


Pec Direzione

Da: haini.terzi@geopec.it
Inviato: venerdì 10 ottobre 2014 06:38
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: comune.reggioemilia@cert.provincia.re.it
Oggetto: Osservazione al progetto di prolungamento "SS9 Tangenziale Nord di Reggio Emilia"
Allegati: Osservazione Bigi Riccardo.pdf

Con la presente trasmetto l'osservazione allegata.

Cordiali saluti,

Bigi Riccardo.


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA – 2014 – 0032733 del 10/10/2014



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

e p.c.
Spett.le
Unità di Progetto Area Nord
Comune di Reggio Emilia
Via Emilia S. Pietro n. 12
42121 Reggio Emilia (RE)
PEC: comune.reggioemilia@cert.provincia.re.it

**OGGETTO: osservazione al progetto di "prolungamento della SS 9 "Tangenziale Nord di Reggio Emilia"
nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge".**

Il Sottoscritto Bigi Riccardo, nato a Reggio Emilia (RE), il 04/10/1972 c.f. BGI RCR 72R04 H223R ed ivi residente in Via C. Marx n. 15, in qualità di proprietario

PREMESSO

- che il giorno 09/08/2014 è stato ufficialmente pubblicato sui quotidiani il progetto di "Prolungamento della s.s. n. 9 Tangenziale Nord di Reggio Emilia nel tratto da S. Prospero strinati a Corte Tegge";
- che lo scrivente è proprietario di un appezzamento di terreno coltivato a vigneto di pregio catastalmente individuato nel Comune censuario di Reggio Emilia di cui al foglio 68 particella 261, superficie catastale mq 14968 e, nello stesso foglio catastale della particella 112;
- che, come si evince dagli elaborati grafici, il tracciato stradale in progetto interseca l'Azienda agricola dello scrivente, in particolare le particelle di cui al punto precedente;

CONSIDERATO

- che l'azienda viticola di cui sopra è condotta direttamente dallo scrivente;
- che sulle particelle interessate dall'opera infrastrutturale è impiantato un vigneto di pregio attualmente fruttifero e produttivo di uva destinata alla vinificazione;
- che l'opera infrastrutturale in progetto comporta la perdita di più di 100 metri lineari di filari produttivi sulla particella 261 provocando un detrimento complessivo di circa 3500 mq di terreno coltivabile irriguo;
- la perdita di vigneto produttivo sarà inoltre maggiore di quanto semplicemente espropriato perchè sarà necessario ricostruire la capezzagna a Sud rimossa anch'essa dal transito dell'infrastruttura in progetto inoltre, dagli elaborati si evince come il terreno in oggetto sia interessato anche dalla viabilità di servizio

alla vasca di laminazione adiacente sottraendo ulteriore superficie alla coltivazione;

- che il vigneto impiantato sulla particella 112 sarà danneggiato dal tracciato della bretella di collegamento viario con lo svincolo di "Pieve Modolena" e dalle relative fasce di mitigazione;
- che da una attenta analisi si può facilmente desumere che, ad opera infrastrutturale ultimata, tale Azienda Agricola viticola risulterà danneggiata, pertanto

SI OSSERVA

- e si chiede di traslare la porzione dell'infrastruttura intersecante la proprietà dello scrivente mappale 261 maggiormente a Sud e comunque ridurre quanto più possibile l'ingombro trasversale dell'opera stessa che attualmente è giudicato eccessivo in quanto, sempre a ragione di chi scrive, le corsie di immissione e di uscita dalla Tangenziale Nord e le fasce di mitigazione a verde previste possono essere maggiormente compatte senza comprometterne le funzionalità;
- e si chiede al fine di limitare i danni a carico della coltivazione di pregio in essere, di eliminare dalla particella 112 la fascia di mitigazione prevista o quanto meno di ridurla il più possibile;
- che in ragione di quanto sopra riportato l'esproprio di terreni con coltivazioni pregiate comporta anche maggiori oneri pecuniari a carico dei contribuenti;
- inoltre che lo scrivente, in qualità di residente in Via C. Marx n. 15 nonché conduttore coltivatore di terreni limitrofi, ribadisce la necessità che in sede di stesura definitiva del progetto, il sottovia di Via Carlo Marx mantenga il doppio senso di circolazione e dimensioni tali da consentire il transito ai mezzi di soccorso di qualsiasi natura ed ai mezzi meccanici agricoli di qualsiasi tipologia e dimensione (ad es. mietitrebbiatrice, vasconi per trasporto uva, vendemmiatrice meccanica, ecc.)

