



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E. prot DVA - 2012 - 0030371 del 12/12/2012

*Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via C. Colombo, 44 - 00147 ROMA*

**Oggetto: - Autostrada Cispadana, Viabilità di Adduzione
Viabilità D05 (ex 1FE tratto C)
Osservazioni, con elementi conoscitivi sul progetto definitivo allegato
alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) inviato
al MATTM dal Concessionario.
Numero due Proposte di tracciato alternativo.
Decreto Legislativo del MIBAC n. 42 del 21/1/2004 artt. 26 e 45.**

Bologna, 28 novembre 2012



Osservazioni, relative al tratto di **Viabilità D05 (ex 1FE tratto C)**, tracciato di collegamento (Viabilità di Adduzione al sistema autostradale) fra l'Autostrada Cispadana ed i paesi di Cento e di Bondeno, redatto dalla società privata Autostrada Regionale Cispadana spa relativamente al raccordo di collegamento fra l'Autostrada Cispadana ed il comune di Cento e di Bondeno, tracciato indicativo attraverso, Cento di Ferrara, Buonacompra, S. Anna, Sant'Agostino, Santa Bianca per il collegamento con Bondeno.

Con la presente si inviano Osservazioni al progetto redatto dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) relativamente alla parte di opera denominata **tratto D05** del raccordo di **Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)** la quale ricade in prossimità della discarica di Sant'Agostino (discarica Molino Boschetti) e si sviluppa su terreni agricoli facenti parte di aziende Agricole produttive, fino all'attraversamento del Canale di Cento in Via Ponte Trevisani.

In fase di progetto preliminare (*progetto preliminare approvato dalla Giunta Regionale Emilia Romagna in data 19 dicembre 2011, redatto dalla società Autostrada Regionale Cispadana spa relativamente al tracciato di collegamento Bondeno - Cento e l'Autostrada Cispadana*) successivamente al progetto preliminare, sono stati richiesti spostamenti significativi da parte della Provincia e del Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara, con una dislocazione del tracciato ad est della discarica (Molino Boschetti) , in quanto in questo tratto, previsto con il progetto Preliminare sull'argine del Canale di Cento, ricadeva all'interno di una vasta area, particolarmente delicata dal punto di vista idraulico ed idrogeologico con vincoli di tutela.

Tuttavia il modesto spostamento del tracciato della **Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)** presentato nel progetto allegato al VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) risulta non aver risolto il problema, in quanto ricadente ancora all'interno di detta area per la quale si presentano le seguenti osservazioni :

1. La zona caratterizzata da un delicatissimo assetto idrogeologico sia di superficie che di sottosuolo, per larga misura terreni agricoli facenti parte di Aziende Agricole produttive, con attraversamenti di canali e fossi per deflusso di acque e per utilizzi di attività irrigue di primaria importanza, non sopporterebbe i nuovi rilevati stradali a formare argini e barriere in terreni di bonifica, che pregiudicherebbero non solo la SICUREZZA ma anche l'assetto IDROGEOLOGICO, di terre originariamente paludose, ma presidiate dall'uomo fin dal neolitico, con insediamenti Terramare e successivi Villanoviani.

Di fatto la zona è collocata in un contesto idrogeologicamente molto delicato, non a caso su una piccola superficie insistono tre importanti canali consortili: canale di Cento, Chiodarello Vecchio e Nuovo, Angelino oltre allo Scolmatore di Reno. Il sistema di acque superficiali interessato dal tracciato del raccordo Bondeno - Cento e ricadente nel comprensorio di bonifica Pianura di Ferrara ed in quello di Burana è composto da corsi d'acqua artificiali canalizzati, di cui molti storici, che drenano le acque di pianura e che alimentano la fitta rete irrigua privata. La particolarità di questi corsi d'acqua consiste nell'ambivalenza delle funzioni di scolo ed irrigazione che rende piuttosto complessa l'analisi idrogeologica in quanto a rigore andrebbero studiati sia sotto il profilo del drenaggio delle acque meteoriche sia sotto il profilo di canali irrigui, soprattutto in primavera ed estate quando vengono mantenuti alti i livelli in alveo che riducono la capacità di invaso per eventi pluviometrici importanti.

A conferma delle caratteristiche della zona su cui insiste il tratto di **Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)** si rileva di fatto che l'area risulta inserita in una zona a rischio di esondazione all'interno di AREA D'INONDAZIONE PER PIENA CATASTROFICA (FASCIA C) normata dall'articolo 31 del PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO PTCP Piano territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Ferrara. Ove è previsto dal Legislatore la puntuale programmazione per perseguire il livello di sicurezza delle popolazioni attraverso programmi di previsione e prevenzione tenuto conto delle ipotesi di rischio derivanti dal Piano.

2. Gran parte del tracciato della **Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)** ricade all'interno dell'area di discarica " Molino Boschetti " attualmente in dismissione e oggetto di Bonifica, sottoposta a protratto sversamento di PERCOLATO prodotto in un trentennio di utilizzo della discarica, intercomunale di Sant'Agostino " Molino Boschetti " come verificato dal NOE (Nucleo

Operativo Ecologico Carabinieri) dall'ARPA Emilia Romagna (Agenzia Regionale Prevenzione e Ambiente) , che hanno determinato la diffida della Provincia di Ferrara nei confronti del Comune di Sant'Agostino nell'anno 2010, verificando di fatto un altissimo livello di inquinamento dei terreni di sottosuolo circostanti la discarica e rendendo inutilizzabili le acque del sottosuolo sia ai fini agricoli che civili.

Questa alta concentrazione di inquinanti nei terreni non risulta a tutt'oggi monitorata, e non risulta ancora inserita in una programmazione di BONIFICA, con eventuali gravi pericoli per l'INCOLUMITA' PUBBLICA.

E' comunque stata identificata la zona dallo strumento urbanistico Comunale con un'ampia area di rispetto a specifica destinazione.

3. Le verifiche delle falde di sottosuolo effettuate dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) per il tratto di *Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)* riferite al monitoraggio piezometrico in essere, lungo il tracciato stradale rappresentano valori di soggiacenza della falda mediamente di 2.00 m dal piano campagna, risultano eseguiti sulla base di rilevamenti piezometrici effettuati nel periodo da luglio 2011 a marzo 2012 (periodo particolarmente siccitoso) . Pertanto, i valori misurati non possono essere considerati rappresentativi per la corretta definizione di una plausibile falda di progetto, oltretutto eseguiti prima del Sisma del 20 Maggio 2012.

Anche il tratto D05 di sezione di tipo "C2" del raccordo è stato coinvolto nei terremoti del 20 maggio 2012 che hanno avuto epicentro Finale Emilia, Bondeno, Mirabello etc. con visibili danneggiamenti agli edifici in zona, ma anche con un preoccupante aumento del livello di acqua ribollente nei pozzi fino a piano di campagna e fuoriuscita di acqua senza sosta, per svariate settimane da alcuni pozzi artesiani.

A seguito degli eventi sismici i livelli di falda non sono ancora stabilizzati e sono tutt'ora oggetto di monitoraggio.

Consistenti tracce di sabbia uscita da crateri del terreno vicino ai pozzi, oltre a varie spaccature del terreno, fenomeni a cui nessuno ha dato troppo importanza, trattandosi di zona agricola, si sono manifestati anche nel tratto in oggetto.

