



Roma

Parma

Via Emilio De Cavalieri 11 - 00198

Borgo G. Tommasini 20 - 43121

Tel. 06 8845289 - Fax 06 84085170

Tel. 0521 1756266 - Fax 0521 223116

www.daloiaepartners.it

Spett.le SO.Ge.A.P. S.p.A.

Via Licinio Ferretti, n. 50/A

Parma

Trasmessa via mail: federico.wendler@aeroportoparma.it

Oggetto: Interferenza di edifici ricadenti in zona agricola-produttiva e aventi valore architettonico-ambientale con il progetto di allungamento della Pista dell'Aeroporto, alla luce delle disposizioni del Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Parma.

Spett.le So.Ge.A.P.,

Abbiamo esaminato la questione che è stata sottoposta alla nostra attenzione.

I. I fatti

In sintesi, e per riepilogare brevemente i fatti, lungo la strada "Parma Rotta" insistono tre fabbricati interferenti con l'allungamento della pista. Si tratta in particolare degli immobili denominati "Podere C. Bassa", "Casino" e "Botti" siti nel Comune censuario di Golese, Foglio 32, mapp. 120, 121, 12; Foglio 33, mapp. 27; Foglio 32, mapp. 161 e Foglio 33, mapp. 28.

Secondo quanto previsto dalla documentazione ottenuta dal Comune, all'esito dell'istanza di accesso agli atti presentata in data 18 febbraio u.s., tali edifici risultano classificati nel PSC del Comune di Parma come edifici di valore architettonico-ambientale.

Ci viene quindi richiesto di esprimere un parere circa i possibili interventi che possono essere eseguiti su queste tipologie di fabbricati alla luce degli strumenti di pianificazione urbanistica in vigore nel Comune di Parma.

II. Classificazione degli immobili negli atti pianificatori del Comune di Parma

Prima di passare ad esaminare nel dettaglio la normativa e, dunque, valutare quali attività possono essere legittimamente compiute, riteniamo utile ripercorrere i passaggi che hanno portato alla previsione contenuta nel PSC e soprattutto cercare di comprendere le ragioni che hanno indotto l'Amministrazione ad attribuire agli immobili in oggetto valore architettonico-ambientale.

La scelta - assunta attraverso la Delibera di Adozione del Consiglio Comunale n. 13 del 13 aprile 2006, e successivamente approvata con delibera C.C. n. 46 del 27 marzo 2007 - è stata adottata all'esito del nuovo censimento che ha riguardato tutti i nuclei rurali di valore architettonico-ambientale presenti nel territorio del Comune, così come in parte già individuati nel 1995.

Tale decisione è stata supportata da una relazione che ha valutato, in modo complessivo, gli oltre 2.000 edifici presenti. Sebbene non sia possibile rinvenire riferimenti specifici e

dettagliati per ciascuno di questi manufatti – e, dunque, stabilire con precisione quali tra le indicazioni fornite si riferiscano proprio agli edifici di cui ci stiamo occupando - da una lettura d'insieme è possibile ricavare qualche indicazione utile per comprendere il reale valore degli immobili di cui si discute.

In particolare, si legge, a pag. 5 della relazione che gli aspetti più significativi dei manufatti considerati sono quelli costruttivi (caratterizzati da muratura in laterizio, intonacata, ecc.) e alcuni elementi decorativi (quali cornicioni, finestre e davanzali). Vi sono poi elementi di pregio da individuarsi nei viali alberati, nei parchi e alberature.

Con riferimento a tale ultimo aspetto, ci sembra di poter escludere che l'Amministrazione si riferisca proprio agli immobili in esame. Infatti, andando ad esaminare la documentazione fotografica allegata non sono rinvenibili né parchi, né viali alberati.

Con riguardo, invece, agli altri elementi ci sono due aspetti da considerare, e che ci inducono a ritenere che tali manufatti, al di là della valenza che il Comune ha voluto assegnare, non abbiano una particolare rilevanza né sotto il profilo paesaggistico, né sotto quello del valore testimoniale degli aspetti culturali che hanno caratterizzato tali edifici.

Anzitutto, il fatto che la Soprintendenza Archeologica di Parma ha espressamente dichiarato che i poderi C. Bassa, Casino e Botti non risultano sottoposti a tutela (né diretta, né indiretta), ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Quella assunta dall'Amministrazione territoriale competente è un'affermazione dirimente che da un punto di vista delle competenze del Mibac e degli strumenti di tutela previsti dal Codice Urbani toglie ogni rilevanza a questi immobili.

Non meno importanti sono poi le indicazioni che provengono da un'autorevole giurisprudenza amministrativa. Sebbene le pronunce si riferiscano all'adozione di un

provvedimento di vincolo *ex D.Lgs. 42/2004* – e dunque un caso differente dal nostro – i principi sanciti possono trovare applicazione anche (e a maggior ragione) nel nostro caso.

Secondo i Giudici, infatti, la mera e generica circostanza tipologica che un fabbricato rappresenti una testimonianza di un tipo di costruzione di un particolare periodo storico non è di per sé elemento sufficiente a giustificare l'adozione di un provvedimento individuale e concreto, che lo sottoponga a tutela storico-artistica. Qualsiasi fabbricato è di per sé testimonianza di un tipo di costruzione del proprio periodo nella zona in cui si trova (Cons. St., sez. VI, 18 dicembre 2017, n. 5950).

