

Pec Direzione

Da: Avv. Prof. Giovanni Bertolani <giovanni.bertolani@ordineavvocatireggioemilia.it>
Inviato: mercoledì 8 ottobre 2014 11:58
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazione prolungamento della Tangenziale nord di Reggio Emilia;
Allegati: Osservazione Prolungamento Tangenziale nord Reggio Emilia 08.10.14.pdf

Allego alla presente PEC file dell'osservazione al prolungamento della Tangenziale nord di Reggio Emilia proposta dai Sig.ri Magnani Giorgio, Magnani Paolino, Dallari Lina, Magnani Stefano, Arduini Marialuisa, Arduini Arturo, Arduini Anna, Feretti Franco, Ferretti Claudia, Arduini Osvaldo, Arduini Roberto, Beneventi Elisa, Arduini Nicholas, Grisendi Anna, Beneventi Gino, Bombino Alfonso, Motta Rosanna, Quintavalli Elio, Marino Maria, Miele Domenico, Adorno Clementina e Ferretti Cinzia.

Resto in attesa di riscontro nei termini di legge.

Trattandosi di osservazione presentata da pluralità significativa di proponenti, tutti gli interessati hanno eletto spontaneo e volontario domicilio presso il sottoindicato professionista.

Distinti saluti.

Per gli osservanti, il domiciliatario, Avv. Prof. Giovanni Bertolani
Via Boiardi n. 3 – Reggio Emilia
Tel. 0522 440100



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot.DVA-2014-0032456 del 09/10/2014



Questa e-mail è priva di virus e malware perché è attiva la protezione avast! Antivirus.



- On. MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

E DEL MARE - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale - Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma - PEC: **DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it**

- **Spett.le ANAS** - Direzione Generale - Via Monzambano 10, 00185 Roma - PEC: **anas@postacert.stradeanas.it**

- **Spett.le ANAS** - Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna - Viale Angelo Masini 8, 40126 Bologna - PEC: **anas.emiliaromagna@postacert.stradeanas.it**

- **Spett.le COMUNE DI REGGIO EMILIA** - Piazza Prampolini 1, 42121 Reggio Emilia - PEC: **comune.reggioemilia@cert.provincia.re.it**

OSSERVAZIONE

I sottoscritti:

- **Magnani Giorgio**, nato a Viano (RE) il 15.7.1950 e residente in Via Ancini n. 15 in Reggio Emilia, C.F.: MGNRG50L15L831Y, comproprietario dell'immobile sito in Via Ancini in Reggio Emilia e censito al F. 66 mapp. 332 sub. 4, nonché nudo proprietario degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 332 sub. 2-3,

- **Magnani Paolino**, nato a Viano (RE) il 28.4.1925 e residente in Via Ancini n. 15 in Reggio Emilia, C.F.: MGNPLN25D28L831R, cusufruttuario degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 332 sub. 2-3,

- **Dallari Lina**, nata a Quattro Castella (RE) il 17.11.1926 e residente in Via Ancini n. 15 in Reggio Emilia, C.F.: DLLLNI26S57H122Q, cusufruttuaria degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 332 sub. 2-3,

- **Magnani Stefano**, nato a Reggio Emilia (RE) il 4.3.1976 e residente in Via Ancini n. 15 in Reggio Emilia, C.F.: MGNSFN76C04H223Q,

oltrechè

- **Arduini Marialuisa**, nata a Reggio Emilia (RE) il 5.4.1956 e residente in Via Ancini n. 15 in Reggio Emilia, C.F.: RDNMLS56D45H223Z, comproprietaria dell'immobile sito in Via Ancini in Reggio Emilia e censito al F. 66 mapp. 332 sub. 4, nonché proprietaria dell'immobile sito in Via Ancini in Reggio Emilia e censito al F. 41 mapp. 117 sub. 7, oltreché nuda proprietaria degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 41 mapp. 258 e 259 sub. 2,

- **Arduini Arturo**, nato a Reggio Emilia (RE) il 9.1.1915 e residente in Via Ancini n. 03 in Reggio Emilia, C.F.: RDNRTR15A09H223X, usufruttuario degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 41 mapp. 258, 259 sub. 2,

oltreché

- **Arduini Anna**, nata a Reggio Emilia (RE) il 26.4.1946 e residente in Via Ancini n. 1 in Reggio Emilia, C.F.: RDNNNA46D66H223Y, proprietaria dell'immobile sito in Via Ancini in Reggio Emilia e censito al F. 41 mapp. 195,

- **Ferretti Franco**, nato a Reggio Emilia (RE) l'8.12.1943 e residente in Via Ancini n. 1 in Reggio Emilia, C.F.: FRRFNC43T08H223B,

oltreché

- **Ferretti Claudia**, nata a Reggio Emilia (RE) il 21.3.1971, residente in Via Zibordi n. 15 in Reggio Emilia e domiciliata in Via Ancini n. 1/A in Reggio Emilia, agente in proprio nonché quale legale rappresentante della **Promovision Sas**, C.F.: FRRCLD71C61H223T, proprietaria degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 41 mapp. 117 sub. 8-9-10,

oltreché

- **Arduini Osvaldo**, nato a Reggio Emilia (RE) il 17.6.1937 e residente in Via Ancini n. 5 in Reggio Emilia, C.F.: RDNSLD37H17H223W, proprietario degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 41 mapp. 113 sub. 5, 208 sub. 2-3, 115 sub. 3 e 259 sub. 1,

oltreché

- **Arduini Roberto**, nato a Reggio Emilia (RE) il 6.6.1965 e residente in Via Ancini n. 9 in Reggio Emilia, C.F.: RDNRRRT65H06H223S, comproprietario dell'immobile sito in Via Ancini in Reggio Emilia e censito al F. 41 mapp. 165,
- **Beneventi Elisa**, nato a Reggio Emilia (RE) il 10.4.1964 e residente in Via Ancini n. 9 in Reggio Emilia, C.F.: BNVLSE64D50H223Z, comproprietaria dell'immobile sito in Via Ancini in Reggio Emilia e censito al F. 41 mapp. 165,
- **Arduini Nicholas**, nato a Montecchio (RE) il 15.11.1994 e residente in Via Ancini n. 9 in Reggio Emilia, C.F.: RDNNHL94S15F463U,

oltreché

- **Grisendi Anna**, nata a Cavriago (RE) il 30.5.1946 e residente in Via Ancini n. 17 in Reggio Emilia, C.F.: GRSNNA46E70C405D, comproprietaria degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 269 sub. 1-2 e 13 sub. 3, nonché proprietaria degli immobili siti in Via Comunale (Roncocesi) in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 11 sub. 1-2-3 e 159,
- **Beneventi Gino**, nato a Viano (RE) il 15.3.1944 e residente in Via Ancini n. 17 in Reggio Emilia, C.F.: BNVGNI44C15L831S, comproprietario degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 269 sub. 1-2 e 13 sub. 3,

oltreché

- **Bombino Alfonso**, nato a Sarno (SA) il 20.3.1971 e residente in Via Ancini n. 21 in Reggio Emilia, C.F.: BMBLNS71C20I438W, comproprietario degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 12 sub. 1-2,
- **Motta Rosanna**, nato a Reggio Emilia (RE) il 22.12.1973 e residente in Via Ancini n. 21 in Reggio Emilia, C.F.: MTTRNN73T62H223L, comproprietaria degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 12 sub. 1-2.

