



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

Prot. n. DG/PBAAC/15600/2014

Class. 34.19.04 / fasc. 1821

Allegati: /

23 GIU. 2014

Roma.....



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

E. prot DVA - 2014 - 0020805 del 25/06/2014

Al 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)

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS
(ctva@minambiente.it)

Oggetto: *Comuni: Parma, Torrile, Sorbolo e Mazzani nella provincia di Parma; Luzzara, Brescello, Reggiolo e Rolo in provincia di Reggio Emilia; Novi di Modena, Concordia sulla Secchia, San Posidonio, Mirandola, Medolla, San Felice sul Panaro e Finale Emilia in provincia di Modena; Bondeno, Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara in provincia di Ferrara;*

Intervento: (ID_VIP 2069) "Progetto definitivo Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13;

Richiedente: Soc.tà ARC Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.;

Richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., art. 21, 26 e 146 del D.lgs. n° 42 del 22/01/2004 recante "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio".

Parere del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo.

Alla Regione Emilia Romagna
Servizio Valutazione Impatto e
Promozione sostenibilità ambientale
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

E, p.c.

Al Gabinetto del Ministro
(gabinetto@beniculturali.it)

E, p.c.

Alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna
dr-ero@beniculturali.it

E, p.c.

Alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia
sbap-bo@beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

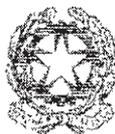
SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723-4354 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Handwritten signature



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

Regionale Cispadana dal casello di Reggio – Rolo sulla A22 al Casello di Ferrara Sud sulla A13, allegando lo Studio di Impatto ambientale, gli elaborati di progetto, la sintesi non tecnica e l'asseverazione del responsabile dello Studio di Impatto Ambientale;

CONSIDERATO che l'avvenuta pubblicazione dell'avviso al pubblico risulta avvenuta in data 10 ottobre 2012, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152;

CONSIDERATO che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot. n. DVA-2012-0024730 del 15.10.2012 ha comunicato la procedibilità dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto in questione;

CONSIDERATO che con nota prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/28668 del 17.10.2012, questa Direzione Generale ha richiesto alle competenti Soprintendenze di settore e alla Direzione Generale per le Antichità, le proprie valutazioni di competenza sull'opera in questione, nonché informazioni riferite alla situazione vincolistica delle aree interessate dal progetto;

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Parma e Piacenza, con nota prot. n. 9284 del 29.11.2012, ha comunicato quanto segue:

“ In riferimento al progetto in argomento, visti i relativi elaborati progettuali e il SIA trasmesso a questo Ufficio dalla Società Autostrada Regionale Cispadana Spa con nota n. PG/GP/tig/1161/2012 del 05.10.2012 (pervenuta il 08.10.2012 ed assunta al protocollo con il n. 7844 del 08.10.2012), integrata con nota n. PG/GP/tig/1177/2012 del 08.10.2012 (pervenuta il 10.10.2012 ed assunta al protocollo con il n. 7908 del 10.10.2012), facendo seguito alla richiesta di codesta Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea n. DG/PBAAC/34.19.04/28668 del 17.10.2012 (pervenuta il 23.11.2012 ed assunta al protocollo con il n. 9193 del 27.11.2012) si comunicano le valutazioni di competenza in ottemperanza alla Circolare n. 5 del 2010 del Direttore Generale PBAAC.

1. SITUAZIONE VINCOLISTICA DELL'AREA OGGETTO DI INTERVENTO

1.1. Beni paesaggistici

1.1.a. indicazione degli estremi dei decreti di dichiarazione di notevole interesse pubblico: non presenti;

1.1.b. indicazione dell'esistenza di aree vincolate ope legis ai sensi dell'articolo 142 del Codice: lettera c) e lettera b);

1.1.c. indicazione degli strumenti di pianificazione paesaggistica vigenti: Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.) della Regione Emilia-Romagna, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 1338 del 28 gennaio 1993; Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della provincia di Parma, approvato con D.C.P. n. 71 del 25.07.2003 e adeguato alla Legge Regionale 24 marzo 2000, n. 20, recante “Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio”;

1.1.d. norme di Attuazione del piano paesaggistico gravanti nell'area d'intervento: art. 17 – Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua; art. 18 – Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua; art. 20 – Dossi di pianura; art. 21 – Impianto storico della centuriazione; art. 22 – Centri abitati di valore storico; art. 23 – Terreni interessati da bonifiche storiche e di pianura; art. 24 – Elementi di interesse storico-testimoniale; art. 32 – Progetti di tutela recupero e valorizzazione;

1.1.e. indicazione della presenza nell'area di intervento e/o nell'area vasta oggetto del SIA di altri beni tutelati dai piani paesaggistici: non presenti;

1.2. Beni architettonici



Handwritten signature



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

1.2.a. dichiarazioni di interesse culturale ai sensi della Parte II del Codice (art. 10 e 45) gravanti sia nelle aree direttamente interessate dal progetto in esame, ovvero nelle sue immediate vicinanze: non presenti;

1.2.b. beni tutelati ope legis ai sensi dell'articolo 10, comma 1 (con indicazione dello stato delle procedure di cui all'articolo 12): non presenti;

1.2.c. vincoli o previsioni vincolanti derivanti da norme di piano paesaggistico, piano regolatore ovvero di altri strumenti di pianificazione relativi alla individuazione e tutela di beni architettonici: non presenti;

2. ESPLICITAZIONE DEGLI IMPATTI VERIFICATI O POTENZIALI E VALUTAZIONI CIRCA LA QUALITA' DELL'INTERVENTO

2.1. Beni paesaggistici

2.1.a. indicazione degli elementi relativi alla compatibilità dell'intervento con il contesto paesaggistico derivanti dalle analisi dello S.I.A. (intervisibilità, etc.), alla qualità architettonica: gli interventi previsti quali opere collaterali di adduzione alla viabilità autostradale, vista anche la loro limitata estensione, risultano compatibili con il contesto paesaggistico preconstituito;

2.1.b. indicazione degli interventi collaterali a quello in esame già programmati ed autorizzati per la stessa area, ovvero in itinere: non presenti;

2.1.c. si attesta la conformità della Relazione paesaggistica allegata al progetto al DPCM 12/12/2005, "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42" (pubblicato sulla G.U. n. 25 del 31/01/2006).

2.2. Beni architettonici

2.2.a. analisi sulla compatibilità dell'intervento con il contesto architettonico e in particolare con i beni architettonici tutelati o vincolati presenti nell'area o nelle immediate vicinanze: non presenti.

3. PARERE

Questo Ufficio, esaminati gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale e la Relazione Paesaggistica redatta ai sensi del DPCM 12.12.005, verificata la situazione vincolistica delle aree interessate dall'intervento in argomento, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, esprime parere favorevole alla realizzazione delle opere correlate al progetto dell'Autostrada Regionale Cispadana, previste sul territorio di competenza di questo Ufficio, riconducibili alla riqualificazione della S.P. n. 72 "Parma-Mezzani" e così sintetizzabili:

- realizzazione di nuovo svincolo tipo a rotatoria sito nel territorio comunale di Parma e intersecante il cavo Burla;
- realizzazione di nuovo svincolo tipo a rotatoria posizionato nell'intersezione tra via Repubblica, via Gainago, strada Burla e via Viazza Pizzolese, parte in comune di Parma, parte in comune di Torrile e intersecante il canalazzo Terrieri;
- realizzazione di nuovo svincolo tipo a rotatoria posizionato nell'intersezione tra S.P. n. 72 e strada del Grillo, parte in comune di Mezzani, parte in comune di Torrile e intersecante il canale Malcantone;
- realizzazione ponte sul fiume Enza di lunghezza pari a 133 metri e costituito da tre campate metalliche, parte in comune di Sorbolo (loc. Coenzo), parte in comune di Brescello (territorio non di competenza di questo Ufficio);

nel rigoroso rispetto delle prescrizioni di seguito elencate dal n. 1 al n. 1:

4 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

[Handwritten signature]



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, L'F. BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

1. sia previsto un adeguato controllo nei primi anni di impianto dell'attecchimento dei filari arbustivi e arboreo-arbustivi posti a mascheramento sia del raccordo stradale in località Certosino, sia del tratto di rilevato stradale prossimo al ponte di nuova realizzazione sul fiume Enza";

CONSIDERATO che con nota prot. n. 20142 del 3.12.2012 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena e Rimini, ha comunicato quanto segue:

"In riferimento all'intervento in oggetto, esaminato il progetto trasmesso dalla Società A.R.C. spa a questa Soprintendenza in data 9/10/2012, si invia il parere richiesto con nota n. 28668 del 17/10/2012.

