

Prot. 1761/15 del 06/12/2012

www.c/p/partecip/osservazioni3.12.12revbis

Cento, 4 dicembre 2012

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

Raccomandata a.r.

e p.c.

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



Raccomandata a.r.

Oggetto: Osservazioni relative al progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana

Con avviso pubblicato presso la sede comunale di Cento a partire dal 10/10/2012, il Comune di Cento - Settore Lavori Pubblici e Assetto Territorio ha reso noto che, in data 2/10/2012, Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. ha presentato, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la richiesta per l'ottenimento della pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto in oggetto.

Il Comune ha reso altresì noto che "*chiunque abbia interesse può... presentare in forma scritta entro il termine suddetto [8/12/2012], osservazioni*".

La Partecipanza Agraria di Cento, in persona del legale rappresentante p.t. Rag. Flavio Draghetti, quale Ente direttamente interessato dal tracciato del progetto di realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, osserva quanto segue.

PRELIMINARMENTE - In virtù della l. n. 431/1985 è stato riconosciuto, ai territori della scrivente, un valore storico testimoniale definito, a livello normativo, tramite l'imposizione di un regime di tutela vincolistica a salvaguardia del paesaggio.

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

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

Il tracciato dell'autostrada come risultante dal progetto (C2c, cfr. *infra*) presentato a codesto spettabile Ministero incide in maniera fortemente invasiva sul sopra descritto tessuto territoriale, sedimentato in dieci secoli di crescita armonica fra popolazione e territorio, compromettendolo definitivamente.

Da ciò le seguenti osservazioni critiche in favore del diverso tracciato C2a.

A) ITER DI AGGIUDICAZIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO – CRONOLOGIA:

1. con D.G.R. n. 73 del 25/1/2010 vi è stata l'aggiudicazione definitiva del progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana all'ATI Autostrada del Brennero, in seguito costituita in Autostrada Regionale Cispadana (A.R.C. S.p.A.);
2. in data 25/11/2010 è stata sottoscritta la Convenzione di costruzione e gestione (rep. n. 4243);
3. con D.G.R. n. 288 del 29/12/2010 è stata indetta la Conferenza di servizi preliminare (CdSP);
4. in data 28/1/2011 si è svolta la prima seduta della CdSP;
5. in data 18/2/2011 la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici ha reso il parere (37.1 Relazione di ottemperanza) alla CdSP;
6. in data 28/3/2011 codesta Partecipanza ha reso il proprio parere (22.1 Relazione di ottemperanza) alla CdSP;
7. successivamente la Provincia di Ferrara rilasciava il proprio parere (40.1,1 e 40.1,2 Relazione di ottemperanza) alla CdSP;
8. in data 17/5/2011 il Comune di Cento rendeva il proprio parere (45.1,5 Relazione di ottemperanza) alla CdSP;
9. in data 18-19/5/2011 si concludeva la Conferenza di Servizi preliminare;
10. il successivo 13/6/2011 il verbale conclusivo della CdSP veniva inviato all'A.R.C.;
11. in data 27/9/2011 la Regione Emilia Romagna chiedeva all'A.R.C. di predisporre un ulteriore studio (C2b) che recasse il passaggio a nord (Alberone) rispetto al progetto preliminare (C2a), già esaminato in sede di Conferenza di Servizi;

12. in data 2/11/2011 A.R.C. e Direzione Regionale Beni culturali e paesaggistici si incontravano presso l'Assessorato Trasporti per valutare un ulteriore diverso passaggio del tracciato a sud (C2c) rispetto a quanto indicato nel progetto preliminare (C2a). Detto approfondimento tecnico è inserito in *"Ottimizzazioni del progetto Preliminare a seguito della conferenza dei Servizi Predecisoria"* qualificato come *"Nuova configurazione planometrica del tratto autostradale interferente con l'area della Partecipanza Agraria di Cento"*;

13. in data 19/12/2011 con D.G.R. n. 1867 veniva approvato il progetto preliminare dell'A.R.C. nella versione coordinata ed integrata con le varianti approvate a seguito della Conferenza preliminare dei Servizi (alternativa C2c), non ritenute rinviabili al successivo livello di progettazione;

14. in data 19/12/2011 veniva avviata l'attività di approfondimento del progetto definitivo (tenuto conto degli approfondimenti CdSP e SLA) da sottoporre alla VIA (per il tratto interessato della Partecipanza corrisponde al preliminare del punto 13);

15. in data 27/1/2012 la Soprintendenza rendeva proprio parere alla Regione sulla Partecipanza;

16. successivamente, nel maggio del 2012, venivano acquisite al procedimento la relazione paesaggistica e lo SIA;

17. in data 3/10/2012 A.R.C. ha inoltrato istanza al Ministero per la VIA;

18. in data 10/10/2012 A.R.C. ha pubblicato su 3 quotidiani a diffusione nazionale formale avviso dell'istanza presentata al Ministero, rendendo disponibile il progetto definitivo presso Ministero e Comuni;

19. in data 20/11/2012, con D.G.R. n. 240, è stata indetta la Conferenza dei Servizi (CdS), fissando al 20/12/2012 la prima seduta della CdS (ove verrà presentato il progetto definitivo, modalità di svolgimento della Conferenza e iter procedurale);

20. da ultimo, in seguito al perfezionamento della VIA, A.R.C. sottoporrà all'approvazione della Regione il progetto definitivo con eventuali integrazioni, modifiche e correzioni.

