

# Provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) per la realizzazione e l'esercizio di un progetto di tangenziale in Zona Speciale di Conservazione (ZSC)

T.A.R. Emilia-Romagna - Parma, Sez. I 6 dicembre 2022, n. 345 - Caso, pres.; Bonetto, est. - Wwf Emilia Centrale - Odv, Università Verde di Reggio Emilia - Odv, Federazione Nazionale Pro Natura Aps ed a. (avv.ti Soragni, Iembo) c. Regione Emilia-Romagna (avv.ti Puliatti, Senofonte) ed a.

**Ambiente - Provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) per la realizzazione e l'esercizio di un progetto di tangenziale in Zona Speciale di Conservazione (ZSC).**

*(Omissis)*

## FATTO e DIRITTO

Le Associazioni ambientaliste e i proprietari degli immobili localizzati nelle aree soggette all'intervento oggetto di causa, come specificamente elencati in epigrafe, hanno agito in giudizio per l'annullamento del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (P.A.U.R.) adottato con Delibera della Giunta Regionale n. 770 del 16 maggio 2022, pubblicata sul BURERT dell'8 giugno 2022, con la quale è stato deciso: *"a) di adottare il Provvedimento Autorizzatorio Unico, che comprende il provvedimento di VIA, sulla base del quale sono stati rilasciati titoli abilitativi necessari per la realizzazione e l'esercizio del progetto denominato "Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia" da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia, Località Fogliano proposto dalla Provincia di Reggio Emilia, costitutivo della determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 20, comma 2, della l.r. 4/2018 ; b) di dare atto che il progetto esaminato risulta ambientalmente compatibile e realizzabile nel rispetto delle condizioni ambientali riportate nel verbale conclusivo della Conferenza di servizi che costituisce l'Allegato 1, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, di seguito riportate: [...]"*.

Il ricorso inizialmente notificato conteneva un'istanza postuma di "autorizzazione al superamento dei limiti dimensionali" che è stata respinta con ordinanza collegiale n. 281 del 2022, sicché i ricorrenti in data 12.10.2022 hanno depositato atto di rinuncia ad alcune delle censure inizialmente articolate, così da ricondurre l'atto introduttivo, ex art. 13-ter delle norme di attuazione del codice del processo amministrativo e D.P.C.S. n. 167/2016, nei limiti dimensionali previsti.

Con atto depositato il 24.10.2022 il WWF Emilia Centrale – ODV ha dichiarato di rinunciare al ricorso, mentre all'udienza del 23.11.2022, fissata per la discussione nel merito del ricorso ex art. 55 comma 10 c.p.a., le altre parti hanno insistito per l'accoglimento dell'impugnazione e quindi la causa è stata trattenuta in decisione.

In fatto la vicenda in esame può essere riassunta nei termini che seguono.

La Provincia di Reggio Emilia, in data 10 febbraio 2015, ha emesso un bando per la progettazione preliminare della Tangenziale di Fogliano, al fine di garantire una viabilità alternativa all'attuale ex SS 463, fungendo da collegamento tra la tangenziale Sud Est di Reggio e la viabilità per Scandiano, per alleggerire e deviare parte del traffico veicolare di attraversamento che grava sul centro abitato della frazione di Fogliano nel Comune di Reggio Emilia.

Con Deliberazione di Giunta n. 113 del 18.06.2015 il Comune di Reggio Emilia ha approvato il Progetto Preliminare della Tangenziale di Fogliano - Due Maestà, in variante alla S.P. 467R, secondo il tracciato che, per la contiguità in affiancamento alla linea ferroviaria Reggio Emilia-Sassuolo, è denominato "Tracciato Ferrovia" (o "tracciato A").

Con Delibera n. 54 del 01.12.2016 il CIPE ha approvato il "Piano operativo infrastrutture FSC 2014/2020" di competenza del MIT, all'interno del quale è stato stanziato a favore della Provincia di Reggio Emilia un contributo di € 5.000.000,00 (su un importo complessivo preventivato di € 10.000.000,00), per la realizzazione della Tangenziale di Fogliano - Due Maestà, a condizione che le obbligazioni giuridicamente vincolanti (sottoscrizione del contratto d'appalto) per l'affidamento dei lavori venissero assunte entro il 31.12.2019 (termine poi differito, prima al 31.12.2021 con l'art. 44 del D.L. n. 34/2019, convertito con L. n. 58/2019 e poi al 31.12.2022 con l'art. 8 del D.L. n. 56/2021, non convertito, ma con effetti prodotti fatti salvi dall'art. 1 della L. n. 87/2021).

