



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

Cento, 29 Gennaio 2014

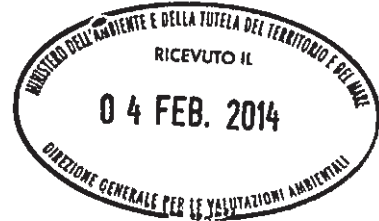
E.prot DVA - 2014 - 0002892 del 05/02/2014

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Via C. Colombo n. 44
00147 ROMA

Raccomandata a.r.

e p.c.

Spett.le
Regionale Cispadana S.p.A.
Via dell'Arcoveggio n. 49/5
40129 BOLOGNA



Raccomandata a.r.

e p.c.

Spett.le MINISTERO PER I BENI E LE
ATTIVITÀ CULTURALI
Direzione Regionale per i beni culturali e
paesaggistici dell'Emilia-Romagna
Strada Maggiore, 80
40123 BOLOGNA

Raccomandata a.r.

Oggetto: Autostrada Regionale Cispadana - procedura VIA - atto diffida 30.9.2013

A seguito della Vs. del 10.12.2013, DVA 2013-0028717 con la quale si autorizzano la presentazione di osservazioni sulla procedura in oggetto.

Il vincolo paesaggistico sulle aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici, quali quelle della Partecipanza Agraria di Cento, ha avuto lo scopo di valorizzare i segni lasciati sul territorio da una comunità (per l'appunto, "Partecipanza") insediatasi, originariamente, intorno all'anno mille per la bonifica del territorio, proseguita sino agli albori del secolo scorso.

Trattasi di un impianto medievale che investe l'intero territorio di Cento, da Renazzo a Casumaro, con un disegno urbanistico rappresentato da una maglia geometrica fatta di strade bianche di direzione est-ovest equidistanti ml. 192,00, unite da una strada principale di collegamento di direzione sud-nord, e che rappresenta un *unicum* culturale di rilevanza extra locale non avendo pari in Italia.

Il tracciato dell'autostrada come risultante dal progetto (C2c) presentato ed attualmente in fase di VIA incide in maniera fortemente invasiva sul sopra descritto tessuto territoriale, sedimentato in dieci secoli di crescita armonica fra popolazione e territorio, compromettendolo definitivamente.

La Partecipanza ritiene che il giudizio complessivo che ha portato alla scelta dell'alternativa C2c, realizzata integralmente in sopraelevata, non sia giustificato.

La realizzazione dell'attraversamento della Partecipanza in sopraelevata accentua gravemente l'intrusione visiva (intervisibilità) del manufatto che di fatto porta a una netta separazione fra i due tenimenti di Malaffitto e di Casumaro, nuclei storici della Partecipanza, in modo tale che viene a perdersi la visione unitaria del processo storico che ha configurato l'intero territorio. (All.A)

A questo si aggiunga che nella ridotta area interclusa tra l'autostrada e il centro di Alberone non è più possibile la lettura del paesaggio tipico della Partecipanza, con la conseguenza che il degrado paesaggistico facilita una disordinata espansione urbanistica della zona.

Il tracciato in sopraelevata costituisce una barriera visiva che interrompe il paesaggio tipico della Partecipanza e, come risulta anche dal parere espresso dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, determina una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dei luoghi, a seguito dell'inserimento di volumi verticali in un paesaggio tipicamente di pianura. (All.B1-B2-B3)

Le proposte di riprogettazione del viadotto (riduzione della lunghezza della campata per diminuire la sezione del profilo in asse impalcato e l'eliminazione del confinamento in trincea di via Maestra grande) non portano apprezzabili miglioramenti al devastante impatto paesaggistico determinato dall'opera. (All.C1-C2-C3)

La prospettiva da via Maestra grande (con o senza il confinamento della stessa in trincea) subisce una grave deturpazione paesaggistica.