B) APPROFONDIMENTI – La narrativa che precede sarà d'aiuto nell'esaminare le seguenti questioni che emergono in relazione ai punti sopra indicati:

n. 1 - il progetto presentato in sede di gara e così aggiudicato all'ATI (C2a) di cui al punto 1 della narrativa prevedeva il passaggio sui terreni della Partecipanza in parte in trincea confinata, in parte in galleria artificiale;

n. 5 - Come visto, in data 18/2/2011, la Soprintendenza ha espresso le seguenti valutazioni:

a) il progetto (C2a) provoca un'alterazione del paesaggio agrario anche al di fuori dell'area della Partecipanza: *"l'intervento..... provoca comunque un'alterazione del paesaggio rurale tipico della*

pianura padana, soprattutto nel Comune di Cento, indipendentemente dalla presenza o meno di aree e immobili tutelati, interessando zone sottoposte a tutela paesaggistica, di attraversamento di corsi d'acqua tutelati ai sensi dell'art. 142, letto c) del D.Lgs. 42/2004.”.

b) L'attraverso in trincea aperta e in galleria di cui al progetto preliminare (C2a) se risolve il problema paesaggistico incide, comunque, sulla rete di strade e corsi d'acqua: *“A parere della Soprintendenza il progetto tiene conto solo in parte di tali problematiche e l'intersezione con il territorio della Partecipanza Agraria, risolta con l'attraversamento parte in galleria e parte in trincea aperta, pur risolvendo il problema dell'incidenza paesaggistica, non chiarisce se andranno demoliti edifici storici; il tracciato in trincea rappresenta inoltre un taglio e una separazione non risarcita della maglia reticolare formata da strade e corsi d'acqua”.*

c) Sulla base di tali considerazioni la Soprintendenza ha richiamato il parere della Regione ove, quale alternativa per ovviare a tale problematica e mantenere inalterato il territorio, si ipotizzava il passaggio dell'autostrada a nord (C2b) rispetto al progetto preliminare (C2a): *“La Soprintendenza richiama inoltre il parere relativo al PRIT 2010-2020 fornito alla Regione, nel quale era già stato evidenziato il problema della compatibilità paesaggistica dell'opera in tale contesto ed era stato ipotizzato lo spostamento del tracciato stradale più a nord, in modo da non coinvolgere tale territorio.”.*

n. 6 - L'iter procedimentale ha consentito alla scrivente di rappresentare il proprio punto di vista (parere del 28/3/2011), espressione, da una parte, della preoccupazione di un'irreversibile contaminazione delle speciali caratteristiche dei territori della Partecipanza, dall'altra parte; in ottica di fattiva collaborazione, della proposta che l'attraversamento venisse realizzato interamente in galleria: *“La Partecipanza Agraria, pur manifestando grosse perplessità sull'impatto ambientale che scaturirà dalla realizzazione dell'autostrada, ha espresso la propria non contrarietà all'esecuzione dell'opera chiedendo nel contempo la possibilità che il tracciato che interessa la proprietà sia realizzato interamente interrato (tunnel).”.*

n. 7 - La Provincia di Ferrara ha espresso un parere sfavorevole (parere del 18/5/2011 cit.) all'ipotesi prospettata dalla Regione circa il passaggio a nord dell'autostrada (C2b), ribadendo l'opportunità di tracciato con passaggio in galleria per contenere l'impatto ambientale: *“Per quanto riguarda l'attraversamento della Partecipanza Agraria, la Provincia evidenzia altresì che un eventuale spostamento verso nord, ovvero verso l'abitato di Alberone, non modificherebbe in modo sostanziale gli impatti provocati dalla presenza dell'Autostrada su tale emergenza paesaggistica e che sarebbe comunque opportuno prevedere l'attraversamento in galleria/trincea in prossimità dell'abitato.”.*

In buona sostanza la Provincia di Ferrara ha proposto di mantenere il tracciato indicato nel progetto preliminare (C2a), con passaggio sui terreni della Partecipanza in parte in trincea confinata, in parte in galleria artificiale, chiedendo l'introduzione di un secondo tratto in galleria/trincea nel tratto di attraversamento del territorio di Sant'Agostino: *"La Provincia effettua con riferimento agli attraversamenti sopraindicati le proprie considerazioni, precisando di mantenere, così come previsto nel progetto preliminare oggetto della conferenza, il percorso in galleria/trincea nel tratto di attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria, e chiedendo l'introduzione di un secondo tratto in galleria/trincea nel tratto di attraversamento del territorio di Sant'Agostino compreso tra la S.P. 66 e la strada comunale Via Martiri della Libertà."*

n. 9 - Da parte sua il Comune di Cento, nel parere del 17/5/2011, ha richiesto in via generica che fossero ridotte al massimo le quote di progetto dell'autostrada.

n. 13 - Nonostante i pareri resi in CdSP da Soprintendenza, Provincia e Comune fossero, in sostanza, concordi nell'attenzione la problematica della conservazione della realtà peculiare del tessuto urbanistico proprio dei territori della Partecipanza, delineando una preferenza per una soluzione progettuale che apportasse il più discreto impatto ambientale (e, dunque, ipotizzando il tratto in galleria, in linea con quanto definito nel progetto preliminare "C2a"), la CdSP si è conclusa con l'approvazione di un **diverso progetto preliminare ("C2c")** presentato dall'A.R.C., e scaturito dall'incontro del 2/11/2011 presso l'Assessorato Trasporti (cfr. *supra sub 12*).

n. 14 - Le scelte progettuali effettuate nel progetto preliminare così approvato (C2c) sono giustificate nella Relazione di ottemperanza del maggio 2012 da cui risulta che:

a) il tracciato con passaggio a nord (verso l'abitato di Alberone, alternativa C2b) viene ritenuto più impattante rispetto alla soluzione presentata (C2a): *"... si è proceduto ad un'attività di approfondimento progettuale finalizzata ad una prima verifica della fattibilità dell'ipotesi studiata denominata "Soluzione B" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2b"),... con la quale si evidenziava l'opportunità di spostare il tracciato più a nord in modo da non interrompere la continuità del territorio agrario della partecipanza agraria di Cento, ponendola a confronto con la "soluzione A" (indicata nella documentazione del SIA come alternativa "C2a"), corrispondente al tracciato del Progetto Preliminare.*

...Relativamente alla soluzione B (C2b) è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative, confermate anche sulla base del sopralluogo congiunto tra i tecnici della Direzione Generale, della Regione ER e della società Concessionaria:

- *tale soluzione progettuale è necessariamente contraddistinta da una configurazione in rilevato*
[si noti: tale sopraelevata viene, invece, accettata nell'alternativa C2c] funzionale al

superamento delle molteplici interferenze idrauliche ed infrastrutturali presenti nel corridoio territoriale interessato dal tracciato;

- in relazione alla significativa prossimità del corpo autostradale rispetto all'abitato di Alberone, essa presenta tuttavia - pur non avendo impatti diretti rispetto all'area della Partecipanza Agraria di Cento - un elevato grado di criticità nei confronti di un contesto densamente abitato e ad elevata fruibilità di servizi e dotazioni sociali. Rispetto a queste considerazioni è possibile altresì affermare che l'infrastruttura, in relazione alla giacitura che assume in questo contesto, determina un potenziale effetto di frammentazione dell'abitato, separando in due aree distinte l'attuale struttura insediativa e sociale della frazione;*
- in tale contesto risultano interferite direttamente, anche in termini emissivi, una scuola materna ed una scuola elementare; si riscontra altresì la necessità di operare la demolizione di due edifici residenziali, in quanto ricadenti nell'area impegnata dal futuro sedime della carreggiata autostradale;*
- la soluzione di tracciato B (C2b) determina un impatto diffuso sul sistema insediativo umano coinvolgendo il maggior numero di organismi edilizi ad uso residenziale rispetto alla soluzione A (C2a); ne consegue che l'esercizio di tale configurazione progettuale agirà in termini emissivi coinvolgendo un numero maggiore di residenti, ovvero l'intera comunità di Alberone, sia in fase di costruzione che di esercizio.*

Relativamente alla soluzione A (C2a) è stato possibile sviluppare le seguenti considerazioni valutative:

- il tracciato si mantiene il più possibile parallelo all'orditura dei campi, in modo da **minimizzare l'interferenza con il sistema agricolo ed irriguo**, anche nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento;*
- l'andamento del sedime autostradale, rispetta l'orditura caratteristica del territorio agricolo inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, **senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo**, ciò in ragione sia della giacitura prevalente del tracciato, caratterizzata da un esteso parallelismo rispetto al corso dei "tramorelli", sia per le dimensioni del corpo autostradale stesso; inoltre è stato evidenziato che **l'opera non interrompe il corso delle acque dello scolo Salione**.*

b) In CdSP viene valutata e preferita una terza soluzione (C2c) che prevede il **passaggio leggermente a sud** rispetto alla soluzione dell'alternativa C2a **in sopraelevata**, ipotesi, la sopraelevata, **che ha però portato a scartare il tracciato delineato nell'alternativa C2b** a causa del **potenziale effetto di frammentazione dell'abitato, separando in due aree distinte l'attuale struttura insediativa e sociale della frazione di Alberone**.

Tale maggior impatto paesaggistico è stato ritenuto risolto con mere misure di mitigazione: “E’ stato evidenziato che la previsione progettuale afferente a tale soluzione trova una puntuale giustificazione per le seguenti motivazioni:

- (B1) l’ambito di tutela della Partecipanza presenta, in corrispondenza del corridoio interessato dal tracciato autostradale relativo alla soluzione C (C2c), una minore profondità territoriale rispetto all’omologa area interferita dal tracciato afferente alla soluzione A (C2a). Il tracciato autostradale relativo alla Soluzione C (C2c) determina, dal punto di vista paesaggistico, un impatto diretto, rispetto all’area della Partecipanza Agraria di Cento, decisamente inferiore rispetto alla soluzione afferente al progetto preliminare valutato in sede di Conferenza di Servizi (soluzione A C2a), in quanto l’opera, seppur interagente con l’ambito di tutela, presenta uno sviluppo complessivo ed un’area d’interferenza significativamente inferiori rispetto alla configurazione progettuale preliminare (-30%);
- (B2) il tracciato relativo alla soluzione C (C2c), nel tratto di attraversamento della Partecipanza Agraria di Cento, non genera alterazioni funzionali del sistema irriguo superficiale e della struttura agricola del sistema di conduzione dei terreni, la cui maglia è costituita dal sistema dei “tramorelli”. Il tracciato, infatti, rispetta l’orditura caratteristica del territorio agricolo, inserendosi nel contesto rurale delle Partecipanze, senza interferire con il relativo reticolo idraulico irriguo, ciò in ragione sia della giacitura prevalente dell’infrastruttura, caratterizzata da un perfetto parallelismo rispetto al corso dei “tramorelli”, sia per le dimensioni del relativo corpo autostradale; in questa configurazione non si verifica, inoltre, la potenziale interferenza subita dal canale Salione, corso d’acqua che corre in aderenza al tracciato della S.P. N° 6, ciò in ragione delle soluzioni progettuali adottate. Il suddetto corpo idrico, infatti, conserva le proprie caratteristiche morfologiche ed idrauliche, anche nel tratto potenzialmente interferente con l’autostrada, in quanto l’infrastruttura supera in rilevato, mediante idoneo manufatto, l’incisione ...idrografica del canale stesso, senza generare, pertanto, alcuna alterazione del relativo profilo idraulico;
- (B3) essa presenta un grado di impatto sul sistema insediativo e rispetto alla popolazione esposta alle azioni di progetto sostanzialmente analogo alla soluzione A (C2a); ciò in ragione del numero equivalente degli organismi insediativi interferiti;
- (B4) infine, la particolare configurazione altimetrica che il tracciato afferente alla soluzione C deve necessariamente assumere per superare l’interferenza con il canale consorziale Palata-Reno consente di oltrepassare con idoneo manufatto anche la S.P. n° 41, evitando la realizzazione della deviazione della strada stessa e le relative intersezioni a rotatoria previste nella soluzione A (C2a). Tale semplificazione progettuale consente di ottimizzare ulteriormente

la mitigazione complessiva del tracciato autostradale in termini sia ambientali che paesaggistici determinando un significativo minore consumo di suolo agricolo.

