

Pec Direzione

Da: SILENA CIRIESI <silena.ciriesi@ordineavvocatireggioemilia.it>
Inviato: venerdì 10 ottobre 2014 12:34
A: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: osservazioni ex d.lgs. 152/2006 -tangenziale
Allegati: Tangenziale.zip



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

E.prot DVA – 2014 – 0032895 del 13/10/2014

Si allegano le osservazioni del sig. Giovanni Ruozì.

distinti saluti

avv. Silena Ciriesi



**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.**

Il sottoscritto Ruozi Giovanni, nato a Reggio Emilia il 02/07/1929, residente a Reggio Emilia, Via Martiri di Cervarolo n°3, c.f. RZU GNN 29L02 H223C, 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.Prospero 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 rotatorie 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,

- Il sig. Ruozi Giovanni è proprietario dell'area meglio identificata al NCT foglio 79 mappale 69 (allegato 1);

- Su detta area insistono immobili destinati a locale cisterna (foglio 79 mappale 69 subalterno 3) e laboratorio (foglio 79 mappale 69 subalterno 4) (allegato 1);

Tutto ciò premesso, l'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. 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° - 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_Espropri) 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.

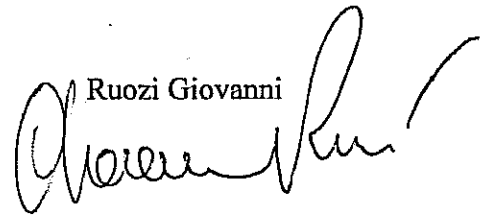
Tutto ciò osservato l'istante

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.

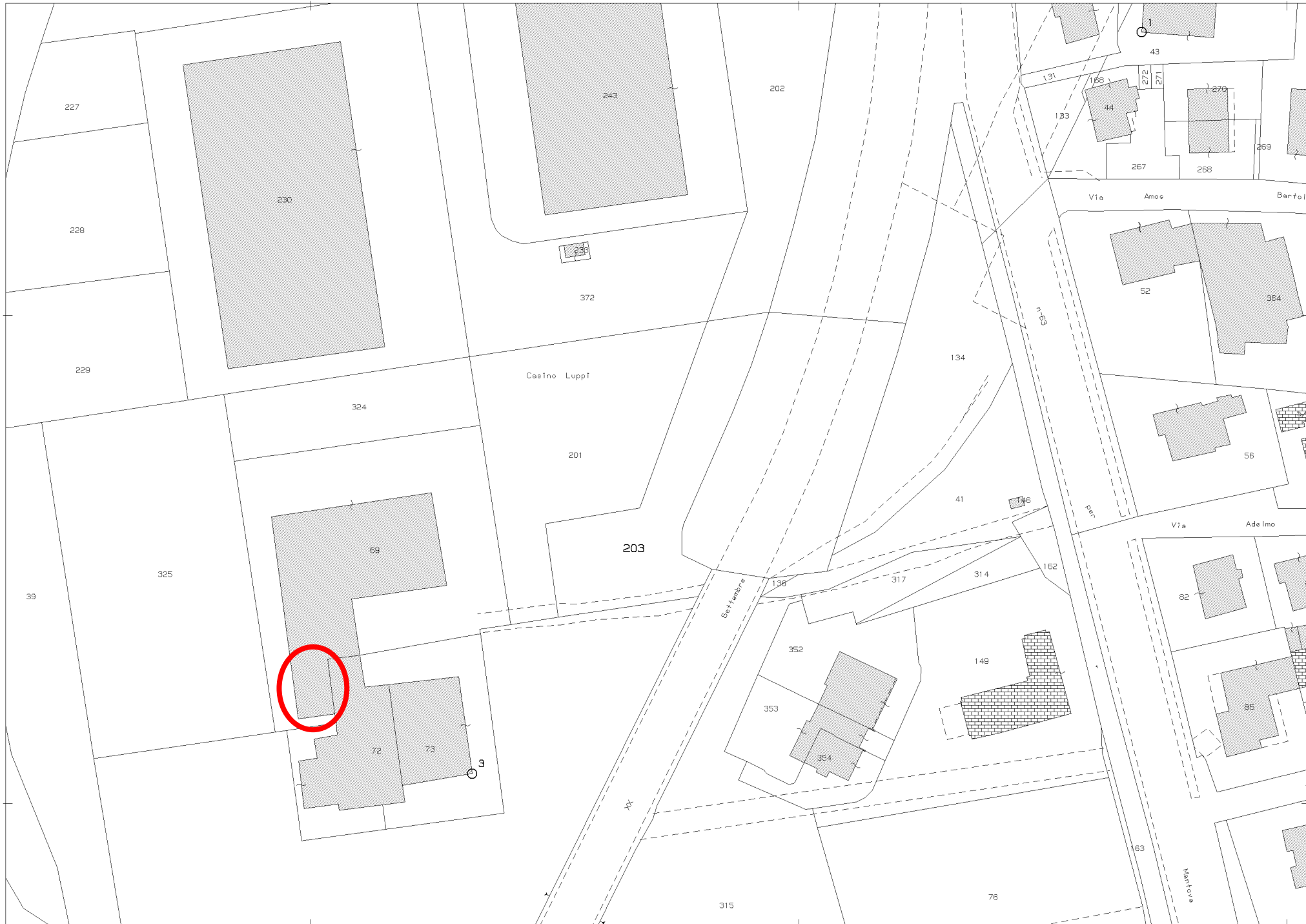
Si richiede altresì che il Ministero imponga all'ente proponente di depositare il documento mancante illustrato in narrativa e quindi si riavviino i termini per poter proporre osservazioni al progetto.