In data 06.07.2018 la Provincia, in qualità di proponente per l'intervento in oggetto, ha trasmesso ad ARPAE-SAC la domanda relativa alla procedura di definizione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), ai sensi dell'art. 12 della L.R. n. 9/1999.

Con Determina Dirigenziale n. 413 del 14.01.2019 del "Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale" della Regione Emilia-Romagna è stato approvato il "Verbale delle conclusioni relative alla fase di definizione dei contenuti dello Studio d'Impatto Ambientale (scoping)".

Con Decreto del Presidente della Provincia n. 14 del 25.01.2019 è stato approvato il progetto dello studio di fattibilità redatto dal Comune, nonché il progetto di fattibilità tecnica ed economica.



Nel 2019 è stato approvato “l’Accordo di Programma fra Comune e Provincia di Reggio Emilia”, finalizzato a mettere in campo tutte le azioni necessarie per lo sviluppo delle fasi procedurali per la contrazione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti nei tempi definiti dal MIT, sulla base del progetto preliminare approvato.

In data 18.12.2020 la Provincia ha presentato istanza di avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) al fine del rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), ai sensi dell’art. 15 della L.R. n. 4/2018.

Nella stessa data, con Decreto del Presidente della Provincia n. 266/2020, è stata approvata la proposta di progetto definitivo dell’opera.

In data 22.03.2021 la Provincia ha trasmesso al Comune il progetto definitivo, per un costo complessivo dell’intervento pari a € 13.150.000, con la proposta di suddivisione dell’opera in 2 lotti funzionali (primo lotto da appaltare nel 2022 e secondo lotto da finanziare nel 2023).

Per portare a termine la fase di progettazione, la Provincia ha quindi affidato gli incarichi propedeutici alla progettazione definitiva ed esecutiva.

In data 18.05.2021 ARPAE-SAC ha trasmesso alla Provincia la richiesta di integrazioni documentali, finalizzata all’approfondimento delle valutazioni dell’impatto ambientale dell’opera; tali integrazioni sono state depositate in data 07.10.2021.

Il Comune, con Delibera di Giunta n. 39 del 10.03.2022, ha approvato un atto di indirizzo per l’approvazione del progetto definitivo alla variante alla SP 467R in località Fogliano – Due Maestà.

L’Ufficio Parchi della Regione, competente ad esprimersi sulla valutazione di incidenza sul sito IT4030021 - ZSC - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo, ha approvato la Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) con Determinazione n. 100 del 10.01.2022.

In data 06.05.2022, a seguito della riunione conclusiva della Conferenza di Servizi promossa da ARPAE-SAC, è stato sottoscritto il verbale conclusivo di adozione del PAUR, comprensivo di VIA, che costituisce il titolo abilitativo necessario per la realizzazione e l’esercizio della “Tangenziale di Fogliano – Due Maestà in Comune di Reggio Emilia”, ai sensi dell’art. 20, comma 2, della L.R. n. 4/2018.

Con Delibera n. 770 del 16.05.2022, pubblicata sul BURERT in data 08.06.2022, la Giunta Regionale ha adottato il PAUR, comprensivo anche di VIA.

Tale ultimo atto è stato impugnato in questo giudizio dai ricorrenti i quali sostengono l’illegittimità del Progetto approvato, in quanto a loro dire il Tracciato prescelto inciderebbe pesantemente su aree sottoposte alla protezione della disciplina comunitaria sulla salvaguardia degli habitat e delle specie viventi, quali in particolare gli arenali di pertinenza dei torrenti Lodola e Rodano e soprattutto della Zona Speciale di Conservazione (ZSC) del Comune di Reggio Emilia, denominata IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”.

In particolare, secondo i ricorrenti, attraverso la realizzazione dell’opera secondo il c.d. Tracciato Ferrovia, la predetta Zona Speciale di Conservazione verrebbe attraversata dalla Tangenziale, tranciando in due il sito di interesse comunitario, inserito nella rete Natura 2000 nell’ambito della Direttiva dell’Unione Europea 92/43 “Habitat”, che tutela tra le altre le aree di particolare pregio ambientale denominate Siti di Importanza Comunitaria (SIC), destinate a diventare Zone Speciali di Conservazione (ZSC).

Quindi, in sintesi, i ricorrenti non contestano a monte la realizzazione dell’opera, anche a loro dire necessaria per il decongestionamento del traffico, ma criticano il tracciato scelto dall’Amministrazione per il passaggio della Tangenziale, in quanto a loro dire quello da ultimo approvato (Tracciato “A”, cd. “Tracciato Ferrovia”) non sarebbe il “meno impattante” e migliore tra le diverse alternative presenti nei tavoli progettuali, tenuto conto degli aspetti ambientali e paesaggistici, di quelli tecnici e trasportistici, nonché dei profili economici e sociali.

