

Bologna, 18 Novembre 2020

Spettabile
AUTOSTRADE per l'Italia S.p.A.
Via A. Bergamini, 50
00159 Roma
autostradeperlitalia@pec.autostrade.it

alla cortese attenzione del:
Responsabile del procedimento espropriativo,
Dott. Ing. Carlo MICONI – DG/DSVR/ECP

ed inoltre, per quanto di competenza,

Spettabile
COMUNE di SAN LAZZARO di SAVENA
Piazza Bracci 1
40068 San Lazzaro di Savena

alla cortese attenzione di:
- Settore Pianificazione e Controllo del Territorio
- Settore Patrimonio e Giuridico Amministrativo

OGGETTO: Vs rif. DSVI/ECP/EPRGC/If del 22/09/2020

Autostrada A14 BOLOGNA – BARI – TARANTO

Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna
“(Passante Evoluta)”.

Comunicazione di avvio della procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di approvazione del progetto comportante dichiarazione di pubblica utilità ai sensi e per gli effetti degli artt. 9 e 16 della L.R. n. 37/2002 – Regione Emilia Romagna modificata con L.R. 10/2003

OSSERVAZIONE DEGLI AVENTI INTERESSE in qualità di proprietari degli immobili individuati al NCEU del Comune di San Lazzaro al foglio 2 mapp. 37, 41, 44, individuati nel piano particellare – **elenco ditte – con il n. 4 ed il n. 5**

e contestuale OPPOSIZIONE all'apposizione del vincolo espropriativo

I sottoscritti

Cavedagna Clementina – c.f. CVDCMN31A43H945B - residente in Via Mazzini 120 int. 10, 40138 Bologna,

Colombari Angelo – c.f. CLMNGL48B19H945B – residente in Via Urbana, 10 - 40123 Bologna,

nella propria qualità di proprietari, ognuno per la quota del 50%, della corte storica costituita dai terreni con sovrastanti fabbricati censiti al catasto fabbricati del Comune di San Lazzaro al:

- foglio 2 mapp. 37 terreno con fabbricati di carattere accessorio
- foglio 2 mapp. 41 edificio agricolo ad uso forno e pollaio
- foglio 2 mapp. 44 sub. 2 casa colonica; P1 stalla e fienile
sub. 3 PT stalla e fienile
sub. 4 p.int. casa colonica; tettoia
sub. 5 casella annessa alla tettoia, ex officina auto
sub. 6 corte pertinenziale

come meglio rappresentati nella documentazione catastale allegata – cfr. ALL.01

avendo ricevuto in data 28 ottobre 2020 la comunicazione RIF. DSVI/ECP/EPRGC/If del 22/09/2020 con prot. ASPI/RM/22.09.20/0014891/EU inviata da Autostrade per l'Italia con oggetto Comunicazione di avvio della procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di approvazione del progetto comportante dichiarazione di pubblica utilità ai sensi e per gli effetti degli artt. 9 e 16 della L.R. n. 37/2002 – Regione Emilia Romagna modificata con L.R. 10/2003,

ribadendo e richiamando ogni contenuto ed allegato alla precedente osservazione degli aventi interesse

inviata ad Autostrade per l'Italia:

- con raccomandata RR 15469227481-4 del 20 marzo 2020,
- con PEC da Arch. Sebastiano Sarti del 28 Marzo 2020 ore 14:25 a posta-certificata@telecompost.it;

ed al Comune di San Lazzaro

- con PEC del 28 Marzo 2020 ore 14:26 a comune.sanlazzaro@cert.provincia.bo.it inviata da Arch. Sebastiano Sarti;

preso atto che,

nonostante la massima disponibilità evidenziata dagli scriventi nel cercare una soluzione condivisa di tutela del patrimonio edilizio esistente di cui sono proprietari, con il nuovo progetto, **Autostrade per l'Italia,**

- **ha ritenuto di non rispondere alle osservazioni di cui sopra** (ed a quelle precedenti richiamate in successiva trattazione);
- **ha ulteriormente PEGGIORATO le condizioni di apposizione del vincolo**, trasformando la precedente area di occupazione temporanea in esproprio permanente ed occupando un ulteriore vasta area da destinarsi a mitigazione ambientale;
- per la terza volta, senza giustificazione alcuna, **ha nuovamente costretto gli scriventi ad incaricare un tecnico alla redazione del presente documento; costituendo ciò un grave ed ingiustificato danno economico;**

fermo restando quanto in successiva trattazione **ribadiscono e confermano la propria più assoluta opposizione alla procedura di apposizione del vincolo preordinato.**

Ciò anticipato, si riporta quanto già osservato nelle precedenti occasioni.

I sottoscritti

Cavedagna Clementina – c.f. CVDCMN31A43H945B,

Colombari Angelo – c.f. CLMNGL48B19H945B,

premessi che:

a) in data **27 agosto 2013** è stata presentata alla Autostrade per l'Italia - DIREZIONE 3° Tronco - BOLOGNA “richiesta di autorizzazione per Intervento Unitario Convenzionato finalizzato al recupero di una corte rurale di pregio storico culturale e testimoniale sita in via Caselle n. 99 in prossimità dello svincolo n. 13 della tangenziale di Bologna - Via Caselle, San Lazzaro di Savena”, cui era allegato un ampio ed approfondito progetto di recupero storico e tipologico dell'intera corte (che si allega in forma sintetica alla presente) – cfr. ALL. 3;

