazione di un nuovo polo funzionale logistico-produttivo di rilievo sovracomunale non possa rientrare nelle fattispecie elencate nella disciplina PAUR (art.21 della LR 4/2018); la proposta di variante, per dimensione e rilevanza strategica a scala territoriale, non può derogare alle scelte generali e agli obiettivi strategici fissati dalla pianificazione provinciale, la cui riconsiderazione può essere oggetto solo di una eventuale riconsiderazione complessiva del piano (cioè di una variante generale) e non di mere modifiche normative-cartografiche orientate ad una singola localizzazione;
- il PAUR (che rimane pur sempre atto a contenuto specifico) non può destrutturare l'impianto pianificatorio strategico territoriale, né individuare nuove funzioni di carattere strategico; non può consentire di derogare a scelte generali ed agli obiettivi strategici fissati dalla pianificazione, la cui revisione può essere oggetto solo di una riconsiderazione complessiva del piano mediante una sua variante generale;

VISTE inoltre:

- le integrazioni al progetto presentato (prot. 7442 del 15/03/24), in particolare l'elaborato curato da Nomisma "Studio a supporto delle analisi di fattibilità ed utilità dell'intervento" per le argomentazioni, che qui interessano, in tema di "coerenza con la pianificazione territoriale". Lo Studio tuttavia si limita a postulare il rispetto dei principi ispiratori e delle strategie che stanno alla base degli strumenti di pianificazione territoriale, procedendo più con proposizioni programmatiche di politica territoriale che ad un'analisi della compatibilità pianificatoria:
 - in tema di PRIT, si fa riferimento all'obiettivo di aumentare il trasporto su ferro, con l'obiettivo programmatico del "completamento" dell'asse cispadano e dell'adeguamento assiale (tratto insistente sul ponte di attraversamento del fiume Enza, in località Sorbolo) ed elettrificazione della linea ferroviaria Parma-Suzzara; in ciò confermando l'attuale carenza infrastrutturale per la proponibilità del progetto;
 - in tema di PTCP, si vorrebbe inserire nell'alveo programmatico dell'ambito di paesaggio n.1, non tenendo invero presente i due distinti campi di competenza del piano provinciale (si veda la Relazione di Piano del PTCP, Capitolo 3 "Natura e ruolo del PTCP"):

1. il sistema paesaggistico-ambientale;
2. il sistema insediativo-infrastrutturale.

Tale inserimento viene operato carpando proposizioni del sistema paesaggistico-ambientale, che hanno già trovato riscontro pianificatorio nel sistema insediativo-infrastrutturale, in contesti territoriali differenti da quello proposto, segnatamente quello di Reggiolo e quello di San Giacomo di Guastalla;

- in tema di pianificazione comunale, preso atto dell'attuale fase di redazione del PUG intercomunale, si limita a postulare la funzione innovativa del progetto "a priori non discordante" con le scelte comunali che si vanno profilando;

RITENUTO pertanto che:

le argomentazioni di cui sopra non portano elementi di novità nella valutazione di inammissibilità del progetto, in quanto affermare la coerenza coi principi base della pianificazione si risolve in una petizione di principio, laddove manca quella compatibilità strategica e strutturale, necessaria per sorreggere una variante alle funzioni ed alle localizzazioni di rango sovracomunale e sovra provinciale;

VISTI infine:

- ulteriori specifici elementi ostativi oggettivi che riguardano la carenza delle infrastrutture necessarie a sostenere un simile progetto, in particolare le connessioni interprovinciali non sono ancora completate, come le opere stradali della Cispadana in direzione ovest, e la realizzazione del secondo binario della linea ferroviaria costituente il cosiddetto "TiBre" ferroviario specialmente dedicato al traffico merci (non è stata ancora programmato). Tale carenza ferroviaria, andrebbe a caricare la linea storica di traffico merci riproponendo le situazioni di criticità, legate alla promiscuità dell'utilizzo di un unico binario per merci e persone, in attraversamento di diversi centri abitati, criticità già note per la linea Reggio-Dinazzano. Persistono, quindi, ancora elementi ostativi strutturali riguardanti la viabilità su gomma e su ferro, e criticità programmatiche in ordine alla loro attuazione;
- che tali criticità attengono: alla pianificazione e alla programmazione economica delle connessioni infrastrutturali su gomma (Cispadana parmense), all'ancora non completato collegamento con il casello autostradale Reggiolo-Rolo, che presuppone il rifacimento del casello come da progetto ancora sottoposto a VIA; alla pianificazione e alla programmazione economica delle connessioni infrastrutturali su ferro (raddoppio binario linee Parma-Suzzara, TiBre merci); alla mancata programmazione economica del nuovo Ponte sull'Enza (ferroviario e stradale) che con i suoi problemi strutturali è stato chiuso più volte in occasione di recenti eventi alluvionali e che ha la portata di carico inferiore a quella della intera tratta ferroviaria (categoria D4); e dal probabile significativo rialzo di quota della linea ferroviaria (progetto ancora in studio da parte di FER) che comporterà interventi e tempistiche ancora non prevedibili;
- la situazione di inadeguatezza infrastrutturale, di cui è prefigurabile la permanenza nel periodo medio-lungo, è già ora fonte di distorsioni relative:
 - alla viabilità storica (principale asse di collegamento con i centri rivieraschi) connotata da promiscuità modale (persone e merci), da congestione, da problematiche di sicurezza stradale, e da infrastrutture

a rischio idraulico (Ponte sull'Enza di Sorbolo Levante);

- alla viabilità su ferro, principalmente a servizio della mobilità delle persone sia allo stato attuale che nell'assetto infrastrutturale previsto, con binario unico in corso di elettrificazione, connotata da problematiche di sicurezza ferroviaria/stradale dovuta dalla presenza di numerose intersezioni a raso (passaggi a livello sulla linea ferroviaria Parma-Suzzara), e da infrastrutture a rischio idraulico (Ponte sull'Enza di Sorbolo Levante).

RITENUTO:

- che le incognite dal punto di vista della fattibilità, della realizzazione delle opere pubbliche necessarie (stradali, ferroviarie) unite alla incertezza dei tempi e dei costi siano tali da essere di ostacolo oltre che alla presente proposta, anche ad una eventuale ipotesi di pianificazione territoriale che venisse presentata ai competenti organi deliberanti in sede di PTAV, proprio a causa della mancanza della dotazione infrastrutturale capace di garantire la sostenibilità ambientale e territoriale di un polo funzionale logistico o di qualificazione produttiva con le caratteristiche di cui al presente procedimento;
- di condividere le valutazioni sopra esposte e di confermare conseguentemente la presenza delle condizioni ostative alla proponibilità ed all'ammissibilità del progetto di cui trattasi, in variante al PTCP.

(...)

DELIBERA

- di esprimersi nel procedimento di cui all'art.26 bis del Dlgs 152/2006, generalizzato in premessa, dichiarando:

1) la presenza delle condizioni ostative, sia di tipo procedimentale che strutturale, alla proponibilità ed all'ammissibilità del progetto di cui trattasi, in variante al PTCP;

- di dare mandato alla dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale di rappresentare la posizione della Provincia, come sopra deliberata, nell'ambito della conferenza di servizi di cui all'art.26bis del Dlgs 152/06, con facoltà di arricchirla con ulteriori dati, analisi ed elementi illustrativi.

(...)"

c) Unione dei Comuni della Bassa Reggiana

Estratto della Delibera dell'Unione dei Comuni della Bassa Reggiana n. 56 del 17/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 78945 del 30/4/2024 avente ad oggetto: "Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-Bis del D.Lgs. 152/06 relativo al progetto "Area Produttiva Eco-Logistica Dugara", localizzato nei Comuni di Brescello e Poviglio – Elementi ostativi all'accoglimento del Progetto localizzato in Via Peppone e Don Camillo nel Comune di Brescello (Re)";

“LA GIUNTA DELL’UNIONE BASSA REGGIANA

(...)

PRESO ATTO della comunicazione pervenuta da ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest, Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia acquisita agli atti dell'Unione Bassa Reggiana al prot. 33657 del 15/12/2023 (prot. num. 42151/2023 del 14/12/2023) ad oggetto “Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto “Area produttiva eco-logistica Dugara”, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi”;

(...)

DATO ATTO altresì che:

- l’ambito investe parzialmente i terreni interessati da un Piano Particolareggiato di iniziativa privata ormai scaduto e parzialmente attuato destinato dal PRG del Comune di Brescello a zone artigianali ed industriali di espansione e zone tecnico distributive (su queste ultime zone, in particolare all’art. 65 delle NTA, per effetto della variante urbanistica approvata dal Consiglio Comunale del Comune di Brescello con atto n°18 del 28/07/2022, vengono eliminate le funzioni insediabili di magazzini, depositi merci ed automezzi);

(...)

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale stanno redigendo la documentazione prevista dalla LR 2472017 ed in particolare il Quadro Conoscitivo, il Documento di Valsat e la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Territoriale;

RILEVATO altresì che per la redazione dei suddetti elaborati si è proceduto:

- all’analisi degli strumenti urbanistici dei Comuni coinvolti nella redazione del PUG;
- all’analisi degli strumenti di pianificazione sovracomunale e dei vari piani di settore;
- alla raccolta di documentazione, funzionale all’approfondimento dei vari temi del PUG, presso Enti, quali i Consorzi di Bonifica, IRETI, Ferrovie Emilia Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Regione Emilia Romagna, Autorità di Bacino del fiume Po, ecc;
- all’organizzazione di incontri con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG;

VERIFICATO che dalle attività di cui sopra sono emerse alcune importanti criticità infrastrutturali, in particolare:

- mancato completamento dell’asse Cispadano in direzione Parma (tratto Brescello Sorbolo) e in direzione Casello A21 (tratto Luzzara Reggiolo) che

comportano importanti flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, che attraversano centri e nuclei abitati su arterie stradali di ridotte dimensioni con problemi legati all'inquinamento atmosferico nonché alla sicurezza dei residenti; nei tratti di viabilità ordinaria (Brescello Sorbolo – Luzzara Reggiolo) nelle ore di punta sono quotidiane le lunghe code fino ad arrivare al prolungato blocco del transito in caso di incidenti. Tali flussi di traffico non hanno riflessi solo sui comuni di Brescello e Luzzara ma anche sugli altri comuni dell'Unione;

- scarsa portata del ponte ferroviario sulla linea Parma Suzzara in località Sorbolo. Il ponte ferroviario rappresenta una criticità sia per la frequenza della sua chiusura in occasione delle piene del Torrente Enza, sia per la limitata portata della sua struttura che non consentirebbe il transito dei treni nella composizione illustrata nel progetto oggetto della presente deliberazione;
- presenza di numerosi passaggi a livello sulle linee ferroviarie. La linea Parma Suzzara e quella Reggio Emilia Guastalla, si caratterizzano per una forte presenza di passaggi a livello sia pubblici che privati, soprattutto all'interno dei centri abitati, che comportano grandi rischi per la sicurezza (sono molto frequenti i sinistri che comportano l'abbattimento delle barriere di sicurezza che spesso coinvolgono mezzi pesanti), nonché blocchi del traffico e conseguentemente ritardi nel servizio; inoltre la frequenza dei passaggi a livello fra loro ravvicinati, comporta tempi di chiusura delle barriere piuttosto lunghi soprattutto in prossimità dei punti di interscambio;

VERIFICATO altresì che dai colloqui effettuati con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG, non è emersa l'esigenza di un polo logistico intermodale, né di centri di supporto alla logistica per lo stoccaggio di merce o il frazionamento, completamento e rifinitura dei prodotti;

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale hanno provveduto ad effettuare ai sensi dell'art. 32 della LR 24/2017, una ricognizione del territorio urbanizzato dei Comuni alla data del 01/01/2018 (data di entrata in vigore della LR);

RILEVATO altresì che la superficie complessiva del territorio urbanizzato come sopra determinata, pari ad ha 2.261, è funzionale al calcolo, ai sensi dell'art. 6 della LR 24/2017, della quota massima di suolo consumabile al 2050 che non potrà superare il 3% di tale superficie, pari ad ha 67,83;

DATO ATTO che in ragione della intervenuta scadenza del piano e degli innovativi criteri dettati dalla L.R. 24/2017, sia con riferimento al periodo transitorio che con riferimento all'individuazione del Territorio Urbanizzato (TU), l'intervento oggetto del presente atto, è da ritenersi esterno al territorio urbanizzato; circostanza confermata anche dalla LR 24/2017 che prevede che alla conclusione del periodo transitorio, introdotto dall'art. 4 della L.R. stessa, le previsioni urbanistiche in espansione che necessitano per la loro attuazione dell'approvazione di strumenti urbanistici attuativi, perdono efficacia e pertanto le aree in questione risultano, ope legis, equipollenti alle aree non pianificate (si veda in merito il parere del Settore Governo e Qualità del Territorio della Regione Emilia-Romagna prot. PG/2022/1251073 del 22/12/2022);



RILEVATO che:

- l'attuazione dell'intervento in oggetto, risultando la relativa area esterna al territorio urbanizzato, comporta il rispetto dell'art. 6 comma 2 della legge regionale che prescrive che:
- "In via di prima applicazione, la quota massima di superficie territoriale consumabile di cui al comma 1 è riconosciuta a ciascun Comune o all'Unione cui sia stato conferito l'esercizio della funzione di pianificazione urbanistica, con riferimento alla superficie del territorio urbanizzato perimetrato dal PUG, in conformità a quanto previsto dall'articolo 32, commi 2 e 3".
- la quota del 3% calcolata sul territorio urbanizzato del Comune di Brescello alla data del 01/01/2018 risulta pari a ha 7,99, inferiore alla superficie interessata dal progetto in oggetto maggiore di ha 40;
- per l'attuazione del progetto in oggetto occorrerebbe coinvolgere anche la maggior parte della quota del 3% degli altri Comuni interessati alla redazione del PUG intercomunale, stimata in ha 59,84 (Brescello escluso), impedendo future scelte di assetto del territorio e limitando fortemente le possibilità di insediamento di nuove attività produttive, anche in funzione del potenziamento delle filiere esistenti, sui territori dei Comuni di Poviglio, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara e Novellara;

(...)

CON VOTI favorevoli all'unanimità, legalmente espressi

DELIBERA

1. DI APPROVARE le premesse parte integrante della presente deliberazione anche se non materialmente ritrascritte;

2. DI ESPRIMERE, alla luce delle suddette considerazioni e delle problematiche esposte in premessa, parere contrario al progetto "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA" presentato da DUGARA SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello (RE), ritenendola non ammissibile in quanto ritenuta fortemente penalizzante per i Comuni interessati dalla redazione del PUG intercomunale in termini infrastrutturali ed urbanistici;

(...)"

d) Comune di Brescello

Estratto della Delibera del Consiglio Comunale di Brescello n. 8 del 19/4/2024, acquisita da ARPAE al prot. n. 74654 del 22/4/2024 avente ad oggetto :

"FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA, LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE)"

“IL CONSIGLIO COMUNALE

(...)

RICHIAMATA:

- la propria deliberazione n. 50 del 29 dicembre 2021 con la quale è stata adottata la “Variante Specifica al Piano Regolatore Generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del Piano Urbanistico Generale di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24”, con la quale sono state introdotte alcune limitazioni alle possibilità di intervento in parti del territorio comunale particolarmente rilevanti per salvaguardare le determinazioni che dovranno essere assunte nella fase di redazione del PUG;
- il Decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 81 del 31 maggio 2022, che assegna valore direttamente operativo all’esclusione dell’insediamento di una zona logistica all’interno dell’Areale 2 e alla conseguente variazione degli artt. 60 e 65 delle NTA del PRG;
- la propria deliberazione n. 18 del 28/07/2022 ad oggetto “Variante specifica al piano regolatore generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del piano urbanistico generale di cui alla Legge Regionale 21 dicembre 2017, n. 24 - controdeduzione a riserve e osservazioni e approvazione - integrazione dell’atto di indirizzo per l’attuazione degli strumenti urbanistici vigenti approvato con delibera consiliare n. 28 del 27 settembre 2018”;

PRESO ATTO della comunicazione pervenuta da ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest, Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia acquisita agli atti del Comune di Brescello al prot. 12735 del 15/12/2023 ad oggetto “(prot. num. 212776/2023 del 14/12/2023) Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto “Area produttiva eco-logistica Dugara”, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi”;

(...)

ESAMINATI gli elaborati progettuali presentati dal Proponente e pubblicati sul sito web della Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, in quanto parte integrante della documentazione elencata al comma 1 dell’art. 26 bis del D.lgs 152/06 al seguente link: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>.

PREMESSO che:

1. L’area in esame è parte di un piano particolareggiato di iniziativa privata approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 30 ottobre 2002, e convenzione urbanistica stipulata presso il Notaio Busani in data 22 maggio 2003 (Repertorio n.77182, Raccolta n.23355), e concessione edilizia n° 2026/2002 del 25 maggio 2003 per “realizzazione opere di urbanizzazione”, oggetto di successiva variante approvata con Deliberazione

di Consiglio Comunale n.60 del 26 novembre 2007 e deliberazione di Giunta Comunale n° 58 del 25 giugno 2008. Inoltre, richiamando l'art. 30 comma 3 bis del D.L. 69/2013, per cui *“Il termine di validità nonché i termini di inizio e fine lavori nell'ambito delle convenzioni di lottizzazione di cui all'articolo 28 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, ovvero degli accordi similari comunque nominati dalla legislazione regionale, stipulati sino al 31 dicembre 2012, sono prorogati di tre anni”*, la convenzione urbanistica stipulata presso il Notaio Busani in data 22 maggio 2003 (Repertorio n.77182, Raccolta n.23355) risulta prorogata di ulteriori 3 anni, quindi scaduta in data 22 maggio 2016.

2. Il Comune di Brescello, con prot. n.7936 del 07.10.2017 ad oggetto *“Opere di urbanizzazione in PPIP “Lottizzazione Dugara”, comunicava alla Ditta Dugara s.p.a. che “il Piano “Lottizzazione Dugara” risulta a tutt’oggi scaduto, alla data del 25 maggio 2016. Si precisa pertanto che al fine di addivenire al completamento delle opere di urbanizzazione e conseguente cessione al Comune delle stesse con relativi impianti, dovrà essere predisposto, ai sensi dell’art. 17 comma 3° della Legge n. 1150/1942, come modificato dalla Legge n. 106/2011, un nuovo Piano relativo alla parte rimasta inattuata, con la creazione di uno specifico sub-comparto, con il quale dovranno rimanere comunque invariate le destinazioni d’uso delle aree pubbliche e i parametri urbanistici dello strumento attuativo decaduto. Successivamente all’approvazione del nuovo sub comparto, potranno essere rilasciati i titoli edilizi abilitativi, appropriati (Permesso di Costruire) per l’esecuzione delle opere mancanti.”*.
3. Dopo il 2016 la Ditta ha successivamente presentato al Comune di Brescello varie richieste di titoli abilitativi edilizi sempre inerenti alla *“Lottizzazione Dugara”* sino alla Comunicazione di Inizio Lavori Asseverata registrata con prot.6598 del 21/06/2023 avente ad oggetto *“Completamento opere di urbanizzazione all’interno della lottizzazione Dugara”*.
4. Il Comune di Brescello ha emanato l’Ordinanza Dirigenziale n. 2 del 12/02/2024, nei confronti della Ditta Dugara s.p.a, recante in oggetto *“Divieto di avvio dei lavori indicati nella comunicazione di inizio lavori asseverata registrata con prot. 6598 del 21/06/2023”*. In tale provvedimento il Comune *“..... Ordina alla ditta Dugara Spa di non avviare i lavori indicati nella Comunicazione di Inizio Lavori Asseverata registrata con prot. 6598 del 21/06/2023 avente ad oggetto “Completamento opere di urbanizzazione all’interno della lottizzazione Dugara”, essendo detta CILA inidonea a legittimare la realizzazione di interventi di urbanizzazione primaria e secondaria da parte di soggetti diversi dal Comune....”*; altresì, il Comune nel medesimo atto indica inoltre che *“....Rilevato che, alla luce della pianificazione urbanistica generale e attuativa vigente nel Comune di Brescello, il piano Piano Particolareggiato di iniziativa privata relativo all’area Dugara, approvato il 30 ottobre 2002 e la cui convenzione urbanistica è stata stipulata presso il Notaio Busani in data 22 maggio 2003 (Repertorio n.77182, Raccolta n.23355) è scaduto per effetto della decorrenza del termine decennale di validità previsto dalla legge e che, conseguentemente, l’intervento edilizio “Completamento opere di urbanizzazione all’interno della lottizzazione Dugara”, che costituisce*

oggetto della citata CILA, richiederebbe, in ogni caso, la preventiva approvazione di un nuovo strumento urbanistico che ne prevedesse la realizzazione, in conformità alla legislazione vigente.”

5. Ancorché scaduto e solo in parte attuato, tale piano ha prodotto effetti concreti consistenti soprattutto nella realizzazione da parte degli attuatori della strada prevista dal PRG, quale la via Peppone e don Camillo che funge da circonvallazione sud per l’abitato di Brescello;
6. Infine, con comunicazione acquisita agli atti del Comune di Brescello con prot. n. 2952 del 26/03/2024 ad oggetto “(prot. num. 56427/2024 del 25/03/2024 alle ore 16:11) AIA rifiuti - AIA Dugara - D.LGS. 152/06 parte seconda L.R. 21/04 L. 241/90. Ditta Dugara SPA - installazione sita in via Peppone e Don Camillo nel comune di Brescello. Avvio del procedimento ritiro dell’autorizzazione integrata ambientale. – comunicazione”, ARPAE (Agenzia regionale per la prevenzione, l’ambiente e l’energia dell’Emilia-Romagna), ai sensi della L.241/90 e del D.Lgs. 152/06 comunica l’avvio del procedimento finalizzato al ritiro d’ufficio dell’Autorizzazione Integrata Ambientale n. 38032 del 07/07/2015 che aveva autorizzato la dismissione del sito in oggetto (Area Dugara) in cui era stata svolta un’attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi “R5 riciclo/recupero di altre sostanze inorganiche” dei rifiuti identificati al punto 4.4 - lett. e) “formazione di rilevati e sottofondi stradali.....” del D.M. 5/2/98 a seguito di iscrizione al registro di cui all’art. 216 del D.Lgs.152/06.

DATO ATTO che:

- il progetto denominato “Area produttiva eco-logistica Dugara” che si configura come un polo intermodale, prevede la realizzazione di un’area logistica, in stretta connessione con il bacino produttivo locale, rispetto al quale svolga funzioni di ricevimento e spedizione di materie prime e prodotti finiti, attraverso gomma e ferro, e di completamento del ciclo produttivo attraverso lo svolgimento delle ultime fasi di packaging e preparazione alla spedizione;
- l’estensione complessiva dell’intervento sarebbe superiore a 40 ha di cui 1 ha in Comune di Poviglio su area attualmente agricola;
- l’intervento prevede la realizzazione di:
 - 1) Un ramo ferroviario dedicato, con relativa area di carico scarico;
 - 2) Capannoni per magazzinaggio, riorganizzazione per la spedizione ed eventuali lavorazioni per circa 100.000 mq;
 - 3) Piazzali per la movimentazione di camion e merci;
 - 4) Aree per dotazioni territoriali ed ecologico ambientali;
- il traffico merci sarebbe organizzato con 5 treni giornalieri sulla linea Parma Suzzara oltre agli spostamenti su gomma, ipotizzando “che il flusso bidirezionale (ingresso + uscita) di mezzi pesanti generati dal terminal intermodale a regime, mediamente, sia pari a circa 500 mezzi al giorno” (cit. Studio di traffico), limitatamente compensato a regime da una riduzione del traffico merci attuale (da e per le aziende del territorio);

- è prevista la presenza “di 300 addetti, suddivisi in 3 turni sulle 24 ore” con relativi flussi di traffico;
- lo studio del traffico è stato elaborato tenendo unicamente in considerazione 5 punti della viabilità locale del Comune di Brescello;
- l'intervento è finalizzato a “Fornire un servizio di supporto alla catena produttiva e distributiva del distretto imprenditoriale della Bassa Reggiana e dei territori limitrofi” (cit. Relazione generale illustrativa del progetto);

RILEVATO che le NTA del PRG vigenti, conseguenti alla “Variante Specifica al Piano Regolatore Generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del Piano Urbanistico Generale di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017”, approvata con deliberazione n. 18 del 22.7.2022, e a seguito di richiesta di specificazione delle varianti normative emanata dalla Provincia di Reggio Emilia il 10 marzo 2022, definiscono le destinazioni d'uso di tali zone, all'interno degli artt. 60 e 65 che così dispongono:

- Art. 60 – Destinazione d'uso delle zone industriali e artigianali

“Le zone artigianali ed industriali sono destinate all'insediamento di edifici ed attrezzature dei settori manifatturiero, delle costruzioni e degli impianti. È consentita inoltre l'installazione di laboratori di analisi e di ricerca, magazzini; depositi, silos, rimesse, uffici e mostre solo se connessi e coerenti con l'attività di produzione in loco; servizi ed attrezzature di natura ricreativa e sociale al servizio degli addetti, nonché l'edificazione di abitazioni per il titolare o per il personale addetto alla sorveglianza e manutenzione degli impianti nella misura di uno o due alloggi per ogni unità produttiva e con Su complessiva non superiore a mq. 200”. All'interno dell'art. 60 è inserito un comma specifico che recita: “Nuove attività logistiche possono insediarsi unicamente all'interno di edifici esistenti alla data dell'adozione della “Variante Specifica al Piano Regolatore Generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del Piano Urbanistico Generale di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017”, escludendo nuovi insediamenti di logistica, sulla base dei principi espressi al comma precedente”. Inoltre, l'art. 60 delle NTA del PRG contiene altresì una disposizione di autotutela che recita: *“La Giunta Comunale, su indicazione dei Servizi sopraccitati (Servizi di Prevenzione dell'A.U.S.L. e dell'A.R.P.A. del Distretto) e di eventuali altri uffici competenti per la specificità degli interessi coinvolti, potrà negare l'insediamento, l'ampliamento e/o la ristrutturazione in tutti i casi in cui non siano sufficienti le cautele atte ad assicurare che non vi siano ricadute di carattere sanitario sulla collettività residente nelle vicinanze o che vi sia una evidente compromissione della componente ambientale e/o urbanistico-territoriale”;*

- Art.65 – Destinazione d'uso delle zone tecnico-distributive

Il primo comma dell'art. 65 è stato modificato come segue: “Le zone tecnico-distributive sono destinate alla installazione di corrieri, spedizionieri, esposizioni, esercizi commerciali di vicinato e medio piccole strutture di vendita (superiori a 150 mq. e fino a 800 mq. di superficie di vendita) non alimentari, anonari, deposito corriere e attività consimili”.

- Art. 68 – Destinazione d'uso della zona agricola normale

Il progetto si estende oltretutto ad investire una zona interessata dalla realizzazione del raccordo ferroviario a servizio della zona per l'intermodalità. Tale ambito è classificato dal PRG come "zona agricola normale" in cui, in base all'art. 68 delle NTA, è consentita unicamente l'attività agricola e la realizzazione di: case di civile abitazione per i diretti coltivatori della terra, per operatori e imprenditori agricoli; fabbricati di servizio dell'azienda agricola quali rustici, stalle, fienili, depositi, porcili e in genere edifici per allevamenti strettamente integrativi dell'attività agricola dell'azienda; stalle sociali per allevamenti bovini; costruzioni per allevamenti suinicoli e avicoli, caseifici sociali con annesse porcilaie;

RICHIAMATA la deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 28/07/2022 ad oggetto "Variante specifica al piano regolatore generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del piano urbanistico generale di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24 - controdeduzione a riserve e osservazioni e approvazione - integrazione dell'atto di indirizzo per l'attuazione degli strumenti urbanistici vigenti approvato con delibera consiliare n. 28 del 27 settembre 2018", e il Decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 81 del 31 maggio 2022, che assegna valore direttamente operativo all'esclusione dell'insediamento di una zona logistica all'interno dell'Areale 2 (come esplicitato nel paragrafo 6.2 della Relazione Generale) e alla conseguente variazione degli artt. 60 "Destinazione delle zone industriali ed artigianali" e 65 "Zone tecnico distributive" delle NTA del PRG vengono eliminate le funzioni che potrebbero consentire l'insediamento di una Zona Logistica Semplificata dell'Emilia Romagna, di cui il PRIT promuove la formazione, in quanto si considera la prospettiva della Zona Logistica Semplificata non compatibile con la fragilità intrinseca del sistema insediativo comunale; viene quindi precisato all'art. 60 che le nuove attività logistiche possono insediarsi unicamente all'interno degli edifici esistenti, escludendosi nuovi insediamenti, e all'art. 65 vengono eliminate le funzioni di "magazzini, depositi di merci ed automezzi".

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale stanno redigendo la documentazione prevista dalla LR 24/2017 ed in particolare il Quadro Conoscitivo, il Documento di Valsat e la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Territoriale;

RILEVATO altresì che per la redazione dei suddetti elaborati si è proceduto:

- all'analisi degli strumenti urbanistici dei Comuni coinvolti nella redazione del PUG;
- all'analisi degli strumenti di pianificazione sovracomunale e dei vari piani di settore;
- alla raccolta di documentazione, funzionale all'approfondimento dei vari temi del PUG, presso Enti, quali i Consorzi di Bonifica, IRETI, Ferrovie Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Regione Emilia-Romagna, Autorità di Bacino del fiume Po, ecc.;
- all'organizzazione di incontri con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG;

VERIFICATO che dalle attività di cui sopra sono emerse alcune importanti criticità infrastrutturali, in particolare:

- il mancato completamento dell'asse Cispadano in direzione Parma (tratto Brescello Sorbolo) e in direzione Casello A22 (tratto Luzzara Reggiolo). Ciò comporta importanti flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, che attraversano centri e nuclei abitati su arterie stradali di ridotte dimensioni con problemi legati all'inquinamento atmosferico nonché alla sicurezza dei residenti; nei tratti di viabilità ordinaria (Brescello Sorbolo – Luzzara Reggiolo) nelle ore di punta sono quotidiane le lunghe code fino ad arrivare al prolungato blocco del transito in caso di incidenti. Tali flussi di traffico non hanno riflessi solo sul comune di Brescello ma anche sugli altri comuni dell'Unione, come specificato nella Deliberazione di Giunta dell'Unione n°56 del 17/04/2024;
- la scarsa portata del ponte ferroviario sulla linea Parma Suzzara in località Sorbolo. Il ponte ferroviario rappresenta una criticità sia per la frequenza della sua chiusura in occasione delle piene del Torrente Enza, sia per la limitata portata della sua struttura che non consentirebbe il transito dei treni nella composizione illustrata nel progetto oggetto della presente deliberazione;
- la presenza di numerosi passaggi a livello sulle linee ferroviarie. La linea Parma Suzzara e quella Reggio Emilia Guastalla, si caratterizzano per una forte presenza di passaggi a livello sia pubblici che privati, soprattutto all'interno dei centri abitati, che comportano grandi rischi per la sicurezza (sono molto frequenti i sinistri che comportano l'abbattimento delle barriere di sicurezza che spesso coinvolgono mezzi pesanti), nonché blocchi del traffico e conseguentemente ritardi nel servizio; inoltre la frequenza dei passaggi a livello fra loro ravvicinati, comporta tempi di chiusura delle barriere piuttosto lunghi soprattutto in prossimità dei punti di interscambio;
- il progetto proposto non svolgerebbe un ruolo di “alleggerimento” delle condizioni della viabilità territoriale, bensì rischierebbe di risultare un vero e proprio “attrattore” o “generatore” di traffico pesante. Nel contesto della ipotizzata intermodalità, nonostante la presenza di più modalità di trasporto (stradale, ferroviaria), il traffico su gomma rimarrebbe predominante e, addirittura, rischia di aumentare a causa della facilità di accesso offerta dal progetto proposto, con la conclusione che ciò attraggerebbe ulteriori veicoli e aumenti il traffico complessivo anziché ridurlo.

VERIFICATO altresì che dai colloqui e verifiche effettuati con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG, non è emersa l'esigenza di un polo logistico intermodale, né di centri di supporto alla logistica per lo stoccaggio di merce o il frazionamento, completamento e rifinitura dei prodotti, come meglio specificato nella Deliberazione di Giunta dell'Unione n°56 del 17/04/2024 a cui si rinvia;

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale hanno provveduto ad effettuare ai sensi dell'art. 32 della LR 24/2017, una ricognizione del territorio urbanizzato dei Comuni alla data del 01/01/2018 (data di entrata in vigore della LR 24/2017) acquisita agli atti del Comune di Brescello al prot. n. 3293 del 05/04/2024;

RILEVATO altresì che la superficie complessiva del territorio urbanizzato come sopra determinata, pari ad ha 2 261 (266 ha per il Comune di Brescello), è funzionale anche al calcolo, ai sensi dell'art. 6 della LR 24/2017, della quota massima di suolo consumabile al 2050 che non potrà superare il 3% di tale superficie, pari ad 67,83 ha

(7,99 ha per il Comune di Brescello), come specificato nella Deliberazione di Giunta dell'Unione n°56 del 17/04/2024;

DATO ATTO che secondo gli innovativi (e più restrittivi) criteri di cui alla LR 24/2017 che prevede che alla conclusione del periodo transitorio introdotto dall'art. 4 della L.R. stessa (avvenuta il 1° gennaio 2024), le previsioni urbanistiche in espansione che necessitano per la loro attuazione dell'approvazione di strumenti urbanistici attuativi, hanno perduto efficacia e pertanto le aree in questione risultano, ope legis, equipollenti alle aree non pianificate e rispetto ad esse si applicano i nuovi principi volti al contenimento del consumo di suolo (si veda in merito il parere del Settore Governo e Qualità del Territorio della Regione Emilia-Romagna prot. PG/2022/1251073 del 22/12/2022);

RILEVATO che:

- l'attuazione dell'intervento in oggetto, risultando la relativa area da qualificarsi come esterna al territorio urbanizzato, comporta il rispetto dell'art. 6 comma 2 della legge regionale che prescrive che: "In via di prima applicazione, la quota massima di superficie territoriale consumabile di cui al comma 1 è riconosciuta a ciascun Comune o all'Unione cui sia stato conferito l'esercizio della funzione di pianificazione urbanistica, con riferimento alla superficie del territorio urbanizzato perimetrato dal PUG, in conformità a quanto previsto dall'articolo 32, commi 2 e 3".
- la quota del 3% calcolata sul territorio urbanizzato del Comune di Brescello alla data del 01/01/2018 risulta pari a ha 7,99 di gran lunga inferiore alla superficie interessata dal progetto in oggetto superiore a 40 ha (rif. prot. n. 3293 del 05/04/2024);
- per l'attuazione del progetto in oggetto occorrerebbe coinvolgere anche la maggior parte della quota del 3% degli altri Comuni interessati alla redazione del PUG intercomunale, stimata in ha 59,84 (Brescello escluso), impegnando in un unico intervento ogni futura scelta di governo del territorio e limitando fortemente le possibilità di insediamento di nuove attività produttive, anche in funzione del potenziamento delle filiere esistenti, sui territori dei Comuni di Poviglio, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara e Novellara, come specificato nella Deliberazione di Giunta dell'Unione n°56 del 17/04/2024;

(...)

