

M

Bologna, 06 MAG 2011



*Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E

PAESAGGISTICI DELL'EMILIA ROMAGNA

Strada Maggiore n. 80

40125 Bologna

Tel 051 4298211 Fax 051-4298277

dr cro@beniculturali.it

P.F.C. mbac-dr-ero@mailcert.beniculturali.it

*Servizio Viabilità, Navigazione Interna e*

*Portualità Commerciale*

*Regione Emilia-Romagna*

*c.a. dott. Paolo Ferrecchi*

*viale A. Moro 30*

*40127 Bologna*

*Fax: 051-5273459*

*e, p.c., Soprintendenza per i Beni Architettonici e*

*Paesaggistici per le province di Bologna, Modena*

*e Reggio Emilia*

*Via IV Novembre, 5*

*40123 BOLOGNA*

*Fax: 051-264248*

*Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici*

*per le Province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena e Rimini*

*via San Vitale, 17*

*48100 RAVENNA*

*Fax: 0544-543772*

*Soprintendenza per i Beni Architettonici e*

*Paesaggistici per le province di Parma e Piacenza*

*Via Bodoni 6*

*43100 PARMA*

*Fax: 0521-212390*

*Soprintendenza per i Beni Archeologici*

*dell'Emilia Romagna*

*Via Belle Arti 52*

*40126 BOLOGNA*

*Fax: 051-227170*

*Servizio Valorizzazione e Tutela*

*del Paesaggio e Insediamenti Storici*

*Regione Emilia Romagna*

*Viale Aldo Moro 30*

*40127 BOLOGNA*

*FAX 051-5276895*

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG 2011 0113784

del 06/05/2011

Mitt.: MINISTERO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI SOP



AL PRESENTE FAX NON SEGUE ORIGINALE

DPR 445/2000 art. 43 comma 6

Class. 34.19.04/121

Prot. 5911

**OGGETTO:** Autostrada regionale CISPADANA; Conferenza di Servizi preliminare sul progetto preliminare – Parere di competenza.

In riferimento alla procedura in oggetto, facendo seguito alle sedute della Conferenza di Servizi e agli incontri intercorsi tra questa Direzione, l'Assessore alla Programmazione Territoriale Alfredo Peri

e il Servizio Viabilità, Navigazione Interna e Portualità Commerciale, si invia il proprio parere di merito, che coordina le istruttorie effettuate dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia con nota n. 5645 del 14.04.2011, dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena e Rimini con nota 2700 del 18.01.2011, dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Parma e Piacenza con nota 3248 del 28.04.2011. Si allegano tali pareri, a cui si rinvia per la segnalazione di ulteriori criticità del progetto, coi riferimenti alle specifiche situazioni territoriali. Per quanto riguarda le prescrizioni in materia di archeologia preventiva si rimanda all'istruttoria della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna con nota 3401 del 14.03.2011, ponendo in evidenza il rischio particolarmente elevato di due zone ricadenti nel Comune di Novi, in cui la presenza accertata di estesi insediamenti pluristratificati può pregiudicare la compatibilità dell'opera con la tutela e conservazione dei beni.

Come già evidenziato per le vie brevi, il progetto preliminare manca di un adeguato studio paesaggistico, ai sensi del D.P.C.M. del 12-12-2005 che verifichi se l'intervento proposto, pur nelle trasformazioni che implica, è coerente con caratteristiche dei luoghi, non produce danni al funzionamento territoriale, non abbassa la qualità paesaggistica.

La Relazione Paesaggistica deve obbligatoriamente contenere tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, deve avere specifica autonomia di indagine ed essere corredata da elaborati tecnici preordinati altresì a motivare le qualità dell'intervento anche per ciò che attiene al linguaggio architettonico e formale adottato in relazione al contesto d'intervento. Lo studio richiesto dovrà avere un'impostazione tale da verificare prioritariamente la fattibilità delle soluzioni preliminari e da fornire un indirizzo cogente per le modifiche che dovranno essere apportate nelle successive fasi progettuali.

Nell'ambito di tale relazione si dovranno indicare e collocare su cartografia adeguata tutte le tutele - ora omesse - areali e puntuali di tipo monumentale, archeologico e paesaggistico, ai sensi della parte seconda e terza del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., che si trovino in prossimità del tracciato previsto; a tal proposito si conferma la disponibilità a collaborare all'individuazione delle modalità di raccolta dei dati.