Tale procedimento, per ragioni mai esplicitate e/o notificate, nonostante alcuni solleciti, **non si è ancora concluso con l'espressione di un parere** da parte di Autostrade nonostante che la pratica sia stata integrata con il richiesto certificato di destinazione urbanistica – cfr. ALL. 4;

b) in data **21 Marzo 2018** è stata inviata ad AUTOSTRADE per L'ITALIA S.p.A. OSSERVAZIONE DEGLI AVENTI INTERESSE in riferimento alla “Comunicazione di avvio della procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di approvazione del progetto comportante dichiarazione di pubblica utilità ai sensi e per gli effetti degli artt. 9 e 16 della L.R. n. 37/2002 – Regione Emilia Romagna modificata con L.R. 10/2003 - Vs rif. CGNO/DIRO/ECP/EPR/GC/ASPI/RM/22.01.18/0001714/EU - Autostrada A14 BOLOGNA – BARI – TARANTO”. A tale Osservazione **non è mai stato dato formale riscontro;**

c) che in data **20 e 28 Marzo 2020** è stata inviata ad AUTOSTRADE per L'ITALIA S.p.A. OSSERVAZIONE DEGLI AVENTI INTERESSE in riferimento alla “Comunicazione di avvio della procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di approvazione del progetto

comportante dichiarazione di pubblica utilità ai sensi e per gli effetti degli artt. 9 e 16 della L.R. n. 37/2002 – Regione Emilia Romagna modificata con L.R. 10/2003 - Vs rif. Vs rif. DG/DSVR/ECP/16.01.20 - Autostrada A14 BOLOGNA – BARI – TARANTO”. Anche rispetto a tale Osservazione **non è mai stato dato formale riscontro lasciando decorrere senza esito il termine per la sottoscrizione di un accordo tra le parti indicato nel 30 ottobre 2020;**

d) in una evidente progressiva azione di “sottrazione”, in occasione della realizzazione della terza corsia dinamica i terreni di proprietà sono già stati oggetto di esproprio parziale dei mapp. 37 e 44 delle particelle oggi individuate al NCEU del Comune di San Lazzaro al F. 2 mapp. 638 e 639 per una superficie di circa 800 mq, riducendone evidentemente l’autonomia funzionale e l’appetibilità – rif. decreto di esproprio del 27/10/2009 – ALL. 5

e) gli elaborati del nuovo progetto prevedono, rispetto al primo progetto depositato, un vincolo di esproprio ulteriormente aggravato in termini qualitativi e quantitativi; infatti, comparando l’originaria Ditta 4 del progetto Dicembre 2017 con le Ditte 4 e 5 dell’avviso ricevuto relativo al progetto di settembre 2020, si rileva che:

	foglio	map	Occup.temporanea		Occupazione definitiva	
			progetto 12/ 2017	progetto 09/ 2020	progetto 12/ 2017	progetto 09/ 2020
Utilizzo del suolo						
DITTA 4 (settembre 2020)						
Sede autostrada	2	37			417	418
Deviazione strada					14	
Mitigazione ambientale	2	37				1316
Occupazione temporanea	2	37		2		
DITTA 5 (settembre 2020)						
Sede autostrada	2	44			575	588
Deviazione strada					28	
Pista ciclabile	2	44				23
Mitigazione ambientale	2	44				5
Servitù ENEL BT interrata	2	44				35
TOTALE					1034	2443

f) risulta evidente che nell’arco di tre anni, a fronte di puntuali osservazioni, non solo Autostrade per l’Italia non ha ritenuto di avviare una fase conciliativa, ma addirittura ha ora ipotizzato di sacrificare l’intera proprietà degli scriventi non solo per l’ampliamento dell’autostrada ma anche per realizzare interventi di mitigazione ambientale di cui non si comprende il fine primario (posto che la mitigazione avverrebbe rispetto un terreno attualmente inutilizzato).

Inoltre, confrontando l'ultimo piano particellare con gli elaborati di gennaio 2020 si rileva che l'area di occupazione temporanea lineare e parallela alla sede autostradale è stata trasformata in esproprio permanente, riducendo ancor più l'area di pertinenza dei fabbricati.

g) che il compendio immobiliare, rappresentato dalla corte e dai terreni annessi, per la sua completezza tipologica e morfologica e per la posizione strategica che assume rispetto ai sistemi di comunicazione del comune, rappresenta un valore di testimonianza storica di rilievo per la comunità e un valore economico irrinunciabile per la proprietà scrivente;

considerato che:

non è ammissibile che a distanza di oltre 7 anni dalla prima richiesta di autorizzazione, a 2 anni e mezzo dalla formulazione delle osservazioni di cui al comma b), a 6 mesi dalla formulazione delle osservazioni di cui al comma c) - che contenevano tutte, in forma espressa, una nuova richiesta di approvazione del progetto di cui al comma a) - i sottoscritti, si ritrovino nuovamente a dover "osservare" alle variazioni progettuali apportate da Autostrade al progetto del passante autostradale senza aver acquisito un parere che gli è assolutamente dovuto e che permetterebbe il recupero architettonico dei beni storici di loro proprietà. Beni che, a causa dell'impossibilità di agire su di essi, stanno progressivamente andando in rovina;

comunicano sin d'ora che,

per quanto riportato in premessa, oltre che per quanto rappresentato e dedotto nelle cinque osservazioni che seguono, riservandosi sin d'ora ogni azione in sede civile e penale,

in assenza di un accordo preliminare, da sottoscrivere congiuntamente tra gli scriventi, Autostrade per l'Italia e il Comune di San Lazzaro **entro e non oltre il 31 marzo 2021**, che ponga quale obiettivo primario la valorizzazione e la conservazione della corte storica di proprietà senza ulteriori (rispetto quelle ora prospettate) e future penalizzazioni o vincoli

si OPPONGONO e si OPPORRANNO, in ogni sede possibile, all'apposizione del vincolo espropriativo sulle aree di terreno pertinenti ai fabbricati.