oltreché

- **Quintavalli Elio**, nato a Albinea (RE) il 26.10.1963 e residente in Via Ancini n. 11 in Reggio Emilia, C.F.: QNTLEI63R26A162L, comproprietario degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 20 sub. 7,

oltreché

- **Marino Maria**, nata a Caivano (NA) il 16.1.1969 e residente in Via Ancini n. 13 in Reggio Emilia, C.F.: MRNMRA69A56B371F, comproprietaria degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 20 sub. 4,

- **Miele Domenico**, nato a Mannheim (GERMANIA) il 07.5.1966 e residente in Via Ancini n. 13 in Reggio Emilia, C.F.: MLIDNC66E07Z112V, comproprietario degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 20 sub. 4,

oltreché

- **Adorno Clementina**, nata a Caivano (NA) il 04.7.1943 e residente in Via Ancini n. 13 in Reggio Emilia, C.F.: DRNCMN43L45B371V, comproprietaria degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 20 sub. 5-6, e 275,

oltreché

- **Ferranti Cinzia**, nata a Reggio Emilia (RE) il 27.7.1961 e residente in Via Ancini n. 11 in Reggio Emilia, C.F.: FRRCNZ61L65H223P, comproprietaria degli immobili siti in Via Ancini in Reggio Emilia e censiti al F. 66 mapp. 20 sub. 7.

Tutti i suindicati esponenti dichiarano, ai fini del presente atto, di essere domiciliati presso lo studio dell'Avv. Prof. Giovanni Bertolani, in Via Boiardi n. 3, in Reggio Emilia (CAP 42121), PEC: giovanni.bertolani@ordineavvocatireggioemilia.it, cui inviare ogni comunicazione e/o riscontro alla presente osservazione.

Premesso

- Che i suddetti soggetti risultano tra i proprietari d'immobili, costituenti un nucleo di fabbricati di cui fanno parte vari edifici tradizionali, ex-agricoli, ora ad uso civile,

denominati “*case Pironi*” ed un edificio di maggior pregio architettonico, anch’esso adibito ad uso abitativo urbano, denominato “*casino Pironi*”.

- Che detti fabbricati sono situati in una stretta porzione di territorio, fortemente delimitato ad Est da via Marx (strada che dalla via Emilia, all’altezza della zona artigianale della frazione Pieve Modolena, conduce alla frazione di Villa Roncoesi), a Sud dalla ferrovia storica Milano-Bologna, e ad Ovest dal torrente Modolena, principale affluente del torrente Crostolo.

- Che i soggetti sopra menzionati risultano proprietari di immobili, nonché residenti nel suddetto nucleo di fabbricati, i quali pertanto sono a buon motivo interessati dalle vicende, riguardanti l’opera infrastrutturale, volta al prolungamento della tangenziale Nord di Reggio Emilia.

- Che in effetti, in base alla consultazione del progetto definitivo, relativamente al prolungamento della tangenziale Nord di Reggio Emilia, di cui relazioni tecniche ed elaborati grafici sono liberamente consultabili sul sito web del Ministero dell’Ambiente (MATTM), di tale opera, una volta completata, è prevista un’ubicazione a distanza di circa 15 metri dall’edificio, situato più a Sud del nucleo “*case Pironi*”.

- Che pertanto, vista anche la procedura di VIA, riguardante il progetto del prolungamento della Tangenziale Nord di Reggio Emilia, risulta in questa sede necessario porre massima attenzione a quanto disposto dai piani urbanistici, vigenti in Comune di Reggio Emilia, tra i cui confini tale infrastruttura viaria integralmente si colloca.

Per tutte le suindicate ragioni, gli anzidetti esponenti, propongono la presente

OSSERVAZIONE

per i seguenti

Motivi

Vengono in rilievo questioni autonome, ancorché complementari, poiché tutte concernenti l'esito ottimale della iniziativa.

A. La prima è costituita dalla positiva verifica della eccellenza della prevista localizzazione dell'infrastruttura viaria prescelta e conseguentemente:

1. Della motivata preferenza, accordata al progetto per la dignità e la migliore idoneità all'espletamento del servizio ipotizzato, per effetto di valide motivazioni, derivanti dai provati risultati funzionali, ricavati dai condotti studi sull'adeguatezza dell'opera da realizzare;
2. Dell'effettuata verifica di una valutazione comparativa delle varie opportunità disponibili, a rigorosa conferma di una decisione, maturata in totale estraneità a schemi preconcepiuti, eppertanto integralmente affidata agli esiti del tutto emancipati dell'esperita indagine, a conferma della volontà di conseguimento della migliore soluzione adottabile, nella situazione data.

B. La seconda non risulta peraltro meno inquietante della precedente, avendo per scopo primario, non tanto l'ottenimento di un risultato più vicino possibile a quello ideale, proprio degli obiettivi di cui alla pregressa lettera A, quanto la scrupolosa ottemperanza alle **modalità attuative dell'opera da eseguire**, che esigono meticoloso rispetto delle regole pianificatorie a carattere zonizzativo, costituite:

1. Dalle norme urbanistiche, recanti la individuazione delle specifiche possibilità localizzative dell'intervento infrastrutturale da realizzare,;
2. Della intensità delle capacità edificatorie, consentite in sito, così come delle altezze massime ammesse;
3. Del dimensionamento e del posizionamento delle dotazioni territoriali;
4. Della tutela sismica, ed analogamente di quella dei borghi e della protezione paesaggistica, oltretutto della difesa ambientale, preminentemente nei confronti

degli inquinamenti acustici, ma anche della preservazione dell'*habitat*, sito ricco di presenze umane e non solo, di anziani e di fanciulli.

C. La terza mira al censimento ed alla valutazione degli **strumenti**, necessari alla portata a compimento dell'iniziativa di trasformazione dell'ipotizzato ambito, con la finalità positiva di consentire la realizzazione di strategie di rinnovamento, sia per funzionalità, **che** per tempestività, per sicurezza, per celerità e per sobrietà di spesa, risultanti tali, da rendere attraente l'impiego delle risorse occorrenti e da stimolare pertanto l'investitore alla propensione al rischio, così come alla necessaria, inerente risolutezza.

Un insieme di azioni e di reazioni, volte ad incoraggiare gli esiti degli impieghi occorrenti, all'ottenimento, eppertanto alla realizzazione degli scopi di rilevanza pubblicistica, in concreto legittimamente perseguiti.