Da allora ci sono state ulteriori scosse intorno al 4° ed al 3° grado, con epicentro nel comune di Bondeno (l'ultima del 13 novembre) di cui alcune nei pressi della progettata intersezione a rotatoria tra il raccordo e la variante della SP n.67 (fondo GRANDA) non monitorate e non inserite in una verifica Sismica ed idrogeologica combinata, da parte della SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa

4. Le indagini geologiche eseguite dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) per il tratto di *Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)* classificano la zona in omogenea 2 con una stratigrafia del sottosuolo omogenea, con tre unità sabbiose che si attestano da una profondità da circa 6,00 a 27,00 metri dal piano campagna con locali intercalazioni di strati modesti limoso sabbiosi nei primi 13 metri dal piano campagna.

La zona di fatto risulta essere stata interessata recentemente dal fenomeno di LIQUEFAZIONE DELLE SABBIE ed i dati delle indagini geologiche eseguite dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C. nel tratto d'interesse, confermano pienamente la stratigrafia geologica ove si manifestano tali fenomeni.

Appare pertanto grave, il non aver considerato a fondo il fenomeno di Liquefazione delle sabbie nella zona specifica, oltretutto verifica imposta dalla normativa, aggravata nel contesto, dalla presenza di acqua di falda ad una profondità di 1 metro dal piano campagna.

Risulta inoltre palesemente insufficiente e irrilevante, la stratigrafia dei primi 30 metri di profondità dal piano campagna, per le acque di sottosuolo artesiane e depositi gassosi o idrocarburi che si attestano a livelli maggiori di profondità dal piano campagna e di cui non risultano eseguite verifiche o rilevazioni.

Inoltre non esiste documentazione di dettaglio, della posizione e delle caratteristiche delle faglie attive che hanno prodotto il SISMA da 5.1 a 5.9 di magnitudo, grandezza della forza meccanica sottovalutata anche dalla Regione Emilia Romagna e disattesa dalle Verifiche eseguite dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) risulta opportuna reale Micromappazione delle faglie ad alta pericolosità sismica, a tutt'oggi assente.

5. Il progetto proposto dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) per il tratto di **Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)** prevede l'attraversamento del Canale di Cento in corrispondenza della strada S.P. n. 67 (via Ponte Trevisani) con un ponte posto all'interno di una più vasta area, normata dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP della Provincia di Ferrara, dai seguenti Vincoli :

1. ZONA DI PARTICOLARE INTERESSE PAESAGGISTICO AMBIENTALE ART. 19 PTCP
2. ZONA CON ELEMENTI MORFOLOGICO DOCUMENTALI DOSSI E DUNE ART. 20. A
3. RETE ECOLOGICA PROVINCIALE DI PRIMO LIVELLO (REP) ART. 27 – quater
4. ZONA Tutelata da Vincolo Paesaggistico normato dagli art. 142 e 131 L. 137 del 2002 - D.L. 42 del 2004

Di cui la SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) non ha dato soluzioni attinenti, ai Vincoli esistenti, con manifesta incompatibilità dell'opera prevista.

6. L'area posta sulla sponda sinistra del Canale di Cento risulta Tutelata da Vincolo Paesaggistico normato dagli art. 142 e 131 L. 137 del 2002 - D.L. 42 del 2004 che prescrivono la tutela del paesaggio a riconoscere, salvaguardare e ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime con interventi sul paesaggio che assicurano la conservazione dei suoi aspetti e caratteri peculiari.

Con il progetto proposto dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) per il tratto di **Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)**, non si valorizzano gli elementi del paesaggio, concorrendo a far cessare lo sviluppo della cultura dell'area, venendo a mancare ai principi generali della Legge che prevedono la promozione e il sostengono, con apposite attività di conoscenza, informazione, formazione, riqualificazione e fruizione del paesaggio nonché la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati.

La valorizzazione, dovrebbe essere attuata nel rispetto delle esigenze della TUTELA, che con questa opera, sono stravolte e cessano l'azione del Codice, che prevede un uso consapevole del territorio, di salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche e di realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità'.

CONCLUSIONI

L'assenza di un'approfondita analisi da parte della SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) sul sistema idraulico in un'area che risulta inserita in una zona a rischio di esondazione collocata all'interno di AREA D'INONDAZIONE PER PIENA CATASTROFICA (FASCIA C) normata dall'articolo 31 del PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Ferrara, determina un grave rischio e una sostanziale sottovalutazione nella progettazione dell'opera, ove è previsto dal Legislatore la puntuale programmazione per perseguire il livello di sicurezza delle popolazioni e delle aree Tutelate, attraverso programmi di previsione e prevenzione tenuto conto delle ipotesi di rischio derivanti dal Piano.

L'insufficiente pianificazione e risoluzione delle problematiche di superamento dei Vincoli di Tutela Paesaggistici, in quanto in prossimità del ponte per l'attraversamento del Canale di Cento (in corrispondenza della strada S.P. n. 67) , essendo all'interno di una più ampia area normata Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Ferrara dai seguenti Vincoli :

1. ZONA DI PARTICOLARE INTERESSE PAESAGGISTICO AMBIENTALE ART. 19 PTCP
2. ZONA CON ELEMENTI MORFOLOGICO DOCUMENTALI DOSSI E DUNE ART. 20. A
3. RETE ECOLOGICA PROVINCIALE DI PRIMO LIVELLO (REP) ART. 27 – quater
4. ZONA Tutelata da Vincolo Paesaggistico normato dagli art. 142 e 131 L. 137 del 2002 - D.L. 42 del 2004

Di cui la SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa (Autostrada Regionale Cispadana) non ha dato soluzioni nel rispetto delle previsioni di Vincoli con manifesta incompatibilità dell'opera prevista.

Inoltre con la realizzazione prevista per una parte del tracciato di *Viabilità di adduzione D05 (ex 1FE tratto C)*, del progetto proposto dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C., risulta posta sull'area antistante la discarica " Molino Boschetti " attualmente in dismissione compresa in una vasta area ad alta concentrazione di inquinanti nei terreni di sottosuolo e non monitorata dalla SOCIETA' PRIVATA A.R.C. spa in ASSENZA DI UN PIANO DI BONIFICA con probabili gravi pericoli per l'INCOLUMITA' PUBBLICA.

Infine non sono stati tenuti in considerazione fattori importanti dell'area come la Liquefazione delle Sabbie, concomitante alla presenza di acqua di falda ad una profondità di 1 metro dal piano campagna ed i recenti eventi sismici legati a presenza di gas e idrocarburi, su faglie attive delle quali è nota la presenza ma non localizzate in dettaglio.

PRIMA - PROPOSTA ALTERNATIVA DEL TRACCIATO

Primo Tracciato alternativo proposto dal Promotore nella prima stesura del progetto

Il tracciato proposto inizialmente dal Promotore, nella prima stesura del progetto prevedeva il collegamento dal casello di Piastrello attraverso La Strada Provinciale SP 6 in direzione Nord fino al territorio del Comune di Finale Emilia con realizzazione di un nodo viario cruciale in prossimità della Località di Reno Ferrarese per poi proseguire ad est in direzione del territorio di Bondeno attraverso aree non soggette ad alcun tipo di vincolo o Particolare Tutela con gran parte del tracciato posto sull'attuale strada esistente via Pullarolo.

Avendo ampiamente analizzato il tracciato iniziale previsto nella prima stesura del progetto, si può subito sottolineare che la strada di Adduzione per il collegamento fra l'Autostrada Cispadana ed i paesi di Cento e di Bondeno, risulta di un minore costo di realizzazione e di una maggiore sicurezza idrogeologica, rispetto al tracciato previsto in fase di Progetto Preliminare approvato.