NOTA BENE:

ritenuto che le osservazioni di seguito riportate siano ampiamente esaustive e che possano permettere una fattiva soluzione, il termine temporale indicato è da considerarsi termine ultimo, essenziale ed improcrastinabile in quanto rappresenta il termine ultimo:

- per attivare l'intervento di ristrutturazione potendo usufruire delle agevolazioni fiscali vigenti di cui al SISMABONUS;

- **per accedere ad eventuali accordi di programma ex Art. 18 come proposti nell'osservazione n. 5;**

Ciò premesso, in riferimento alla comunicazione di cui all'oggetto,

preso atto

della comunicazione di avvio della procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di approvazione del progetto comportante dichiarazione di pubblica utilità ai sensi e per gli effetti degli artt. 9 e 16 della L.R. n. 37/2002 – Regione Emilia Romagna modificata con L.R. 10/2003 di cui all'oggetto

considerato che

per quanto rilevato dagli elaborati grafici di progetto definitivo depositati presso il Comune di San Lazzaro di cui è stato fornito esclusivamente un estratto documentale, le aree ed i fabbricati di proprietà degli scriventi sono interessate dagli interventi di potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna,

i proprietari che sottoscrivono la presente sono identificati negli elaborati di progetto definitivo – riferimento elaborato del piano particellare ESPROPRI COMUNE DI SAN LAZZARO – quale Ditta con N. ORDINE 4 - Commessa 111452;

le aree di proprietà sono interessate da azioni di esproprio sia in confine nord lungo l'autostrada per il potenziamento della stessa che in confine sud per la realizzazione di pista ciclabile, oltre ad occupazione temporanee di altre aree in fregio alle precedenti;

le premesse e le valutazioni di cui sopra sono da ritenersi parte essenziale ed integrante della presente osservazione,

allegano alla presente le seguenti osservazioni che, per quanto le osservazioni n. 1, 2, 3, 4 rinnovano quanto già espresso nelle Osservazioni inviate il 18 Marzo 2018; per quanto riguarda l'**osservazione n. 5** rinnova la precedente integrandola di ulteriori approfondimenti e valutazioni di carattere storico ed architettonico oltre che di schemi grafici.

INDICE delle osservazioni

OSSERVAZIONE n.1	pagina 8
sul valore storico della corte e sugli obiettivi di tutela che costituiscono obiettivo prioritario del quadro legislativo nazionale, oltre che del quadro normativo su scala regionale e comunale	
OSSERVAZIONE n.2	pagina 11
sugli interventi ammissibili finalizzati alla tutela ed al recupero della corte storica	
OSSERVAZIONE n. 3	pagina 14
Sul valore dei beni e sull'indennità di esproprio	
OSSERVAZIONE n. 4	pagina 18
Sui percorsi di accesso	
OSSERVAZIONE n. 5	pagina 19
Sulla proposta di un accordo che permetta la conservazione del patrimonio storico architettonico nel rispetto delle esigenze strategiche di ampliamento delle sede autostradale.	
ALLEGATI	pagina 22
ALL. 1	documentazione catastale
ALL. 2	estratto della tavola D ESC 0014 rev. 0 – piano particellare
ALL. 3	estratto progetto depositato nell'ottobre 2013 presso Autostrade per il parere di competenza
ALL. 4	certificato di destinazione urbanistica inviato ad autostrade a completamento della richiesta di parere inviata nell'Ottobre 2013
ALL. 5	decreto di esproprio 27/10/2009
ALL. 6	estratti OMI primo trimestre 2020
ALL. 7	proposta modifica assetto della corte agricola – rif. Osservazione 5

OSSERVAZIONE n.1

sul valore storico della corte e sugli obbiettivi di tutela che costituiscono obbiettivo prioritario del quadro legislativo nazionale, oltre che del quadro normativo su scala regionale e comunale

premessato che

- nel PRG previgente la corte storica costituita dai terreni con sovrastanti fabbricati censiti al catasto fabbricati del Comune di San Lazzaro al foglio 2, mapp. 41 e 44, erano individuati come zona A;

- nel PSC e nel RUE vigente del Comune di San Lazzaro gli stessi risultano ricompresi all'interno di ambito IS - INSEDIAMENTO STORICO – normato dal titolo II, capo I del RUE vigente;

- tutti i fabbricati della corte risultano individuati quali fabbricati di pregio storico culturale e testimoniale distinti nella sottocategoria 2B; ma nel loro complesso configurano e rappresentano una corte agricola composta di quattro fabbricati, di cui due principali e due secondari;

- l'Art. 31 del RUE vigente del Comune di San Lazzaro individua e norma gli INSEDIAMENTI STORICI IS affermando che

1. (...) Per gli edifici soggetti a tutela esterni ai centri storici, le disposizioni del presente Capo prevalgono su quelle dell'ambito specifico in cui ricadono.

2. Costituiscono centri storici, nuclei storici e insediamenti storici i tessuti urbani o le porzioni di territorio rurale di antica formazione che hanno mantenuto la riconoscibilità della struttura insediativa e/o della stratificazione dei processi della loro formazione. Essi sono costituiti dal patrimonio edilizio, dalla rete viaria, dagli spazi inedificati e dagli altri manufatti storici, nonché dalle aree di pertinenza storicamente riconoscibili degli edifici e dei complessi di edifici.

3. Ai sensi dell'articolo A-7 della legge regionale n. 20/2000, nel centro storico e negli insediamenti storici: (...) non è ammesso l'aumento delle volumetrie preesistenti e non possono essere rese edificabili le aree e gli spazi rimasti liberi perché destinati ad usi urbani o collettivi nonché quelli di pertinenza dei complessi insediativi storici.