DELIBERA

1. **DI APPROVARE** le premesse parte integrante della presente deliberazione anche se non materialmente ritrascritte;
2. **DI ESPRIMERE** parere contrario al progetto denominato "Area produttiva eco-logistica" presentato da Dugara SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello (RE), alla luce delle considerazioni esposte in premessa;
3. **DI CONFERMARE** le scelte pianificatorie contenute negli strumenti urbanistici vigenti, che escludono la localizzazione di una zona logistica nell'area in oggetto, ritenendo la collocazione del polo intermodale proposto non compatibile con le strategie di sviluppo del territorio che l'Amministrazione intende perseguire;
4. **DI CONDIVIDERE** il parere contrario al progetto denominato "Area produttiva eco-logistica" presentato da Dugara SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone

nel Comune di Brescello (RE) deliberato dalla Giunta dell'Unione Bassa Reggiana (Deliberazione n°56 del 17/04/2024), in quanto fortemente penalizzante per i Comuni interessati dalla redazione del PUG intercomunale;

5. **DI CONDIVIDERE** il parere della Commissione consiliare Urbanistica, territorio ed ambiente e pertanto di non accogliere il progetto denominato "Area produttiva eco-logistica" presentato da Dugara SPA localizzato in via Peppone e Don Camillo nel Comune di Brescello (RE);

(...)"

e) **Comune di Poviglio**

Nota del Comune di Poviglio, acquisita da ARPAE al prot. n. 81330 del 3/5/2024, nella quale si richiama Delibera dell'Unione dei Comuni della Bassa Reggiana n. 56 del 17/4/2024 e la Delibera di Giunta del Comune di Poviglio n. 48 del 30/4/2024 della quale si riporta un estratto:

(...)

“PRESO ATTO:

- che la Società “Dugara S.p.A.” ha richiesto l'avvio di una fase preliminare che, secondo quanto previsto dall'art.26-bis del D.Lgs, n, 152/06, è finalizzata alla *"definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto "*;

(...)

ESAMINATI gli elaborati progettuali presentati dal Proponente e pubblicati sul sito web della Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, in quanto parte integrante della documentazione elencata al comma 1 dell'art. 26 bis del D.lgs 152/06;

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale stanno redigendo la documentazione prevista dalla LR 2472017 ed in particolare il Quadro Conoscitivo, il documento di Valsat e la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Territoriale;

RILEVATO altresì che per la redazione dei suddetti elaborati si è proceduto:

- all'analisi degli strumenti urbanistici dei Comuni coinvolti nella redazione del PUG;
- all'analisi degli strumenti di pianificazione sovracomunale e dei vari piani di settore;
- alla raccolta di documentazione, funzionale all'approfondimento dei vari temi del PUG, presso Enti, quali i Consorzi di Bonifica, IRETI, Ferrovie Emilia Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Regione Emilia Romagna, Autorità di Bacino del fiume Po, ecc;
- all'organizzazione di incontri con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG;

VERIFICATO che dalle attività di cui sopra sono emerse alcune importanti criticità infrastrutturali, in particolare:

- mancato completamento dell'asse Cispadano in direzione Parma (tratto Brescello

Sorbolo) e in direzione Casello A21 (tratto Luzzara Reggiolo) che comportano importanti flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, che attraversano centri e nuclei abitati su arterie stradali di ridotte dimensioni con problemi legati all'inquinamento atmosferico nonché alla sicurezza dei residenti; nei tratti di viabilità ordinaria (Brescello Sorbolo – Luzzara Reggiolo) nelle ore di punta sono quotidiane le lunghe code fino ad arrivare al prolungato blocco del transito in caso di incidenti. Tali flussi di traffico non hanno riflessi solo sui comuni di Brescello e Luzzara ma anche sugli altri comuni dell'Unione;

- scarsa portata del ponte ferroviario sulla linea Parma Suzzara in località Sorbolo. Il ponte ferroviario rappresenta una criticità sia per la frequenza della sua chiusura in occasione delle piene del Torrente Enza, sia per la limitata portata della sua struttura che non consentirebbe il transito dei treni nella composizione illustrata nel progetto oggetto della presente deliberazione;

- presenza di numerosi passaggi a livello sulle linee ferroviarie. La linea Parma Suzzara e quella Reggio Emilia Guastalla, si caratterizzano per una forte presenza di passaggi a livello sia pubblici che privati, soprattutto all'interno dei centri abitati, che comportano grandi rischi per la sicurezza (sono molto frequenti i sinistri che comportano l'abbattimento delle barriere di sicurezza che spesso coinvolgono mezzi pesanti), nonché blocchi del traffico e conseguentemente ritardi nel servizio; inoltre delle barriere piuttosto lunghi soprattutto in prossimità dei punti di interscambio;

VERIFICATO altresì che dai colloqui effettuati con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG, non è emersa l'esigenza di un polo logistico intermodale, né di centri di supporto alla logistica per lo stoccaggio di merce o il frazionamento, completamento e rifinitura dei prodotti;

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale hanno provveduto ad effettuare ai sensi dell'art. 32 della LR 24/2017, una ricognizione del territorio urbanizzato dei Comuni alla data del 01/01/2018 (data di entrata in vigore della LR);

RILEVATO altresì che la superficie complessiva del territorio urbanizzato come sopra determinata, pari ad ha 2.261, è funzionale al calcolo, ai sensi dell'art. 6 della LR 24/2017, della quota massima di suolo consumabile al 2050 che non potrà superare il 3% di tale superficie, pari ad ha 67,83;

DATO ATTO che in ragione della intervenuta scadenza del piano e degli innovativi criteri dettati dalla L.R. 24/2017, sia con riferimento al periodo transitorio che con riferimento all'individuazione del Territorio Urbanizzato (TU), l'intervento oggetto del presente atto, è da ritenersi esterno al territorio urbanizzato; circostanza confermata anche dalla LR 24/2017 che prevede che alla conclusione del periodo transitorio, introdotto dall'art. 4 della L.R. stessa, le previsioni urbanistiche in espansione che necessitano per la loro attuazione dell'approvazione di strumenti urbanistici attuativi, perdono efficacia e pertanto le aree in questione risultano, ope legis, equipollenti alle aree non pianificate (si veda in merito il parere del Settore Governo e Qualità del Territorio della Regione Emilia-Romagna prot. PG/2022/1251073 del 22/12/2022);

RILEVATO:

- che l'attuazione dell'intervento in oggetto, risultando la relativa area esterna al territorio urbanizzato, comporta il rispetto dell'art. 6 comma 2 della legge regionale che prescrive che *"In via di prima applicazione, la quota massima di superficie territoriale consumabile di cui al comma 1 è riconosciuta a ciascun Comune o all'Unione cui sia stato*

conferito l'esercizio della funzione di pianificazione urbanistica, con riferimento alla superficie del territorio urbanizzato perimetrato dal PUG, in conformità a quanto previsto dall'articolo 32, commi 2 e 3";

- che la quota del 3% calcolata sul territorio urbanizzato del Comune di Brescello alla data del 01/01/2018 risulta pari a ha 7,99, inferiore alla superficie interessata dal progetto in oggetto maggiore di ha 40;

- che per l'attuazione del progetto in oggetto occorrerebbe coinvolgere anche la maggior parte della quota del 3% degli altri Comuni interessati alla redazione del PUG intercomunale, stimata in ha 59,84 (Brescello escluso), impedendo future scelte di assetto del territorio e limitando fortemente le possibilità di insediamento di nuove attività produttive, anche in funzione del potenziamento delle filiere esistenti, sui territori dei Comuni di Poviglio, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara e Novellara;

(...)

Con voti unanimi favorevoli, resi in forma palese ai sensi di legge,

DELIBERA

1. DI DARE ATTO che le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale al presente atto;

2. DI ESPRIMERE, alla luce delle suddette considerazioni e delle problematiche esposte in premessa, parere contrario al progetto "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA" presentato da DUGARA SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello ed in parte nel Comune di Poviglio, ritenendola non ammissibile in quanto ritenuta fortemente penalizzante per i Comuni interessati dalla redazione del PUG intercomunale in termini infrastrutturali ed urbanistici;

(...)."

f) Variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore

Con riferimento alla necessità di variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore, si rileva quanto segue.

In riferimento all'acquisizione delle varianti all'interno del PAUR:

- la L.R. n. 4/2018 prevede espressamente all'art 21, comma 1 i casi in cui il provvedimento autorizzatorio unico può costituire variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore e il comma 2 del medesimo articolo chiarisce che "le proposte di variante alla pianificazione territoriale, urbanistica e di settore possono riguardare unicamente specifiche modifiche attinenti le previsioni cartografiche e normative relative alle aree interessate dal progetto assoggettato alla procedura di VIA";
- infatti, la Giurisprudenza amministrativa si è espressa più volte definendo i procedimenti unici di approvazione di progetti in variante agli strumenti di

pianificazione **“un procedimento che ha carattere eccezionale e derogatorio e non può essere surrettiziamente trasformato in una modalità "ordinaria" di variazione dello strumento urbanistico generale”** (Cons. Stato, sez. IV, 8 gennaio 2016, n. 27);

- inoltre, nel contributo soprariportato della Regione Emilia-Romagna - Settore Governo e Qualità Del Territorio - Area Disciplina del Governo del Territorio, Edilizia Privata, Sicurezza e Legalità, con riferimento al PAUR si fa presente che : “il PAUR, in quanto procedimento speciale in variante, può essere finalizzato unicamente alla localizzazione di opere soggette a VIA; conseguentemente, lo stesso non può apportare variante agli obiettivi strategici e alle scelte generali fissate dalla pianificazione, la cui definizione può essere oggetto solo del processo di pianificazione generale del Comune e degli altri Enti eventualmente coinvolti. Nel caso specifico si sottolinea che il Comune di Brescello ha in corso la predisposizione del PUG intercomunale insieme agli altri Comuni dell’Unione, nel quale non si prevede la realizzazione di un polo logistico intermodale che avrebbe effetto rilevante sul territorio di tutti i Comuni coinvolti e sulla pianificazione provinciale, trattandosi di un nuovo polo funzionale. Il progetto infatti, non solo supera abbondantemente la quota del 3% di consumo di suolo ammissibile nel Comune di Brescello rispetto all’attuale dimensionamento del territorio urbanizzato (art. 6 L.R. n. 24/2017) ma rappresenterebbe anche buona parte della quota intercomunale.”

Visti i contenuti specifici del progetto in esame, che come evidenziato nei contributi degli Enti prima richiamati richiede una variante a scelte strategiche definite dalla pianificazione sia d’area vasta che comunale e le condiziona in modo significativo:

- si evidenzia la criticità dell’attivazione di tale procedura di PAUR e dell’applicazione di quanto previsto all’art 21 della L.R.4/18 ai fini della variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore;
- si evidenzia che il PAUR, non può apportare variante agli obiettivi strategici e alle scelte generali fissate dalla pianificazione, la cui definizione può essere oggetto solo del processo di pianificazione generale degli Enti preposti (per il progetto in esame regione Regione, Provincia e Comune)
- si dà atto che gli Enti preposti hanno già espresso in sede preliminare l’indisponibilità ad approvare le varianti richieste agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore come necessario nell’ambito di una eventuale procedura di PAUR.

In conclusione, considerato tutto quanto riportato nel presente paragrafo 4, i vari Enti hanno evidenziato in Conferenza di servizi e nei contributi agli atti elementi ostativi e numerose criticità alla realizzazione dell’intervento così come presentato, nell’attuale contesto territoriale e di pianificazione.

Si evidenzia pertanto che:

1. Dovrà essere verificata ed attestata la legittimità dello stato di fatto alla luce dei rilievi del Comune di Brescello.

2. Per rendere il progetto così come presentato conforme alle previsioni della pianificazione, alle scelte generali ed ai contenuti strategici della pianificazione regionale, provinciale e comunale occorrono varianti ordinarie soggette a discrezionalità amministrativa.

Si ricorda inoltre che la normativa urbanistica regionale prevede che *“Al fine di assicurare la sostenibilità ambientale e territoriale degli usi e delle trasformazioni, la pianificazione territoriale e urbanistica può subordinare l’attuazione degli interventi ad uno dei seguenti requisiti:*

a) alla contestuale attuazione da parte degli interessati di misure dirette a impedire, limitare e compensare gli impatti negativi ovvero di infrastrutture per l’urbanizzazione degli insediamenti, di attrezzature e spazi collettivi, di dotazioni ecologiche e ambientali o di infrastrutture per la mobilità;

b) al fatto che si realizzino le condizioni specificamente individuate dal piano, quali ad esempio l’entrata in esercizio di infrastrutture per la mobilità in corso di costruzione o lo sviluppo già programmato di servizi di trasporto pubblico locale.” (art. 25, comma 3 della LR 24/2017).

5. ALTRI CONTRIBUTI/PARERI PERVENUTI E INDICAZIONI PER L’ELABORAZIONE DEL SIA E DELLE CONDIZIONI PER OTTENERE GLI ATTI NECESSARI ALLA REALIZZAZIONE ED ESERCIZIO DEL PROGETTO

Nel prosieguo si richiamano, per completezza, visto quanto previsto dall’art. 26-bis del D.Lgs. n. 152/06, gli specifici contributi trasmessi dalle Amministrazioni ed Enti componenti la Conferenza di servizi in merito alle proprie competenze, anche relativi alla definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale e del relativo livello di dettaglio, oltre che delle condizioni per ottenere gli assensi comunque denominati necessari alla realizzazione e all’esercizio del progetto, fermo restando quanto indicato al precedente paragrafo 4 in merito ai motivi ostativi alla realizzazione dell’intervento e agli elementi di criticità (e solo qualora gli stessi venissero superati).

- a) La Regione Emilia-Romagna, nel contributo in merito alla coerenza del progetto con il quadro programmatico del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025, acquisito da ARPAE al prot. n. 71616 del 17/4/2024, ha fatto presente che:

“Come ulteriore considerazione ai fini dei contenuti progettuali, si evidenzia inoltre che la documentazione inviata dal Proponente presenta un grado di dettaglio tale da non permettere una chiara comprensione delle effettive attività del polo. In particolare, nella relazione sono descritte, in termini solo qualitativi e sommari, le attività logistiche previste e viene indicato genericamente che le merci trattate dal Polo Dugara sono tutte riferibili a rilevanti aziende del territorio e che le categorie sono individuate in quella metallurgia (tubi e componenti di acciaio e coils), legname e materie prime per l’industria ceramica e del vetro.

Le attività prevalenti del ciclo produttivo e logistico svolte nei magazzini (lo

stoccaggio di merce di varia tipologia e dimensione e la produzione, ovvero frazionamento, completamento, rifinitura, identificazione e personalizzazione dei prodotti di stoccaggio e/o in transito) sono solo genericamente elencate.

Si ritiene pertanto che sia necessario, in sede di eventuale PAUR, presentare un general planning riportante un maggiore dettaglio della indicata “interfaccia integrata tra produzione e logistica”, descrivendo più precisamente categorie merceologiche e lavorazioni che verranno effettuate, non ritenendo sufficiente un generico riferimento al fatto che l’area è posta a disposizione delle realtà produttive locali o comunque situate in un predefinito buffer di distanza temporale.”

b) Agenzia Prevenzione Ambiente Energia della Regione Emilia-Romagna, tenuto conto anche della nota dell’Area Prevenzione Ambientale Ovest prot n. del 87886 del 14/4/2024:

Una parte dell’area in esame (circa 20 ettari) era già stata oggetto di un Piano Particolareggiato di iniziativa privata proposto dal medesimo proponente. Nell’ambito degli interventi correlati al suddetto Piano Particolareggiato è stata autorizzata e svolta un’attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi “R5 riciclo/recupero di altre sostanze inorganiche” dei rifiuti identificati al punto 4.4 - lett. e) “formazione di rilevati e sottofondi stradali.....” del D.M. 5/2/98 a seguito di iscrizione al registro di cui all’art. 216 del D.Lgs.152/06. In seguito a modifica normativa, l’autorizzazione è diventata un’Autorizzazione Integrata Ambientale (n. 38032 del 07/07/2015, rilasciata dalla Provincia di Reggio Emilia alla Ditta BACCHI SPA, volturata alla Ditta Dugara s.p.a. con Determina di ARPAE n. DET-AMB-2016- 106 del 08/02/2016, seguita da modifica non sostanziale rilasciata da ARPAE con Determina n. DET-AMB2020-3174 del 08/07/2020). Tale attività si è sostanziata nella collocazione sul terreno di un rilevante quantitativo di rifiuti (oltre 300.000 tonnellate) costituiti da scorie di acciaierie quale fase propedeutica proprio alla realizzazione delle opere di urbanizzazione e degli interventi allora approvati dall’amministrazione comunale e, per quanto agli atti, mai completamente attuati e non più attuabili nel contesto urbanistico e pianificatorio vigente.

In tale direzione si è infatti espresso il Comune di Brescello con l’Ordinanza Dirigenziale n. 2 del 12/02/2024, acquisita da Arpae al prot. n. 27157 del 12/02/2024, nei confronti della Ditta Dugara s.p.a, recante in oggetto “Divieto di avvio dei lavori indicati nella comunicazione di inizio lavori asseverata registrata con prot. 6598 del 21/06/2023”; avverso tale Ordinanza il proponente il 10/04/2023 ha proposto ricorso - con richiesta di sospensiva - al TAR di Reggio Emilia che alla data odierna non risulta ancora essersi pronunciato.

Visto quanto indicato nella suddetta ordinanza ARPAE SAC di Reggio Emilia ha necessariamente provveduto ad avviare il procedimento di ritiro d’ufficio dell’Autorizzazione Integrata Ambientale 38032 del 07/07/2015 in quanto tale autorizzazione è strettamente legata alla pianificazione urbanistica Comunale con realizzazione del Piano Particolareggiato e ai titoli edilizi abilitativi comunali.

La conclusione del percorso valutativo dello stato di fatto legittimato nelle varie sedi costituisce elemento rilevante anche in funzione di un eventuale PAUR.

Viste le sintetiche indicazioni relative al piano di lavoro per l’elaborazione dello Studio di impatto ambientale presentate dal Proponente richiamate nel precedente paragrafo “3.C. Quadro di riferimento ambientale”, in merito alle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale si segnala che, una volta definito nei dettagli il progetto definitivo, anche in recepimento delle indicazioni fornite nel presente procedimento - al fine di approfondire con appropriati studi gli impatti locali e su area vasta dell’intervento sulle tutte le componenti ambientali, anche in fase di cantiere - dovranno essere presi a riferimento:

- l’Allegato VII parte seconda del D. Lgs. 152/2006 - contenuti del SIA;

- le Linea Guida SNPA 28/2020 “Valutazione di Impatto Ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale”;
- le “Linee guida generali per la redazione e valutazione degli elaborati per la procedura di verifica (screening) e del SIA per la procedura di VIA”, approvate con DGR 1238/2002, che contengono la lista di controllo generale per il SIA nella procedura di VIA, suddivisa in quadro di riferimento programmatico, progettuale ed ambientale.
- Allegato VI alla parte seconda del D.Lgs 152/06 per Valsat.

In particolare:

1. con riferimento alle richieste di integrazioni inerenti la componente “*Suolo e sottosuolo*” si sottolinea quanto segue:
 - nella relazione prodotta dalla Ditta sono state allegate planimetrie di tipo generale, mentre risultano mancanti i rilievi planimetrici e sezioni dello stato di fatto di tutte le aree comprese nel progetto, richieste al fine di avere specificazione delle aree dove si trovano le scorie di fonderia, evidenziando la profondità e la superficie interessata.
 - anche in questo caso sono state presentate planimetrie di tipo generale mentre erano state richieste planimetrie/sezioni di interazione del progetto di tutta l'area, in cui venga specificato per ogni zona la previsione progettuale relativa alla stratigrafia dei materiali utilizzati (terreni originali, "scorie" di riporto, massicciate/altri materiali e pavimentazioni previste)
 - non risulta fornito specifico elaborato che valuti per ogni zona gli sbancamenti relativi a scavi/fognature/fondazioni che prevedano l'asportazione delle scorie di fonderia e gli interventi previsti per garantire il riutilizzo, oppure lo smaltimento, nel rispetto delle norme vigenti.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che le integrazioni inviate da Dugara Spa non risolvano le criticità già segnalate da ARPAE-APA relativamente a suolo e sottosuolo che pertanto dovranno essere oggetto di specifici approfondimenti.

2. con riferimento al tema del traffico si evidenzia quanto segue.
L'elaborato relativo allo “*studio di traffico*” presentato riporta una simulazione dello stato di fatto e una valutazione dello stato di progetto in considerazione della realizzazione dello scalo ferroviario intermodale.
Per quanto riguarda lo stato di progetto vengono riportate rispetto ai flussi attesi le seguenti assunzioni (ma non vengono definite le condizioni di carico della rete stradale nella fase di avvio, di cui non è nota la durata, che prevede solo 2 convogli ferroviari):
 - considerando un totale di 5 convogli ferroviari al giorno in ingresso e in uscita i treni trasporteranno merce sia in arrivo che in partenza e movimenteranno l'equivalente di circa 500 camion distribuiti nell'arco delle 24 ore;
 - non si prevede un incremento del flusso veicolare in loco, poiché parte del transito delle merci attualmente effettuato unicamente su gomma, verrà trasferito sostituendo gli spostamenti di avvicinamento col trasporto ferroviario, e lasciando solamente gli spostamenti finali alla modalità gomma;



Lo studio di traffico sconta la mancanza di una reale ed approfondita “analisi di mercato”, utile non solo al fine di fondare l'utilità dell'infrastruttura, in termini di localizzazione e dimensionamento, ma anche per caratterizzare adeguatamente l'analisi sulla componente traffico, ed in particolare definire l'analisi della domanda di mobilità e intermodalità propria del bacino di utenza - definendone il raggio - e per individuare le funzioni e i livelli di servizio da conseguire e i requisiti prestazionali di progetto da raggiungere.

Nello studio di traffico non sono considerate, nemmeno a livello di definizione del piano di lavoro, tutte le assunzioni necessarie per stimare l'effettivo impatto atteso in relazione alla variazione dei flussi veicolari, che non possono non riflettere la potenziale attrattività da parte dello scalo intermodale di traffico pesante su gomma in entrata/uscita.

Le valutazioni riportate sono basate infatti a partire dalla potenzialità teorica dello scalo e non dalla reale ed effettiva domanda di mobilità espressa da un bacino di utenza sottostante, adeguatamente definito e caratterizzato (a tal proposito non appare sufficiente citare alcune Aziende poste nel raggio di 20 km dallo scalo intermodale), pertanto non appaiono adeguatamente fondate in relazione all'origine e destinazione dei mezzi attuale e futura, per ottenere un quadro rappresentativo e significativo dei flussi veicolari e delle variazioni attese.

Inoltre lo studio di traffico non considera l'impatto atteso sulla linea ferroviaria e non valuta la compatibilità dell'intervento in esame con la rete ferroviaria esistente nel suo complesso.

In considerazione della rimodulazione dello “studio di traffico” dovrà essere opportunamente redatta ed adeguata la valutazione previsionale d'impatto acustico oltre allo studio sulla qualità dell'aria in relazione alla pianificazione vigente e alle criticità della qualità dell'aria in Emilia Romagna, considerando le condizioni relative allo scenario maggiormente critico.

3. in relazione alla componente aria le valutazioni dovranno essere sviluppate per fase di cantiere (Corso d'opera), messa in esercizio se presente e fase di esercizio (Post Operam).

In particolare, con riferimento alle Linee Guida SNPA sopra citate, i contenuti da sviluppare nel SIA per la componente aria dovranno comprendere anche:

- la stima di emissioni e impatti generati dalle attività di cantiere (ad es. polveri da movimentazione terre) e dei mezzi di cantiere specificando la metodologia utilizzata e le misure di mitigazione degli impatti previste;
- la stima delle emissioni e degli impatti in atmosfera per la fase di esercizio generati dal traffico indotto sulla viabilità del territorio interessata (coerenza con lo studio del traffico) e da eventuali altre sorgenti emissive presenti nel progetto, mediante l'uso di modelli di dispersione e ricaduta degli inquinanti. Si dovranno confrontare scenari AO e PO e si dovranno mettere a confronto i risultati con il rispetto dei valori limite della normativa;
- poiché i Comuni di Brescello e Poviglio ricadono in aree a superamento di PM10, ai sensi dell'art. 20 comma 3 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAIR2030, la documentazione dovrà essere corredata da una relazione relativa

alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del progetto presentato. Dovrà essere considerato il caso peggiore del mix modale previsto. Circa le mitigazioni e compensazioni atte a ridurre al minimo le emissioni aggiuntive, il documento dovrà contenere tutti i riferimenti necessari per assicurarne la fattibilità.

4. con riferimento al tema del rumore le valutazioni dovranno essere sviluppate per la fase di ante Operam, di cantiere (Corso d'opera) e di Post Operam e dovranno avere come principale riferimento, oltre alla normativa nazionale sull'inquinamento acustico (Legge 447/95 e successivi Decreti applicativi), la DGR 673/2004 "Criteri tecnici per la redazione della documentazione di previsione di impatto acustico e della valutazione del clima acustico ai sensi della LR 9/05/01, n.15 recante "Disposizioni in materia di inquinamento acustico".
5. Per gli aspetti della sostenibilità ambientale territoriale, pertinenti alla localizzazione del progetto, se non già affrontati nelle valutazioni ambientali dei piani da variare, andrà elaborato un documento di ValSAT in riferimento alla scelta localizzativa e alla eventuale relativa variante alla pianificazione. In particolare, andrà affrontato il tema delle alternative in uno specifico capitolo del documento di ValSAT a supporto della scelta localizzativa.

Negli elaborati inoltre dovrà essere contenuta la documentazione e gli elaborati progettuali richiesti dalla normativa vigente per il rilascio di autorizzazioni e atti di assenso comunque denominati necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto.

- c) Parere di Ferrovie Emilia Romagna s.r.l., acquisito da ARPAE al prot. n. 82829 del 7/5/2024:

Arpae con pratica n. 42151/2023, acquisita agli atti dalla Scrivente prot. FER 2131 del 23/04/2024, ha inviato alla scrivente la convocazione della seduta conclusiva della Conferenza di Servizi in oggetto.

*La FER ha provveduto ad esaminare gli elaborati grafici inviati da Codesta CDS e gli Uffici preposti hanno effettuato un'analisi sulle previsioni del Committente **per quanto riguarda il solo aspetto della circolazione ferroviaria** e quindi per la realizzazione dello "sfiocco" che collegherebbe il Terminal Dugara, eventualmente posizionato sulla linea Parma – Suzzara, nella tratta Parma – Brescello.*

*Per quanto sopra riportato e vista la documentazione tecnica ricevuta, la quale risulta essere di un livello di approfondimento di tipo generale che descrive in modo sommario l'intervento e che prevede scenari attualmente non suffragati da elementi certi, **FER non è in grado di esprimere alcun parere.***

- d) Parere di SNAM RETE GAS S.p.A, acquisito da ARPAE al prot. n. 81260 del 3/5/2024:

Richiamiamo la Vs pec del 14/12/2023 prot. N. 212776/2023 - Pratica n. 42151/2023, la ns. richiesta di integrazione documentazione prot. DICEOR/C.Fz/Ser/Chi 181/2023 del 20/12/2023, la successiva vs. pec del 15/03/2024 prot N. 68863/2024 (Trasmissione e pubblicazione delle integrazioni visionabili al link <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavaweb/>) e la ns. relativa lettera di risposta prot. DICEOR/C.Fz/Ser/Chi n. 085/2024, per precisare quanto segue.

Con riferimento alla convocazione della seduta conclusiva della conferenza di servizi avvenuta mediante pec del 23/04/2024 Prot. n. 74756/2024, doveroso rilevare che, tramite picchettamento svolto in contraddittorio con personale incaricato dal Proponente Dugara S.p.A., **il progetto interferisce in maniera significativa con i preesistenti metanodotti Snam Rete Gas** (Soggetto proprietario e gestore dei metanodotti interferiti, opere destinate ad attività di trasporto del gas naturale dichiarata ai sensi dell'art.8 co. 1 del D. Lgs. 23 maggio 2000 n. 164 e dell'art. 1, comma 2 lettera b), della legge n. 239/2004 "attività di interesse pubblico") denominati Poggio Renatico-Cremona DN1200 e Allacciamento Com. Brescello DN100".

Ricordiamo che, l'attività di trasporto svolta dalla scrivente Società, è disciplinata dalle vigenti norme di sicurezza del Decreto 24.11.84 del Ministero degli Interni e s.m.i. (Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8) e del Decreto 17.04.08 del Ministero dello Sviluppo Economico (Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8 - pubblicato sul S.O. della G.U. n.107 del 08.05.08) nonché in accordo alle normative tecniche italiane ed internazionali.

Nei citati Decreti Ministeriali sono stabilite, tra l'altro, le norme e le condizioni che regolano la coesistenza dei gasdotti con altre infrastrutture o servizi.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, con la presente siamo a ribadire quanto già comunicato nelle ns. sopra citate lettere, relativamente alla impossibilità da parte della Scrivente Società di esprimere alcun parere sulla compatibilità della costruenda opera con i nostri esistenti impianti, in quanto la documentazione progettuale presentata (Allegato F) risulta essere parziale, non riportando le informazioni tecniche e gli elementi necessari ad effettuare una compiuta valutazione progettuale, finalizzata al superamento a interferenza.

A titolo esemplificativo si elencano di seguito alcune attività, determinanti ai fini progettuali di cui sopra, che meritano maggiori approfondimenti tecnico/normativi, riferiti a studi di compatibilità di:

- n. 5 nuovi binari ferroviari e relative opere accessorie, in progetto, con preesistente metanodotto Poggio Renatico-Cremona DN1200;
- nuovo piazzale intermodale n.2, in progetto, con preesistente metanodotto Poggio Renatico-Cremona DN1200;
- nuova tubazione in PRFV DN1400, in progetto, con preesistente metanodotto Poggio Renatico-Cremona DN1200;
- nuovo bacino di laminazione VL2, in progetto, con preesistente metanodotto Poggio Renatico-Cremona DN1200;
- nuovo bacino di laminazione VL3, in progetto, con preesistente metanodotto Allacciamento Com. Boretto DN100.

Corre l'obbligo infine evidenziare che, poiché le preesistenti condotte trasportanti gas sono in pressione ed esercizio, ai fini della sicurezza, nessun lavoro potrà essere intrapreso, da chiunque, in prossimità delle fasce di rispetto dei nostri gasdotti senza nostra preventiva autorizzazione.

e) Parere di AUSL Servizio Igiene e Sanità Pubblica, acquisito da ARPAE al prot. n. 81212 del 3/5/2024:

In riferimento alla domanda in oggetto, presentata alla Regione Emilia-Romagna in data 24/11/2023 e completata successivamente in data 7/12/2023, pervenuta ai nostri uffici in data 15/12/2023 prot. 155110.

Visto che il Proponente Dugara S.p.A. ha richiesto l'avvio di una fase preliminare che, secondo quanto previsto dall'art.26-bis del D.Lgs. n. 152/06, è finalizzata alla "definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto";

(...)

VIABILITA'

Permangono importanti criticità infrastrutturali quali :

- il mancato completamento dell'asse Cispadano in direzione Parma (tra o Brescello Sorbolo) e in direzione Casello A22 (tra o Luzzara Reggiolo) implica un aumento dei flussi veicolari in particolare di mezzi pesanti che attraversano i centri abitati con conseguente aumento del rischio di incidentalità e peggioramento della qualità dell'aria costituendo una delle principali cause della presenza di elevati livelli di NO₂ e di particolato (PM10) , inquinanti possono avere conseguenze sanitarie sulle persone che vivono in prossimità di strade trafficate.
- Elevata criticità sulla sostenibilità del traffico previsto sulla linea ferroviaria Parma Suzzara e sul ponte in località Sorbolo che periodicamente, in occasione delle piene del Torrente Enza, viene chiuso al traffico.
- la presenza di numerosi passaggi a livello sulle linee ferroviarie Parma-Suzzara e Reggio Emilia - Guastalla, sia pubblici che privati e l'attraversamento di centri abitati non sono stati presi in considerazione in uno studio di fattibilità in collaborazione con la FER sia da un punto di vista della sicurezza che dell'impatto acustico.

IMPATTO ACUSTICO

Parallelamente, come per la viabilità, lo studio dell'impatto acustico deve basarsi sulle infrastrutture presenti attualmente sul territorio quindi deve considerare il traffico senza il completamento della Cispadana per verificare il reale numero di mezzi pesanti che transitano per i centri urbanizzati con mezzi a motore e considerare il rumore proveniente dalla linea ferroviaria Parma-Suzzara con mezzi a motore in quanto attualmente non è elettrificata.

Per concludere si sottolinea che gli ambiti di competenza del Servizio di Igiene e Sanità Pubblica nell'ambito della Conferenza non sono quelle relative alla verifica/correttezza normativa del progetto presentato in capo ad altri enti, ma la valutazione complessiva di tutti i possibili impatti sanitari in un'ottica più ampia di tutela dell'ambiente e della salute e del benessere della popolazione.

Non si elencano inoltre tutte le criticità rilevate nella progettazione edilizia in quanto gli elementi sinora descritti risultano ad essere ostativi per la realizzazione del progetto in esame.

Alla luce di tutte le considerazioni sopra illustrate, sentite le valutazioni presentate da tutti gli Enti, non è possibile, per quanto di competenza, rilasciare un parere favorevole alla pratica

in oggetto.

- f) Parere del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco - Comando Provinciale Reggio Emilia, acquisito da ARPAE al prot. n. 81265 del 3/5/2024:

Facendo seguito alla nota di pari oggetto pervenuta da ARPAE in data 23/04/2024 e acquisita al protocollo con il n. 7141, si ribadisce quanto già indicato nella precedente nota di riscontro prot. COM-RE n. 21868 del 27/12/2023 ovvero che il parere di competenza in materia di prevenzione incendi di questo Comando, in applicazione a quanto previsto dal regolamento di prevenzione incendi di cui al D.P.R. 151/11, è reso a seguito dell'attivazione del procedimento previsto dall'articolo 3, o eventualmente dall'articolo 8 nel caso di richiesta di analisi preliminare di fattibilità di progetti di particolare complessità, del D.P.R. stesso.

