

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";

- 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://www.regione.emilia-romagna.it/area-valutazione-impatto-ambientale-e-autorizzazioni)

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;

- 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 sovra comunale e sovra 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

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)

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.

(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