VANTAGGI DELLA PROPOSTA DEL TRACCIATO INIZIALE PREVISTO

- A. Con lo spostamento di parte del tracciato di collegamento fra l'Autostrada Cispadana ed il Comune di Cento con Bondeno, su quello iniziale, si avrebbe una direttrice di collegamento fra i Comuni di Bondeno, Finale Emilia e Cento direttamente collegati all'autostrada Cispadana dallo svincolo di Piastrello.
- B. Il tracciato iniziale, non necessiterebbe di grandi opere per l'adeguamento delle strade esistenti che sarebbero solo in parte da adattare al nuovo codice della strada.
- C. Gli indennizzi di espropri e occupazioni temporanee dei terreni privati facenti parte di Aziende Agricole Produttive, sarebbero minimi e poco invasivi, in quanto le strade risultano in larga misura esistenti e solo da adeguare.
- D. Il tracciato iniziale, all'interno del comune di Finale Emilia non prevede il superamento di Canali o Fiumi ed è posto ad adeguata distanza dalle vie Fluviali principali, per cui non necessita delle maggiori opere di salvaguardia a tutela idraulica, rispetto a quelle che si dovranno prevedere per il tracciato di progetto preliminare approvato, a ridosso dei Canali di Cento e dei Fossi consortili Chiodarolo nuovo e vecchio.
- E. Le valutazioni Idrogeologiche e di sicurezza per codesta opera, sarebbero di garanzia per il tracciato di collegamento, ponendolo lontano da corsi d'acqua e centri abitati e non rientrando in zone di tutela o vincolate

Il costo minore, per la realizzazione del collegamento fra l'Autostrada Cispadana ed il Comune di Cento con Bondeno, sul tracciato iniziale, previsto dal Promotore, per parte sul comune di Finale Emilia, risulterebbe anche da un percorso di minore lunghezza: pertanto con costi di realizzazione di molto inferiori e con tempi più celeri al completamento dell'opera.

SECONDA - PROPOSTA ALTERNATIVA DEL TRACCIATO

Secondo tracciato alternativo posto sull'attuale strada esistente Via Cavo Napoleonico

A seguito di verifiche, si vuole porre l'attenzione, su una nuova proposta alternativa al tracciato del progetto preliminare approvato, del tracciato (viabilità di Adduzione) di collegamento fra l'Autostrada Cispadana ed i paesi di Cento e di Bondeno, rispetto a quelli proposti fino ad oggi.

L'alternativa di tracciato, che si propone tiene conto non solo di un minore costo di realizzazione e di una maggiore sicurezza idrogeologica, ma ha come obiettivo, anche una naturale mitigazione dell'impatto Ambientale e la Salvaguardia delle attività Agricole poste nella zona.

Il tracciato alternativo che si propone, di collegamento fra l'Autostrada Cispadana ed i Comuni di Cento e Bondeno è stato identificato nella sede stradale **ESISTENTE** Via Cavo Napoleonico, posto parallelo al canale stesso.

A seguito di ricerche specifiche, il Cavo Napoleonico attualmente Scolmatore del fiume Reno, risulta avere caratteristiche adeguate non solo di sicurezza idrogeologica, ma risulta essere predisposto per il potenziamento della strada che lo costeggia Via Cavo Napoleonico, con opere di adeguamento infrastrutturali e accessorie minime.

Non solo si congiungerebbe e completerebbe, l'attuale SP: 70 posta in Comune di Sant'Agostino, già con ponte di attraversamento del Cavo Napoleonico e predisposta per essere collegata a Cento come da progetto iniziale, ma si collegherebbe con la SP 69 posta in Comune di Bondeno, il potenziamento gioverebbe a tutta le rete viaria raccogliendo il traffico dei paesi di Sant'Agostino, San Carlo, Santa Bianca, Casumaro, Bondeno, congiungendo attraverso SP.66, SP.70, SP.69, all'autostrada A13 e alla città di Ferrara.

Il Cavo Napoleonico essendo un'opera completamente artificiale, con una strada che lo costeggia "Via Cavo Napoleonico" presenta un'alternativa possibile, in quanto con una strada esistente, da potenziare su di un tracciato DIRETTO con Bondeno e con possibilità di incrociare un altissimo numero di strade, per un capillare e diffuso potenziamento della Viabilità dell'intera provincia.

VANTAGGI DELLA PROPOSTA DEL TRACCIATO ALTERNATIVO

A. Con lo spostamento del tracciato di collegamento fra l'Autostrada Cispadana ed il Comune di Cento con Bondeno, sull'attuale tracciato della via Cavo Napoleonico, si avrebbe una direttrice di collegamento fra l'attuale SP: 70 posta in Comune di Sant'Agostino già con ponte di attraversamento del Cavo Napoleonico con la SP 69 posta nel centro del Comune di Bondeno, attraverso un asse stradale rettilineo diretto e su di un tracciato stradale esistente (Attuale STRADA PUBBLICA), che si potrebbe adeguare molto semplicemente alle esigenze previste dal Nuovo Codice della Strada.

- B. Il tracciato proposto, identificato sull'attuale strada via Cavo Napoleonico, non necessiterebbe di grandi opere per l'allargamento dell'attuale sede stradale o per il suo adeguamento, premesso che l'argine del Cavo Napoleonico si presta alle opere e risulta adeguato a tali scopi.
- C. Gli indennizzi di espropri e occupazioni temporanee dei terreni privati facenti parte di Aziende Agricole Produttive, sarebbero minimi e poco invasivi, in quanto l'argine artificiale del Cavo Napoleonico è di proprietà Pubblica.
- D. Il potenziamento della Via esistente Cavo Napoleonico, oltre ai minori costi di realizzazione, implicherebbe la non necessaria costruzione di due ponti, previsti sul tracciato del progetto preliminare approvato, su cui si sono eseguite le verifiche geologiche.
- E. Tutte le valutazioni d' impatto Ambientale, sarebbero mitigate in quanto l'argine del Cavo Napoleonico realizzato artificialmente, si presta per l'abbattimento di ogni forma di inquinamento e di considerazione di carattere ambientale, con vincoli ambientali di minor importanza rispetto quelli esistenti sul tracciato del progetto preliminare approvato.
- F. Le valutazioni Idrogeologiche e di sicurezza per codesta opera sarebbero di garanzia per il nuovo tracciato, ponendolo a ridosso del Cavo Napoleonico già avente funzione di Scolmatore del Fiume Reno.
- G. Non vi sarebbero contrasti con gli strumenti urbanistici dei Comuni e della Regione in quanto le zone sono già facenti parte di area di rispetto di proprietà Pubblica, con strada esistente.
- H. I costi di potenziamento della strada esistente, risulterebbero pertanto di molto inferiori e con tempi più celeri alla realizzazione, basti solo pensare alla non necessaria indagine ARCHEOLOGICA dei terreni.
- I. Ovviamente la strada Esistente, non solo renderebbe meno onerosa la realizzazione della Viabilità di Adduzione, ma si limiterebbero le problematiche di superamento dei Vincoli presenti sull'area in quanto si interverrebbe con sole opere di manutenzione su un tracciato già in essere che consentirebbe agevolmente il potenziamento viario in direzione Bondeno.