L'attivazione dei predetti procedimenti dovrà inoltre avvenire mediante la presentazione di apposita istanza la quale, tra l'altro, deve essere corredata della documentazione prevista dal D.M. 07/08/2012 (tra cui l'attestato di versamento degli oneri e dei modelli debitamente compilati previsti dall'art. 11 del D.M. stesso). Alla luce di quanto sopra, vista la mancata attivazione delle predette istanze, lo scrivente Comando, come già indicato nella nota prot. COM-RE n. 21868 richiamata in premessa, non può esprimere il proprio parere di competenza in merito al progetto richiamato in oggetto.

- g) Parere del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale acquisito da ARPAE al prot. n. 87272 del 13/5/2024:

(...)

Per quanto attiene alle interferenze con le opere di bonifica e irrigazione e ai punti di recapito degli scarichi e/o punti di prelievo, si rimarca la necessità di integrare:

- *con una planimetria specifica con evidenziati i punti di interferenza con i canali di bonifica e irrigazione in gestione a questo Consorzio in adeguata scala;*
- *tavole esplicative di ogni interferenza, qualora non già presenti, complete di planimetria e sezioni trasversali delle opere atte ad evidenziare adeguatamente l'interferenza con i canali di bonifica e irrigazione: occorre dare evidenza degli scavi, delle dimensioni delle opere delle particolarità di eventuali rinterrì e finiture, delle opere accessorie, evidenziando le distanze dai cigli dei canali e dagli argini e le profondità, dare evidenza dei particolari di manufatti che interferiscono con l'area di rispetto dei suddetti corsi d'acqua;*

Con riferimento alla relazione idrologica e idraulica, per quanto attiene al rischio alluvioni, si conferma la necessità di inserire un paragrafo che definisca le misure di mitigazione previste DGR 1300/2016.

- h) Verifica di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 38 c. 8 del D. Lgs. 36/2023 della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, acquisita da ARPAE al prot. n. 85991 del 10/5/2024:

Con riferimento procedimento in oggetto,

- *verificati i precedenti agli atti;*
- *vista la documentazione progettuale pervenuta con le note evidenziata a margine;*
- *visto il D.P.C.M. del 14.02.2022 "Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati";*

- visto il documento preliminare di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico, redatto da parte del professionista archeologo incaricato dott. Barbara Sassi, in possesso dei necessari requisiti ai sensi del D.M. 20 maggio 2019 n. 244, pervenuto con le note evidenziata a margine;
- considerato che, sulla base delle risultanze del citato documento per l'area in cui è previsto il Polo "Dugara" si può individuare un grado di potenziale archeologico variabile da MEDIO a BASSO;

tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, conferma l'assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 38 c.8 del D. Lgs. 36/2023 e, come indicato nel documento stesso, conferma che lo studio di impatto ambientale dovrà comprendere la Relazione di Valutazione Preventiva dell'interesse archeologico, comprensiva degli elaborati MOPR-MOSI processati secondo le linee guida contenute nel DPCM 14 febbraio 2022 - G.U. n. 88 del 14-04-22.

- i) Parere di ATERSIR - Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti ai sensi della D.G.R. n. 201/2016 s.m.i. e del D.lgs. 152/2006 s.m.i., acquisito da ARPAE al prot. n. 22778 del 6/2/2024:

(...)

Preso atto, dalla documentazione pervenuta, che l'intervento in progetto riguarda la realizzazione di un'area produttiva eco-logistica, denominata Dugara, sita nei Comuni di Brescello e Poviglio in Provincia di Reggio Emilia, finalizzata a fornire un servizio di supporto alla catena produttiva e distributiva del distretto imprenditoriale della Bassa reggiana e dei territori limitrofi.

L'area di progetto a carattere industriale e rurale che si sviluppa in fregio alla strada Via Peppone e Don Camillo delimitata a Nord dalla Variante Cispadana, ad Ovest dalla SP62 della CISA e dalla ferrovia e ad est dalla SP1 Brescello-Cadelbosco, risulta dalla cartografia a disposizione:

- per la quasi totalità esterna all'agglomerato;
- esterna alla fascia di rispetto delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, così come previsto dall'art. 94 del D.lgs 152/2006;
- esterna alle zone di tutela delle acque sotterranee e superficiali ed alle zone vulnerabili ai nitrati, così come individuate dalle tavole P10a e P10b del PTCP vigente della Provincia di Reggio Emilia.

Sulla base di quanto sopra, tenuto conto del D.lgs 152/2006 e s.m.i., della D.G.R 201/2016 e s.m.i., la scrivente Agenzia, per quanto di competenza del Servizio Idrico Integrato, esprime parere favorevole nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- dovrà essere acquisito il parere del Gestore del SII, IRETI S.p.A., del quale si dovrà tener conto in ogni sua indicazione/prescrizione;
- venga verificata, congiuntamente al Gestore del SII, la presenza o meno di reti ed impianti interferenti, prevedendo, laddove esistenti, la tutela delle dotazioni, degli impianti e delle relative attività, così come prescritto dalla normativa vigente;
- eventuali necessità di spostamento, adeguamento e potenziamento delle infrastrutture del SII esistenti non potranno essere previsti a carico della tariffa del S.I.I., ma saranno a cura e spese del proponente;
- dovrà essere rispettata l'osservanza delle prescrizioni normative in merito allo scarico e smaltimento delle acque reflue e meteoriche.

Da ultimo si ricorda che eventuali modifiche dell'agglomerato, anche a seguito dell'attuazione della presente proposta, dovranno essere comunicate da codesto Ente al competente ufficio della Regione Emilia-Romagna al fine dell'aggiornamento del database sugli agglomerati ai sensi della D.G.R. n.201/2016 e s.m.i.

j) Parere dell'Aeronautica Militare - Comando 1^a Regione Aerea, acquisito da ARPAE al prot. n. 12292 del 22/1/2024:

1. *L'intervento in epigrafe, quale descritto nella documentazione pervenuta con il foglio in riferimento, non interferisce né con sedimi/infrastrutture intestati a questa Forza Armata né con Servitù prediali o Militari (D.Lgs. 66/2010 art. 320 e segg.) a loro servizio.*
2. *Pertanto Nulla Osta relativamente ai soli aspetti demaniali di interesse di questa F.A. all'esecuzione dell'intervento di cui sopra.*

k) Parere del Comando Militare Esercito Emilia Romagna, acquisito da ARPAE al prot. n. 55876 del 25/3/2024:

1. *In esito a quanto chiesto con il foglio in riferimento, considerata l'assenza di infrastrutture militari di interesse della Forza Armata, per quanto di competenza di questo Comando Militare, non si ravvisano impedimenti e/o contrasti alla realizzazione dell'impianto in argomento.*
2. *Tenuto conto della tipologia di lavori, si ritiene comunque opportuno che la Società richiedente, nel realizzarli, effettui le dovute indagini preliminari esplorative ed adotti tutte le precauzioni necessarie in materia.*

l) Parere dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), acquisito da ARPAE al prot. n. 54153 del 21/3/2024:

In relazione alla richiesta di codesta Agenzia, pratica n. 42151/2023, si fa presente che l'intervento in argomento determinerà interferenze con linee ferroviarie pertanto per l'iter autorizzativo riguardante l'intervento di cui trattasi, risultano competenti il Gestore della Infrastruttura F.E.R. s.r.l. e il gestore dell'R.F.I. S.p.A.

m) Parere di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), acquisito da ARPAE al prot. n. 6866 del 15/1/2024:

In riferimento alla Vs nota prot. 42151/2023 del 14/12/2023, trasmessa a mezzo PEC, relativa alla comunicazione di indizione di CdS in oggetto, si comunica che i comuni di Brescello e Poviglio si trovano sulla linea Parma – Suzzara gestita da FER qui per conoscenza, pertanto il procedimento in oggetto non necessita di autorizzazione da parte della Scrivente.

n) Parere di Iren Acqua Reggio S.r.l., acquisito da ARPAE al prot. n. 8777 del 17/1/2024:

Relativamente all'oggetto, esaminata la documentazione di progetto disponibile, si esprime parere favorevole di fattibilità.

Per le reti gas e acqua si segnala che, nell'ambito della precedente lottizzazione poi sospesa, erano stati predisposti stacchi a servizio del nuovo intervento rispettivamente MP DN 200 mm e PE DE 160 mm, da verificare rispetto alle potenzialità necessarie.

Per quanto riguarda la fognatura, trattasi di intervento prevalentemente privato, in cui le

aree pubbliche di parcheggio previste possono considerarsi di funzionalità prevalente per l'intervento in oggetto. Poiché le reti bianche recapitano direttamente in acque superficiali e risultano realizzate in aree fuori dagli agglomerati urbani in nostra gestione, non si ritiene che tali reti debbano essere prese in carico dal gestore fognario. Per quanto riguarda le acque reflue, per le quali non pare indicato il recapito prevista, si segnala in ogni caso che il depuratore di Borgo Sopra (trattamento primario - Imhoff), situato a Nord dell'intervento, risulta già essere in uno stato di criticità/saturazione e, quindi, sarà da valutarsi la necessità di eventuali adeguamenti nonché da presentarsi progetto delle reti previste per acque reflue; su via Peppone e Don Camillo appare anche una rete di acque nere, attualmente non in nostra gestione, con direzione Ovest-Est disconnessa dal reticolo depurato per la quale ci riserviamo di fare dei rilievi e accertamenti sul campo al fine di verificarne l'effettiva esistenza e recapito.

Tale parere ha validità di dodici mesi dalla data di rilascio e, decorso tale termine, dovrà essere presentata a Ireti nuova richiesta di emissione.

- o) Parere dell'Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la protezione Civile della Regione Emilia-Romagna, acquisito da ARPAE al prot. n. 78936 del 30/4/2024:

....omissis...

Tutto ciò premesso e considerato, si fornisce il contributo istruttorio per quanto di competenza dello scrivente UT, sulla base della documentazione progettuale ricevuta:

- si evidenzia che l'area interessata dal progetto in esame non risulta interferire col reticolo idrografico di competenza della scrivente Agenzia.

Per quanto sopra argomentato, non si ravvisano profili di competenza diretta da parte dello scrivente UT.

Ai fini di un contributo istruttorio, si raccomanda di valutare la compatibilità dell'intervento rispetto alla collocazione in area P2 – M del Reticolo Secondario di pianura, così come prescritto dal par. 5.2 della DGR 1300/2016, nonché il rispetto del principio dell'invarianza idraulica degli scarichi rispetto ai corpi idrici ricettori.

6. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALL'INQUADRAMENTO PROCEDURALE

Fermo restando quanto indicato al precedente paragrafo 4 in merito ai motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento ed agli elementi di criticità, visto quanto previsto dall'art. 26-bis del D.Lgs. n. 152/06, relativamente alla competenza per la valutazione ambientale si evidenzia che:

- il Proponente ha classificato il progetto in esame nella tipologia progettuale di cui al punto 7, lettera a) dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006 "progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari";
- il progetto in esame presenta tuttavia caratteristiche riconducibili anche alla tipologia progettuale individuata al punto 2 "progetti di infrastrutture" lettera a) dell'allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 relativa a progetti di "interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali".

La questione relativa all'inquadramento era nota al Proponente anche prima dell'attivazione del presente procedimento e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - interpellato dal proponente stesso in merito al polo Eco-Logistico Dugara - ha rilasciato una nota in data 3/10/2023 che:

- conferma gli elementi per l'inquadramento del progetto nella categoria di opere elencate negli allegati alla parte II del D.Lgs. 152/06 già indicati in precedenti pareri tra cui la sotto richiamata nota prot. 59494/MATTM del 29/7/2020;
- conclude che *“non avendo contezza del progetto né del contesto territoriale nel quale si inserisce, si rimanda al soggetto competente all'autorizzazione dell'opera la verifica della sussistenza delle condizioni sopra richiamate per l'inquadramento del progetto nella categoria progettuale appropriata.”*

Sulla base delle indicazioni ministeriali e al fine di fornire i necessari elementi valutativi al Proponente la Conferenza di Servizi ha ritenuto di approfondire la proposta progettuale per dare indicazioni anche rispetto a quale debba essere il corretto iter procedimentale da affrontare.

Si richiamano prima di tutto:

- le indicazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare riportate nella risposta alla Regione Emilia-Romagna in merito ai “poli logistici”, prot. 59494/MATTM del 29/7/2020;
- la citata nota ministeriale inerente il polo Eco-Logistico Dugara datata 3/10/2023

A tal proposito si evidenzia che:

- il progetto in esame riguarda un'area intermodale di dimensioni complessive superiori a 40 ha;
- il polo per la movimentazione delle merci garantisce l'accessibilità al trasporto sia su ferro che su gomma, con modalità di scambio intermodale, collegando ferrovia e strada;
- 60.000 mq sono previsti per la realizzazione dei binari ed in particolare il progetto prevede la costruzione di:
 - tre binari, con la funzione di presa e consegna collegati all'esistente rete ferroviaria Parma-Suzzara,
 - tre binari operativi intermodali paralleli a via Peppone e Don Camillo,
 - due binari, paralleli al fascio di presa, per sosta e manovra,
- 122.221 mq saranno riservati alle aree di stoccaggio scoperte funzionali allo scambio intermodale ferro-gomma;
- è prevista la realizzazione di due magazzini per una superficie coperta complessiva pari a 96.595 mq utilizzati per lo stoccaggio delle merci o, eventualmente, anche per processare le merci e riorganizzarle per la spedizione;
- 117.346 mq sono dedicati a parcheggi/verde/viabilità;
- il progetto prevede 5 corse di treno/giorno con una ipotesi di provenienza delle merci ad esempio dal Porto di Ravenna e dalla Francia;

- il progetto dell'area produttiva eco-logistica Dugara, come chiarito dal Proponente nella Relazione Generale e illustrativa, intende realizzare un'infrastruttura che collega ferrovia e strada permettendo alle merci di viaggiare su rotaie per lunghe tratte e utilizzare la rete stradale per il solo ultimo miglio (*rif. pag. 37 rel gen*); in particolare, per quanto attiene all'area ferroviaria, è previsto che i treni possano arrivare al polo sia da nord che da sud e, attraverso i 3 nuovi binari posti parallelamente alla ferrovia esistente, entrino nell'area del polo. I treni verranno scaricati nella porzione di area parallela a via Peppone e Don Camillo e la merce scaricata dai treni potrà essere caricata direttamente dai piazzali ai camion (*rif. pag.50 rel gen*);
- il raccordo ferroviario a 3 binari consentirà di gestire il traffico merci indirizzato e generato dal polo e nelle aree del raccordo ferroviario saranno presenti ulteriori binari per lo stazionamento e il carico-scarico, e aree a piazzali destinate ad ospitare i container.
All'interno del polo si prevede la possibilità di sperimentare un progetto innovativo per ridurre i tempi di movimentazione delle merci che permette di caricare/scaricare un treno in meno di 40 minuti, basandosi su una tecnica di movimentazione orizzontale delle merci e consente di caricare/scaricare le unità di carico da treno a treno (o da treno a camion) in un'unica operazione interamente automatizzata (*rif. pag 41 rel gen.*), per poter movimentare le unità di carico senza alcuna rottura dell'unità di carico;
- il proponente evidenzia la possibilità di effettuare, in alcuni casi, la “rottura del carico”, senza peraltro precisare - nonostante la richiesta di integrazioni fatta dalla Conferenza di Servizi, volta a meglio valutare la natura e rilevanza di alcune attività richiamate nella documentazione presentata anche ai fini dell'inquadramento della tipologia progettuale - in quali casi, per quali tipologie e quantitativi di merci sarebbe effettuata e senza quantificarne l'effettiva incidenza sul quantitativo totale delle merci movimentate;
- il progetto è definito dal proponente anche “*come un ibrido tra la logistica anche intermodale, legata dunque alla spedizione della merce, e il supporto alla produzione*” nonché come “*scalo privato strettamente connesso all'area Dugara*”, attività strettamente interconnesse, ma non è definita chiaramente la prevalenza tra attività produttiva ed attività di terminal intermodale.

A seguito dell'analisi del progetto presentato e dei lavori della Conferenza di Servizi, considerate le dimensioni, la portata delle relazioni trasportistiche e le caratteristiche del progetto - che prevede tra l'altro la realizzazione di svariati binari ferroviari - e le strutture ed i servizi integrati previsti, finalizzati prevalentemente allo scambio di merci **con diverse modalità di trasporto** ovvero all'intermodalità o multimodalità, e con organizzazione della catena di trasporto attraverso l'uso specializzato di differenti mezzi, si ritiene che l'intervento in esame ricada all'interno della specifica tipologia progettuale individuata nell'allegato II bis del D.Lgs. 152/2006 ed in particolare alla lettera a) del punto 2 “progetti di infrastrutture” che include i progetti relativi a “interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali”, che devono essere sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale.

Tale conclusione del resto tiene in considerazione anche il fatto che la categoria progettuale “*interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali*” è priva di soglia ed appare peraltro supportata da quanto indicato proprio dal MATTM nel sopra richiamato parere prot. 59494/MATTM del 29/7/2020 in quanto risulta evidente che il progetto in analisi prevede l'utilizzo integrato di diverse modalità e relativi mezzi di trasporto.

Del resto nella valutazione ambientale degli effetti attesi dalla realizzazione dell'opera ed in particolare nello “studio preliminare ambientale” lo stesso Proponente evidenzia che “il principio guida dell'intervento è l'intermodalità della logistica, che mira alla progressiva sostituzione di spostamenti di merci a livello locale (20 km di raggio) oggi su gomma con il trasporto su ferro. Questo ovviamente non solo limita gli impatti dei gas di scarico da traffico indotto, ma addirittura potrebbe portare ad un miglioramento sull'area vasta.”

Tale impostazione è ribadita dal Proponente anche con gli elaborati integrativi, considerato che ad esempio nello “studio a supporto delle analisi di fattibilità ed utilità dell'intervento” emerge che: “l'elemento cardine dell'intervento consiste nella progressiva sostituzione di spostamenti di merci a livello locale attualmente su gomma con il trasporto su ferro” e si prevede inoltre che il “trasporto dell'ultimo miglio delle merci sarà effettuato da camion elettrici che andranno a sostituire, insieme ai treni, parte del traffico inquinante degli attuali camion”.

Occorre rilevare inoltre comunque che il progetto presentato - mentre per la parte di intermodalità è chiaramente riconducibile alla tipologia dei progetti di “interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali” di competenza del Ministero dell'ambiente - per la parte logistica e produttiva, è riconducibile alla tipologia indicata al punto 7, lettera a) dell'Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006 “*progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari*” di competenza regionale, con istruttoria ARPAE (in quanto il progetto interessa due comuni).

In conclusione, in relazione alla necessità di inquadrare il progetto nella categoria progettuale appropriata, visto anche quanto previsto dall'art.7-bis commi 4-bis e 4-ter del D.Lgs. n.152/06, preso atto della nota del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica datata 3/10/2023 che in relazione all'intervento in oggetto rimanda al soggetto competente all'autorizzazione dell'opera l'inquadramento del progetto nella categoria progettuale appropriata - tenuto conto di tutto quanto precede si ritiene che:

- il progetto, compiutamente elaborato anche a seguito dell'esito del presente procedimento, **dovrà comunque definire chiaramente la prevalenza** tra attività produttiva ed attività di terminal intermodale e, in caso di presentazione del progetto, seguire correttamente l'iter previsto ai sensi dell'art. 7 bis, comma 4 bis del D.lgs 152/06, che prevede che “*Nel caso di opere o interventi caratterizzati da più elementi progettuali corrispondenti a diverse tipologie soggette a VIA ovvero a verifica di assoggettabilità a VIA rientranti in parte nella competenza statale e in parte in quella regionale, il proponente, con riferimento alle voci elencate negli allegati II, IIbis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, invia in formato elettronico al Ministero*

della transizione ecologica e alla Regione o Provincia autonoma interessata una comunicazione contenente:

- a) oggetto/titolo del progetto o intervento proposto;
- b) tipologia progettuale individuata come principale;
- c) altre tipologie progettuali coinvolte.

7. CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO

Tutto ciò premesso e considerato, i componenti la Conferenza di Servizi, viste le determinazioni espresse dalle Amministrazioni ed Enti come anche confermate in data odierna dai rispettivi rappresentanti per quanto di competenza e sulla base dei lavori della Conferenza di Servizi, in relazione al progetto denominato “Area produttiva eco-logistica Dugara” da realizzarsi nei Comuni di Brescello e Poviglio, richiamato quanto previsto dall’art. 26-bis del D.Lgs. n. 152/06:

- 1) individuano in quanto riportato nel paragrafo “4. ELEMENTI DI CRITICITA’ E MOTIVI OSTATIVI ALLA REALIZZAZIONE DELL’INTERVENTO” elementi di criticità e significativi motivi ostativi alla realizzazione della proposta progettuale in esame;
- 2) individuano visto quanto previsto dall’art. 26-bis del D.Lgs. n. 152/06, nei contenuti degli ulteriori contributi specifici pervenuti nel corso del procedimento riportati nel paragrafo “5. ALTRI CONTRIBUTI/PARERI PERVENUTI E INDICAZIONI PER L’ELABORAZIONE DEL SIA E DELLE CONDIZIONI PER OTTENERE GLI ATTI NECESSARI ALLA REALIZZAZIONE ED ESERCIZIO DEL PROGETTO” ulteriori lacune progettuali e indicazioni operative e documentali;
- 3) danno atto dell’analisi riportata al paragrafo “6. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALL’INQUADRAMENTO PROCEDURALE”.

Il presente verbale è sottoscritto con apposizione della firma digitale dai rappresentanti unici opportunamente delegati degli Enti partecipanti alla seduta della Conferenza di Servizi del 15/05/2024 svolta in modalità telematica.

L’atto firmato digitalmente da tutti i rappresentanti unici sarà trasmesso alla Regione Emilia-Romagna, Area valutazione impatto ambientale e autorizzazioni.

Amministrazione	Rappresentante
ARPAE	dirigente delegato ARPAE
Regione Emilia-Romagna	Richard Ferrari Firmato digitalmente



Provincia di Reggio Emilia	Anna Campeol
Comune di Brescello	Alessia Cardinale
Comune di Poviglio	Fabrizio Gatti
Snam Rete Gas SpA	Nicolò Serafino
Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.	Geppino Toglia

Allegato 1

PARERI E CONTRIBUTI



r_emiro.Giunta - Prot. 23/05/2024.050022.B

DIREZIONE GENERALE
CURA DEL TERRITORIO
E DELL'AMBIENTE



SETTORE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE
E MOBILITA' SOSTENIBILE
AREA DI LAVORO VIABILITA', LOGISTICA,
VIE D'ACQUA E AEROPORTI
LA RESPONSABILE
FEDERICA ROPA

Arpae - Agenzia regionale per la
prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest

Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia

pec: aoore@cert.arpa.emr.it

Oggetto: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Invio contributo di competenza.

Gentilissimi,

In riferimento al procedimento in oggetto si invia in allegato il contributo di competenza.

Cordiali saluti.

Allegato: parere PRIT area produttiva ecologica Dugara.pdf

La Responsabile del Procedimento

Ing. Federica Ropa
(firma digitale)

Viale Aldo Moro 30
40127 Bologna

Tel.051.527.3758-3471-3011

MAIL viabilita@regione.emilia-romagna.it

PEC viabilita@postacert.regione.emilia-romagna.it



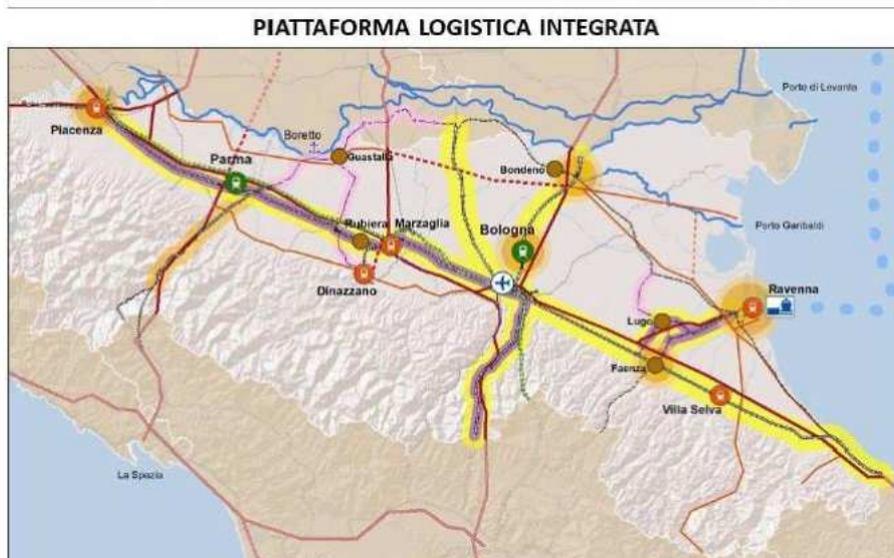
COERENZA COL QUADRO PROGRAMMATICO PRIT 2025

A livello complessivo il progetto **non risulta conforme** con le politiche (indirizzi e strategie) indicate nel PRIT 2025, approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021, con riferimento al sistema della logistica regionale.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporto PRIT2025 si pone come obiettivo un incremento minimo di trasporto merci ferroviario di + 30% (obiettivo incrementato dal PAIR 2030 di un ulteriore 5% al 2030), puntando ad uno share modale minimo di circa il 13%.

Per raggiungere tale obiettivo il PRIT 2025 prevede come principale linea d'intervento **il potenziamento, la razionalizzazione dei poli intermodali esistenti**, come individuati dal Piano dal **Sistema logistico integrato regionale**, sotto riportato:

Figura 6 Sistema logistico integrato regionale di previsione PRIT2025



Questa rete fondamentale di infrastrutture di trasporto e di nodi **deve costituire il sistema ordinatore** del territorio, su cui si innesta la struttura dei distretti produttivi e il sistema insediativo-distributivo costituito dalle città, dalle aree industriali, dai siti logistici del territorio regionale.

Tale Sistema si basa, tra l'altro:

- a) Sull'individuazione della rete e dei poli principali che minimizzano gli spostamenti e l'impatto indotto dal traffico su gomma, essendo localizzati in prossimità a caselli autostradali e/o principali infrastrutture trasportistiche, e/o in aree ad elevata intensità produttiva.
- b) sulle seguenti principali linee d'intervento
 1. **“potenziamento degli scali principali già individuati sulla rete RFI e FER e saturazione della capacità a regime dei nodi ferroviari (stimata in circa 28 milioni di tonnellate).”**;
 2. **Non sono previsti** nodi primari ferroviari **o intermodali aggiuntivi**, oltre a quelli già presenti sulla piattaforma, e **non potranno essere previste la programmazione o la realizzazione di altri scali merci oltre quelli esistenti e indicati nell' Accordo tra Regione Emilia-Romagna e Ferrovie dello Stato Spa del 2009.**

Il PRIT2025 riconosce che il trasporto delle merci sulla rete ferroviaria di interesse regionale è reso possibile, oltre che attraverso i terminal intermodali e gli scali pubblici dislocati nelle stazioni principali della rete, anche da raccordi ferroviari con stabilimenti industriali o terminal intermodali privati con

caratteristiche funzionali (e conseguentemente dimensionali) prettamente locali (assai inferiori a quella prevista di Dugara), a volte direttamente a servizio di una sola impresa, e coerenti con la piattaforma del Piano. Inoltre, per l'area interessata dal progetto in esame, il Prit fissa l'obiettivo specifico di **“aumentare la capacità di trasporto merci nella rete regionale, verso lo scalo di Dinazzano”**.

Per garantire l'attuazione della piattaforma logistica regionale integrata, dovrà sostanzialmente la coerenza delle previsioni della pianificazione sotto ordinata, degli accordi e protocolli locali previsti dalla nuova legge urbanistica regionale. Da un punto di vista territoriale, il comune di Brescello non è inoltre stato incluso tra le Zone Logistiche Semplificate ZLS, e la localizzazione del progetto non rientra nelle zone a vocazione produttiva sovracomunale individuate dal PTCP, che infatti coerentemente non prevede localizzazioni logistiche di rango provinciale (o superiore).

D'altra parte, il Piano tra le linee di intervento e attività per la valorizzazione della piattaforma logistica regionale prevede che l'organizzazione della rete infrastrutturale e il sistema produttivo ad essa connesso dovrà evitare la diffusione disordinata degli insediamenti sul territorio – *sprawl* - che nel tempo ha determinato le criticità del sistema trasportistico e logistico e talvolta svantaggi di accessibilità negli ambiti territoriali regionali.

Una localizzazione incoerente comporta che il previsto obiettivo strategico di trasferimento di merci da strada a ferrovia, avverrebbe a seguito di un incremento significativo di nuovi spostamenti stradali, in contrasto con l'obiettivo di minimizzarne l'impatto.

Il progetto in esame è definito nella documentazione presentata da un lato come *“... scalo privato strettamente connesso all'area Dugara”* e finalizzato *“... a fornire un servizio di supporto alla catena produttiva e distributiva del distretto imprenditoriale della Bassa reggiana e dei territori limitrofi”*, ma poi, considerate le dimensioni e le potenzialità previste, viene in più punti riconosciuto, anche nelle successive integrazioni progettuali presentate, come nuovo terminal intermodale/ logistico/produttivo di interesse nazionale e europeo sia dal punto di vista delle relazioni trasportistiche, che dei servizi forniti e della competitività funzionale.

Anche dal punto di vista delle relazioni con il sistema infrastrutturale si individuano diverse criticità. Il nuovo terminal intermodale/logistico/produttivo si colloca, come rete stradale principale, sulla strada extraurbana secondaria Cispadana, tuttora incompleta. Nella pianificazione e programmazione regionale vigente tale asse **doirà essere completato con la realizzazione di un collegamento in direzione ovest fino a Mezzani** e con una variante alla SP2 che consenta di evitare gli attraversamenti dei centri abitati. Inoltre, **è programmata la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana** che interconnette la A22 con la A13 in corrispondenza dello svincolo di Ferrara sud. **Tuttavia, tali previsioni non sono ad oggi di imminente entrata in esercizio.**

Analogamente per il sistema ferroviario, sulla linea Parma Suzzara sono previsti interventi di elettrificazioni, ora in corso, potenziamento tecnologico (adeguamenti della livelletta e della categoria peso assiale D4, non presente su tutta la linea a causa di opere d'arte non completamente adeguate e passaggi a livello), non ancora programmati, al fine di consentirne il pieno utilizzo. Le attuali potenzialità **possono condizionare** lo sviluppo dei traffici ferroviari ipotizzati dall'intervento (esercizio di coppie di 5 treni merci/giorno, di 600 m di lunghezza), configurando la possibilità che il nuovo centro intermodale **sia solo relativo alla modalità stradale** o con funzioni ferroviarie molto limitate.

Tutto ciò considerato, si rileva quindi che l'intervento si pone allo stesso livello delle strategie regionali definite dal PRIT 2025 e capace di incidere sulle stesse, si colloca nell'ambito degli obiettivi di



incremento del trasporto merci ferroviario, ma ne risulta coerente solo al livello generico dei macro-temi richiamati dalla documentazione. Infatti, nel concreto non si configura come polo intermodale del Sistema logistico integrato regionale, o integrabile con lo stesso, e non è attuativo o coerente con le principali linee di intervento e le principali linee di sostenibilità di tali tipologie di interventi definite dal Piano, configurandosi, pertanto, **in variante al PRIT 2025**.

Come ulteriore considerazione ai fini dei contenuti progettuali, si evidenzia inoltre che la documentazione inviata dal Proponente presenta un grado di dettaglio tale da non permettere una chiara comprensione delle effettive attività del polo. In particolare, nella relazione sono descritte, in termini solo qualitativi e sommari, le attività logistiche previste e viene indicato genericamente che le merci trattate dal Polo Dugara sono tutte riferibili a rilevanti aziende del territorio e che le categorie sono individuate in quella metallurgia (tubi e componenti di acciaio e coils), legname e materie prime per l'industria ceramica e del vetro.

Le attività prevalenti del ciclo produttivo e logistico svolte nei magazzini (lo stoccaggio di merce di varia tipologia e dimensione e la produzione, ovvero frazionamento, completamento, rifinitura, identificazione e personalizzazione dei prodotti di stoccaggio e/o in transito) sono solo genericamente elencate.

Si ritiene pertanto che sia necessario, in sede di eventuale PAUR, presentare un general planning riportante un maggiore dettaglio della indicata "interfaccia integrata tra produzione e logistica", descrivendo più precisamente categorie merceologiche e lavorazioni che verranno effettuate, non ritenendo sufficiente un generico riferimento al fatto che l'area è posta a disposizione delle realtà produttive locali o comunque situate in un predefinito buffer di distanza temporale.

SETTORE GOVERNO E QUALITA' DEL TERRITORIO

AREA DISCIPLINA DEL GOVERNO DEL TERRITORIO,
EDILIZIA PRIVATA, SICUREZZA E LEGALITÀ

IL RESPONSABILE

DOTT. GIOVANNI SANTANGELO

DATA E PROTOCOLLO SONO INDICATI
NELLA SEGNAZIONE ALLEGATADIREZIONE GENERALE
CURA DEL TERRITORIO E
DELL'AMBIENTEAd ARPAE - Area Autorizzazioni e
Concessioni OvestServizio Autorizzazioni e Concessioni
di Reggio EmiliaPEC: aoore@cert.arpa.emr.itRegione Emilia-Romagna - Area
Valutazione Impatto Ambientale e
AutorizzazioniPEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: osservazioni in merito alla pianificazione vigente nel Comune di Brescello in relazione al procedimento di PRE-PAUR presentato da Dugara S.p.A. per la realizzazione di una "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzata nei Comuni di Brescello e Poviglio (punto B.3.4. dell'Allegato B.3 alla L.R. n. 4/2018).

Premesso che:

- in data **24 novembre 2023** Dugara S.p.A. ha presentato la domanda di attivazione della fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), ai sensi dell'art. 26-bis, d.lgs. n. 152/2006, per la realizzazione di una "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzata nei Comuni di Brescello e Poviglio;
- il progetto rientra nella categoria individuata al **punto B.3.4. dell'Allegato B.3 alla L.R. n. 4/2018** e, dunque, fra i "progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari";
- il progetto si pone in variante al PTCP vigente della Provincia di Reggio-Emilia, prevedendo la realizzazione di un nuovo Polo Funzionale Logistico Intermodale;

tutto ciò premesso,

occorre svolgere la seguente ricostruzione urbanistica, al fine di inquadrare correttamente lo stato della pianificazione vigente nel Comune di Brescello.

In data **20 maggio 2002**, la Mingori & Bacchi S.r.l. ha chiesto al Comune di Brescello di essere autorizzata alla presentazione di un **Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata**.

Concessa l'autorizzazione e approvato il Piano con **Delibera del Consiglio Comunale del 30 ottobre 2002, n. 47**, in data **22 maggio 2003** è stata stipulata la relativa **Convenzione urbanistica**.