La Direzione Generale per i BBCCPP, valutando le considerazioni comparative precedentemente illustrate ha rilevato che la soluzione C (C2c), tuttavia, presenta caratteristiche morfologiche e dimensionali tali da costituire una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dei luoghi.

Rispetto agli elementi di criticità rilevati dalla Soprintendenza si è convenuto, a conclusione del percorso valutativo, che il relativo superamento possa essere raggiunto sviluppando, in sede di progettazione definitiva, un quadro organico di soluzioni progettuali integrate e condivise, ispirate all'architettura del paesaggio ed alla conservazione della qualità percettiva del territorio. Tale obiettivo è stato realmente perfezionato in sede di progettazione definitiva anche mediante specifiche azioni di mitigazione del corpo autostradale, operando l'impianto diffuso di strutture vegetazionali autoctone e di forte valenza identitaria, in quanto elementi del paesaggio afferenti all'antica conduzione agricola del territorio rurale (siepi, filari, ecc.). Si è inoltre, ricercata un' adeguata qualità architettonica, cromatica e materica delle opere d'arte, e dei diffusi manufatti minori, tra cui le protezioni antifoniche, al fine di concorrere, anche in termini simbolici, al corretto inserimento paesaggistico ed ambientale del corpo autostradale di progetto, nel sistema dei terreni della Partecipanza agraria di Cento.

n. 15 - Il parere reso in data 27/1/2012 dalla Soprintendenza alla Regione sulla Partecipanza ha evidenziato e ribadito la mancanza della necessaria Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12.12.2005.

Quanto alle valutazioni comparative dei progetti:

- ha riconosciuto che l'alternativa C2b sarebbe la migliore dal punto di vista paesaggistico, pur avendo ripercussioni ambientali e sociali;
- ha ribadito che la soluzione C2a sarebbe preferibile alla soluzione C2c, pur riconoscendo gli sforzi progettuali e la disponibilità a soluzioni di dettaglio (mitigazioni).

n. 16 - La relazione paesaggistica successivamente acquisita al procedimento ha giustificato la scelta dell'alternativa C2c con le seguenti motivazioni:

a) impatto diretto proporzionale alla superficie direttamente interessata: "Le relazioni con il sistema paesaggistico della Partecipanza Agraria di Cento e quindi i potenziali impatti derivanti dalla fase di esercizio possono essere quindi ricondotti, così come per la fase di cantiere, al fattore "occupazione di suolo" ed al fattore "intervisibilità" (intrusione visiva). È naturale che l'impatto sulla componente paesaggio sia proporzionale all'estensione dell'occupazione di suolo e dipendente dalla configurazione del tracciato e quindi dal grado di intrusione visiva." (relaz. 2 parte, pag. 89);

b) il territorio risulta già degradato: *“Tale struttura permane leggibile in molti edifici diffusi lungo gli stradelli del territorio della partecipazione, tuttavia si riscontra un notevole degrado dell’omogeneità paesaggistica del territorio causato dall’edificazione di abitazioni tipologicamente ed architettonicamente non coerenti, da ristrutturazioni non rispettose delle morfologie e delle finiture originarie e, soprattutto, da una consistente alterazione, in determinati contesti, del tessuto insediativo rado che vede ogni abitazione corrispondere a un capo. Specialmente in corrispondenza dei piccoli nuclei abitati originari, infatti, si denota una consistente edificazione sviluppatasi a partire dal secondo dopoguerra che ha progressivamente saturato gli ambiti agricoli di diversi morelli (XII Morelli, Alberone, Renazzo, Reno Centese, come riportato in); la struttura caratterizzante la partecipazione ha subito ulteriore degrado dallo sviluppo incontrollato di tali recenti insediamenti lungo l’asse ortogonale della strada Maestra, frammentando la regolarità dello sviluppo strutturato sull’asse degli stradelli e occludendo la caratteristica percezione visiva del territorio agricolo in corrispondenza dei morelli.”* (relaz. 1 parte, pag. 142);

c) interferenza con la viabilità locale: *“La viabilità principale, affidata ad una strada ortogonale allo sviluppo dei morelli denominata strada Maestra che taglia la quasi totalità dell’originario territorio del “Malaffitto” da Renazzo ad Alberone; è mantenuta inalterata attraverso un passaggio in sottovia, così come le viabilità secondarie del sistema degli stradelli; la relazione con l’intorno in corrispondenza di strada maestra, inoltre è stata oggetto di specifiche considerazioni legate alla profondità di visuale e alla percezione trasversale di tale asse ordinatore del territorio della partecipazione. Si è optato pertanto di alleggerire la potenziale ostruzione visiva dell’infrastruttura rispetto al cono visivo profondo di Strada Maestra attraverso l’inserimento di un viadotto di notevole sviluppo longitudinale (pari a circa 150 m) che consente di traguardare, da via Maestra, una consistente porzione del territorio rurale aperto in corrispondenza dei morelli.”* (relaz. 2 parte pag. 237);

d) la sopraelevata ha il vantaggio della reversibilità: *“Ulteriori riflessioni hanno riguardato l’andamento altimetrico dell’infrastruttura, anche in riferimento alla reversibilità degli interventi previsti; si ritiene infatti che il rapporto fra l’autostrada e il tessuto storico quasi millenario della partecipazione debba traguardare necessariamente un orizzonte temporale che contempra l’eventuale dismissione dell’infrastruttura. In tale ottica, uno sviluppo in trincea, seppure apparentemente più “armonico” nel breve termine, presenterebbe notevoli impatti sul suolo e sul sottosuolo, “incidendo” in maniera profonda la pianura e sovrastrutturando il contesto con consistenti manufatti di contenimento non reversibili; diversamente l’opzione prevista su modesto rilevato consente uno sviluppo in altezza analogo a quello degli edifici rurali storici, tale da consentire la*

