



Area Risorse del Territorio
Servizio Mobilità - il Dirigente

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia tel. 0522/456128 - fax. 0522/456457
alessandro.meggiato@municipio.re.it

PROLUNGAMENTO DELLA SS. N.9 TANGENZIALE NORD DI REGGIO EMILIA NEL TRATTO DA SAN PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE

RELAZIONE ILLUSTRATIVA



Area Risorse del Territorio
Servizio Mobilità - il Dirigente

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia tel. 0522/456128 - fax. 0522/456457
alessandro.meggiato@municipio.re.it

Oggetto del presente documento è quello di esplicitare lo stato dell'arte circa il procedimento in corso. Pertanto il documento va a dare evidenza delle attività e degli atti intercorsi fino alla presente data, includendo una sintetica descrizione del progetto definitivo, oltre, in allegato, a dare evidenza all'elenco degli elaborati di progetto sui quali è stata decretata la compatibilità ambientale del “Progetto della S.S. n. 9 – Tangenziale Nord di Reggio Emilia – tratto S. Prospero Strinati a Corte Tegge (RE)” presentato da ANAS S.p.A..

Il presente documento è pertanto organizzato nei seguenti capitoli:

A. CRONOLOGIA ATTI

B. DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO DEFINITIVO

C. ELENCO ELABORATI

A. CRONOLOGIA ATTI

Il presente capitolo mette in evidenza la cronologia dei principali atti alla data attuale inerenti il progetto del PROLUNGAMENTO DELLA SS. N.9 TANGENZIALE NORD DI REGGIO EMILIA NEL TRATTO DA SAN PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE.

I riferimenti ufficiali per la redazione di tale cronologia sono in ordine cronologico:

- A) DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE DI APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA PROGETTO DEFINITIVO PER AVVIO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DEL PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE NORD DEL TRATTO DA S.PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE. Del 23.10.2013, P.G. 31073.
- B) DECRETO MINISTERIALE 102 DEL 27.04.2016 DI COMPATIBILITA' VIA / VAS. (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare)
- C) CONFERENZA DEI SERVIZI del 02.02.2016 e seguenti convocata da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A). In riferimento al procedimento per la progettazione dell'infrastruttura, si segnala la seguente cronologia:

- a. con Deliberazione di Giunta Comunale PG n° 3715 del 06-03-2006 è stato disciplinato il **subentro del Comune di Reggio Emilia a TAV nelle attività progettuali** dei lavori per il completamento della tangenziale nord nei tratti San Prospero Strinati - Cavazzoli e Cavazzoli - Cella. TAV – Italferr hanno pertanto provveduto a consegnare al Comune di Reggio Emilia la parte degli elaborati progettuali prodotti, fino alla data del subentro;
- b. con Deliberazione di Giunta Comunale n. 3993/64 del 27/02/2008 sono stati **approvati gli indirizzi finalizzati alla progettazione della tangenziale nord** – ovest di Reggio Emilia - Tratto da S. Prospero Strinati a Gaida, da cui emerge che la realizzazione del 1°lotto e del 2° lotto della Tangenziale Nord-Ovest della città risulta essere una delle priorità della Giunta Comunale;
- c. con Determinazione Dirigenziale PG 24767 del 19/11/2008 è stato conferito l'incarico professionale alla SITECO Srl per l'aggiornamento e l'integrazione del progetto preliminare e definitivo della Tangenziale Nord;
- d. con Deliberazione di Giunta Comunale PG 2009/17168 del 17/07/2009, per dare attuazione agli **indirizzi** sopraccitati e definire i vincoli e i rapporti fra il Comune di Reggio Emilia e ANAS S.p.a sono stati approvati due atti fra loro complementari e interconnessi: uno schema di **accordo procedimentale inerente gli aspetti tecnici e procedurali** e uno schema di **convenzione relativo agli aspetti economici/finanziari dell'opera**;
- e. in data 23/07/2009 nella sede di ANAS Bologna, si è proceduto alla sottoscrizione dell'Accordo Procedimentale e della Convenzione;

- f. con Deliberazione di Giunta Comunale PG n. 20775/258 del 15/09/2009 è stato approvato in linea tecnica il progetto preliminare di prolungamento della tangenziale Nord del tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge, successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione di ANAS S.p.a., nella seduta n. 176 del 25/11/2010;
- g. con nota in atti Comunali al n. 122/2011 del 18/04/2011, ANAS S.p.a. ha inviato approvazione in linea tecnica del progetto di cui al punto precedente ed istruttoria contenente indicazioni e prescrizioni proprie e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché la decisione del Ministero di sottoporre l'intervento in oggetto a procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (D.M. 152/2006);
- h. la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale prevede, tra l'altro, la possibilità *per chiunque abbia interesse, di presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi* (D.M. 152/2006, art. 24).