In particolare, dall'esame di tale convenzione, è possibile ricavare i seguenti dati urbanistici, significativi i fini della presente ricostruzione:

1) la *“convenzione ha per oggetto l'attuazione dello Stralcio funzionale A del Piano Particolareggiato di Iniziativa privata da realizzarsi sul terreno sito nel Comune di Brescello”, per un totale di 269.484 mq, di un'unica proprietà (Mingori & Bacchi S.r.l., poi rinominata Dugara S.p.A.); di questi, una parte di superficie territoriale, pari a 230.754 (126.915 mq SU), presenta un uso “artigianale e industriale di espansione”, la restante superficie territoriale, pari a 10.620 (3.717 mq SU), presenta un “uso tecnico distributiva”;*

2) all'art. 5 si prevede che la ditta lottizzante si obbliga a:

- *“cedere gratuitamente al Comune le aree necessarie per le opere di urbanizzazione”, con la precisazione che sarà possibile l'eventuale monetizzazione degli standards per la realizzazione di parcheggi pubblici (ove il Comune individui aree a ciò destinate fuori comparto);*

- *“assumere a proprio carico gli oneri e gli obblighi relativi alle opere di urbanizzazione primaria” e precisamente quelli per la realizzazione di strade di lottizzazione, spazi di sosta, parcheggi e piste ciclabili, definendone le precise caratteristiche tecniche (**b.1. strade di lottizzazione con larghezza della sede stradale di metri lineari 10,00 costituita dalla sottofondazione stradale mediante stesa di sabbia dello spessore di centimetri 10, compattata con rullo di adeguato peso, previa compattazione del fondo scavo con adeguato rullo; dalla fondazione stradale mediante stesa di misto di frantoio granulometricamente stabilizzato di spessore 40 centimetri, di pezzatura varia da 0/100 millimetri, sagomato, cilindrato e fondo e umidificato al tenore di acqua, ideale per ottenere il massimo costipamento; dalla posa di misto stabilizzato, compattato e cilindrato a fondo per uno spessore di centimetri 10; dalla pavimentazione stradale, mediante stesa, sulla fondazione già predisposta, di conglomerato bituminoso tipo Binder, con granulometria varia da 0/25 centimetri e con dosaggio del bitume, in peso pari al 4.5 per cento, rullato a fondo per uno spessore di cm. 7 rifinito in superficie con emulsione bituminosa saturata con sabbia fine e dal tappeto d'usura, realizzato con conglomerato bituminoso 0/9 millimetri, con dosaggio al 6 per cento di bitume, dello spessore di centimetri 3, steso a macchina previa mano di emulsione per l'attacco alla pavimentazione stradale e rullatura finale. E' tassativamente vietato l'uso di rottami per la formazione del sottofondo ad eccezione di rottami macinati provenienti da demolizioni.** **b.2. spazi di sosta, parcheggi:** dovranno essere ubicati e avere dimensioni come da progetto allegato alla presente; la loro esecuzione dovrà avvenire con le seguenti modalità e caratteristiche: sottofondazione stradale costituita mediante stesa di sabbia dello spessore di centimetri 10, compattata con rullo di adeguato peso, previa*

compattazione del fondo scavo con adeguato rullo; dalla fondazione stradale mediante stesa di misto di frantoio granulometricamente stabilizzato di spessore 40 centimetri, di pezzatura varia da 0/100 millimetri, sagomato, cilindrato e fondo e umidificato al tenore di acqua, ideale per ottenere il massimo costipamento; dalla posa di misto stabilizzato, compattato e cilindrato a fondo per uno spessore di centimetri 10; dalla pavimentazione stradale, mediante stesa, sulla fondazione già predisposta, di conglomerato bituminoso tipo Binder, con granulometria varia da 0/25 centimetri e con dosaggio del bitume, in peso pari al 4.5 per cento, rullato a fondo per uno spessore di cm. 7 rifinito in superficie con emulsione bituminosa saturata con sabbia fine e dal tappeto d'usura, realizzato con conglomerato bituminoso 0/9 millimetri, con dosaggio al 6 per cento di bitume, dello spessore di centimetri 3, steso a macchina previa mano di emulsione per l'attacco alla pavimentazione stradale e rullatura finale. E' tassativamente vietato l'uso di rottami per la formazione del sottofondo ad eccezione di rottami macinati provenienti da demolizioni. **b.3. Piste ciclabili:** dovranno essere ubicati e avere dimensioni come da progetto allegato alla presente; la loro esecuzione dovrà avvenire con le seguenti modalità e caratteristiche: sottofondazione stradale costituita mediante stesa di sabbia dello spessore di centimetri 10, compattata con rullo di adeguato peso, previa compattazione del fondo scavo con adeguato rullo; dalla fondazione stradale mediante stesa di misto di frantoio granulometricamente stabilizzato di spessore 20 centimetri, di pezzatura varia da 0/70 millimetri, sagomato, cilindrato e fondo e umidificato al tenore di acqua, ideale per ottenere il massimo costipamento; dalla posa di misto stabilizzato, compattato e cilindrato a fondo per uno spessore di centimetri 10; dalla pavimentazione stradale, mediante stesa, sulla fondazione già predisposta, di uno strato di c.l.s. di cemento di centimetri 7, con rete elettrosaldata d. 6 millimetri maglie 20 x 20 centimetri e dal tappeto d'usura, realizzato con conglomerato bituminoso 0/9 millimetri, con dosaggio al 6 per cento di bitume, dello spessore di centimetri 3, steso a macchina previa mano di emulsione per l'attacco alla pavimentazione stradale e rullatura finale. E' tassativamente vietato l'uso di rottami per la formazione del sottofondo ad eccezione di rottami macinati provenienti da demolizioni";

- prestare le necessarie garanzie finanziarie;

3) all'art. 6 si prevede che la ditta lottizzante si obbliga alla realizzazione della "strada di Piano Regolatore Generale" e che il Comune, una volta ultimate le opere, si impegna, al fine di poter aprire al pubblico tale viabilità, ad eseguire i collaudi" entro un mese dalla comunicazione di fine lavori; si precisa, inoltre, che nel caso in cui il predetto termine sia decorso inutilmente, il collaudo si intenderà avvenuto con esito favorevole e si dovrà procedere alla sola cessione delle aree con atto a cura e spese della ditta lottizzante entro 60 giorni dalla fine lavori;

4) all'art. 8 si dispone che le opere di urbanizzazione secondaria, cioè i parcheggi pubblici P2, verranno ceduti al Comune dietro sua richiesta e, in ogni caso, non oltre 10 anni dall'entrata in vigore della Convenzione; saranno inoltre cedute al Comune, nello stato di fatto in cui si trovano, le aree S2 di verde pubblico;

- 5) all'art. 9 si stabilisce che le opere di urbanizzazione primaria dovranno essere ultimate entro 10 anni dalla data di sottoscrizione della Convenzione e che, in ogni caso, "modifiche lievi e non sostanziali all'urbanizzazione potranno essere effettuate presentando apposita domanda di concessione edilizia in variante all'urbanizzazione, senza con ciò costituire anche variante al Piano Particolareggiato oggetto della Convenzione";
- 6) all'art. 11 si chiarisce che, anche per il collaudo delle opere urbanizzazione primaria, trascorsi 3 mesi dalla comunicazione di fine lavori senza che sia stato eseguito il collaudo, le opere si intenderanno comunque collaudate;
- 7) all'art. 14 si precisa che l'esecuzione dei fabbricati previsti dal PPIP è subordinata alle relative concessioni edilizie, da rilasciare anche per stralci, in conformità ai lotti edificabili approvati.

In data **25 maggio 2003** è stata rilasciata una **concessione edilizia** per le opere di urbanizzazione primaria del PPIP (modificabili solo presentando apposita domanda di concessione edilizia in variante all'urbanizzazione, come indicato al predetto art. 9);

Il successivo **24 luglio 2003**, la ditta lottizzante ha comunicato che, a causa della difficoltà riscontrata nel reperimento dei materiali lapidei tradizionali, per la realizzazione della massciata stradale avrebbe utilizzato un materiale inerte denominato Tenax, allegando "*certificati di prova e relazione dell'ARPA*".

L'**8 maggio 2008**, la ditta lottizzante ha presentato domanda alla Provincia di Reggio-Emilia per l'avvio della procedura di *screening* per l'attivazione di un nuovo "*impianto di recupero scorie di acciaieria da utilizzarsi per la formazione di rilevati e sottofondi stradali*". Il progetto prevedeva l'utilizzo di scorie di acciaieria per la formazione di rilevati nell'ambito dell'urbanizzazione dell'area che avrebbe ospitato il "*futuro Polo Logistico Intermodale Dugara*" di Brescello.

In data 6 agosto 2008 è stata stipulata una seconda Convenzione, ad integrazione della prima.

Nel dettaglio, trattasi di una Convenzione che, riprendendo le singole previsioni della Convenzione del 2003, modifica il ridimensionamento dello Stralcio A e le indicazioni circa gli standards da monetizzare, stante l'intervenuta variante al PRG, approvata in data 27 giugno 2006 - che ha ampliato le aree a destinazione produttiva, includendo anche altri ambiti di proprietà di Mingori & Bacchi S.r.l. (nella Convenzione del 2008 si prende atto del fatto che le medesime aree sono state trasferite in proprietà di Dugara S.p.A.) - e la conseguente variante al PPIP, approvata il 26 novembre 2007.

In particolare, nella Convenzione del 2008, oltre a confermare integralmente quanto già stabilito negli artt. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17 della Convenzione del 2003, si chiarisce nelle premesse che:

- lo Stralcio A ora corrisponde a 299.678 mq: di questi, una parte di superficie territoriale pari a 245.443 presenta un uso artigianale e industriale di espansione (134.994 mq SU), mentre un'altra parte pari a 26.125 presenta un uso tecnico distributivo (9.144 mq SU); in altri termini, rispetto a quanto indicato nella Convenzione del 2003, l'area interessata è stata, sì, ampliata, per un totale di 30.194 mq, ma rimangono confermate le destinazioni d'uso, e nella proporzione originaria, tra aree a uso artigianale e industriale di espansione e aree a uso tecnico distributivo, che vede le prime prevalere in misura significativa rispetto alle seconde;
- la quantificazione della superficie dei parcheggi da monetizzare svolta nella Convenzione del 2003 non era corretta e si provvederà alla correzione; si riportano, quindi, all'art. 3 della Convenzione del 2008 i calcoli corretti, anche in considerazione dell'ampliamento dello Stralcio A e all'art. 5 vengono modificate le modalità di versamento al Comune delle somme relative alla monetizzazione delle aree di urbanizzazione secondaria, prevedendo un'unica soluzione a 10 mesi dalla stipula della Convenzione, con garanzia prestata attraverso apposita fidejussione.

I restanti contenuti della Convenzione del 2003 sono confermati nella Convenzione del 2008.

In merito alla predetta richiesta inoltrata l'8 maggio 2008 alla Provincia di Reggio-Emilia relativa al nuovo impianto di recupero di rifiuti speciali non pericolosi, la Giunta Provinciale con la **Delibera del 16 dicembre 2008, n. 375** (conclusiva della relativa procedura di *screening*), nel descrivere il progetto, riporta che:

- *“è prevista una fase preliminare di scavo dell'area interessata per una profondità di circa 0,4-0,6 metri;*
- *la fase di scavo è seguita dalla fase di recupero rifiuti vera e propria costituita dalla realizzazione del rilevato con le scorie ...;*
- *il rilevato di altezza complessiva pari a circa 2 m e volume complessivo pari a circa 400.000 mc sarà infine sottoposto a sagomatura e rullatura di costipazione per rendere il sedime compatto. Il basamento risultante sarà in stabilizzato ...;*
- *è prevista l'impermeabilizzazione dei lotti in tempi successivi, nella fase di costruzione delle opere edificatorie e della realizzazione dei piazzali”.*

Inoltre, nella medesima delibera la Giunta provinciale dà atto del fatto che in data 9 dicembre 2008:

- *“il Comune di Brescello ha espresso parere di conformità urbanistica” (prot. n. 12801), affermando che l'intervento proposto “... è conforme alle previsioni urbanistiche contenute nel PRG vigente”;*
- *il Comune di Brescello ha precisato, inoltre, che “l'attività in oggetto dovrà essere limitata alla formazione di rilevati e sottofondi dei lotti di terreno della lottizzazione Dugara con una durata massima di anni tre”, mentre le strade interne alla lottizzazione “dovranno essere*

realizzate rispettando le caratteristiche tecniche del PPIP e della relativa Convenzione sottoscritta”.

- “l’ARPA distretto Nord ha espresso parere favorevole con prescrizioni rispetto alla realizzazione del progetto ...”.

Con riferimento a tale delibera, occorre rimarcare che:

1. **si palesa una manifesta contraddizione con i contenuti dell’art. 5 della Convenzione del 2003, confermata nel 2008**, che vietava l’utilizzo di detti materiali per strade, parcheggi e piste ciclabili;
2. **il Comune si è espresso sulla conformità urbanistica al solo PRG, nulla rilevando, invece, in merito alla non conformità al PPIP del 2002**, come modificato nel 2007;
3. **la proposta di screening prevede significative modifiche alle opere di urbanizzazione primaria**, consistenti nella sopraelevazione di 1,5 m del Piano Campagna, attraverso l’utilizzo di scorie di acciaieria; questa variazione, particolarmente significativa, non è stata rilevata dal Comune di Brescello, né dalla Provincia, senza che la medesima potesse essere considerata “modifica lieve e non sostanziale” attuabile attraverso una concessione edilizia in variante, secondo quanto previsto all’art. 9 della Convenzione del 2003.

In data **12 novembre 2014** è stata presentata una **domanda di AIA, finalizzata alla dismissione del sito.**

Infatti, l’AIA rilasciata il successivo **7 luglio 2015** precisa che *“la gestione del sito, con **divieto assoluto di conferimento di rifiuti**, è limitata alla fase di monitoraggio post operam ed all’attuazione del **piano di dismissione che coincide con il completamento del progetto di urbanizzazione** la cui SCIA è in scadenza il giorno 25 maggio 2016”.*

Il **24 maggio 2016**, il **Comune di Brescello ha negato la possibilità di rinnovo della validità della SCIA, evidenziando la necessità di acquisire un nuovo permesso di costruire.**

Con nota del **7 settembre 2007**, Dugara S.p.A. ha dichiarato di non avere completato le opere di urbanizzazione, rappresentando la volontà di alienare le aree, e ha dato atto della necessità di richiedere un nuovo permesso di costruire per il loro completamento. Il **7 ottobre 2017** il **Comune di Brescello ha comunicato che il PPIP era scaduto in data 25 maggio 2016** e che avrebbe dovuto essere predisposto *“un nuovo piano particolareggiato relativo alla parte rimasta inattuata, con la creazione di uno specifico sub-comparto, con il quale dovranno rimanere comunque invariate le destinazioni d’uso, le aree pubbliche e i parametri attuativi dello strumento decaduto”.* Il Comune ha precisato, altresì, che solo a seguito dell’approvazione del nuovo sub-comparto, sarebbe stato possibile rilasciare i titoli abilitativi per l’esecuzione delle opere mancanti, sottolineando la necessità, a tale scopo, del rilascio di un permesso di costruire (confermando sul punto quanto comunicato dalla stessa Dugara S.p.A.).

In data **14 dicembre 2021** è stato presentato un **nuovo PPIP per attività logistica intermodale in variante e a completamento del PPIP del 2002, successivamente variato nel 2007**.

Il **29 dicembre 2021**, con Delibera del Consiglio Comunale è stata adottata **una variante al PRG con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del PUG** ai sensi della L.R. n. 24/2017.

In data **3 maggio 2022**, il Comune di Brescello ha rilasciato un **parere negativo in merito al nuovo PPIP presentato il 14 dicembre 2021**.

Il **28 luglio 2022** è stata **approvata la variante al PRG del Comune di Brescello con funzione di salvaguardia, negando il riconoscimento della destinazione d'uso logistica-intermodale per l'ambito in esame** (richiesta con osservazioni da parte di Dugara S.p.A.), con **l'effetto di precludere la possibilità di approvare il PPIP proposto**.

Alla luce della ricostruzione, svolta può conclusivamente affermarsi quanto segue:

1. **PPIP SCADUTO:** il PPIP, approvato il 30 ottobre 2002 e la relativa Convenzione del 22 maggio 2003 erano, per effetto della Legge urbanistica, efficaci, rispettivamente, sino al 30 ottobre 2012 e al 22 maggio 2013: come noto, infatti, la Legge 17 agosto 1942, n. 1150 (c.d. Legge urbanistica), oltre a dettare la disciplina del PRG, si è occupata anche di regolamentarne gli strumenti attuativi, costituiti dai piani particolareggiati, prevedendo all'art. 16, comma 5, che l'efficacia di questi ultimi non può essere superiore a 10 anni dalla loro approvazione. Su tale termine, tuttavia, è intervenuto l'art. 30, comma 3-bis, del d.l. n. 69 del 2013¹ che ha prorogato di ulteriori tre anni l'originario termine di decadenza. Pertanto, **il PPIP e la relativa Convenzione, per effetto di tale proroga ope legis, sono rimasti efficaci rispettivamente sino al 30 ottobre 2015 e al 22 maggio 2016**.
La variante al PPIP del 2007 e la conseguente modifica della Convenzione del 2008, come esaminato sopra, confermano i contenuti degli atti precedenti, senza apportare significative modifiche, essendosi limitati ad ampliare gli ambiti territoriali interessati e a correggere il calcolo degli *standards* da monetizzare e le correlate garanzie finanziarie; negli stessi atti, inoltre, il Comune di Brescello non ha espresso alcuna volontà di proroga dei tempi di validità del PPIP e della Convenzione originaria.
2. **ULTRATTIVITA' DEL PPIP:** quanto, poi, all'**eventuale ultrattività residuale del PPIP** parzialmente attuato ancorché, come visto, decaduto per decorso del tempo, si osserva che l'ultrattività opera nella misura in cui i piani siano stati attuati in misura significativa. In altri termini, l'ultrattività del piano non si collega *sic et simpliciter* alla necessità di completare l'urbanizzazione della zona

¹L'art. 30, comma 3-bis, d.l. n. 69 del 2013, dispone che "il termine di validità nonché i termini di inizio e fine lavori nell'ambito delle convenzioni di lottizzazione di cui all'articolo 28 della legge 17 agosto 1942, n. 1150,

interessata dal piano, ma presuppone che il piano sia già stato attuato per una parte considerevole e che l'intervento sia complessivamente conforme anche rispetto alle mutate previsioni urbanistiche. Nel caso di specie, invece, occorre evidenziare che le opere di urbanizzazione primaria non sono state completate. In particolare, nel comparto sud non sono presenti opere di urbanizzazione, ed è stata realizzata solo una tettoia sulla quale sono installati pannelli fotovoltaici, in difformità rispetto all'assetto sia dei lotti (art. 14 della Convenzione), sia delle opere di urbanizzazione previste dal PPIP (art. 9 della Convenzione). In buona sostanza, alla luce degli interventi effettivamente completati nell'area de qua, non appare possibile riconoscere che il Piano sia stato attuato in misura significativa.

Parimenti, non si ritiene invocabile l'ultrattività del Piano per realizzare un'opera - il "futuro Polo Logistico Intermodale Dugara" - che non risulta compatibile con la variante al PRG approvata il 28 luglio 2022, né potrebbe risultare compatibile con le scelte pianificatorie operate dal Comune di Brescello nel 2002: si ricorda che nel PPIP su una superficie totale di 269.484 mq si ammettevano solo 10.620 mq per "uso tecnico distributiva".

In definitiva, appare di tutta evidenza come la realizzazione di un polo logistico intermodale non possa trovare legittimazione nell'ipotetica ultrattività del PPIP convenzionato il 22 maggio 2003 e rimasto efficace sino al 22 maggio 2016.

3. **PROCEDURA DI PAUR:** il PAUR, in quanto procedimento speciale in variante, può essere finalizzato unicamente alla localizzazione di opere soggette a VIA; conseguentemente, lo stesso non può apportare variante agli obiettivi strategici e alle scelte generali fissate dalla pianificazione, la cui definizione può essere oggetto solo del processo di pianificazione generale del Comune e degli altri Enti eventualmente coinvolti. Nel caso specifico si sottolinea che il Comune di Brescello ha in corso la predisposizione del PUG intercomunale insieme agli altri Comuni dell'Unione, nel quale non si prevede la realizzazione di un polo logistico intermodale che avrebbe effetto rilevante sul territorio di tutti i Comuni coinvolti e sulla pianificazione provinciale, trattandosi di un nuovo polo funzionale. Il progetto infatti, non solo supera abbondantemente la quota del 3% di consumo di suolo ammissibile nel Comune di Brescello rispetto all'attuale dimensionamento del territorio urbanizzato (art. 6 L.R. n. 24/2017) ma rappresenterebbe anche buona parte della quota intercomunale.

Distinti saluti.

Dott. Giovanni Santangelo

firmato digitalmente

ovvero degli accordi simili comunque nominati dalla legislazione regionale, stipulati sino al 31 dicembre 2012, sono prorogati di tre anni".

Registro dei verbali della seduta DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI REGGIO EMILIA

SEDUTA DEL 18/04/2024

Delibera n. 12

Riguardante l'argomento inserito al n. 3 dell'ordine del giorno:

FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 26 BIS DEL D.LGVO 152/06 RELATIVA AL PROGETTO "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA" LOCALIZZATA NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO IN VARIANTE AL PTCP. ESPRESSIONE DELLA POSIZIONE DELLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilaventiquattro** questo giorno **18** del mese di **aprile**, alle ore **14:47**, in Reggio Emilia, nell'apposita sala consiliare, si è riunito il Consiglio Provinciale in seduta pubblica per trattare le materie iscritte all'ordine del giorno. Rispondono all'appello nominale fatto dal Segretario per invito del **Presidente Zanni Giorgio**, i Signori:

ZANNI GIORGIO	Presente
AGUZZOLI CLAUDIA DANA	Assente
GIBERTI NICO	Presente
CARLETTI ELENA	Presente
FANTINATI CRISTINA	Assente
MONICA FRANCESCO	Presente
BAROZZI ANDREA	Presente
BEDOGNI FRANCESCA	Presente
GANAPINI DAVIDE	Presente
MONTANARI FABIANA	Assente
SASSI ELIO IVO	Presente
SIGNORI MARCO	Presente
SPADACCINI ERICA	Assente

Presenti n. **9** Assenti n. **4**

Hanno giustificato l'assenza i consiglieri: Fantinati, Aguzzoli, Montanari, Spadaccini.

Partecipa all'adunanza il **Segretario Generale Dott. Tirabassi Alfredo Luigi**.

Il Presidente, riconosciuto legale il numero dei Consiglieri presenti per validamente deliberare, apre la seduta. Come scrutatori vengono designati: **Bedogni Francesca, Ganapini Davide, Sassi Elio Ivo**.

OMISSIS

Esce il consigliere Davide Ganapini alle ore 15:35, pertanto i presenti rimangono n. 8.

Si dà atto che la registrazione audio della seduta è conservata presso la segreteria generale.

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

PREMESSO che:

- in data 14/12/23 prot. 41671 è pervenuta la comunicazione da ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest, Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia ad oggetto "Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "Area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi";
- nel territorio della Provincia di Reggio Emilia è vigente il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 124 del 06/11/2010 modificato da una successiva variante approvata in data 21/09/2018 con delibera del Consiglio Provinciale n. 25;

RILEVATO che ARPAE nell'avviare il suddetto procedimento, di cui all'istanza presentata alla Regione Emilia-Romagna in data 24/11/2023 e completata successivamente in data 7/12/2023, ha comunicato che:

- il Proponente Dugara S.p.A. ha richiesto l'avvio di una fase preliminare che, secondo quanto previsto dall'art.26-bis del D.Lgs. n. 152/06, è finalizzata alla "definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto";
- il proponente ha presentato il progetto identificandolo nella tipologia di cui al punto B.3.4) dell'allegato B.3 alla LR 4/2018: "progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari";

Deliberaz. Consiglio Provinciale N. 12 del 2024
pag. 2/17



- il progetto interessa territorialmente due comuni ed in particolare Brescello e Poviglio, pertanto, ai sensi dell'art. 7, comma 2 della L.R. 4/2018, l'Autorità competente è la Regione Emilia- Romagna e l'istruttoria della procedura in oggetto è effettuata dal SAC di ARPAE di Reggio Emilia in applicazione dell'art. 15, comma 4, della L.R. 13/15;
- la documentazione relativa alla fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del D.Lgs. n. 152/06 è stata pubblicata sul sito web della Regione Emilia-Romagna Servizio VIPSA;
- secondo quanto previsto dall'art 26-bis comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006 "le amministrazioni e gli enti coinvolti si esprimono in sede di conferenza, sulla base della documentazione prodotta dal proponente, relativamente alla definizione delle informazioni da inserire nello studio preliminare ambientale, del relativo livello di dettaglio, del rispetto dei requisiti di legge ove sia richiesta anche la variante urbanistica e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello studio nonché alla definizione delle condizioni per ottenere gli atti di assenso, comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del medesimo progetto";

PRESO ATTO:

- della richiesta di integrazioni, acquisita agli atti al prot. 2969 del 02/02/2024 ad oggetto " Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativo al progetto area produttiva eco-logistica Dugara, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio. Proponente: Dugara spa – richiesta integrazioni";
- della Trasmissione e pubblicazione delle integrazioni, acquisita agli atti al prot. 7442 del 15/03/2024 ad oggetto " Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativo al progetto area produttiva eco-logistica Dugara, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio. proponente: Dugara SPA – trasmissione e pubblicazione delle integrazioni";

- 
- che gli elaborati progettuali presentati dal Proponente sono pubblicati sul sito web della Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, al seguente link:

[Dettaglio Procedura - ViaVas \(regione.emilia-romagna.it\)](https://regione.emilia-romagna.it)

ESAMINATI gli elaborati si ritiene che la proposta presentata si ponga in variante al PTCP vigente della provincia di Reggio Emilia per i motivi di seguito espressi e pertanto il Consiglio Provinciale deve esaminare le implicazioni del progetto sulla pianificazione territoriale di propria competenza ed esprimersi in merito;

PRESO ATTO che la proposta progettuale Dugara:

- interessa una superficie territoriale di oltre 40 ha, e riguarda i comuni di Brescello (poco più di 39 ha) e Poviglio (circa 1 ha). La Superficie Territoriale presa a riferimento nel presente atto, visto che i dati dimensionali dell'intervento risultano non sempre allineati nei vari elaborati, è rinvenibile nell'elaborato "Rapporto Ambientale Preliminare", capitolo 3.4.1 - pagina 65, ed è pari a 40,30 ha. L'Area Dugara è attestata, ma non con innesto diretto, alla fine del corridoio infrastrutturale su gomma della Cispadana (SP 62R Var) ancora incompleta sia verso il territorio parmense che verso l'autostrada Brennero, ed in fregio alla ferrovia Parma Suzzara. Si sviluppa prevalentemente a sud della Via Peppone e Don Camillo interessando per una parte un'area soggetta a vecchio Piano particolareggiato ormai decaduto senza che siano state completate le opere di urbanizzazione e per un'altra parte un ambito a destinazione agricola;
- riguarda la realizzazione di manufatti ed opere atte ad ospitare attività che includono lo stoccaggio, magazzinaggio, pallettizzazione delle merci con la distribuzione e trasporto, sia via stradale che ferroviario; negli elaborati presentati si descrive la proposta come rispondente a tre obiettivi:
 - la creazione di un polo eco-logistico multimodale per lo spostamento, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci;
 - la realizzazione di aree ed edifici adibiti a servizi produttivi e logistici per le aziende del territorio;

Deliberaz. Consiglio Provinciale N. 12 del 2024
pag. 4/17



- la sistemazione ambientalmente e socialmente sostenibile di un'area periurbana così definita dal proponente: "...sospesa, parzialmente urbanizzata ma mai completata, che rischia di diventare un problema, e non solo una perdita di opportunità, per il territorio prossimo di riferimento";
- configura un insediamento per attività produttive con scalo merci privato, a servizio degli ambiti produttivi locali della bassa pianura, con origine delle merci "Mondo" e destinazione "a 20 km", fornendo servizi integrati alle aziende per l'organizzazione e l'implementazione dell'ultimo step della catena produttiva, dal packaging alla creazione dei set per spedizione, ma anche la raccolta delle materie prime e la loro trasformazione per essere portate velocemente ed efficacemente agli impianti di lavorazione. Lo scalo merci privato dovrà generare 4.500.000 tonnellate annue di merci in transito, al servizio di un bacino di ambiti produttivi entro i 15 km di raggio (l'area nord delle province di Reggio Emilia e Parma, e l'area sud della provincia di Mantova), e un fatturato aggregato di 3 miliardi di euro;
- come descritto nell'elaborato "Studio di Traffico" pag n. 22 l'assetto funzionale dell'area è così ripartito:
 - 60.000 m² binari e scambi ferroviari;
 - 100.000 m² magazzini coperti (suddiviso in due edifici);
 - 100.000 m² piazzali per deposito scoperto;
 - 60.000 m² viabilità interna, aree verdi e parcheggi.

A nord della via Peppone e Don Camillo, in posizione limitrofa verso il passaggio a livello esistente, sono previste aree per la sosta di attesa sia di mezzi pesanti sia di camper, con relativi servizi anche di ristoro;

- secondo il progetto presentato la funzione logistica consentirà di aumentare il trasporto merci su ferro per un totale di 5 convogli treno giornalieri a regime, ognuno dei quali dovrebbe scaricare la rete su gomma di 500 camion cassonati (51 camion ogni convoglio ferroviario); in prima attuazione, tuttavia, i convogli giornalieri saranno solo due, in quanto lo scalo merci privato e il piazzale del



terminal intermodale, per essere connesso alla rete ferroviaria esistente, necessita della realizzazione di tre fasci di binari distinti per l'arrivo dei convogli, per le operazioni logistiche e per la sosta e le manovre;

- le merci trattate dal Polo Dugara farebbero capo alle seguenti categorie:
 - Metallurgia (tubi e componenti di acciaio e coils);
 - Legname;
 - Materie prime per l'industria ceramica e del vetro.

METALLURGIA: le merci arrivano a Brescello dal Porto di Ravenna: da qui in ferrovia si spostano a Ferrara, da qui a Guastalla e da quest'ultima a Brescello direttamente o via Parma. Dal Polo tramite camion elettrici e/o a idrogeno, arrivano a destinazione in fabbrica per la lavorazione. A ritroso, dalla fabbrica in camion arrivano a Brescello e in treno, attraverso Parma, si avviano alle varie destinazioni finali.

LEGNAM: da Marsiglia il legname arriva in treno a Parma e poi a Brescello, e da qui in camion alla sede di lavorazione. E Viceversa.