percezione di porzioni del paesaggio retrostante e, al contempo, in grado di garantire la completa reversibilità degli interventi a lungo termine in caso di dismissione.” (relaz. 2 parte, pag. 237);

e) il maggior impatto paesaggistico è compensato dalle misure di mitigazione: *“Analoghe considerazioni, opportunamente supportate da specifiche analisi, sono state sviluppate in relazione alla definizione di interventi di mitigazione paesaggistica finalizzati ad armonizzare l’infrastruttura con un contesto peculiare, seppur reso disomogeneo e frammentario da episodi di espansione e superfetazione. L’analisi dell’equipaggiamento vegetazionale tradizionale del contesto, caratterizzato dalla prevalenza di seminativi semplici, con presenza diffusa di coltivazioni a frutteto aventi filari disposti ortogonalmente all’orditura di stradelli e tramorelli ha portato a considerare come aliena alla struttura profonda del luogo una mitigazione visiva arborea o arbustiva strutturata con andamento parallelo agli stradelli; tale soluzione causerebbe, inoltre, un notevole ulteriore consumo di suolo data l’estensione e le distanze necessarie per la messa a dimora di boschi ed arbusteti filtro. Si è pertanto ritenuto prioritario, nell’ottica di una corretta mitigazione paesaggistica dell’infrastruttura, tutelare i valori profondi della regolarità geometrica del tessuto storico, della coerenza con le profondità dei coni di visuale e del non inserimento di elementi, anche vegetazionali, discordanti con tipologie ed orditure di impianto prevalenti.”.*

n. 18 – Lo Studio Impatto Ambientale (SIA) fornisce una sin troppo sintetica descrizione del metodo Bresso, senza riportare l’applicazione al caso specifico (cfr. *infra*).

C) OSSERVAZIONI CRITICHE NEL MERITO DELLE MOTIVAZIONI SULLA SCELTA DELL’ALTERNATIVA C2C:

Sub (B1): secondo le valutazioni conclusive emerse in sede di CdSP l’alternativa C2c comporterebbe, rispetto al C2a, una minore incidenza del tracciato autostradale sul territorio e, segnatamente, *un impatto diretto... decisamente inferiore* sulle aree della Partecipanza Agraria di Cento.

Al contrario si rileva come il paesaggio agrario (che, si rammenta, è oggetto di tutela vincolistica) interessato dal tracciato come previsto da entrambe le soluzioni progettuali (C2a e C2b) sia sostanzialmente il medesimo. L’occupazione di una minore superficie delle aree della Partecipanza risultante dall’alternativa C2c non riduce affatto l’impatto paesaggistico (tant’è che sono previste opere di mitigazione).

Innanzitutto, come chiarito dal parere della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici (cfr. punto 5 della narrativa), l’oggetto della tutela paesistica si deve estendere a tutto il paesaggio agrario, dunque anche a quello al di fuori della Partecipanza.

Del resto i terreni che verrebbero occupati dall'opera al di fuori della Partecipanza e all'interno della stessa presentano le medesime caratteristiche e contribuiscono a creare un'omogenea unità di paesaggio. L'impronta della Partecipanza ha infatti conformato ampie aree del territorio.

Dunque il fatto che l'alternativa C2c occupi una minor superficie di terreno di proprietà della Partecipanza agraria non attenua minimamente il maggior danno paesaggistico arrecato dalla soluzione approvata rispetto all'alternativa C2a la quale, se pure prevede una maggiore occupazione di terreni, non genera il fortissimo impatto paesaggistico negativo sui terreni della Partecipanza prossimi al sopraelevato stradale.

Sub (B2) e (B3): non vi è chi non veda come i terreni della Partecipanza prossimi al tracciato in sopraelevato stradale subiscono un fortissimo e devastante impatto paesaggistico.

Tuttavia la previsione del tracciato in sopraelevato non genererebbe alterazioni del sistema irriguo e interferirebbe con un numero equivalente (a quello dell'alternativa C2a) di organismi insediativi.

Ma, a ben vedere, l'asserita assenza di interferenze con il sistema irriguo costituisce il medesimo contenuto delle considerazioni valutative sull'alternativa C2a.

Pertanto, a parità di considerazioni (sul sistema irriguo e sull'interferenza con organismi insediativi), non risulta alcuna motivazione a giustificazione del favore accordato all'alternativa C2c.

Sub (B4): la previsione della "soluzione sopraelevata" risulterebbe preferibile per ragioni di semplificazione progettuale.

In realtà le motivazioni addotte riguardano, esclusivamente, un profilo economico: di fatto l'alternativa C2c consentirebbe di superare l'intersezione con la S.P. n. 41 e, così, di evitare la realizzazione della sua deviazione e delle relative intersezioni a rotatoria, invece previste nell'alternativa C2a (si fa peraltro presente che la soluzione C2a non contempla alcuna incidenza sui terreni vincolati per l'attraversamento via Riga).

La millantata semplificazione progettuale della soluzione C2c per l'attraversamento della via Riga (deviazione e rotatoria) non risulta nemmeno di grande rilevanza tecnica ed è, comunque, ampiamente compensata dalla necessità di realizzare l'attraversamento di via Monsignore, completamente escluso nell'alternativa C2a.

Dunque la presunta semplificazione progettuale e l'asserito *minor consumo di suolo agricolo* risulterebbero preferibili a scapito del vincolo paesistico (certamente non oggetto di *minor consumo*) sul medesimo territorio.

In proposito si osserva come le misure di mitigazione proposte per rispondere al rilievo della Soprintendenza in merito alla significativa alterazione della percezione paesaggistica e alla

menomazione delle caratteristiche estetiche dei luoghi, a seguito dell' inserimento di volumi verticali in un paesaggio tipicamente di pianura, siano del tutto inadeguate.