D. Inoltre acquisisce contestuale, quanto essenziale rilevanza la conformità dell'insediamento dei più recenti interventi alle previsioni di pianificazione territoriale, indicate dagli strumenti urbanistici vigenti, in quanto regolarmente approvati, con la partecipazione dei cittadini interessati, al preciso scopo di conformazione dei nuovi agglomerati alle operanti ipotesi programmatiche di *planning*, al fine di attribuire alle più recenti ingerenze trasformative un segno di armonica discontinuità con le risultanze del tempo trascorso, peraltro in una persistenza organizzatoria, tesa a connettere tra loro passato, presente e futuro. Nel complesso una ricucitura temporale, volta alla valorizzazione della storia della umanità.

Trattasi di un dato culturale d'innegabile interesse, poiché volto a portare alla contestuale evidenza, sia le componenti ereditarie di congiunzione delle varie epoche ed esperienze, sia i fattori di rinnovamento, destinati a lasciare il segno negli'inediti cimenti, che attendono l'uomo, nel variare della successione epoche.

E. In tale contesto, gli strumenti di pianificazione territoriale, a seconda dei rispettivi contenuti dispositivi, abbisognano, per una loro adeguata esecuzione, delle puntualizzazioni, recate dai **piani di dettaglio di relativa attuazione**, con il proposito di giovare di un grado di definizione, pari al livello di complessità e di articolazione delle scelte urbanistiche, da porre in essere.

In detto ambito, la Conferenza dei Servizi, indetta da ANAS, è chiamata a raccogliere i pareri ed i nulla-osta degli Enti territoriali, con finanziamenti del progetto, assicurati dal Cipe, come desumibile dal sottoscritto Accordo di Programma. Dall'approvazione tecnica di detto progetto da parte di ANAS discendono la **dichiarazione dei p.u.** e **l'apposizione di vincoli espropriativi**, presupposti indefettibili d'indizione dell'appalto dei lavori, in considerazione dell'accertata finalità pubblicistica del relativo intervento.

Il piano di dettaglio consente la riproduzione prima e la realizzazione poi di una immagine di dettaglio dell'intervento da porre in essere, non solo fornendo una raffigurazione specifica della localizzazione, del dimensionamento e della integrazione, nella relativa autonomia dei lotti, soggetti a circostanziata identificazione, ma soprattutto del posizionamento e della interconnessione di servizio tra ambiti, destinati all'edificazione e quelli adibiti all'infrastrutturazione del territorio, sia mediante la individuazione e la realizzazione dei pertinenti carichi antropici, che a mezzo della corretta ubicazione e dell'adeguato proporzionamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

Il tutto, visto come contributo complementare ad un'ordinata ed armonica organizzazione di un corretto assetto del territorio.

F. La tutela della salute, la salvaguardia del paesaggio, la difesa della sicurezza, tra cui quella relativa al rischio sismico, la protezione dei beni culturali, etc., definiscono un corredo di dotazioni, volte a migliorare la vivibilità dei luoghi da antropizzare, non solo a

sostegno della ricettività d'ambito, ma anche a valorizzazione delle prerogative, delle peculiarità e delle prerogative dei siti interessati.

Sicché la cura zonale presuppone doti di conoscenza versatili e complesse, allo scopo di assicurare il rispetto dell'ambiente, anche nella fase più delicata della trasformazione urbanistica ed edificatoria. Un approccio ampio e multiforme, volto alla sistemazione d'inediti, ancorché regolati assetti.

Nell'inquadramento del contesto globale, vengono disciplinate con profilo convenzionale i supporti infrastrutturali di viabilità e di servizi, indirizzati all'ottimizzazione dell'esistenza umana, ossia ad assicurare ed a garantire alla stessa discernimento ed avvedutezza di formazione, ma ancor più omogeneità ed armonicità di funzionalità e di azione: una integrazione tanto necessaria, quanto utile e positiva. Il che fa comprendere la inevitabilità di riconoscimento al delineato affresco della complessità del relativo contenuto prescrittivo, affinché trovino rappresentatività e coordinamento di pertinente immagine tutte le componenti partecipanti e concorrenti al perfezionamento dell'inerente assetto, così contribuendo e cooperando ai connessi processi di sviluppo spirituale, culturale e sociale.

Trattasi della ideazione prima, della formazione poi, ed in seguito dello sviluppo e della realizzazione di un sistema di correlazioni interconnesse, a finalità di valorizzazione degli individuati rapporti d'interdipendenza. Una ricerca nobile e positiva, poiché rivolta ad un colto approfondimento delle componenti, partecipi dell'ordinamento dell'assetto istituzionale ed amministrativo. Un perfezionamento organizzatorio, che interessa gli stessi presupposti, nozioni e fundamenta dell'ordine e dell'apparato istituzionale, non solo in ordine alla idoneità della struttura istitutiva, ma anche e soprattutto agli effetti delle inerenti e conseguenti evoluzioni di maturazione e di crescita, premesse essenziali, ai fini della garanzia d'impulso ad una migliore intesa tra organi di governo e beneficiari delle relative spettanti funzioni d'ufficio.

G. Osservazioni in tema paesaggistico-ambientale.

1. Innanzitutto le **localizzazioni delle nuove viabilità veicolari e ferroviarie** dovranno rispettare le distanze normativamente imposte, tra i rispettivi sedimi ed i relativi posizionamenti, per ragioni d'inserimento ambientale, ma anche per motivazioni attinenti alla sicurezza, in caso di deragliamento ferroviario, o di fuoriuscita dalla carreggiata stradale, in particolar modo del traffico pesante e dunque per cause, ampiamente giustificative dei vincoli imposti dal dovere di rispetto dell'interesse pubblico concreto.

La collocazione sul territorio di tali infrastrutture deve prima di tutto tenere in preminente considerazione l'ordine degli adempimenti da ottemperare, a garanzia non solo di sequenze procedimentali corrette, eppertanto legittime, ma soprattutto razionali, a salvaguardia del conseguimento di una decisione finale, conforme alla legge, poiché frutto di una sequenza di componenti partecipative diligenti e volte ad una puntuale attuazione ordinamentale.

La questione risulta invero di peculiare rilevanza, poiché costituisce imprescindibile dovere istituzionale di qualsiasi Amministrazione, idoneata all'esercizio di potestà d'ingerenza in ambito procedimentale, d'intervenirvi, in conformità ai criteri di massima, fissati dalla legge.

Le motivazioni sono da rinvenirsi nella corretta e puntuale portata a termine di ogni incombenza a tempo debito, in modo da attribuire a ciascun incarico la pertinente responsabilità, con riguardo allo specifico settore di peculiare riferimento.

2. Occorre in proposito sottolineare, come, per un verso si sia passati dalla unicità della strumentazione urbanistica d'inquadramento (PRG), ad una pluralità di programmi di disciplina territoriale, di cui il **PSC**, costituente strumento urbanistico generale di mero indirizzo ed il **POC**, integrante il **Piano Operativo**, con la duplice conseguenza della necessità di una doppia peculiare approvazione dei medesimi, per porre in essere variante

parziale alle previsioni del pregresso, vigente mezzo di programmazione territoriale, a carattere generale (PSC).