SI CHIEDE

ai competenti Ministeri in sede di valutazione di impatto ambientale che si tenga conto delle suesposte considerazioni e che nel Pubblico interesse, **non si proceda alla costruzione dell'Autostrada Cispadana e relativo raccordo.**

Ciò premesso, poiché nonostante la leale collaborazione con la Regione Emilia Romagna e nei confronti della Cispadana Spa, noi cittadini non siamo stati ascoltati per cui siamo stati costretti a presentare formale RICORSO al T.A.R. dell'Emilia Romagna di cui si allega Copia .

In attesa di Vostra comunicazione a riguardo, porgo distinti saluti!

La ricorrente ROVERSI Ing. Bianca Vittoria

Bianca Vittoria Roveri

STUDIO LEGALE – DI MATTEO

20122 MILANO - Via Visconti di Modrone, 3 - Tel. 02/76018433 – Fax 02/76002296

22100 COMO - Via G. Albertoli, 5 - Tel. 031/241856 - Fax 031/272245

e.mail: info@studiolegaledimatteo.it

studiolegaledimatteo@cert.ordineavvocatimilano.it

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE
PER L'EMILIA ROMAGNA – SEDE DI BOLOGNA

R.G. 276/2012

RICORSO

con riserva di ricorsi per motivi aggiunti e/o sopravvenuti.

Per:

1-

2-

3-

4-

5-

6-

7-

8-

9- ROVERSI Bianca Vittoria, nata a Bologna il 22-06-1943 ed
ivi residente in Via Dante, 1, C.F. RVRBCV43H62A944I;

rappresentati e difesi, giusta delega in calce al presente atto,
dall'Avv. Elia Di Matteo (C.F. DMTLEI41B12G121H), dall'Avv.
Giulio Di Matteo (C.F. DMTGLI68S14C933Z) e dall'Avv.
Elisabetta Di Matteo (C.F. DMTLBT72H42C933L), con studio in
Milano, Via Visconti di Modrone, 3, tutti elettivamente
domiciliati presso la Segreteria del TAR Emilia Romagna, Sede
di Bologna, sita in Strada Maggiore, 53, 40125 Bologna.

Si dichiara di voler ricevere comunicazioni e/o notificazioni
anche a mezzo fax (02/76002296) e posta elettronica
certificata: studiolegaledimatteo@cert.ordineavvocatimilano.it
oppure info@studiolegaledimatteo.it.

CONTRO

- **Regione Emilia Romagna**, in persona del Presidente *pro tempore* della Giunta Regionale, con sede in Viale Aldo Moro, 52, 40127 Bologna, C.F. 80062590379, domiciliato presso l'Ufficio dell'Avvocatura Regionale, dalla quale è rappresentato e difeso, con sede in Viale Aldo Moro, 52, 40127 Bologna.

e nei confronti di

- **Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (ARC S.p.A.),** in persona del Presidente - legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Via Berlino, 10, 38121, Trento, P.IVA 02161360223.

PER L'ANNULLAMENTO DEGLI ATTI

aventi per oggetto

il progetto per la costruzione della nuova "Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.", di categoria A, in ambito extraurbano, con origine dal casello di Reggiolo - Rolo sulla Autostrada A22/Brennero e termine al casello di Ferrara Sud sull'Autostrada A13/Bologna Padova, con specifico riferimento agli atti, allo stato noti, di seguito indicati:

- 1- deliberazione della Giunta della Regione Emilia Romagna Progr. n. 1867/2011 – Cod. documento GPG/2011/2242 del 19-12-2011, avente per oggetto "Approvazione dei documenti e degli elaborati progettuali relativi alla concessione di costruzione e gestione dell'Autostrada Regionale Cispadana" (**non pubblicata sul BURERT** e trasmessa a questo Studio Legale a mezzo posta elettronica attiamministrativi@regione.emilia-romagna.it – Segreteria Giunta Regionale, in data 12-03-2012), evidenziando che
- il dispositivo deliberativo, così recita: *"di approvare per le motivazioni espresse in premessa il progetto nella versione coordinata, conservato agli atti del Servizio Viabilità, Navigazione interna e Portualità commerciale, così come*

integrato dal concessionario, conformemente alle richieste del concedente e scaturenti dalla Conferenza di Servizi preliminare e non ritenute rinviabili ai successivi livelli di progettazione”, unitamente a

- 2- allegati tecnici e progettuali;
- 3- Verbale della Conferenza di Servizi del 18-05-2011 / 19-05-2011, unitamente ai pareri allegati al predetto verbale;
- 4- e di ogni altro atto preordinato, conseguente e connesso concernente la programmazione, progettazione e costruzione della nuova Autostrada Regionale Cispadana.

NONCHÈ PER IL RISARCIMENTO DEL DANNO

che sarà quantificato in corso di causa.

1- Premesse con brevi considerazioni.

Come da indicazione del Presidente del Consiglio di Stato e in ossequio al principio di brevità e di chiarezza degli scritti difensivi, il presente ricorso viene redatto sinteticamente e per punti.

1.1- La “nuova” autostrada, oggetto del provvedimento impugnato, lunga 67,5 Km (d’ora in poi, per arrotondamento, Km 70 circa) è destinata ad essere “posata” nel territorio di uno dei contesti agro-alimentari più importanti d’Europa e ciò, invero, non solo perché destinato alla produzione del formaggio Parmigiano Reggiano, ma soprattutto perché in tale contesto si è radicata e insiste una delle più importanti filiere agro-alimentari: un vero e proprio sistema di aziende agricole,

operante nella produzione di frutta, di ortaggi, vino, unitamente a terreni destinati alla produzione di grano, mais etc..

E, tuttavia, il predetto nastro stradale, come *infra* meglio illustrato, non dispone dei requisiti per essere classificata autostrada regionale, per cui, per un verso, sembra, essere destinata a collegare due infrastrutture autostradali (la A22/Brennero e la A13/Bologna-Padova) e per l'altro, sembra, essere finalizzata a fare assumere il "rango di autostrada" alla Superstrada "Ferrara - Porto Garibaldi", lunga 49 Km. Il tracciato, pur giacendo quasi esclusivamente sul territorio della Regione Emilia Romagna, prevede la ricollocazione dello svincolo di autostazione di Reggiolo - Rolo sull'Autostrada del Brennero/A22 e la riconfigurazione della barriera di Ferrara sud sulla Autostrada A13/Bologna-Padova.

Come sopra enunciato, tale riconfigurazione trasformerà la Superstrada "Ferrara - Porto Garibaldi" in un' "autostrada" percorribile con il pagamento del pedaggio.

Da quanto sopra emerge, *per tabulas*, che seppure l'infrastruttura sia stata qualificata come "di livello regionale", tale non è.

1.2- La sezione autostradale adottata è, dunque, quella prevista per le autostrade di categoria A, di cui al D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del

05-11-2001, la cui piattaforma comprende due corsie di metri 3,75 per senso di marcia e margine interno di metri 4,00. La progettazione prevede che, in futuro, possa essere realizzata anche la terza corsia, senza necessità di ulteriori modificazioni progettuali.

Sono, inoltre, previste opere accessorie, quali: rotatorie, 6 caselli autostradali, 20 ponti, 10 viadotti, 24 sottovia, 24 cavalcavia, 2 aree di servizio, 6 svincoli di Autostazione, 42 Km di barriere acustiche etc. etc..

1.3- Il tracciato autostradale interessa il territorio di tre Province, e precisamente quella di **i) Reggio Emilia**, con i Comuni di Reggiolo e Rolo; **ii) Modena**, con i Comuni di Novi, Concordia, S. Possidonio, Mirandola, Medolla, S. Felice sul Panaro e Finale Emilia; **iii) Ferrara**, con i Comuni di Cento, Sant'Agostino e Poggio Renatico.