Allegati: estratto di mappa catastale, visure catastali, stralcio del fotopiano di progetto

Certo della cortese attenzione porgo cordiali saluti.

Per comunicazioni:

Bigi Riccardo

Via C. Marx n. 15

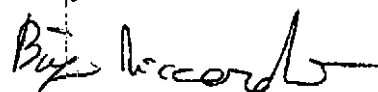
42124 Reggio Emilia (RE)

tel. 347-5012149

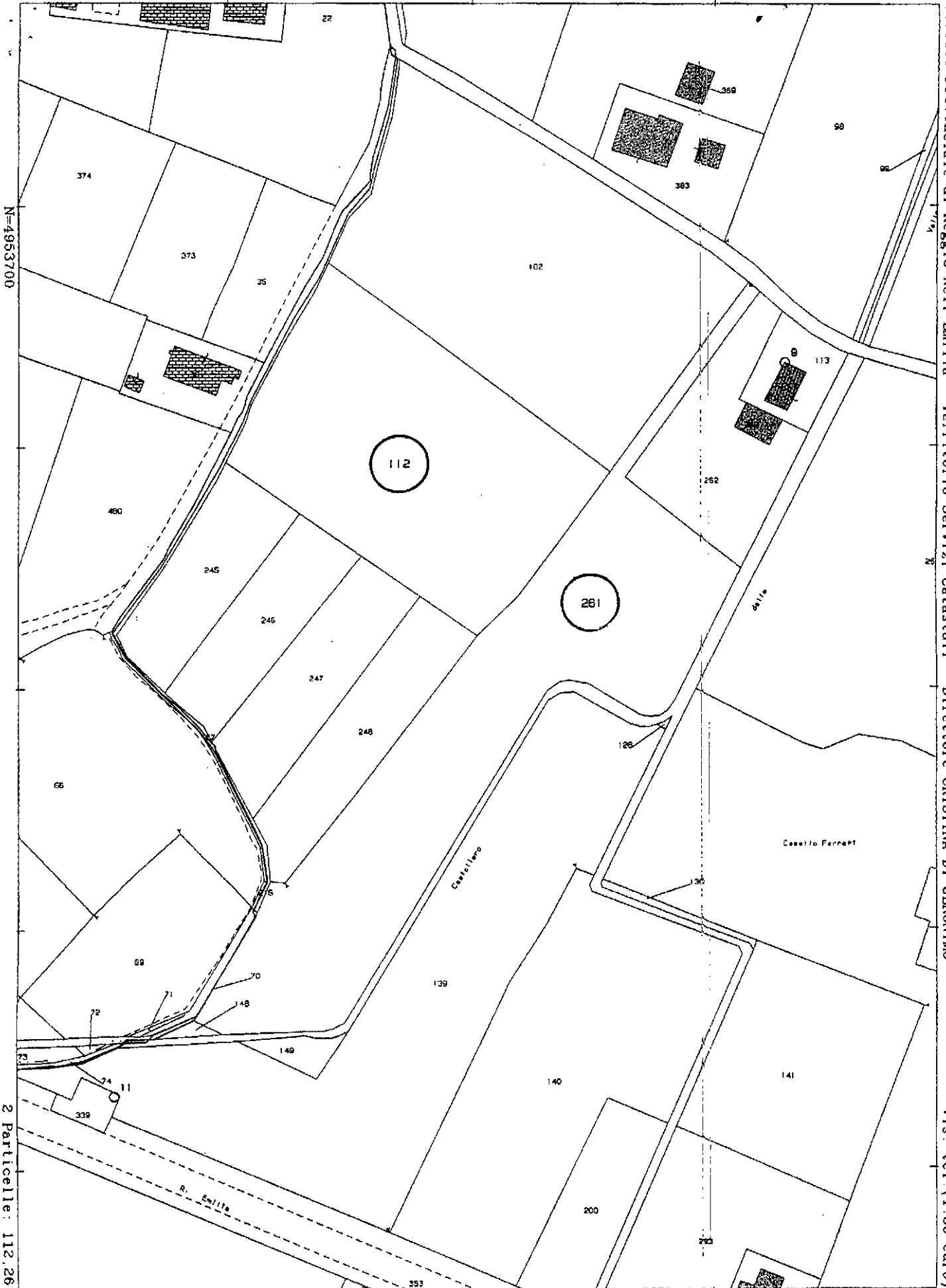
Reggio Emilia, li 08/10/2014

In fede

Bigi Riccardo



E=1625600



Ufficio Provinciale di Reggio Nell'Emilia - Territorio Servizi Catastali - Direttore CRISTINA DI GERONIMO