Il procedimento seguito nella specie propone una soluzione anomala, o quantomeno inconsueta, rappresentata dalla fattispecie dell'inserimento sequenziale di un **parere tecnico procedimentale**, in un momento in cui non esiste, né è intervenuta l'adozione del POC, per modo da non poterne attivare al tempo la legittima possibilità di attuazione - ove occorrente - così come delle eventualmente necessarie misure di salvaguardia e da consentire contestualmente, ante approvazione, l'accesso al procedimento medesimo degli interessati alla presentazione di eventuali osservazioni.

Nel caso *de quo*, non solo si continua a sproposito a parlare di **progetto infrastrutturale**, estraneo all'attuale grado di evoluzione della procedura, in cui la mancata adozione ed approvazione di variante settoriale al POC ne rende inintelligibile la relativa localizzazione, precludendo così una lettura consolidata del territorio, eppertanto anche dell'inerente, accluso contesto paesaggistico-ambientale.

3. Il presente atto ha la presunzione, nel preminente interesse pubblico, di provvedere a delineare il puntuale e rigoroso percorso procedimentale da attivare, **per evitare che eventuali contenziosi, prodotti da terzi, possano ulteriormente procrastinare, non già il risolutivo assestamento degli effetti strategici ipotizzati, bensì le implicazioni pregiudizievoli, conseguenti ad una destabilizzazione dell'impianto congegnato**, ascrivibile all'attivazione di contenzioso, costituente notoriamente elemento di rischio per la resistenza al perseguimento degli obiettivi prima e dei risultati, poi opinati.

Onde la necessità di un sistematico riepilogo di componenti urbanistiche, edilizie, ambientali e di affidabilità, essenziali ed anzi indispensabili alla retta formazione di un insieme, costituente un obbligatorio coacervo di componenti integrate, indirizzate al conseguimento di esiti plurimi, ancorché tra loro fortemente correlati e connessi.

Detti risultati, per essere rettamente ottenuti, devono provenire da una successione pluriprocedimentale coordinata, per rispettiva incidenza e per susseguenti finalità da conseguire.

La progressione della delineata sequela può essere così sinteticamente riassunta:

- a. Approvazione di PSC e di POC, quali strumenti urbanistici sostitutivi del PRG, i cui contenuti programmatori sono chiamati a surrogare quelli del precedente *planning*, succedendo questi ultimi al pregresso piano, considerate le finalità meramente d'indirizzo del PSC e quelle strategiche del POC, di cui costituiscono connotati distintivi, che esigono identità di contenuti tra quelli di natura e ad effetti orientativi **del primo** e quelli ad intendimenti, ad implicazioni e ad efficacia esecutiva **del secondo**. La doverosa conformazione delle previsioni dei due strumenti urbanistici deriva dalla necessità della corrispondenza tra pianificazione preliminare e quella operativa, attribuendo così alla programmazione pubblica il riconoscimento della obbligatorietà della corrispondenza tra momento anticipativo e quello produttivo dei relativi effetti, allo scopo di accertarne coerenza di contenuti e coesione nell'attuazione delle conseguenti implicazioni. Tali implicazioni sono rese indispensabili da due circostanze: **La prima**, predisponendo disponibilità alla possibilità di adeguamento fra i due, eventuali diversi temi, a mezzo della potestà di procedere a variante anche parziale d'adeguamento, a mezzo di un obbligo di allineamento, di POC, trattandosi di piano operativo; **La seconda**, tenendo presente, che, ove la previsione del POC incida su area di completamento edilizio, interessante gli *standards*, ed in generale i servizi, può da tale specifica previsione assumersi una valida, quanto legittima **dichiarazione di p.u., presupposto di attivazione della procedura espropriativa**. È di tutta evidenza il prolungamento dei tempi, che subisce la possibilità di pervenire alla suddetta declaratoria, allorché l'approvazione di ben due strumenti urbanistici, quali il **piano preliminare e quello strategico**

impongono fisiologica indeterminatezza temporale, in ordine alla verifica di entrambi gli eventi. Una dilazione, che per la propria realistica improgrammabilità, non consente una calendarizzazione precisa, prima di tutto del *planning*, ma anche dei termini occorrenti, per la realizzazione delle espropriazioni, con evidente ed inequivoco pregiudizio, per la programmazione delle spese, dei lavori e dei tempi attuativi occorrenti. Con le immaginabili conseguenze negative, in tema, sia di maggiori esborsi, che di superiori limiti temporali necessari all'acquisizione delle aree, così come dei beni, necessari alla pianificazione, prima, all'acquisizione alla mano pubblica poi, ed alla ultimazione infine di quel tessuto infrastrutturale e di quella dotazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, che contraddistinguono l'urbanesimo moderno. Attualmente i minori tempi d'impiego nell'attuazione, nel completamento e nella effettiva possibilità di fruizione dei servizi significano risparmio in risorse erogate ed abbreviazione nei termini di disponibilità dei medesimi, con comprensibile riduzione dei costi d'inerente realizzazione, così come di pertinente esercizio. Un'analisi tutto sommato verificata e verificabile, che va adeguatamente esaminata, nel preminente interesse dell'utenza e conseguentemente del precipuo beneficio pubblico.

- b. Tale tornaconto consegue ad un effettivo rispetto dei termini procedurali, normativamente determinati, eppertanto cogentemente imposti, non solo agli effetti della sottrazione od anche della semplice dilazione nel ristoro dei danni eventualmente subiti dalla P.A. nell'ottemperanza ai propri strutturati doveri, di cui la stessa deve dare conto al cittadino, nell'ambito della delega dei poteri istituzionalmente attribuiti ed approvati, ma soprattutto nel quadro delle legittime potestà assegnate, in quanto ordinamentalmente e giudizialmente riconosciute.

Tuttavia, proprio perché l'azione amministrativa risulta legittimamente proceduralizzata, sorprende, che pareri, fisiologicamente costituenti atti istruttori

infraprocedimentali, come quelli resi in materia ambientale e paesaggistica, vengano posti in pubblicazione e sugli stessi sia consentita la presentazione di osservazioni, in totale assenza d'inserimento nell'inclusivo procedimento di specifico riferimento. Per vero, il procedimento cui occorre nella specie avere riguardo risulta, non già quello attinente alla formazione di detto responso, **bensì quello, cui il medesimo accede, quale fattore istruttorio di corredo e di sussidio al medesimo**, nel caso in cui, come quello *de quo*, esso integri il procedimento di pianificazione urbanistica, quale strumento di dotazione e di arricchimento dello stesso, attraverso l'introduzione di motivati approfondimenti, individuati ed indicati da soggetti singoli o collegiali, dotati di settoriale qualificazione e competenza in materia.

Ora come può essere valutato un **parere infraprocedimentale**, ove il procedimento di settoriale attinenza (quello del POC), cui il medesimo accede, non esiste ancora, poiché non oggetto di variante urbanistica, almeno adottata? Quanto osservato, induce a ritenere, che occorre porre ordine in un sito, in cui l'interesse pubblico prevale su ogni altra ed ulteriore preoccupazione, peraltro da perseguirsi con gli atti e gli strumenti, offerti dalla legge.