- l'Art 13 del Codice delle strade - Norme per la costruzione e la gestione delle strade - Decreto Legislativo 285/92 come aggiornato dal Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 e dal successivo Aggiornato alla Legge 30 dicembre 2018, n. 145 afferma:

1. (...) Le norme devono essere improntate alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico per la salvaguardia

degli occupanti gli edifici adiacenti le strade ed al rispetto dell'ambiente e di immobili di notevole pregio architettonico o storico. Le norme che riguardano la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanate nel rispetto delle direttive e degli atti di indirizzo del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, che viene richiesto di specifico concerto nei casi previsti dalla legge..

2. La deroga alle norme di cui al comma 1 è consentita solo per specifiche situazioni allorquando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentono il rispetto, sempre che sia assicurata la sicurezza stradale e siano comunque evitati inquinamenti..

(...)

- l'Art. 26 comma 3 del regolamento di attuazione del Codice della Strada - Fasce di rispetto fuori dai centri abitati, afferma:

(...) 3. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A; (...)

considerato che

- dagli estratti sopra riportati risulta evidente come sia la legislazione nazionale che la normativa di pianificazione locale individuano tra le proprie principali priorità la tutela e la conservazione delle memorie storiche;

- ciò nonostante, la tavola ESC 0014 individua le nuove aree di esproprio portando il confine dell'area autostradale a poco più di due metri dai fabbricati;

- ma che allo stesso tempo l'elaborato grafico 111452-0002-PD-AU-PRS-GE000-00000-D-STD3018-0 – planimetria di progetto – sembra individuare interventi di ampliamento della sede stradale che non giustificano in alcun modo tale superficie di esproprio; infatti il piede di scarpata della nuova corsia di immissione in uscita pare essere notevolmente arretrato rispetto alla prevista posizione della recinzione;

OSSERVA che

osservazione 1.A - l'area di esproprio prevista lungo i mapp. 638 e 639 (già espropriati agli scriventi nel 2007) appare assolutamente non giustificata rispetto alla reale entità delle opere, che potranno peraltro essere eseguite utilizzando diverse tecnologie costruttive; e

pertanto ci si OPPONE sin d'ora a qualsiasi azione di esproprio secondo le modalità esposte negli elaborati del progetto depositati;

che, inoltre, qualsiasi intervento finalizzato al potenziamento della rete autostradale, osservazione 1.B - deve preservare l'integrità del nucleo storico favorendone le azioni di tutela e conservazione; evitando, o quanto meno riducendo al minimo, tramite opportuni accorgimenti di carattere tecnico costruttivo, ulteriori azioni di esproprio che andrebbero a ridurre ancor di più l'area di pertinenza dei fabbricati snaturandone l'unitarietà e la leggibilità di corte storica;

osservazione 1.C – deve garantire gli adeguati interventi di mitigazione acustica e visiva, garantendo inoltre la circolazione dell'aria all'interno e nei pressi della corte;

osservazione 1.D – nella diniegata ipotesi non venga accolta ed assunta quale propria l'osservazione 2, con opportuna deroga di cui all'Art. 13 del CdS, gli interventi di potenziamento dovranno contestualmente garantire nel tempo e promuovere, senza condizione alcuna, la tutela e la valorizzazione della medesima corte storica;

OSSERVAZIONE n.2

sugli interventi ammissibili finalizzati alla tutela ed al recupero della corte storica

premesse che

- sono da considerarsi parte integrante della presente tutte le premesse, i considerato e le conclusioni che precedono;

- gli strumenti di pianificazione urbanistica ed il regolamento edilizio del Comune di San Lazzaro, ed in particolare sia il PRG/RE previgente che soprattutto il PSC/RUE vigente – rif. RUE art. 32, 33 e 35 - prevedono per i fabbricati storici ricompresi all'interno dell'ambito IS esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro e risanamento conservativo e di ripristino tipologico di fabbricati diroccati o fatiscenti fermo restando il "mantenimento o ripristino del sedime, della sagoma e della copertura"; oltre alla possibilità del cambio d'uso verso gli usi "a1, a2, b1, b2, b3, b4 (escluso sale giochi), b5, b8, b9, b16, e1, b10.1, b10.2, b10.3, b10.4, f1, f3, f8." Ovvero gli usi residenziali (esclusivamente quelli già legittimi, in quanto per normativa acustica sovraordinata è vietato il nuovo insediamento) e tutti gli usi di tipo commerciale e terziario;

- ai sensi della legislazione vigente gli interventi di ripristino tipologico sono da considerarsi interventi di ristrutturazione edilizia, ove sono da considerarsi *"interventi di ristrutturazione edilizia, gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Nell'ambito degli interventi di ristrutturazione edilizia sono ricompresi anche quelli consistenti nella demolizione e ricostruzione con la stessa volumetria di quello preesistente, fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica nonché quelli volti al ripristino di edifici, o parti di essi, eventualmente crollati o demoliti, attraverso la loro ricostruzione, purché sia possibile accertarne la preesistente consistenza. Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a vincoli ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modificazioni, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia soltanto ove sia rispettata la medesima sagoma dell'edificio preesistente"*,

- come già riportato al paragrafo 7.4 dell'elaborato ESC0004 – RELAZIONE ESPROPRI E STIMA DELLE INDENNITA' del progetto 2018, la sentenza della Corte Costituzionale n. 348 del 24 ottobre 2007 ha abrogato le norme di valutazione precedenti ad essa e che, successivamente, "le nuove disposizioni legislative hanno sancito che il valore delle aree edificabili ai fini

espropriativi deve essere equiparato al valore venale. Per quanto attiene ai valori unitari di mercato degli immobili viene ricercato il più probabile valore sul libero mercato e successivamente confrontato con i dati statistici indicati dai tradizionali istituti di ricerca. Il principale riferimento è senz'altro l'Osservatorio Immobiliare. Si tratta di una banca dati continuamente aggiornata dall'Agenzia delle Entrate Ufficio del Territorio attraverso indagini di mercato ed estimazioni puntuali". Fermo restando che "Quanto rappresentato principalmente le aree interessate ricadono in fascia di rispetto autostradale e pertanto per tali aree devono essere indennizzate riconducendo il valore venale alle previsioni di quanto disposto dall'art 37 del D.P.R. 327/2001 e s.m.i. sulle possibilità legali di edificazione indipendentemente dall'eventuale sottostante destinazione urbanistica;