L'intervento interessa vaste aree dell'alto ferrarese attraversando trasversalmente i territori dei comuni da Ferrara a Poggiorenatico, Sant'Agostino e Cento, di competenza di questa Soprintendenza.

Il territorio tra Poggiorenatico e Cento presenta ancora larghe aree di campagna "naturale" in gran parte integre, adibite a coltivazioni agricole, prive di zone industriali e insediamenti residenziali.

In fase di progetto preliminare era già stata evidenziata l'incidenza del nuovo asse viario su tale territorio: i terreni agrari e i corsi d'acqua sono tagliati dal tracciato della autostrada e i nuovi manufatti di raccordo e ingresso all'asse viario non si inseriscono in un paesaggio già urbanizzato e costruito e non hanno possibilità di integrazione.

Una parte della autostrada si sovrappone alla strada cispadana già realizzata di recente, fino al comune di Sant'Agostino, per proseguire come asse viario costruito ex novo nel territorio di Cento.

Si tratta pertanto di un intervento di trasformazione di una infrastruttura esistente; tuttavia anche la ristrutturazione della strada cispadana prevede numerose opere aggiuntive, quali caselli, cavalcavie e sottopassi di collegamento della attuale viabilità e il raccordo con l'autostrada A13 a Ferrara.

Si ritiene pertanto che l'intervento nel suo complesso costituisca una alterazione del paesaggio rurale tipico della pianura padana, indipendentemente dalla presenza o meno di aree e immobili tutelati.

Nello specifico degli interventi che riguardano zone sottoposte a tutela paesaggistica, oltre all'attraversamento di vari corsi d'acqua tutelati ai sensi dell'art. 142, lett. c) del D.Lgs. 42/2004, si fa presente in particolare la criticità del progetto nel comune di Sant'Agostino e di Cento.

Nel comune di Sant'Agostino il progetto preliminare prevedeva la sovrapposizione della nuova autostrada alla strada cispadana già realizzata in epoca recente, costruita tra i centri di S. Agostino e S. Carlo (Alternativa Da).

Il progetto definitivo non prevede più di ricalcare il tracciato già costruito, ma prevede un nuovo tracciato a nord in località S. Carlo (Alternativa Db e Dc).

Il nuovo tracciato, oltre a rappresentare una ulteriore cesura nel territorio, a fianco della strada cispadana già realizzata, attraversa una antica tenuta per la quale è stato avviato il procedimento di tutela ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004, con nota prot. n. 6231 del 13/4/2012, che si allega.

Si tratta della tenuta Ludernani, di rilevante interesse storico artistico, connotata dalla presenza al centro della Villa Ludernani e da poderi coloniali tipici della tradizione locale.

La Villa, costruita dai marchesi Ghisilieri di Bologna risale ai sec. XVII-XVIII e sorge a fianco dell'Oratorio Ghisilieri.

Il tracciato è previsto in adiacenza alla Villa Ludernani e all'interno del perimetro della tutela, rappresentando pertanto un elemento di contrasto con la salvaguardia del bene.

5 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@an.ilecrt.beniculturali.it

Handwritten signature



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

Nel comune di Cento l'autostrada attraversa il territorio della "Partecipanza Agraria" di Cento, sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 1 della L. 1497/1939 dalla Commissione Provinciale di Ferrara per le BB.NN. nella seduta del 18/7/1996, con atto operante dal 3/4/1997.

Tale territorio, di notevole pregio sia paesaggistico che storico, rappresenta uno dei pochi esempi delle "partecipanze" in area padana ed è connotato dal reticolo regolare di strade e corsi d'acqua che formano uno schema geometrico unico, realizzato anticamente per la suddivisione dei terreni, che è ancora oggi conservato.

Il territorio è caratterizzato inoltre dalla presenza di edifici storici singolari, distinguibili per la particolare tipologia e i materiali costruttivi, che rappresentano uno dei motivi del particolare pregio dell'area.

All'epoca di emissione dell'atto di tutela erano stati presi in considerazione gli interventi ammissibili e allegata all'atto di tutela è la "Specificativa Normativa sugli interventi e usi ammissibili" (allegato F) che cita: "si rileva la necessità di evitare qualsiasi alterazione delle caratteristiche essenziali degli elementi dell'organizzazione territoriale; qualsiasi intervento di realizzazione di infrastrutture viarie, canalizie e tecnologiche di rilevanza non meramente locale deve essere previsto in strumenti di pianificazione e programmazione nazionali, regionali o provinciali e deve essere complessivamente coerente con la predetta organizzazione territoriale...".

Il progetto preliminare teneva conto di tali problematiche e l'intersezione con il territorio della Partecipanza Agraria veniva risolta con l'attraversamento parte in galleria e parte in trincea aperta.

Nel progetto definitivo si prevede l'attraversamento sopraelevato.

La realizzazione della galleria risolveva il problema dell'incidenza paesaggistica, mentre la nuova soluzione rappresenta un taglio e una separazione non risarcita all'interno del territorio tutelato.

Al contrario la Alternativa Db ipotizza lo spostamento del tracciato stradale più a nord, in modo da non coinvolgere tale territorio.

Sia il tracciato parzialmente in galleria sia il tracciato a nord (alternativa Db) risultano pertanto di minore impatto rispetto al progetto definitivo.

Si fa presente inoltre che la strada di collegamento tra l'autostrada e Cento, attraversa tutta la tenuta Torre Spada e viene prevista a ridosso della Villa Torre Spada, antica residenza vescovile sottoposta a tutela monumentale ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 con D.D.R. 24/8/2009.

La tenuta, anche se non sottoposta a tutela paesaggistica o monumentale, è una testimonianza storica del territorio di Cento in quanto possedimento dei cardinali bolognesi, risalente ai secoli XV°-XVI°.

Essa mantiene a tutt'oggi inalterati gli originari caratteri dimensionali e corografici.

Si chiede pertanto di valutare tracciati differenti e la realizzazione di opere di minore incidenza paesaggistica.

CONSIDERATO che con nota prot. n. 15822 del 05.12.2012 la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna ha comunicato quanto segue:

"Con riferimento all'oggetto, presa visione degli studi archeologici trasmessi in allegato al progetto definitivo, nel segnalare la forte criticità sulle aree indicate negli elaborati, sull'intero tracciato e sulla viabilità collegata come da progetto definitivo, questa Soprintendenza comunica quanto segue.