Un approfondimento, volto a far prevalere il beneficio complessivo, nel quadro di quello a rilevanza generale, poiché indirizzato all'affermazione del bene comune, ancorché estraneo all'attenzione da riservare anche ai singoli tornaconti.

Una distinzione, che intende premiare quelle sensibilità sociali, che siano rivolte al reale perseguimento dell'autentico giovamento al servizio della Comunità.

4. Distanze di rispetto

Si riportano le distanze di rispetto che risultano analizzando la condizione esistente dell'area territoriale ove sono collocati i fabbricati qui denominati "case Pirondi":

- Vincoli paesistici secondo ex 431/85 (Galasso) D.lgs 42 del 2004: fascia di rispetto ai corsi d'acqua vincolati: 150 ml.

- Rispetti ferroviari secondo DPR 753 del 11/07/1980 art. 49: - fasce di rispetto dalla linea ferroviaria di progetto o esistente: 30 ml. In casi specifici (secondo art. 60 del medesimo decreto) si può prevedere deroghe al calcolo della distanza minima dalla sede della più vicina rotaia.

- Rispetti stradali secondo D.l. 1404 del 01/04/1968. Le distanze da rispettare dal ciglio della strada sono: tipo A autostrade, 60 ml; tipo B strada di grande comunicazione, 40 ml; tipo C strada di media importanza, 30 ml; tipo D strada di interesse locale, 20 ml.

A tale distanze minime va aggiunta la larghezza della proiezione di eventuali scarpate o fossi.

Secondo quanto stabilito dal Codice della strada, art. 16, i rispetti stradali ribadiscono quelli sopra citati.

Secondo quanto stabilito dal PSC, va evidenziato quanto segue:

- Classificazione della rete stradale ai sensi dell'art. 2.1 "Classificazione delle strade urbane" del Regolamento viario del Comune di Reggio Emilia (ver. 3.3) del Maggio 2010.

- Determinazione delle fasce di rispetto stradale ai sensi dell'art. 3.2 "Fasce di pertinenza e di rispetto stradale, aree di viabilità del Regolamento viario del Comune di Reggio Emilia (ver. 3.3) del Maggio 2010.

- l'esistente strada via Marx è classificata fra le "C-Strade extraurbane secondarie", secondo "P7.1 Nord_Vincoli infrastrutturali"

- il futuro prolungamento della tangenziale Nord è classificato fra le "B- Strade extraurbane principali", secondo "P7.1 Nord_Vincoli infrastrutturali", e come "Strada extraurbana primaria, secondo "P2_Norme di attuazione".

5. Fascia di rispetto ferroviaria.

Il tracciato ferroviario storico Milano-Bologna risulta allo stato di fatto l'infrastruttura maggiormente impattante, e la previsione di collocare, da progetto definitivo, il prolungamento della tangenziale Nord a fianco della stessa ferrovia è condizione di assoluto aggravio di aspetti quali l'inquinamento acustico e dell'aria.

A tal proposito, va ricordato il D.P.R. n. 753 del 11 luglio 1980 ("Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto"), che regola le distanze delle costruzioni o dei fabbricati dalle linee ferroviarie.

Art. 49. Comma 1.: "Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.". Comma 2: "La norma di cui al comma precedente si applica solo alle ferrovie con l'esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili ai sensi del terzo comma dell'articolo 1."

Art. 50. Comma 1.: "Il divieto di cui al precedente articolo 49 decorre dall'entrata in vigore delle presenti norme, per le linee ferroviarie esistenti e per quelle il cui progetto sia stato già approvato, e dalla data di pubblicazione sul Foglio degli annunci legali delle singole prefetture competenti per territorio dell'avviso dell'avvenuta approvazione, per le ferrovie il cui progetto sia approvato successivamente all'entrata in vigore delle norme stesse, e si applica a tutti gli edifici e manufatti i cui progetti non siano stati approvati in via definitiva dai competenti organi alle date suddette.". Comma 2." I comuni non possono comunque rilasciare concessioni di costruzione entro la fascia di rispetto di cui al precedente articolo 49 dal momento della comunicazione agli stessi dei progetti di massima relativi alla costruzione di nuove linee ferroviarie, quando detti progetti, a norma dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, non siano difformi dalle prescrizioni e dai vincoli delle norme o dei piani urbanistici ed edilizi."

Art. 52. Comma 1. "Lungo i tracciati delle ferrovie è vietato far crescere piante o siepi ed erigere muriccioli di cinta, steccati o recinzioni in genere ad una distanza minore di metri sei dalla più vicina rotaia, da misurarsi in proiezione orizzontale.". Comma 2. "Tale misura dovrà, occorrendo, essere aumentata in modo che le anzidette piante od

opere non si trovino mai a distanza minore di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.”. Comma 3. “Le distanze potranno essere diminuite di un metro per le siepi, muriccioli di cinta e steccati di altezza non maggiore di metri 1,50.”. Comma 4. “Gli alberi per i quali è previsto il raggiungimento di un’altezza massima superiore a metri quattro non potranno essere piantati ad una distanza dalla più vicina rotaia minore della misura dell’altezza massima raggiungibile aumentata di due metri.”. Comma 5. “Nel caso che il tracciato della ferrovia si trovi in trincea o in rilevato, tale distanza dovrà essere calcolata, rispettivamente, dal ciglio dello sterro o dal piede del rilevato.”. Comma 6. “A richiesta del competente ufficio lavori compartimentale delle F.S. , per le ferrovie dello Stato, o del competente ufficio della M.C.T.C., su proposta delle aziende esercenti, per le ferrovie in concessione, le dette distanze debbono essere accresciute in misura conveniente per rendere libera la visuale necessaria per la sicurezza della circolazione nei tratti curvilinei.”. Comma 7. “Le norme del presente articolo non si applicano ai servizi di pubblico trasporto di cui al terzo comma dell’articolo 36 (veicoli sospesi a funi, travate od altre strutture)”. E’ possibile costruire in deroga dalle distanze sopracitate in base al contenuto dell’art.60 che di seguito si riporta:

Art. 60. “Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie, la natura dei terreni e le particolari circostanze locali lo consentano, possono essere autorizzati dagli uffici lavori compartimentali delle F.S. per le Ferrovie dello Stato, e dai competenti uffici della M.C.T.C. per le ferrovie in concessione, riduzioni alle distanze prescritte dagli articoli dal 49 al 56.”.

I competenti uffici della M.C.T.C. Prima di autorizzare le richieste riduzioni delle distanze legali prescritte, danno , mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, comunicazione alle aziende interessate delle richieste pervenute, assegnando loro un termine perentorio di giorni trenta per la presentazione di eventuali

osservazioni. Trascorso tale termine, i predetti uffici possono autorizzare le riduzioni richieste.