1.4- Dalla lettura ed esame "ex-post" dei diversi annunci "pro autostrada" (quasi di tipo promozionale - pubblicitari) diffusi dalla Regione Emilia Romagna e dalla società concessionaria, emerge, inoltre, che nel corso dell'istruttoria sono stati sentiti circa "Cento Soggetti" per raccogliere indicazioni per l'ottimizzazione del progetto definitivo.

Trattasi di "Cento Soggetti" tutti facenti parte dell'apparato pubblico in forma diretta/indiretta. Dalla lettura del Verbale della "Conferenza di Servizi sul

progetto preliminare” del 18/19-05-2011, emerge come sia stata invitata perfino la “NATO”, ma, sempre dal predetto Verbale, risulta che la stessa, oltre a non avere presentato alcuna osservazione, non prendeva, poi, parte alla seduta e – quindi – veniva registrata come “assente”.

Sicché, **gli unici soggetti non sentiti né invitati ad alcun consesso sono i privati proprietari dei terreni interessati dal tracciato viario e dai conseguenti devastanti espropri**, fatta eccezione per la messa a disposizione delle Associazioni agricole; del testo della Deliberazione G.R. n. 1867/2011, con allegati, come da lettera Regione Emilia Romagna - Prot. n. P.G. 2012.0010840 del 16-01-2012.

A titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, si sottopone all’esame dell’Ecc.mo TAR le semplici e drammatiche brevi osservazioni.

In estrema sintesi.

La nuova autostrada Cispadana appare, così caratterizzata:

- lunghezza: per arrotondamento circa 70 km = 70.000 metri lineari;
- larghezza pari ad un corridoio per arrotondamento di circa 160/metri e, quindi, per una superficie di Mq. 11.200.000 (= Metri 3,75 per quattro corsie di marcia; 3,00 per due corsie di emergenza; 4,00

marginale interno; 3,75 per due per la futura terza corsia; 60,00 + 60,00 fasce di rispetto laterali).

Da quanto sopra ne consegue che la costruzione della nuova autostrada comporterà la distruzione di terreni destinati all'agricoltura pari a circa 1.120,00 ettari.

Si avverte, però, che la superficie agricola, sopra indicata, è da intendersi sottostimata, poiché l'intera superficie agricola impattata dalla costruzione della predetta autostrada (a consuntivo) potrebbe non essere inferiore a circa 2.000 (duemila) ettari.

Infatti, alle aree "**direttamente**" interessate dal tracciato autostradale, occorre aggiungere anche quelle "**indirettamente**" interessate, ma egualmente danneggiate e, quindi, sottratte all'originario regime agricolo.

A titolo esemplificativo, si indicano le superfici, le aree e i terreni destinati a: piazzole di sosta; svincoli e rotatorie; caselli di entrata/uscita; stazioni di servizio e parcheggi; manufatti accessori quali cavalcavia, canalizzazioni, scarichi per trattamento delle acque, etc. etc..

E non basta.

Occorre considerare che la esecuzione dell'opera attraverso il c.d. processo di cantierizzazione prevede la suddivisione del tracciato in "n. 04 ambiti operativi", che comporteranno l'occupazione di aree per "n. 04 campi

base” e “n. 18 cantieri operativi”. Durante il solo primo anno di cantierizzazione è prevista la realizzazione di piste di servizio (controstrade) a fianco del futuro corpo autostradale e che le piste di servizio dovranno essere, a loro volta, collegate ai siti destinati a “cave di prestito” e ai siti di deposito dei vari materiali.

Le “controstrade” avranno una larghezza di metri quattro/sei e, a lavori ultimati, saranno donate ai Comuni e/o convertite in piste ciclabili.

Ed - infine - avuto conto che il progetto prevede l'attraversamento indiscriminato dei fondi di centinaia di aziende agricole, l'odierno assetto agrario sarà tagliato, sconfigurato e frazionato, originando, a catena, le aree relitte / residue (i c.d. reliquati) non utili né più utilizzabili dall'imprenditore agricolo.

Dunque: 2.000 ettari di terreno fertile saranno sottratti all'agricoltura.

1.5- Annotato - qui - che il piano finanziario prevede di spendere per la espropriazione dei terreni circa € 120/milioni, se ne evidenzia la inadeguatezza, osservando come un'azienda agricola di 2.000 ettari, ubicata nel territorio della Regione Emilia Romagna, vale molto di più di 120/milioni di euro.

E la “spesa” non cambierebbe “se” la dimensione di tale ipotetica azienda fosse di 1.000/1.500 ettari, stante il

contesto agro-alimentare nel quale i predetti terreni risultano collocati.

Ci si può, quindi, porre la “domanda” se la costruenda autostrada vale più/meno di una siffatta azienda agricola e, quindi, occorrerebbe porsi l’ulteriore interrogativo, ossia se vale la pena costruirla (? !).

Lungi dal volersi sostituire al legislatore regionale, ma (ahimè !) proprio dagli atti della Regione Emilia Romagna emerge con chiarezza:

- che la infrastruttura viaria è prevista nella programmazione tecnica, ma non in quella del bilancio e delle opere finanziabili dalla Pubblica Amministrazione di livello nazionale, regionale, provinciale e/o locale;
- che l’infrastruttura autostradale non è – dunque – un’opera pubblica né risulta assistita dalla rituale “dichiarazione di pubblica utilità indifferibilità e urgenza”;
- che, dunque, l’autostrada Cispadana non è un’opera di pubblica utilità e, a ben guardare, non è neppure un’opera di interesse pubblico, poiché la Giunta Regionale, con la deliberazione n. 1149/2007 del 27-07-2007, si era/è limitata a **valutare di pubblico interesse unicamente “la proposta economica” del privato**, che si era/è fatto carico di realizzare, a sue cure e spese, la struttura viaria (€ 1.179.263.519,00), salvo

un modesto contributo partecipativo della Regione, pari a € 179.700.000,00.

Ecco perché sussistono forti e concreti dubbi che tra i due contrapposti interessi (quelli rappresentati dalla intangibilità economica, territoriale e ambientale, costituita dai predetti "2000 ettari" di terreno e quelli del privato finanziatore volti ad effettuare un mero investimento in tale specifica opera) possano prevalere questi ultimi.

E non solo.

Allo stato, sussiste anche il fondato dubbio in ordine: **i)** al carattere della struttura autostradale, se di livello nazionale o regionale; **ii)** alla VIA, se di competenza regionale o ministeriale; **iii)** e - quindi - sulla stessa fattibilità di una nuova autostrada.

A tutela dei propri diritti e interessi, i sottoscritti, quali soggetti concretamente e gravemente lesi, si rivolgono all'Ecc.mo TAR adito per l'accoglimento del presente ricorso.

MOTIVI

I°

Violazione e falsa applicazione dell'art. 11 Legge 28 Aprile 1971, n. 287, dell'art. 18/bis del D.L. 376/1975, conv. Legge 16 ottobre 1975 n. 492; art. 14 della Legge 12 Agosto 1982 n. 531; art. 21 della Legge n. 340 del 2000 - Eccesso di potere per illogicità - Errore sui presupposti - Difetto assoluto di istruttoria e di motivazione.

