

**Pec Direzione**

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

E.prot DVA - 2014 - 0032775 del 10/10/2014

**Da:** TEKNIMOND - PEC <teknimond@pec.it>  
**Inviato:** venerdì 10 ottobre 2014 10:51  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** osservazioni al progetto di prolungamento Tangenziale Nord di Reggio Emilia nel tratto da San Prospero Strinati a Corte Tegge  
**Allegati:** osservazioni.zip

Si inviano le allegate osservazioni.  
Distinti saluti.

Uber Mazzoli



Via Calvi di Coenzo, 12  
42100 Reggio Emilia  
Tel: +39 0522 921339 Fax: +39 0522 513188

Informativa sul trattamento dei dati personali

(Art. 13 DLgs 30 giugno 2003, n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali")

I Suoi dati personali, ed in particolare la Sua e-mail, sono utilizzati da Teknimond Srl, Titolare del trattamento, in quanto inseriti nell'archivio storico dei Clienti e Fornitori, al fine di intrattenere rapporti di natura contrattuale, di promuovere le attività ed i servizi della stessa e per comunicazioni di qualsiasi natura. I dati non sono comunicati né diffusi e sono trattati solo dagli incaricati di Teknimond Srl sia su supporto cartaceo sia con strumenti elettronici. Le richieste di esercizio dei diritti previsti dal D.Lgs 196/2003 a favore dell'interessato (art. 7: ad esempio, accesso, integrazione, aggiornamento, cancellazione ecc) possono essere rivolte a: Teknimond Srl, via Calvi di Coenzo 12 - Reggio Emilia tel. 0522/921339. In particolare, ai sensi dell'art. 130 del DLgs n. 196/2003, Lei può in ogni momento chiedere ed ottenere di non ricevere ulteriori promozioni inviando una e-mail a [info.re@teknimond.it](mailto:info.re@teknimond.it)



**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.**

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

Il sottoscritto Uber Mazzoli, in qualità di legale rappresentante "TEKNIMOND SERVICE MANAGEMENT GENERAL ENTERPRISE S.R.L.", (di seguito anche solo "TEKNIMOND ") società a responsabilità limitata con unico socio, con sede in Reggio Emilia, via Calvi di Coenzo n. 12, espone 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 con convenzione sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Comune di Reggio Emilia il 3.8.2009 , il Comune di Reggio Emilia ha assunto gli oneri per la redazione del progetto definitivo in base anche alle direttive di ANAS s.p.a.;
  - 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:
    - *“In riferimento all’utilizzazione delle risorse naturali, in particolar modo quelle non rinnovabili (sottrazione di suolo), sarebbe opportuno verificare la necessità di intervenire sul territorio in modo invasivo con svincoli e rotoatorie di così grandi dimensioni, proponendo alternative meno impattanti che possano perseguire gli stessi obiettivi di smistamento del traffico”;*  
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 ferroviari, come richiesto nel Piano stesso”*

**PREMESSO, INOLTRE, CHE**

- la Teknimond ha sede in Reggio Emilia ed ha come oggetto sociale *“la progettazione, la costruzione, la compravendita, la gestione di immobili di ogni tipo e genere, sia in proprio che per conto terzi così come la realizzazione, gestione, locazione e affitto di moduli mobili ad uso ufficio con particolare riferimento agli uffici bancari mobili nonché realizzazione, gestione, locazione affitto di moduli mobili ad uso chiosco distributore di beni e servizi (...) La società potrà inoltre compiere tutte le operazioni commerciali, industriali e finanziarie comunque connesse con gli scopi sociali”;*

- la Teknimond è, dunque, una società immobiliare che ha come scopo commerciale: valorizzare gli immobili, propri e/o di terzi, creando progetti di sviluppo industriale e commerciale da rivendere a terzi;
- tra le aree di proprietà della Teknimond vi è un immobile posto a Reggio Emilia in via Mafalda di Savoia (RE), foglio 79 mappali 324-325, sulla linea del primo chilometro del tracciato;
- su detta area, Teknimond ha presentato rituale richiesta di permesso di costruire PG n. 16302/2013 per la costruzione di un fabbricato ad uso terziario produttivo;

**Tutto ciò premesso, la società istante**

#### **OSSERVA CHE**

#### **1° - VIOLAZIONE DELLE INDICAZIONI DEL PARERE N.469 DEL 16 LUGLIO 2010 DELLA COMMISSIONE TECNICA. INCOERENZA DEL PROGETTO DEFINITIVO RISPETTO AI PIANI URBANISTICI.**

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.