In particolare, secondo i ricorrenti, il c.d. Tracciato Ferrovia risulterebbe sotto tutti i profili peggiore del c.d. Tracciato Carcere, se quest’ultimo venisse “sottoposto ad accurati approfondimenti tecnici, riguardanti soprattutto la progettazione delle connessioni con la SP467 e con la Tangenziale Sud Est”, ed “adeguando questi nodi ai nuovi carichi di traffico”.

In diritto i ricorrenti hanno articolato diverse doglianze, che possono essere riassunte nei termini che seguono.

Innanzitutto vi sarebbe violazione e falsa applicazione dell’art. 6 della Direttiva europea 92/43/CEE e del principio di precauzione, in quanto l’area oggetto di intervento/espropriazione ricomprende la ZSC denominata IT4030021 “Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo”, creando a loro avviso effetti dannosi sulla stessa incompatibili con la predetta Direttiva, che mira invece alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali e della flora e della fauna selvatica.

In particolare, essi contestano all’Amministrazione di avere optato per il Tracciato Ferrovia, benché più impattante rispetto al Tracciato Carcere sull’habitat, le specie e l’integrità del sito Natura 2000 interessato.

Sempre sotto il profilo ambientale, eccepiscono la violazione e falsa applicazione della Legge Regionale Emilia Romagna n. 6 del 2015 e l’eccesso di potere, in quanto a loro avviso l’area ZSC IT4030021 attraversata dalla strada tangenziale ad alto traffico di progetto, coinciderebbe con una delle principali reti di collegamento ecologico del territorio provinciale, definita come Corridoio Primario Planiziale E2, nell’elaborato P2 del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito indicato PTCP), circostanza della quale l’Amministrazione non avrebbe tenuto conto, né motivato

nel provvedimento impugnato.

Anche sotto il profilo trasportistico, secondo i ricorrenti, l'Amministrazione avrebbe agito in violazione dei principi del buon andamento e di ragionevolezza, atteso che il Tracciato Ferrovia non ha connessione con la attuale SP 467, sicché la nuova arteria non potrebbe a loro dire intercettare il traffico generato dall'abitato della frazione di Fogliano, vanificando quindi gli obiettivi di decongestionamento del traffico previsti.

Inoltre, il Tracciato Ferrovia sarebbe secondo i ricorrenti più oneroso del Tracciato Carcere, tenuto anche conto delle opere complementari e di raccordo, come previste per il primo dall'Atto di indirizzo del Comune di Reggio Emilia del 19.04.2022, sicché anche sotto tale profilo la scelta dell'Amministrazione sarebbe incongrua e irragionevole.

Stanti i motivi appena esposti, i ricorrenti hanno chiesto annullarsi gli atti impugnati, con vittoria di spese.

La Regione Emilia Romagna, la Provincia di Reggio Emilia e il Comune di Reggio Emilia si sono costituiti contestando quanto ex adverso dedotto e chiedendo il rigetto dell'impugnazione.

All'esito del giudizio - dichiarato parzialmente estinto per rinuncia di Wwf Emilia Centrale - Odv - il ricorso va per il resto respinto, con spese a carico dei ricorrenti, liquidate come in dispositivo.

Invero, come già premesso, i ricorrenti non contestano in ricorso la realizzazione della Tangenziale in esame per decongestionare il traffico in zona, ma impugnano il Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) emesso ex art. 27 bis del D. Lgs. n. 152 del 2006 (T.U. Ambiente), comprensivo della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) positiva e di tutti gli altri titoli abilitativi necessari per la realizzazione del progetto rilasciati dalle Amministrazioni che hanno partecipato alla Conferenza dei Servizi, ritenendo illegittima la scelta del tracciato operata dagli Enti competenti, a fronte delle diverse alternative possibili.

In particolare, secondo i ricorrenti, l'Amministrazione avrebbe illegittimamente optato per il Tracciato Ferrovia, invece di scegliere il Tracciato Carcere, a loro avviso migliore sotto il profilo paesaggistico, trasportistico ed economico.

La tesi non può essere condivisa.

Invero, dagli atti prodotti in giudizio emerge che la scelta del Tracciato Ferrovia è avvenuta all'esito di un complesso procedimento, nel corso del quale le Amministrazioni coinvolte hanno esperito un'istruttoria molto approfondita circa tutti gli aspetti rilevanti.