Nelle aree indicate nel prospetto allegato dovranno essere effettuate indagini archeologiche preliminari che consisteranno in saggi nelle zone interessate dalle fondazioni dei sostegni dei cavalcavia o dei sottovia e in saggi lineari sul sedime del nuovo tracciato autostradale e delle eventuali viabilità secondarie; entrambe le tipologie dei saggi dovranno essere concordate con i funzionari dello scrivente ufficio ed effettuati con

5 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@molcert.beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

mezzo meccanico provvisto di benna liscia seguito da archeologi professionisti. I saggi lineari saranno realizzati della lunghezza di circa m 50 fino alle profondità di progetto, con eventuali approfondimenti ove sarà ritenuto necessario; il numero dei saggi sarà concordato con i funzionari responsabili a seconda dell'estensione delle aree oggetto di indagine.

In caso di rinvenimento di stratificazioni e/o resti strutturali potrà essere richiesto un ampliamento dei saggi, cui potranno far seguito scavi archeologici stratigrafici in estensione, preliminarmente all'attivazione dei cantieri, al fine di definire e comprendere la natura di quanto emergerà.

Tra le aree individuate con lo studio archeologico si segnala fin da ora un rischio particolarmente elevato in due zone ricadenti nel Comune di Novi, in cui è accertata la presenza di estesi insediamenti pluristratificati compresi in un ampio arco cronologico. In tali aree dovrà essere posta particolare attenzione e prevedere approfondimenti specifici al fine di comprendere la compatibilità dell'opera con le attività di tutela e conservazione.

Per quanto concerne il restante tracciato e tutte le attività secondarie ad esso collegate, considerato che l'opera in progetto attraversa un territorio densamente popolato nell'antichità, considerato che i depositi archeologici possono essere posizionati a quote variabili, si dispone:

- un'assistenza in corso d'opera su tutte quelle aree in cui la relazione archeologica ha evidenziato la presenza di stratigrafie e materiali in affioramento (per esempio: tratto della viabilità tra i Comuni di Novi e Concordia; tratto viabilità in attraversamento valli di Mirandola, San Felice sul Panaro e Finale Emilia; tratto viabilità S.P. 72 in Comune di Parma; tratto viabilità Comune di Rolo; viabilità D03 sia nel tratto che attraversa il Comune di Luzzara - dove non si può escludere di intercettare la strada romana antica di collegamento tra Reggio Emilia e Mantova - sia in quello che attraversa il Comune di Reggiolo); va altresì ricordato che su queste aree residua un rischio di ritrovamenti e la scelta del controllo in corso d'opera è solo un'opzione nel rapporto costi benefici per l'abbattimento di tale rischio rispetto a diffusi saggi esplorativi. Va quindi segnalato tale rischio all'eventuale appaltatore e deve essere considerato lo stesso rischio ai fini della progettazione, sia nel quadro economico delle somme accantonate per imprevisti, sia nel cronoprogramma.
- la programmazione di saggi puntiformi o sondaggi più estesi in tutte quelle zone che saranno interessate dalla realizzazione di opere con scavi in profondità come sottovie, cavalcavie e gallerie e in cui le stratigrafie archeologiche risultano sepolte a profondità variabile, secondo il prospetto allegato;
- la programmazione di verifiche preliminari nelle aree in cui saranno previste eventuali opere collaterali di cantierizzazione;
- la programmazione di verifiche preliminari in tutti i poli estrattivi che saranno proposti o in quelli in cui si prevederà un ampliamento, nelle eventuali future casse di espansione, nelle eventuali vasche di accumulo e sedimentazione;

La documentazione prodotta sullo scavo, di sintesi e finale, dovrà pervenire a questa Soprintendenza secondo le modalità già indicate alle ditte archeologiche con note di questo Ufficio.

Dovranno essere previsti analisi sui materiali e sui terreni che verranno concordate con questo Ufficio nell'ambito delle attività archeologiche.

Dovranno essere individuati dei locali atti al deposito e alla conservazione del materiale che emergerà nel corso delle verifiche preliminari e degli eventuali scavi.

Tutti i materiali che verranno riportati in luce nell'ambito delle verifiche preliminari e negli scavi dovranno essere lavati e ricoverati, dopo una sommaria schedatura, in apposite cassette.

7 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 /4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

Si dispone inoltre che venga prevista la conservazione e la valorizzazione di contesti di particolare rilevanza archeologica scoperti eventualmente nel corso dei lavori, attraverso la progettazione e l'attuazione di specifiche opere di protezione.

Si precisa, infine, che dovranno essere programmate forme di documentazione e di divulgazione dei risultati dell'indagine, mediante l'informatizzazione dei dati raccolti, la produzione di forme di edizioni scientifiche e didattiche, eventuali ricostruzioni virtuali volte alla comprensione funzionale dei complessi scavati, eventuali mostre ed esposizioni finalizzate alla diffusione e alla pubblicizzazione delle indagini svolte".

CONSIDERATO che con nota prot. n. 7203 del 30.09.2013 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Parma e Piacenza, a seguito dell'acquisizione della documentazione integrativa prodotta dalla Società proponente ha rilevato che le opere di cui all'oggetto previste sul territorio di propria competenza siano essenzialmente riconducibili a interventi di riqualificazione della viabilità ordinaria esistente, ha richiamato il proprio parere endoprocedimentale già espresso con nota n. 9284 del 29.11.2013;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 10547 del 05.07.2013 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia, ha espresso le seguenti valutazioni:

"Con riferimento all'intervento in oggetto, relativo al progetto definitivo generale per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, avente origine in corrispondenza del casello di Reggiolo- Rolo sulla A22 "Autostrada del Brennero e termino al casello di Ferrara Sud sulla A 13- Autostrada Bologna- Padova, e che trova specifica collocazione nelle politiche regionali di settore e nelle strategie promesse a livello europeo ed internazionale nell'ambito del miglioramento dell'efficienza trasportistica integrata e della modalità di persone e merci.

Per quanto riguarda l'attraversamento dell'ambito territoriale della provincia di Modena gli elaborati evidenziano che la realizzazione dell'opera infrastrutturale comporta interventi di "svariata entità e caratteristiche geometriche, pertanto si rileva che: gli interventi proposti si collocano in un paesaggio pianeggiante caratterizzato da una organizzazione agricola di un territorio anticamente bonificato che ancora si struttura sull'articolato sistema irriguo. Lungo i corsi d'acqua quali - il fiume Secchia e Panaro - si sviluppano filari di essenze autoctone, vegetazione ripariale e percorsi rurali, ma anche si strutturano gli insediamenti agricoli di carattere storico.

Le principali opere in progetto riguardano in particolare ponti e viadotti, che incidono fortemente sul paesaggio, per tali opere il progetto propone tipologie di impalcato con una struttura mista acciaio e calcestruzzo o a travi prefabbricate in c.a. precompresso nonché numerosi insediamenti a raso caratterizzati da intersezioni a rotatoria e svincoli su più livelli.

Tutto ciò considerato poiché le nuove opere inducono riflessi sulle componenti del paesaggio sui rapporti che ne costituiscono il sistema organico, la loro valutazione richiede la verifica degli impatti visuali delle mutazioni dall'aspetto fisico e percettivo delle immagini e delle forme del paesaggio e di ogni possibile fonte di inquinamento visivo alla luce dell'esame del progetto si precisa quanto segue:

- 1) Il tracciato dell'autostrada dovrebbe svilupparsi preferibilmente a livello dell'esistente piano di campagna, limitando il più possibile la careggiata in rilevato che verrebbe a creare una barriera visiva agli scorcii in profondità, carattere qualificante il paesaggio rurale attraversato
- 2) Gli attraversamenti dei corsi d'acqua e i cavalcavia stradali dovrebbero avvenire con strutture su più campate, tali da rendere leggibili le arginature esistenti, affinché lo sguardo traguardi l'orizzonte; la luce

8 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4429

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mail.cri.beniculturali.it

Alu
Rj



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

netta fra l'intradosso del viadotto e la sommità dell'argine dovrebbe essere la più bassa possibile, fatto salvo il rispetto delle normative vigenti; i viadotti dovrebbero avere una configurazione "trasparente" con limitate superfici materiche che si stagliano contro il cielo e l'orizzonte.