In altre parole, allora, e volendo applicare questi principi al caso in esame, riteniamo che tali manufatti, anche alla luce della conformazione attuale, non presentino le caratteristiche necessarie per poter indurre le Amministrazioni competenti ad attribuire agli stessi un particolare pregio suscettibile di tutela *ex D.Lgs. 42/2004*, ma nemmeno a bloccare l'*iter* che porterà alla definizione del procedimento relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale, visto il perseguimento di interessi pubblici rilevanti che lo stesso sarà in grado di garantire.

III. La disciplina comunale prevista per gli edifici di valore architettonico-ambientale

Come anticipato al punto I del presente parere, ci troviamo di fronte a edifici localizzati in zona agricola omogenea E, funzionali all'esercizio dell'attività agricola (sebbene oramai in stato di abbandono) che il Comune di Parma, nel proprio Piano Strutturale Comunale (PSC), ha qualificato, all'art. 59, lett. d), come elementi di valore architettonico ambientale.

Per tale tipologia edilizia il RUE stabilisce le categorie di interventi di natura privata acconsentiti. In particolare, il comma 3 dell'articolo 3.2.12 prevede esclusivamente

attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo. Non sembrerebbe dunque ricompresa la possibilità di demolizione degli edifici esistenti.

Costituisce, tuttavia, eccezione a tale previsione l'art. 3.3.4 RUE che ammette la possibilità di demolire edifici funzionali all'esercizio dell'attività agricola e ricadenti in zona agricola omogenea E, laddove l'area si renda necessaria per la realizzazione di nuove opere pubbliche stradali, ferroviarie o idrauliche ed infrastrutture connesse.

IV. Applicazione al caso di specie della normativa dettata dal RUE

Sebbene la previsione di cui all'art. 3.3.4 non faccia espresso riferimento ad interventi collegati all'infrastruttura aeroportuale, riteniamo che possa comunque trovare applicazione nel nostro caso, e questo per una serie di ragioni.

In primo luogo, perché l'allungamento della pista può essere qualificato come opera stradale.

Si tratta, del resto, di un tracciato stradale che al di là della funzione specifica che assolve, dal punto di vista del contenuto strutturale dell'intervento è perfettamente riconducibile alla nozione di opera stradale. Ed, infatti, la pista di decollo e atterraggio degli aeromobili altro non è se non una strada che, anche se destinata al circuito di traffico aeroportuale, svolge pur sempre un servizio funzionale alla viabilità e circolazione.

Da un diverso ma complementare punto di vista – e anche ove non si volesse accedere alla ricostruzione appena prospettata - è possibile evidenziare una consistente analogia tra le opere espressamente richiamate all'art. 3.3.4 e quelle di cui parliamo noi, caratterizzate dalle medesime condizioni conformi a quelle che giustificano la *ratio* di questa previsione del RUE. Si tratta di opere, quelle aeroportuali, che, al pari di quelle stradali, ferroviarie o idrauliche, hanno un tracciato ben definito da seguire per la loro esecuzione.

Non sarebbe dunque possibile prevedere spostamenti per il solo fatto che nell'area di realizzazione preesistono edifici. Ed è proprio per questa ragione che il RUE consente la demolizione ed, eventualmente, la ricostruzione in aree contigue dei fabbricati oggetto di demolizione.

Non da ultimo il fatto che una diversa interpretazione, che portasse ad escludere dall'ambito di applicazione dell'art. 3.3.4 gli interventi aventi ad oggetti opere pubbliche connesse all'aeroporto, non troverebbe alcuna giustificazione. Sarebbe, infatti, irragionevole, oltrechè priva di motivazione, una scelta che imponesse di distinguere tra tipologie di interventi pubblici perfettamente analoghi. A maggior ragione poi se si pensa che non esiste alcuna ulteriore norma nel RUE volta a disciplinare – peraltro in maniera diversa – gli interventi aeroportuali da quelli stradali, ferroviari o idraulici.

Non meno importante è poi la comunicazione che l'Amministrazione di Parma ha inviato ad Enac e a SO.Ge.A.P. nel marzo del 2018, da cui emerge che il Piano Strutturale Comunale del 2007 – sulla base del quale la p.a. ha dichiarato di procedere all'adeguamento del Piano di Rischio -, **già contemplava lo sviluppo dell'aeroporto**. Il passaggio evidenziato in grassetto assume notevole rilevanza in quanto avvalorata la tesi, espressa in questo parere, che anche nelle intenzioni del Comune la qualificazione attribuita a questi immobili non avrebbe dovuto avere alcuna valenza preclusiva dello sviluppo aeroportuale.

E' infatti evidente che se il PSC è stato redatto tenendo in considerazione il progetto di allungamento della pista nella zona a nord dell'aeroporto, risulterebbe, allora, illogica e addirittura contraddittoria la scelta di apporre sui fabbricati - che si trovano proprio nell'area interessata dall'ampliamento - un vincolo che ne impedisca qualsivoglia attività (compresa quella demolitoria).

In altre parole, e almeno con riferimento ai manufatti in questione, riteniamo quindi che tale documento sia ulteriormente confermativo della possibilità di applicare la previsione di cui all'art. 3.3.4 del RUE.

V. Conclusioni

In base a tutte le considerazioni sopra esposte, allora, riteniamo applicabile al caso che ci occupa l'art. 3.3.4 del RUE e, dunque, ammissibile la demolizione (eventualmente con ricostruzione) a seguito di provvedimento di esproprio dei tre fabbricati presenti lungo la strada Parma Rotta.

Nelle conclusioni suesposte il parere richiesto.

Parma, 20 giugno 2019

Avv. Prof. Antonio D'Aloia



Avv. Valentina Gastaldo