**Si rinvia quindi l'espressione di una valutazione definitiva sulla fattibilità del progetto all'esame delle successive fasi progettuali, che dovranno essere obbligatoriamente corredate della documentazione sopra richiamata.**

Si ritiene tuttavia importante evidenziare fin da ora gli aspetti di grande delicatezza e complessità del progetto, richiamando il parere espresso da questa Direzione Regionale per l'opera in oggetto nell'ambito della Conferenza di Servizi per il PRIT 2010-2020 con nota n. 17164 del 18.11.2010, ossia:

*“Altro tema assai delicato, visto anche il territorio agricolo ancora centuriato e di bonifica sottesa, è il nuovo tracciato denominato Autostrada regionale Cispadana dal casello di Reggiolo/Rolo al casello di Ferrara sud. L'Autostrada attraverserebbe territori di particolare pregio paesaggistico e in gran parte integri. Ne deriva la necessità di approfondire la progettazione esaminando soluzioni alternative che ove possibile privilegino una movimentazione basata su differenti forme di mobilità integrative per l'area sottesa e, qualora non praticabili, valutino la possibilità di tracciati differenti. Ad esempio in particolare risulta assai critica l'intersezione del tracciato ipotizzato con una parte dell'area della “Partecipanza Agraria” sottoposta a tutela paesaggistica, ai sensi dell'art. 1 della L. 1497/1939 dalla Commissione Provinciale di Ferrara per le BBNN del 18.07.1996, operante dal 3.04.1997 a seguito di affissione all'albo pretorio comunale. Si ritiene che l'intersezione possa essere evitata spostando il tracciato stradale più a nord, così da non interrompere la continuità del territorio agrario della Partecipanza.”*

Gli interventi proposti si collocano in un territorio pianeggiante caratterizzato prevalentemente da una organizzazione agricola di un territorio anticamente bonificato che ancora si struttura sull'articolato sistema irriguo. Lungo i corsi d'acqua si sviluppano filari, vegetazione ripariale e percorsi rurali, ma anche si strutturano insediamenti agricoli di carattere storico. Il territorio presenta ancora larghe arce di campagna “naturale” in gran parte integre, adibite a coltivazioni agricole, prive di zone industriali e insediamenti residenziali

Da una prima valutazione del progetto il nuovo asse viario incide pesantemente su tale territorio: i terreni agrari e i corsi d'acqua sono tagliati dal tracciato della autostrada e i nuovi manufatti di raccordo e ingresso all'asse viario non si inseriscono in un paesaggio già urbanizzato e costruito e sono di molto difficile integrazione.

Una parte della autostrada si sovrappone alla strada cispadana già realizzata di recente, dal raccordo con l'Autostrada A13 fino al Comune di San'Agostino, per proseguire come asse viario costruito ex novo dal territorio di Cento al raccordo con l'Autostrada del Brennero. Tuttavia, anche lì dove si tratta di un intervento di trasformazione di una infrastruttura esistente, sono previste comunque numerose opere aggiuntive, quali caselli, cavalcavia e sottopassi di collegamento della attuale viabilità e il raccordo con l'autostrada A13 a Ferrara.

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

Proprio per questo motivo risulta indispensabile che nell'ambito della definizione del progetto definitivo si ponga grande attenzione ai seguenti aspetti:

1. **coerenza del tracciato con il paesaggio circostante** e, ogni volta che sia possibile, con l'ordinatura della parcellizzazione agraria;
2. **andamento piani-altimetrico dell'opera**, nell'attenzione al rispetto del reticolo idraulico, principale e secondario, da un lato, ma anche tenendo conto che il "rilevato stradale" proposto (previsto ad un'altezza superiore ai 2,5 m per il 39% del percorso) costituisce barriera ed impedisce per lunghi tratti visioni importanti sia sul paesaggio storico- culturale diffuso e/o puntuale, che sui valori di visuale più ampi (Alpi, Appennini, aree fluviali etc);
3. **progettazione delle strutture principali** (in particolare ponti, viadotti e caselli), che incidono fortemente sul paesaggio: la loro valutazione richiede la verifica degli impatti visuali, delle mutazioni dell'aspetto fisico e percettivo delle immagini e delle forme del paesaggio e di ogni possibile fonte di inquinamento visivo, analizzandone le qualità formali e i caratteri dimensionali e cromatici in relazione con il paesaggio circostante, indicando tutti quei correttivi di minimizzazione e di compensazione che risulteranno necessari, ma soprattutto evitandone la localizzazione in punti di particolare pregio e delicatezza, come ad esempio in corrispondenza dell'ansa del Panaro, in relazione alla quale si richiede fin da ora di rimodulare il tracciato autostradale evitandone il taglio;
4. **numero e posizionamento dei caselli proposti**, che appaiono essere molto numerosi e a poca distanza con scarsa utenza, in relazione al fatto che la creazione di tali svincoli risulta un elemento di forte attrazione del popolamento e delle infrastrutture di collegamento, scardinando l'assetto rurale e viario consolidato e generando un effetto di moltiplicazione degli insediamenti, specialmente di tipo artigianale-industriale e commerciale. Si richiede pertanto che sia attentamente valutata la possibilità di ridurre il numero e specialmente di collocarli in prossimità di zone artigianali-industriali esistenti, dove potrebbero fungere da elemento di servizio e a stimolo alla riqualificazione di eventuali situazioni degradate, evitandone il posizionamento in aree dove il paesaggio rurale è ben conservato, quali il "predio Lambertina", dove è prevista l'Autostazione di Poggio Renatico, l'area rurale immediatamente ad est della Partecipanza, dove è previsto lo svincolo di Cento, e le aree di bonifica storica dove sono collocate le autostazioni di S. Felice sul Panaro e Mirandola. Si richiede inoltre che nella progettazione di tali caselli si studino le soluzioni per ridurre al minimo l'ingombro e il consumo di suolo.
5. **posizionamento delle aree di servizio**, attualmente previste in aree agricole e paesaggistiche di pregio, quando occorrerebbe invece accorparle ai caselli e/o collocarle in fregio a zone artigianali-industriali esistenti;

6. **interferenze con infrastrutture di trasporto energetico e telecomunicazioni:** si raccomanda di verificare la possibilità di riservare spazi di canalizzazione sotterranea, sia parallelamente al tracciato che perpendicolarmente ad esso, che accolgano e possano accogliere anche in futuro le linee di trasporto energetiche e delle telecomunicazioni, permettendo un loro interrimento e costituendo così un'opportunità di miglior inserimento paesaggistico di tali infrastrutture;
7. **opere di mitigazione:** si raccomanda che esse siano coerenti con le caratteristiche peculiari del paesaggio attraversato, riprendendone gli elementi caratterizzanti (andamento della parcellizzazione, filari, canali) senza creare scenari avulsi dal contesto, ad esempio di macchie di vegetazione irregolari prive di un legame con la storia del territorio.

Si ribadisce inoltre la grande criticità del progetto, già segnalata con la nota citata in sede della CdS PRIT 2010-2020, nel comune di Cento, dove l'autostrada attraversa il territorio della "Partecipanza Agraria" di Cento, sottoposto a tutela paesaggistica. Tale territorio, di notevole pregio sia paesaggistico che storico rappresenta uno dei pochi esempi delle "partecipanze" in area padana ed è connotato dal reticolo regolare di strade e corsi d'acqua che formano uno schema geometrico unico, realizzato anticamente per la suddivisione dei terreni, che è ancora oggi conservato.

Il progetto propone l'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria in parte in galleria e in parte in trincea aperta. La realizzazione della galleria risolve il problema dell'incidenza visiva, ma il progetto 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. Si conferma quindi che appare più opportuno evitare l'intersezione spostando il tracciato stradale più a nord, così da non interrompere la continuità del territorio agrario della Partecipanza.

Quest'Ufficio sottolinea quindi la necessità di approfondire la progettazione, valutando la possibilità di tracciati differenti, la realizzazione di opere di minore incidenza paesaggistica e un approfondimento dello studio delle opere di mitigazione e di compensazione. A tal scopo si sottolinea l'importanza che si prosegua negli incontri tecnici avviati, coinvolgendo in tale tavolo anche un rappresentante del Servizio Valorizzazione e Tutela del Paesaggio e Insediamenti Storici di codesta Regione, preferibilmente con un profilo di competenze ambientali.