- il complesso immobiliare costituito dai quattro fabbricati che compongono la corte storica costituisce un complesso immobiliare certamente preesistente alla realizzazione del sistema tangenziale ed autostrada,

e premesso che

- in data 27 agosto 2013 è stata presentata alla Autostrade per l'Italia - DIREZIONE 3° Tronco - BOLOGNA "richiesta di autorizzazione per Intervento Unitario Convenzionato finalizzato al recupero di una corte rurale di pregio storico culturale e testimoniale sita in via Caselle n. 99 in prossimità dello svincolo n. 13 della tangenziale di Bologna - Via Caselle, San Lazzaro di Savena", cui era allegato un ampio ed approfondito progetto di recupero storico e tipologico dell'intera corte (che si ri-allega in forma sintetica alla presente) – cfr. ALL. 2;

- tale procedimento, per ragioni mai esplicitate, non si è ancora concluso con l'espressione di un parere da parte di Autostrade; questo nonostante la proprietà abbia integrato la pratica con il richiesto certificato di destinazione urbanistica – cfr. ALL. 3;

infine, premesso che

- i fabbricati, con il passare del tempo, in attesa dell'espressione del parere di cui sopra da parte di Autostrade per l'Italia, senza che gli scriventi possano in alcun modo operare, stanno progressivamente alterandosi con ripetuti crolli, configurando un danno materiale ed oggettivo non solo ai sottoscritti, ma in via estensiva, all'intero patrimonio edilizio storico del territorio che è patrimonio della comunità;

considerato che

- la progressiva estensione dell'area occupata dal sistema autostradale, che per la seconda volta in pochi anni intende occupare definitivamente la proprietà dei sottoscritti, con modalità ed estensioni ingiustificate che, per quanto esposto in osservazione 1, risultano contrarie alla ratio espressa dall'apparato normativo vigente;

- con la sentenza n. 4728/2017 depositata il 12 ottobre 2017 il Consiglio di Stato, ha sancito che nel caso in cui il manufatto che costituisce il risultato di una ristrutturazione edilizia venga comunque ricostruito con coincidenza di area di sedime e di sagoma, esso – proprio perché “coincidente” per tali profili con il manufatto preesistente – esso potrà sottrarsi al rispetto delle norme sulle distanze (nel caso in esame, distanze da Codice Civile, e distanze da regolamento edilizio) in quanto sostitutivo di un precedente manufatto che già non rispettava dette distanze (e magari preesisteva anche alla stessa loro previsione normativa). Come la quarta sezione del Consiglio di Stato ha avuto modo di osservare (Cons. Stato, sez. IV, 14 settembre 2017 n. 4337), “la disposizione dell’art. 9 n. 2 D.M. n. 1444 riguarda “nuovi edifici”, intendendosi per tali gli edifici (o parti e/o sopraelevazioni di essi: Cons. Stato, sez. IV, 4 agosto 2016 n. 3522) “costruiti per la prima volta e non già edifici preesistenti, per i quali, in sede di ricostruzione, non avrebbe senso prescrivere distanze diverse”; invece, nel caso in cui il manufatto venga ricostruito senza il rispetto della sagoma preesistente e dell’area di sedime, come pure consentito dalle norme innanzi indicate, occorrerà comunque il rispetto delle distanze prescritte, proprio perché esso – quanto alla sua collocazione fisica – rappresenta un nuovo, come tale tenuto a rispettare – indipendentemente dalla sua qualificazione come ristrutturazione edilizia o nuova costruzione – le norme sulle distanze”;

OSSERVA che

osservazione 2.A – per quanto sopra esposto è da ritenersi che le distanze espresse all’Art. 26 del regolamento di attuazione del CdS, sia rispetto la perimetrazione del vincolo fino ad oggi cogente, che rispetto al nuovo eventuale limite, non siano da applicarsi nel caso di ristrutturazione edilizia con ricostruzione del fabbricato con volume, sedime e sagoma plani volumetrica coincidente con il fabbricato preesistente; nè soprattutto che tale intervento possa limitare i diritti e/o il valore venale del bene come derivanti dall’intervento diretto di cui è stata chiesta autorizzazione;

pertanto

osservazione 2.B – i sottoscritti, ribadendo la propria completa opposizione all’apposizione del vincolo espropriativo delle aree a nord, così come identificate e previste negli elaborati di progetto, sono disponibili a valutare un accordo bonario per la cessione delle aree a sud e/o per una diversa modalità sul confine nord che, a fronte della sola corresponsione dell’indennità sui terreni espropriati, preveda, quale condizione essenziale, la contestuale autorizzazione all’esecuzione delle opere di recupero della corte come da progetto presentato e qui sinteticamente allegato – cfr. ALL. n. 2