MATERIE PRIME: dalla Francia arrivano in treno a Parma e poi a Brescello, e da qui in camion alle aziende di lavorazione”;

DATO ATTO che per quanto attiene la compatibilità dell'intervento con il PTCP si esprimono le seguenti considerazioni:

- come si comprende dalla descrizione, si tratta di un vero e proprio polo produttivo-logistico, di rilevanza sopra comunale e sopra provinciale con scalo merci privato, da insediare ex novo su area sostanzialmente ineditata, esterna al territorio urbanizzato, ed in buona parte su area agricola. Tale progetto collide con l'assetto strategico e strutturale della pianificazione territoriale vigente (PTCP); spetta infatti alla pianificazione territoriale provinciale, sulla base di sistemiche analisi diagnostiche anche oltre i confini amministrativi, la funzione di pianificazione strategica d'area vasta e di coordinamento delle scelte urbanistiche comunali che esulano dalla scala locale;
- fanno parte delle scelte strategiche del PTCP vigente, confermate con la



variante del 2018, gli ambiti produttivi di livello sovra comunale e sovra provinciale e i poli funzionali; questi ambiti, individuati nelle tavole e nelle norme del piano territoriale di coordinamento provinciale, sono stati valutati, localizzati e disciplinati in osservanza dei seguenti obiettivi strategici:

3.1 Sostenere l'evoluzione e la qualificazione del sistema economico a partire dalla gerarchizzazione e specializzazione degli ambiti per insediamenti produttivi, verso gli ambiti di qualificazione produttiva;

4.1 Organizzare l'assetto delle funzioni di eccellenza ed i poli funzionali del sistema insediativo a scala sovraprovinciale, polarizzando i servizi ad alta attrattività secondo i profili di accessibilità e vocazione territoriale;

- i poli funzionali sono luoghi nei quali insediare funzioni di eccellenza, ossia quegli ambiti specializzati che ospitano le grandi funzioni urbane e i servizi ad alta attrattività o ad alta specializzazione economica, culturale, sportiva, ricreativa, della mobilità e della logistica. Per la preminente rilevanza sovracomunale ed anche per il loro rilevante impatto sulla mobilità, e quindi sul sistema ambientale e sulla qualità urbana, la legge regionale attribuisce espressamente alla pianificazione sovra locale la funzione di definire, d'intesa con i Comuni, le politiche e le azioni per ciascuno di essi, a partire da una ricognizione di quelli esistenti, la programmazione di eventuali nuovi poli funzionali e l'individuazione degli ambiti idonei ad ospitarli;
- rilevano poi nel piano provinciale gli ambiti produttivi di rango sovra comunale e sovra provinciale, ed in questa direzione il PTCP assume a riferimento di propria competenza un modello di organizzazione degli insediamenti produttivi basato sulla gerarchizzazione delle aree produttive esistenti e di previsione, secondo due livelli: ambiti di qualificazione produttiva di rilievo sovra provinciale ed ambiti di qualificazione produttiva di rilievo sovra comunale. Di competenza comunale sono "Gli ambiti specializzati per attività produttive di interesse comunale" (art. 12 delle NA del PTCP) che riguardano le restanti aree produttive non adatte a ricoprire funzioni di area vasta, come nel caso delle zone produttive del Comune di Brescello;



RILEVATO inoltre che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:

- sulla base di un ponderoso lavoro di analisi e d'intesa con i territori volto a individuare la corretta localizzazione delle funzioni di rilievo sovracomunale e sovra provinciale, ha definito le scelte strategiche e le relative polarità di area vasta, individuando tali funzioni all'interno dei poli funzionali e degli ambiti di qualificazione produttiva (sovra comunale e sovra provinciale);
- in particolare il PTCP, in conformità con il PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti), ha selezionato, gerarchizzato e disciplinato l'articolato sistema di poli funzionali a vocazione intermodale-logistica gomma – ferro esistente nel territorio provinciale: lo scalo ferroviario di Dinazzano in Comune di Casalgrande (con la previsione del collegamento ferroviario con lo scalo di Marzaglia), lo scalo ferroviario di San Giacomo di Guastalla, nonché l'ambito di qualificazione produttiva di interesse sovra provinciale del Casello Autostradale di Reggiolo-Rolo;
- mantiene certamente una flessibilità localizzativa riguardo a nuove funzioni logistiche non direttamente individuate dal Piano; ma si tratta di una flessibilità regolata dall'art. 32 "funzioni logistiche" delle NA del PTCP che riconduce la funzione logistica entro l'alveo della sovracomunalità e che dispone:

"I Comuni disciplinano la localizzazione delle funzioni logistiche secondo le seguenti direttive:

- a) **nei poli funzionali** (art. 13 de PTCP) dello scambio intermodale merci, od in stretta connessione fisica e funzionale ad essi e sempre all'interno di ambiti specializzati per attività produttive, vanno prioritariamente addensate le attività di trasporto e logistica (autoparchi, depositi e magazzini non direttamente connessi a stabilimenti produttivi, grandi officine specializzate nell'autotrasporto, transit point, ecc.);*
- b) in subordine tali funzioni potranno localizzarsi all'interno degli **ambiti di qualificazione produttiva di interesse sovracomunale e sovraprovinciale** cui all'art. 11 "ambiti di qualificazione produttiva di interesse sovra provinciale e sovra comunale", posti in prossimità di caselli autostradali o raccordati con la rete ferroviaria secondo quanto disposto al*

comma seguente e serviti da assi viari non inferiori al rango della grande rete e della viabilità di interesse regionale di cui alla tav. P3a”;

per definire il sistema delle aree produttive di rilievo sovra comunale e sovraprovinciale, oltre alle analisi sul sistema insediativo che hanno indagato dati urbanistici, caratterizzazione produttiva, livelli di accessibilità, viabilità e mobilità, dotazioni infrastrutturali tecnologiche, energetiche e telematiche, livello dei servizi alla persona e all'impresa, tipologia e grado di gestione ecologico-ambientale degli insediamenti, ci si è avvalsi anche di una modellizzazione dei flussi veicolari merci e persone che hanno restituito il grado di efficienza della rete esistente e della rete di progetto concorrendo a meglio calibrare le scelte strategiche di rete e di polarità insediative di rango sovra comunale; modellizzazione che si dimostra ancora attuale; l'analisi e la valutazione effettuate hanno naturalmente portato a previsioni di “Ambiti di Qualificazione Produttiva di interesse sovracomunale e provinciale”, consolidati e di sviluppo, insistenti in prossimità degli assi portanti del sistema infrastrutturale su gomma di rilievo regionale (o superiore), e in particolare in prossimità della rete autostradale, principalmente sul quadrante orientale della pianura reggiana, e lungo la direttrice est-ovest dell'autostrada A1;

- il sistema dei poli funzionali per la propria rete logistica gomma/ferro nell'area nord del territorio provinciale ha previsto oltre al Polo Funzionale di scambio merci esistente di San Giacomo di Guastalla (polo funzionale n. 13 art. 13 NA PTCP), anche quello di Reggiolo-Rolo (polo funzionale n. 14 art. 13 NA PTCP) con valenza anche di polo produttivo di rilievo sovra provinciale di sviluppo;

CONSIDERATO che:

- data la configurazione del progetto proposto in variante al PTCP attraverso l'introduzione di un polo logistico-produttivo nuovo con un atto provvedimentale che, come sopra argomentato, si pone in contrasto con la strategia e la struttura del PTCP (sia cartografica che normativa) e del Piano comunale (che con la variante approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 18 del 28/07/2022 esclude espressamente in tale area la funzione logistica), è possibile e

Deliberaz. Consiglio Provinciale N. 12 del 2024
pag. 9/17



necessario esprimersi già in questa sede negativamente in merito all'ammissibilità della variante alla pianificazione territoriale provinciale;

- al riguardo della strategia di contenimento del consumo di suolo disciplinata dalla Legge Regionale 24/2017, si evidenzia che tutta l'area destinata al proposto insediamento comporta il rispetto dell'art. 6 comma 2 della legge regionale che prescrive il rispetto della soglia massima del 3% di consumo di suolo calcolata sul territorio urbanizzato alla data di entrata in vigore della medesima legge. La quota del 3% calcolata sul territorio urbanizzato del Comune di Brescello alla data del 01/01/2018 risulta decisamente inferiore alla superficie interessata dal progetto in oggetto superiore a 40 ettari. Per l'attuazione del progetto in oggetto occorrerebbe coinvolgere anche la maggior parte della quota del 3% degli altri Comuni interessati alla redazione del PUG intercomunale, stimata in prima approssimazione in 59,84 ettari circa (Brescello escluso), limitando fortemente le possibilità di insediamento di nuove attività produttive, anche in funzione del potenziamento delle filiere esistenti, sui territori dei Comuni di Poviglio, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara e Novellara;
- per quanto attiene al procedimento PAUR di cui al D.Lgs 152/2006 e alla L.R. 4/2018, qualora il procedimento preveda una variante urbanistica, lo stesso non può assumere una funzione derogatoria rispetto alla disciplina urbanistica vigente, né può un procedimento speciale scardinare scelte strutturali e strategiche di un piano; è evidente come la localizzazione di un nuovo polo funzionale logistico-produttivo di rilievo sovracomunale non possa rientrare nelle fattispecie elencate nella disciplina PAUR (art.21 della LR 4/2018); la proposta di variante, per dimensione e rilevanza strategica a scala territoriale, non può derogare alle scelte generali e agli obiettivi strategici fissati dalla pianificazione provinciale, la cui riconsiderazione può essere oggetto solo di una eventuale riconsiderazione complessiva del piano (cioè di una variante generale) e non di mere modifiche normative-cartografiche orientate ad una singola localizzazione;
- il PAUR (che rimane pur sempre atto a contenuto specifico) non può destrutturare l'impianto pianificatorio strategico territoriale, né individuare nuove funzioni di carattere strategico; non può consentire di derogare a scelte generali



ed agli obiettivi strategici fissati dalla pianificazione, la cui revisione può essere oggetto solo di una riconsiderazione complessiva del piano mediante una sua variante generale;

VISTE inoltre:

- le integrazioni al progetto presentato (prot. 7442 del 15/03/24), in particolare l'elaborato curato da Nomisma "Studio a supporto delle analisi di fattibilità ed utilità dell'intervento" per le argomentazioni, che qui interessano, in tema di "coerenza con la pianificazione territoriale". Lo Studio tuttavia si limita a postulare il rispetto dei principi ispiratori e delle strategie che stanno alla base degli strumenti di pianificazione territoriale, procedendo più con proposizioni programmatiche di politica territoriale che ad un'analisi della compatibilità pianificatoria:
 - in tema di PRIT, si fa riferimento all'obiettivo di aumentare il trasporto su ferro, con l'obiettivo programmatico del "completamento" dell'asse cispadano e dell'adeguamento assiale (tratto insistente sul ponte di attraversamento del fiume Enza, in località Sorbolo) ed elettrificazione della linea ferroviaria Parma-Suzzara; in ciò confermando l'attuale carenza infrastrutturale per la proponibilità del progetto;
 - in tema di PTCP, si vorrebbe inserire nell'alveo programmatico dell'ambito di paesaggio n.1, non tenendo invero presente i due distinti campi di competenza del piano provinciale (si veda la Relazione di Piano del PTCP, Capitolo 3 "Natura e ruolo del PTCP"):
 1. il sistema paesaggistico-ambientale;
 2. il sistema insediativo-infrastrutturale.

Tale inserimento viene operato carpando proposizioni del sistema paesaggistico-ambientale, che hanno già trovato riscontro pianificatorio nel sistema insediativo-infrastrutturale, in contesti territoriali differenti da quello proposto, segnatamente quello di Reggiolo e quello di San Giacomo di Guastalla;



- in tema di pianificazione comunale, preso atto dell'attuale fase di redazione del PUG intercomunale, si limita a postulare la funzione innovativa del progetto "a priori non discordante" con le scelte comunali che si vanno profilando;

RITENUTO pertanto che:

le argomentazioni di cui sopra non portano elementi di novità nella valutazione di inammissibilità del progetto, in quanto affermare la coerenza coi principi base della pianificazione si risolve in una petizione di principio, laddove manca quella compatibilità strategica e strutturale, necessaria per sorreggere una variante alle funzioni ed alle localizzazioni di rango sovracomunale e sovra provinciale;

VISTI infine:

- ulteriori specifici elementi ostativi oggettivi che riguardano la carenza delle infrastrutture necessarie a sostenere un simile progetto, in particolare le connessioni interprovinciali non sono ancora completate, come le opere stradali della Cispadana in direzione ovest, e la realizzazione del secondo binario della linea ferroviaria costituente il cosiddetto "TiBre" ferroviario specialmente dedicato al traffico merci (non è stata ancora programmato). Tale carenza ferroviaria, andrebbe a caricare la linea storica di traffico merci riproponendo le situazioni di criticità, legate alla promiscuità dell'utilizzo di un unico binario per merci e persone, in attraversamento di diversi centri abitati, criticità già note per la linea Reggio-Dinazzano. Persistono, quindi, ancora elementi ostativi strutturali riguardanti la viabilità su gomma e su ferro, e criticità programmatiche in ordine alla loro attuazione;
- che tali criticità attengono: alla pianificazione e alla programmazione economica delle connessioni infrastrutturali su gomma (Cispadana parmense), all'ancora non completato collegamento con il casello autostradale Reggiolo-Rolo, che presuppone il rifacimento del casello come da progetto ancora sottoposto a VIA; alla pianificazione e alla programmazione economica delle connessioni infrastrutturali su ferro (raddoppio binario linee Parma-Suzzara, TiBre merci);



alla mancata programmazione economica del nuovo Ponte sull'Enza (ferroviario e stradale) che con i suoi problemi strutturali è stato chiuso più volte in occasione di recenti eventi alluvionali e che ha la portata di carico inferiore a quella della intera tratta ferroviaria (categoria D4); e dal probabile significativo rialzo di quota della linea ferroviaria (progetto ancora in studio da parte di FER) che comporterà interventi e tempistiche ancora non prevedibili;

- la situazione di inadeguatezza infrastrutturale, di cui è prefigurabile la permanenza nel periodo medio-lungo, è già ora fonte di distorsioni relative:
 - alla viabilità storica (principale asse di collegamento con i centri rivieraschi) connotata da promiscuità modale (persone e merci), da congestione, da problematiche di sicurezza stradale, e da infrastrutture a rischio idraulico (Ponte sull'Enza di Sorbolo Levante);
 - alla viabilità su ferro, principalmente a servizio della mobilità delle persone sia allo stato attuale che nell'assetto infrastrutturale previsto, con binario unico in corso di elettrificazione, connotata da problematiche di sicurezza ferroviaria/stradale dovuta dalla presenza di numerose intersezioni a raso (passaggi a livello sulla linea ferroviaria Parma-Suzzara), e da infrastrutture a rischio idraulico (Ponte sull'Enza di Sorbolo Levante);

RITENUTO:

- che le incognite dal punto di vista della fattibilità, della realizzazione delle opere pubbliche necessarie (stradali, ferroviarie) unite alla incertezza dei tempi e dei costi siano tali da essere di ostacolo oltre che alla presente proposta, anche ad una eventuale ipotesi di pianificazione territoriale che venisse presentata ai competenti organi deliberanti in sede di PTAV, proprio a causa della mancanza della dotazione infrastrutturale capace di garantire la sostenibilità ambientale e territoriale di un polo funzionale logistico o di qualificazione produttiva con le caratteristiche di cui al presente procedimento;
- di condividere le valutazioni sopra esposte e di confermare conseguentemente la presenza delle condizioni ostative alla proponibilità ed all'ammissibilità del

progetto di cui trattasi, in variante al PTCP;

VISTO il parere favorevole di regolarità tecnica espresso dalla Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale;

RICHIAMATE:

- la Legge Regionale 21 dicembre 2017, n. 24 e s.m.i.;
- la Legge 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i.;
- il D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i.;
- il D.Lgs 152/2006;
- la Legge Regionale 4/2018;

RITENUTE le suddette premesse parte integrante e sostanziale del dispositivo che segue;

RAVVISATA la necessità di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, al fine di permettere la celere trasmissione ad ARPAE – SAC per il seguito del procedimento nelle tempistiche di Legge;

Dato atto che:

- *il Presidente Giorgio Zanni cede la parola alla dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale, arch. Campeol, per l'illustrazione tecnica della proposta di deliberazione;*
- *nessun consigliere chiede di intervenire nella discussione generale;*
- *intervengono per dichiarazione di voto, nell'ordine:*
 - *il consigliere Marco Signori (capogruppo di "Provincia Progressista") che preannuncia voto di astensione e chiede che il proprio intervento venga allegato al presente verbale (rif. Allegato Y);*
 - *il consigliere Francesco Monica (capogruppo di "Insieme per la Provincia di Reggio Emilia") che, considerato il progetto irricevibile, dichiara voto favorevole alla proposta di deliberazione;*

A seguito di votazione effettuata con il sistema del voto elettronico, il cui esito viene proclamato dal Presidente.

Presenti alla seduta	n. 9	(assenti: Aguzzoli Claudia Dana, Fantinati Cristina, Montanari Fabiana, Spadaccini Erica)
Presenti alla votazione	n. 8	(assente alla trattazione dell'argomento in oggetto: Ganapini Davide)

Deliberaz. Consiglio Provinciale N. 12 del 2024
pag. 14/17



Voti favorevoli	n. 7	(Zanni Giorgio, Giberti Nico, Carletti Elena, Monica Francesco, Barozzi Andrea, Bedogni Francesca, Sassi Elio Ivo)
Voti contrari	n. 0	
Astenuti	n. 1	(Signori Marco)

DELIBERA

- di esprimersi nel procedimento di cui all'art.26 bis del Dlgs 152/2006, generalizzato in premessa, dichiarando:
 - 1) la presenza delle condizioni ostative, sia di tipo procedimentale che strutturale, alla proponibilità ed all'ammissibilità del progetto di cui trattasi, in variante al PTCP;
- di dare mandato alla dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale di rappresentare la posizione della Provincia, come sopra deliberata, nell'ambito della conferenza di servizi di cui all'art.26bis del Dlgs 152/06, con facoltà di arricchirla con ulteriori dati, analisi ed elementi illustrativi.

Infine,

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

Attesa l'urgenza che riveste l'esecutività del presente atto;

Visto l'art. 134, comma 4, del D. Lgs 18 agosto 2000, n. 267;

A seguito di votazione effettuata con il sistema del voto elettronico, il cui esito viene proclamato dal Presidente come segue:

Presenti alla seduta	n. 9	(assenti: Aguzzoli Claudia Dana, Fantinati Cristina, Montanari Fabiana, Spadaccini Erica)
Presenti alla votazione	n. 8	(assente alla trattazione dell'argomento in oggetto: Ganapini Davide)
Voti favorevoli	n. 7	(Zanni Giorgio, Giberti Nico, Carletti Elena, Monica Francesco, Barozzi Andrea, Bedogni Francesca, Sassi Elio Ivo)
Voti contrari	n. 0	
Astenuti	n. 1	(Signori Marco)

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile.

ALLEGATI:

- Parere di regolarità tecnica;
- *Y) dichiarazione di voto del consigliere Marco Signori.*



Presidente della Provincia
F.to Zanni Giorgio

Segretario Generale
F.to Tirabassi Alfredo Luigi

Documento sottoscritto con modalità digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005.

r_emiro.Giunta - Prot. 23/05/2024.0529097.E

(da sottoscrivere in caso di stampa)

Si attesta che la presente copia, composta di n. ... fogli, è conforme in tutte le sue componenti al corrispondente atto originale firmato digitalmente conservato agli atti.

Reggio Emilia, lì.....Qualifica e firma

Deliberaz. Consiglio Provinciale N. 12 del 2024
pag. 17/17



Consiglio Provinciale di Reggio Emilia, seduta del 18 aprile 2024

Intervento per dichiarazione di voto di Marco Signori, consigliere-capogruppo di Provincia Progressista, per il punto 3 all'ordine del giorno "Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 26 bis del d. lgv 152/06 relativa al progetto 'Area produttiva eco-logistica Dugara' localizzata nei comuni di Brescello e Poviglio in variante al PTCP. Espressione della posizione della Provincia di Reggio Emilia", di cui espressamente si richiede l'inserimento o l'allegazione a verbale

Ringraziamo l'architetto Campeol per la sua esposizione dettagliata e puntuale, che abbiamo seguito con interesse.

Sarebbe stato utile e opportuno, peraltro, fruirne in dedicata sede con congruo anticipo.

Va infatti sottolineato tout d'abord come l'argomento, tecnicamente complesso, sia more solito arrivato in Consiglio senza alcuna possibilità di approfondimento preliminare, il che ancora una volta urta la nostra intelligenza atteso che non siamo qui in guisa di figuranti ad alzare la manina a comando.

Alle apparenze, rileva nel testo della proposta di delibera una qualche attenzione alla tutela ambientale. Notoriamente le attività di logistica impattano pesantemente sul territorio soprattutto in termini di traffico pesante, su gomma, il più nocivo in assoluto in quanto a effetti anche sulla salute dei residenti.

Non per questo ci faremo sviare. Quando siano in gioco determinati concreti interessi la tutela dell'ambiente va allegramente a farsi benedire e ci risparmiamo per economia di tempo di elencarne l'incommensurabile sequela a insistere sul territorio del capoluogo e della provincia, che qualche espediente di marketing della comunicazione, dicasi green washing, non ha chance di obliterare se non a occhi disattenti e a cervelli distratti.

Infine, essendo appunto mancato ogni approfondimento preliminare, nessuno ci leva dalla testa l'andreattiano ma in questo caso saggio dubbio che alla posizione delineata nella proposta di delibera non siano del tutto estranee motivazioni di carattere più prettamente politico in ambito locale.

In ragione di tutto ciò, anche se un eventuale voto contrario non difetterebbe di motivazioni, il nostro voto considerata la natura della materia di cui trattasi sarà di astensione.



r_ennio.Giunta - Prot. 23/05/2024.0529097.F

Servizio/Ufficio: Servizio Pianificazione Territoriale
Proposta N° 2024/1231

Oggetto: FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 26 BIS DEL D.LGVO 152/06 RELATIVA AL PROGETTO "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA" LOCALIZZATA NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO IN VARIANTE AL PTCP. ESPRESSIONE DELLA POSIZIONE DELLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

PARERE AI SENSI DELL'ART.49, COMMA 1, DEL DECRETO LEGISLATIVO 18/08/2000, N°267.

Regolarità Tecnica: FAVOREVOLE

Li, 12/04/2024

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
INTERESSATO

F.to CAMPEOL ANNA MARIA

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO PROVINCIALE
N. 12 DEL 18/04/2024

FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 26 BIS DEL D.LGVO 152/06 RELATIVA AL PROGETTO "AREA PRODUTTIVA ECOLOGISTICA DUGARA" LOCALIZZATA NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO IN VARIANTE AL PTCP. ESPRESSIONE DELLA POSIZIONE DELLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Ai sensi degli artt. 124 del D. Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 32 della L. 69/2009 si certifica che copia della suddetta deliberazione è pubblicata all'Albo pretorio, per 15 giorni consecutivi, dal 23/04/2024

Reggio Emilia, lì 23/04/2024

IL RESPONSABILE

F.to TIRABASSI ALFREDO LUIGI

Documento sottoscritto con modalità digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005.

Nr. **56** Reg. deliberazioni

VERBALE DI DELIBERAZIONE GIUNTA UNIONE BASSA REGGIANA

Oggetto: **FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA", LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO – ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE)**

L'anno **duemilaventiquattro**, questo giorno **diciassette** del mese di **Aprile** alle ore 09:00 presso la Sala Giunta del Comune di Guastalla, su invito del Presidente, on line su Piattaforma Webex essendosi convocati i sindaci/assessori componenti la Giunta dell'Unione mediante avvisi fatti pervenire tramite posta elettronica. Fatto l'appello nominale della Presidente risultano i Sigg.:

Nominativo	Funzione	Presente/Assente
VERONA CAMILLA	Presidente	Presente
SOTTILI ELISABETTA	Sindaco/Assessore	Presente
BERGAMINI RENZO	Sindaco/Assessore	Presente
FERRARONI CRISTINA	Sindaco/Assessore	Assente
BENASSI MATTEO	Sindaco/Assessore	Presente
ANGELI ROBERTO	Sindaco/Assessore	Assente
CARLETTI ELENA	Sindaco/Assessore	Presente
FIUMICINO CARLO	Sindaco/Assessore	Presente

Totale Presenti: **6**

Totale Assenti: **2**

La seduta è presieduta dal Presidente **Camilla Verona**.

Assiste alla seduta il Direttore Operativo **Rebecchi Nicola**.

Il Presidente, constatata la legalità dell' adunanza, dichiara aperta la seduta e invita la Giunta dell'Unione Bassa Reggiana a deliberare sugli argomenti di cui in oggetto.

FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA", LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO – ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE)

LA GIUNTA DELL'UNIONE BASSA REGGIANA

RICHIAMATI:

- l'Atto Rep. N° 4281 in data 18.12.2008, a rogito dott. Lorenzo Onorati, Segretario Generale del Comune di Guastalla, con il quale è stata costituita l'Unione dei Comuni "Bassa Reggiana" tra i comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara, Poviglio e Reggiolo;
- l'art. 2 comma 2 dello Statuto vigente il quale specifica che è compito dell'Unione promuovere l'integrazione dell'azione amministrativa fra i Comuni che la costituiscono, da realizzarsi mediante la progressiva unificazione delle funzioni e dei servizi comunali;

PREMESSO che in data 1 gennaio 2018 è entrata in vigore la Legge Regionale n.24/2017 recante "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", la quale:

- procede ad una significativa rivisitazione e riforma del sistema della pianificazione territoriale ed urbanistica introducendo, fra l'altro, nuove forme e contenuti degli strumenti urbanistici comunali, in particolare la predisposizione e formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG);
- all'art.3, comma 1, stabilisce che i Comuni, per assicurare la "celere e uniforme applicazione su tutto il territorio delle disposizioni stabilite", debbano comunque avviare il processo di adeguamento della pianificazione urbanistica vigente entro il termine perentorio di tre anni dalla data della sua entrata in vigore, e lo debbano concludere nei due anni successivi;
- all'art. 30, comma 5, prevede la possibilità di predisporre e approvare PUG intercomunali anche tra i Comuni facenti parte di una Unione a cui gli stessi non abbiano conferito l'esercizio delle funzioni di pianificazione urbanistica;
- all'art.58, comma 2 prevede che "accordi territoriali possono essere stipulati altresì tra i comuni e tra questi e le loro unioni per definire speciali forme di collaborazione nell'esercizio delle funzioni di pianificazione urbanistica, anche attraverso l'elaborazione, approvazione e gestione di strumenti urbanistici intercomunali ai sensi dell'art. 30 commi 3, 4, 5, 6";

RILEVATO che con le sotto indicate delibere di Giunta Comunale è stato approvato lo schema di "ACCORDO TERRITORIALE TRA I COMUNI DI BORETTO, BRESCELLO, GUALTIERI, GUASTALLA, LUZZARA, NOVELLARA E POVIGLIO PER LA PREDISPOSIZIONE DI PIANO URBANISTICO GENERALE INTERCOMUNALE AI SENSI DELL'ART.58 DELLA LEGGE REGIONALE N.24 DEL 21/12/2017", con relativo "Cronoprogramma delle attività per le fasi di formazione, adozione ed approvazione del PUG ai sensi dell'art. 3 e del Titolo III Capo

III della LR 24/2017” e “Cronoprogramma finanziario di spesa ai sensi del D.Lgs.n.118/2011, suddiviso per fasi di attività e per annualità 2019 e 2020”;

- Comune di Boretto delibera di G.C.n. 109 del 11/10/2018;
- Comune di Brescello delibera di G.C.n. 50 del 13/10/2018;
- Comune di Gualtieri delibera di G.C. n.142 del 13/10/2018;
- Comune di Guastalla delibera di G.C. n. 95 del 11/10/2018;
- Comune di Luzzara delibera di C.C. n.38 del 11/10/2018;
- Comune di Novellara delibera di G.C. n.166 del 11/10/2018;
- Comune di Poviglio delibera di G.C. n. 113 del 10/10/2018;

DATO ATTO che con le suddette delibere si era individuato il Comune di Guastalla quale comune Capofila dell'Accordo territoriale sopra indicato e si era autorizzato a predisporre ed inoltrare la domanda di partecipazione al “Bando regionale 2018-2020 per la concessione di contributi a Comuni e loro unioni per favorire la formazione di piani urbanistici generali (PUG). Art.3 comma 6, L.R. N. 24/2017. Scadenza 15 Ottobre 2018.”, di cui alla delibera di Giunta Regionale n.777 del 28/05/2018;

RICHIAMATO l'Accordo Territoriale, sottoscritto in data 15/10/2018, tra i comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara e Poviglio per la predisposizione e l'approvazione di Piano Urbanistico Generale (PUG) intercomunale, ai sensi degli artt. 30 e 58 della l.r. n. 24/2017 - “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”;

DATO ATTO che il Comune di Reggiolo, facente parte dell'Unione Bassa Reggiana, è stato individuato quale ente sperimentatore per la redazione del nuovo PUG e delle procedure della nuova legge regionale, in accordo con la Regione Emilia-Romagna e la Provincia di Reggio Emilia; per tale motivazione lo stesso non parteciperà alla redazione di un PUG intercomunale né alla sottoscrizione della relativa convenzione;

RILEVATO che all'art. 6 “UFFICIO DI PIANO INTERCOMUNALE” del suddetto accordo, si stabilisce che i Comuni per l'esercizio delle funzioni di pianificazione urbanistica loro assegnate dalla legge costituiranno, con un successivo accordo integrativo, un'apposita struttura denominata Ufficio di Piano entro il termine del 30/06/2019;

RILEVATO altresì che con le sottoindicate delibere di Consiglio Comunale è stato approvato lo schema di convenzione fra i Comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara, Poviglio per la costituzione di un Ufficio di Piano intercomunale, istituito ai sensi dell'art. 55 della L.R. n. 24/2017:

- Comune di Boretto delibera di G.C.n. 109 del 11/10/2018;
- Comune di Brescello delibera di G.C.n. 50 del 13/10/2018;
- Comune di Gualtieri delibera di G.C. n.142 del 13/10/2018;
- Comune di Guastalla delibera di G.C. n. 95 del 11/10/2018;
- Comune di Luzzara delibera di C.C. n.38 del 11/10/2018;
- Comune di Novellara delibera di G.C. n.166 del 11/10/2018;
- Comune di Poviglio delibera di G.C. n. 113 del 10/10/2018;

DATO ATTO che con delibere di Giunta Unione n°76 del 21/07/2021 e n°17 del 07/02/2024, sono stati nominati i membri dell'Ufficio di Piano;

RILEVATO che, in attuazione dell'Accordo Territoriale sopra citato, a seguito di regolare gara, si è proceduto all'affidamento dell'appalto dei servizi di redazione del PUG intercomunale dei comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara, Poviglio CUP F82H19000210006, CIG derivato 9126646A87, a RT C.do OIKOS RICERCHE SRL - CCDP S.C.- ARCH. FILIPPO BOSCHI - ING. ROBERTO ODORICI - AVV.FEDERICO GUALANDI - DOTT.SAMUEL SANGIORGI, giusta determinazione n°94 del 25/02/2022, del Servizio Unico Appalti dell'Unione Bassa Reggiana;

PRESO ATTO della comunicazione pervenuta da ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest, Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia acquisita agli atti dell'Unione Bassa Reggiana al prot. 33657 del 15/12/2023 (prot. num. 42151/2023 del 14/12/2023) ad oggetto "Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "Area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. - Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi";

RILEVATO che ARPAE nell'avviare il suddetto procedimento, di cui all'istanza presentata alla Regione Emilia-Romagna in data 24/11/2023 e completata successivamente in data 7/12/2023, ha comunicato che:

- il Proponente Dugara S.p.A. ha richiesto l'avvio di una fase preliminare che, secondo quanto previsto dall'art.26-bis del D.Lgs. n. 152/06, è finalizzata alla "definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto";
- il proponente ha presentato il progetto identificandolo nella tipologia di cui al punto B.3.4) dell'allegato B.3 alla LR 4/2018: "progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari";
- il progetto interessa territorialmente due comuni ed in particolare Brescello e Poviglio, pertanto, ai sensi dell'art. 7, comma 2 della L.R. 4/2018, l'Autorità competente è la Regione Emilia- Romagna e l'istruttoria della procedura in oggetto è effettuata dal SAC di ARPAE di Reggio Emilia in applicazione dell'art. 15, comma 4, della L.R. 13/15;
- la documentazione relativa alla fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del D.Lgs. n. 152/06 è stata pubblicata sul sito web della Regione Emilia-Romagna Servizio VIPSA;
- secondo quanto previsto dall'art 26-bis comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006 "le amministrazioni e gli enti coinvolti si esprimono in sede di conferenza, sulla base della documentazione prodotta dal proponente, relativamente alla definizione delle informazioni da inserire nello studio preliminare ambientale, del relativo livello di dettaglio, del rispetto dei requisiti di legge ove sia richiesta anche la variante urbanistica e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello studio nonché alla definizione delle condizioni per ottenere gli atti di assenso, comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del medesimo progetto";

DATO ATTO che il progetto denominato "Area produttiva eco-logistica Dugara" prevede:



“1. La creazione di un polo eco-logistico che utilizzi più modalità, alcune anche molto innovative, per lo spostamento, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci.

2. La realizzazione di aree ed edifici adibiti a servizi logistici e produttivi per le aziende del territorio, che non avrebbero la forza, e lo spazio, per auto-generarli in modo indipendente nel proprio spazio e/o nella propria struttura

3. La sistemazione ambientalmente e socialmente sostenibile di un’area periurbana sospesa, parzialmente urbanizzata ma mai completata. Il Polo Dugara si configura come un ibrido tra la logistica anche intermodale, legata dunque alla spedizione della merce, e il supporto alla produzione.” (cit. Relazione generale illustrativa del progetto);

DATO ATTO altresì che:

- l’ambito investe parzialmente i terreni interessati da un Piano Particolareggiato di iniziativa privata ormai scaduto e parzialmente attuato destinato dal PRG del Comune di Brescello a zone artigianali ed industriali di espansione e zone tecnico distributive (su queste ultime zone, in particolare all’art. 65 delle NTA, per effetto della variante urbanistica approvata dal Consiglio Comunale del Comune di Brescello con atto n°18 del 28/07/2022, vengono eliminate le funzioni insediabili di magazzini, depositi merci ed automezzi);
- l’estensione complessiva dell’intervento sarebbe di circa 43 ha di cui 1 ha in Comune di Poviglio su area attualmente agricola:
- l’intervento prevede la realizzazione di:
 1. Un ramo ferroviario dedicato, con relativa area di carico scarico;
 2. Capannoni per magazzinaggio e riorganizzazione per la spedizione ed eventuali lavorazioni per circa 100.000 mq;
 3. Piazzali per la movimentazione di camion e merci;
 4. Aree per dotazioni territoriali ed ecologico ambientali
- il tutto per soddisfare le esigenze delle aziende del territorio
- il traffico merci sarebbe organizzato con 5 treni giornalieri sulla linea Parma Suzzara oltre agli spostamenti su gomma, ipotizzando “che il flusso bidirezionale (ingresso + uscita) di mezzi pesanti generati dal terminal intermodale a regime, mediamente, sia pari a circa 500 mezzi al giorno” (cit. Studio di traffico), limitatamente compensato a regime da una riduzione del traffico merci attuale (da e per le aziende del territorio);
- è prevista la presenza “di 300 addetti, suddivisi in 3 turni sulle 24 ore” con relativi flussi di traffico;
- lo studio del traffico è stato elaborato tenendo unicamente in considerazione 5 punti della viabilità locale del Comune di Brescello;
- l’intervento è finalizzato a “Fornire un servizio di supporto alla catena produttiva e distributiva del distretto imprenditoriale della Bassa Reggiana e dei territori limitrofi” (cit. Relazione generale illustrativa del progetto);

PRESO ATTO:

- della richiesta di integrazioni, acquisita agli atti dell’Unione Bassa Reggiana al prot. 2815 del 02/02/2024 ad oggetto “(prot. 21228/2024 del 02/02/2024) Fase



preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativo al progetto area produttiva eco-logistica Dugara, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio. Proponente: Dugara spa – richiesta integrazioni”;

- della Trasmissione e pubblicazione delle integrazioni, acquisita agli atti dell'Unione Bassa Reggiana al prot. 7249 del 15/03/2024 ad oggetto “(prot. 50173/2024 del 15/03/2024) Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativo al progetto area produttiva eco-logistica Dugara, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio. proponente: Dugara SPA – trasmissione e pubblicazione delle integrazioni”.