Tale tavolo potrebbe divenire sede di verifica preliminare e di confronto su eventuali ulteriori progetti dedicati ad infrastrutture stradali di grande impatto. Si sottolinea ad esempio come la ventilata estensione dell'infrastruttura autostradale cispadana anche al territorio parmense rivestirebbe gli stessi profili di fortissima criticità, e si anticipa quindi fin da ora la richiesta che una verifica della sua fattibilità e delle caratteristiche del progetto, se mai esso si dovesse profilare, sia svolta nell'ambito del tavolo. Si

ricorda inoltre come lo studio paesaggistico, a partire da una relazione che evidenzi tutte le caratteristiche del paesaggio e cartografi il patrimonio culturale, dovrebbe essere veramente preliminare all'individuazione delle caratteristiche e della collocazione di ogni nuovo progetto, specie di così ampio respiro.

Con i migliori saluti,

IL DIRETTORE REGIONALE

(arch. Carla Di Francesco)



IDC



18 FEB. 2011 20.....

Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici  
per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena, Rimini

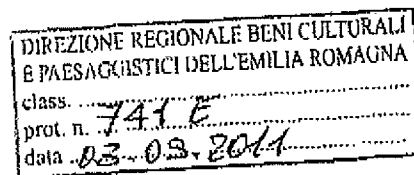
Direzione Regionale  
per i Beni Culturali e Paesaggistici  
dell'Emilia Romagna  
via ~~Statale 20~~ STRADA MAGGIORE 80  
40125 Bologna

Prot. n. 2700  
Class. 04.04.19/4.1

Allegati:  
Fasc. 1/6 FE

Risposta al Foglio del 17/1/2011  
n. Prot. Entr. 892 del 18/1/2011.

Oggetto: Ferrara - Autostrada regionale Cispadana.  
Progetto preliminare.  
Conferenza di servizi preliminare.



In riferimento alla conferenza di servizi in oggetto, esaminato il progetto trasmesso dalla Regione Emilia Romagna a questa Soprintendenza in data 31/12/2010, si invia il parere richiesto con nota n. 913 del 17/1/2011.

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

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

A parere di questo Ufficio il nuovo asse viario incide pesantemente su tale territorio: i terreni agrari e i corsi d'acqua sono tagliati dal tracciato della autostrada e i nuovi manufatti di raccordo e ingresso all'asse viario non si inseriscono in un paesaggio già urbanizzato e costruito e non hanno possibilità di integrazione.

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

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

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

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

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

GP/ma



.....2009.

*Ministero per i Beni e le Attività Culturali*SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI  
E PAESAGGISTICI  
RAVENNA*Prot. N.**Allegati**Risposta al Foglio del  
Dir. Ser. N.*

Foglio 2

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

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

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

Già con nota n. 17164 del 18/11/2010 di codesta Direzione Regionale relativa al PRIT 2010-2020, che riprendeva il parere di questo Ufficio, nota prot. n. 15579 del 3/11/2010, era 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.

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

La realizzazione della galleria risolve il problema dell'incidenza paesaggistica, ma il progetto 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.

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

GP/ma





.....2009.

*Ministero per i Beni e le Attività Culturali*SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI  
E PAESAGGISTICI  
RAVENNA*Prot. N.**Allegati**Risposta al Foglio del  
Civ. Sez. N.*

Foglio 3

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

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

A parere di questo Ufficio deriva pertanto la necessità di approfondire la progettazione, valutando la possibilità di tracciati differenti, la realizzazione di opere di minore incidenza paesaggistica, un approfondimento dello studio delle opere di mitigazione e di compensazione.