Le norme sopra richiamate prescrivono il divieto di realizzazione di nuove autostrade, con l'eccezione dei c.d.

raccordi. In tale eccezione non può certamente rientrare l'autostrada oggetto di causa, sia per la sua particolare lunghezza (ben 70 Km circa), sia perché attraverso la realizzazione della stessa si perviene a "trasformare in autostrada" l'odierna Superstrada "Ferrara - Porto Garibaldi" (lunga circa 49 Km).

E non basta.

Come esplicitamente dichiarato in atti, l'autostrada Cispadana era/è finalizzata a porsi sul mercato della mobilità come una struttura con pedaggio, sostanzialmente autonoma e, quindi, una vera e propria alternativa alle percorrenze autostradali che impegnano la tratta "Modena/Bologna" dell'Autostrada nazionale della "A1".

Di questo si tratta e null'altro.

Si è - dunque - in presenza di un'autostrada sovraregionale, di livello nazionale.

Inoltre - e l'argomento appare al riguardo decisivo - l'art. 13 Legge 729/61 definisce i "raccordi" come "**nuovi tronchi**" destinati al "collegamento alla rete autostradale dei maggiori centri abitati", "aventi sia le caratteristiche di autostrade **senza pedaggio**, sia le caratteristiche di strade statali", per cui la caratteristica fondamentale di tali infrastrutture (che connettono alla rete autostradale ma che non sono autostrade) è "la totale assenza di pedaggio, anche nel caso che per essi venissero adottati standard tecnici di tipo autostradale".

Anche - qui - non è il nostro caso, essendo previsto, a quanto risulta, il pagamento di pedaggio (anche in relazione all'impossibilità di sostenerne "aliunde" il relativo finanziamento) e la realizzazione delle relative infrastrutture. La durata della concessione (49/anni e sei mesi) dimostra la carenza/assenza di una specifica e documentata necessità e/o esigenza di realizzare la predetta autostrada.

Risulta, dunque, violato il divieto di costruzione di nuove tratte autostradali, che potrebbe essere superato solo in via normativa e non certamente in sede di mero provvedimento amministrativo.

E non solo.

La lunga durata della concessione esprime carenza di domanda, tant'è vero che l'opera "de qua" non risulta inserita negli strumenti della programmazione nazionale. E non sussistono, neppure, le condizioni per invocare la previsione dell'art. 21 della Legge n. 340 del 2000, in base al quale: "Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, è consentita la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali a condizione che siano inserite nelle scelte prioritarie del Piano Generale dei Trasporti e nel programma triennale di cui all'art. 3, comma 2, del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143". Sotto questo profilo il ricorso è fondato e merita di essere accolto.

II°

Rilevanza e non manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale per violazione degli artt. 3, 97 e 118 Cost.; dell'art. 3 *quinquies*, comma 3, dell'art. 7, comma 3 e del punto 10) dell'Allegato II del D. L.vo 3 aprile 2006 n. 152 e delle altre disposizioni che eventualmente prevedano la competenza statale in materia di V.I.A. di progetti di autostrade regionali - Incompetenza.

Nella denegata ipotesi che, pur di sottrarsi al divieto di costruzione di nuove autostrade nazionali, si riconfermasse la qualifica di autostrada regionale di cui al provvedimento impugnato, pare utile evidenziare che la espletanda V.I.A. dovrebbe essere effettuata in sede regionale.

Al contrario, risulta che, a breve, il concessionario avvierà la progettazione definitiva, che sarà sottoposta alla procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) da parte del Ministero dell'Ambiente a partire dal prossimo Aprile. A dire della Regione, la tappa successiva sarebbe la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo.

I ricorrenti, essendo interessati a partecipare alla Conferenza di Servizi, ne contestano la legittimità, se questa, venisse svolta a livello nazionale. In buona sostanza, se di autostrada regionale si tratta, la V.I.A. sul progetto dell'opera dovrebbe essere effettuata in ambito regionale (*id est* !) e non a livello nazionale.

Il carattere regionale dell'autostrada – seppure asserito in via autoreferenziale dalla Regione – comporta che la sua approvazione, in forza dei principi costituzionali di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza (art. 118 Cost.) e di ragionevolezza (art. 3 Cost.) e buon andamento (art. 97 Cost.), deve essere di competenza dei soli organi regionali.

Si consideri al riguardo che il principio di sussidiarietà è espressamente recepito e ribadito anche nell'ambito del Testo Unico Ambientale: infatti l'art. 3 *quinquies* del D. L.vo n. 152/2006 prevede: *“Lo Stato interviene in questioni involgenti interessi ambientali ove gli obiettivi dell'azione prevista, in considerazione delle dimensioni di essa e dell'entità dei relativi effetti, non possono essere sufficientemente realizzati dai livelli territoriali inferiori di governo o non siano stati comunque effettivamente realizzati”*. Quindi, nel caso di specie, occorre una verifica e concreta dimostrazione dell'eventuale ed effettiva inadeguatezza del livello di competenza della Regione Emilia Romagna, che – allo stato – non risulta accertata, ma non solo. Suscita stupore che l'istituzione regionale possa abdicare all'esercizio delle sue competenze.

Dell'invocato principio della necessaria competenza regionale, per la specifica tipologia di strada, si ha piena conferma nella legislazione emiliana di recepimento del D.Lgs 112/98 in materia di viabilità.

E' del resto totalmente illogico che si applichi una procedura di V.I.A. statale ad un'opera che non risulta compresa nel "Programma delle infrastrutture strategiche" della c.d. Legge Obiettivo, di cui alla delibera Cipe n. 121/2001, che costituisce automatica integrazione al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.), e che non risulta compresa nel P.G.T.L. stesso ed è, quindi, del tutto estranea agli interessi nazionali, quali imprescindibilmente identificati e valutati in detti strumenti di programmazione.

Anche sotto questo profilo il ricorso è fondato e merita di essere accolto.

III°

Violazione dell'art. 97 Cost. - degli artt. 1, 6, 7, 8, 9 e 10 della Legge 241/90 - Violazione della Direttiva 2001/42/CE, concernente la valutazione degli impatti di determinati piani e programmi e dell'art. 7, commi 3 e 4 del D. Lvo 3 aprile 2006 n. 152 per omessa V.A.S. - Eccesso di potere per assenza dei presupposti - Difetto assoluto di istruttoria e di motivazione.

La Regione Emilia Romagna è pervenuta all'approvazione del progetto preliminare e si appresta ad approvare quello definitivo perché la costruenda nuova tratta autostradale sarà realizzata a cure e a spese della Cispadana S.p.A..

Il che non è, né dovrebbe essere, sufficiente per imporre all'ambiente nel suo complesso e al mondo agricolo nello specifico un così rilevante/devastante danno.

Ma non solo.

La struttura autostradale impatterà sulla vasta area sopra descritta, ledendo, così, una serie di diritti primari e/o della vita, quali sono, appunto, il diritto di proprietà e alla qualità della vita, nonché il diritto alla salute, all'ambiente e al lavoro. Realizzandosi l'autostrada Cispadana, i diritti primari sopra enunciati, risulterebbero lesi in modo grave e permanente.

Si rivolge, pertanto, l'invito al Presidente della Regione Emilia di Volere incontrare e ascoltare i cittadini colpiti direttamente dalla costruzione dell'autostrada e di Volere riconoscere agli stessi il diritto a prendere parte alla Conferenza di Servizi.

Sinora sono stati sentiti dalla Regione solo/soltanto gli "addetti ai lavori".