ESAMINATI gli elaborati progettuali presentati dal Proponente e pubblicati sul sito web della Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, in quanto parte integrante della documentazione elencata al comma 1 dell'art. 26 bis del D.lgs 152/06 al seguente link: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale stanno redigendo la documentazione prevista dalla LR 2472017 ed in particolare il Quadro Conoscitivo, il Documento di Valsat e la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Territoriale;

RILEVATO altresì che per la redazione dei suddetti elaborati si è proceduto:

- all'analisi degli strumenti urbanistici dei Comuni coinvolti nella redazione del PUG;
- all'analisi degli strumenti di pianificazione sovracomunale e dei vari piani di settore;
- alla raccolta di documentazione, funzionale all'approfondimento dei vari temi del PUG, presso Enti, quali i Consorzi di Bonifica, IRETI, Ferrovie Emilia Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Regione Emilia Romagna, Autorità di Bacino del fiume Po, ecc;
- all'organizzazione di incontri con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG;

VERIFICATO che dalle attività di cui sopra sono emerse alcune importanti criticità infrastrutturali, in particolare:

- mancato completamento dell'asse Cispadano in direzione Parma (tratto Brescello Sorbolo) e in direzione Casello A21 (tratto Luzzara Reggiolo) che comportano importanti flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, che attraversano centri e nuclei abitati su arterie stradali di ridotte dimensioni con problemi legati all'inquinamento atmosferico nonché alla sicurezza dei residenti; nei tratti di viabilità ordinaria (Brescello Sorbolo – Luzzara Reggiolo) nelle ore di punta sono quotidiane le lunghe code fino ad arrivare al prolungato blocco del transito in caso di incidenti. Tali flussi di traffico non hanno riflessi solo sui comuni di Brescello e Luzzara ma anche sugli altri comuni dell'Unione;
- scarsa portata del ponte ferroviario sulla linea Parma Suzzara in località Sorbolo. Il ponte ferroviario rappresenta una criticità sia per la frequenza della sua chiusura in occasione delle piene del Torrente Enza, sia per la limitata portata della sua struttura che non consentirebbe il transito dei treni nella composizione illustrata nel progetto oggetto della presente deliberazione;
- presenza di numerosi passaggi a livello sulle linee ferroviarie. La linea Parma Suzzara e quella Reggio Emilia Guastalla, si caratterizzano per una forte presenza di passaggi a livello sia pubblici che privati, soprattutto all'interno dei centri abitati, che comportano grandi rischi per la sicurezza (sono molto frequenti i sinistri che comportano l'abbattimento delle barriere di sicurezza che spesso coinvolgono mezzi pesanti), nonché blocchi del traffico e conseguentemente ritardi nel servizio; inoltre

la frequenza dei passaggi a livello fra loro ravvicinati, comporta tempi di chiusura delle barriere piuttosto lunghi soprattutto in prossimità dei punti di interscambio;

VERIFICATO altresì che dai colloqui effettuati con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG, non è emersa l'esigenza di un polo logistico intermodale, né di centri di supporto alla logistica per lo stoccaggio di merce o il frazionamento, completamento e rifinitura dei prodotti;

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale hanno provveduto ad effettuare ai sensi dell'art. 32 della LR 24/2017, una ricognizione del territorio urbanizzato dei Comuni alla data del 01/01/2018 (data di entrata in vigore della LR);

RILEVATO altresì che la superficie complessiva del territorio urbanizzato come sopra determinata, pari ad ha 2.261, è funzionale al calcolo, ai sensi dell'art. 6 della LR 24/2017, della quota massima di suolo consumabile al 2050 che non potrà superare il 3% di tale superficie, pari ad ha 67,83;

DATO ATTO che in ragione della intervenuta scadenza del piano e degli innovativi criteri dettati dalla L.R. 24/2017, sia con riferimento al periodo transitorio che con riferimento all'individuazione del Territorio Urbanizzato (TU), l'intervento oggetto del presente atto, è da ritenersi esterno al territorio urbanizzato; circostanza confermata anche dalla LR 24/2017 che prevede che alla conclusione del periodo transitorio, introdotto dall'art. 4 della L.R. stessa, le previsioni urbanistiche in espansione che necessitano per la loro attuazione dell'approvazione di strumenti urbanistici attuativi, perdono efficacia e pertanto le aree in questione risultano, ope legis, equipollenti alle aree non pianificate (si veda in merito il parere del Settore Governo e Qualità del Territorio della Regione Emilia-Romagna prot. PG/2022/1251073 del 22/12/2022);

RILEVATO che:

- l'attuazione dell'intervento in oggetto, risultando la relativa area esterna al territorio urbanizzato, comporta il rispetto dell'art. 6 comma 2 della legge regionale che prescrive che:
- "In via di prima applicazione, la quota massima di superficie territoriale consumabile di cui al comma 1 è riconosciuta a ciascun Comune o all'Unione cui sia stato conferito l'esercizio della funzione di pianificazione urbanistica, con riferimento alla superficie del territorio urbanizzato perimetrato dal PUG, in conformità a quanto previsto dall'articolo 32, commi 2 e 3".
- la quota del 3% calcolata sul territorio urbanizzato del Comune di Brescello alla data del 01/01/2018 risulta pari a ha 7,99, inferiore alla superficie interessata dal progetto in oggetto maggiore di ha 40;
- per l'attuazione del progetto in oggetto occorrerebbe coinvolgere anche la maggior parte della quota del 3% degli altri Comuni interessati alla redazione del PUG intercomunale, stimata in ha 59,84 (Brescello escluso), impedendo future scelte di assetto del territorio e limitando fortemente le possibilità di insediamento di nuove attività produttive, anche in funzione del potenziamento delle filiere esistenti, sui territori dei Comuni di Poviglio, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara e Novellara;

SENTITO l'Ufficio di Piano intercomunale,

RITENUTO alla luce delle suddette considerazioni e delle problematiche evidenziate in termini infrastrutturali ed urbanistici, di esprimere parere contrario al progetto "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA" presentato da DUGARA SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello (RE), ritenendola non ammissibile;

RISCONTRATA la propria competenza a deliberare in merito, ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000;

Delibera di Giunta Unione n. **56**



ACQUISITO sulla proposta di deliberazione il parere favorevole di regolarità tecnica espresso dal Responsabile competente, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. n. 267/2000;

DATO ATTO che la presente deliberazione non determina riflessi contabili, diretti o indiretti, al bilancio dell'unione Bassa Reggiana;

VISTI:

- la L.R. 24/2017 e smi;
- il d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 - Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali;
- il vigente Regolamento di contabilità;
- lo statuto dell'ente;

CON VOTI favorevoli all'unanimità, legalmente espressi

DELIBERA

1. DI APPROVARE le premesse parte integrante della presente deliberazione anche se non materialmente ritrascritte;
2. DI ESPRIMERE, alla luce delle suddette considerazioni e delle problematiche esposte in premessa, parere contrario al progetto "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA" presentato da DUGARA SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello (RE), ritenendola non ammissibile in quanto ritenuta fortemente penalizzante per i Comuni interessati dalla redazione del PUG intercomunale in termini infrastrutturali ed urbanistici;
3. DI TRASMETTERE la presente deliberazione al Comune di Brescello e ad ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest, Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia, titolare dell'istruttoria del relativo procedimento;
4. DI DICHIARARE, ai sensi del vigente PTPCT, di avere verificato che lo scrivente Organo collegiale, il Responsabile che ha espresso il parere e l'istruttore della proposta sono in assenza di conflitto di interessi, di cui all'art. 6 bis della L. n. 241/1990 e s.m.i.;
5. DI DISPORRE che il presente atto venga pubblicato all'Albo Pretorio on-line di questa Unione, per quindici giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.Lgs. 267/2000;
6. DI DICHIARARE la presente deliberazione immediatamente eseguibile a norma e per gli effetti dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.



Letto, approvato e sottoscritto in firma digitale:

Il Presidente

Camilla Verona

Il Direttore Operativo

Rebecchi Nicola

“Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico e' memorizzato digitalmente ed e' rintracciabile sul sito internet per il periodo della pubblicazione all'albo pretorio online dell'Ente nonché successivamente trasferito in Storico Atti pubblicati.”



COMUNE DI BRESCELLO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

VERBALE DI DELIBERA DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 8 DEL 19/04/2024

OGGETTO FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA, LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE)

L'anno **2024** il giorno **19** del mese di **Aprile** alle ore 20.00, nella sala del Consiglio, previa osservanza di tutte le formalità prescritte dalle vigenti disposizioni regolamentari e di legge, vennero oggi convocati a seduta i componenti il Consiglio Comunale.

All'appello risultano:

Nominativo	Presente	Nominativo	Presente
FIUMICINO CARLO	SI	FERRARI GIANLUCA	SI
NEGLIA FABIANA	SI	CIPRIATI ROSANNA	SI
PASQUALI MARCO	SI	BENASSI ELENA	SI
CENNAMO GIUSEPPE	SI	GATTI FABRIZIA	SI
REGGIANI ALICE	SI	BACCHI ALICE	SI
SPENNATO ELENA	SI	DALL'AGLIO SUSANNA	SI
GROSSI VALENTINA	SI		

Presenti : 13 Assenti : 0 Assenti Giustificati : 0

Partecipa all'adunanza il Vice Segretario Comunale, Dott.ssa SARTORI INES, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Dott. FIUMICINO CARLO nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che in data 1° gennaio 2018 è entrata in vigore la Legge Regionale n.24/2017 recante “Disciplina regionale sulla tutela e l’uso del territorio”, la quale:

- procede ad un rinnovo della pianificazione territoriale ed urbanistica, prescrivendo a tutti i Comuni la predisposizione di un nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), orientato esclusivamente al riuso e alla rigenerazione urbana, con una netta innovazione rispetto alle politiche urbanistiche tradizionali orientate al consumo di suolo e alla dispersione insediativa;
- all’art.3, comma 1, stabilisce che i Comuni, per assicurare la “celere e uniforme applicazione su tutto il territorio delle disposizioni stabilite”, debbano comunque avviare il processo di adeguamento della pianificazione urbanistica vigente entro il termine perentorio di tre anni dalla data della sua entrata in vigore (prorogati a quattro, con successivo provvedimento), e lo debbano concludere nei due anni successivi;
- all’art. 4, attraverso una disciplina transitoria la cui efficacia si è concluso il 1° gennaio 2024, consentiva, contemporaneamente alla elaborazione e approvazione del PUG, di predisporre, approvare e convenzionare piani attuativi delle previsioni urbanistiche approvate con la legislazione previgente abrogata dalla stessa legge n. 24 del 2017;
- all’art. 30, comma 5, prevede la possibilità di predisporre e approvare PUG intercomunali anche tra i Comuni facenti parte di una Unione a cui gli stessi non abbiano conferito l’esercizio delle funzioni di pianificazione urbanistica;
- all’art.58, comma 2 prevede che “accordi territoriali possono essere stipulati altresì tra i comuni e tra questi e le loro unioni per definire speciali forme di collaborazione nell’esercizio delle funzioni di pianificazione urbanistica, anche attraverso l’elaborazione, approvazione e gestione di strumenti urbanistici intercomunali ai sensi dell’art. 30 commi 3, 4, 5, 6”;

RICHIAMATO l’Accordo Territoriale, sottoscritto in data 15/10/2018, tra i comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara e Poviglio per la predisposizione e l’approvazione di Piano Urbanistico Generale (PUG) intercomunale, ai sensi degli artt. 30 e 58 della l.r. n. 24/2017 - “Disciplina regionale sulla tutela e l’uso del territorio”;

RILEVATO che, in attuazione dell’Accordo Territoriale sopra citato, a seguito di regolare gara, si è proceduto all’affidamento dell’appalto dei servizi di redazione del PUG intercomunale dei comuni di Boretto, Brescello, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara, Poviglio CUP F82H19000210006, CIG derivato 9126646A87, a RT C.do OIKOS RICERCHE SRL - CCDP S.C.– ARCH. FILIPPO BOSCHI – ING. ROBERTO ODORICI – AVV.FEDERICO GUALANDI – DOTT.SAMUEL SANGIORGI, giusta determinazione n°94 del 25/02/2022, del Servizio Unico Appalti dell’Unione Bassa Reggiana;

RICHIAMATA:

- la propria deliberazione n. 50 del 29 dicembre 2021 con la quale è stata adottata la “Variante Specifica al Piano Regolatore Generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del Piano Urbanistico Generale di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24”, con la quale sono state introdotte alcune limitazioni alle possibilità di intervento in parti del territorio comunale particolarmente rilevanti per salvaguardare le determinazioni che dovranno essere assunte nella fase di redazione del PUG;
- il Decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 81 del 31 maggio 2022, che assegna valore direttamente operativo all’esclusione dell’insediamento di una zona logistica all’interno dell’Areale 2 e alla conseguente variazione degli artt. 60 e 65 delle NTA del PRG;

- la propria deliberazione n. 18 del 28/07/2022 ad oggetto “Variante specifica al piano regolatore generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del piano urbanistico generale di cui alla Legge Regionale 21 dicembre 2017, n. 24 - controdeduzione a riserve e osservazioni e approvazione - integrazione dell’atto di indirizzo per l’attuazione degli strumenti urbanistici vigenti approvato con delibera consiliare n. 28 del 27 settembre 2018”;

PRESO ATTO della comunicazione pervenuta da ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest, Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia acquisita agli atti del Comune di Brescello al prot. 12735 del 15/12/2023 ad oggetto “(prot. num. 212776/2023 del 14/12/2023) Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto “Area produttiva eco-logistica Dugara”, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi”;

RILEVATO che ARPAE nell’avviare il suddetto procedimento, di cui all’istanza presentata alla Regione Emilia-Romagna in data 24/11/2023 e completata successivamente in data 7/12/2023, ha comunicato che:

- il Proponente Dugara S.p.A. ha richiesto l’avvio di una fase preliminare che, secondo quanto previsto dall’art.26-bis del D.Lgs. n. 152/06, è finalizzata alla “definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all’esercizio del progetto”;
- il proponente ha presentato il progetto identificandolo nella tipologia di cui al punto B.3.4) dell’allegato B.3 alla LR 4/2018: “progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari”;
- il progetto interessa territorialmente due comuni ed in particolare Brescello e Poviglio, pertanto, ai sensi dell’art. 7, comma 2 della L.R. 4/2018, l’Autorità competente è la Regione Emilia- Romagna e l’istruttoria della procedura in oggetto è effettuata dal SAC di ARPAE di Reggio Emilia in applicazione dell’art. 15, comma 4, della L.R. 13/15;
- la documentazione relativa alla fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell’art.26-bis del D.Lgs. n. 152/06 è stata pubblicata sul sito web della Regione Emilia-Romagna Servizio VIPSA;
- secondo quanto previsto dall’art 26-bis comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006 “le amministrazioni e gli enti coinvolti si esprimono in sede di conferenza, sulla base della documentazione prodotta dal proponente, relativamente alla definizione delle informazioni da inserire nello studio preliminare ambientale, del relativo livello di dettaglio, del rispetto dei requisiti di legge ove sia richiesta anche la variante urbanistica e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello studio nonché alla definizione delle condizioni per ottenere gli atti di assenso, comunque denominati, necessari alla realizzazione e all’esercizio del medesimo progetto”;

PRESO ATTO:

- della richiesta di integrazioni, acquisita agli atti del Comune di Brescello al prot. 1085 del 02/02/2024 ad oggetto “(prot. 21228/2024 del 02/02/2024) Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativo al progetto area produttiva eco-logistica Dugara, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio. Proponente: Dugara spa – richiesta integrazioni”;
- della Trasmissione e pubblicazione delle integrazioni, acquisita agli atti del Comune di Brescello al prot. 2616 del 15/03/2024 ad oggetto “(prot. 50173/2024 del 15/03/2024) Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativo al progetto area produttiva eco-logistica Dugara, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio. proponente: Dugara SPA – trasmissione e pubblicazione delle integrazioni”.



ESAMINATI gli elaborati progettuali presentati dal Proponente e pubblicati sul sito web della Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, in quanto parte integrante della documentazione elencata al comma 1 dell'art. 26 bis del D.lgs 152/06 al seguente link:

<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>.

PREMESSO che:

1. L'area in esame è parte di un piano particolareggiato di iniziativa privata approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 30 ottobre 2002, e convenzione urbanistica stipulata presso il Notaio Busani in data 22 maggio 2003 (Repertorio n.77182, Raccolta n.23355), e concessione edilizia n° 2026/2002 del 25 maggio 2003 per "realizzazione opere di urbanizzazione", oggetto di successiva variante approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n.60 del 26 novembre 2007 e deliberazione di Giunta Comunale n° 58 del 25 giugno 2008. Inoltre, richiamando l'art. 30 comma 3 bis del D.L. 69/2013, per cui "*Il termine di validità nonché i termini di inizio e fine lavori nell'ambito delle convenzioni di lottizzazione di cui all'articolo 28 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, ovvero degli accordi similari comunque nominati dalla legislazione regionale, stipulati sino al 31 dicembre 2012, sono prorogati di tre anni*", la convenzione urbanistica stipulata presso il Notaio Busani in data 22 maggio 2003 (Repertorio n.77182, Raccolta n.23355) risulta prorogata di ulteriori 3 anni, quindi scaduta in data 22 maggio 2016.
2. Il Comune di Brescello, con prot. n.7936 del 07.10.2017 ad oggetto "Opere di urbanizzazione in PPIP "Lottizzazione Dugara", comunicava alla Ditta Dugara s.p.a. che "*il Piano "Lottizzazione Dugara" risulta a tutt'oggi scaduto, alla data del 25 maggio 2016. Si precisa pertanto che al fine di addivenire al completamento delle opere di urbanizzazione e conseguente cessione al Comune delle stesse con relativi impianti, dovrà essere predisposto, ai sensi dell'art. 17 comma 3° della Legge n. 1150/1942, come modificato dalla Legge n. 106/2011, un nuovo Piano relativo alla parte rimasta inattuata, con la creazione di uno specifico sub-comparto, con il quale dovranno rimanere comunque invariate le destinazioni d'uso delle aree pubbliche e i parametri urbanistici dello strumento attuativo decaduto. Successivamente all'approvazione del nuovo sub comparto, potranno essere rilasciati i titoli edilizi abilitativi, appropriati (Permesso di Costruire) per l'esecuzione delle opere mancanti.*".
3. Dopo il 2016 la Ditta ha successivamente presentato al Comune di Brescello varie richieste di titoli abilitativi edilizi sempre inerenti alla "Lottizzazione Dugara" sino alla Comunicazione di Inizio Lavori Asseverata registrata con prot.6598 del 21/06/2023 avente ad oggetto "Completamento opere di urbanizzazione all'interno della lottizzazione Dugara".
4. Il Comune di Brescello ha emanato l'Ordinanza Dirigenziale n. 2 del 12/02/2024, nei confronti della Ditta Dugara s.p.a, recante in oggetto "Divieto di avvio dei lavori indicati nella comunicazione di inizio lavori asseverata registrata con prot. 6598 del 21/06/2023". In tale provvedimento il Comune "*..... Ordina alla ditta Dugara Spa di non avviare i lavori indicati nella Comunicazione di Inizio Lavori Asseverata registrata con prot. 6598 del 21/06/2023 avente ad oggetto "Completamento opere di urbanizzazione all'interno della lottizzazione Dugara", essendo detta CILA inidonea a legittimare la realizzazione di interventi di urbanizzazione primaria e secondaria da parte di soggetti diversi dal Comune....*"; altresì, il Comune nel medesimo atto indica inoltre che "*....Rilevato che, alla luce della pianificazione urbanistica generale e attuativa vigente nel Comune di Brescello, il piano Piano Particolareggiato di iniziativa privata relativo all'area Dugara, approvato il 30 ottobre 2002 e la cui convenzione urbanistica è stata stipulata presso il Notaio Busani in data 22 maggio 2003 (Repertorio n.77182, Raccolta n.23355) è scaduto per effetto della decorrenza del termine decennale di validità previsto dalla legge e che, conseguentemente, l'intervento edilizio "Completamento opere di urbanizzazione all'interno della lottizzazione Dugara", che costituisce oggetto della citata CILA, richiederebbe, in ogni caso, la preventiva approvazione di un nuovo strumento urbanistico che ne prevedesse la realizzazione, in conformità alla legislazione vigente.*"
5. Ancorché scaduto e solo in parte attuato, tale piano ha prodotto effetti concreti consistenti soprattutto nella realizzazione da parte degli attuatori della strada prevista dal PRG, quale la via Peppone e don Camillo che funge da circonvallazione sud per l'abitato di Brescello;

6. Infine, con comunicazione acquisita agli atti del Comune di Brescello con prot. n. 2952 del 26/03/2024 ad oggetto “(prot. num. 56427/2024 del 25/03/2024 alle ore 16:11) AIA rifiuti - AIA Dugara - D.LGS. 152/06 parte seconda L.R. 21/04 L. 241/90. Ditta Dugara SPA - installazione sita in via Peppone e Don Camillo nel comune di Brescello. Avvio del procedimento ritiro dell’autorizzazione integrata ambientale. – comunicazione”, ARPAE (Agenzia regionale per la prevenzione, l’ambiente e l’energia dell’Emilia-Romagna), ai sensi della L.241/90 e del D.Lgs. 152/06 comunica l’avvio del procedimento finalizzato al ritiro d’ufficio dell’Autorizzazione Integrata Ambientale n. 38032 del 07/07/2015 che aveva autorizzato la dismissione del sito in oggetto (Area Dugara) in cui era stata svolta un’attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi “R5 riciclo/recupero di altre sostanze inorganiche” dei rifiuti identificati al punto 4.4 - lett. e) “formazione di rilevati e sottofondi stradali.....” del D.M. 5/2/98 a seguito di iscrizione al registro di cui all’art. 216 del D.Lgs.152/06.

DATO ATTO che:

- il progetto denominato “Area produttiva eco-logistica Dugara” che si configura come un polo intermodale, prevede la realizzazione di un’area logistica, in stretta connessione con il bacino produttivo locale, rispetto al quale svolga funzioni di ricevimento e spedizione di materie prime e prodotti finiti, attraverso gomma e ferro, e di completamento del ciclo produttivo attraverso lo svolgimento delle ultime fasi di packaging e preparazione alla spedizione;
- l’estensione complessiva dell’intervento sarebbe superiore a 40 ha di cui 1 ha in Comune di Poviglio su area attualmente agricola;
- l’intervento prevede la realizzazione di:
 - 1) Un ramo ferroviario dedicato, con relativa area di carico scarico;
 - 2) Capannoni per magazzinaggio, riorganizzazione per la spedizione ed eventuali lavorazioni per circa 100.000 mq;
 - 3) Piazzali per la movimentazione di camion e merci;
 - 4) Aree per dotazioni territoriali ed ecologico ambientali;
- il traffico merci sarebbe organizzato con 5 treni giornalieri sulla linea Parma Suzzara oltre agli spostamenti su gomma, ipotizzando “che il flusso bidirezionale (ingresso + uscita) di mezzi pesanti generati dal terminal intermodale a regime, mediamente, sia pari a circa 500 mezzi al giorno” (cit. Studio di traffico), limitatamente compensato a regime da una riduzione del traffico merci attuale (da e per le aziende del territorio);
- è prevista la presenza “di 300 addetti, suddivisi in 3 turni sulle 24 ore” con relativi flussi di traffico;
- lo studio del traffico è stato elaborato tenendo unicamente in considerazione 5 punti della viabilità locale del Comune di Brescello;
- l’intervento è finalizzato a “Fornire un servizio di supporto alla catena produttiva e distributiva del distretto imprenditoriale della Bassa Reggiana e dei territori limitrofi” (cit. Relazione generale illustrativa del progetto);

RILEVATO che le NTA del PRG vigenti, conseguenti alla “Variante Specifica al Piano Regolatore Generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del Piano Urbanistico Generale di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017”, approvata con deliberazione n. 18 del 22.7.2022, e a seguito di richiesta di specificazione delle varianti normative emanata dalla Provincia di Reggio Emilia il 10 marzo 2022, definiscono le destinazioni d’uso di tali zone, all’interno degli artt. 60 e 65 che così dispongono:

- Art. 60 – Destinazione d’uso delle zone industriali e artigianali
“Le zone artigianali ed industriali sono destinate all’insediamento di edifici ed attrezzature dei settori manifatturiero, delle costruzioni e degli impianti. È consentita inoltre l’installazione di laboratori di analisi e di ricerca, magazzini; depositi, silos, rimesse, uffici e mostre solo se connessi e coerenti con l’attività di produzione in loco; servizi ed attrezzature di natura ricreativa e sociale al servizio degli addetti, nonché l’edificazione di abitazioni per il titolare o per il personale addetto alla sorveglianza e manutenzione degli impianti nella misura di uno o due alloggi per ogni unità produttiva e con Su complessiva non superiore a mq. 200”. All’interno dell’art. 60 è inserito un comma specifico che recita: “Nuove attività logistiche possono insediarsi unicamente all’interno di edifici esistenti alla data dell’adozione della “Variante

Specifica al Piano Regolatore Generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del Piano Urbanistico Generale di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017”, escludendo nuovi insediamenti di logistica, sulla base dei principi espressi al comma precedente”. Inoltre, l’art. 60 delle NTA del PRG contiene altresì una disposizione di autotutela che recita: *“La Giunta Comunale, su indicazione dei Servizi sopraccitati (Servizi di Prevenzione dell’A.U.S.L. e dell’A.R.P.A. del Distretto) e di eventuali altri uffici competenti per la specificità degli interessi coinvolti, potrà negare l’insediamento, l’ampliamento e/o la ristrutturazione in tutti i casi in cui non siano sufficienti le cautele atte ad assicurare che non vi siano ricadute di carattere sanitario sulla collettività residente nelle vicinanze o che vi sia una evidente compromissione della componente ambientale e/o urbanistico-territoriale”;*

- **Art.65 – Destinazione d’uso delle zone tecnico-distributive**

Il primo comma dell’art. 65 è stato modificato come segue: *“Le zone tecnico-distributive sono destinate alla installazione di corrieri, spedizionieri, esposizioni, esercizi commerciali di vicinato e medio piccole strutture di vendita (superiori a 150 mq. e fino a 800 mq. di superficie di vendita) non alimentari, anonari, deposito corriere e attività consimili”.*

- **Art. 68 – Destinazione d’uso della zona agricola normale**

Il progetto si estende oltretutto ad investire una zona interessata dalla realizzazione del raccordo ferroviario a servizio della zona per l’intermodalità. Tale ambito è classificato dal PRG come *“zona agricola normale”* in cui, in base all’art. 68 delle NTA, è consentita unicamente l’attività agricola e la realizzazione di: case di civile abitazione per i diretti coltivatori della terra, per operatori e imprenditori agricoli; fabbricati di servizio dell’azienda agricola quali rustici, stalle, fienili, depositi, porcili e in genere edifici per allevamenti strettamente integrativi dell’attività agricola dell’azienda; stalle sociali per allevamenti bovini; costruzioni per allevamenti suinicoli e avicoli, caseifici sociali con annesso porcilaie;

RICHIAMATA la deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 28/07/2022 ad oggetto *“Variante specifica al piano regolatore generale di Brescello con funzione di salvaguardia, nelle more della formazione del piano urbanistico generale di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24 - controdeduzione a riserve e osservazioni e approvazione - integrazione dell’atto di indirizzo per l’attuazione degli strumenti urbanistici vigenti approvato con delibera consiliare n. 28 del 27 settembre 2018”*, e il Decreto del Presidente della Provincia di Reggio Emilia n. 81 del 31 maggio 2022, che assegna valore direttamente operativo all’esclusione dell’insediamento di una zona logistica all’interno dell’Areale 2 (come esplicitato nel paragrafo 6.2 della Relazione Generale) e alla conseguente variazione degli artt. 60 *“Destinazione delle zone industriali ed artigianali”* e 65 *“Zone tecnico distributive”* delle NTA del PRG vengono eliminate le funzioni che potrebbero consentire l’insediamento di una Zona Logistica Semplificata dell’Emilia Romagna, di cui il PRIT promuove la formazione, in quanto si considera la prospettiva della Zona Logistica Semplificata non compatibile con la fragilità intrinseca del sistema insediativo comunale; viene quindi precisato all’art. 60 che le nuove attività logistiche possono insediarsi unicamente all’interno degli edifici esistenti, escludendosi nuovi insediamenti, e all’art. 65 vengono eliminate le funzioni di *“magazzini, depositi di merci ed automezzi”*.

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale stanno redigendo la documentazione prevista dalla LR 24/2017 ed in particolare il Quadro Conoscitivo, il Documento di Valsat e la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Territoriale;

RILEVATO altresì che per la redazione dei suddetti elaborati si è proceduto:

- all’analisi degli strumenti urbanistici dei Comuni coinvolti nella redazione del PUG;
- all’analisi degli strumenti di pianificazione sovracomunale e dei vari piani di settore;
- alla raccolta di documentazione, funzionale all’approfondimento dei vari temi del PUG, presso Enti, quali i Consorzi di Bonifica, IRETI, Ferrovie Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Regione Emilia-Romagna, Autorità di Bacino del fiume Po, ecc.;
- all’organizzazione di incontri con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG;

VERIFICATO che dalle attività di cui sopra sono emerse alcune importanti criticità infrastrutturali, in particolare:

- il mancato completamento dell'asse Cispadano in direzione Parma (tratto Brescello Sorbolo) e in direzione Casello A22 (tratto Luzzara Reggiolo). Ciò comporta importanti flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, che attraversano centri e nuclei abitati su arterie stradali di ridotte dimensioni con problemi legati all'inquinamento atmosferico nonché alla sicurezza dei residenti; nei tratti di viabilità ordinaria (Brescello Sorbolo – Luzzara Reggiolo) nelle ore di punta sono quotidiane le lunghe code fino ad arrivare al prolungato blocco del transito in caso di incidenti. Tali flussi di traffico non hanno riflessi solo sul comune di Brescello ma anche sugli altri comuni dell'Unione, come specificato nella Deliberazione di Giunta dell'Unione n°56 del 17/04/2024;
- la scarsa portata del ponte ferroviario sulla linea Parma Suzzara in località Sorbolo. Il ponte ferroviario rappresenta una criticità sia per la frequenza della sua chiusura in occasione delle piene del Torrente Enza, sia per la limitata portata della sua struttura che non consentirebbe il transito dei treni nella composizione illustrata nel progetto oggetto della presente deliberazione;
- la presenza di numerosi passaggi a livello sulle linee ferroviarie. La linea Parma Suzzara e quella Reggio Emilia Guastalla, si caratterizzano per una forte presenza di passaggi a livello sia pubblici che privati, soprattutto all'interno dei centri abitati, che comportano grandi rischi per la sicurezza (sono molto frequenti i sinistri che comportano l'abbattimento delle barriere di sicurezza che spesso coinvolgono mezzi pesanti), nonché blocchi del traffico e conseguentemente ritardi nel servizio; inoltre la frequenza dei passaggi a livello fra loro ravvicinati, comporta tempi di chiusura delle barriere piuttosto lunghi soprattutto in prossimità dei punti di interscambio;
- il progetto proposto non svolgerebbe un ruolo di "alleggerimento" delle condizioni della viabilità territoriale, bensì rischierebbe di risultare un vero e proprio "attrattore" o "generatore" di traffico pesante. Nel contesto della ipotizzata intermodalità, nonostante la presenza di più modalità di trasporto (stradale, ferroviaria), il traffico su gomma rimarrebbe predominante e, addirittura, rischia di aumentare a causa della facilità di accesso offerta dal progetto proposto, con la conclusione che ciò attragga ulteriori veicoli e aumenti il traffico complessivo anziché ridurlo.

VERIFICATO altresì che dai colloqui e verifiche effettuati con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG, non è emersa l'esigenza di un polo logistico intermodale, né di centri di supporto alla logistica per lo stoccaggio di merce o il frazionamento, completamento e rifinitura dei prodotti, come meglio specificato nella Deliberazione di Giunta dell'Unione n°56 del 17/04/2024 a cui si rinvia;

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale hanno provveduto ad effettuare ai sensi dell'art. 32 della LR 24/2017, una ricognizione del territorio urbanizzato dei Comuni alla data del 01/01/2018 (data di entrata in vigore della LR 24/2017) acquisita agli atti del Comune di Brescello al prot. n. 3293 del 05/04/2024;

RILEVATO altresì che la superficie complessiva del territorio urbanizzato come sopra determinata, pari ad ha 2 261 (266 ha per il Comune di Brescello), è funzionale anche al calcolo, ai sensi dell'art. 6 della LR 24/2017, della quota massima di suolo consumabile al 2050 che non potrà superare il 3% di tale superficie, pari ad 67,83 ha (7,99 ha per il Comune di Brescello), come specificato nella Deliberazione di Giunta dell'Unione n°56 del 17/04/2024;

DATO ATTO che secondo gli innovativi (e più restrittivi) criteri di cui alla LR 24/2017 che prevede che alla conclusione del periodo transitorio introdotto dall'art. 4 della L.R. stessa (avvenuta il 1° gennaio 2024), le previsioni urbanistiche in espansione che necessitano per la loro attuazione dell'approvazione di strumenti urbanistici attuativi, hanno perduto efficacia e pertanto le aree in questione risultano, ope legis, equipollenti alle aree non pianificate e rispetto ad esse si applicano i nuovi principi volti al contenimento del consumo di suolo (si veda in merito il parere del Settore Governo e Qualità del Territorio della Regione Emilia-Romagna prot. PG/2022/1251073 del 22/12/2022);

RILEVATO che:

- l'attuazione dell'intervento in oggetto, risultando la relativa area da qualificarsi come esterna al territorio urbanizzato, comporta il rispetto dell'art. 6 comma 2 della legge regionale che prescrive che: "In via di prima applicazione, la quota massima di superficie territoriale consumabile di cui al comma 1 è riconosciuta a ciascun Comune o all'Unione cui sia stato conferito l'esercizio della funzione di pianificazione urbanistica, con riferimento alla superficie del territorio urbanizzato perimetrato dal PUG, in conformità a quanto previsto dall'articolo 32, commi 2 e 3".
- la quota del 3% calcolata sul territorio urbanizzato del Comune di Brescello alla data del 01/01/2018 risulta pari a ha 7,99 di gran lunga inferiore alla superficie interessata dal progetto in oggetto superiore a 40 ha (rif. prot. n. 3293 del 05/04/2024);
- per l'attuazione del progetto in oggetto occorrerebbe coinvolgere anche la maggior parte della quota del 3% degli altri Comuni interessati alla redazione del PUG intercomunale, stimata in ha 59,84 (Brescello escluso), impegnando in un unico intervento ogni futura scelta di governo del territorio e limitando fortemente le possibilità di insediamento di nuove attività produttive, anche in funzione del potenziamento delle filiere esistenti, sui territori dei Comuni di Poviglio, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara e Novellara, come specificato nella Deliberazione di Giunta dell'Unione n°56 del 17/04/2024;

RICHIAMATA la deliberazione di Giunta dell'Unione Bassa Reggiana n°56 del 17/04/2024 avente ad oggetto "Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativo al progetto "Area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio – elementi ostativi all'accoglimento del progetto localizzato in via Peppone e don Camillo nel comune di Brescello (RE)", allegata alla presente quale parte integrante e sostanziale nella quale si esprime un analogo parere negativo;

RITENUTO alla luce delle suddette considerazioni e delle problematiche evidenziate in termini infrastrutturali ed urbanistici, di esprimere parere contrario al progetto "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA" presentato da DUGARA SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello (RE), ritenendola non ammissibile;

VISTO il parere della Commissione consiliare Urbanistica, territorio ed ambiente del 19/04/2024 che contempla il non accoglimento del progetto denominato "Area produttiva eco-logistica Dugara" localizzata in via Peppone e Don Camillo nel Comune di Brescello (RE);

INDIVIDUATO il Responsabile del Procedimento e dell'istruttoria nella persona del Responsabile del Settore Uso e Assetto del Territorio, Arch. Alessia Cardinale;

RISCONTRATA la propria competenza a deliberare in merito, ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000;

VERIFICATO, ai sensi del vigente PTPCT, che lo scrivente Organo Collegiale, il Responsabile che ha espresso il parere e l'Istruttore della proposta sono in assenza di conflitto di interessi di cui all'art. 6 bis della legge n. 241/1990 "Nuove norme sul procedimento amministrativo" e s.m.i.;

VISTO il parere favorevole in atti espresso dal competente responsabile del Settore Uso e Assetto del Territorio ai sensi dell'art.49 del D. Lgs. 18 agosto 2000 n.267 in ordine alla sola regolarità tecnica dell'atto;

RICHIAMATE:

- la legge regionale 7 dicembre 1978, n. 47 e s.m.i. e in particolare l'art. 15;
- la legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 e s.m.i.;
- la legge regionale 21 dicembre 2017, n. 24 e s.m.i.;
- la legge 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i.;
- il D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i.;
- la legge regionale 30 luglio 2013, n. 15 e s.m.i.;



- lo Statuto Comunale;
- la Circolare emanata dall'Assessorato Regionale Pianificazione Urbanistica il 14 marzo 2018 recante "Prime indicazioni applicative della nuova legge urbanistica regionale (LR n. 24/2017)";
- la delibera della Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 1956 del 22 novembre 2021;

RITENUTE le suddette premesse parte integrante e sostanziale del dispositivo che segue;

CON VOTI favorevoli n.13, contrari n. 0, astenuti n.0 legalmente espressi dai consiglieri presenti e votanti come accertato e proclamato dal Presidente;

DELIBERA

1. **DI APPROVARE** le premesse parte integrante della presente deliberazione anche se non materialmente ritrascritte;
2. **DI ESPRIMERE** parere contrario al progetto denominato "Area produttiva eco-logistica" presentato da Dugara SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello (RE), alla luce delle considerazioni esposte in premessa;
3. **DI CONFERMARE** le scelte pianificatorie contenute negli strumenti urbanistici vigenti, che escludono la localizzazione di una zona logistica nell'area in oggetto, ritenendo la collocazione del polo intermodale proposto non compatibile con le strategie di sviluppo del territorio che l'Amministrazione intende perseguire;
4. **DI CONDIVIDERE** il parere contrario al progetto denominato "Area produttiva eco-logistica" presentato da Dugara SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello (RE) deliberato dalla Giunta dell'Unione Bassa Reggiana (Deliberazione n°56 del 17/04/2024), in quanto fortemente penalizzante per i Comuni interessati dalla redazione del PUG intercomunale;
5. **DI CONDIVIDERE** il parere della Commissione consiliare Urbanistica, territorio ed ambiente e pertanto di non accogliere il progetto denominato "Area produttiva eco-logistica" presentato da Dugara SPA localizzato in via Peppone e Don Camillo nel Comune di Brescello (RE);
6. **DI TRASMETTERE** la presente deliberazione ad ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna, Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest, Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia, titolare dell'istruttoria del relativo procedimento;
7. **DI DESIGNARE** quale Responsabile Unico del Procedimento, il Responsabile Settore Uso e Assetto del Territorio, Arch. Alessia Cardinale, di cui ha curato anche l'istruttoria, autorizzandola al compimento di tutti gli atti necessari alla conclusione dell'iter di approvazione di che trattasi;
8. **DI DICHIARARE**, ai sensi del vigente PTPCT, di avere verificato che lo scrivente Organo Collegiale, il Responsabile che ha espresso il parere e l'Istruttore della proposta sono in assenza di conflitto di interessi di cui all'art. 6 bis della L n. 241/1990 "Nuove norme sul procedimento amministrativo" s.m.i.;
9. **DI DARE ATTO** che sulla proposta della presente deliberazione sono stati acquisiti i pareri prescritti dall'art. 49, comma 1, del D. Lgs. n. 267/2000 e s. m. i.;
10. **DI DISPORRE** che il presente atto venga pubblicato all'Albo Pretorio on-line del Comune di Brescello, per quindici giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.Lgs. 267/2000;



r_ennio.Giunta - Prot. 23/05/2024.0529097.E

11. **DI DICHIARARE** la presente deliberazione immediatamente eseguibile a norma e per gli effetti dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.