Il Responsabile del Procedimento  
(arch. Gabriele Pivari)IL SOPRINTENDENTE  
(Arch. Antonella Ranaldi)

GP/ma

121



**Ministero per i beni e le attività  
culturali**

*Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici  
per le province di Bologna, Modena e Reggio Emilia  
Via IV Novembre 5, 40123 Bologna  
Telefono 051-6451311 - fax 051-264248*

DIREZIONE REGIONALE BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELL'EMILIA ROMAGNA	
class.	36-18.04/127
prot. n.	4252
data	18.04.2011

Bologna, lì  
→ Alla Direzione Regionale per i Beni  
Culturali e Paesaggistici dell'Emilia  
Romagna  
Ufficio Paesaggio  
Arch. Andrea Sardo  
Strada Maggiore n. 80  
40125 Bologna  
FAX 051/4298277

MBAC-SBAP-BO  
SBAP-BO  
0005645 14/04/2011  
CI. 34.19.04/193

Allegati: 1

risposta a prot. n. 913 del  
17/1/2011  
(ns. prot. 686 del 18/1/2011)

**OGGETTO: Progetto preliminare - Autostrada Regionale Cispadana. Conferenza dei servizi  
preliminare- Parere istruttorio di competenza.**

Con riferimento all'intervento in oggetto, riferito al progetto generale per la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana, avente origine in corrispondenza del casello di Reggiolo- Rolo sulla A22 "Autostrada del Brennero e termine al casello di Ferrara sud sulla A13 - Autostrada Bologna- Padova", come si rileva nella relazione generale, trova specifica collocazione nelle politiche regionali di settore e nelle strategie promosse a livello europeo ed internazionale nell'ambito del miglioramento dell'efficienza trasportistica integrata e della modalità di persone e merci.

Il raccordo autostradale di progetto si estende nell'ambito amministrativo della Regione Emilia Romagna ed attraversa le province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara.

Per quanto riguarda l'attraversamento dell'ambito territoriale della provincia di Modena si rileva quanto segue:

Gli elaborati evidenziano che la realizzazione dell'opera infrastrutturale comporta interventi di "svariata entità e caratteristiche geometriche".

I Comuni interessati da tale opera sono elencati a pag. 13 della Relazione generale (elab. N. PP.01.02).

Gli interventi proposti si collocano in un territorio pianeggiante caratterizzato da una organizzazione agricola di un territorio anticamente bonificato che ancora si struttura sull'articolato sistema irriguo. Lungo i corsi d'acqua quali- il fiume Secchia e Panaro- si sviluppano filari, vegetazione ripariale e percorsi rurali, ma anche si strutturano gli insediamenti agricoli di carattere storico.

Le opere d'arte principali in progetto riguardano in particolare ponti e viadotti, che incidono fortemente sul paesaggio, per tali opere il progetto propone tipologie di impalcato

*uff. paesaggio  
me  
A*

con una struttura mista acciaio e calcestruzzo o a travi prefabbricate in c.a. precompresso nonché numerosi insediamenti a raso caratterizzati da intersezioni a rotatoria.

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

Pertanto l'analisi dell'impatto visivo si deve occupare di tutte le opere architettoniche e di sistemazione ambientale che costituiscono fisicamente l'intervento, deve analizzare le qualità formali e i caratteri dimensionali e cromatici in relazione con il paesaggio circostante e intraprendere il loro inserimento ambientale verificandone le valenze e indicando tutti quei correttivi di minimizzazione e di compensazione che risulteranno necessari.

Gli elaborati degli interventi che modificano vaste parti del territorio devono curare, come il caso in esame, in particolare le analisi relative al contesto paesaggistico e dell'area in cui l'opera si colloca e che modifica, e mostrare la coerenza delle soluzioni rispetto ad esso mediante la simulazione dettagliata dello stato dei luoghi che può essere resa mediante rendering computerizzato comprendente un adeguato intorno dell'area d'intervento scegliendo un certo numero di punti di vista importanti del luogo dell'intervento e dal luogo dell'intervento di progetto.

Inoltre gli elaborati rappresentativi della proposta progettuale dovranno evidenziare che l'intervento proposto, pur nelle trasformazioni, è adatto ai criteri dei luoghi, non produce danni al funzionamento territoriale, non abbassa la qualità paesaggistica.

La documentazione sopra descritta deve essere corredata obbligatoriamente dalla Relazione Paesaggistica che deve contenere tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento e deve avere specifica autonomia di indagine ed essere corredata da elaborati tecnici preordinati altresì a motivare le qualità dell'intervento anche per ciò che attiene al linguaggio architettonico e formale adottato in relazione al contesto d'intervento.