Considerato che:

- con nota PS n. 155/2011 del 10/06/2011, l'Amministrazione Comunale ha manifestato ad ANAS S.p.a. l'intendimento di procedere con la redazione del Progetto Definitivo dell'opera e dello Studio di Impatto Ambientale;
- con nota in atti comunali al n. 179 di PS del 18/07/2011, ANAS S.p.a. ha comunicato il proprio nulla osta alla proposta all'avvio delle attività di progettazione definitiva e redazione dello Studio di Impatto Ambientale di cui al punto precedente, sottolineando la necessità di eseguire, in tale fase progettuale, tutti gli approfondimenti contenuti nel provvedimento di assoggettabilità emanato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prot. DVA-2010 – 0022376 del 22/09/2010), che saranno poi valutati nell'ambito della procedura di VIA, e di svolgere tutti gli adempimenti riportati nelle schede di istruttoria tecnica (p.to g. delle premesse) svolta dalla Direzione Centrale ANAS, sul Progetto Preliminare presentato dall'Amministrazione e redatto a cura di SITECO S.r.l.;
- al fine di adempiere a tutti i summenzionati approfondimenti progettuali avanzati in sede di istruttoria (p.to g. delle premesse), sul Progetto Preliminare presentato dall'Amministrazione, il Comune si è avvalso di incarichi professionali di progettazione, negli ambiti specialistici richiesti dal Ministero e da ANAS S.p.a.;
- i principali contenuti di tale sviluppo del progetto sono stati anticipati alla 1° commissione consigliare "Assetto ed Uso del Territorio, ambiente" in data 10/05/2013 e 25/07/2013, oltre che alla Provincia di Reggio Emilia (nota PS n. 240/2013 del 21/06/2013), al Comune di Cavriago (nota PS n. 213/2013 del 30/05/2013) ed ai principali portatori di interesse coinvolti dal progetto;
- con nota PS n. 535/2013 del 21/10/2013, la Siteco Srl ha quindi trasmesso il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale del prolungamento della Tangenziale Nord del tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge, assunto agli atti al PG n.31254 del 22/10/2013;
- tale progetto definitivo è stato sviluppato recependo le indicazioni di ANAS e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenuti nell'istruttoria di cui al punto g. delle premesse;

Tutto ciò considerato,

con DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE DI APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA PROGETTO DEFINITIVO PER AVVIO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DEL PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE NORD DEL TRATTO DA S.PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE. Del 23.10.2013, P.G. 31073. è STATO DELIBERATO tra l'altro:

- 1) di approvare in linea tecnica il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale del prolungamento della Tangenziale Nord nel tratto da S.Prospero Strinati a Corte Tegge, assunto agli atti al n. 31254/2013 di PG del 22/10/2013;
- 2) di trasmettere ad ANAS il suddetto progetto e Studio di Impatto Ambientale per l'avvio della Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (D.M. 156/2006);

B). In riferimento al procedimento per la Valutazione di Impatto Ambientale, si segnala la seguente cronologia:

CONSIDERATA la domanda di Verifica di Assoggettabilità a Via presentata da ANAS S.p.A. per il progetto denominato "Prolungamento della S.S.9 – Tangenziale Nord di Reggio Emilia – Tratto da S. prospero Strinati a Corte Tegge", con nota n. 38642-P del settembre 2009, acquisita al prot. n. DSA-2009-26301 del 5 ottobre 2009,

CONSIDERATO il Provvedimento Direttoriale prot. n. DVA-2010-22376 del 22 settembre 2010 con cui è stato disposto l'assoggettamento a VIA del progetto in argomento;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata da ANAS S.p.A. per il progetto stesso, con nota n. 104355-P del 31 luglio 2014, acquisita al prot. n. DVA-2014-26675 del 11 agosto 2014;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta in data 9 agosto 2014 sui quotidiani "La Repubblica" e "Gazzetta di Reggio Emilia";

VISTA la documentazione trasmessa dal soggetto proponente a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale, nonché le integrazioni e i chiarimenti trasmessi nel corso dell'iter istruttorio;

PRESO ATTO delle osservazioni pervenute ai sensi dell'art.24 comma 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii, considerate dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo,

PRESO ATTO che non sono pervenuti pareri ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii.;

PRESO ATTO delle controdeduzioni alle osservazioni fornite dal proponente, considerate dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS nel corso dell'istruttoria e nella definizione del quadro prescrittivo;

PRESO ATTO che il progetto presentato è riferibile alla tipologia di cui al punto 10) dell'allegato II alla Parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152, e ss.mm.ii, prevede il completamento della tangenziale nord di Reggio Emilia , per una lunghezza di circa 6,3 km, e comprende:

- l'attraversamento del Torrente Crostolo, del Torrente Modolena, e del Torrente Quaresimo
- la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati che si inserisce direttamente su una direttrice esistente (via Hiroshima – Via Bertani Davoli)
- la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati comprensivo di due bretelle di collegamento con la viabilità esistente;
- la realizzazione di quattro sottopassi alla linea FS Milano Bologna;

CONSIDERATO che, con riferimento alle aree della Rete Natura 2000, il proponente ha proceduto ad indagare l'eventuale presenza nell'area vasta di SIC e ZPS, e che da tale ricerca è stato riscontrato che il tracciato del progetto non determina condizioni di interferenza con dette aree;

ACQUISITO il parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 1972 del 29 gennaio 2016, assunto al prot 2565/DVA del 2 febbraio 2016, costituito da n. 81 pagine;

ACQUISITO il parere positivo con prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 7216 del 27 marzo 2015, assunto al prot. 2565/DVA del 2 febbraio 2016, costituito da n. 8 pagine;

ACQUISITO il parere positivo con prescrizioni della Regione Emilia Romagna, espresso con D.G.R. n. 485 del 4 maggio 2015, assunto al prot. 1936/DVA del 27 gennaio 2016, costituito da n. 65 pagine;

CONSIDERATO quindi che sono allegati al presente Decreto e ne costituiscono parte integrante, i seguenti pareri:

1. parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, n. 1972 del 29 gennaio 2016, prot. 2565/DVA del 2 febbraio 2016;
2. parere del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. n. 7216 del 27 marzo 2015, prot. 1768/DVA del 25 gennaio 2016;
3. parere della Regione Emilia Romagna, espresso con D.G.R. n. 485 del 4 maggio 2015, assunto al prot. 1936/DVA del 27 gennaio 2016;

CONSIDERATO che, contestualmente alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, ANAS S.p.A. ha presentato istanza di approvazione del Piano di utilizzo terre redatto ai sensi del D.M. 10 agosto 2012, n.161;

CONSIDERATO che nel citato parere n. 1972 del 29 gennaio 2016, la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, a proposito del Piano di utilizzo terre, ha valutato che "procedendo con una indagine completa dello stato attuale si rischierebbe di disattendere le aspettative che si prefigge l'impianto normativo, poiché è solamente nella fase esecutiva (attualmente prevista tra alcuni anni) che risulterà indispensabile la certezza del dato, rendendo poco significative le valutazioni di dettaglio elaborate in un momento temporale precedente. Tale Piano dovrà pertanto essere aggiornato in sede di progettazione esecutiva ed approvato prima dell'avvio dei lavori secondo le prescrizioni indicate nel successivo quadro prescrittivo" del presente Provvedimento;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, così come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, il provvedimento di valutazione di impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale;

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 26, comma 4, del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii, sulla base di quanto indicato dal proponente, si è provveduto ad una ricognizione delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale e relativi al livello di progettazione oggetto del procedimento di VIA.

Eventuali ulteriori autorizzazioni ambientali relative al livello progettuale oggetto della presente valutazione, dovranno essere acquisite prima della conclusione della conferenza dei servizi decisoria.

Sono fatte salve, e quindi non comprese nel presente provvedimento, le ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in tema di patrimonio culturale eventualmente da rilasciare da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e della Regione;

RITENUTO, sulla base di quanto premesso, di dover provvedere ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dal D.Lgs 16 gennaio 2008, n. 4 alla formulazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale,

Tutto ciò considerato,

con DECRETO MINISTERIALE 102 DEL 27.04.2016 DI COMPATIBILITA' VIA / VAS. (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) è STATO DECRETATA la compatibilità ambientale del "Progetto della S.S. n. 9 – Tangenziale Nord di Reggio Emilia – tratto S. Prospero Strinati a Corte Tegge (RE)" presentato da ANAS S.p.A., subordinata al rispetto delle prescrizioni elencate.

C). In riferimento alla convocazione della Conferenza dei servizi del 02.02.2016 convocata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si segnala la seguente cronologia:

- 1) che con nota n.CDG-0042145-P in data 1 aprile 2015, (acquisita agli atti in data 8 aprile 2015) ANAS S.p.A. ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, ai fini del perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Emilia Romagna e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le opere in oggetto indicate, trasmettendo copia del progetto definitivo (su supporto informatico);
- 2) che con la medesima CDG-0042145-P, la Società proponente ha trasmesso copia della documentazione (su supporto informatico) – conforme a quella inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – a tutti gli enti ed amministrazioni interessati dal procedimento;
- 3) che ANAS S.p.a. ha comunicato inoltre che il progetto ricade nella categoria di cui all'Allegato II, alla parte seconda del D.Lgs. n.152/2006, e per il quale era in corso di definizione la procedura di Valutazione d'impatto ambientale presso il competente Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- 4) che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. 3203 in data 27 aprile 2015 ha rappresentato a ANAS l'impossibilità di avviare al procedimento di propria competenza in mancanza del provvedimento di V.I.A., parere propedeutico all'accertamento di conformità urbanistica, di cui al D.P.R. 383/94;
- 5) che con la medesima nota ha rappresentato inoltre l'obbligo da parte della Società proponente degli adempimenti relativi alla pubblicità dell'avvio del procedimento ai sensi dell'art.7 e seguenti della legge n.271/90, e dell'art.11 e seguenti del D.P.R. n.327/01 in merito al procedimento espropriativo;
- 6) il giorno 16.01.2016, Ai sensi e per gli effetti dell'art.11 della legge regionale n.37 del 19/12/2002, l'ANAS S.p.A., nella qualità di Società espropriante delle aree occorrenti ai lavori relativi al "Prolungamento della SS 9 – Tangenziale Nord di Reggio Emilia nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge" ha dato Avviso al pubblico (tramite anche pubblicazione sul giornale "Il Resto del Carlino") di deposito del progetto definitivo, comunicando che:

- presso l'Ufficio per le Espropriazioni del Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna – Via Angelo Masini, 8 – 40126 Bologna, nonché presso il Comune di Reggio Emilia – Piazza Prampolini, 1 – 42121 Reggio Emilia, è depositato il progetto sopra richiamato, completo degli atti indicanti le aree da espropriare ed i nominativi di coloro che risultano proprietari catastali, della relazione che indica la natura, lo scopo, la spesa prevista, ed ogni altro atto previsto dalla normativa vigente;
 - con lettera raccomandata con avviso di ricevimento sarà inviata, alle ditte interessate, ai sensi dei seguenti e per gli effetti dei seguenti articoli di legge: Art.11 del DPR 327/01 e s.m. e i; Art.7 e seguenti della Legge 241/90 e s.m. e i; Artt.8,9 e 11 della Legge Regionale Emilia Romagna n. 37 del 19/12/2002; comunicazione dell'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio relativo alle aree interessate dai lavori in oggetto, unitamente all'indicazione dell'avvenuto deposito del progetto definitivo, ai fini dell'approvazione del progetto tramite Conferenza dei Servizi;
 - il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato la Conferenza dei Servizi, ai sensi della Legge 214/1990, art.14, e del DPR 383/94, per il giorno 02/02/2016;
 - gli esiti finale della Conferenza dei Servizi comportano apposizione del vincolo espropriativo;
 - entro il termine di 60 (sessanta) giorni a decorrere dalla data di ricevimento della R.A.R., gli eventuali portatori di interessi pubblici o privati, individuali o collettivi, potranno formulare le proprie osservazioni nei modi indicati nella comunicazione ad personam.
 - il presente avviso sarà pubblicato anche sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna del 27/01/2016.
- 7) che con nota 57615-P del 5 maggio 2015 l'ANAS, ha inoltre trasmesso copia della documentazione (su supporto informatico) – conforme a quella inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti agli Uffici regionali referenti del procedimento di cui al D.P.R. n. 383/94;
- 8) che con nota n. 0466 in data 6 luglio 2015 Snam rete gas ha comunicato che ricevuta la documentazione progettuale, sta analizzando le interferenze tra l'opera in progetto e le condotte preesistenti di proprio competenza, e che provvederà nel più breve tempo possibile ad elaborare il preventivo di massima di tempi e costi;
- 9) che con nota n. 9597 in data 26 novembre 2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della valutazione dello stato dei procedimenti in essere, di competenza delle varie amministrazioni o enti interessati dal procedimento in esame, necessari al perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Emilia Romagna, ha convocato una Conferenza dei Servizi, in conformità a quanto disposto dall'art.14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dal D.P.R. 18 aprile 1194, n.383, per il giorno 2 febbraio 2016;
- 10) che con nota n.888804 in data 24 dicembre 2015 la Regione Emilia Romagna con riferimento alla citata nota MIT n. 10541 ha richiesto ad ANAS un aggiornamento circa lo stato del procedimento di Via in corso, e delle procedure di pubblicazione del procedimento, richiedendo nel contempo a Provincia e Comune di Reggio Emilia – in vista della Conferenza di Servizi ministeriale – di accertare la conformità dell'intervento rispetto alle previsioni e prescrizioni dei propri strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica vigenti e adottati;



Area Risorse del Territorio
Servizio Mobilità - il Dirigente

Via Emilia San Pietro, 12 - 42121 Reggio Emilia tel. 0522/456128 - fax. 0522/456457
alessandro.meggiato@municipio.re.it

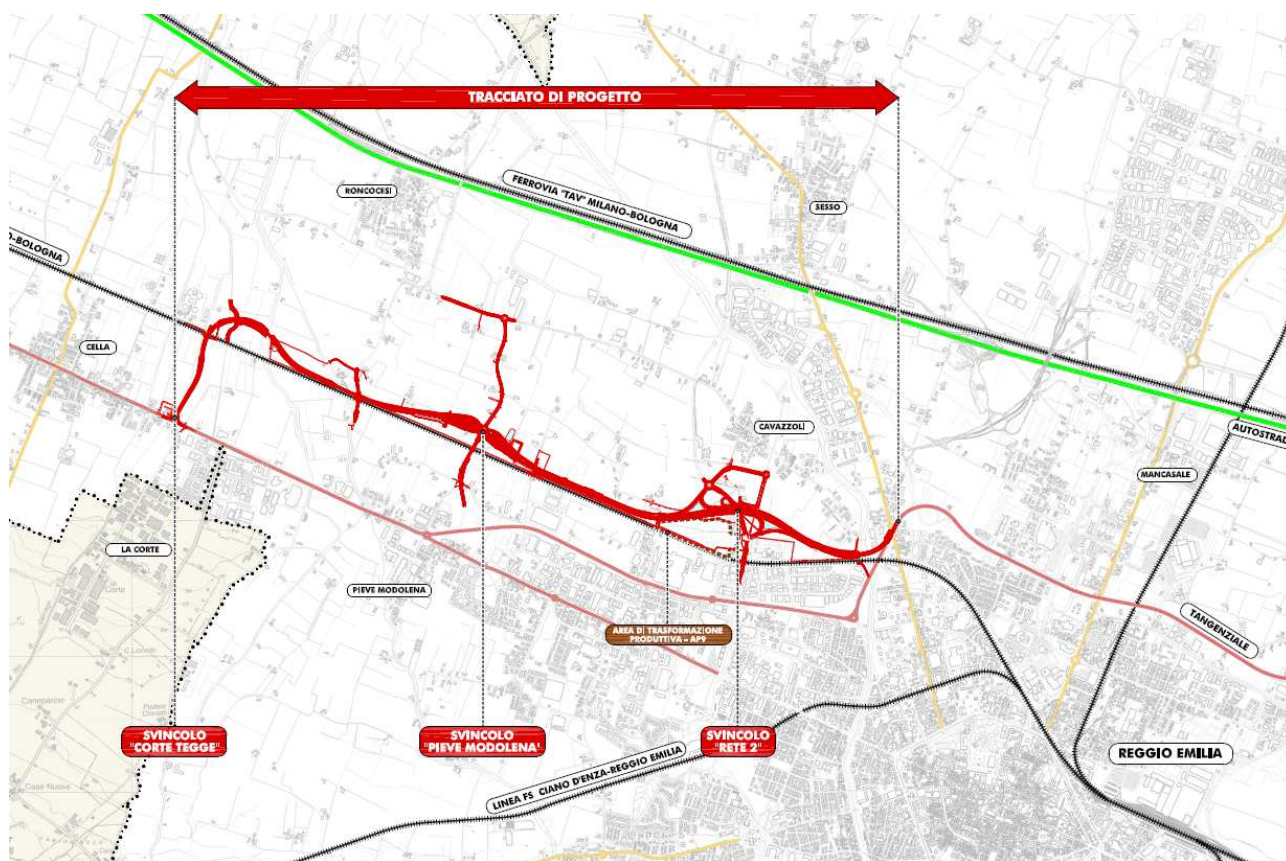
- 11) che con nota n.888833 in data 28 dicembre 2015, la Regione Emilia Romagna, in vista della Conferenza di Servizi ministeriale, ha richiesto ad AIPO e Autorità di Bacino, e Servizio Tecnico Bacini, i pareri di rispettiva competenza;
- 12) che con nota n.22563 in data 19 gennaio 2016, la Regione Emilia Romagna ha sollecitato l'ANAS ad riscontrare quanto richiesto con la citata n.888804.
- 13) che con nota prot. CDG-0061190-A del 27.05.2016 , il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della valutazione dello stato dei procedimenti in essere, di competenza delle varie amministrazioni o enti interessati dal procedimento in esame, necessari al perfezionamento dell'intesa Stato-Regione Emilia Romagna, ha convocato una Conferenza dei Servizi, in conformità a quanto disposto dall'art.14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e dal D.P.R. 18 aprile 1994, n.383, per il giorno 13 luglio 2016

B. DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO DEFINITIVO

PROLUNGAMENTO DELLA S.S. N°9 “TANGENZIALE NORD DI REGGIO EMILIA” NEL TRATTO DA SAN PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE

L'intervento di progetto consiste nella realizzazione del **completamento della Tangenziale nord di Reggio Emilia, nel tratto da San Prospero Strinati a Corte Tegge**. L'opera, che è interamente compresa all'interno del comune di Reggio Emilia, percorre trasversalmente con direzione prevalente Est-Ovest, il quadrante nord occidentale della città, per uno sviluppo complessivo di circa 6 km.

Il nuovo corridoio stradale risulta previsto fra la linea ferroviaria storica e la linea AV, per quanto possibile in adiacenza alla linea storica, con una serie di raccordi fra la nuova direttrice e la via Emilia (SS 9), in modo da garantire alla nuova direttrice la massima capacità distributiva sul territorio.



Le opere in progetto si inseriscono in un più ampio progetto di riorganizzazione trasportistica della zona Nord Ovest di Reggio Emilia, zona ove sono ubicati elementi significativi da questo punto di vista: il nuovo casello di Reggio Emilia, la nuova stazione Alta Velocità e la Tangenziale esistente.

Il completamento della Tangenziale ad Ovest di Reggio persegue prioritariamente lo scopo di **sgravare il corrispondente tratto urbano dell'Emilia dal traffico di ingresso/uscita dalla città e, soprattutto, da quello di attraversamento che insiste sulla direttrice Est-Ovest** con la chiusura dell'anello tangenziale nord della città di Reggio Emilia.

Il nuovo collegamento tangenziale **risulta indispensabile per risolvere diverse situazioni di insufficienza infrastrutturale nella viabilità del Comune di Reggio Emilia**, con particolare riferimento al traffico proveniente da

nord-ovest e diretto verso il nuovo casello A1 e la nuova stazione AV, quello afferente la zona industriale di “Villaggio Crostolo”, Pieve Modolena e l’abitato lungo la sede storica della S.S.9 Via Emilia.

L’infrastruttura in progetto s’innesta, ad Est, sul tracciato della tangenziale esistente, in corrispondenza delle vie XX Settembre e Martiri di Piazza Tien An Men, termina in prossimità della zona industriale di Corte Tegge, ad Ovest, attraverso un’intersezione a rotatoria sulla S.S. 9 Via Emilia ed è caratterizzata da uno sviluppo complessivo di 6+367 km.

Il sedime di progetto, dall’innesto sulla tangenziale esistente fino allo svincolo di Pieve Modolena, è caratterizzato da una sezione tipo a due corsie per senso di marcia, con caratteristiche geometriche rispondenti alla categoria “B” in ambito extraurbano, secondo quanto definito dal D.M. 5.11.2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”. La sezione tipo adottata per l’asta principale è a due corsie per senso di marcia, della larghezza di m. 3.75 ciascuna, oltre alla banchina della larghezza di m. 1.75. La larghezza complessiva della piattaforma è di 22.00 m.

Questo tratto è caratterizzato dalla presenza di opere d’arte significative, quali il viadotto di interconnessione con il vecchio tracciato della Tangenziale, finalizzato anche allo scavalco del torrente Crostolo ed il sottopassaggio dello svincolo “Rete 2”.

A partire dallo svincolo “Pieve Modolena” il tracciato si sviluppa parallelamente alla linea ferroviaria storica Milano-Bologna a circa 30 metri a Nord di essa. Questo tratto prevede un passaggio della sezione tipo da due carreggiate separate, ciascuna composta da due corsie per senso di marcia, a una sezione di tipo C1 a carreggiata unica e una corsia per senso di marcia. Il passaggio tra la sezione di tipo B a quella di tipo C1, parte dalla progressiva 4+050 e termina alla progressiva 4+300. La sezione tipo è organizzata mediante unica corsia di m. 3.75 per ogni senso di marcia oltre alla banchina della larghezza di m. 1.50. La larghezza complessiva della piattaforma è quindi di 10.50 m.