Come riconosce proprio la Relazione paesaggistica, non è possibile mitigare gli impatti negativi con equipaggiamento vegetazionale e con cortine o filtri, che attenuino in misura sensibile il **gravissimo impatto invasivo sul paesaggio della sopraelevata**. Infatti l'orientamento est-ovest dell'autostrada interseca ortogonalmente gli impianti arborei, che seguono tutti un andamento nord-sud.

La stessa non può fare altro che limitarsi a raccomandare sobri interventi con specie autoctone che risultano, anche dalla documentazione fotografica riportata nella relazione, del tutto inadeguati ad una seppur minima mitigazione dell'impatto visivo dell'opera.

Alla grave deturpazione paesaggistica, causata dall'attraversamento in sopraelevata della via Maestra grande, si aggiunge quella determinata dall'attraversamento in diagonale con viadotto sulla via Monsignore previsto dal progetto C2c. Nella prima soluzione C2a, Via Monsignore, che rappresenta un asse principale del complesso reticolo stradale che caratterizza l'area della Partecipanza e uno dei principali punti di intervisibilità, non era in alcun modo interessata dal manufatto.(All.D1-D2)

Oltre al danno paesaggistico, l'attraversamento della Partecipanza in sopraelevata provoca un rilevante disturbo acustico e luminoso e la formazione di polveri a danno dell'uomo, della fauna e della flora come rilevato nel SIA ancorché non adeguatamente valutato.

La soluzione ottimale, al fine della tutela dell'area delle Partecipanze, è rappresentata dall'alternativa C2a, realizzata in parte in trincea confinata e in parte in galleria, come prospettato da ARC nel progetto preliminare.

Si tratta (ALL.E) di una soluzione che viene adottata in diversi contesti urbani e rurali allo scopo di ridurre i volumi verticali e quindi contenere l'inevitabile degrado paesaggistico.

In particolare, nel caso della Partecipanza, consente una lettura complessiva del territorio, nelle sue componenti storiche dei tenimenti di Malaffitto e di Casumaro.

Il tracciato della soluzione C2a permette, inoltre, di mantenere inalterata via Monsignore, elemento tipico della viabilità della Partecipanza, che, invece, come precedentemente illustrato, nella soluzione C2c risulta gravemente compromessa. (ALL.D1)

Il confinamento della strada in galleria e in traccia riduce le possibilità di incidenti stradali per l'attraversamento di persone e di animali e limita l'impatto ambientale per le componenti, rumore, inquinamento luminoso e produzione di polveri. Ne deriva un rilevante vantaggio per l'intero l'ecosistema e soprattutto per l'insediamento umano. In particolare è la fruizione del territorio che ne beneficia sia per lo svolgimento di attività di tempo libero sia per tutte quelle legate all'agriturismo, per il quale l'area è particolarmente vocata.

Come si legge nel SIA, il tracciato della soluzione C2a interferisce con utilizzazioni del territorio a coltivazione meno intensiva (minore superficie a frutteto) rispetto alla soluzione C2c e quindi salvaguarda maggiormente le attività agricole, riducendo in misura minore i redditi degli agricoltori.

Tutte le motivazioni riportate nel SIA a favore della soluzione in sopraelevata sono completamente inconsistenti e ingiustificate.

La considerazione relativa alla minore superficie della Partecipanza occupata dall'opera risulta ininfluenza rispetto all'impatto paesaggistico, sia perché l'ambito agricolo deve essere rispettato indipendentemente dalla proprietà (cfr. parere della Soprintendenza ai beni culturali), sia perché l'impatto visivo sull'area vincolata risulta sostanzialmente uguale nelle due soluzioni.