Nell'ambito della detta relazione si dovranno indicare tutte le tutele puntuali di tipo monumentali in prossimità del tracciato previsto- ora omesse ed il sistema paesaggistico relativo alle ville gentilizie di impianto rinascimentale presenti nell'area.

Inoltre a titolo esemplificativo, si evidenzia, ad esempio, che, solo per la provincia di Modena, la nuova Autostrada verrà a lambire i seguenti siti SIC e ZPS e siti rete natura 2000: 1) valli Mirandolesi, 2) le Meneghine, 3) valle di gruppo, 4) valle delle Bruciate Trasimaro e Siepi e canali di Resega e Foresto.

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

Anche per questi nuovi tratti stradali si richiedono le avvertenze di analisi individuate nel presente parere.

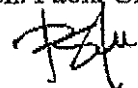
A conclusione si rimanda al parere (che si allega) già espresso dalla Soprintendenza scrivente nell'occasione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2010-2020 (parere accolto dalla nota della direzione regionale dell'E. R. del 17/01/2011 prot. 913) - dovendo ora evidenziare in aggiunta circa la Cispadana che il tracciato ora proposto non si caratterizza per detenere i caratteri tipologici propri del "tipo AUTOSTRADA", quindi fondamentalmente rettilinea e a distanza adeguata dai Centri abitati. L'attuale tracciato mostra infatti una palese tortuosità di percorso e soprattutto non si sovrappone a strade già esistenti ma

per le province di Modena e Reggio è pressoché tutto attraversato di aree coltivate agricole, e persino interna i centri abitati come ad esempio Mirandola.

Inoltre risulta eccessivo il numero dei caselli proposti, troppi e a troppo breve distanza con poca utenza, inoltre le aree di servizio sono distanti dal casello e siti in aree agricole e paesaggistiche di pregio quando occorrerebbe invece accorparle ai caselli e collocarle in fregio a zone artigianali- industriali esistenti.

In generale, in attesa degli studi e approfondimenti richiesti, sin dalla fase preliminare, si palesa in istruttoria un tracciato che non valuta adeguatamente la necessità di un uso oculato del consumo del suolo agricolo e non risolve in maniera adeguata i due "grandi" attraversamenti fluviali (specie il Panaro) e non si pone esaustivamente il rapporto con i valori paesaggistici più importanti: il "rilevato stradale" proposto costituisce barriera ed impedisce per lunghi tratti visioni importanti sia sul paesaggio storico- culturale diffuso e/o puntuale, che sui valori di visuale più ampi (Alpi, Appennino, Aree fluviali etc).

IL SOPRINTENDENTE  
(Arch. Paola Grifoni)



*Responsabile del procedimento: il Soprintendente*

*Responsabile dell'istruttoria: Arch. Andrea Capelli*

*Arch. Graziella Polidori*

Cap/mag



34.18.04  
121

UFF. PASTICCERIE

MODULARIO  
BENI AAAAS - 251

Mod. 300



Bologna.

14 MAR 2011

W  
Cu

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI  
Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna  
- Bologna -

Direzione Regionale per i Beni Culturali  
e Paesaggistici dell'Emilia Romagna  
Bologna  
fax 051-3397077

Cod. Fisc. 80076750373

Lettera inviata solo tramite FAX  
SOSTITUISCE L'ORIGINALE  
ai sensi art. 43, comma 6, DPR 445/2000

Regione Emilia-Romagna  
Servizio Viabilità, Navigazione Interna  
e Portualità Commerciali  
viale Aldo Moro 30  
40127 Bologna  
Fax 051-5273459

blue!

DIREZIONE REGIONALE BENI CULTURALI  
E PAESAGGISTICI DELL'EMILIA ROMAGNA  
class. n. 196/6.1.121  
prot. n. 2317  
data 16.03.2011

Prof. N. 3401 - Pos. 815 Allegati 1

Risposta al l'ufficio del ...  
rif....  
Pervenuto il .....