Una volta superato il torrente Quaresimo, il tracciato compie una lunga curva verso sinistra per attraversare quasi perpendicolarmente la linea ferroviaria storica RFI Bologna-Milano. Una volta oltrepassata tale infrastruttura, prosegue in maniera sostanzialmente rettilinea fino alla rotatoria conclusiva, posta in asse al tracciato storico della S.S.9 “Via Emilia”.

LUNGHEZZA TRACCIATO L=Km 6,367		
TRATTO A DOPPIA CARREGGIATA (Cat. B)	L=Km 4,290	67,3%
TRATTO A SINGOLA CARREGGIATA (Cat. C1)	L=Km 2,077	32,7%

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva dei dati relativi alle configurazioni morfologiche che caratterizzano il corpo stradale.

Lunghezza tracciato (m)	6.367	100%
Tratto in rilevato (m)	5.552,6	87,2%
Tratto in trincea (m)	67,1	1,1%
Tratto in trincea confinata (m)	273,8	4,3%
Tratto in sottopasso (m)	32,30	0,5%
Tratto in viadotto (m)	441,2	6,9%

Le mitigazioni ambientali relative al progetto del completamento della tangenziale nord sono state individuate sulla base del metodo della “Progettazione Integrata”, criterio che prevede di mettere in relazione e, appunto, di integrare gli interventi di mitigazione relativi alle diverse componenti ambientali nella direzione dell’obiettivo strategico di una armonizzazione profonda fra infrastruttura e territorio. In particolare è stato definito un articolato **Masterplan** che ha il compito di correlare e definire il complesso di tutte le azioni previste per lo sviluppo delle diverse tipologie di interventi di mitigazione.



Tali interventi risultano ricompresi nelle seguenti tre grandi “famiglie”:

- **interventi naturalistici**, che attraverso l’introduzione di specie vegetali autoctone e che tendono ad associarsi naturalmente, mirano a implementare il patrimonio del verde nelle aree in cui sarà realizzata l’opera e contemplan l’inserimento di siepi, arbusti, boschi, filari arborei e arboreo-arbustivi, punti di permeabilità faunistica e aree con funzione di riconnessione ecologica.
- **Interventi protettivi**, volti alla tutela della salute dell’uomo e della fauna e rivolti in particolare alle componenti atmosfera (mitigazioni per l’aria), rumore e ambiente idrico attraverso l’inserimento di aree boscate o arbusteti densi per trattenere gli inquinanti presenti in atmosfera ed evitarne la dispersione, attraverso l’inserimento di barriere antifoniche bidimensionali per proteggere i residenti dalle emissioni sonore derivanti dal traffico veicolare e attraverso impianti di trattamento delle acque di piattaforma stradale prima che vengano immesse nella rete fognaria.
- **Interventi di valorizzazione del territorio**, aventi l’obiettivo di conferire alla strada non solo il significato di elemento di mobilità, bensì anche quello di elemento promotore del territorio; l’infrastruttura non viene, infatti, vista come un elemento estraneo che viene inserito nel territorio, bensì come un elemento che possa entrare in armonia con il contesto paesaggistico che lo circonda. In particolare tali interventi riguardano l’implementazione delle reti ciclabili esistenti sul territorio.

Tutto il tracciato stradale è stato attrezzato con una rete di raccolta delle acque drenate dalla piattaforma autostradale che sono convogliate ad impianti di depurazione che svolgono le funzioni di sedimentazione e disoleazione. Il rilascio avverrà in modo controllato attraverso appositi manufatti in rispetto sia dei limiti quantitativi allo scarico stabiliti dai Consorzi di Bonifica sia dai limiti qualitativi stabiliti dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i.

Con l'entrata in esercizio del nuovo tratto di tangenziale, la configurazione e la distribuzione dei flussi di traffico, e conseguentemente delle emissioni sonore nel territorio interessato dall'infrastruttura, subiranno significative modifiche. Per evitare che vi siano superamenti dei limiti di legge, sono state progettate e dimensionate specifiche e adeguate opere di protezione acustica. Grazie a tali opere di mitigazione, la situazione di esercizio verrà ricondotta entro i limiti di accettabilità presso tutti i ricettori. In particolare gli interventi sono stati indirizzati alla mitigazione della sorgente stradale, con l'adozione di pavimentazioni a bassa emissione (fonoassorbente per l'asse stradale e Splittmastix Asphalt per gli svincoli) e con l'inserimento di opere di protezione acustica a bordo carreggiata, in numero di 23 barriere bidimensionali per complessivi 4.367 metri lineari di intervento e 15.607 m² di superficie.

Nel complesso sono stati dimensionati circa 14,3 ettari di aree che saranno oggetto di interventi di afforestazione. Il progetto degli interventi naturalistici prevede l'impiego di sole specie autoctone, ossia quelle meglio adattate alle condizioni pedologiche e climatiche della zona, in quanto insediatesi spontaneamente nel territorio. Sono state definite molteplici e diversificate tipologie di intervento, con relativi schemi di impianto, che consentano di cogliere, mediante la messa a dimora di strutture vegetazionali, diversi obiettivi di mitigazione, quali l'inserimento paesaggistico dell'opera, l'implementazione della rete ecologica locale, il trattenimento delle polveri da traffico veicolare, l'attrattività per la fauna, ecc... .