Reggio Emilia 9.10.2014

Ruozi Giovanni


Allegati:

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



N=4952600

E=1628400

1 Particella: 203

9-Ott-2014 16:02
 Prot. n. T240362/2014
 Scala originale: 1:1000
 Dimensione cornice: 267.000 x 189.000 metri
 Comune: REGGIO NELL'EMILIA
 Foglio: 79

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

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

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

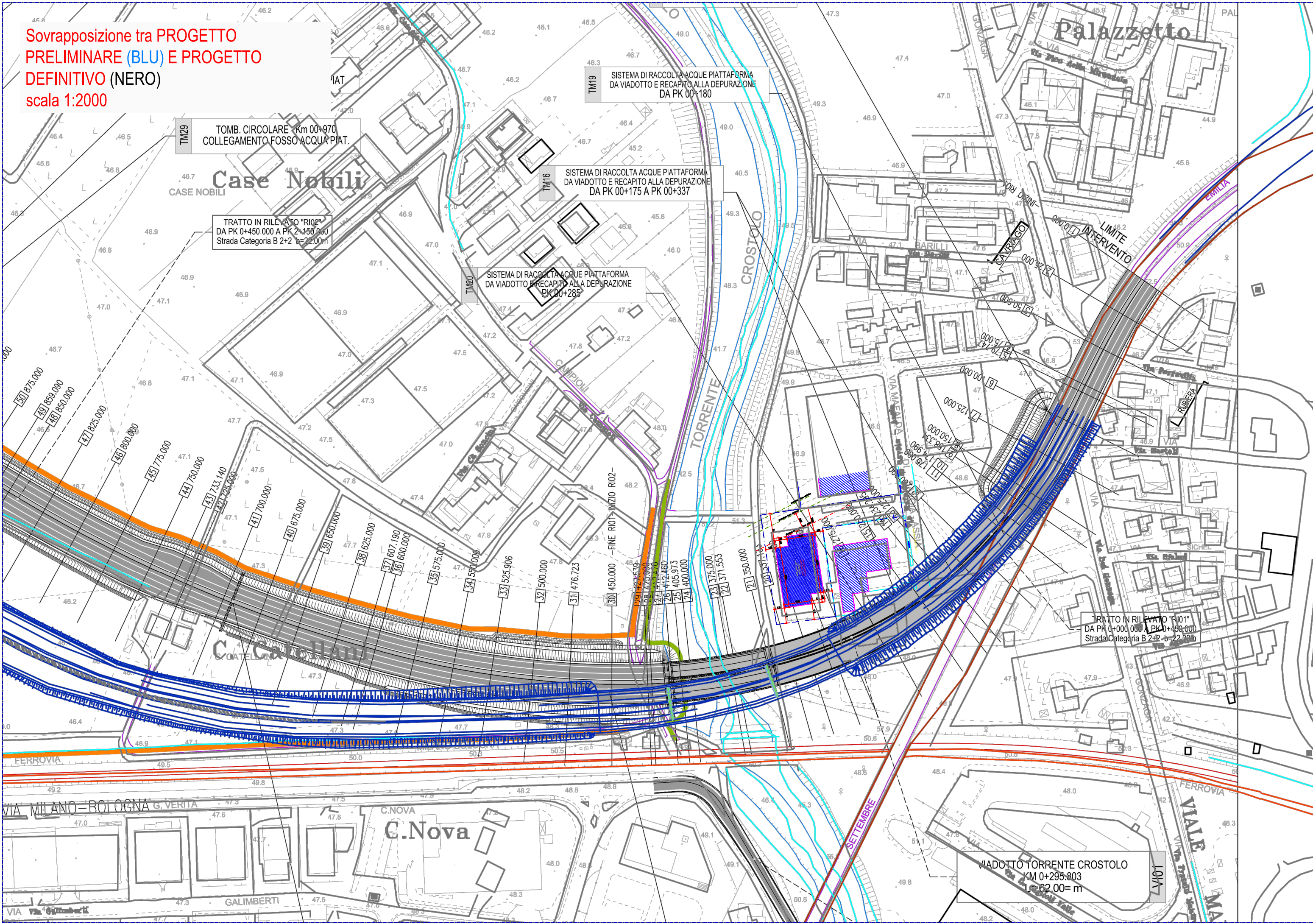
TM20 SISTEMA DI RACCOLTA ACQUE PIATTAFORMA DA VIADOTTO E RECAPITO ALLA DEPURAZIONE DA PK 00+285

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 RILEVAIO "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