È la stessa Relazione paesaggistica che riconosce l'impossibilità di effettuare interventi con equipaggiamento vegetazionale e con cortine o filtri, che attenuino in misura sensibile il **gravissimo impatto invasivo sul paesaggio della sopraelevata**. Infatti l'orientamento est-ovest dell'autostrada interseca ortogonalmente gli impianti arborei, che seguono tutti un andamento nord-sud.

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

D) SINTESI CONCLUSIVA A CRITICA DELL'ALTERNATIVA C2c:

1. il tracciato in sopraelevata costituisce una barriera visiva che interrompe il paesaggio tipico della Partecipanza;
 2. particolarmente impattante è l'attraversamento di via Maestra grande (abbassamento del piano stradale e sopraelevata);
 3. il tracciato sopraelevato crea una separazione tra i due tenimenti di Malaffitto e di Casumaro, nuclei storici della Partecipanza, cosicché viene a perdersi la visione unitaria del processo storico che ha configurato l'intero territorio. A questo si aggiunga che, nella ridotta area interclusa tra l'autostrada e il centro di Alberone, non è più possibile la lettura del paesaggio tipico della Partecipanza, con la conseguenza che il degrado paesaggistico rappresenta un forte incentivo all'espansione urbanistica nella zona;
 4. la copertura vegetazionale del manufatto non può in alcun modo attenuare gli effetti suddetti;
 5. la scelta di piante autoctone comunque non evita l'effetto impattante, inserendo dei volumi verticali in un paesaggio tipicamente di pianura;
 6. il "consumo" di territorio è esattamente uguale nelle due alternative poste a confronto (C2a e C2c), cambia solamente la proprietà, che è fatto influente sul paesaggio;
 7. il territorio consente una facile lettura del sistema delle partecipanze che collega i centri di Renazzo XII Morelli e Alberone e mantiene il collegamento con i due tenimenti (Malaffitto e Casumaro) nuclei originari della partecipanza (6715_PD_0_000_00000_0_RP_CY_08_A). La scelta dell'alternativa C2c non appare in alcun modo accettabile, nemmeno con la considerazione addotta che l'opera si inserisce in un contesto architettonico già degradato, soprattutto in corrispondenza dei nuclei abitati originari di Renazzo, XII Morelli, Alberone e Reno Centese.
- Al contrario, proprio la maggiore conservazione del paesaggio agricolo in quell'area consentirebbe la lettura sul territorio del progressivo inserimento dei nuclei abitati sui terreni bonificati, ma la

scelta del passaggio in sopraelevata ostacolerebbe l'auspicabile recupero edilizio, ora ancora maggiormente prevedibile nonché auspicabile per la necessità di intervenire su un patrimonio edilizio segnato dagli ultimi eventi sismici.

È infatti possibile e prevedibile nel breve/medio periodo un recupero del patrimonio edilizio secondo i modelli costruttivi locali e che il recupero edilizio post terremoto acceleri e faciliti tale processo.

L'interclusione della parte di territorio compreso tra il tracciato dell'autostrada e il centro di Alberone vanificherebbe completamente questa possibilità, favorendo uno sviluppo urbanistico incontrollato;

8. la realizzazione in sopraelevata accentua gravemente l'intrusione visiva (intervisibilità) del manufatto.

Dal particolare "SEZIONE TIPICA IN CORRISPONDENZA DELLE PILE" l'altezza del manufatto all'asse del tracciamento risulta ml. 5,90 circa rispetto al piano di campagna. A tale altezza deve essere sommata l'altezza del pannello in vetro stratificato che, come indicato nella "SEZIONE TIPO", risulta variare da 3,00 a 4,00 ml.

Per quanto riguarda invece le quote delle carreggiate dell'Autostrada dal particolare "PROFILO IN ASSE IMPALCATO SINISTRO E DESTRO", emerge che la quota dal piano di campagna è di 4,60 ml. Circa (2655-PD-0-A36-AVI05-0-OM-PZ-02-A / 3862-PD-0-000-0MA00-0-MA-TP-07-A).

Si ricorda che la previsione del tracciato in sopraelevata fu proprio il motivo che portò al rigetto dell'ipotesi di un passaggio a nord (C2b) e che, per la stessa ragione, fu richiesto ed auspicato il passaggio in galleria anche per l'alternativa "Alberone" (C2b, poi scartata).

Il sotto passo su via Maestra grande non consente una visione sufficiente del paesaggio: il viadotto su via Maestra grande e il confinamento in trincea della medesima determina, infatti, una grave deturpazione paesaggistica, come evidenziato dalla documentazione fotografica riportata nel progetto definitivo (6769_PD_0_000_00000_0_RP_RR_01_A).

A questo forte impatto negativo si aggiunge quello determinato dall'attraversamento in diagonale con viadotto sulla via Monsignore previsto dall'alternativa C2c, che nella soluzione originale C2a non era in alcun modo interessata dal manufatto.

Via Monsignore rappresenta un asse principale del complesso reticolo stradale che caratterizza l'area della Partecipanza e uno dei principali punti di intervisibilità;

9. l'ultima decisiva considerazione svolta a favore della soluzione C2c è il diverso grado di reversibilità delle due alternative nell'ipotesi dell'eventuale dismissione dell'infrastruttura in un

orizzonte temporale millenario: in questa prospettiva l'alternativa C2a risulterebbe caratterizzata dalla irreversibilità dei manufatti di contenimento previsti nell'alternativa trincea/galleria.

L'autostrada Cispadana è inserita nel progetto europeo di viabilità [il progetto trova specifica collocazione nelle politiche regionali di settore (PRIT del 1986, PRIT del 1988) e nelle strategie promosse a livello europeo ed internazionale (TEN, la rete transeuropa dei trasporti); la progettazione delle gallerie è stata eseguita secondo la Direttiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29/4/2004 recante "*Requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale trans-europea*" ed il Decreto legislativo 5/10/2006 n. 264 in recepimento della direttiva europea], per cui la dismissione dell'opera come oggi approvata non appare ipotizzabile in un orizzonte temporale ragionevole.