Relativamente agli elementi della Rete ecologica polivalente di livello provinciale (REP) sono stati previsti adeguati interventi compensativi. Tale previsione, comporta che in seguito al consumo di suolo di tipo agricolo generato dalla realizzazione dell'infrastruttura calcolato in ha 3,84 è necessario prevedere interventi di rinaturalizzazione compensativa di estensione pari almeno a quella consumata. La realizzazione di tali interventi compensativi è stata prevista in corrispondenza di tre elementi naturali di pregio ubicati all'interno dell'area di interferenza del progetto per una estensione complessiva di ha 3,94.

Oltre agli interventi con finalità naturalistica, sono stati anche previsti interventi compensativi per il paesaggio, che hanno in questo specifico caso la finalità principale di "fare memoria", cioè segnare il territorio con filari alberati per ricordare agli utenti della strada e ai fruitori di questo territorio quale fosse la viabilità prima dell'arrivo della nuova tangenziale. Infatti, lungo le viabilità secondarie che verranno interrotte dall'infrastruttura e lungo i tratti di connessione con la via Emilia è prevista la piantumazione di specie arboree di pioppo bianco a pronto effetto autoctone (esemplari di 2.5-3.0m), che identificano la precedente orditura del territorio composta dalle viabilità locali.

Consolidata la configurazione funzionale di progetto, in considerazione della difficoltà nel reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione di tutto il progetto in un unico stralcio, è stata impostata una progettazione suddivisa in due stralci funzionali e funzionanti. Al fine di rendere più flessibile la fase attuativa del progetto è stata analizzata una configurazione che potesse risolvere almeno le principali emergenze dal punto di vista della mobilità e delle conseguenti ricadute ambientali e sanitarie sul territorio.

La pianificazione operata in questa sede prevede quindi che i tratti dell'estesa di progetto siano realizzati in due stralci funzionali, distinti in altrettanti periodi temporali sequenziali, come descritto nel seguito:

- STRALCIO FUNZIONALE N°1. Prevede la realizzazione del tracciato della nuova tangenziale in progetto, da inizio intervento (Podere Castellani - Linea F.S.) allo svincolo di "Rete 2". Il tratto è caratterizzato da uno sviluppo di circa km 1+600, in questo ambito è inclusa la realizzazione dello svincolo stesso in una configurazione funzionale in grado di garantire l'immissione in tangenziale anche in direzione Est;
- STRALCIO FUNZIONALE N°2. La realizzazione è prevista in seguito al completamento del primo stralcio, con il nuovo tratto di tangenziale già in esercizio. In questo caso si prevede la costruzione di un nuovo tratto di tangenziale per uno sviluppo planimetrico di circa km 4+800, con inizio dallo svincolo di "Rete 2" e termine in corrispondenza dello svincolo di "Corte Tegge". In tale ambito è incluso anche il ramo di viabilità che, a partire dallo svincolo di "Pieve Modolena", conduce, in direzione Nord, verso Roncocesi.

La durata complessiva dei lavori è stimata in **tre anni e cinque mesi** (di cui 17 mesi per realizzare il primo ambito e 24 mesi per realizzare il secondo ambito).

All'interno del Progetto Definitivo è stato sviluppato uno specifico **studio di traffico**, le cui analisi trasportistiche sono basate su un modello di simulazione del traffico di scala vasta (esteso alla rete urbana di Reggio e alla rete viaria della parte centrale della Provincia), in uso presso l'Amministrazione comunale e calibrato nell'ambito della redazione del PUMAV (Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta di Reggio Emilia) del 2006. Nel 2012 è stata effettuata una indagine campionaria sulla mobilità dei residenti in Comune di Reggio Emilia, che ha permesso un confronto con l'analoga indagine svolta nel 2006. Sono quindi state considerate le evoluzioni sia della domanda che dell'offerta all'apertura dell'infrastruttura e nel medio-lungo termine determinando i flussi di traffico previsti. Il modello di simulazione è stato applicato ai seguenti scenari:

- lo stato di fatto (anno 2012);
- opzione "0" nello scenario di domanda di breve periodo (2017);
- con il Prolungamento della Tangenziale Nord, fino a Rete2, nello scenario di domanda di breve periodo (2017);
- opzione "0" nello scenario di domanda di lungo periodo (2027);
- prolungamento della Tangenziale Nord, fino a Corte Tegge, nello scenario di domanda di lungo periodo (2027).

Al 2027 risulta evidente l'effetto della realizzazione del prolungamento nell'alleggerire gli altri assi viari in accesso a Reggio da ovest e da nord/ovest. I flussi che si leggono sul Prolungamento all'altezza di Pieve Modolena corrispondono ad una serie di riduzioni di flusso sulla SP28 (via Gorizia), sulla via Emilia e viale Martiri di Piazza Tien An Men, su via Rinaldi, sull'A1 e su via dei Gonzaga. Rilevanti sono le riduzioni di carico in via Rinaldi e nel sistema Tien An Men/Copernico/Kennedy nella fascia fra via Hiroshima ed il Crostolo. In termini di statistiche nell'area di progetto (quadrante ovest e nord/ovest della città) è evidente, a fronte di una crescita del 6,6% delle percorrenze, una riduzione del 7,6% dei tempi di percorrenza, dovuto alla consistente riduzione dei livelli di congestione ed all'incremento del 15,3% delle velocità medie.