Vis. tel. (1.80 euro)

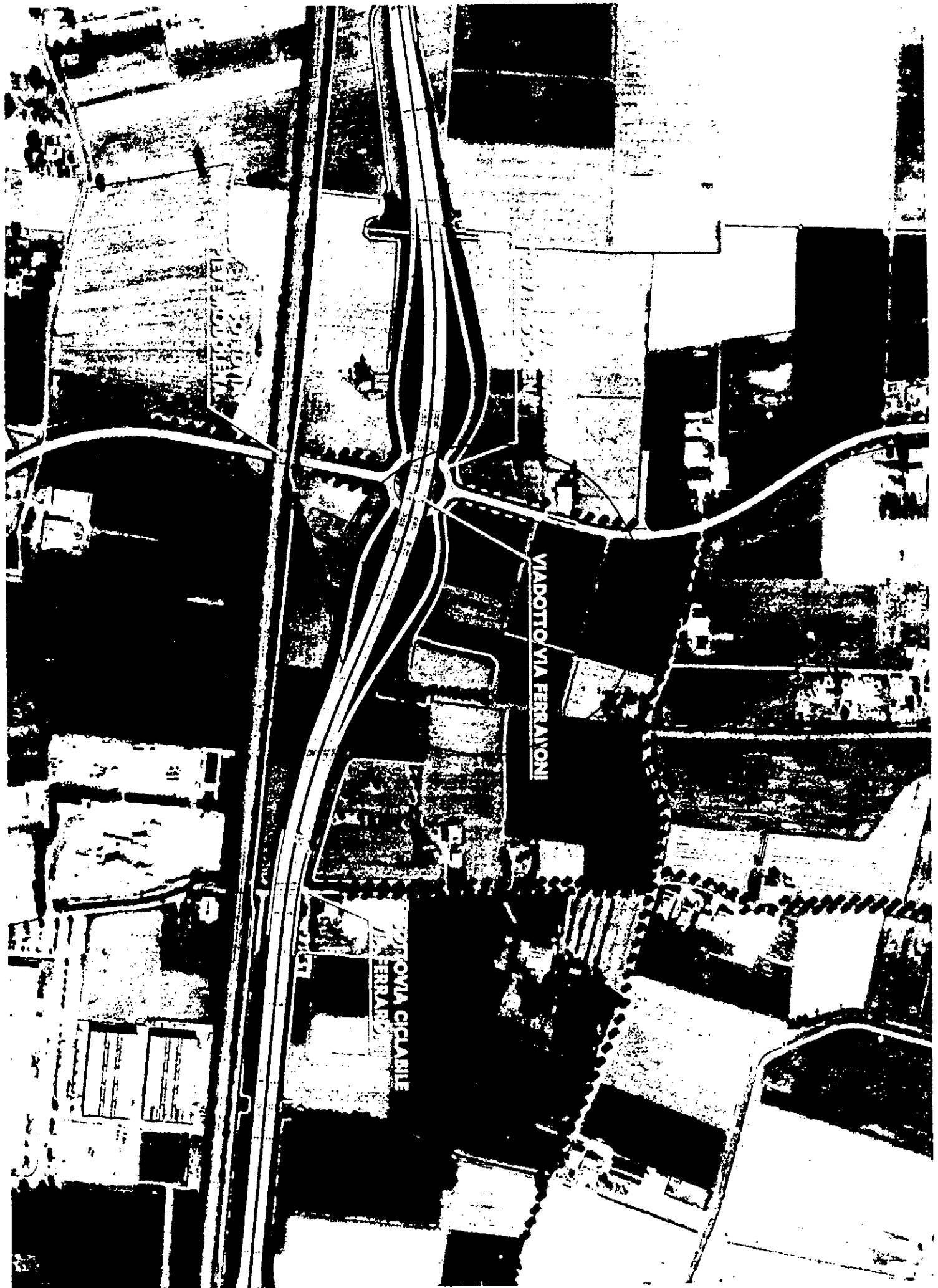