OSSERVAZIONE n. 3

Sul valore dei beni e sull'indennità di esproprio

premesse che

- sono da considerarsi parte integrante della presente tutte le premesse, i considerata e le conclusioni che precedono;
- per le ragioni sopra esposte, i fabbricati all'interno dell'area di rispetto autostradale, rappresentano un bene in grado di produrre una rendita immobiliare definita e oltremodo definibile sulla base del valore di mercato come indicato dall'Osservatorio Immobiliare Italiano – OMI al momento dell'emissione della sottoscrizione dell'accordo preliminare; ovvero il valore della rendita non dovrà essere determinato sulla base del valore del bene nello stato in cui si trova ora, ma sulla base della rendita che una volta ristrutturati essi potranno determinare al netto del costo di intervento;
- il fabbricato a nord ovest, identificabile con la casa padronale, risulta sostanzialmente integro e pertanto recuperabile con interventi di restauro e risanamento conservativo; il fienile – fabbricato a nord est – ha invece subito ulteriori fenomeni di collasso esclusivamente imputabili all'assenza di risposte da parte di Autostrade;
- gli altri fabbricati, attualmente posizionati all'esterno dell'area tutelata di 30 mt, sono anch'essi solo in parte riconoscibili;

considerato che il progetto di recupero e ripristino tipologico della corte storica inviato ad Autostrade per l'Italia in data 27 agosto 2013, sinteticamente riepilogato all'ALL. n. 2,

- prevede la ristrutturazione di tutti i fabbricati, con interventi di restauro e risanamento conservativo e/o interventi di ristrutturazione edilizia senza alcuna modifica della sagoma plani volumetrica fuori terra; mentre al centro della corte, in posizione interrata ed al di fuori del precedente limite di rispetto autostradale, è stata progettata una rimessa interrata per tutti i veicoli;
- risulta conforme agli strumenti urbanistici ed edilizi vigenti;
- includendo sia i due fabbricati all'interno dell'area di rispetto che i fabbricati esterni ad essa, prevede la realizzazione di circa 1000 mq di superficie lorda vendibile complessiva fuori terra e/o interrata (computabile al 60%) ad uso residenziale (casa), terziario, commerciale, negozi e show room e/o locali aperti al pubblico quali ristoranti ed attività ricreative e/o ricettive, oltre a circa 500 mq di spazi interrati ad usi rimessa; il tutto così riepilogato:

fabbricato NO – casa	Sup. Lorda f.t.	305 mq circa
	Sup. Lorda int. (in sedime)	75 mq circa

Fabbricato NE – stalla/fienile	Sup. Lorda f.t.	334 mq circa
Fabbricato S – ex tettoia	Sup. Lorda f.t.	223 mq circa
	Sup. Lorda int. (in sedime)	107 mq circa
Fabbricato O – ex forno	Sup. Lorda f.t.	30 mq circa
Autorimessa interrata 24 posti	Sup. Lorda int. (NO sedime)	500 mq circa

Ed inoltre,

considerato che

- il valore di mercato per mq di superficie di un immobile appena ristrutturato – cond. OTTIMO - desumibile dalla banca dati delle quotazioni immobiliari dell’Agenzia delle Entrate aggiornate al primo semestre 2020, in riferimento all’area in oggetto o per aree ad essa equivalente – cfr. ALL. 5 - può essere attualmente così indicato:

funzione residenziale: 2700 €/mq applicabile al fabbricato “casa”;

funzione commerciale contiguo autostrada: 2000 €/mq applicabile agli altri fabbricati;

Evidenziando che tale valore è inoltre fortemente condizionato dagli effetti della pandemia.

- il costo dell’intervento edilizio di ristrutturazione, incluso oneri comunali, costi di progettazione e spese generali può essere attualmente stimato in circa:

funzione residenziale: 1500 €/mq

funzione commerciale: 1300 €/mq

- i valori parametrici su indicati NON considerano le agevolazioni fiscali derivanti dal SISMA BONUS, che, se applicati ai costi di intervento sulle 5 unità immobiliari esistenti entro il 31 dicembre 2021, permetteranno una sensibile riduzione del costo di intervento complessivo nella misura preventivamente stimabile di:

detrazione fiscale complessiva minima: n. 5 unità x 96.000 € x 80% = 384.000 €

ricordiamo infatti che :

“per le spese sostenute dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2021 spetta una detrazione del 50%, che va calcolata su un ammontare massimo di 96.000 euro per unità immobiliare (per ciascun anno) e che deve essere ripartita in cinque quote annuali di pari importo. La detrazione è più elevata (70 o 80%) quando dalla realizzazione degli interventi si ottiene una riduzione del rischio sismico di 1 o 2 classi e quando i lavori sono stati realizzati sulle parti comuni di edifici condominiali (80 o 85%).

Infine, chi compra un immobile in un edificio demolito e ricostruito nei Comuni in zone classificate a “rischio sismico 1”, può detrarre dalle imposte una parte consistente del prezzo di acquisto (75 o 85%, fino a un massimo di 96.000 euro)

e soprattutto, ritenuto che,

nella malaugurata ipotesi non vengano accolte le osservazioni di cui ai paragrafi precedenti,

i fabbricati posti all'interno dell'area di rispetto, e più in generale tutti i fabbricati facenti parte della corte storica, per responsabilità non imputabili ai sottoscritti, saranno da ritenersi privati della propria rendita immobiliare in quanto non più suscettibili di trasformazione edilizia, oltre che, purtroppo destinati al completo abbandono.

OSSERVA che

osservazione 3.A – l'indennità di esproprio dovrà essere valutata sulla base del maggior valore venale stimabile dei fabbricati dell'intera corte calcolato sulla base di un valore unitario per mq di superficie lorda.

Il valore unitario dovrà essere calcolato quale differenza tra il valore di vendita medio atteso ed il costo presunto di intervento, opportunamente scontato in funzione dei benefici fiscali applicabili, come sopra indicativamente anticipati.

Questi valori dovranno essere valutati ed aggiornati al momento della sottoscrizione dell'accordo preliminare.

Il valore unitario così ricavato, dovrà essere applicato alla superficie lorda commerciale complessiva realizzabile. Includendo in essa, il valore parametrato delle progettate autorimesse interrate per cui è stata richiesta autorizzazione molto prima della comunicazione di avvio della nuova procedura di apposizione del vincolo espropriativo.