L'asserito vantaggio della reversibilità dell'opera realizzata in sopraelevata costituisce un giudizio abnorme ed è, di fatto, un rilievo del tutto trascurabile: sia sotto un profilo temporale, giacché nella prospettiva millenaria, assunta nella Relazione paesaggistica, risultano del tutto indefiniti i necessari scenari sociali, economici e tecnologici di riferimento; sia sotto il profilo sostanziale, per cui è surreale ipotizzare una reversibilità di terreni che, segnati da un tracciato autostradale, tornerebbero agricoli, ricompattando il **particolare contesto della Partecipanza**, consolidatosi nel corso dei secoli (e che, invece, lo sviluppo in trincea dell'alternativa C2a salvaguarderebbe maggiormente). Sul diverso grado di reversibilità delle opere si chiede, in ogni caso, un approfondimento tecnico rispetto alle scarse informazioni fornite nel progetto definitivo, anche se la considerazione di base che rende fortemente criticabile la scelta assunta è il riferimento all'orizzonte temporale ipotizzato;

10. la relazione riconosce l'impossibilità di qualsiasi intervento con equipaggiamento vegetazionale con cortine o filtri che attenuino il gravissimo impatto invasivo sul paesaggio della sopraelevata. Si limita, quindi, a raccomandare sobri interventi con specie autoctone, del tutto inadeguati ad una seppur minima mitigazione.

11. la preferenza dell'alternativa C2a rispetto all'alternativa C2c risulta anche applicando il metodo "Bresso", illustrato nella nota metodologica dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), che pure **non precisa:**

- le componenti ambientali (acqua, rumore, paesaggio ...) prese a riferimento;
- i vari servizi del paesaggio: diversità e identità culturale, testimonianza storica, spiritualità e religione, ispirazione arte e folklore, piacere estetico, ricreazione e turismo;
- le liste di controllo azione/componente;
- le modalità di aggregazione delle componenti;
- i pesi attribuiti alle singole componenti;
- il punteggio attribuito ai giudizi;

- il campione (popolazione, esperti?) intervistati per il confronto a coppie per l'attribuzione dei pesi delle componenti e dei punteggi dei giudizi;

Di seguito si riportano comunque i risultati di un'applicazione parziale del metodo Bresso al caso specifico in base alle informazioni desumibili dalla relazione paesaggistica.

Le componenti ambientali normalmente utilizzate nelle valutazioni sono:

- atmosfera e clima;
- rumore;
- acque superficiali;
- acque sotterranee;
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione e flora;
- fauna;
- ecosistemi;
- sistema agricolo, agroalimentare e rurale;
- paesaggio e patrimonio storico culturale;
- salute e benessere;
- sistema socio-economico.

I giudizi attribuiti secondo il "metodo Bresso" agli impatti negativi sono i seguenti:

N.IMPATTO	GIUDIZIO	VALORE MEDIO	CAMPODI VARIABILITA'	LEGENDA
18	BR-RV-LV-LC	-7	da -5 a -12	LT=lungo termine
19	LT-RV-LV-LC	-22	da -17 a -23	BR=breve termine
20	BR-NR-LV-LC	-26	da -24 a -31	RV=reversibile
21	BR-RV-LV-ST	-26	da -24 a -31	NR=non reversibile
22	LT-RV-LV-ST	-40	da -35 a -43	LV=lieve
23	BR-RV-GR-LC	-40	da -35 a -43	GR=grave
24	LT-NR-LV-LC	-48	sa -45 a -52	LC=locale
25	BR-NR-LV-ST	-59	da -55 a -64	ST=strategico
26	BR-RV-GR-ST	-74	da -69 a -75	
27	LT-NR-LV-ST	-74	da -69 a -75	
28	LT-RV-GR-LC	-77	da -76 a -80	
29	BR-NR-GR-LC	-85	da -82 a -89	
30	LT-RV-GR-ST	-95	da -92 a -97	
31	LT-NR-GR-LC	-103	da -101 a -105	
32	BR-NR-GR-ST	-110	da -108 a -111	
33	LT-NR-GR-ST	-114	da -113 a -114	

Dalla relazione paesaggistica si desume che il paesaggio e il patrimonio storico-culturale rappresentano la componente di maggior peso e sulla quale le due alternative hanno impatti sostanzialmente diversi.

Assumendo i risultati della Relazione paesaggistica, le due alternative si caratterizzano per i seguenti giudizi:

CRITERIO	Alternativa C2a	Alternativa C2c
durata	Lungo termine (LT)	Lungo termine (LT)
reversibilità	Non reversibile (NR)	Reversibile (RV)
intensità	Lieve (LV)	Grave (GR)
ambito	Locale (LC)	Locale (LC)
punteggio	-48	-77

Come si vede l'alternativa C2a risulta sensibilmente meno impattante rispetto all'alternativa C2c, anche considerando la prima non reversibile e la seconda reversibile (come ampiamente esposto in precedenza le ipotesi assunte circa la reversibilità delle opere sono difficilmente condivisibili).

Considerando per entrambe le alternative il medesimo grado di reversibilità si hanno le seguenti valutazioni:

CRITERIO	Alternativa C2a	Alternativa C2c
durata	Lungo termine (LT)	Lungo termine (LT)
reversibilità	Reversibile (RV)	Reversibile (RV)
intensità	Lieve (LV)	Grave (GR)
ambito	Locale (LC)	Locale (LC)
punteggio	-22	-77

CRITERIO	Alternativa C2a	Alternativa C2c
durata	Lungo termine (LT)	Lungo termine (LT)
reversibilità	Non reversibile (NR)	Non reversibile (NR)
intensità	Lieve (LV)	Grave (GR)
ambito	Locale (LC)	Locale (LC)
punteggio	-48	-103

Come si evince chiaramente l'alternativa C2a risulta in maniera ancora più evidente preferibile: la valutazione quantitativa conferma i pareri espressi in sede di CdSP e quanto esposto nella relazione Paesaggistica.