N=4953700

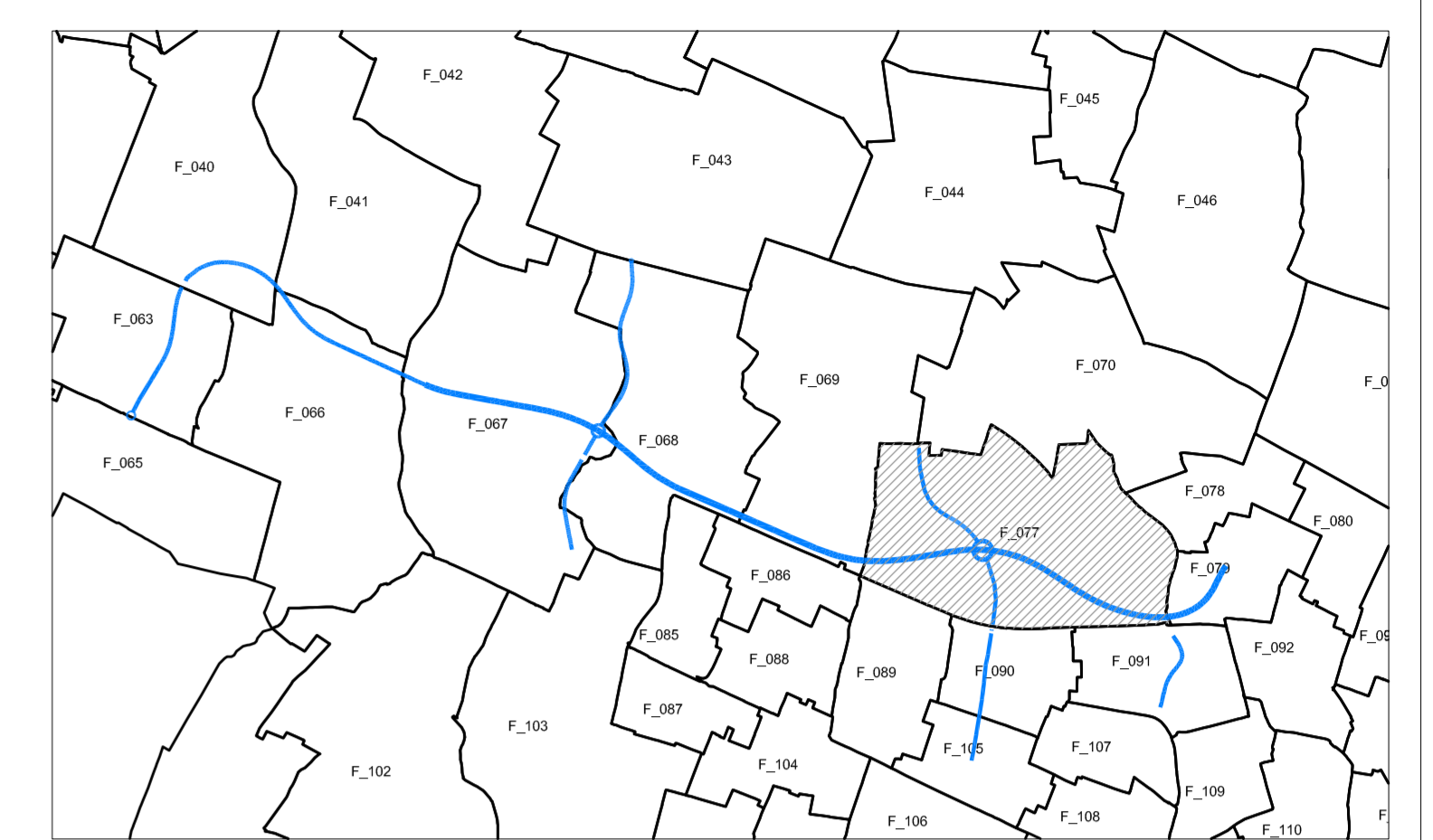