In merito si evidenzia che sia il PTCP che il PSC conservano il principio di evitare qualsiasi consumo del territorio al fine di salvaguardare quanto possibile il paesaggio e l'ambiente. In particolare il 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 dell'istante il tracciato della tangenziale nord (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.

E' evidente, infatti, lo scostamento tra il corridoio infrastrutturale previsto nel PSC e l'attuale tracciato (allegato 2).

Tale spostamento è stato causato dallo svincolo denominato RETE 2 che è stato ampliato in misura impattante anche sul resto del tracciato.

Tale ampliamento e le notevoli dimensioni dello svincolo RETE 2, contrasta con le indicazioni della Commissione Tecnica anche in considerazione della circostanza che lo svincolo si trova in un contesto agricolo/periurbano.

Nell'ambito della relazione di studio di impatto ambientale le alternative A e B dello svincolo valutate dall'ente proponente sono state poste in un confronto meramente matematico di (+) e di (-), senza alcuna valutazione politica e discrezionale. In altri termini, le varie componenti (rumore, consumo, interferenze con le aree agricole, etc.) sono state poste al medesimo grado senza alcuna valutazione e proporzione. Pertanto, nonostante il minor consumo del territorio e le minori interferenze con il sistema agricolo della soluzione A è stata preferita la soluzione B che va proprio in senso contrario alle indicazioni già emerse in sede di Commissione Tecnica nel parere citato.

In altri termini, lo svincolo RETE 2 è stato sviluppato secondo un tracciato che amplifica l'impatto ambientale e le interferenze con il territorio.

A ciò si aggiunge che in entrambe le alternative, con sguardo miope, lo studio è stato limitato meramente allo svincolo senza tenere conto degli impatti dello svincolo stesso sul tracciato intero verso il km 0. I tratti di collegamento allo svincolo, infatti, sono stati necessariamente compromessi dalla soluzione B.

Conseguentemente, se si fosse valutata anche la ricaduta sul tracciato esterno allo svincolo ne sarebbe sicuramente emersa una migliore valutazione del tracciato A.

## **2° - MAGGIORI DANNI DERIVANTI DAL VIADOTTO ALL'INNESTO DELLA TANGENZIALE ESISTENTE.**

Il tratto della tangenziale nord così come definito al primo chilometro si sposta verso nord rispetto al tracciato del progetto preliminare senza alcuna motivazione tecnica. Il tracciato così come individuato nella documentazione depositata per la VIA comporta il sacrificio della proprietà della società istante in quanto il tracciato si addossa all'immobile attualmente in costruzione riducendo le distanze minime. Ciò comporta un danno alla proprietà attualmente non valutato né esposto nel piano particellare degli espropri. Detto danno non è stato quindi neanche valutato nell'ambito delle soluzioni alternative esaminate per lo svincolo Rete 2.

## **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 stesse 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 l’istante**

#### **CHIEDE**

che il progetto in esame sia ridefinito e quindi sia imposto un tracciato più rispondente alla salvaguardia ambientale e al minor consumo di territorio e venga mantenuto così il tracciato più parallelo e contiguo alla linea ferroviaria.

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

Reggio Emilia 9.10.2014

Uber Mazzoli



Allegati:

1. visure catastali;
2. sovrapposizione progetto preliminare e definitivo;
3. sovrapposizione PSC progetto definitivo;
4. copia delle carta di identità del sottoscrittore.

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

TM29 TOMB. CIRCOLARE Km 00+970 COLLEGAMENTO FOSSO ACQUA PIAT.

TRATTO IN RILEVATO "RI02" DA PK 0+450.000 A PK 2+450.000 Strada Categoria B 2+2 b=22.00m