Più ragionevolmente, considerando le altre componenti ambientali, l'alternativa C2a risulta certamente preferibile anche per la fauna e gli ecosistemi in quanto assicura un ampio corridoio ecologico. Mentre per le altre componenti lo Studio di impatto ambientale rileva una situazione sostanzialmente simile, quando non a favore della soluzione C2a.

E) OSSERVAZIONI PROCEDIMENTALI – Il Progetto preliminare presentato alla Conferenza di servizi preliminare (CdSP) del 29/12/2010 indetta con D.G.R. n. 288 prevedeva il tracciato delineato nell'alternativa C2a con passaggio sui terreni della Partecipanza in traccia/galleria.

Tuttavia, con D.G.R. n. 1867 del 19/12/2011, è stata approvata la diversa alternativa C2c nella versione coordinata ed integrata con le varianti, non ritenute rinviabili al successivo livello di progettazione, approvate a seguito della Conferenza preliminare dei Servizi nonostante il parere contrario della Direzione Regionale cc epp. E.R..

In buona sostanza per l'attraversamento del sistema delle Partecipanze agrarie nel progetto definitivo è stata inserita l'alternativa C2c ove, rispetto al progetto preliminare presentato alla CdSP (C2a), il passaggio viene realizzato in sopraelevata e non più in trincea/galleria, oltre ad essere spostato leggermente a sud.

Questa soluzione va esattamente nel senso contrario di quanto emerso in sede di CdSP, dove:

- la scrivente Partecipanza ha caldeggiato l'aumento del tratto in galleria per ridurre l'inevitabile danno paesaggistico;
- la Provincia di Ferrara ha chiesto non solo di mantenere la soluzione traccia/galleria per la zona della Partecipanza, ma di estenderla anche alla zona di Sant'Agostino;
- la Soprintendenza di Ravenna ha addirittura chiesto di spostare il passaggio a nord, presso il centro di Alberone (C2b), proprio per preservare il valore storico-culturale del territorio;
- la Direzione Generale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia-Romagna ha confermato, in data 12/12/2012, la preferenza per l'alternativa C2a.

Dunque i pareri espressi in sede di CdSp concordano tutti nel mantenere o aumentare il tratto di galleria, salvo la soluzione, proposta dalla Soprintendenza Bo,Ra, di spostare il passaggio a nord presso l'abitato di Alberone (C2b).

Conclusasi la CdSP il 19/5/2011, la Regione ha richiesto all'A.R.C. un approfondimento della soluzione C2b, che si è concluso con il rigetto di tale alternativa.

Successivamente il 2/11/2011 la Regione ha convocato l'A.R.C. e la Direzione Reg. cc epp.E.R., allo scopo di valutare una nuova soluzione in sopraelevata (C2c) a sud della C2a.

Questa soluzione non risulta supportata da alcuno dei pareri espressi in sede di CdSP, né è risultata oggetto di partecipazione e confronto in sede procedimentale (tale progetto è dovuto noto alla Partecipanza solo in data 18/4/2012).

L'alternativa C2c è stata introdotta nel Progetto preliminare il 19/12/2011, sostituendosi all'originaria alternativa C2a, e poi assunta in quello definitivo.

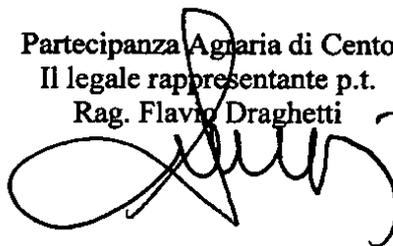
E ciò nonostante che le misure di mitigazione siano state ritenute insufficienti dalla Direzione Reg. cc epp.E.R., che ha ribadito la sua preferenza per la soluzione C2a.

La successiva relazione paesaggistica del maggio 2012 successivamente acquisita al procedimento giustifica l'alternativa C2c, con motivazioni poco consistenti e contraddittorie.

È mancata totalmente una partecipazione della scrivente (e degli altri soggetti interessati all'originaria alternativa C2a, interlocutori necessari) sulla C2c ed, anzi, l'assunzione di detto progetto risulta in contrasto con quanto acquisito al procedimento.

In ragione di quanto sopra si insiste per l'accoglimento delle presenti osservazioni e, quindi, per l'approvazione dell'alternativa C2a.

Partecipanza Agraria di Cento
Il legale rappresentante p.t.
Rag. Flavio Draghetti



Panella Monica

Da: PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO [partecipanzacento@open.legalmail.it]
Inviato: giovedì 6 dicembre 2012 12.21
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: osservazioni relative al progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana
Allegati: Osservazioni Cispadana.pdf



Osservazioni
Cispadana.pdf

Buongiorno,
in allegato inviamo le osservazioni relative al progetto per la Realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, in arrivo anche tramite raccomandata.
Cordiali Saluti
La Segreteria della Partecipanza Agraria di Cento

Panella Monica

Da: Per conto di: partecipanzacento@open.legalmail.it [posta-certificata@legalmail.it]
Inviato: giovedì 6 dicembre 2012 12.21
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: osservazioni relative al progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana
Firmato da: posta-certificata@legalmail.it
Allegati: daticert.xml; osservazioni relative al progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana

Messaggio di posta certificata

Il giorno 06/12/2012 alle ore 12:20:45 (+0100) il messaggio "*osservazioni relative al progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana*" è stato inviato da "*partecipanzacento@open.legalmail.it*" indirizzato a:
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio:

572750292.173273300.1354792845285vliaspec03@legalmail.it

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione

Legalmail certified email message

On 2012-12-06 at 12:20:45 (+0100) the message "*osservazioni relative al progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana*" was sent by "*partecipanzacento@open.legalmail.it*" and addressed to:
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

The original message is attached with the name **postacert.eml** or **osservazioni relative al progetto per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana**.

Message ID: 572750292.173273300.1354792845285vliaspec03@legalmail.it

The daticert.xml attachment contains service information on the transmission