



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

**Pec Direzione**

**E.prot DVA - 2014 - 0032753 del 10/10/2014**

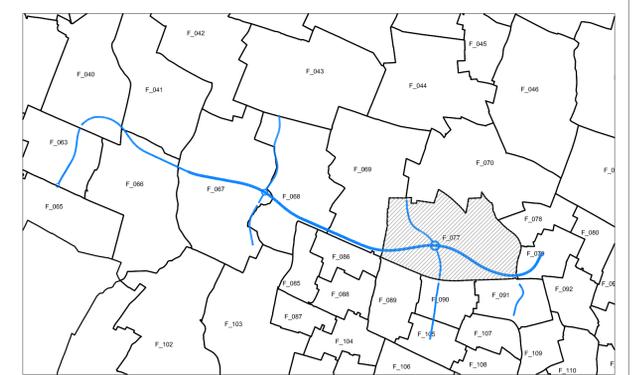
**Da:** angelocatellani@pecconfesercentire.it  
**Inviato:** giovedì 9 ottobre 2014 21:37  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** Osservazioni al progetto prolungamento tangenziale Reggio Emilia  
**Allegati:** osservazione tangenziale nord e doc.zip

Buongiorno

Allego osservazioni al progetto di prolungamento Tangenziale Nord di Reggio Emilia nel tratto da San Prospero Strinati a Corte Tegge.

Cordiali saluti  
Angelo Catellani





-  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**

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

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

<b>CODICE PROGETTO</b>	<b>NOME FILE</b>	<b>REVISIONE</b>	<b>SCALA:</b>
19.6 TODINO00ESPPO3B FG77.DWG			
<b>PROGETTO</b>	<b>CODICE ELAB.</b>	<b>REVISIONE</b>	<b>SCALA:</b>
000027 D 1101	TODINO00ESPPO3	B	1:2000
<b>C</b>			
<b>B</b>	AGGIORNAMENTO A SEGUITO DI ISTRUTTORIA ANAS	febbraio 2014	geom. A. RINALDI, Ing. D. ZILOLI, Ing. A. BURCH
<b>A</b>	EMISSIONE	settembre 2013	geom. A. RINALDI, Ing. D. ZILOLI, Ing. A. BURCH
<b>REV.</b>	<b>DESCRIZIONE</b>	<b>DATA</b>	<b>REDATTO VERIFICATO APPROVATO</b>

**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**

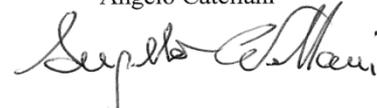
#### **CHIEDONO**

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.

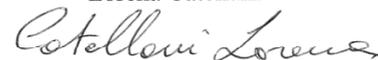
Si richiede altresì che il Ministero imponga all’ente proponente di depositare il documento mancante illustrato in narrativa e quindi si riavvino i termini per poter proporre osservazioni al progetto.

Reggio Emilia 9.10.2014

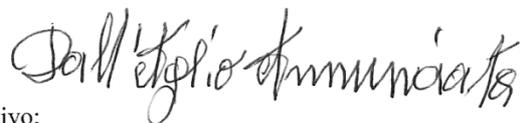
Angelo Catellani



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.