Si stima in via preventiva e per difetto un importo che non potrà essere inferiore a:

Sup. Lorda Vendibile:	1250,00 mq
Valore vendita Sup. commerciale:	2000,00 €/mq
Costo intervento edilizio	1300,00 €/mq
Detrazioni fiscali:	388.000,00 €
Valore venale del bene:	
	$= 1250 \times (2000-1300) + 384.000 = \mathbf{€. 1.259.000,00}$
	(unmilione duecentocinquantanovemila euro)

Tale importo deve inoltre essere integrato del valore del terreno identificato al Foglio 2 mapp 37 di cui se ne prevede l'utilizzo per opere di mitigazione ambientale, per una superficie di mq. 1316, pari a circa il 65% dell'appezzamento, con limite di intervento tangente ai fabbricati esistenti. È sufficiente una verifica dell'elaborato grafico per comprendere come l'intera proprietà viene privata di ogni spazio libero disponibile, anche all'esterno delle aree di rispetto stradale come determinate dal nuovo CdS.

In esito a tale condizione si

OSSERVA che:

osservazione 3.B – qualora l’opera di mitigazione abbia valenza di carattere acustico, l’utilità di introdurre una fascia di mitigazione ambientale a ridosso della scarpata dell’autostrada (quindi a quota inferiore di oltre tre metri) ed in prossimità di barriere acustiche di progetto non trova alcuna giustificazione tecnica o scientifica; peraltro la fascia di mitigazione è interposta tra l’autostrada e la ferrovia.

Qualora l’opera di mitigazione sia finalizzata all’abbattimento delle emissioni di CO2, si rileva che la perimetrazione geometrica dell’opera di mitigazione secondo linee rette non trova alcun riscontro pratico, introducendo invece gravi alterazioni di carattere paesaggistico e privando la corte storico del giusto minimo rapporto con il contesto circostante.

Pertanto, si notifica sin d’ora la propria opposizione all’apposizione del vincolo di esproprio su tali aree, indicando tuttavia la possibilità di addivenire ad un accordo conciliativo che coniughi le istanze di mitigazione ambientali con quelle di salvaguardia e tutela della corte storica.

L’eventuale indennità di esproprio dovrà pertanto essere valutata non sulla base del valore del terreno agricolo ma in funzione della diminuzione di valore che tale condizione indurrà sulla corte storica.

Quantificabile in via preventiva in non meno di ulteriori € 50.000,00 (cinquantamila euro)

OSSERVAZIONE n. 4

Sui percorsi di accesso

premesse che

- sono da considerarsi parte integrante della presente tutte le premesse, i considerata e le conclusioni che precedono;
- la presente identica Osservazione è già stata presentata nel marzo 2018; essa evidenzia oggettive lacune del progetto tali per cui esso NON era allora realizzabile così come depositato, e non lo è ora!. È un osservazione che investe aspetti di carattere esclusivamente progettuale, pertanto è assolutamente incomprensibile e privo di qualsiasi fondamento giuridico ed amministrativo il fatto che nella nuova stesura del progetto nulla sia stato modificato, lasciando quindi immutate tutte le pregresse condizioni di rischio;
- il progetto definitivo, così come depositato, prevede di sostituire l'originaria viabilità di accesso alla corte costituita da un percorso pavimentato in stabilizzato con un sistema abbinato di pista ciclabile e strada in ghiaia o terra battuta affiancata ad essa;
- tuttavia non prevede e/o non rappresenta le modalità di accesso alla corte storica suddetta; in particolare la presenza della pista ciclabile in confine stradale verso la rotonda prima ed in confine con la proprietà dei sottoscritti poi, pare imporre un doppio attraversamento della stessa;

considerato che

- tale situazione configura una evidente condizione di rischio, oltreché una situazione non progettata e soprattutto non accettabile nelle modalità prospettate;
- trasforma un percorso di accesso fino ad oggi facilmente individuabile lineare e riconoscibile in un percorso tortuoso, assecondato alla pista ciclabile, oltre che difficilmente riconoscibile per il valore intrinseco di accesso che dovrebbe avere; penalizzando quindi in maniera rilevante l'intero complesso immobiliare il cui accesso diverrà difficilmente riconoscibile;

OSSERVA che

osservazione 4.A – non risulta possibile accettare la soluzione così come proposta e pertanto viene richiesto di formulare una nuova proposta che, tenendo conto del valore storico della corte, possa valorizzare sia la pista ciclabile che la viabilità di accesso alla corte, eventualmente ipotizzando un uso promiscuo della carreggiata ciclabile con velocità ridotta a 30 km/h

OSSERVAZIONE n. 5

Sulla proposta di un accordo che permetta la conservazione del patrimonio storico architettonico nel rispetto delle esigenze strategiche di ampliamento delle sede autostradale.

Anche la presente osservazione è purtroppo ripetizione di medesima già depositata in data 18 marzo 2018. Tuttavia, anche a fronte dell'ulteriore crollo subito dall'edificio originariamente destinato a stalla e fienile che rende impossibile qualsiasi forma di restauro dell'organismo originale, nella logica di uno spirito collaborativo, si è ritenuto di approfondire ed integrare l'osservazione già depositata con alcune valutazioni di carattere metodologico circa la salvaguardia del tessuto storico esistente.