OGGETTO: Autostrada Regionale Cispadana - Dal casello di Reggio-Rojo sulla A22 al Casello di Ferrara sud sulla A13 - Progetto preliminare ex art. 14bis L.241/90 - Disposizioni di tutela archeologica - D.Lgs 163/06

Con riferimento all'oggetto presa visione dello studio archeologico trasmesso, nel segnalare la forte criticità sulle aree indicate negli elaborati, sull'intero tracciato e sulla viabilità collegata come da progetto preliminare, questa Soprintendenza comunica quanto segue:

Nelle aree indicate nel prospetto allegato dovranno essere previste indagini archeologiche preliminari che consisteranno in saggi puntiformi nelle zone interessate dalle fondazioni dei sostegni dei cavalcavia o dei sottovia e in saggi lineari sul sedime del nuovo tracciato autostradale e delle eventuali viabilità secondarie; entrambe le tipologie dei saggi dovranno essere effettuati con mezzo meccanico provvisto di benna liscia seguito da archeologi. I saggi lineari saranno realizzati della lunghezza di circa m 50 fino alle profondità di progetto, con eventuali approfondimenti ove sarà ritenuto necessario; il numero dei saggi, da prevedere approssimativamente a distanza di circa 30 m l'uno dall'altro, varierà a seconda dell'estensione delle aree oggetto di indagine.

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

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

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

- un'assistenza in corso d'opera su tutte quelle aree in cui la relazione archeologica ha evidenziato la presenza di stratigrafie e materiali in affioramento (es.: tratto della viabilità tra i Comuni di Novi e Concordia,

**AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA - DAL CASELLO DI REGGIOLO-ROLO A22  
AL CASELLO DI FERRARA SUD A13  
SAGGI DI VERIFICA ETA' DEL BRONZO, ROMANA, MEDIEVALE E MODERNA  
STUDIO ARCHEOLOGICO**

località	Sito	Tavola	Tipo	Età	Controlli
<b>PARMA</b>					
Sorbolo, La Pantera	1 PR	1/6	Trincee preventive	Bronzo-romano	sondaggi lungo il tracciato
<b>REGGIO EMILIA</b>					
Rolo, Casa Prati Podere Canala	1 RE 2 RE	2/6	fortuito	Romana Alto M.E.	sondaggi lungo il tracciato; sondaggi interconnessione A22 sondaggi autostazione Reggiolo-Rolo
Broscello, pod Rossi	4 RE 5 RE	2/6	fortuito	Reperto sporadico	sondaggi lungo il tracciato; sondaggi attraversamento T. Enza; sondaggi rotatoria; sondaggi Canalazzo sondaggi intersezione con S.P. 62R
<b>MODENA</b>					
Novi, ca' Foresto	1 MO	3/6	fortuito	Alto M E (tomba)	Sondaggi lungo il tracciato; saggi cavalcavia, sottovia controllo in corso d'opera
Novi, Bellaria	2 MO	3/6	ricerche di superficie	Età romana	sondaggi lungo il tracciato; sondaggi cavalcavia, sottovia controllo in corso d'opera
Novi, Fondo Ala	4 MO	3/6	Ricerche di superficie	Età romana	sondaggi lungo il tracciato; sondaggi sottovia
Novi, Corte Siltata	6 MO	3/6	Ricerche di superficie	Età romana	sondaggi lungo il tracciato; sondaggi sottovia, cavalcavia
Novi, Fondo Nuovo Santo Stefano	10 MO 11 MO 12 MO	3/6	Ricerche di superficie	Età romana Età medievale	sondaggi lungo il tracciato; sondaggi viabilità secondaria; sondaggi rotatoria; sondaggi cavalcavia
S. Possidonio, Il Pilastrò, v. Secchia	14 MO 15 MO 16 MO	3/6	Ricerche di superficie	Età post medievale	sondaggi lungo il tracciato varianze sud abitato Concordia; sondaggi cavalcavia, sottovia, rotatoria, autostazione S.Possidonio
S. Possidonio, Case Magnanini, v. Castello	17 MO	3/6	Ricerche di superficie	Età post medievale	Sondaggi rotatoria e tracciato viabilità secondaria
S. Possidonio, Case Magnanini	18 MO	3/6	Ricerche di superficie	Età medievale	sondaggi lungo il tracciato
S. Possidonio, La Scamona, v.Castello	19 MO 20 MO 21 MO 22 MO	3/6	Ricerche di superficie	Età medievale, post medievale	Sondaggi rotatoria e viabilità secondaria Sondaggi cavalcavia
Finale Emilia Mussa Finatese, Villa Rovers, ca Bianca	25 MO 26 MO 27 MO 28 MO	4/6	Ricerche di superficie	Età romana Medievale Post medievale	sondaggi
Finale Emilia	30 MO		Ricerche		Sondaggi viabilità Polo