La Provincia di Reggio Emilia, in qualità di soggetto attuatore del progetto, per ottenere il Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) comprensivo del provvedimento di VIA sul progetto definitivo, impugnato in questa sede, ha infatti condotto le diverse fasi progettuali (studio di fattibilità, progetto preliminare, definitivo ed esecutivo), prestando particolare rilevanza all'individuazione del tracciato della Tangenziale e valutando nel dettaglio una pluralità di alternative possibili, prima di addivenire alla scelta del Tracciato Ferrovia.

E nel verbale conclusivo della conferenza di servizi (vedi Doc. 1 prodotto dalla Regione in data 17.09.2022) sono state puntualmente evidenziate le ragioni per le quali quest'ultimo è stato ritenuto complessivamente il migliore, argomentando in ordine a tutti i profili contestati dai ricorrenti.

In particolare, per quanto riguarda l'impatto ambientale, i ricorrenti con i primi motivi di impugnazione sopra riportati, sostengono che l'Amministrazione avrebbe violato la Direttiva europea n. 92/43/CEE e il principio di precauzione, in quanto il Tracciato Ferrovia a loro avviso risulterebbe quello più impattante sull'area ZSC denominata IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo" interessata dall'intervento, così creando effetti dannosi sulla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali e della flora e della fauna selvatica, che la Direttiva comunitaria citata mira invece a tutelare.

Tuttavia, a dimostrazione dell'infondatezza di tale doglianza, le Amministrazioni resistenti hanno innanzitutto evidenziato che la Natura 2000, nel cui ambito è ricompresa la Zona Speciale di Conservazione IT4030021 "Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmiolo" a cui fanno riferimento i ricorrenti, è un insieme di aree destinate alla conservazione della biodiversità presente nel territorio dell'Unione Europea e, in particolare, alla tutela degli habitat e delle specie animali e vegetali rari e minacciati di importanza unionale indicati negli allegati alle Direttive europee, dove sono consentite le attività antropiche nel rispetto di determinati criteri e parametri fissati dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale (Misure di conservazione e Piani di gestione).

La Rete Natura 2000 in Emilia-Romagna, come allegato dalla Regione in giudizio, è costituita da 159 siti (71 ZSC, 68 ZSC-ZPS, 19 ZPS, 1 SIC) che ricoprono una superficie complessiva di 301.761 ettari e per ogni sito sono stati accertati e cartografati gli habitat e le specie presenti.

La ZSC qui di interesse, si estende in particolare su una superficie di 192 ettari ed è composta da un corpo principale di 182 ettari (interessato dal progetto della Tangenziale), nel cui ambito non è presente l'unico habitat prioritario riportato dallo "Standard Data Form Natura 2000" del Sito, esistono solo due specie vegetali prioritarie (il crescione d'acqua *Nasturtium officinale* e l'Imperatoria veneta *Xanthoselinum venetum*) e nessuna specie animale prioritaria, circostanze sicuramente rilevanti al fine di valutare la legittimità dell'opera sotto il profilo del suo impatto ambientale e sulle quali i ricorrenti nulla hanno replicato all'Amministrazione in giudizio.

E con riferimento al possibile impatto ambientale dell'intervento su tale Zona, nel corso dell'approfondita istruttoria compiuta, l'Amministrazione ha operato una comparazione tra le alternative di tracciato possibili, spiegando in maniera puntuale le ragioni per le quali ha optato per il Tracciato Ferrovia (punto 2.C.1 della Conferenza di Servizi), profilo sul

quale si è concentrata l'attenzione anche in sede di Valutazione di Incidenza Ambientale (incombente necessario in quanto l'intervento incide su un sito di rilevanza comunitaria), all'esito della quale la Regione (vedi Determinazione dirigenziale n. 100 del 2022) ha concluso per la superabilità dell'impatto negativo e significativo sul sito, mediante una serie di misure di mitigazione e di compensazione (vedi anche Conferenza di servizi, punto 2.C.5.3).

Peraltro, ha evidenziato la Regione in giudizio, il MiTE in data 4.3.2022 ha trasmesso alla Commissione Europea tutta la relativa documentazione (art. 6, comma 4, Direttiva 92/43/CEE) contestualmente notificando la conclusione dell'iter autorizzativo, sicché anche sotto tale profilo il procedimento seguito deve ritenersi correttamente espletato.

E per quanto riguarda l'aspetto ambientale, nell'ambito della Conferenza di Servizi, non sono state valutate solo le ripercussioni dei diversi tracciati sulla ZSC di interesse, ma sono stati approfonditi anche i restanti riflessi dell'opera, con riguardo ai diversi tracciati possibili (in punto di emissioni inquinanti, impatto acustico, disturbo da vibrazioni e salute pubblica, impatto sul paesaggio e l'ecosistema, ...).