La diversa collocazione del passaggio sul Panaro (più o meno prossimo all'ansa del fiume) viene portata come argomento a sfavore della soluzione in trincea e galleria. Si tratta di un'argomentazione del tutto ingiustificata e pretestuosa in quanto le due alternative C2a e C2c possono confluire, nell'attraversamento del fiume, sul medesimo tracciato. (ALL.F)

La millantata semplificazione progettuale della soluzione C2c per l'attraversamento della via Riga (deviazione e rotatoria) non risulta di grande rilevanza tecnica ed è, comunque, ampiamente

compensata dalla necessità di realizzare l'attraversamento di via Monsignore, completamente escluso nell'alternativa C2a. Si fa peraltro presente che la soluzione C2a non contempla alcuna incidenza sui terreni vincolati per l'attraversamento di via Riga.

Un argomento fondamentale che ha portato a preferire la soluzione in sopraelevata è la supposta diversità rispetto alla caratteristica "reversibilità".

Gli impatti del progetto previsti e valutati nel SIA (rumore, suolo e sottosuolo, acque superficiali, acque sotterranee, vegetazione e flora, fauna, ecosistemi, sistema agricolo agroalimentare e rurale, paesaggio e patrimonio storico culturale, archeologia, salute e benessere, sistema socioeconomico) sono in entrambe le soluzioni a lungo termine, certamente superiore al secolo, e quindi da considerare irreversibili. Infatti, l'autostrada Cispadana è inserita nel progetto europeo di viabilità. Il progetto trova specifica collocazione nelle politiche regionali di settore (PRIT del 1986, PRIT del 1988) e nelle strategie promosse a livello europeo ed internazionale (TEN, la rete transeuropa dei trasporti); la progettazione delle gallerie è stata eseguita secondo: la Direttiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29/4/2004 recante "Requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale trans-europea" ed il Decreto legislativo 5/10/2006 n. 264 in recepimento della direttiva europea, per cui la dismissione dell'opera come oggi approvata non appare ragionevole.

E', pertanto, erroneo e del tutto fuorviante considerare gli impatti sulle componenti ambientali considerate in un caso reversibili e nell'altro irreversibili.

In merito agli eventuali impatti del progetto dipendenti da eventi non prevedibili quali cataclismi naturali, guerre, carestie, pandemie, rivoluzioni, ecc., che influiscono sulla reversibilità dell'opera, si osserva che lo smantellamento della galleria e della trincea confinata sono tecnicamente possibili, pur comportando costi più elevati rispetto alla realizzazione della strada in sopraelevata.

Per quanto detto si è dimostrato che la soluzione C2a sia la meno pregiudizievole per la Partecipanza (parere espresso in data 28/3/2011 in sede di CdSP). La scelta della soluzione C2c è giustificata da un'errata impostazione del SIA sia nella metodologia adottata sia nella valutazione delle singole componenti (nostre osservazioni del 4/12/12 e del 10/1/2013) e, nella realtà, è motivata esclusivamente dalla convenienza economica.

In conclusione, la soluzione C2a salvaguarda nella maggiore misura possibile il valore storico testimoniale del territorio, che rappresenta un elemento strategico per evitare l'abbandono e il degrado. Il paesaggio agrario è, infatti, un sistema complesso, la cui sostenibilità è affidata all'instaurarsi di un meccanismo di autoregolamentazione in grado di assolvere alle funzioni fruttive, ecologiche, storiche, identitarie ed estetiche. La preservazione del paesaggio agrario è un elemento indispensabile per la realizzazione di un'agricoltura polifunzionale, l'unica possibile in

una realtà di estrema frammentazione della proprietà come è quella della Partecipanza agraria. I singoli appezzamenti di terreno ("capi") che vengono assegnati ogni venti anni misurano mediamente 5.000 mq..

Solamente nella prospettiva della valorizzazione paesaggistica del territorio si possono sviluppare attività di tipo agrituristico e promuovere iniziative capaci di attrarre nelle campagne i cittadini, quali le fattorie didattiche, le attività ricreative, l'acquisto di prodotti locali, coniugando così divertimento e risparmio.

Il rispetto del paesaggio è indispensabile, inoltre, per valorizzare la vocazione residenziale della zona, orientando il recupero edilizio, particolarmente necessario dopo l'evento sismico del 2012, verso insediamenti di pregio ed evitando che il degrado ambientale finisca per qualificare l'area come residuale, destinata alla ghettizzazione delle classi più povere.