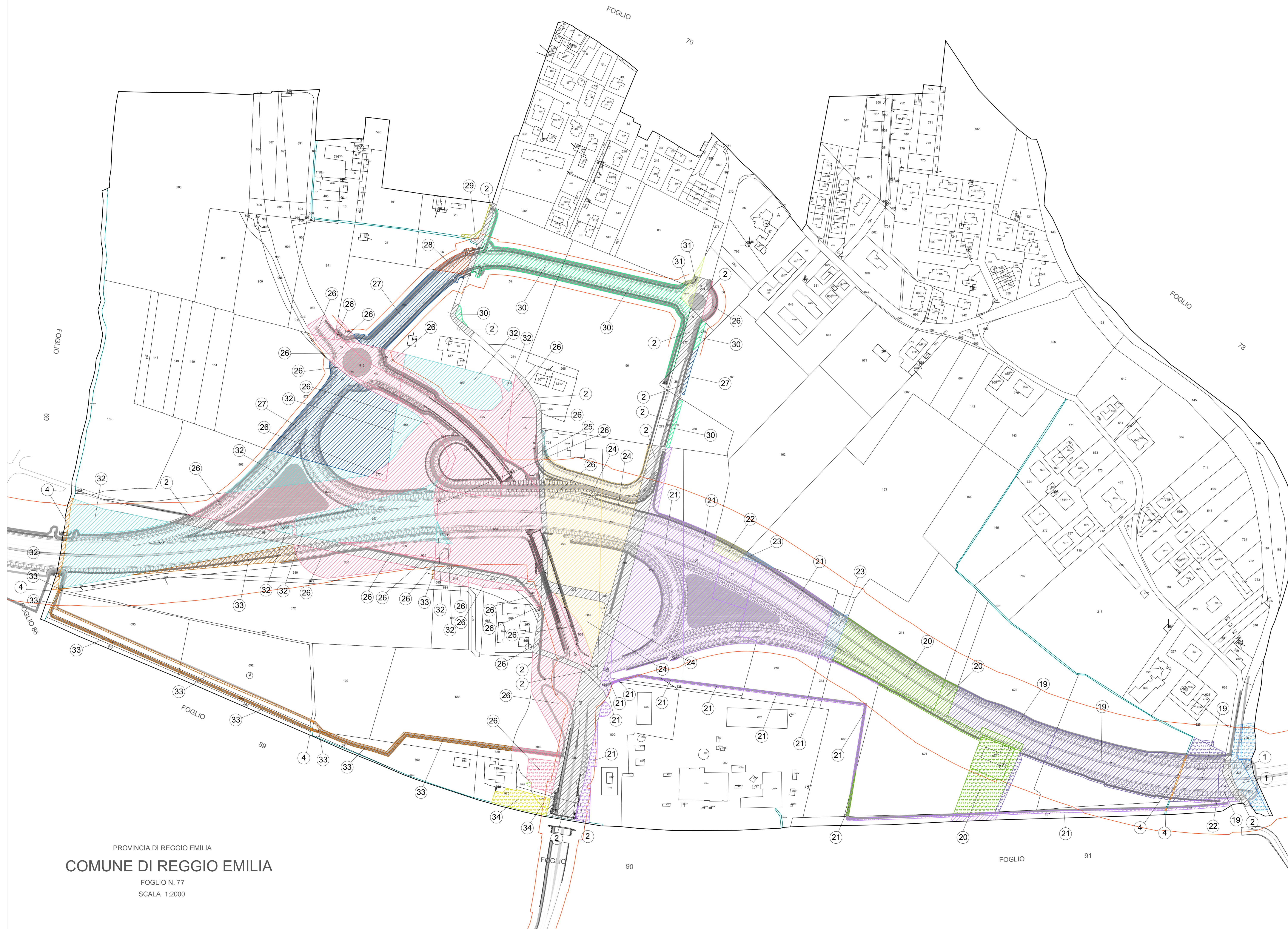
2 Particelle: 112, 261