- 3) Gli interventi locali di collegamento viario al sistema autostradale, per la lunghezza eccessiva dei tratti previsti, per l'inserimento di banchine stradali non caratteristiche delle aree rurali, per la presenza di rotonde, ecc., risultano particolarmente impattanti nel paesaggio rurale esistente, dovranno essere approfonditi e oggetto successivamente, di specifico parere.

- 4) le autostazioni di San Possidonio, Concordia e Mirandola e di San Felice sul Panaro al fine di migliorare il loro inserimento ambientale, dovranno presentare un diverso assetto planimetrico che preveda il loro riallineamento con il reticolo ordinatore delle strutture agrarie esistenti in loco.

- 5) la Stazione di servizio e di "Promozione delle relazioni fra infrastruttura e territorio", denominata "Mirandola Nord", al fine di contenere il consumo di suolo diffuso, dovrebbe essere accorpata all'autostazione di San Possidonio.

- 6) Vista l'alta qualità del paesaggio rurale posto alla destra del fiume Panaro, si ritiene che l'attraversamento del fiume e del Canale Fosaglia sarebbe auspicabile avvenisse con galleria sotterranea; mentre il tratto di autostrada compreso fra Mirandola e l'abitato di San Giacomo Roncole, zona fortemente urbanizzata, potrebbe svolgersi non in trincea autostradale, ma con carreggiata sul piano di campagna.

7) Anche per la piccola porzione di territorio che riguarda la provincia di Reggio Emilia solo il Comune di Reggiolo e solo per l'interconnessione con l'autostrada A22 - Modena Brennero si confermano le considerazioni sinora svolte e le istanze relative. Nella provincia di Reggio, vari comuni vengono inoltre interessati da interventi di razionalizzazione del percorso di attraversamento che da Reggiolo perviene sino al confine con la provincia di Parma prevedendo parti di lotti anche significativi con viadotti, ed attraversamenti molteplici di corsi d'acqua tutelati ai sensi dei disposti del Codice dei beni Culturali.

Anche per questi nuovi tratti stradali si richiedono le avvertenze di analisi individuate nelle considerazioni suesposte.

A conclusione si rimanda quanto già espresso da questa Soprintendenza in occasione della valutazione del piano Regionale Integrato dei trasporti PRIT 2010-2020 (parere accolto dalla nota della Direzione Regionale dell' Emilia Romagna del 17/1/2011 prot. 913)- Anche se l'attuale tracciato mostra notevoli peculiarità: tortuosità del percorso, attraversamento di aree agricole, passaggio vicino a centri abitati.

Sembra eccessivo il numero dei caselli proposti, le aree di servizio site in aree agricole e paesaggistiche di pregio, potrebbero essere accorpate ai caselli e collocate in fregio a zone artigianali - industriali esistenti.

In generale come già evidenziato da questo Ufficio, sin dalla fase preliminare, il tracciato necessita di un approfondimento per quanto riguarda i due "grandi" attraversamenti fluviali (specie il Panaro) e il rapporto con i valori paesaggistici: il "rilevato stradale" proposto costituisce barriera impedendo per lunghi tratti visioni importanti sia sul paesaggio storico- culturale diffuso e/o puntuale, che sui valori di visuale più ampi (Alpi, Appennino. Aree fluviali etc.).

CONSIDERATO che con nota prot. n. 16255 del 25.10.2013 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia, ha confermato il parere già espresso con nota prot. n. 10547 del 05.07.2013;



Handwritten signature



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

CONSIDERATO che con nota prot. n. 17452 del 25.10.2013, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena e Rimini acquisita la documentazione integrativa richiesta dal Ministero dell'Ambiente ha trasmesso le seguenti valutazioni:

"...A parere di questo Ufficio le integrazioni al progetto non hanno superato le perplessità già espresse in relazione al progetto preliminare e al progetto definitivo, con nota n. 20142 del 3/12/2012.

In linea generale era già stata evidenziata l'incidenza del nuovo asse viario sul territorio agrario di pianura e i suoi corsi d'acqua e quanto l'intervento nel suo complesso può costituire una alterazione del paesaggio rurale tipico della pianura padana, indipendentemente dalla presenza o meno di aree ed immobili tutelati.

Pertanto, ai sensi dell'art. 14 della L. 241/90 e s.m.i., ai fini del superamento delle criticità, si indicano le seguenti possibilità:

a) la prosecuzione della strada cispadana già realizzata, esistente tra i centri di S. Agostino e S. Carlo (alternativa Da), già proposta nel progetto preliminare. Si tratterebbe pertanto di un intervento di trasformazione di una infrastruttura esistente che, ricalcando l'attuale asse viario, non comporterebbe altre lacerazioni del territorio e consumo di suolo. Un nuovo tracciato a nord di S. Carlo, rappresenterebbe una ulteriore cesura nel contesto paesaggistico caratterizzato da importanti testimonianze architettoniche, quali l'Oratorio di S. Carlo e il Palazzo Ludernani, di viabilità Storica (via Luneda, via Chiesa) e di corsi d'acqua.

b) l'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria in trincea, già proposto nel progetto preliminare, prevedendo la ricostruzione del paesaggio agrario in superficie (alternativa C2a). Si ricorda che il territorio della "Partecipanza Agraria" di Cento, è stato riconosciuto di notevole pregio paesaggistico, rappresentando uno dei pochi esempi delle "partecipanze" in area padana ed è sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 1 della L. 1497/1939 dalla Commissione Provinciale di Ferrara per le BB.NN. nella seduta del 18/7/1996, con atto operante dal 3/4/1997. La "Specificativa Normativa sugli interventi e usi ammissibili" allegata all'atto di tutela, rileva la necessità di "evitare qualsiasi alterazione delle caratteristiche essenziali degli elementi dell'organizzazione territoriale". Il progetto preliminare ha tenuto conto di tali problematiche e l'intersezione con il territorio della Partecipanza Agraria è stata risolta con l'attraversamento parte in galleria e parte in trincea aperta. La realizzazione della galleria risolve il problema dell'incidenza paesaggistica e risulta pertanto di minore impatto rispetto all'attraversamento in rilevato.

c) In corrispondenza dei caselli, la limitazione alla sola costruzione della barriera di entrata all'autostrada, evitando opere aggiuntive quali parcheggi, esercizi commerciali, stazioni di servizio ed altro. In particolare appare non necessaria la stazione di Poggio Renatico, prevista in un contesto di paesaggio agrario integro e a poca distanza da quelle di Ferrara sud e S. Agostino.

d) La razionalizzazione degli svincoli e la viabilità secondaria di raccordo all'autostrada, in corrispondenza del casello di Ferrara sud.