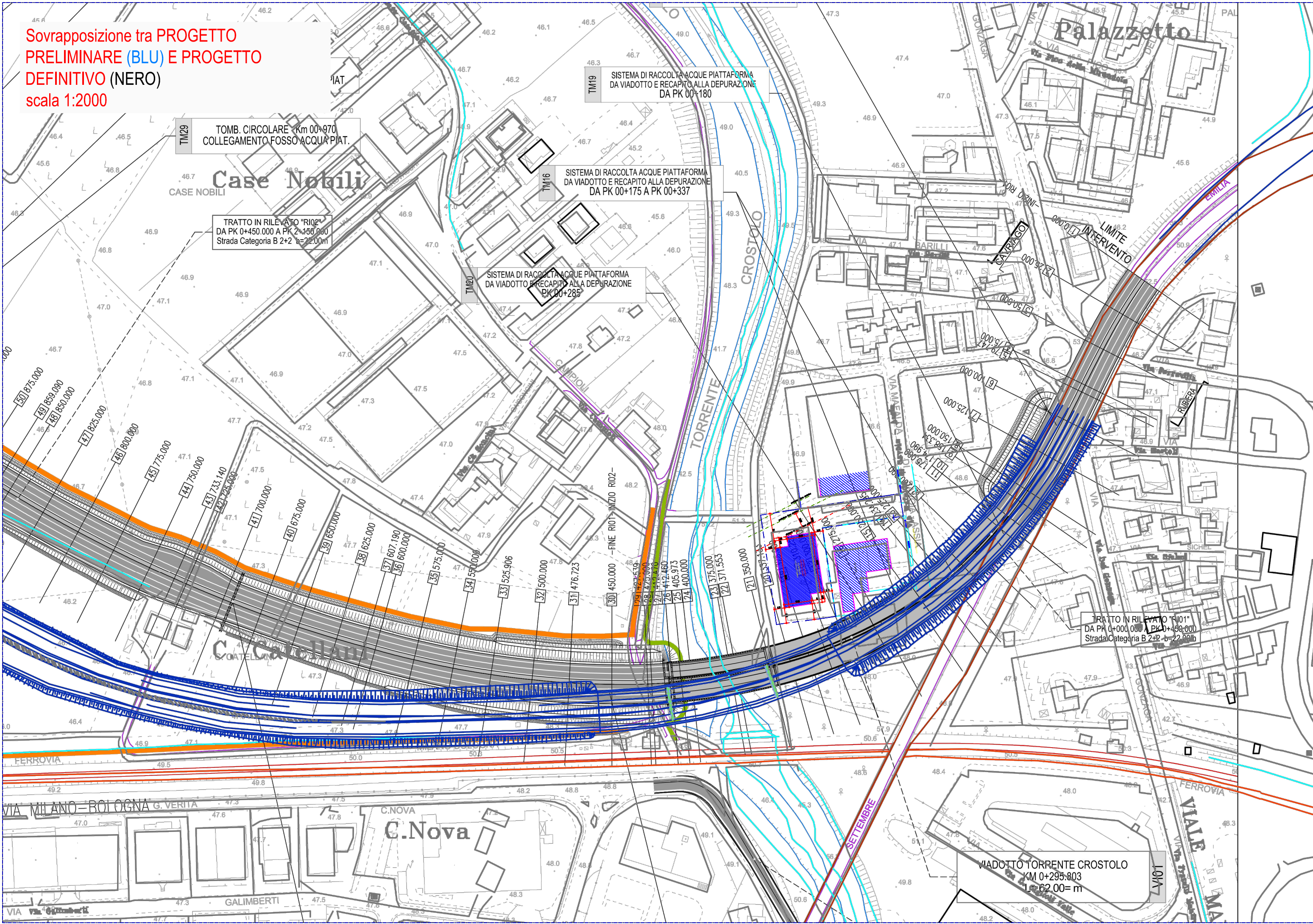
TM20 SISTEMA DI RACCOLTA ACQUE PIATTAFORMA DA VIADOTTO E RECAPITO ALLA DEPURAZIONE DA PK 00+285

TM19 SISTEMA DI RACCOLTA ACQUE PIATTAFORMA DA VIADOTTO E RECAPITO ALLA DEPURAZIONE DA PK 00+180

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

TRATTO IN RILEVATO "RI01" DA PK 0+000.000 A PK 0+450.000 Strada Categoria B 2+2 b=22.00m

VIADOTTO TORRENTE CROSTOLO KM 0+295.803 L=62.00= m



**Sovrapposizione tra PROGETTO DEFINITIVO  
e TAVOLA P6 del PSC  
scala 1:2000**

TM29 TOMB. CIRCOLARE - Km 00+970  
COLLEGAMENTO FOSSO ACQUA PIAT.

TRATTO IN RILEVATO "RI02"  
DA PK 0+450.000 A PK 2+150.000  
Strada Categoria B 2+2 b=22.00m

TM19 SISTEMA DI RACCOLTA ACQUE PIATTAFORMA  
DA VIADOTTO E RECAPITO ALLA DEPURAZIONE  
DA PK 00+180

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

TM20 SISTEMA DI RACCOLTA ACQUE PIATTAFORMA  
DA VIADOTTO E RECAPITO ALLA DEPURAZIONE  
PK 00+285

TRATTO IN RILEVATO "RI01"  
DA PK 0+000.000 A PK 0+450.000  
Strada Categoria B 2+2 b=22.00m

VIADOTTO TORRENTE CROSTOLO  
KM 0+295.803  
L= 62,00= m

VI01