05-MAR-2011 10:46 Da: DR. BUI EMILIAKUMHANH 0514298204

15-MAR-2011 09:17 Da: -DPR.ARCHED BOLOGNA +3951227170

H:051 227 3439

A:0514298277

P.16/17

P.4/4

Ca' Bianca			di superficie		industriale
FERRARA					
Bondeno, Casino delle Suore	11 FE	5/6		Età romana	sondaggi lungo il tracciato

Responsabile Istruttoria  
Il Funzionario Archeologo  
Dott. Renata Curina

28/04/2011 13:34 0521-212390

SOPRINTENDENZA B.A.P

PAG 02



**Ministero per i beni e le attività culturali**

SOPRINTENDENZA PER I BENI  
ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI  
PER LE PROVINCE DI PARMA E PIACENZA  
Via Bodoni, 6, 43100 Parma  
Tel. 0521-212311, fax 0521-212390

Spett.le **Direzione Regionale per i Beni  
Culturali e Paesaggistici  
dell'Emilia Romagna**  
strada Maggiore, 80  
40125 - Bologna (BO)

Alla c.a. dott. ssa Di Coeco

PR-BN/52-20

(trasmessa via fax. 051-4298277)

prot. n. 3268 allegati:

risposta a:  
foglio n. 913 del 17.01.2011.

(ns. prot. n. 342 del 18.01.2010).

**OGGETTO: PROVINCIA DI PARMA (PR)**  
**Autostrada regionale CISPADANA**  
**Conferenza dei servizi preliminare sul progetto preliminare - Raccolta contributi valutativi.**

Con riferimento alla nota indicata a margine, relativa all'oggetto, esaminata la documentazione trasmessa dalla Regione Emilia Romagna con nota n. PG.2010.0323019 del 29.12.2010, e a seguito di comunicazioni intercorse per le vie brevi tra la scrivente e codesta Direzione, questa Soprintendenza esprime quanto segue.

Gli interventi proposti rientranti in ambiti geografici di competenza di questa Soprintendenza sono:

1. **Riqualficazione della SP n. 72 "Parma-Mezzani"**, per la quale le opere previste si configurano come interventi limitati, sia per estensione che per impatto sul paesaggio in cui si collocano. E' tuttavia necessario evidenziare quanto già segnalato in occasione delle valutazioni richieste in sede di Conferenza di Pianificazione relativa a Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2010-2020), e cioè che l'asse stradale in questione si snoda attraverso un territorio connotato da paesaggio tipico della bassa pianura, caratterizzato da ampie zone a verde agricolo nei quali emergono chiaramente elementi di contenzione, con insediamenti sparsi e piccoli nuclei abitati. Con il potenziamento di detto asse, si ravvisa la possibilità di un incremento di insediamenti di tipo artigianale-industriale, già presenti in alcuni tratti del percorso viario, soprattutto in prossimità del capoluogo di Provincia.
2. **Variante alla SP n. 41 in corrispondenza del tracciato cispadano - "tratto tra SP n. 60 e Brescello (RE)"**. Detto intervento prevede la realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Enza, in località Coenzo, in comune di Sorbolo, posto a confine tra le province di Parma e Reggio Emilia. L'intervento si colloca in una zona in cui sono già presenti insediamenti di tipo artigianale-industriale e gli elementi di mitigazione previsti tendono a migliorare la situazione attuale degli immediati intorno del corso d'acqua. Ciononostante, il livello progettuale degli elaborati grafici relativi al ponte non consentono di valutare appieno l'impatto che esso potrà avere nel territorio.  
Si ravvisa inoltre la stessa criticità, di ordine più generale già espressa al punto precedente, cioè la possibilità, più che concreta, che la realizzazione del nuovo sistema di viabilità generi un effetto di moltiplicazione degli insediamenti lungo il suo corso.

Si rimette quanto sopra esposto a codesta Direzione Regionale per il seguito di competenza e con l'occasione si porgono cordiali saluti

il Soprintendente  
arch. Luciano Bertoni