CONSIDERATO che con nota prot. n. 16270 del 29.10.2013, la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna ha comunicato quanto segue:

"In riferimento alla procedura in oggetto, questa Direzione Regionale trasmette il proprio parere istruttorio, reso sulla base di tutti gli approfondimenti precedenti, in sede di progetto preliminare (cfr. il parere prot. 5211 del 6.5.2012) e di VIA (si vedano note prot. 1347 del 27.1.2012 e 18805 del 3.12.2012). Tali approfondimenti hanno portato a più riunioni e sopralluoghi congiunti con il proponente e i rappresentanti dei Servizi coinvolti della Regione Emilia-Romagna, e si sono conclusi con la riunione del 2 ottobre 2013 nella

10 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 /4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

sede di questa Direzione, in cui si sono valutate congiuntamente con codesta Direzione Generale e con le Soprintendenze in indirizzo le problematiche inerenti al progetto:

Sulla base delle conclusioni di tale riunione, e dei pareri espressi dalle competenti Soprintendenze (rispettivamente con note 7203 del 30.9.2013 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Parma e Piacenza, 17452 del 25.10.2013 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena e Rimini, 16255 del 25.10.2013 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia, 12978 del 28.10.2013 della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna) si deve rilevare che il progetto definitivo presenta ancora forti criticità non risolte, anzi in alcuni casi accentuate rispetto a quelle del progetto preliminare.

Il progetto dell'autostrada Cispadana infatti viene ad incidere pesantemente sulle caratteristiche del paesaggio della pianura emiliana in alcune delle zone in cui esso è meglio conservato. L'orientamento est-ovest dell'autostrada, tagliando un paesaggio dominato dai segni prevalentemente nord-sud di alvei, dossi fluviali e paleoalvei, ne altera profondamente l'equilibrio diventando elemento di cesura di una morfologia (viabilità, canali, filari, trama fondiaria) storicamente unitaria. La criticità è resa più forte dai vincoli strutturali imposti dalle normative tecniche e di sicurezza (raggi di curvatura, pendenze, gestione delle intersezioni con la viabilità ordinaria e con la rete di scolo), che irrigidiscono il tracciato impedendo numerosi dei miglioramenti proposti da questa Direzione e delle Soprintendenze, frammentando la continuità del paesaggio agrario e costringendo l'autostrada a porsi per una grande percentuale del percorso in rilevato, costituendo un ostacolo visivo che diventa tanto più critico in un paesaggio di pianura, la cui caratteristica fondamentale è quella di una visione libera dell'orizzonte, fino a percepire in alcuni casi i confini naturali degli Appennini e delle Alpi. La previsione del completamento di una strada a scorrimento veloce, che riprenda il tracciato esistente tra Ferrara e S. Agostino, sarebbe soggetta a vincoli strutturali minori e si configurerebbe nel complesso di minor impatto sul territorio.

Si evidenziano quindi nel dettaglio le seguenti criticità non risolte:

1. Non è stata risolta la criticità, già segnalata in sede di valutazione del progetto preliminare, relativa all'andamento plani-altimetrico dell'opera, impostato per una consistente parte del tracciato in "rilevato stradale" (previsto ad un'altezza superiore ai 2,5 m per il 39% del percorso), che costituirebbe barriera ed impedirebbe per lunghi tratti visioni importanti sia sul paesaggio storico-culturale diffuso e/o puntuale, che sui valori di visuale più ampi (Alpi, Appennini, aree fluviali etc). Anzi in sede di progetto definitivo, come evidenziato dalla Relazione d'analisi delle differenze fra P.P. e P.D. (cfr. 0010_PD_0_000_00000_0_GE_RG_03_A, p.23) "a seguito delle numerose prescrizioni di natura idraulica fatte dagli enti gestori dei corsi d'acqua (Consorzi di Bonifica e Servizi Tecnici di Bacino) in molti casi è stato necessario innalzare localmente la livelletta, in parte a causa dei maggiori franchi idraulici rispetto al preliminare ed in parte a causa dell'incremento delle altezze degli impalcati legato all'aumento delle luci (...). Si fa presente che l'aumento localizzato dell'altezza della livelletta stradale, fra l'altro ha ripercussioni non trascurabili anche su aspetti progettuali quali: aumento dell'ingombro di suolo con conseguenti maggiori aree di esproprio; aumento dei cedimenti indotti e di conseguenza delle opere di bonifica e consolidamento dei terreni; aumento delle classi delle barriere di sicurezza laterali". Per attenuare l'impatto paesaggistico il tracciato avrebbe dovuto svilupparsi invece prevalentemente a livello dell'esistente piano campagna.

11 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

AM



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

2. Non è stato ridotto, come era stato richiesto in sede di valutazione del progetto preliminare, il numero degli svincoli (cfr. la Relazione di sintesi dello S.I.A. in linguaggio non tecnico, 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, p. 187, che definisce svincoli, aree di esazione, aree di servizio quali opere maggiormente invasive) né modificata significativamente la loro localizzazione in aree contraddistinte da un paesaggio agrario ben conservato, che ne rende l'impatto più critico, aumenta la necessità di infrastrutture secondarie di collegamento e le previsioni di traffico conseguenti. In particolare avrebbe potuto essere eliminata almeno la stazione di Poggio Renatico, prevista in un contesto di paesaggio agrario integro e a poca distanza da quelle di Ferrara sud e S. Agostino. Inoltre i caselli dovrebbero essere limitati alla sola costruzione della barriera di entrata all'autostrada, evitando opere non indispensabili al suo funzionamento. In occasione della ripresa della Conferenza di Servizi preliminare all'Accordo di programma in variante agli strumenti di pianificazione urbanistica, attualmente sospesa in attesa del provvedimento di VIA ministeriale e delle prescrizioni scaturenti da tale procedimento, sarebbe necessario escludere ogni possibilità di realizzazione di parcheggi, esercizi commerciali e nuove edificazioni nell'area circostante a ciascun casello, escludendo in particolare la possibilità di trasformazione delle destinazioni d'uso dei terreni agricoli.
3. Non sono state accorpate le stazioni di servizio ai caselli né spostate in fregio a zone artigianali-industriali esistenti, come era stato richiesto in sede di valutazione del progetto preliminare. Tali stazioni di servizio avrebbero dovuto inoltre essere limitate in estensione, prevedendo solo gli spazi per le funzioni essenziali, di servizio alla sola utenza autostradale e non dall'esterno, in modo che non possano trasformarsi in ulteriori attrattori di traffico con le conseguenti necessità di viabilità di raccordo.
4. Le autostazioni, con particolare riferimento a quelle di San Possidonio, Concordia, Mirandola e San Felice sul Panaro, avrebbero dovuto presentare un diverso assetto planialtimetrico che prevedesse il loro riallineamento con il reticolo ordinatore delle strutture agrarie esistenti in loco.
5. Si era richiesto in sede di valutazione del progetto preliminare di verificare la possibilità di riservare spazi di canalizzazione sotterranea, sia parallelamente al tracciato che perpendicolarmente ad esso, che accolgano e possano accogliere anche in futuro le linee di trasporto energetiche e delle telecomunicazioni, permettendo un loro interramento e costituendo così un'opportunità di miglior inserimento paesaggistico di tali infrastrutture oltre che una misura di compensazione dell'intervento. La relazione di ottemperanza (documento 0003_PD_0_000_00000_0_GE_RG_02_A, p. 260) evidenzia che per le reti di telecomunicazioni è stato possibile predisporre delle riserve all'interno della recinzione (utilizzabili a mezzo di opportune convenzioni), mentre per le reti di trasporto energetico la predisposizione di canalizzazioni parallelamente all'autostrada, fuori dalla recinzione, è stata genericamente rimandata ad un momento futuro.
6. Risulta ancora fortemente critico e impattante l'assetto degli svincoli e della viabilità secondaria di raccordo all'autostrada in corrispondenza del casello di Ferrara sud.
7. Non appare accettabile la modifica portata dal progetto definitivo al tracciato nel comune di S. Agostino che prevede di passare a nord di S. Carlo; essa infatti rappresenterebbe una ulteriore cesura nel contesto paesaggistico caratterizzato da importanti testimonianze architettoniche, quali i resti dell'Oratorio di S. Carlo e il Palazzo Ludernani, da viabilità storica (via Luneda, via Chiesa) e da

12 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 /4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

AM
R



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

corsi d'acqua. Avrebbe dovuto essere mantenuta la scelta della prosecuzione della strada cispadana già realizzata, esistente tra i centri di S. Agostino e S. Carlo (alternativa Da), così come proposta nel progetto preliminare, perché trattandosi di un intervento di trasformazione di una infrastruttura esistente e ricalcando l'attuale asse viario non avrebbe comportato altre lacerazioni del territorio e consumo di suolo.