6. Orientamenti giurisprudenziali, relativamente agli artt. sopra citati del D.P.R. n. 753 del 11 luglio 1980.

Dagli artt. 49 e 60 del dpr n. 753/1980 la giurisprudenza ha ritenuto di dover ricavare la regola che i medesimi siano applicabili non solo all'erezione di un manufatto del tutto nuovo, ma anche alle modifiche a manufatti esistenti capaci comunque di aggravare la limitazione della visuale, ed inoltre ha precisato che tali norme richiedono che l'autorizzazione in deroga sia rilasciata prima dell'inizio dei lavori, perché, trattandosi di opere che incidono sulla sicurezza ferroviaria, la deroga condiziona la stessa possibilità di rilascio delle autorizzazioni necessarie alla realizzazione del manufatto.

L'art. 49 del DPR 11.07.1980, n. 753, recante "norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto" dispone che "lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia", e l'art. 60 prevede che le distanze siano derogabili dagli uffici lavori compartimentali delle F.S., per le ferrovie dello Stato "quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie, la natura dei terreni e le particolari circostanze locali lo consentano".

Dalle norme citate la giurisprudenza, tenuto conto della loro ratio, ha ritenuto di dover ricavare la regola che le medesime siano applicabili non solo all'erezione di un manufatto del tutto nuovo, ma anche alle modifiche a manufatti esistenti capaci comunque di aggravare la limitazione della visuale (cfr. Cassazione civile, Sez. I, 25.09.1996, n. 8452), ed inoltre ha precisato che tali norme richiedono che l'autorizzazione in deroga sia rilasciata prima dell'inizio dei lavori, perché, trattandosi di opere che incidono sulla sicurezza ferroviaria, la deroga condiziona la stessa possibilità

di rilascio delle autorizzazioni necessarie alla realizzazione del manufatto (cfr. Tar Campania, Napoli, Sez. II, 11.04.2008, n. 2075).

Il rispetto delle norme citate avrebbe richiesto il preventivo ottenimento di una nuova autorizzazione per ottenere la deroga ad innalzare di circa cinque metri il manufatto già esistente in fregio alla linea ferroviaria ad una distanza inferiore a quella stabilita dalla legge (TAR Veneto, Sez. III, sentenza 08.03.2012 n. 333).

Il vincolo di inedificabilità relativa posto dall'art. 49 DPR 753/1980 (distanza minima dalla ferrovia) è determinato da ragioni di sicurezza, non di tutela dell'ordinato assetto del territorio, e può essere derogato, quando la situazione concreta lo consenta, su autorizzazione degli uffici ferroviari preposti alla tutela del vincolo stesso: è evidente come l'esercizio di quest'ultimo potere, previsto dall'art. 60 del D.P.R. n. 753/1980, non possa essere condizionato dalla circostanza che le norme urbanistiche locali non vi abbiano fatto espresso riferimento. (TAR Piemonte, Sez. I, sentenza 12.01.2012 n. 1)

Infatti, ai sensi dell'art. 60 del DPR citato, gli uffici compartimentali di F.S. possono autorizzare riduzioni delle distanze fissate dagli art. 49 e 55; inoltre l'art. 50, comma 1°, dello stesso DPR stabilisce espressamente che il divieto ex art. 49 "si applica a tutti gli edifici e manufatti i cui progetti non siano stati approvati in via definitiva dai competenti organi" alla data di entrata in vigore del DPR 753/1980, mentre i vincoli di inedificabilità assoluta, ai sensi dell'art. 33 della legge 47/1985, sono tali solo "se siano stati imposti prima dell'esecuzione delle opere". Ne segue che il vincolo ex art. 49 del DPR n. 753/1980, in quanto relativo, si applica anche agli abusi preesistenti e quindi alla odierna fattispecie, come ritenuto dalla giurisprudenza oramai consolidata dopo la pronuncia in tal senso della Adunanza Plenaria n. 20/1999 del Consiglio di Stato (TAR Emilia Romagna-Bologna, sez. II, 04.08.2008, n. 3593) (TAR Emilia Romagna-Bologna, Sez. I, sentenza 01.07.2011 n. 552).

Secondo la normativa di cui al D.P.R. 753/1980, lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie a distanza inferiore a metri 30 dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia, e la ratio di tale previsione risiede nell'evidente esigenza di tutelare il preminente interesse pubblico alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e, ancor prima, alla salvaguardia della pubblica incolumità: in proposito l'autorizzazione alla deroga delle distanze minime, presupposto necessario per il rilascio del titolo abilitativo, costituisce il risultato di una valutazione discrezionale (demandata all'Ente preposto) dei valori antagonisti, secondo il criterio di prevalenza dell'interesse alla protezione della pubblica incolumità (TAR Puglia Bari, sez. II – 06/11/2009 n. 2634) (TAR Lombardia-Brescia, Sez. II, sentenza 16.02.2011 n. 304).

In materia di distanze dalle linee ferroviarie, ai fini di polizia, sicurezza e regolarità del loro esercizio, il D.P.R. n. 753/1980 all'art. 49 (al primo comma) ha previsto per le costruzioni lungo i tracciati delle linee ferroviarie una distanza minima di 30 metri dal limite di occupazione della più vicina rotaia, precisando (al secondo comma) che tale limite si applica “solo alle ferrovie, con esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili ai sensi del terzo comma dell'art. 1”.

L'art. 51 del medesimo D.P.R. fissa, per le costruzioni “lungo i tracciati delle tramvie, ferrovie metropolitane e funicolari terrestri su rotaia”, la diversa distanza minima di 6 metri dalla più vicina rotaia, pur aumentabile all'occorrenza a 2 metri dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati e comunque in modo tale da rendere libera la visuale per la sicurezza della circolazione nei tratti curvilinei.

Infine, l'art. 60 dello stesso testo normativo prevede la c.d. “autorizzazione in deroga” cioè che “quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie, la natura dei terreni e le particolari circostanze locali lo consentono, possono essere autorizzate... (ora dalla Regione) per le ferrovie in concessione riduzioni alle distanze prescritte dagli artt. dal 49 al 56 (Consiglio di Stato, Sez. VI, sentenza 23.09.2008 n. 4591).

7. Irradiazione solare, limite visivo, inserimento paesaggistico, mitigazione e compensazione ambientale.

Tra gli elaborati di progetto, pur essendovi due tavole (PD_13_01 e PD 13_02) ove vengono presentate le sezioni trasversali lungo il percorso della tangenziale, risulta mancante una specifica sezione in corrispondenza dell'attraversamento sul torrente Modolena, sezione che espliciterebbe in modo chiaro l'impatto della nuova opera viaria nei confronti del nucleo di fabbricati "case Pirondi", tra i quali l'edificio più vicino (aventi prospetto longitudinale parallelo alla ferrovia, ed al tratto di via Ancini, in corrispondenza dei civici 11, 13, 15) si trova ad una distanza di circa 15 metri dall'infrastruttura stessa.

Tra le sezioni redatte nel progetto, quelle al punto precedente (particolare in sezione Ri 04) e successivo (particolare in sezione Ri 05) rispetto l'attraversamento sul Modolena evidenziano il tracciato posto in rilevato con scarpate da ambo i **fronti aventi altezza almeno di 4 metri** (quote ivi riportate).