C_B156 - - 1 - 2024-04-22 - 0003967





Estremi della Proposta

Proposta Nr. **2024** / 9

Ufficio Proponente: **Ufficio Urbanistica**

Oggetto: **FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA, LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE)**

Parere Tecnico

Ufficio Proponente (Ufficio Urbanistica)

In ordine alla regolarità tecnica della presente proposta, ai sensi dell'art. 49, comma 1, TUEL - D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000, si esprime parere FAVOREVOLE.

Sintesi parere: **Parere Favorevole**

Data 15/04/2024

Il Responsabile di Settore
Arch. Alessia Cardinale

Parere Contabile

In ordine alla regolarità contabile della presente proposta, ai sensi dell'art. 49, comma 1, TUEL - D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000, si esprime parere -----.

Sintesi parere: **Parere non necessario**

Data 15/04/2024

Responsabile del Servizio Finanziario
Dott.ssa Maria Camilla Bartoli



r_ennio.Giunta - Prot. 23/05/2024.0529097.F

Letto, approvato e sottoscritto con firma digitale da

IL SINDACO
FIUMICINO CARLO

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
Dott.ssa SARTORI INES

C_B156 - - 1 - 2024-04-22 - 0003967

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e depositato presso la sede del Comune di Brescello. Ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. 39/93 si indica che il documento è stato firmato da:

SARTORI INES in data 22/04/2024
Fiumicino Carlo in data 22/04/2024



COMUNE DI POVIGLIO
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA
VIA VERDI, 1 C.A.P. 42028
TEL. 0522/966811 PEC POVIGLIO@CERT.PROVINCIA.RE.IT

Prot. n. 4452 del 03/05/2024
Rif. Vs. Prot. n. 74756/2024 del 23/04/2024

Spett.li

Regione Emilia Romagna
Area Valutazione Impatto Ambientale e
Autorizzazioni
pec: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ARPAE
Agenzia Regionale per la prevenzione, l'ambiente e
l'energia dell'Emilia-Romagna
Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest
Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio
Emilia
pec: aoore@cert.arpa.emr.it

OGGETTO: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto “area produttiva eco-logistica Dugara”, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Convocazione seduta conclusiva della conferenza di servizi – trasmissione parere.

Vista la Convocazione per la Seduta Conclusiva della Conferenza dei Servizi in precedenza richiamata pervenuta al protocollo comunale al n° 4088 in data 23/04/2024, con la quale si chiede agli Enti partecipanti di trasmettere i propri pareri e contributi entro il giorno 03/05/2024;

Esaminata la documentazione tecnica prodotta dalla Ditta Dugara S.p.A. così come pubblicata sul sito web della Regione Emilia Romagna – Servizio VIPSA;

Richiamata la deliberazione Giunta Unione n. 56 del 17/04/2024 avente come oggetto: “FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO “AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA”, LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO – ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO



DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE)”;

Richiamata altresì la propria richiesta di integrazioni documentali e chiarimenti, ai sensi del comma 2, lettera b) e comma 7 dell’art. 14-bis della Legge 241/90), ns. Prot. n. 12456 del 29/12/2023, già trasmessa a codesti spettabili Enti;

VISTA la Deliberazione Giunta Comunale del Comune di Poviglio n. 48 del 30/04/2024 avente come oggetto “FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL’ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO “AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA”, LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO – ELEMENTI OSTATIVI ALL’ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE) – ATTO DI INDIRIZZO”;

con la presente si esprime parere contrario al progetto denominato “AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA” presentato da DUGARA SPA, localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello ed in parte nel Comune di Poviglio.

Distinti saluti.

Poviglio, 03 Maggio 2024.

Il Responsabile dell’Area Tecnica
Arch. Fabrizio Gatti
f.to digitalmente

ORIGINALE

Deliberazione N.48
in data 30/04/2024



COMUNE DI POVIGLIO

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Verbale di Deliberazione della Giunta Comunale

Oggetto: FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA", LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO - ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE) - ATTO DI INDIRIZZO

L'anno duemilaventiquattro, addi trenta del mese di aprile alle ore 13.00
si è riunita la Giunta Comunale.

Eseguito l'appello, risultano:

1	Ferraroni Cristina	Sindaco
2	Allodi Giovanni	Vice Sindaco
3	Cecchella Sergio	Assessore
4	Ceci Lorenzo	Assessore

Presenti	Assenti
X	
X	
X	
X	
4	0

Partecipa all' adunanza il Vice Segretario Comunale Dott.ssa Cerri Cristina, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

La Sig.ra Ferraroni Cristina assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'argomento indicato in oggetto.

DELIBERA G.C. N. 48/2024
LA GIUNTA COMUNALE

VISTO il "Regolamento per la disciplina del funzionamento della Giunta Comunale", approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 76 del 1° settembre 2021;

DATO ATTO che la seduta odierna si svolge in modalità videoconferenza e partecipano in video collegamento i sigg.ri Ferraroni Cristina, Allodi Giovanni, Cecchella Sergio e Ceci Lorenzo, oltre al Vice Segretario Comunale;

PRESO ATTO:

- che la Società "Dugara S,p,A." ha richiesto l'avvio di una fase preliminare che, secondo quanto previsto dall'alt.26-bis del D.Lgs, n, 152/06, è finalizzata alla *"definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello .llesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto"*;
- che il progetto è identificato nella tipologia di cui al punto B.3.4) dell'allegato B.3 alla LR 4/2018: "progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari";
- che il progetto interessa territorialmente due comuni ed in particolare Brescello e Poviglio, pertanto, ai sensi dell'art. 7, comma 2 della L.R. 4/2018, l'Autorità competente è la Regione Emilia- Romagna e l'istruttoria della procedura in oggetto è effettuata dal SAC di ARPAE di Reggio Emilia in applicazione dell'art. 15, comma 4, della L.R. 13/15;
- che in data 24 gennaio 2024 si è svolta la prima riunione della Conferenza di Servizi in forma simultanea ed in modalità sincrona, ai sensi dell'art. 14-ter della citata L, 24 1/90;
- che a seguito della Conferenza di Servizi ARPAE ha effettuato la richiesta di integrazioni con nota prot. n, 2 1228 del 2/2/2024 e il Proponente ha trasmesso gli elaborati integrati vi in data 5/3/2024 e tali elaborati sono stati pubblicati sul sito web della Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni;

SOTTOLINEATO che, secondo quanto previ sto dall'art 26-bis comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006, *"le amministrazioni e gli enti coinvolti si esprimano in sede di conferenza, sulla base della documentazione prodotta dal proponente, relativamente alla definizione delle informazioni da inserire nello studio preliminare ambientale, del relativo livello di del/aglio, del rispetto dei requisiti di legge ove sia richiesta anche lo variante urbanistica e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello studio nonché alla definizione delle condizioni per ottenere gli atti di assenso, comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del medesimo progetto"*;

RILEVATO:

- che il progetto denominato "Area produttiva eco-logistica Dugara" prevede:
 1. La creazione di un polo eco-logistico che utilizzi più modalità, alcune anche molto innovative, per lo spostamento, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci;
 2. La realizzazione di aree ed edifici adibiti a servizi logistici e produttivi per le aziende del territorio, che non avrebbero la forza, e lo spazio, per auto-generarli in modo indipendente nel proprio spazio e/o nella propria struttura;
 3. La sistemazione ambientalmente e socialmente sostenibile di un'area periurbana sospesa, parzialmente urbanizzata ma mai completata. Il Polo Dugara si configura come un ibrido tra la logistica anche intermodale, legata dunque alla spedizione della merce, e il supporto alla produzione." (cit. Relazione generale illustrativa del progetto);

DATO ATTO:

- che l'ambito investe parzialmente i terreni interessati da un Piano Particolareggiato di iniziativa privata ormai scaduto e parzialmente attuato destinato dal PRG del Comune di Brescello a zone artigianali ed industriali di espansione e zone tecnico distributive (su queste ultime zone, in particolare all'art. 65 delle NTA, per effetto della variante urbanistica approvata dal Consiglio Comunale del Comune di Brescello con atto n°18 del 28/07/2022, vengono eliminate le funzioni insediabili di magazzini, depositi merci ed automezzi);
- che l'estensione complessiva dell'intervento sarebbe di circa 43 ha di cui 1 ha in Comune di Poviglio su area attualmente agricola;
- che per l'intervento in territorio di Poviglio si prevede la realizzazione di un ramo ferroviario dedicato;
- che il traffico merci sarebbe organizzato con 5 treni giornalieri sulla linea Parma Suzzara oltre agli spostamenti su gomma, ipotizzando *"che il flusso bidirezionale (ingresso + uscita) di mezzi pesanti generati dal terminal intermodale a regime, mediamente, sia pari a circa 500 mezzi al giorno"* (cit. Studio di traffico), limitatamente compensato a regime da una riduzione del traffico merci attuale (da e per le aziende del territorio);
- che è prevista la presenza "di 300 addetti, suddivisi in 3 turni sulle 24 ore" con relativi flussi di traffico;
- che lo studio del traffico è stato elaborato tenendo unicamente in considerazione 5 punti della viabilità locale del Comune di Brescello;
- che l'intervento è finalizzato a "Fornire un servizio di supporto alla catena produttiva e distributiva del distretto imprenditoriale della Bassa Reggiana e dei territori limitrofi" (cit. Relazione generale illustrativa del progetto);

PRESO ATTO della Trasmissione e pubblicazione delle integrazioni, acquisita agli atti del Comune di Poviglio ad oggetto *"Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativo al progetto area produttiva ecologica Dugara, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio. proponente: Dugara SPA – trasmissione e pubblicazione delle integrazioni"*.

ESAMINATI gli elaborati progettuali presentati dal Proponente e pubblicati sul sito web della Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, in quanto parte integrante della documentazione elencata al comma 1 dell'art. 26 bis del D.lgs 152/06;

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale stanno redigendo la documentazione prevista dalla LR 2472017 ed in particolare il Quadro Conoscitivo, il documento di Valsat e la Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Territoriale;

RILEVATO altresì che per la redazione dei suddetti elaborati si è proceduto:

- all'analisi degli strumenti urbanistici dei Comuni coinvolti nella redazione del PUG;
- all'analisi degli strumenti di pianificazione sovracomunale e dei vari piani di settore;
- alla raccolta di documentazione, funzionale all'approfondimento dei vari temi del PUG, presso Enti, quali i Consorzi di Bonifica, IRETI, Ferrovie Emilia Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Regione Emilia Romagna, Autorità di Bacino del fiume Po, ecc;
- all'organizzazione di incontri con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG;

VERIFICATO che dalle attività di cui sopra sono emerse alcune importanti criticità infrastrutturali, in particolare:

- mancato completamento dell'asse Cispadano in direzione Parma (tratto Brescello Sorbolo) e in direzione Casello A21 (tratto Luzzara Reggiolo) che comportano importanti flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, che attraversano centri e nuclei abitati su arterie stradali di ridotte dimensioni con problemi legati all'inquinamento atmosferico nonché alla sicurezza dei residenti; nei tratti di viabilità ordinaria (Brescello Sorbolo – Luzzara Reggiolo) nelle ore di punta sono quotidiane le lunghe code fino ad arrivare al prolungato blocco del transito in caso di incidenti. Tali flussi di traffico non hanno riflessi solo sui comuni di Brescello e Luzzara ma anche sugli altri comuni dell'Unione;

- scarsa portata del ponte ferroviario sulla linea Parma Suzzara in località Sorbolo. Il ponte ferroviario rappresenta una criticità sia per la frequenza della sua chiusura in occasione delle piene del Torrente Enza, sia per la limitata portata della sua struttura che non consentirebbe il transito dei treni nella composizione illustrata nel progetto oggetto della presente deliberazione;

- presenza di numerosi passaggi a livello sulle linee ferroviarie. La linea Parma Suzzara e quella Reggio Emilia Guastalla, si caratterizzano per una forte presenza di passaggi a livello sia pubblici che privati, soprattutto all'interno dei centri abitati, che comportano grandi rischi per la sicurezza (sono molto frequenti i sinistri che comportano l'abbattimento delle barriere di sicurezza che spesso coinvolgono mezzi pesanti), nonché blocchi del traffico e conseguentemente ritardi nel servizio; inoltre delle barriere piuttosto lunghi soprattutto in prossimità dei punti di interscambio;

VERIFICATO altresì che dai colloqui effettuati con i rappresentanti delle maggiori aziende produttive insediate nei territori interessati dalla redazione del PUG, non è emersa l'esigenza di un polo logistico intermodale, né di centri di supporto alla logistica per lo stoccaggio di merce o il frazionamento, completamento e rifinitura dei prodotti;

RILEVATO che i tecnici incaricati della redazione del PUG intercomunale hanno provveduto ad effettuare ai sensi dell'art. 32 della LR 24/2017, una ricognizione del territorio urbanizzato dei Comuni alla data del 01/01/2018 (data di entrata in vigore della LR);

RILEVATO altresì che la superficie complessiva del territorio urbanizzato come sopra determinata, pari ad ha 2.261, è funzionale al calcolo, ai sensi dell'art. 6 della LR 24/2017, della quota massima di suolo consumabile al 2050 che non potrà superare il 3% di tale superficie, pari ad ha 67,83;

DATO ATTO che in ragione della intervenuta scadenza del piano e degli innovativi criteri dettati dalla L.R. 24/2017, sia con riferimento al periodo transitorio che con riferimento all'individuazione del Territorio Urbanizzato (TU), l'intervento oggetto del presente atto, è da ritenersi esterno al territorio urbanizzato; circostanza confermata anche dalla LR 24/2017 che prevede che alla conclusione del periodo transitorio, introdotto dall'art. 4 della L.R. stessa, le previsioni urbanistiche in espansione che necessitano per la loro attuazione dell'approvazione di strumenti urbanistici attuativi, perdono efficacia e pertanto le aree in questione risultano, *ope legis*, equipollenti alle aree non pianificate (si veda in merito il parere del Settore Governo e Qualità del Territorio della Regione Emilia-Romagna prot. PG/2022/1251073 del 22/12/2022);

RILEVATO:

- che l'attuazione dell'intervento in oggetto, risultando la relativa area esterna al territorio urbanizzato, comporta il rispetto dell'art. 6 comma 2 della legge regionale che prescrive che "*In via di prima applicazione, la quota massima di superficie territoriale consumabile di cui al comma 1 è riconosciuta a ciascun Comune o all'Unione cui sia stato conferito l'esercizio della funzione di pianificazione urbanistica, con riferimento alla superficie del territorio urbanizzato perimetrato dal PUG, in conformità a quanto previsto dall'articolo 32, commi 2 e 3*";

- che la quota del 3% calcolata sul territorio urbanizzato del Comune di Brescello alla data del 01/01/2018 risulta pari a ha 7,99, inferiore alla superficie interessata dal progetto in oggetto maggiore di ha 40;

- che per l'attuazione del progetto in oggetto occorrerebbe coinvolgere anche la maggior parte della quota del 3% degli altri Comuni interessati alla redazione del PUG intercomunale, stimata in ha 59,84 (Brescello escluso), impedendo future scelti di assetto del territorio e limitando fortemente le possibilità di insediamento di nuove attività produttive, anche in funzione del potenziamento delle filiere esistenti, sui territori dei Comuni di Poviglio, Boretto, Gualtieri, Guastalla, Luzzara e Novellara;

RICHIAMATA la deliberazione Giunta Unione n. 56 del 17/04/2024 avente come oggetto: "FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA", LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO – ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE)";

VISTA la Convocazione per la Seduta Conclusiva della Conferenza dei Servizi in precedenza richiamata pervenuta al protocollo comunale al n° 4088 in data 23/04/2024, con la quale si chiede agli Enti partecipanti di trasmettere i propri pareri e contributi entro il giorno 03/05/2024;

RITENUTO alla luce delle suddette considerazioni e delle problematiche evidenziate in termini infrastrutturali ed urbanistici, di esprimere parere contrario al progetto "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA" presentato da DUGARA SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello (RE), ritenendola non ammissibile;

RISCONTRATA la propria competenza a deliberare in merito, ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000;

DATO ATTO che, in quanto mero atto d'indirizzo, per la presente deliberazione non è necessario acquisire i preventivi pareri di regolarità tecnica o contabile, di cui all'art. 49 del D. Lgs. 267/2000;

Con voti unanimi favorevoli, resi in forma palese ai sensi di legge,

DELIBERA

1. DI DARE ATTO che le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale al presente atto;
2. DI ESPRIMERE, alla luce delle suddette considerazioni e delle problematiche esposte in premessa, parere contrario al progetto "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA" presentato da DUGARA SPA localizzato in Via Don Camillo e Peppone nel Comune di Brescello ed in parte nel Comune di Poviglio, ritenendola non ammissibile in quanto ritenuta fortemente penalizzante per i Comuni interessati dalla redazione del PUG intercomunale in termini infrastrutturali ed urbanistici;
3. DI DISPORRE che il presente atto venga pubblicato all'Albo Pretorio on-line di questa Unione, per quindici giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.Lgs. 267/2000;
4. DI AVER VALUTATO tutte le procedure di controllo previste dal "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2021-2023", approvato con delibera di G.C. n.12 del 08/02/2021;
5. DI DEMANDARE al Responsabile del Servizio Tecnico di porre in essere ogni successivo adempimento connesso alla verifica degli obblighi di pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente, ai sensi del D.Lgs.vo n. 33/2013, derivanti dall'assunzione del presente atto;
6. DI INCARICARE il Vice Segretario Comunale della comunicazione in elenco della presente



deliberazione ai Capigruppo Consiliari, ai sensi dell'art. 125 del D.lgs.vo n. 267/00 e s.m.

Successivamente,

LA GIUNTA COMUNALE

ravvisata l'urgenza di provvedere in merito, con separata votazione, con voti unanimi favorevoli resi in forma palese ai sensi di legge

DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134.4 del D.Lgs.vo n. 267/2000 e s.m.



OGGETTO : FASE PRELIMINARE AL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART.26-BIS DEL D.LGS. 152/06 RELATIVO AL PROGETTO "AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA", LOCALIZZATO NEI COMUNI DI BRESCELLO E POVIGLIO - ELEMENTI OSTATIVI ALL'ACCOGLIMENTO DEL PROGETTO LOCALIZZATO IN VIA PEPPONE E DON CAMILLO NEL COMUNE DI BRESCELLO (RE) - ATTO DI INDIRIZZO

PARERE del RESPONSABILE del SETTORE

*Ai sensi dell'art. 49 del D.LGS. 18 agosto 2000, n. 267 "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" **IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA**" si esprime il seguente parere :*

Non dovuto

Li, 24/04/2024

il Responsabile del settore:

Fabrizio Gatti

PARERE del RESPONSABILE del SETTORE FINANZIARIO

*Ai sensi dell'art. 49 del D.LGS. 18 agosto 2000, n. 267 "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" **IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE**" si esprime il seguente parere :*

Non dovuto

Li,24/04/2024

il Responsabile del settore Finanziario

Luciana Tinelli



r_eni.ro.Giunta - Prot. 23/05/2024.0529097.F

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue.

IL PRESIDENTE

Firmato da:
CRISTINA FERRARONI
Codice fiscale: FRRGST70S44G947F
Valido da: 14-02-2024 10:14:47 a: 14-02-2027 10:14:47
Certificato emesso da: ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G1, ArubaPEC S.p.A., IT
Riferimento temporale 'SigningTime': 03-05-2024 12:45:40
Motivo: Approvo il documento

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE

Firmato da:
CERRI CRISTINA
Codice fiscale: CRRGST69D65L826E
Valido da: 27-03-2024 22:40:54 a: 27-03-2027 02:00:00
Certificato emesso da: InfoCamere Qualified Electronic Signature CA, InfoCamere S.C.p.A., IT
Riferimento temporale 'SigningTime': 07-05-2024 10:40:52
Motivo: Approvo il documento

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

(art.124 D.lgs.vo n. ° 267/00)

Certifico io sottoscritto – Segretario Comunale - che copia della suestesa deliberazione, viene affissa all'albo pretorio comunale on line per la pubblicazione di 15 giorni consecutivi da oggi.

La presente deliberazione e' stata inoltre comunicata ai signori capigruppo consiliari come prescritto dall'articolo 125, comma 1, del D.lgs.vo n.° 267/00 e s.m.

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE

Firmato da:
CERRI CRISTINA
Codice fiscale: CRRGST69D65L826E
Valido da: 27-03-2024 22:40:54 a: 27-03-2027 02:00:00
Certificato emesso da: InfoCamere Qualified Electronic Signature CA, InfoCamere S.C.p.A., IT
Riferimento temporale 'SigningTime': 07-05-2024 10:43:08
Motivo: Approvo il documento

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

(art. 134 D.LGS.267/00)

Si certifica che la presente deliberazione è DIVENUTA ESECUTIVA decorsi gg.10 dalla pubblicazione all'Albo Pretorio

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE

Rif. Istanza prot PG/212776 del 14/12/2023

Prat. Sinadoc N.42151/2023

**Spett.le ARPAE - Reggio Emilia
Servizio Autorizzazioni e Concessioni**

Oggetto: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del D.lgs. 152/2006 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica" della ditta Dugara Spa.

Contributo di APA Ovest per Istruttoria Scoping di VIA

Considerato quanto previsto nell'istanza presentata da Dugara Spa (cfr.prot Arpae PG/2023/12776 del 14/12/2023);

Vista la richiesta di integrazioni inviata alla ditta in oggetto con la nota ARPAE SAC di cui PG/2024/21228 del 2/2/2024;

Esaminata la documentazione integrativa inoltrata da Dugara Spa e registrata al PG/2024/42519 del 5/3/2024 "Riscontri_al_Parere_Rif._42151.23_timbrato.pdf" e l'Allegato C ivi richiamato (documento su file denominato "ALLEGATO_C_AIA_timbrato.pdf"), si osserva quanto segue.

Con riferimento alla richiesta 8)

punto a): nella relazione prodotta dalla Ditta sono state allegate planimetrie di tipo generale, mentre risultano mancanti i rilievi planimetrici e le sezioni dello stato di fatto di tutte le aree comprese nel progetto, richieste al fine di avere specificazione delle aree dove si trovano le scorie di fonderia, evidenziando la profondità e la superficie interessata.

punto b): anche in questo caso sono state presentate planimetrie di tipo generale mentre erano state richieste planimetrie/sezioni di interazione del progetto di tutta l'area, in cui venisse specificata per ogni zona la previsione progettuale relativa alla stratigrafia dei materiali utilizzati (terreni originali, "scorie" di riporto, massicciate/altri materiali e pavimentazioni previste)

punto c): non risulta fornito specifico elaborato che valuti per ogni zona gli sbancamenti relativi a scavi/fognature/fondazioni che prevedano l'asportazione delle scorie di fonderia e gli interventi previsti per garantire il riutilizzo, oppure lo smaltimento, nel rispetto delle norme vigenti.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che le integrazioni inviate da Dugara Spa NON risolvano le criticità già segnalate dalla scrivente APA (cfr. nota PG/2024/7997 del 16/01/2024).

Il Responsabile del
Servizio Sistemi Ambientali APA Ovest
Dott. Maurizio Poli

La Responsabile del
Servizio Territoriale di Reggio Emilia
Dott.ssa Adriana Pirozzi

documento firmato digitalmente, secondo le norme vigenti



r_emi.ro.Giunta - Prot. 23/05/2024.0529097.F

Regione Emilia Romagna
Area Valutazione Impatto Ambientale e
Autorizzazioni

PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ARPAE
Agenzia regionale per la prevenzione,
l'ambiente e l'energia dell'Emilia Romagna

PEC: aooe@cert.arpa.emr.it

PC:

Regione Emilia Romagna
Direzione Generale Cura del Territorio
e dell'Ambiente
Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità
Sostenibile

PEC: trasportopubblico@postacert.regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Convocazione seduta conclusiva della conferenza di servizi.

Arpae con pratica n. 42151/2023, acquisita agli atti dalla Scrivente prot. FER 2131 del 23/04/2024, ha inviato alla scrivente la convocazione della seduta conclusiva della Conferenza di Servizi in oggetto.

La FER ha provveduto ad esaminare gli elaborati grafici inviati da Codesta CDS e gli Uffici preposti hanno effettuato un'analisi sulle previsioni del Committente **per quanto riguarda il solo aspetto della circolazione ferroviaria** e quindi per la realizzazione dello "sfiocco" che collegherebbe il Terminal Dugara, eventualmente posizionato sulla linea Parma – Suzzara, nella tratta Parma – Brescello.

Per quanto sopra riportato e vista la documentazione tecnica ricevuta, la quale risulta essere di un livello di approfondimento di tipo generale che descrive in modo sommario l'intervento e che prevede scenari attualmente non suffragati da elementi certi, **FER non è in grado di esprimere alcun parere.**

Distinti saluti.

Stefano Masola
Direttore Generale
(documento firmato digitalmente)



MASOLA
STEFANO
07.05.2024
14:50:08
GMT+01:00

FERROVIE EMILIA ROMAGNA Srl
via Foro Boario 27 – 44122 Ferrara
tel. 0532 979311 - fax 0532 977619
www.fer.it - info@fer.it

pec: fer@legalmail.it
CF/PIVA 02080471200
REA FE 178009
CAP. SOC. € 10.345.396,00

Società sottoposta alla direzione
e coordinamento della
Regione Emilia-Romagna
CF 80062590679



Fidenza, 03/05/2024
Prot. DICEOR/C.Fz/Ser/Chi n. 93-2024
TRASMESSA VIA PEC

**Ns. Rif. EAM75644
EAM77032
EAM76040**

Spett.le
Arpae
Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente
e l'energia dell'Emilia-Romagna
Struttura Autorizzazioni e Concessioni di Reggio
Emilia
piazza Gioberti, 4 - 42121 Reggio Emilia RE
c.a. Dr. Richard Ferrari
pec: aooe@cert.arpa.emr.it

c.c. Spett.li
Regione Emilia-Romagna
Area Valutazione Impatto Ambientale e
Autorizzazioni
Pec: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: Fase preliminare a Provvedimento Unico Autorizzativo VIA per "area produttiva ecologica Dugara" nei Comuni di Poviglio e Brescello (RE). Proposta da Dugara Spa. Convocazione seduta conclusiva della conferenza di servizi.

Richiamiamo la Vs pec del 14/12/2023 prot. N. 212776/2023 - Pratica n. 42151/2023, la ns. richiesta di integrazione documentazione prot. DICEOR/C.Fz/Ser/Chi 181/2023 del 20/12/2023, la successiva vs. pec del 15/03/2024 prot N. 68863/2024 (Trasmissione e pubblicazione delle integrazioni visionabili al link <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavaweb/>) e la ns. relativa lettera di risposta prot. DICEOR/C.Fz/Ser/Chi n. 085/2024, per precisare quanto segue.

Con riferimento alla convocazione della seduta conclusiva della conferenza di servizi avvenuta mediante pec del 23/04/2024 Prot. n. 74756/2024, doveroso rilevare che, tramite picchettamento svolto in contraddittorio con personale incaricato dal Proponente Dugara S.p.A., **il progetto interferisce in maniera significativa con i preesistenti metanodotti Snam Rete Gas** (Soggetto proprietario e gestore dei metanodotti interferiti, opere destinate ad attività di trasporto del gas naturale dichiarata ai sensi dell'art. 8 co. 1 del D. Lgs. 23 maggio 2000 n. 164 e dell'art. 1, comma 2 lettera b, della legge n. 239/2004 "attività di interesse pubblico") denominati "Poggio Renatico - Cremona DN1200" e "Allacciamento Com. Brescello DN100".

Ricordiamo che, l'attività di trasporto del gas naturale, svolta dalla scrivente Società, è disciplinata dalle vigenti norme di sicurezza del Decreto 24.11.84 del Ministero degli Interni e s.m.i. (Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8) e del Decreto 17.04.08 del Ministero dello Sviluppo Economico

Snam Rete Gas S.p.A.
Centro di Fidenza
Via Bologna, 9
43036 Fidenza (PR)
Tel. + 39 0521.964034
www.snam.it
Pec: centrofidenza@pec.snamretegas.it
Chiama Prima di Scavare numero verde (800.900.010)

Snam Rete Gas S.p.A.
Sede legale: San Donato Milanese (MI), Piazza Santa Barbara, 7
Capitale sociale Euro 1.200.000.000,00 i.v.
Codice Fiscale e iscrizione al Registro Imprese della CCIAA
di Milano, Monza Brianza, Lodi n. 10238291008
R.E.A. Milano n. 1964271, Partita IVA n. 10238291008
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Snam S.p.A.
Società con unico socio



(Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8 - pubblicato sul S.O. della G.U. n.107 del 08.05.08) nonché in accordo alle normative tecniche italiane ed internazionali.

Nei citati Decreti Ministeriali sono stabilite, tra l'altro, le norme e le condizioni che regolano la coesistenza dei gasdotti con altre infrastrutture o servizi

Alla luce di quanto sopra evidenziato, con la presente siamo a ribadire quanto già comunicato nelle ns sopra citate lettere, relativamente alla impossibilità da parte della Scrivente Società di esprimere alcun parere sulla compatibilità della costruenda opera con i nostri esistenti impianti, in quanto la documentazione progettuale presentata (Allegato F) risulta essere parziale, non riportando le informazioni tecniche e gli elementi necessari ad effettuare una compiuta valutazione progettuale, finalizzata al superamento dell'intera interferenza.

A titolo esemplificativo si elencano di seguito alcune attività, determinanti ai fini progettuali di cui sopra, che meritano maggiori approfondimenti tecnico/normativi, riferiti a studi di compatibilità di:

- n. 5 nuovi binari ferroviari e relative opere accessorie, in progetto, con preesistente metanodotto Poggio Renatico – Cremona DN1200;
- nuovo piazzale intermodale n.2, in progetto, con preesistente metanodotto Poggio Renatico – Cremona DN1200;
- nuova tubazione in PRFV DN1400, in progetto, con preesistente metanodotto Poggio Renatico – Cremona DN1200;
- nuovo bacino di laminazione VL2, in progetto, con preesistente metanodotto Poggio Renatico – Cremona DN1200;
- nuovo bacino di laminazione VL3, in progetto, con preesistente metanodotto Allacciamento Com. Boretto DN100.

Corre l'obbligo infine evidenziare che, poiché le preesistenti condotte trasportanti gas sono in pressione ed esercizio, ai fini della sicurezza, nessun lavoro potrà essere intrapreso, da chiunque, in prossimità delle fasce di rispetto dei nostri gasdotti senza nostra preventiva autorizzazione.

Distinti saluti

Business Unit Asset Italia
Trasporto
Centro di Fidenza
Mantova

Nicolò Serafino

Snam Rete Gas S.p.A.

Centro di Fidenza
Via Bologna, 9
43036 Fidenza (PR)
Tel. + 39 0521.964034

www.snam.it

Pec: centrofidenza@pec.snamretegas.it

Chiama Prima di Scavare numero verde (800.900.010)

Snam Rete Gas S.p.A.

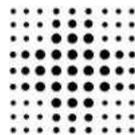
Sede legale: San Donato Milanese (MI), Piazza Santa Barbara, 7
Capitale sociale Euro 1.200.000.000,00 i.v.

Codice Fiscale e iscrizione al Registro Imprese della CCIAA
di Milano, Monza Brianza, Lodi n. 10238291008

R.E.A. Milano n. 1964271, Partita IVA n. 10238291008

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Snam S.p.A.

Società con unico socio



SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
 Azienda Unità Sanitaria Locale di Reggio Emilia
 IRCCS Istituto in tecnologie avanzate e modelli assistenziali in oncologia



Dipartimento di Sanità Pubblica

Servizio Igiene e Sanità Pubblica

ARPAE SAC Reggio Emilia
Struttura autorizzazioni e concessioni

OGGETTO : Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del D.lgs. 152/06 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A.

In riferimento alla domanda in oggetto, presentata alla Regione Emilia-Romagna in data 24/11/2023 e completata successivamente in data 7/12/2023, pervenuta ai nostri uffici in data 15/12/2023 prot. 155110.