Comune: REGGIO NELL'EMILIA
Foglio: 68

Scala originale: 1:2000
Dimensione cornice: 534.000 x 378.000 metri

9-Ott-2014 17:30
Prot. n. T286433/2014





-  RISPETTO STRADALE art.16 N.C.d.S.
-  AREE da ESPROPRIARE
-  AREE per SERVITU'
-  AREE occupazioni temporanee

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA
COMUNE DI REGGIO EMILIA
 FOGLIO N. 77
 SCALA 1:2000

 **Anas SpA**
 Direzione Centrale Progettazione

**PROLUNGAMENTO DELLA S.S. n° 9 "TANGENZIALE
 NORD di REGGIO EMILIA" NEL TRATTO DA
 S. PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE**

PROGETTO DEFINITIVO

COORDINAMENTO GRUPPO DI PROGETTAZIONE: COMUNE di REGGIO EMILIA Ing. David Ziloli - Dirigente UoP: Area Nord		GRUPPO DI PROGETTAZIONE:  SITECO Ing. Andrea Burchi  COMUNE DI REGGIO EMILIA Uff. di Progetto AREA NORD	
IL PROGETTISTA: dott. Ing. Andrea Burchi Ordine Ingegneri di Bologna n° 7927A			
IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: dott. Ing. Rodolfo Biondi Ordine Ingegneri di Modena n° 1256			
IL GEOLOGO: dott. geol. Pier Luigi Cocetti Ordine Geologi della Regione Emilia Romagna n° 455			
VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. Angela Maria Carbone	VISTO: IL RESPONSABILE UNITA' DI COORDINAMENTO Ing. Nicola Dinnella	PROTOCOLLO	DATA

**19 ESPROPRI
 PLANIMETRIA CATASTALE
 TAVOLA 3 DI 15
 Foglio 77**

CODICE PROGETTO	NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO L.V. PROG. N. PROG.	19.6 TODIN00ESPPO3B FG77.DWG		
CODICE ELAB.	TODIN00ESPPO3	B	1:2000
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDDATTO VERIFICATO APPROVATO
C			
B	AGGIORNAMENTO A SEGUITO DI ISTRUTTORIA ANAS	febbraio 2014	geom. A. RINALDI Ing. D. ZILOLI Ing. A. BURCH
A	EMISSIONE	settembre 2013	geom. A. RINALDI Ing. D. ZILOLI Ing. A. BURCH

**Spett.le 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

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c. Unità di progetto Alta Velocità

Comune di Reggio Emilia
Via Emilia San Pietro
42121 Reggio Emilia

Oggetto: Osservazioni al progetto di prolungamento Tangenziale Nord di Reggio Emilia nel tratto da San Prospero Strinati a Corte Tegge.

I sottoscritti:

- **ANGELO CATELLANI**, nato a REGGIO EMILIA il 04/07/61 (CF: CTLNGL61L04H223N, e residente in REGGIO EMILIA in via CAMPIOLI n°17 e
 - **ANNUNCIATA DALL'AGLIO**, nata a POVIGLIO (RE) il 14/04/32, CF: DLLNNC32D55G947J, e residente in REGGIO EMILIA, CAMPIOLI n°17; e
 - **CATELLANI LORENA**, nata a REGGIO EMILIA il 31.3.1959 (CF: CTLLRN59C71H223L) e residente in REGGIO EMILIA, CAMPIOLI n°17;
- espongono quanto segue.

PREMESSO CHE

- nell'ambito dell'accordo per il quadruplicamento ferroviario veloce della nuova linea ferroviaria Torino-Napoli, tratta Milano-Bologna sottoscritto in data 23.7.1997 da TAV, Consorzio Cepav Uno, Provincia di Reggio Emilia e Comune di Reggio Emilia, Tav si è impegnata a far redigere a proprie spese e a consegnare all'ANAS - ente attuatore competente per la realizzazione delle opere – il progetto per il completamento della tangenziale di Reggio Emilia nel tratto da S. Prospero a Cella, con priorità per il lotto funzionale da S.Prospiero a Cavazzoli;

- nel 2001 è stato approvato il PRG del Comune di Reggio Emilia, comprendente l'individuazione del corridoio per il passaggio del tracciato della nuova Tangenziale;
- con delibera di G.C. di Reggio Emilia pg n. 3715 del 6.3.2006 è stato disciplinato il subentro del Comune di Reggio Emilia a TAV nelle attività progettuali dei lavori per il completamento della tangenziale nord;
- con delibera di G. C. di Reggio Emilia n. 64 del 27/02/2008, l'amministrazione comunale ha ridefinito gli indirizzi "finalizzati alla progettazione della tangenziale nord-ovest di Reggio Emilia individuando nell'UDP "Alta Velocità" il soggetto preposto al coordinamento di un gruppo di lavoro interdisciplinare finalizzato allo sviluppo dei successivi livelli di progettazione;
- che a seguito di procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 l. n.4/2008 relativamente al progetto preliminare di prolungamento tangenziale Nord di Reggio Emilia nel tratto localizzato tra la tangenziale nord esistente di Reggio Emilia e la SS 9 di via Emilia è stato emesso il parere n.469 del 16 luglio 2010 che ha imposto l'assoggettamento a VIA e VAS del progetto;
- che in detto parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (di seguito "Commissione Tecnica") sono state date le seguenti indicazioni:
 - *“Verificare la possibilità di traslare il tracciato al fine di evitare la suddivisione degli appezzamenti di terreno coltivato in porzioni non più lavorabili meccanicamente”;*
 - *“Al fine del mantenimento della continuità dei poderi agricoli e dell'accessibilità agricola delle aree residuali, in particolar modo quelle tra il tracciato in oggetto e la linea ferroviaria si ritiene opportuno verificare la viabilità secondaria per il ripristino dei collegamenti interponderali”;*
e con riguardo alla coerenza con i piani urbanistici
 - *“Nel Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia ... il tracciato si può ritenere coerente in quanto risulta il più possibile parallelo allo sviluppo della linea ferroviaria, come richiesto nel Piano stesso”*