In subordine, la Partecipanza ritiene che la soluzione C2c richieda significativi interventi di mitigazione e di compensazione.

A seguito dei diversi incontri avuti nell'ambito della conferenza dei servizi con il RUP, la Soprintendenza e ARC sono state sottoposte alla Partecipanza alcune proposte in tal senso, già trasmesse alla Direzione Regionale per i beni culturali della R.E.R.).

In sintesi si richiedono i seguenti interventi che si ritengono necessari per la salvaguardia ambientale e paesaggistica del territorio della Partecipanza.

Mitigazione: parco della Partecipanza da realizzare su di una superficie di Ha. 38,00 circa. (ALL.G)

Compensazione : a) sistemazione di 50 Km di strade bianche

b) progetto pilota di regimazione delle acque su di un'area di circa Ha
150 (ALL.H)

Di seguito si riporta una specificazione del tipo e dell'entità degli interventi.

Mitigazioni

La proposta della creazione di un "Parco della Partecipanza", inteso come porta di ingresso sul territorio, è coerente con il progetto di creare un più stretto rapporto tra città e campagna, che favorisca la fruizione da parte dei visitatori locali e dei viaggiatori che percorrono l'autostrada. Si ritiene che l'intervento debba interessare un area di estensione di Ha. 38,00 circa, in base a un progetto che valorizzi gli aspetti paesaggistici, che svolga contemporaneamente la funzione di "filtro" fra l'autostrada e il territorio agricolo e che preveda, una volta realizzato, dei costi di manutenzione contenuti. A questo proposito manifesta la disponibilità a subire interventi espropriativi.

Compensazioni

L'inevitabile compromissione ambientale e paesaggistica creata dall'opera deve essere compensata con interventi volti a migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del territorio.

Tali interventi riguardano il miglioramento della portanza delle strutture stradali e la regimazione delle acque miste (meteoriche e reflue) di scorrimento.

La sistemazione della viabilità rappresenta un intervento prioritario al fine della salvaguardia ambientale e paesaggistica del territorio.

L'intervento dovrebbe assolvere a due finalità: mantenere la visibilità e la piena fruibilità della sistemazione fondiaria creata dalla bonifica medioevale; assicurare un agevole collegamento mediante percorsi ciclabili tra i punti significativi della Partecipanza.

In merito al primo obiettivo è necessario che l'intervento interessi una parte significativa del territorio a ridosso dell'attraversamento autostradale. In base a un preventivo di larga massima si ritiene che l'intervento interessi circa Km 50 di strade bianche.

La regimazione delle acque richiede di convogliare quelle meteoriche e quelle reflue in apposite aree ("bacini") nelle quali andranno realizzati impianti di depurazione a servizio collettivo per gruppi di abitazioni coinvolti. La complessità e difficoltà dell'intervento suggeriscono di concentrarsi sulla realizzazione di un progetto pilota, che presenti le caratteristiche di ripetibilità. Il progetto deve assicurare lo smaltimento delle acque di scorrimento superficiale e la depurazione delle acque degli scarichi domestici.

DGpostacertificata

Da: PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO [partecipanzacento@open.legalmail.it]
Inviato: martedì 4 febbraio 2014 10:07
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Autostrada Regionale Cispadana-procedura VIA-atto diffida 30.09.2013
Allegati: OsservazioniperVIA 2014.pdf; allegato A.pdf; allegato B1.pdf; allegato B2.pdf; allegato B3.pdf; allegato C1.pdf; allegato C2.pdf; allegato C3.pdf; allegato D1.pdf; allegato D2.pdf; allegato E.pdf; allegato F.pdf; allegato G.pdf; allegato H.pdf

Buongiorno,
si trasmette quanto in allegato.
Cordiali saluti.

La Segreteria
Partecipanza Agraria di Cento