8. Non appare accettabile, come già sottolineato negli incontri ricordati e in particolare con la nota prot. 1347 del 27.1.2012, l'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria in viadotto, nonostante gli approfondimenti progettuali. Si ricorda che il territorio della "Partecipanza Agraria" di Cento, è stato riconosciuto di notevole pregio paesaggistico, rappresentando uno dei pochi esempi delle "partecipanze" in area padana ed è sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 1 della L. 1497/1939 dalla Commissione Provinciale di Ferrara per le BB.NN. nella seduta del 18/7/1996, con atto operante dal 3/4/1997. La "Specificativa Normativa sugli interventi e usi ammissibili" allegata all'atto di tutela, rileva la necessità di "evitare qualsiasi alterazione delle caratteristiche essenziali degli elementi dell'organizzazione territoriale". Il progetto preliminare aveva tenuto conto di tali problematiche e l'intersezione con il territorio della Partecipanza Agraria era stata affrontata con l'attraversamento parte in galleria e parte in trincea aperta (alternativa C2a) e la ricostruzione del paesaggio agrario in superficie. La realizzazione della galleria, da estendere il più possibile come soluzione, in particolare avrebbe risolto per quel tratto il problema dell'incidenza paesaggistica e sarebbe risultata pertanto di minore impatto rispetto all'attraversamento in rilevato. L'unica alternativa accettabile a questo tracciato sarebbe quella a nord di Alberone (alternativa C2b), esterna all'area tutelata.
9. Per quanto riguarda l'attraversamento dell'ansa del Panaro, il progetto definitivo non ha allontanato sufficientemente il percorso dell'infrastruttura dal corso fluviale e crea invece una striscia residuale di campi interclusi tra il fiume e la strada. Sarebbe stato necessario invece spostare più a nord il percorso dell'infrastruttura, portandola sempre perpendicolare all'alveo, a ridosso dell'area industriale esistente e ad almeno 600 m dal corso del fiume, ossia passando a nord di Casa La Fregna - Casa Brizia. Il tracciato avrebbe potuto ricalcare quello delineato come infrastruttura viaria di progetto nel PTCP di Modena, approvato nel 2009 (cfr. Tavola 2.1.03) e visibile anche come tratteggio nella tavola 3.4 del documento 6693/Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale del progetto definitivo.
10. Relativamente alla verifica preventiva dell'interesse archeologico, la competente Soprintendenza è ancora in attesa di ricevere dalle ditte incaricate le relazioni archeologiche, sulla base delle quali sarà possibile valutare la compatibilità dell'intervento progettato con la tutela degli eventuali ulteriori depositi archeologici presente lungo il tracciato. Già ad oggi tuttavia si segnalano due aree particolarmente critiche, ossia quelle del casello di Reggiolo-Rolo (Comune di Reggiolo, zona Rame) e del fondo Santo Stefano di Novi di Modena (MO). Per l'analisi delle problematiche aperte per la salvaguardia di tali importanti depositi archeologici, si rimanda alla nota della competente Soprintendenza, alle riserve e alle verifiche ulteriori in essa prospettate.

CONSIDERATO che con nota prot. n. la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna, con nota prot. n. 12978 del 28.10.2013, ha comunicato quanto segue:



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4534 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbar-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

“Con riferimento alla procedura in oggetto, questa Soprintendenza rileva che è ancora in corso la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico (artt. 95-96 D.Lgs. 163/2006) relativa all'opera in progetto e condotta dalla Società ARC secondo le prescrizioni di questo Ufficio. In particolare, per i tratti ricadenti nei lotti 1 e 2 i sondaggi preliminari sono stati realizzati sotto la direzione scientifica dei funzionari di questa Soprintendenza, mentre per il lotto 3 essi sono tuttora in corso (anche a causa della modifica del tracciato che ha comportato la necessaria riprogrammazione dei saggi lungo il nuovo percorso).

Questo Ufficio è tuttora in attesa di ricevere dalle ditte incaricate le relazioni archeologiche relative all'esito delle indagini condotte, sulla base delle quali sarà possibile valutare la compatibilità dell'intervento progettato con la tutela degli eventuali depositi archeologici presenti lungo il tracciato.

In linea generale, fatte salve eventuali prescrizioni che ci si riserva di valutare a seguito del proseguimento delle indagini conoscitive (soprattutto nel lotto 3 che risulta quello meno esplorato finora), si può osservare che la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico non ha evidenziato elementi ostativi alla realizzazione dell'opera pubblica nelle zone indicate dal progetto, con l'eccezione di due aree particolarmente critiche, analizzate di seguito.

Lotto 1, comuni di Reggiolo e Rolo (RE).

Per quanto concerne l'attraversamento dell'autostrada nel territorio della provincia di Reggio Emilia, in particolare nei Comuni di Reggiolo e Rolo, non si segnalano criticità particolari lungo il tracciato, dal momento che esso non intercetta evidenze archeologiche note né i sondaggi preventivi, eseguiti ai sensi del D.Lgs 163/2006, hanno rivelato l'impatto con depositi archeologici, salvo l'individuazione di un probabile paleosuolo di età romana in corrispondenza del ponte “cava Parmigiana e collettore acque basse reggiane” (sondaggio S13), che sarà tuttavia oggetto di apposite prescrizioni di quest'Ufficio in corso d'opera, qualora essa sia approvata.

Si segnala, invece, come particolarmente problematico il caso dell'area che nel progetto è stata individuata come casello di Reggiolo-Rolo (Comune di Reggiolo, zona Rame) dove è stato eseguito un sondaggio preventivo (denominato S06), e successivi sondaggi di approfondimento (denominati S06/1, S06/2, S06/3) richiesti da questa Soprintendenza.

Dall'esame della documentazione finale, confermata anche dai sopralluoghi effettuati, si evince una serie rilevante di dati circa la potenzialità archeologica dell'area nonché di informazioni circa gli aspetti geomorfologici del territorio. I rinvenimenti e i rapporti stratigrafici, infatti, evidenziano un frequentazione dell'area in età romana e in età tardo-antica: in particolare, nelle trincee esplorative sono state intercettate evidenze pertinenti a strutture murarie di età romana, che sembrano delineare un edificio forse legato ad attività produttive, nonché depositi di sabbie che identificano un paleo-alveo, con ogni probabilità un ramo del Po attivo in età post-tardoantica, che ridisegna l'idrografia del territorio.

Considerata dunque la natura, l'entità e l'estensione dei ritrovamenti, la realizzazione del casello autostradale in Zona Rame nel Comune di Reggiolo non può che essere subordinata a un'esplorazione archeologica dell'area di tipo estensivo, che consenta una più chiara definizione delle evidenze archeologiche finora emerse, di cui le trincee esplorative hanno consentito solo una visione puntiforme, e precisi il perimetro e l'articolazione delle strutture intercettate.