Il "*modus operandi*", attraverso il quale l'Ente regionale è pervenuto all'approvazione del progetto preliminare, contrasta sicuramente con i principi generali della buona amministrazione, del buon andamento, dell'economicità e della trasparenza dell'amministrazione, riconosciuti e tutelati sia a livello comunitario che nazionale.

Imporre un sacrificio così rilevante al territorio ed all'ambiente (e alla popolazione ivi insediata), al di fuori di un quadro programmatico puntuale ed adeguatamente istruito e motivato, contrasta anche con il principio di proporzionalità, di origine

comunitaria, e per il tramite della previsione dell'art. 1, comma 1, della Legge 241/90 nel testo ora vigente, vincolante anche per tutte le Pubbliche Amministrazioni nazionali.

Una delle poche "voci fuori dal coro", sembra, essere stata quella del rappresentante del Servizio Sanitario Regionale - Azienda Unità Sanitaria di Modena - dipartimento di sanità pubblica, atteso che, con la nota prot. n. 32090/PG del 29-04-2011, depositata agli atti della Conferenza di Servizi preliminare, si osservava, fra l'altro, che:

a- *"La prima annotazione relativa al progetto preliminare dell'Autostrada Regionale Cispadana è la peculiare assenza di uno studio specifico sul traffico attuale e futuro (ante e post operam). Una infrastruttura che per definizione serve ad incrementare la attuale offerta di mobilità risulta del tutto mancante di una specifica analisi sui volumi di traffico che transitano sulla rete viaria ordinaria presente sulle tre Province interessate. Non è noto, infatti, quali sono i volumi attuali, quali quote di traffico si trasferiranno sulla nuova autostrada, quali volumi di traffico verranno generati o attratti dalla nuova arteria stradale, quali modifiche subiranno i flussi di traffico nelle strade poste in vicinanza dei caselli di ingresso".*

b- evidenziava la criticità non superata di non poche questioni, quali: gli impatti ambientali, gli impatti in fase di cantiere, gli aspetti sanitari etc. etc..

In buona sostanza, dal progetto preliminare non emerge l'esigenza di una nuova autostrada, per cui quella oggetto del provvedimento impugnato risulta non-utile, non-necessaria.

Ma non solo.

Dal confronto costi/benefici e dal confronto tra i diritti/interessi dei ricorrenti e quelli del privato investitore/finanziatore risultano chiaramente prevalenti quelli delle aziende agricole dei ricorrenti.

Infatti, anche nell'odierna grave crisi economica di carattere mondiale, la realizzazione della predetta opera, pur comportando, in ipotesi, qualche nuova occasione di assunzione di personale, l'Ente regionale non ha correttamente valutato il numero dei posti di lavoro che diminuiranno a seguito della espropriazione/inutilizzazione di ben 2.000 ettari di terreno.

Anche sotto i profili indicati nella presente epigrafe, il ricorso è fondato e merita di essere accolto.

IV°

Violazione art. 191 (ex art. 174) del Trattato UE; artt. 1, 2, e 3 della Direttiva 85/337/CEE come modificata dalla Direttiva 97/11/CE; artt. 3 ter, 3 quater, 5, comma 1, lett. b) e c), 21, 22 e 25 del D.Lvo 3 Aprile 2006 n. 152 - Eccesso di potere per sviamento, illogicità, errore sui presupposti - Carenza di istruttoria e di motivazione.

Le norme richiamate in rubrica stabiliscono alcuni principi -

minimi ed inderogabili - per assicurare che l'ambiente in cui ogni cittadino dell'Unione Europea - e quindi anche le amministrazioni locali che li rappresentano e tutelano - venga salvaguardato con un grado elevato di tutela ed in applicazione dei principi di precauzione e prevenzione.

Tale obiettivo è perseguito principalmente imponendo agli Stati membri di assicurare che tutti i "progetti" - intesi questi come la "realizzazione di lavori di costruzione o altri impianti di opere" (art. 1, comma 2, Dir. 85/337/CEE) per i quali si "prevede un impatto ambientale importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione" - "formino oggetto di una valutazione del loro impatto".

Tale valutazione deve necessariamente intervenire "prima del rilascio dell'autorizzazione" (art. 2, comma 1, della Direttiva citata nel testo vigente), in ossequio al principio di prevenzione e di precauzione, di cui la V.I.A. è il principale strumento. E ciò poiché, nell'ambito della predetta procedura, non è consentito posticipare - surrettiziamente - gli studi e le valutazioni occorrenti a momenti successivi la conclusione della V.I.A. o, comunque, esprimere la valutazione di compatibilità in un quadro di conoscenza del tutto superficiale, vago, incerto e non concluso.

Se così fosse le finalità stesse dello strumento (di cui alle definizioni contenute all'art. 5, comma 1, lett. b) e c) del D. L. n. 152/2006) e del relativo studio e conseguente valutazione

(rispettivamente art. 22 e art. 25 del medesimo T.U.A.)
verrebbero del tutto frustrate e sarebbero private del presupposto, rappresentato cioè dalla completa ed esaustiva descrizione degli effetti dell'opera sulle matrici ambientali e dalla loro puntuale valutazione.

Infatti la valutazione dell'impatto ambientale deve essere necessariamente "previa" (sia rispetto all'esecuzione dell'opera e dei lavori sia alla loro autorizzazione), così che possano assumere efficacia concreta i principi indicati dall'art. 3 della Direttiva, ovvero che: "...individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e a norma degli artt. da 4 a 11, gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori..." (si rinvia al testo con l'indicazione delle c.d. "matrici ambientali").

La tecnica con cui si è proceduto nel caso del Progetto Preliminare e della Conferenza preliminare espletata - e qui contestata - non rispetta le previsioni sopra esposte e, pertanto, non consente di pervenire ad una valutazione - appropriata - dell'impatto sulle matrici ambientali. Si richiamano, a tal fine, le "censure" manifestate dal Dipartimento di Sanità pubblica di Modena, sopra indicate.

Con la tecnica delle c.d. "condizioni" e "prescrizioni" integrative alla deliberazione, nonché delle "riserve" in attesa di approfondimenti, accade che tutta una serie di rilevanti valutazioni vengono, in sostanza, rinviate ad un momento

successivo all'approvazione. Approvazione che, però, viene immediatamente licenziata (sic !). Tale *modus operandi* inibisce, di fatto, l'effettuazione di una seria valutazione preventiva e la possibilità, quindi, di esprimere un giudizio che ben potrebbe essere negativo sulla compatibilità ambientale dell'opera. Al contrario, con la suesposta tecnica e/o tattica, si perviene ad acquisire una serie di pareri favorevoli (ma condizionati) e si "congela" ogni eventuale giudizio negativo.

Il che rende tali "prescrizioni" e "condizioni" (e le valutazioni cui si riferiscono) sostanzialmente inutili ed influenti ai fini dell'autorizzazione conclusiva.

Da qui, la completa frustrazione della Direttiva comunitaria.

Ciò posto, a prescindere dal lessico atecnico sopra utilizzato, pare utile evidenziare come, anche la Regione Emilia Romagna nel caso "de quo", abbia operato e sembra volere continuare ad operare attraverso **"una sorta di italica procedura"**, secondo la quale, in buona sostanza:

a- il progetto preliminare viene approvato con prescrizioni e condizioni da verificarsi in sede di progetto definitivo e, dal definitivo, le condizioni/riserve si trasferiscono alla fase esecutiva;

b- lo stesso, vale per il procedimento V.I.A.;

c- e, alla fine, ci si accorge di avere progettato e posato l'opera su terreni di proprietà di privati cittadini (non ancora acquisiti né espropriati), per cui, insorti i contenziosi, i tempi e i costi si dilatano, non certo per i ricorsi all'AGO/AGA, ma unicamente

per fatto e colpa della illegittima e inusuale procedura approvativa sopra descritta.