Non essendo prevista tale scarpata (tavole: PD_10_03, PD_14_08 e PD_16_09) in corrispondenza del nucleo di fabbricati "case Pirondi", mancando lo spazio ove collocarla, si verifica un **netto dislivello tra la quota altimetrica di via Ancini e il solaio strutturale a sostegno della tangenziale, la cui struttura è prevista "a viadotto", per collocarla alla medesima quota delle rotaie ferroviarie, su cui viene impostata una barriera antirumore di altezza di 3 metri** (del tipo BA21).

L'intera struttura il cui sviluppo in elevato è previsto raggiungere i 7 metri, in mancanza di altro spazio, si colloca sul tratto di via Ancini, che affianca il tracciato ferroviario. Tale interruzione stradale rende necessaria la realizzazione di una nuova viabilità, più a Nord dei fabbricati "case Pirondi".

La quota di campagna delle aree cortilive antistanti i fabbricati maggiormente adiacenti al tracciato della tangenziale, presenta andamento progressivamente discendente, con direzione Sud-nord, tanto da far risultare la quota di calpestio del solaio del piano terra degli stessi edifici, posta almeno a 0,8÷1 metri più in basso, rispetto all'attuale sede di via Ancini.

Tale condizione, comportando l'oscuramento ai raggi solari di ampie porzioni di aree verdi private, la forte limitazione di visuale per i residenti ivi presenti, ed il plausibile peggioramento delle condizioni inerenti il deflusso delle acque meteoriche in allontanamento dai cortili (presenza del torrente Modolena e fasce d'argini con conseguenti dislivelli e difficoltà di drenaggio del sottosuolo e delle reti fognarie), non può essere risolta con la predisposizione di barriere antirumore trasparenti (nel progetto definitivo, previste solo a livello dell'attraversamento sul torrente Modolena), anziché opache, o ritenendo sufficiente una mitigazione di "rampicanti per il mascheramento della barriera antirumore" (del tipo P4, cioè edera).

Nel documento di progetto definitivo intitolato "Relazione paesaggistica (ai sensi del DPCM 12/12/2005)", alla facciata 292, in cui si descrive l'area, ove la tangenziale attraversa il torrente Modolena, si legge: "Gli interventi, integrati di mitigazione ambientale e di armonizzazione paesaggistica nell'area, oggetto di tutela, prevedono interventi [...] in sponda sinistra del Modolena, a Sud dell'infrastruttura di progetto. A nord dell'asse viario di progetto è prevista inoltre la tipologia P4-Rampicanti, avente funzione paesaggista".

L'area su cui si trovano i fabbricati "case Pirondi", **sottoposta interamente a vincolo di rispetto al torrente Modolena** (fasce indicative di valenza del vincolo "Galasso"), riconosciuto tra i "corsi d'acqua già vincolati ai sensi della legge 431/85 Galasso", per mancanza di spazio non riesce dunque ad accogliere la localizzazione di adeguate mitigazioni (fuorché un'edera rampicante) tra la futura tangenziale e gli esistenti edifici residenziali. Pertanto, tutti gli obiettivi ("ricucitura e riconnessione dell'ecomosaico territoriale, potenziamento della vegetazione locale, della vegetazione a protezione di aree d'interesse naturalistico-ambientale, ripristino e implementazione della rete ecologica, creazione di nuovi habitat, miglioramento della connettività locale"), di cui si fa carico il progetto definitivo, attraverso "opere d'inserimento paesaggistico e di mitigazione e compensazione ambientale", vengono disattesi, proprio ove è richiesto dalla più attenta diagnosi dello specifico sito.

8. Impatto acustico.

Nel documento di progetto definitivo intitolato "Studio acustico" (PD_09_01), in corrispondenza di "case Pirondi", si affronta il problema della propagazione del rumore, ponendo lungo il tratto di tangenziale posto a circa 15 metri dai fabbricati più vicini una barriera opaca fonoassorbente (del tipo BA21), di metri 3 di altezza (la barriera è prevista trasparente, solo sul ponte di attraversamento del torrente Modolena).

Riguardo alla qualità di un tale "*intervento indiretto localizzato*", si presume che esso abbia caratteristiche prestazionali, capaci di soddisfare, a norma di legge, le esigenze cui esso risulta destinato, confidando negli studi effettuati, nonché negli esiti ottenuti, in sede di verifica, al momento della sua messa in opera, oltreché in quelli simulati.

Non si concorda invece su quanto viene prospettato, come "scenario mitigato", sugli ipotetici benefici derivati dal posizionamento di semplice strato di edera rampicante che viene proposto in funzione paesaggista, ubicato in aderenza all'infrastruttura, che raggiunge l'altezza di 7 metri, a distanza di 15 metri da fabbricati residenziali, situati in un'area sottoposta a vincolo di rispetto al torrente Modolena (fasce indicative di valenza del vincolo "Galasso"), riconosciuto per vero tra i "corsi d'acqua già vincolati ai sensi della legge 431/85 Galasso".

Potenziati interventi diretti sui ricettori, ovvero la sostituzione di infissi con serramenti, caratterizzati da maggior potere fonoassorbente (peraltro nel progetto definitivo non interessanti i fabbricati "case Pirondi") non convincono per la loro efficacia e fruibilità in contesto abitativo, in quanto, trascrivendo quanto indicato nel suddetto "Studio acustico", "occorre precisare che [...] mirano ad assicurare adeguati livelli di rumore in **ambiente interno, a finestre chiuse**. È quindi molto difficile prevedere quale sia l'effettiva esposizione di rumore in queste situazioni, che dipende anche dalle condizioni specifiche di ogni stanza". Lo stato di fatto del delicato contesto, ove si situano i fabbricati "case Pirondi", è costituito da una stretta porzione di territorio, fortemente delimitato ad Est da via Marx (strada che dalla via Emilia, all'altezza della zona artigianale della frazione Pieve Modolena,

conduce alla frazione di Villa Roncocesi), a Sud dalla ferrovia storica Milano-Bologna, e ad Ovest dal torrente Modolena, principale affluente del torrente Crostolo. Tale scenario, già intensamente soffocante, è previsto debba convivere con una nuova infrastruttura viaria (ristretta a due corsie, rispetto alle quattro, in cui è realizzata con avvio da Est, garantirà, parallelamente all'incremento del traffico, dei rallentamenti e delle code di automezzi, con conseguente crescita degli agenti inquinanti), il cui impatto acustico si configura comportare deterioramento delle condizioni di comfort e di benessere degli abitanti ivi residente.

Ne sono prova gli studi relativi alla mappatura delle isofoniche (PD_09_05, PD_09_06, PD_09_07, PD_09_08, PD_09_09, PD_09_10),, sempre parte del suddetto "Studio acustico" (PD_09_01), ove si distingue il territorio, rispetto al livello di rumore (Leq) corrispondente, tenendo presente i limiti diurno di 65 dB(A) e notturno di 55 dB(A), come indicati dal DPR 142/2004.