Lotto 1, comune di Novi di Modena (MO), fondo santo Stefano.

L'area presentava un alto rischio archeologico, già segnalato nella relazione di archeologia preventiva e rilevato in tutte le precedenti note di questo Ufficio (prot. 3401 del 14/03/2011 e 15822 del 05/12/2012). I

14 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV “TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO”

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 /4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

sondaggi conoscitivi hanno dimostrato che le stratificazioni relative al castrum altomedievale si mostrano in un buono stato di conservazione, al punto da qualificare i depositi come zona da tutelare. Pertanto si profila una forte criticità in quest'area, poiché il tracciato dell'autostrada Cispadana, previsto in rilevato e ricadente su una porzione dell'insediamento, non inciderebbe direttamente i depositi archeologici, ma li sigillerebbe impedendone l'indagine e la conoscenza in futuro. Inoltre, per quanto riguarda il raccordo con la viabilità esistente, risulta incompatibile con la tutela dei restii archeologici la realizzazione del sottovia, che comporterebbe scavi fino alla profondità di 7 m dal piano di campagna secondo un tracciato che taglierebbe diametralmente le stratificazioni del castrum. Appare meno dannosa per le esigenze della conservazione la soluzione del cavalcavia, già presente nel progetto preliminare, che comunque determina un notevole impatto ambientale e dovrebbe essere verificata sia per gli aspetti strettamente paesaggistici sia per la proposta di eventuali compensazioni.

Lotto 2, Comune di San Felice sul Panaro, settore compreso tra le kilometriche 24+490 e 24+511.

Nel sondaggio n. 15 relativo all'area di indagini preliminari denominata C, dove il progetto prevede la costruzione in rilevato del tracciato stradale, si è evidenziata, tra 50 e 60 cm di profondità dall'attuale piano di campagna, la presenza di tre fornaci per laterizi e ceramiche, pertinenti a distinte fasi d'uso, riferibili ad età post-medievale. Le strutture, di cui si è condotto lo scavo stratigrafico, sono state in seguito ricoperte a scopo di conservazione in situ. Si prescrive pertanto che la realizzazione del tracciato stradale in progetto non interferisca in alcun modo nell'area indicata con le strutture produttive conservate nel sottosuolo e che tutto il settore interessato dalla presenza di dette strutture sia sottoposto a controllo archeologico in corso d'opera.

Questa Soprintendenza esprime dunque un parere di massima favorevole all'esecuzione delle opere in progetto, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni sopra elencate e a quelle espresse nella tabella allegata alla nota prot. 15822 del 05/12/2012 di questo Ufficio, ferme restando tutte le possibili determinazioni di competenza che questa Soprintendenza si riserva di valutare a seguito del completamento integrale della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico".

CONSIDERATO che la Direzione Generale per le Antichità con nota n. 1808 del 04.03.2014, ha espresso il parere ai sensi del DPR 233/2007 e s.m.i. nel quale concorda con il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna con la nota n. 12978 del 28.10.2013;

VISTO la nota prot. n. PG/137/2014 dell'11.03.2014 della Società Autostrada Regionale Cispadana con la quale trasmette le controdeduzioni alle osservazioni avanzate nel procedimento di VIA in oggetto;

VISTO il parere espresso con delibera di Giunta Regionale dell'Emilia Romagna n. 300/2014 del 10 marzo 2014, inoltrato a questa Direzione Generale dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale con nota prot. n. PG.2014. 0083690 del 26.03.2014, qui pervenuto in data 03.04.2014 ed acquisito agli atti con prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/9527 del 09.04.2014;

QUESTO MINISTERO

esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con i parere istruttori formulati dagli Uffici Centrali e periferici,

ESPRIME PARERE CONTRARIO

15 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4534 /4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-pbaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Handwritten signature



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

alla pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società ARC – Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. con nota PG/GP/tig/rl/1080/2012 del 01.10.2012, relativa al progetto definitivo dell'Autostrada regionale Cispadana dal casello di Reggiolo – Rolo sulla A22 al Casello di Ferrara Sud sulla A13, con le seguenti motivazioni:

Il progetto dell'autostrada Cispadana viene ad incidere pesantemente sulle caratteristiche del paesaggio della pianura emiliana in alcune delle zone in cui esso è meglio conservato. L'orientamento est-ovest dell'autostrada, tagliando un paesaggio dominato dai segni prevalentemente nord-sud di alvei, dossi fluviali e paleovalvei, ne altera profondamente l'equilibrio diventando elemento di cesura di una morfologia (viabilità, canali, filari, trama fondiaria) storicamente unitaria. La criticità è resa più forte dai vincoli strutturali imposti dalle normative tecniche e di sicurezza (raggi di curvatura, pendenze, gestione delle intersezioni con la viabilità ordinaria e con la rete di scolo), che irrigidiscono il tracciato impedendo numerosi dei miglioramenti proposti dalla Direzione Regionale e delle Soprintendenze, frammentando la continuità del paesaggio agrario e costringendo l'autostrada a porsi per una grande percentuale del percorso in rilevato, costituendo un ostacolo visivo che diventa tanto più critico in un paesaggio di pianura, la cui caratteristica fondamentale è quella di una visione libera dell'orizzonte, fino a percepire in alcuni casi i confini naturali degli Appennini e delle Alpi. La previsione del completamento di una strada a scorrimento veloce, che riprenda il tracciato esistente tra Ferrara e S. Agostino, sarebbe soggetta a vincoli strutturali minori e si configurerebbe nel complesso di minor impatto sul territorio.

Si evidenziano quindi nel dettaglio le seguenti criticità non risolte:

1. Non è stata risolta la criticità, già segnalata in sede di valutazione del progetto preliminare, relativa all'andamento plani-altimetrico dell'opera, impostato per una consistente parte del tracciato in "rilevato stradale" (previsto ad un'altezza superiore ai 2,5 m per il 39% del percorso), che costituirebbe barriera ed impedirebbe per lunghi tratti visioni importanti sia sul paesaggio storico-culturale diffuso e/o puntuale, che sui valori di visuale più ampi (Alpi, Appennini, aree fluviali etc). Anzi in sede di progetto definitivo, come evidenziato dalla Relazione d'analisi delle differenze fra P.P. e P.D. (cfr. 0010_PD_0_000_00000_0_GE_RG_03_A, p.23) "a seguito delle numerose prescrizioni di natura idraulica fatte dagli enti gestori dei corsi d'acqua (ConSORZI di Bonifica e Servizi Tecnici di Bacino) in molti casi è stato necessario innalzare localmente la livelletta, in parte a causa dei maggiori franchi idraulici rispetto al preliminare ed in parte a causa dell'incremento delle altezze degli impalcati legato all'aumento delle luci (...). Si fa presente che l'aumento localizzato dell'altezza della livelletta stradale, fra l'altro ha ripercussioni non trascurabili anche su aspetti progettuali quali: aumento dell'ingombro di suolo con conseguenti maggiori aree di esproprio; aumento dei cedimenti indotti e di conseguenza delle opere di bonifica e consolidamento dei terreni; aumento delle classi delle barriere di sicurezza laterali". Per attenuare l'impatto paesaggistico il tracciato avrebbe dovuto svilupparsi invece prevalentemente a livello dell'esistente piano campagna.
2. Non è stato ridotto, come era stato richiesto in sede di valutazione del progetto preliminare, il numero degli svincoli (cfr. la Relazione di sintesi dello S.I.A. in linguaggio non tecnico, 6431_PD_0_000_00000_0_IA_RG_09_A, p. 187, che definisce svincoli, aree di esazione, aree di servizio quali opere maggiormente invasive) né modificata significativamente la loro localizzazione in aree contraddistinte da un paesaggio agrario ben conservato, che ne rende l'impatto più critico, aumenta la necessità di infrastrutture secondarie di collegamento e le previsioni di traffico