Alterando, in questo modo, l'ordine logico e legale del procedimento, il provvedimento finale si materializza in un atto meramente "cartaceo", avulso dalla realtà fattuale, territoriale e sociale. Tant'è che non di rado l'opera pubblica non si realizza e/o se ne dilata "*sine die*" la tempistica attuativa.

Né può passare sotto silenzio che, di norma, i partecipanti alla Conferenza di Servizi esprimono parere favorevole a condizione che, il concessionario realizzi qualche opera pubblica (rotatorie, marciapiedi, sottopassi etc.) a beneficio del Comune e/o della Provincia, ma giammai a favore dell'azienda agricola espropriata.

Il che integra certamente il vizio di cui in rubrica.

v°

Violazione e falsa applicazione di legge T.U. sulle espropriazioni 327/2001 concernente il procedimento di cessione volontaria dei terreni e della determinazione delle indennità espropriative.

Eccesso di potere – Travisamento dei fatti – Inadeguatezza dello stanziamento previsto in progetto per l'acquisizione/cessione dei terreni necessari alla costruzione dell'autostrada – Assenza di motivazione e dei presupposti.

Questa difesa non ignora che le indennità espropriative rientrano nella giurisdizione della Corte d'Appello.

Il vizio/censura enunciato in rubrica è rivolto, però, al progetto preliminare e, specificatamente, al quadro economico su cui si fonda il provvedimento impugnato. Materia – questa – rientrante, ovviamente, nella giurisdizione dell'Ecc.mo TAR adito.

L'importo di €. 120/milioni, appostato nel c.d. "Project Financing", è assolutamente inadeguato sia per l'acquisizione/espropriazione dei terreni necessari alla costruzione e posa del tracciato viario sia per corrispondere al sistema agricolo il dovuto ristoro e i risarcimenti di legge.

L'importo previsto nel piano finanziario, oltre ad essere, in assoluto, sottostimato, evidenzia che il progetto non ha tenuto in alcuna considerazione la quantità/qualità dei terreni né le caratteristiche di pregio delle aree *de quibus*. Queste ultime, seppure sul piano urbanistico agricole, non potrebbero essere equiparate ad un qualsiasi terreno agricolo, trattandosi di aree di alta qualità e di alta fertilità.

Trattasi, infatti, della vasta e ben nota area con vocazione alla produzione del "Parmigiano Reggiano", per cui anche la produzione del foraggio rientra nel "Disciplinare", nei "Protocolli" e nei "Regolamenti" che dettano le caratteristiche del prodotto e il luogo di origine dello stesso.

Basti pensare che, con riferimento alla "origine", il nuovo disciplinare entrato in vigore nel mese di Agosto 2011, prescrive che una quota di foraggio non inferiore al 50% deve

essere prodotto nei campi di pertinenza dell'azienda agricola e almeno il 75% dovrà essere coltivato all'interno del territorio di produzione del formaggio Parmigiano Reggiano.

La medesima predetta "vasta area" è ricca di frutteti (una particolare specialità di "pere"), di vigneti (il Lambrusco), di ortaggi (verdure e pomodori di alta qualità etc.) e di cereali.

La produzione, *ut supra* richiamata risulta da decenni classificata D.O.P. e I.G.P.

In tale contesto fattuale giuridico, i terreni delle aziende agricole non dovrebbero essere sottoposti ad espropriazione, poiché quei "poderi" e quei "fondi" costituiscono "*ex-se*" opera di pubblica utilità.

Ma vi è di più.

Successivamente all'anno 2007, la giurisprudenza di rango comunitario e quella nazionale di rango costituzionale, unitamente a quella della Cassazione e del Consiglio di Stato, hanno sostanzialmente rimosso i vecchi criteri di stima, per cui anche la espropriazione dei terreni agricoli avviene secondo i correnti prezzi di mercato e, comunque, in misura tale da costituire un serio e concreto ristoro al sacrificio espropriativo.

L'importo di Euro 120/milioni previsto nel piano finanziario è insufficiente e inadeguato, per cui, anche sotto questo profilo il ricorso risulta fondato.

Conclusivamente.

Il ricorso, per tutti i motivi – allo stato – *ut supra* esposti e

illustrati, risulta fondato.

Con riserva di ulteriormente dedurre e produrre, anche mediante ricorso per motivi aggiunti, si evidenzia, qui, di seguito, che, in capo ai ricorrenti, sussiste, in concreto, anche l'interesse ad agire. Come documentato in atti, i ricorrenti promuovono il presente gravame nella qualità di proprietari dei terreni e di imprenditori agricoli, nonché di titolari delle rispettive aziende e/o di conduttori e comproprietari e, quindi, agiscono a tutela di interessi e diritti concretamente lesi dal progetto per la costruzione dell'autostrada. Progetto impugnato con il presente ricorso.

Specificatamente, come, tutti, *ut supra* costituiti:

1-

2-

3-

4-

5-

6-

7-

8-

9- Roversi Bianca Vittoria proprietaria di terreni nel Comune di Sant'Agostino (FE), destinati a seminativo, frutteto, con annesse stalle di allevamento di somari.

P.Q.M.

Voglia l'Ecc.mo TAR Emilia Romagna, Sede di Bologna, in accoglimento del presente ricorso annullare la deliberazione della Giunta della Regione Emilia Romagna Progr. n. 1867/2011 - Cod. documento GPG/2011/2242 del 19-12-2011, avente per oggetto "Approvazione dei documenti e degli elaborati progettuali relativi alla concessione di costruzione e gestione dell'Autostrada Regionale Cispadana", nonché ogni altro atto preordinato, conseguente e connesso.

In via istruttoria, si riserva su tutto, chiedendo, allo stato, di disporre la partecipazione in audizione dei ricorrenti alla Conferenza di Servizi, mediante i patrocinatori costituiti.

Con ogni più ampia riserva di depositare ricorsi per motivi aggiunti e/o sopravvenuti, di ulteriormente dedurre e produrre, come per legge.

Con vittoria di spese, diritti ed onorari di causa.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 della legge 23 Dicembre 1999, n. 488 e successive modificazioni ed integrazioni, si dichiara

che il valore del presente procedimento è indeterminabile e pertanto il contributo unificato è pari ad €. 600,00.

Si producono:

- 1-** deliberazione della Giunta della Regione Emilia Romagna Progr. n. 1867/2011 – Cod. documento GPG/2011/2242 del 19-12-2011, con allegato;
- 2-** Verbale della Conferenza di Servizi del 18/19-05-2011;
- 3-** cartografie e tavole progetto preliminare;
- 4-** Progetto generale autostrada Cispadana - elaborato PP.01.16 – Giugno 2010;
- 5-** lettera Regione Emilia Romagna – PG. 2012.0010840 del 16-01-2012;
- 6-** comunicazione e.mail datata 12-03-2012 inviata dalla Segreteria Giunta Regionale allo Studio Legale Di Matteo.

Con ossequi.

Milano/Bologna, li 14 Marzo 2012.

Avv. Elia Di Matteo

Avv. Giulio Di Matteo

Avv. Elisabetta Di Matteo