PREMESSO, INOLTRE,

- che gli istanti sono proprietari di un fondo agricolo così identificato al Catasto dei Terreni di Reggio Emilia al Foglio 77, mappali 622, 232, 233, 234 (*allegato 1*);
- che dette aree sono coltivate unitariamente e costituiscono la cintura verde a ridosso dell'area urbana;
- l'opera realizzanda è qualificata dall'ANAS, ente che ha presentato il progetto, quale strada di tipo "B- Extraurbana principale avente due corsie per senso di marcia" e che quindi la strada si farà carico del traffico di attraversamento della città di Reggio Emilia;
- che il tracciato interessa le aree degli istanti nel primo tratto dall'innesto con la tangenziale;
- il tracciato della tangenziale fornito con il Progetto definitivo risulta diverso di quello del progetto preliminare;

Tutto ciò premesso, gli istanti

OSSERVANO CHE

1° - VIOLAZIONE DELLE INDICAZIONI DEL PARERE N.469 DEL 16 LUGLIO 2010 DELLA COMMISSIONE TECNICA

Anzitutto preme evidenziare che il tracciato della Tangenziale nord così come indicato nel progetto definitivo è stato traslato - contrariamente a quanto richiesto in sede di Commissione Tecnica - verso nord allontanando il tracciato dalla linea ferroviaria e creando l'interruzione dell'unitarietà del podere degli istanti e quindi dei fondi interclusi (*allegato 2*).

Ciò facendo il progetto ha comportato un maggior consumo del territorio, e un maggior sacrificio dei proprietari (in violazione dell'art. 1 CEDU) sia in relazione alle maggiori difficoltà di coltivazione dei fondi interclusi sia in termini di maggior danno da esproprio.

Elementi, peraltro, che erano già stati valutati nella precedente istruttoria tecnica presso il Ministero dell'Ambiente e che avevano determinato la Commissione Tecnica ad esprimere il parere sopra sintetizzato.

Come emerge dal piano di esproprio (documento 19_6 *allegato 3*), la proprietà agricola degli istanti verrebbe suddivisa a metà dal tracciato e una parte verrebbe, quindi, a essere interclusa e compressa dalla linea ferroviaria e dal tracciato della tangenziale. Un'area quest'ultima, quindi, inutilizzabile per l'agricoltura per gli evidenti effetti inquinanti.

Inoltre l'intera area di proprietà e quindi anche la porzione a nord non interclusa, a causa delle residue ridotte dimensioni e della vicinanza all'opera, risulterebbe comunque gravemente compromessa ai fini dell'utilizzo agricolo.

A ciò si aggiunge che non sono state previste – come richiesto dalla Commissione Tecnica - le necessarie opere di mitigazioni con il raccordo delle vie di accesso ai fondi per permettere la necessaria continuità aziendale.

Infine, l'opera ed i correlati vincoli previsti risultano a ridosso dei fabbricati di proprietà (posizionati a nord del mappale 233) e delle aree cortilive di pertinenza, così pregiudicando gravemente l'abitabilità e l'utilizzo degli stessi.

2° - INCOERENZA DEL PROGETTO DEFINITIVO RISPETTO AI PIANI URBANISTICI.

Infine, si rileva che sia il PTCP che il PSC conservano il principio di evitare qualsiasi consumo del territorio destinato all'agricoltura al fine di salvaguardare quanto possibile il paesaggio e l'ambiente. In particolare, il PTCP riafferma il valore del territorio rurale valutato come il fulcro delle politiche territoriali per la qualità dell'alimentazione e della salute.