16 di 18



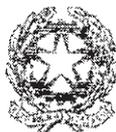
Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 / 4552 - FAX 06-6723. 4416/4499

e-mail: dg-phauc.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-phaac@maifcrt.beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

conseguenti. In particolare avrebbe potuto essere eliminata almeno la stazione di Poggio Renatico, prevista in un contesto di paesaggio agrario integro e a poca distanza da quelle di Ferrara sud e S. Agostino. Inoltre i caselli dovrebbero essere limitati alla sola costruzione della barriera di entrata all'autostrada, evitando opere non indispensabili al suo funzionamento. In occasione della ripresa della Conferenza di Servizi preliminare all'Accordo di programma in variante agli strumenti di pianificazione urbanistica, attualmente sospesa in attesa del provvedimento di VIA ministeriale e delle prescrizioni scaturenti da tale procedimento, sarebbe necessario escludere ogni possibilità di realizzazione di parcheggi, esercizi commerciali e nuove edificazioni nell'area circostante a ciascun casello, escludendo in particolare la possibilità di trasformazione delle destinazioni d'uso dei terreni agricoli;

3. Non sono state accorpate le stazioni di servizio ai caselli né spostate in fregio a zone artigianali-industriali esistenti, come era stato richiesto in sede di valutazione del progetto preliminare. Tali stazioni di servizio avrebbero dovuto inoltre essere limitate in estensione, prevedendo solo gli spazi per le funzioni essenziali, di servizio alla sola utenza autostradale e non dall'esterno, in modo che non possano trasformarsi in ulteriori attrattori di traffico con le conseguenti necessità di viabilità di raccordo;
4. Le autostazioni, con particolare riferimento a quelle di San Possidonio, Concordia, Mirandola e San Felice sul Panaro, avrebbero dovuto presentare un diverso assetto planialtimetrico che prevedesse il loro riallineamento con il reticolo ordinatore delle strutture agrarie esistenti in loco;
5. Si era richiesto in sede di valutazione del progetto preliminare di verificare la possibilità di riservare spazi di canalizzazione sotterranea, sia parallelamente al tracciato che perpendicolarmente ad esso, che accolgano e possano accogliere anche in futuro le linee di trasporto energetiche e delle telecomunicazioni, permettendo un loro interrimento e costituendo così un'opportunità di miglior inserimento paesaggistico di tali infrastrutture oltre che una misura di compensazione dell'intervento. La relazione di ottemperanza (documento 0003_PD_0_000_00000_0_GE_RG_02_A, p.260) evidenzia che per le reti di telecomunicazioni è stato possibile predisporre delle riserve all'interno della recinzione (utilizzabili a mezzo di opportune convenzioni), mentre per le reti di trasporto energetico la predisposizione di canalizzazioni parallelamente all'autostrada, fuori dalla recinzione, è stata genericamente rimandata ad un momento futuro;
6. Risulta ancora fortemente critico e impattante l'assetto degli svincoli e della viabilità secondaria di raccordo all'autostrada in corrispondenza del casello di Ferrara sud;
7. Non appare accettabile la modifica portata dal progetto definitivo al tracciato nel comune di S. Agostino che prevede di passare a nord di S. Carlo; essa infatti rappresenterebbe una ulteriore cesura nel contesto paesaggistico caratterizzato da importanti testimonianze architettoniche, quali i resti dell'Oratorio di S. Carlo e il Palazzo Ludergnani, da viabilità storica (via Luneda, via Chiesa) e da corsi d'acqua. Avrebbe dovuto essere mantenuta la scelta della prosecuzione della strada cispadana già realizzata, esistente tra i centri di S. Agostino e S. Carlo (alternativa Da), così come proposta nel progetto preliminare, perché trattandosi di un intervento di trasformazione di una infrastruttura esistente e ricalcando l'attuale asse viario non avrebbe comportato altre lacerazioni del territorio e consumo di suolo;

17 di 18



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

SERVIZIO IV "TUTELA E QUALITÀ DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554 / 4552 - FAX 06-6723. 4416 / 4499

e-mail: dg-phaac.servizio4@beniculturali.it

mbac-dg-phaac@mailcert.beniculturali.it



Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI, L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEE
SERVIZIO IV

8. *Non appare accettabile, come già sottolineato negli incontri ricordati e in particolare con la nota prot. 1347 del 27.1.2012 della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, l'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria in viadotto, nonostante gli approfondimenti progettuali. Si ricorda che il territorio della "Partecipanza Agraria" di Cento, è stato riconosciuto di notevole pregio paesaggistico, rappresentando uno dei pochi esempi delle "partecipanze" in area padana ed è sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 1 della L. 1497/1939 dalla Commissione Provinciale di Ferrara per le BB.NN. nella seduta del 18/7/1996, con atto operante dal 3/4/1997. La "Specificativa Normativa sugli interventi e usi ammissibili" allegata all'atto di tutela, rileva la necessità di "evitare qualsiasi alterazione delle caratteristiche essenziali degli elementi dell'organizzazione territoriale". Il progetto preliminare aveva tenuto conto di tali problematiche e l'intersezione con il territorio della Partecipanza Agraria era stata affrontata con l'attraversamento parte in galleria e parte in trincea aperta (alternativa C2a) e la ricostruzione del paesaggio agrario in superficie. La realizzazione della galleria, da estendere il più possibile come soluzione, in particolare avrebbe risolto per quel tratto il problema dell'incidenza paesaggistica e sarebbe risultata pertanto di minore impatto rispetto all'attraversamento in rilevato. L'unica alternativa accettabile a questo tracciato sarebbe quella a nord di Alberone (alternativa C2b), esterna all'area tutelata;*
9. *Per quanto riguarda l'attraversamento dell'ansa del Panaro, il progetto definitivo non ha allontanato sufficientemente il percorso dell'infrastruttura dal corso fluviale e crea invece una striscia residuale di campi interclusi tra il fiume e la strada. Sarebbe stato necessario invece spostare più a nord il percorso dell'infrastruttura, portandola, sempre perpendicolare all'alveo, a ridosso dell'area industriale esistente e ad almeno 600 m dal corso del fiume, ossia passando a nord di Casa La Fregna - Casa Brizia. Il tracciato avrebbe potuto ricalcare quello delineato come infrastruttura viaria di progetto nel PTCP di Modena, approvato nel 2009 (cfr. Tavola 2.1.03) e visibile anche come tratteggio nella tavola 3.4 del documento 6693/Raccolta degli strumenti di pianificazione territoriale del progetto definitivo.*

Questo Ministero si riserva comunque di valutare una diversa soluzione progettuale, che tenga conto di quanto espresso dalla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, con la nota n. 16270 del 29.10.2013, sopra riportata integralmente.

Il R.U.P.

U.O.T.T. n. 6 - Arch. Annino Isola

(tel. 06/67234555 - annino.isola@beniculturali.it)

Annino Isola

per il DIRETTORE GENERALE (1)
IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO IV
Arch. Roberto BANCHINI

Roberto Banchini

(1) Viste la Delega ai sensi dell'art. 16, comma 1, lett. d), del D.Lgs. 30/03/2001, n. 165, del Direttore Generale PaBAAC di cui al D.D.G. 27/12/2013, Rep. n. 1256/2013 e la nota del Segretario Generale n. 707 del 17/01/2014.