Visto che il Proponente Dugara S.p.A. ha richiesto l'avvio di una fase preliminare che, secondo quanto previsto dall'art.26-bis del D.Lgs. n. 152/06, è finalizzata alla *"definizione delle informazioni da inserire nello studio di impatto ambientale, del relativo livello di dettaglio e delle metodologie da adottare per la predisposizione dello stesso nonché alla definizione delle condizioni per ottenere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto"*;

Visto che il proponente ha presentato il progetto identificandolo nella tipologia di cui al punto B.3.4) dell'allegato B.3 alla LR 4/2018: *"progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari"*;

Valutato che il progetto interessa una vasta area che si estende sul territorio di due Amministrazioni Comunali Brescello e Poviglio, per una superficie complessiva superiore ai 40 ettari .

Visto che parte di tale sito denominato "Polo Logistico Intermodale Dugara" (foglio 19 map. 16 parte 14-15-16-73-74-208) è stato sottoposto a domanda di AIA con relativa autorizzazione rilasciata dalla Provincia di Reggio Emilia prot. 38032 07/07/2015 per attività di recupero "R5 riciclo/recupero di altre sostanze inorganiche" dei rifiuti identificati al punto 4.4 – lettera e) "formazione di rilevati e sottofondi stradali.." con scorie di acciaieria identificati con codice CER 100201, 100202, 100903.

Viste le osservazioni presentate dal proponente pubblicate sul sito web della Regione Emilia Romagna area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni in data 05/03/2024.

Vista la Delibera del Consiglio comunale n° 8 del 19/04/2024, pervenuta ai nostri uffici in data 22/04/2024 prot. 55057 che esprime un parere contrario al progetto in oggetto.

Servizio Igiene e Sanità Pubblica - info.igienepubblica@ausl.re.it
 Sede Reggio Emilia: igienepubblicare@pec.ausl.re.it
 Sede Scandiano: sanitapubblicascandiano@pec.ausl.re.it
 Sede Montecchio: sanitapubblicamontecchio@pec.ausl.re.it
 Sede Castelnovo Monti: sanitapubblicacastelnovomonti@pec.ausl.re.it
 Sede Correggio: sanitapubblicacorreggio@pec.ausl.re.it
 Sede Guastalla: sanitapubblicaguastalla@pec.ausl.re.it

Sede Legale: Via Amendola,2 - 42122 Reggio Emilia
 T. +39.0522.335.111 – Fax +39.0522.335.205
 C.F. e Partita IVA 01598570354
www.ausl.re.it

Visto il verbale di deliberazione della Giunta Unione Bassa Reggiana n° 56 del 17/04/2024 pervenuta ai nostri uffici in data 22/04/2024 prot. 55057 che esprime un parere contrario al progetto in oggetto.

Con le osservazioni presentate dal proponente non sono stati introdotti elementi significativi e risolutivi di tutte le criticità evidenziate. Nello specifico si afferma quanto segue:

COMPATIBILITÀ URBANISTICA

In considerazione di quanto emerso nella Delibera del Consiglio comunale di Brescello n° 8 del 19/04/2024, e nel verbale di deliberazione della Giunta Unione Bassa Reggiana n° 56 del 17/04/2024 pervenute ai nostri uffici in data 22/04/2024 prot. 55057 dalle quali emerge una valutazione negativa al progetto presentato.

Visto l'art. 4 della L.R. 24/2017 che prevede che alla conclusione del periodo transitorio ovvero il 31/12/2023 le previsioni urbanistiche in espansione necessitano, per la loro attuazione, dell'approvazione dello strumento urbanistico, senza tale approvazione le aree in oggetto risultano aree non pianificate pertanto soggette ai principi di contenimento di consumo di suolo.

Alla luce di quanto sopra elencato viene a mancare l'attestazione di compatibilità urbanistica che comprova l'ammissibilità, del progetto rispetto alle prescrizioni dettate dal vigente strumento urbanistico generale.

AREA SOTTOPOSTA AD AIA

Quota parte dell'area in esame (circa 20 ettari) è oggetto di Autorizzazione Integrata Ambientale n. 38032 del 07/07/2015, rilasciata dalla Provincia di Reggio Emilia alla Ditta BACCHI SPA, volturata alla Ditta Dugara s.p.a. con Determina di ARPAE n. DET-AMB-2016- 106 del 08/02/2016, nonché alla modifica non sostanziale di AIA rilasciata da ARPAE con Determina n. DET-AMB-2020-3174 del 08/07/2020 relativa ad aggiornamento delle tempistiche di attuazione del piano di monitoraggio, aveva autorizzato la dismissione del sito in oggetto (Area Dugara) in cui era stata svolta un'attività di recupero di rifiuti speciali non pericolosi "R5 riciclo/recupero di altre sostanze inorganiche" dei rifiuti identificati al punto 4.4 - lett. e) "formazione di rilevati e sottofondi stradali....." del D.M. 5/2/98 a seguito di iscrizione al registro di cui all'art. 216 del D.Lgs.152/06.

Tale autorizzazione è strettamente legata alla pianificazione urbanistica Comunale con realizzazione di un Piano Particolareggiato condizione indispensabile senza la quale non può sussistere la suddetta AIA.

A partire dal 2016 la ditta Dugara ha presentato al Comune di Brescello diverse richieste di titoli abilitativi per il completamento delle opere di urbanizzazione all'interno della lottizzazione Dugara. Il Comune di Brescello ha emanato l'Ordinanza Dirigenziale n. 2 del 12/02/2024, nei confronti della Ditta Dugara s.p.a, recante in oggetto "*Divieto di avvio dei lavori indicati nella comunicazione di inizio lavori asseverata registrata con prot. 6598 del 21/06/2023*".

Visto quanto indicato nella suddetta ordinanza l'ARPAE ha provveduto ad avviare il procedimento di ritiro d'ufficio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale 38032 del 07/07/2015 in quanto tale autorizzazione è strettamente legata alla pianificazione urbanistica Comunale con realizzazione del Piano Particolareggiato.



VIABILITA'

Permangono importanti criticità infrastrutturali quali :

- il mancato completamento dell'asse Cispadano in direzione Parma (tra o Brescello Sorbolo) e in direzione Casello A22 (tra o Luzzara Reggiolo) implica un aumento dei flussi veicolari in particolare di mezzi pesanti che attraversano i centri abitati con conseguente aumento del rischio di incidentalità e peggioramento della qualità dell'aria costituendo una delle principali cause della presenza di elevati livelli di NO₂ e di particolato (PM10) , inquinanti possono avere conseguenze sanitarie sulle persone che vivono in prossimità di strade trafficate.
- Elevata criticità sulla sostenibilità del traffico previsto sulla linea ferroviaria Parma Suzzara e sul ponte in località Sorbolo che periodicamente, in occasione delle piene del Torrente Enza, viene chiuso al traffico.
- la presenza di numerosi passaggi a livello sulle linee ferroviarie Parma-Suzzara e Reggio Emilia - Guastalla, sia pubblici che privati e l'attraversamento di centri abitati non sono stati presi in considerazione in uno studio di fattibilità in collaborazione con la FER sia da un punto di vista della sicurezza che dell'impatto acustico.

IMPATTO ACUSTICO

Parallelamente, come per la viabilità, lo studio dell'impatto acustico deve basarsi sulle infrastrutture presenti attualmente sul territorio quindi deve considerare il traffico senza il completamento della Cispadana per verificare il reale numero di mezzi pesanti che transitano per i centri urbanizzati con mezzi a motore e considerare il rumore proveniente dalla linea ferroviaria Parma-Suzzara con mezzi a motore in quanto attualmente non è elettrificata.

Per concludere si sottolinea che gli ambiti di competenza del Servizio di Igiene e Sanità Pubblica nell'ambito della Conferenza non sono quelle relative alla verifica/correttezza normativa del progetto presentato in capo ad altri enti, ma la valutazione complessiva di tutti i possibili impatti sanitari in un'ottica più ampia di tutela dell'ambiente e della salute e del benessere della popolazione.

Non si elencano inoltre tutte le criticità rilevate nella progettazione edilizia in quanto gli elementi sinora descritti risultano ad essere ostativi per la realizzazione del progetto in esame.

Alla luce di tutte le considerazioni sopra illustrate, sentite le valutazioni presentate da tutti gli Enti, non è possibile, per quanto di competenza, rilasciare un parere favorevole alla pratica in oggetto.

Pratica valutata con il tecnico della prevenzione Cinzia Camurri del servizio di igiene pubblica che ha partecipato alle conferenze di servizio.

Si rimane a disposizione per qualsiasi chiarimento. Distinti saluti

Il Referente del Nodo SRPS
Servizio Igiene e Sanità Pubblica
(Dott.ssa Angela Ganzi)

Il Direttore F.F. del
Servizio Igiene e Sanità Pubblica
(Dott.ssa Eufemia Bisaccia)



LA PRESENTE COPIA E' CONFORME ALL'ORIGINALE DEPOSITATO.
Elenco firme associate al file con impronta SHA256 (hex):
B351D2E0D27AC6C15A4E464FC5295FBA7C6233E88D4F3564E68053EA0D1CE5C7

Firma n° 1 di ANGELA GANZI. Data firma: 02/05/2024

Firma n° 2 di EUFEMIA BISACCIA. Data firma: 02/05/2024

r_emi.ro.Giunta - Prot. 23/05/2024.0529097.F



Ministero dell'Interno

Reggio Emilia, data del protocollo

Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile

Comando Vigili del Fuoco

REGGIO EMILIA

Area V - Formazione

Alla Regione Emilia-Romagna
Area Valutazione Impatto Ambientale e
Autorizzazioni
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

All'Agencia Regionale per la Prevenzione,
l'Ambiente e l'Energia dell'Emilia-Romagna
Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest
Servizio Autorizzazioni e Concessioni di
Reggio Emilia
aoore@cert.arpa.emr.it

OGGETTO: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Convocazione seduta conclusiva della conferenza dei servizi.

Riscontro Comando

Facendo seguito alla nota di pari oggetto pervenuta da ARPAE in data 23/04/2024 e acquisita al protocollo con il n. 7141, si ribadisce quanto già indicato nella precedente nota di riscontro prot. COM-RE n. 21868 del 27/12/2023 ovvero che il parere di competenza in materia di prevenzione incendi di questo Comando, in applicazione a quanto previsto dal regolamento di prevenzione incendi di cui al D.P.R. 151/11, è reso a seguito dell'attivazione del procedimento previsto dall'articolo 3, o eventualmente dall'articolo 8 nel caso di richiesta di analisi preliminare di fattibilità di progetti di particolare complessità, del D.P.R. stesso.



L'attivazione dei predetti procedimenti dovrà inoltre avvenire mediante la presentazione di apposita istanza la quale, tra l'altro, deve essere corredata della documentazione prevista dal D.M. 07/08/2012 (tra cui l'attestato di versamento degli oneri e dei modelli debitamente compilati previsti dall'art. 11 del D.M. stesso).

Alla luce di quanto sopra, vista la mancata attivazione delle predette istanze, lo scrivente Comando, come già indicato nella nota prot. COM-RE n. 21868 richiamata in premessa, non può esprimere il proprio parere di competenza in merito al progetto richiamato in oggetto.

**Il Funzionario Istruttore
(Ing. Marco Freddi)**

Firmato e trasmesso digitalmente ai sensi di legge



FREDDI MARCO
MINISTERO
DELL'INTERNO
02.05.2024
14:51:22
GMT+01:00

**Il Comandante
(Ing. Antonio Anzecchini)**

Firmato e trasmesso digitalmente ai sensi di legge



ANNECCHINI
ANTONIO
MINISTERO
DELL'INTERNO
03.05.2024 08:14:56
GMT+01:00

CONSORZIO di BONIFICA dell'EMILIA CENTRALE

Corso Garibaldi n. 42 42121 Reggio Emilia – Tel. 0522443211- Fax 0522443254- c.f. 91149320359
protocollo@pec.emiliacentrale.it



Spett.le
Regione Emilia-Romagna, Area Valutazione Impatto
Ambientale e Autorizzazioni
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e
l'energia dell'Emilia-Romagna Area Autorizzazioni e
Concessioni Ovest / Servizio Autorizzazioni e Concessioni
di Reggio Emilia
aoore@cert.arpae.emr.it

Reggio Emilia

Allegati n. Rif.

Oggetto: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Ulteriori richieste di integrazioni

Con riferimento all'oggetto, vista la documentazione e le integrazioni, richiamando la nota già trasmessa con protocollo n. 21778 del 29/12/2023 (che si allega per riscontro), si effettuano le seguenti richieste:

Con riferimento all'allegato "AUTORIZZAZIONI E PARERI COMPRESI NEL PAUR", si osserva che:

- Che con riferimento allo scarico di acque reflue depurate e acque meteoriche nella rete di bonifica e irrigazione, il Consorzio è ente competente per il rilascio della concessione di scarico nei canali di bonifica ai fini della compatibilità idraulica e irrigua;
- Che con riferimento ad opere interferenti con la rete di bonifica e irrigazione (opere in area di rispetto, opere interferenti, occupazione di aree del demanio per opere di bonifica o di aree del Consorzio, ecc...) il Consorzio è ente competente per il rilascio delle relative concessioni.

Nella tabella "elenco autorizzazioni" il Consorzio non risulta citato

Per quanto attiene alle interferenze con le opere di bonifica e irrigazione e ai punti di recapito degli scarichi e/o punti di prelievo, si rimarca la necessità di integrare:

- con una planimetria specifica con evidenziati i punti di interferenza con i canali di bonifica e irrigazione in gestione a questo Consorzio in adeguata scala;
- tavole esplicative di ogni interferenza, qualora non già presenti, complete di planimetria e sezioni trasversali delle opere atte ad evidenziare adeguatamente l'interferenza con i canali di bonifica e

Associato
Associazione Nazionale delle
Bonifiche delle Irrigazioni e dei
Miglioramenti Fondari



Per informazioni contattare Ing. Paola Zanetti tel. 0522 443220 email: pzanetti@emiliacentrale.it

www.emiliacentrale.it numeri verdi gratuiti: informazioni 800235320 - richiesta irrigua e segnalazione disservizi 800501999





irrigazione: occorre dare evidenza degli scavi, delle dimensioni delle opere delle particolarità di eventuali rinterrati e finiture, delle opere accessorie, evidenziando le distanze dai cigli dei canali e dagli argini e le profondità, dare evidenza dei particolari di manufatti che interferiscono con l'area di rispetto dei suddetti corsi d'acqua;

Con riferimento alla relazione idrologica e idraulica, per quanto attiene al rischio alluvioni, si conferma la necessità di inserire un paragrafo che definisca le misure di mitigazione previste DGR 1300/2016.

Ci riserviamo ulteriori osservazioni durante le successive fasi del procedimento.

Resta a disposizione per chiarimenti l'ing. Paola Zanetti pzanetti@emiliacentrale.it.

Distinti Saluti

IL DIRETTORE GENERALE
(~~Avv. Domenico Turazza~~)





Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA
E LE PROVINCE DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA

Cod. Fisc. 80151690379 – Codice IPA **OEA59A**

Bologna rif. data segnatura

Spett.le ARPAE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI OVEST
SAC di REGGIO EMILIA
aoore@cert.arpa.emr.it

Prot. n. rif. segnatura... *Pos. Archivio* ...
Class. 34.28.10/166.1 *Allegati* ...

risposta al foglio prot. 212776 del 14/12/2023
(ns. prot. 0034842-A del 15/12/2023)
e al foglio prot. 74756 del 23/04/2024
(ns. prot. 0012896-A del 23/04/2024)

Oggetto:

Comuni di Brescello e Poviglio (RE), area produttiva eco-logistica Dugara
Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica Dugara"
Indizione/Convocazione conferenza di servizi
Proponente: Dugara S.p.A.
Verifica di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 38 c. 8 del D. Lgs. 36/2023

Con riferimento procedimento in oggetto,

- *verificati* i precedenti agli atti;
- *vista* la documentazione progettuale pervenuta con le note evidenziata a margine;
- *visto* il D.P.C.M. del 14.02.2022 "Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati";
- *visto* il *documento preliminare di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico*, redatto da parte del professionista archeologo incaricato dott. Barbara Sassi, in possesso dei necessari requisiti ai sensi del D.M. 20 maggio 2019 n. 244, pervenuto con le note evidenziata a margine;
- *considerato* che, sulla base delle risultanze del citato documento per l'area in cui è previsto il Polo "Dugara" si può individuare un grado di potenziale archeologico variabile da MEDIO a BASSO;

tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, conferma *l'assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico* ai sensi dell'art. 38 c.8 del D. Lgs. 36/2023 e, come indicato nel documento stesso, conferma che lo studio di impatto ambientale dovrà comprendere la Relazione di Valutazione Preventiva dell'interesse archeologico, comprensiva degli elaborati *MOPR-MOSI* processati secondo le linee guida contenute nel DPCM 14 febbraio 2022 - G.U. n. 88 del 14-04-22.

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Francesca Tomba

Firmato digitalmente da:
FRANCESCA TOMBA

O= MiC
C= IT

Responsabile dell'istruttoria:

Dott.ssa Monica Miari, funzionario archeologo

SC

Spett.le ARPAE
Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest
Servizio Autorizzazioni e
Concessioni di Reggio Emilia

e p.c. IRETI S.p.A.

Oggetto: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi.

Parere ai sensi della D.G.R. n. 201/2016 s.m.i. e del D.lgs. 152/2006 s.m.i..

Con riferimento al procedimento di cui all' oggetto, assunto agli atti al prot. PG.AT/2023/12812 del 15/12/2023, si richiamano i contenuti delle circolari già trasmesse dalla scrivente Agenzia e visionabili sul sito: <http://www.atersir.it/servizio-idrico/regolamenti-e-direttive-tecniche>.

Nello specifico ATERSIR esprime il proprio parere sul documento adottato ai sensi dell'art. 45 della L.R. 24/2017, qualora, a seguito del parere del Gestore del SII, risultasse:

- la necessità di realizzare nuove infrastrutture del SII, o di adeguare quelle esistenti, ai fini della previsione di esigenze infrastrutturali da inserire eventualmente 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.

Preso atto, dalla documentazione pervenuta, che l'intervento in progetto riguarda la realizzazione di un'area produttiva eco-logistica, denominata Dugara, sita nei Comuni di Brescello e Poviglio in Provincia di Reggio Emilia, finalizzata a fornire un servizio di supporto alla catena produttiva e distributiva del distretto imprenditoriale della Bassa reggiana e dei territori limitrofi.

L'area di progetto a carattere industriale e rurale che si sviluppa in fregio alla strada Via Peppone e Don Camillo delimitata a Nord dalla Variante Cispadana, ad Ovest dalla SP62 della CISA e dalla ferrovia e ad est dalla SP1 Brescello-Cadelbosco, risulta dalla cartografia a disposizione:

- per la quasi totalità esterna all'agglomerato;
- esterna alla fascia di rispetto delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, così come previsto dall' art. 94 del D.lgs 152/2006;
- esterna alle zone di tutela delle acque sotterranee e superficiali ed alle zone vulnerabili ai nitrati, così come individuate dalle tavole P10a e P10b del PTCP vigente della Provincia di Reggio Emilia.

Sulla base di quanto sopra, tenuto conto del D.lgs 152/2006 e s.m.i., della D.G.R 201/2016 e s.m.i., la scrivente Agenzia, per quanto di competenza del Servizio Idrico Integrato, **esprime parere favorevole nel rispetto delle seguenti prescrizioni:**

- dovrà essere acquisito il parere del Gestore del SII, IRETI S.p.A., del quale si dovrà tener conto in ogni sua indicazione/prescrizione;
- venga verificata, congiuntamente al Gestore del SII, la presenza o meno di reti ed impianti interferenti, prevedendo, laddove esistenti, la tutela delle dotazioni, degli impianti e delle relative attività, così come prescritto dalla normativa vigente;
- eventuali necessità di spostamento, adeguamento e potenziamento delle infrastrutture del SII esistenti non potranno essere previsti a carico della tariffa del S.I.I., ma saranno a cura e spese del proponente;
- dovrà essere rispettata l'osservanza delle prescrizioni normative in merito allo scarico e smaltimento delle acque reflue e meteoriche.

Da ultimo si ricorda che eventuali modifiche dell'agglomerato, anche a seguito dell'attuazione della presente proposta, dovranno essere comunicate da codesto Ente al



competente ufficio della Regione Emilia-Romagna al fine dell'aggiornamento del database sugli agglomerati ai sensi della D.G.R. n.201/2016 e s.m.i..

Si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento e si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

La Dirigente
Area Servizio idrico Integrato
Ing. Marialuisa Campani

Firmata digitalmente secondo le normative vigenti



Aeronautica Militare
Comando 1^a Regione Aerea

P.d.C. Dott.ssa Campanella-02/73902041

ARPAE
SAC DI REGGIO EMILIA

OGGETTO: *Prat. 23/2024/CS: DUGARA SPA: AREA PRODUTTIVA ECO-LOGISTICA DUGARA NEI COMUNI DI BRESCELLO, POVIGLIO.*

e, per conoscenza:

COMANDO LOGISTICO – Serv. Infrastrutture - V. le Università, 4 – 00185

ROMA

Riferimento: Foglio N. 212776 datato 14/12/2023.

1. *L'intervento in epigrafe, quale descritto nella documentazione pervenuta con il foglio in riferimento, non interferisce né con sedimi/infrastrutture intestati a questa Forza Armata né con Servitù prediali o Militari (D.Lgs. 66/2010 art.lo 320 e segg.) a loro servizio.*
2. *Pertanto Nulla Osta relativamente ai soli aspetti demaniali di interesse di questa F.A. all'esecuzione dell'intervento di cui sopra.*

d'ordine

IL CAPO UFFICIO TERR. E PATRIMONIO f.f.

(T.Col. G.A.r.n. Francesco FRACASSI)



COMANDO MILITARE ESERCITO "EMILIA ROMAGNA"

SM – Ufficio Personale, Logistico e Servizi Militari

email istituzionale: cme_emilia_rom@esercito.difesa.it
 email certificata: cdo_rfc_emilia_rom@postacert.difesa.it

Cod.id. PLSM-LOG Ind. Cl. 10.12.4.8/II-RE/68-24
 Annessi: 1

POC Sig.ra Degli Antoni
 Tel.051/584130 int. 616 Sotrin 1351616
adnuservmil@cmebo.esercito.difesa.it

OGGETTO: Sinadoc: 42151/2023. Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto "area produttiva eco-logistica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi

A:

A

ARPAE EMILIA-ROMAGNA
 Sezione Provinciale di Reggio Emilia
 SAC Reggio Emilia
aoore@cert.arpa.emr.it

42121 REGGIO EMILIA

SOC. DURAGA SPA
dugaraspa@legalmail.it

42022 BORETTO (RE)

^^^^^^

Rif. f. n. 212776/2023 in data 14 dic. 2023 di Arpae-SAC-RE.

^^^^^^

1. In esito a quanto chiesto con il foglio in riferimento, considerata l'assenza di infrastrutture militari di interesse della Forza Armata, per quanto di competenza di questo Comando Militare, non si ravvisano impedimenti e/o contrasti alla realizzazione dell'impianto in argomento.
2. Tenuto conto della tipologia di lavori, si ritiene comunque opportuno che la Società richiedente, nel realizzarli, effettui le dovute indagini preliminari esplorative ed adotti tutte le precauzioni necessarie in materia.

d'ordine

IL CAPO DI STATO MAGGIORE in s.v.
 Col. a.(c/a) RN Nicola PERRONE



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI
E L'OPERATIVITA' TERRITORIALE

Ufficio Operativo Territoriale del Nord Est - Sede di Bologna

ARPAE - Emilia Romagna - Agenzia Regionale
per la prevenzione,
l'ambiente e l'energia dell'Emilia Romagna
Area Autorizzazioni e Concessioni Ovest
Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio
Emilia
Piazza Gioberti,4 – Reggio Emilia
aooe@cert.arpa.emr.it

Oggetto: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 26-bis del d.lgs 152/06 relativa al progetto "area produttiva ecologica Dugara", localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza dei servizi.

In relazione alla richiesta di codesta Agenzia, pratica n. 42151/2023, si fa presente che l'intervento in argomento determinerà interferenze con linee ferroviarie pertanto per l'iter autorizzativo riguardante l'intervento di cui trattasi, risultano competenti il Gestore della Infrastruttura F.E.R .s.r.l. e il Gestore dell'R.F.I. S.p.A.

Telloli Mara
051/6046252

Il Responsabile della Sede
Ing. Giuseppe Esposito

ansfisa.ansfisa.REGISTRO UFFICIALE.U.0021907.21-03-2024

Centro Giurta - Pec - 23/05/2024-0529097.E

Vice Direzione Generale Operation
Direzione Operativa Infrastrutture
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bologna
S.O. Ingegneria
Il Responsabile.

Arpae
Area Autorizzazioni e Concessioni
Ovest - Servizio Autorizzazioni e
Concessioni di Reggio Emilia
Piazza Gioberti, 4 - 42121 Reggio Emilia
PEC
aoore@cert.arpa.emr.it

pc. **FER**
Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.
Via Foro Boario, 27 - 44122 Ferrara
PEC
fer@legalmail.it

Oggetto: Fase preliminare al Provvedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.26-bis del d.lgs. 152/06 relativa al progetto “area produttiva ecologica Dugara”, localizzato nei comuni di Brescello e Poviglio (RE), proposto da Dugara S.p.A. – Avvio del procedimento, pubblicazione, comunicazione ai fini della richiesta integrazioni e convocazione della Conferenza di Servizi.

In riferimento alla Vs nota prot. 42151/2023 del 14/12/2023, trasmessa a mezzo PEC, relativa alla comunicazione di indizione di CdS in oggetto, si comunica che i comuni di Brescello e Poviglio si trovano sulla linea Parma – Suzzara gestita da FER qui per conoscenza, pertanto il procedimento in oggetto non necessita di autorizzazione da parte della Scrivente.
Distinti saluti.

Emanuele Lolli



Firmato da
EMANUELE LOLLI
il 12/01/2024 alle
14:10:55 CET

Via G. Matteotti, 5 - 40129 Bologna
I.B. Tel. 051.258.2327 - Fs 921.2327

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





Iren Acqua Reggio S.r.l.
Via Nubi di Magellano, 30 - 42123 Reggio Emilia
Tel +39 0522 2971 - Fax +39 0522 286246
Capitale Sociale 5.000.000,00 i.v.
Registro Imprese CCIAA di Reggio Emilia
C.F. 03032730354 REA RE-351876

irenacquareggio@pec.gruppopen.it
Società partecipante al Gruppo IVA Iren S.p.A.
Partita IVA del Gruppo 02863660359
Società con unico socio Ireti S.p.A.



Parma 17/01/2024

Prot. RA000042-2024-P

Spett.li

Arpae

aoore@cert.arpa.emr.it

ATERSIR

dgatersir@pec.atersir.emr.it

Oggetto: Pratica 42151/2023 - Area produttiva eco-logistica Dugara - Comuni di Brescello e Poggio (RE).

Relativamente all'oggetto, esaminata la documentazione di progetto disponibile, si esprime parere favorevole di fattibilità.

Per le reti gas e acqua si segnala che, nell'ambito della precedente lottizzazione poi sospesa, erano stati predisposti stacchi a servizio del nuovo intervento rispettivamente MP DN 200 mm e PE DE 160 mm, da verificare rispetto alle potenzialità necessarie.

Per quanto riguarda la fognatura, trattasi di intervento prevalentemente privato, in cui le aree pubbliche di parcheggio previste possono considerarsi di funzionalità prevalente per l'intervento in oggetto. Poiché le reti bianche recapitano direttamente in acque superficiali e risultano realizzate in aree fuori dagli agglomerati urbani in nostra gestione, non si ritiene che tali reti debbano essere prese in carico dal gestore fognario. Per quanto riguarda le acque reflue, per le quali non pare indicato il recapito previsto, si segnala in ogni caso che il depuratore di Borgo Sopra (trattamento primario - Imhoff), situato a Nord dell'intervento, risulta già essere in uno stato di criticità / saturazione e, quindi, sarà da valutarsi la necessità di eventuali adeguamenti nonché da presentarsi progetto delle reti previste per acque reflue; su via Peppone e Don Camillo appare anche una rete di acque nere, attualmente non in nostra gestione, con direzione Ovest-Est disconnessa dal reticolo depurato per la quale ci riserviamo di fare dei rilievi e accertamenti sul campo al fine di verificarne l'effettiva esistenza e recapito.

Tale parere ha validità di dodici mesi dalla data di rilascio e, decorso tale termine, dovrà essere presentata a Ireti nuova richiesta di emissione.

Per eventuali chiarimenti, è possibile contattare l'Ing. Giuliano Scaravelli telefonicamente (348-7718651) o tramite posta elettronica (Giuliano.Scaravelli@ireti.it).

Distinti saluti.

L'amministratore Unico

Ing. Federico Ferretti

prot. n. 68863 del 15/04/2024, acquisita con prot. n. 24093 del 15/04/2024;

- la nota di convocazione di Conferenza di servizi in data 15/05/2024, inviata a questo Ufficio Territoriale da ARPAE - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna - Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Reggio Emilia con prot. n. 74756 del 23/04/2024, acquisita con prot. n. 26252 del 23/04/2024;

Premesso che:

- l'area oggetto di intervento insiste sul reticolo di competenza del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale;
- l'area oggetto di intervento è collocata nelle mappe di pericolosità del Reticolo Secondario di Pianura (R.S.P.) del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni e ricade nello scenario di pericolosità P2 (alluvioni poco frequenti aventi tempo di ritorno da 50 a 200 anni).

Tenuto conto:

- dell'art. 13 della legge regionale 14 aprile 2004 n. 7, per i soli aspetti inerenti alla funzionalità idraulica;
- della Legge Regionale 25 novembre 2002 n. 31, "Disciplina generale dell'edilizia";
- del D.lgs del 22 gennaio 2004 n.42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio";
- del R.D. 25/07/1904 n. 523, "Testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie" ed in particolare l'art. 93 e seguenti;
- del D.lgs. del 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale", in particolare all'art. n. 115 comma 1
- della legge regionale 30 luglio 2015, n. 13, che, all'art. 19, prevede che mediante l'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile la Regione, esercita, in particolare, le funzioni afferenti al servizio di piena, al nulla osta idraulico e alla sorveglianza idraulica;
- della delibera di Giunta regionale n. 2363 del 21 dicembre 2016 "Prime direttive per il coordinamento delle Agenzie Regionali di cui agli articoli 16 e 19 della L.R. n. 13/2015, per l'esercizio unitario e coerente delle funzioni ai sensi dell'art. 15, comma 11, della medesima legge", in particolare il punto 3. Nulla osta/autorizzazione idraulica della Direttiva;
- della determinazione del Direttore dell'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la

protezione civile n. 4554 del 10/12/2018 “Direttiva su modello organizzativo, sistema di governo e attività dell’Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile”, che prevede che ogni Servizio territoriale, nell’ambito di competenza, “... rilascia autorizzazioni idrauliche, nulla osta idraulici, autorizzazioni all’invarianza idraulica per tutte le opere che vengono assentite in alveo, sia da parte pubblica che privata ...”;

- della D.G.R. n. 714 del 09/05/2022, “Direttive per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti relativi all’utilizzo del Demanio idrico”, ai sensi della legge n. 13/2015;

Tenuto conto inoltre:

- della legge 18/5/1989 n. 183, “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo”;
- del D.Lgs. 49/2010 “Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni” (recepimento della Direttiva 2007/60/CE);
- della Deliberazione n. 2/2016, con cui il Comitato Istituzionale dell’Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po, nella seduta del 3 marzo 2016, ha approvato il Piano Gestione Rischio Alluvioni comprensivo degli elaborati “mappe di pericolosità e rischio alluvioni”;
- della Deliberazione n.5/2016 del 7 dicembre 2016, con cui il suddetto Comitato Istituzionale ha adottato la Variante alle Norme del PAI e del PAI Delta;
- della Delibera_5/2021_PGRAPo del 20 dicembre 2021, con cui la Conferenza Istituzionale Permanente ha adottato l’aggiornamento del PGRA ai sensi degli art.65 e 66 del D.Lgs 152/2006;
- dei DPCM 1 dicembre 2022 di definitiva approvazione dei rispettivi primi aggiornamenti del Piano di Gestione del Rischio da Alluvione PGRA 2021-2027 (Pubblicati sulla GU Serie Generale n.32 del 08-02-2023);
- della DGR 1300 del 01/08/2016 “Prime disposizioni regionali concernenti l’attuazione del piano di gestione del rischio di alluvioni nel settore urbanistico, ai sensi dell’art. 58 – elaborato n. 7 (NTA) e dell’art. 22 – elaborato n. 5 (NTA) del progetto di variante al PAI e al PAI Delta adottato dal comitato istituzionale AdBPo con deliberazione n. 5/2015;

Considerato che:

- dalla documentazione progettuale ricevuta si evince la volontà di realizzare un’area produttiva e logistica, intermodale, in stretta connessione con il bacino produttivo locale, con funzioni di ricevimento e spedizione di materie prime e prodotti finiti, sita in Via Peppone e Don Camillo nel Comune di Brescello (RE), che può essere così sommariamente descritto:

- l'area logistica avrà funzioni di ricevimento e spedizione di materie prime e prodotti finiti, attraverso gomma e ferro, e di completamento del ciclo produttivo attraverso lo svolgimento delle ultime fasi di packaging e preparazione alla spedizione. In tale area così configurata verranno dunque realizzati:
 - Un ramo ferroviario dedicato, con relativa area di carico-scarico;
 - Capannoni per produzione e magazzinaggio per circa 100.000 mq;
 - Piazzali per la movimentazione di camion e merci;
 - Aree per dotazioni territoriali ed ecologico-ambientali;

Tutto ciò premesso e considerato, si fornisce il contributo istruttorio per quanto di competenza dello scrivente UT, sulla base della documentazione progettuale ricevuta:

- si evidenzia che l'area interessata dal progetto in esame non risulta interferire col reticolo idrografico di competenza della scrivente Agenzia.

Per quanto sopra argomentato, non si ravvisano profili di competenza diretta da parte dello scrivente UT.

Ai fini di un contributo istruttorio, si raccomanda di valutare la compatibilità dell'intervento rispetto alla collocazione in area P2 - M del Reticolo Secondario di pianura, così come prescritto dal par. 5.2 della DGR 1300/2016, nonché il rispetto del principio dell'invarianza idraulica degli scarichi rispetto ai corpi idrici ricettori.

Si informa che il responsabile del procedimento, ai sensi degli articoli 5 e ss. della Legge 241/1990 e ss.mm. e degli articoli 11 e ss. della L.R. 32/1993, è Cristiano Ceccato, nominato con determinazione n. 3200 del 13/10/2023. Il Responsabile del procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, di interessi.

Nel rimanere a disposizione per eventuali chiarimenti, si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Federica Pellegrini
(firmato digitalmente)

CC/ml