Lo stesso PSC pianifica il corridoio della nuova tangenziale - la via Emilia bis - in affiancamento massimo alla ferrovia storica, proprio per minimizzare il consumo del territorio.

Nel caso, invece, che riguarda la interferenza con le aree agricole degli istanti il tracciato (dall'innesto al km 2) si sposta a nord rispetto al tracciato della linea ferroviaria contrariamente a quanto indicato nei piani urbanistici vigenti e negli stessi documenti programmatici depositati per la procedura di VIA.

3° - MANCANZA DELL'ELENCO 19_3 PIANO ESPROPRI (ELENCO DITTE) DAGLI ATTI DEPOSITATI.

Infine, si rileva che manca del tutto il documento "19_3 – Piano particellare d'esproprio - Elenco Ditte", che pure è citato tra i documenti depositati. Ciò impedisce e non permette agli istanti di poter fare osservazioni sugli indennizzi proposti e indicati dall'ente proponente, per cui gli stessi istanti si riservano di poterli proporre non appena saranno evidenziati.

E' bene evidenziare, altresì, che tale mancanza documentale, volutamente omessa, vizia la procedura di VIA non permettendo ai cittadini una valutazione complessiva

del progetto anche sotto il profilo indennitario e conseguentemente sui profili di benefici/svantaggi di possibili soluzioni alternative.

Ciò tanto più che lo stesso ente proponente nella Relazione giustificativa delle indennità di espropri (19_Esproopri) precisa *“l’effettiva consistenza di tale importo potrà essere esplicitato solamente a seguito della pubblicazione al quale dovrà essere sottoposto il progetto durante la fase di VIA. In tale sede potrebbero emergere richieste di maggiori importi riconducibili a danni, maggiori espropri o servitù attualmente non prevedibili”*.

Ebbene non si comprende quali osservazioni potrebbero esserci in assenza del documento di analisi che prevede gli indennizzi e precisa gli espropri per ogni ditta.

Tutto ciò osservato gli istanti

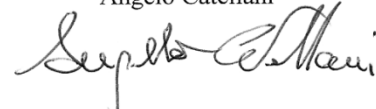
CHIEDONO

che il progetto in esame sia ridefinito e quindi siano imposte le linee di tracciato più rispondenti alla salvaguardia delle aziende agricole e alla continuità delle stesse mantenendo il tracciato più parallelo e contiguo alla linea ferroviaria.

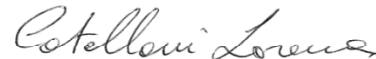
Si richiede altresì che il Ministero imponga all’ente proponente di depositare il documento mancante illustrato in narrativa e quindi si riavvino i termini per poter proporre osservazioni al progetto.

Reggio Emilia 9.10.2014

Angelo Catellani



Lorena Catellani



Annunciata Dall’Aglio



Allegati:

1. visure catastali;
2. sovrapposizione progetto preliminare e definitivo;
3. documento 19_6 piano espropri;
4. copia delle carte di identità dei sottoscrittori.

Sovrapposizione tra **PROGETTO PRELIMINARE (BLU)** E **PROGETTO DEFINITIVO (NERO)**
scala 1:2000

TM29
TOMB. CIRCOLARE Km 00+970
COLLEGAMENTO FOSSO ACQUAPLAT.

Case Nobili

TRATTO IN RILASCIO CIVILE
DA PK 0+450,000 A PK 2+450,000
Strada Categoria B 242 - 242/001/1

TM19
SISTEMA DI RACCOLTA ACQUE PIATTAFORMA
DA VADOTTO E RECEPITO ALLA DEPURAZIONE
DA PK 00+180

TM16
SISTEMA DI RACCOLTA ACQUE PIATTAFORMA
DA VADOTTO E RECEPITO ALLA DEPURAZIONE
DA PK 00+175 A PK 00+337

TM20
SISTEMA DI RACCOLTA ACQUE PIATTAFORMA
DA VADOTTO E RECEPITO ALLA DEPURAZIONE
DA PK 00+285

PER TO N RILASCIATO CIVILE
DA PK 0+100,000 A PK 0+150,000
Strada Categoria B 242 - 242/001/1

VADOTTO TORRENTE CROSTOLO
Km 0+295-303
Km 0+322-000-111