Parimenti all'analisi trasportistica dell'area in esame, è stata effettuata **l'analisi costi-benefici e di sensitività dell'intervento**. Tale analisi ha messo in evidenza valori estremamente positivi, che permettono senz'altro di emettere un giudizio di desiderabilità sociale della realizzazione del progetto dal punto di vista dell'utilizzo efficiente delle risorse disponibili.

Lo **Studio Impatto Ambientale (SIA)** relativo al progetto definitivo dell'opera è stato redatto facendo specifico riferimento al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 377 del 10 agosto 1988, "*Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Patrimonio e norme in materia di danno ambientale*", nonché al vigente quadro normativo, nazionale e regionale, in materia di valutazione ambientale e di tutela del Paesaggio e dei Beni Culturali:

La redazione dello Studio di Impatto Ambientale, ha impegnato un gruppo di lavoro interdisciplinare, costituito da numerosi esperti di settore che hanno maturato un'esperienza significativa nel campo dell'analisi e della valutazione di infrastrutture analoghe, per complessità ambientale e territoriale, all'opera in progetto.

Le analisi oggetto dello SIA sono state articolate secondo la struttura dei quadri di riferimento (programmatico, progettuale ed ambientale), con specifici documenti allegati che hanno la finalità di sviluppare gli opportuni approfondimenti in merito ai temi dell'opzione zero e delle alternative di progetto (relativamente al tracciato dell'asse e agli svincoli).

Lo SIA ambientale è stato inoltre corredato da una specifica appendice di approfondimento relativa alla **Valutazione dell'Impatto Sanitario (VIS)** dell'opera, non è prevista dal quadro normativo vigente, ma redatta volontariamente dal proponente al fine di consentire un'analisi di dettaglio sul tema della salute pubblica e dell'impatto dell'opera sulla stessa. Le valutazioni, contenute all'interno dello Studio di Impatto Sanitario hanno permesso di escludere effetti significativi sulla salute umana. Per quanto riguarda il benessere, le valutazioni eseguite hanno portato ad ipotizzare un miglioramento rispetto allo stato attuale.

Nell'esecuzione dell'intervento non sono direttamente coinvolti Parchi e/o Riserve Naturali, né aree naturali protette (SIC-ZPS) di interesse comunitario appartenenti al sistema Rete Natura 2000.

In riferimento al quadro normativo vigente in materia di tutela dei beni culturali e paesaggistici, l'opera di progetto interferisce con aree soggette a tutela paesaggistica, così come stabilito dall'art. 142, comma 1, lettera c) "fiumi" (fasce di rispetto dei corsi d'acqua Crostolo, Modolena e Quaresimo) e lettera m) "zone di interesse archeologico" (localizzate rispettivamente ad ovest del Torrente Crostolo e in località Corte Tegge), del D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio". In ragione di tali interferenze si è proceduto alla redazione, ai sensi del DPCM 12/12/2005 e ss. mm. e ii., della **Relazione Paesaggistica** per il tracciato stradale nella configurazione di Progetto Definitivo, al fine di informare correttamente il procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto, in quanto propedeutico anche al rilascio dell'autorizzazione ai fini paesaggistici dell'opera.

C. ELENCO ELABORATI

L'elenco elaborati oggetto della presente approvazione da parte del Consiglio Comunale fa riferimento integralmente all'*elenco degli elaborati di progetto sui quali è stata decretata la compatibilità ambientale del "Progetto della S.S. n. 9 – Tangenziale Nord di Reggio Emilia – tratto S. Prospero Strinati a Corte Tegge (RE)" presentato da ANAS S.p.A.*

A dettaglio della composizione di tale elenco elaborati oggetto della decretazione di VIA, è opportuno dare evidenza della cronologia che è andata a formare tale articolazione:

1. con DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE DI APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA PROGETTO DEFINITIVO PER AVVIO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DEL PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE NORD DEL TRATTO DA S.PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE. Del 23.10.2013, P.G. 31073. è STATO DELIBERATO tra l'altro 1) di approvare in linea tecnica il progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale del prolungamento della Tangenziale Nord nel tratto da S.Prospero Strinati a Corte Tegge, assunto agli atti al n. 31254/2013 di PG del 22/10/2013; (*tale elenco elaborati è contraddistinto dalla denominazione Rev. A*).
2. con nota 555/2013 del 28.10.2013 del Comune di Reggio Emilia viene inviato il progetto (Rev. A) di cui sopra ad ANAS S.p.A.
3. con nota prot. CDG-0011621-P del 27.01.2014 ANAS S.p.a chiede, a seguito di loro istruttoria tecnica, al Comune di Reggio Emilia integrazioni agli elaborati di progetto.
4. con nota 145/2014 del 28.10.2013 e seguente 304/2014 del 09.06.2014 del Comune di Reggio Emilia viene inviato ad ANAS S.p.A. il progetto revisionato (Rev. B) con il recepimento della istruttoria di cui al punto sopra.
5. Con nota prot. DVA-2014-0040425 del 09.12.2014 della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare vengono chieste integrazioni.
6. con nota 25/2015 del 19.01.2015 del Comune di Reggio Emilia vengono trasmesse le integrazioni richieste di cui al punto precedente.

In conclusione, I documenti vigenti alla data attuale e che hanno ricevuto il decreto di compatibilità ambientale del 27.04.2016 da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è costituito dagli elaborati di cui al sovrastante punto 2. con la revisione di cui al punto 4. e con le integrazioni inviate come da punto 6..

Tale corpus di elaborati viene quindi qui di seguito segnalato con I rispettivi elenchi elaborati.