Qualora infatti Autostrade per l'Italia, pur contraddicendo il quadro normativo e legislativo vigente precedentemente esposto, ritenesse di non riconoscere la validità di nessuna delle osservazioni qui proposte, imporrebbe di fatto l'abbandono dei fabbricati storici della corte. In tale malaugurata ipotesi, in accordo con l'Amministrazione Comunale la proprietà scrivente è disponibile ad attivare un diverso percorso di concertazione che, nei limiti temporali indicati in premessa, permetta un diverso intervento di conservazione dei caratteri storici e tipologici della corte;

Alla luce di quanto sopra anticipato,

premessato che

- sono da considerarsi parte integrante della presente tutte le premesse, i considerata e le conclusioni di cui alla precedenti osservazioni;
- in via informale l'Amministrazione Comunale si è mostrata possibilista ed interessata ad esplorare una diversa soluzione che, a fronte del pubblico interesse dell'opera, ipotizzi percorso di concertazione che, tramite convenzione, possa prevedere una diversa modalità di attuazione dell'intervento sulla corte storica di proprietà degli scriventi;
- le condizioni di conservazione degli immobili peggiora di anno in anno poiché, senza una qualsiasi garanzia di mantenimento dell'investimento economico finalizzato agli interventi di conservazione e valorizzazione, non è economicamente sostenibile alcun intervento edilizio;
- la condizione di crollo quasi totale del fabbricato stalla fienile riduce nei fatti il vincolo insistente su di esso, riducendolo più ad un vincolo di rapporto tra gli edifici della corte che ad un reale e tangibile un vincolo di carattere tipologico e morfologico;
- è già stato dimostrato nella trattazione precedente che la proprietà richiedente si è attivata da ormai dieci anni per dare attuazione ad un progetto di recupero della corte, rendendosi

disponibile a fare grossi investimenti a fronte di un parere che non rendesse l'investimento troppo volatile;

- ad oggi, come già anticipato, Autostrade per l'Italia ha colposamente omesso di concludere il procedimento di richiesta di parere avanzato nel 2013, rendendo inutile ogni azione ed ogni investimento progettuale promosso dai richiedenti;

considerato che

- un'analisi sull'impianto distributivo delle corti storiche di impianto agricolo del territorio comunale evidenzia schemi organizzativi diversificati ed articolati, con alcune evidenze di continuità, ma con altrettante numerose variazioni determinate dalle condizioni imposte dal sito;

- ferma restando la metodologia di intervento del ripristino tipologico applicabile agli aspetti morfologici e tipologici del fabbricato, una traslazione della stalla fienile ampiamente all'esterno dell'area di rispetto autostradale di 30 mt dal confine attuale, coniugato ad interventi di contenimento del piede di scarpata di cui alla osservazione n.1, rappresenta una soluzione progettuale compatibile e risolutiva rispetto le interferenze che il progetto di ampliamento della sede stradale andrebbe a costituire; fermo restando che la sagoma planimetrica degli spazi interrati deve considerarsi invariabile, e quindi tangente all'attuale limite di rispetto stradale;

- gli elaborati grafici di cui all'ALL. 7 rappresentano quanto sinteticamente qui proposto;

- sotto il profilo normativo, nell'interesse pubblico di un'opera di carattere strategico, una variante urbanistica ad hoc che preveda una diversa individuazione dell'area trasformata da IS – insediamento storico - ad ambito soggetto a Intervento Unitario Convenzionato; ovvero, la possibilità di accedere ad un accordo di programma ex Art. 18 che, in deroga al RUE vigente, ammetta un intervento di ristrutturazione urbanistica con spostamento del sedime dei fabbricati classificati, rappresenta certamente il corretto approccio;

- la soluzione rappresentata prevede, con un sostanziale intervento di Ristrutturazione Edilizia, la parziale trasformazione dell'impianto organizzativo della corte, attraverso l'integrale conservazione della casa nella posizione attuale, il trasferimento del fabbricato stalla/fienile in una posizione esterna all'area di rispetto autostradale, la traslazione del piccolo fabbricato ex forno e pollaio, la conservazione della casella nella posizione e nelle dimensioni attuali;

- la proposta non configura interventi in aumento di volume che possano essere in contrasto con le vigenti norme regionali finalizzate a limitare l'uso del suolo;

OSSERVA che

Osservazione 5.A – la proposta delle soluzioni progettuali allegate e la richiesta di recepimento della presente proposta attraverso l’avvio di un procedimento amministrativo concertato nel rispetto del termine ultimo e tassativo del 30 marzo 2021 rappresentano un’azione propositiva da parte del privato esclusivamente finalizzata a valorizzare i beni di proprietà conservandone il valore derivante da una trasformazione già ora ammessa dalle norme;

Resta evidente che l’eventuale perdita di rendita immobiliare determinata dalla riduzione delle aree libere e/o dall’impossibilità di recuperare uno o più fabbricati dovrà essere opportunamente quantificata e compensata secondo i parametri di cui all’Osservazione n. 3 oltre che secondo i criteri dell’elaborato – RELAZIONE ESPROPRI E STIMA DELLE INDENNITA’.

Osservazione 5.B – risulta evidente che la proposta progettuale è ulteriormente condizionata dall’apposizione del vincolo di esproprio su gran parte del mapp. 37 che dovrà necessariamente essere rimodulato, utilizzando aree interstiziali o strutture lineari perimetrali al percorso ciclopedonale.

Cavedagna Clementina
Via Mazzini 120 int. 10
40138 Bologna
c.f. CVDCMN31A43H945B

Colombari Angelo
Via Urbana, 10
40123 Bologna
c.f. CLMNGI48B19H945B

Il presente documento è stata redatto, in accordo e su incarico dei sottoscritti, da:

Arch. Sarti Sebastiano

Via Idice n. 9

40068 San Lazzaro di Savena

tel 051 6258307

mail: s.sarti@cfarchitettura.com

PEC: sebastiano.sarti@archiworldpec.it

L'arch. Sarti Sebastiano è incaricato della gestione degli aspetti tecnici, resta pertanto a disposizione per qualsiasi chiarimento di carattere tecnico amministrativo.

I sottoscritti restano gli unici soggetti aventi titolo a valutazioni di carattere giuridico ed economico.

In fede


Cavedagna Clementina


Colombari Angelo