Nel contesto di "case Pirondi" tra i fabbricati, che risultano ivi ubicati, quello più vicino alla tangenziale è contraddistinto dalla sigla R336, che si riferisce all'apposita scheda facente parte del "censimento dei ricettori" ove, oltre ad una descrizione sommaria in cui vengono riportate le caratteristiche dimensionali e conservative dell'immobile, se ne individua la posizione a distanza da 15,3 metri dall'infrastruttura e ad un dislivello dal piano stradale (via Ancini) di 1,9 metri. Sembra opportuno soffermarsi su tale immobile R336, quale *exemplum*, valevole per tutti i fabbricati "case Pirondi".

Nella "Mappatura delle isofoniche", la condizione dell'edificio R336, posto ai civici 11, 13, 15 di via Ancini, il più esposto rispetto alla tangenziale, è la seguente:

- "Fase ante operam - periodo diurno" (PD_09_06): R336 è in fascia compresa tra 65 dB(A) e 70 dB(A), in vicinanza dei 70 dB(A), oltre i limiti consentiti secondo il DPR 142/2004;
- "Fase di esercizio - periodo diurno senza mitigazioni" (PD_09_08): R336, è in fascia compresa tra 65 dB(A) e 70 dB(A), in aderenza dei 70 dB(A), oltre i limiti consentiti sempre dal DPR 142/2004;

- “Fase di esercizio - periodo diurno con interventi di mitigazione (PD_09_10):”: R336 è parzialmente in fascia compresa tra 60 dB(A) e 65 dB(A) e parzialmente in fascia compresa tra 65 dB(A) e 70 dB(A), oltre i limiti ammessi dal DPR 142/2004;
- “Fase ante operam - periodo notturno” (PD_09_05): R336 è in fascia compresa tra i 60 dB(A) ed i 65 dB(A), oltre i limiti consentiti secondo DPR 142/2004;
- “Fase di esercizio - periodo notturno senza mitigazioni” (PD_09_07): R336 è parzialmente in fascia compresa tra 60 dB(A) e 65 dB(A) e parzialmente in fascia compresa tra 65 dB(A) e 70 dB(A), oltre i limiti concessi dal DPR 142/2004;
- “Fase di esercizio - periodo notturno, con interventi di mitigazione” (PD_09_09): R336 è in fascia compresa tra 60 dB(A) e 65 dB(A), in vicinanza dei 65 dB(A), oltre i valori massimi accordati dal DPR 142/2004. L’intervento di mitigazione è individuato dalla sigla BA21, stante ad indicare una barriera antifonica con lunghezza di 546 metri e altezza di 3 metri).

La circostanza, che l’edificio R336 al presente risulti già interessato da livelli di rumore (Leq) maggiori rispetto a quelli consentiti per legge (complice la vicinanza di varie infrastrutture: ferrovia storica, via Marx, via Ancini), non giustifica affatto la decisione di porvi in stretta vicinanza un’ulteriore fonte sonora. Anzi, in tale situazione, l’obiettivo di eventuali nuovi ed ulteriori interventi d’interesse pubblico dovrebbe prevedere condizioni migliorative, volte a sollevare e non ad aggravare lo stato di fatto.

Di quanto sopra è prova il contesto dei fabbricati “case Pirondi”, ubicati “a cavallo” tra due fasce acustiche individuate in base alla distanza dalle rotaie ferroviarie: limite di fascia A [70 dB(A) Leq diurno, 60 dB(A) Leq notturno], ed inizio di fascia B [limiti di 65 dB(A) Leq diurno, 55 dB(A) Leq notturno]; mentre, secondo ZAC (Zonizzazione acustica comunale), i fabbricati “case Pirondi” sono tutti compresi in “Classe III - Aree di tipo misto” (60 - 50) dBA.

La barriera antirumore prevista, di cui i residenti di “case Pirondi” avrebbero ragione d’invocare la presenza già allo stato attuale, diretta a risolvere l’incremento del rumore, proveniente dalla tangenziale, non si rivela adeguata, in quanto non appare in grado di

condizionare l'ambiente a tal punto, da ridurre i livelli di rumore, al di sotto di quelli consentiti dalla legge. Infatti, tale barriera, la cui realizzazione è prevista, in conseguenza dell'esecuzione della tangenziale, non è in grado di portare i tetti dei rumori al pari di quelli mappati dalla ZAC, la cui stesura deve tener conto anche della presenza delle infrastrutture sovracomunali esistenti.

Se per la ferrovia (sorgente sonora pseudo-omnidirezionale discontinua) si devono considerare fasce di rispetto aventi specifici limiti di Leq diurno e notturno, secondo quanto sancito dal DPR 459/1998, per la tangenziale (strada extraurbana principale, sorgente sonora omnidirezionale continua), le fasce di pertinenza sono indicate nel DPR 142/04 (tabella 1, strade di nuova realizzazione), i cui limiti di Leq diurno e notturno sono differenti e più bassi:

- Fascia di pertinenza acustica - 250 metri- limiti di 65 dB(A) Leq diurno, 55 dB(A) Leq notturno. Il nucleo di fabbricati "case Pirondi" risulta essere posizionato all'interno di detta fascia.

In conclusione, non solo occorre porre la massima attenzione ai rilievi sovra evidenziati, ma anche e precipuamente alle illustrate censure, allo scopo di evitare incresciosi strascichi di contenzioso e di conseguire la denunciata esigenza di miglioramento procedimentale e sistemazione dell'operare amministrativo, nella consapevolezza, che l'interesse generale poggia da un lato, sull'osservanza della legge e, dall'altro, sull'impegno pubblico e privato a lavorare insieme per il bene comune.

P.Q.M.

In accoglimento della presente osservazione, introdursi le varianti in narrativa indicate, per le finalità d'interesse generale ivi motivate, allo scopo dell'apprezzamento e della valorizzazione delle ragioni e delle istanze tutte in narrativa illustrate.

Reggio Emilia, li 08/10/2014

Magnani Giorgio *Magnani Giorgio*
 Magnani Paolino *Magnani Paolino*
 Dallari Lina *Dallari Lina*
 Magnani Stefano *Magnani Stefano*
 Arduini Marialuisa *Arduini Marialuisa*
 Arduini Arturo *Arduini Arturo*
 Arduini Anna *Arduini Anna*
 Ferretti Franco *Ferretti Franco*
 Ferretti Claudia *Ferretti Claudia*
 Arduini Osvaldo *Arduini Osvaldo*
 Arduini Roberto *Arduini Roberto*
 Beneventi Elisa *Beneventi Elisa*
 Arduini Nicholas *Arduini Nicholas*
 Grisendi Anna *Grisendi Anna*
 Beneventi Gino *Beneventi Gino*
 Bombino Alfonso *Bombino Alfonso*
 Motta Rosanna *Motta Rosanna*
 Quintavalli Elio *Quintavalli Elio*
 Marino Maria *Marino Maria*
 Miele Domenico *Miele Domenico*
 Adorno Clementina *Adorno Clementina*
 Ferranti Cinzia *Ferranti Cinzia*