Inoltre, nell'esercizio del proprio potere discrezionale in ordine alla scelta del tracciato da prediligere per la realizzazione della Tangenziale, l'Amministrazione ha dovuto necessariamente tenere in considerazione tutti i profili interessati dall'opera e quindi non solo l'impatto ambientale dell'intervento, ma anche gli aspetti concernenti i riflessi dell'infrastruttura sulla viabilità in relazione alle diverse opzioni esaminate, attese le finalità specifiche del procedimento in corso, volto appunto a decongestionare il traffico nelle zone interessate.

E a questo riguardo, dal verbale della Conferenza di Servizi, emergono chiaramente le specifiche ragioni per le quali l'Amministrazione ha ragionevolmente deciso di optare per il Tracciato Ferrovia, anziché per il Tracciato Carcere (vedi punto 2.C.1.1), riportandosi le valutazioni comparative dei possibili tracciati, anche sotto il profilo trasportistico, dell'Amministrazione proponente: *“Al fine di valutare il raggiungimento dell'obiettivo principale perseguito nel proporre la variante oggetto di studio, cioè la riduzione dei flussi di attraversamento che quotidianamente interessano l'abitato di Fogliano e gli altri addensamenti insediativi presenti lungo la SP467, sono stati riportati e analizzati: [...]. Per l'analisi trasportistica delle alternative di tracciato descritte nel paragrafo “2.B.3 Descrizione delle alternative di progetto compresa l'alternativa zero” è stato anzitutto evidenziato nello specifico che: [...]. In sintesi dal punto di vista trasportistico sulla base delle valutazioni effettuate emergono le seguenti conclusioni che hanno portato ad indicare l'alternativa A quale soluzione di riferimento del progetto: - l'analisi dello scenario tendenziale (S0) evidenzia come il mantenimento delle infrastrutture attuali considerando l'incremento di traffico futuro comporta situazioni di estrema congestione del traffico, in particolare alla rotatoria tra la SP467 e la tangenziale sud di Reggio Emilia; - confrontando le alternative prese in esame, in termini di reindirizzamento del traffico dal tracciato esistente della SP467 alla nuova Variante, la soluzione A, risulta preferibile rispetto a tutte le altre; infatti la riduzione dei flussi sul tracciato storico della SP 467R nell'ora di punta del mattino, rispetto allo scenario tendenziale (S0), risulta mediamente del 55% nel caso dell'Alternativa A, a fronte di riduzioni del 40%, 38% e 37,5% circa rispettivamente per le alternative C, D e E; - la soluzione A permetterà una riduzione dei flussi su tutte le tratte del tracciato storico della SP467 che varia fra il 50% ed il 70%, ben superiori a quelle dell'alternativa C’, mentre le soluzioni D e E comportano riduzioni più contenute e più disomogenee lungo il percorso; - l'alternativa C risulta decisamente meno performante delle altre soluzioni, per due motivi: - la Variante non “raccolge” i flussi provenienti da via A. Frank, dato che manca il nodo di connessione con questa strada; - la rotatoria SP467/Tangenziale, già attualmente critica, diventa ancora più congestionata fino a bloccarsi completamente con l'aggiunta del quinto ramo relativo alla tratta terminale della nuova Variante. Tale blocco causa risalite di coda consistenti sulla tangenziale, sulla provinciale e sulla variante, paralizzando di fatto il traffico nell'area; - nelle alternative D e E l'itinerario della variante funziona più come nuovo collegamento extraurbano fra la zona di Montanara/Bosco e la Tangenziale sud/est (verso la via Emilia), che non come alternativa al tracciato della SP467, che beneficia di una riduzione di traffico limitato al 35÷40%; - un altro beneficio rilevante del progetto di variante è quello della riduzione dei tempi complessivi di percorrenza sulla rete (espressi in termini di veic\*ora) dell'ambito oggetto di analisi; anche in questo caso la soluzione A (con una riduzione del 19,4% rispetto allo stato di fatto) risulta decisamente preferibile rispetto alle soluzioni D e E (che presentano incrementi rispettivamente del 1,2% e 1,3%). La soluzione C’ presenta un incremento del 16%; inoltre la velocizzazione del traffico nella soluzione A rispetto allo stato di fatto e allo scenario tendenziale (S0) si nota in tutte le componenti della rete (SP467, Variante, tangenziale Sud/Est, resto della rete) mentre tale effetto di fluidificazione generale non si riscontra nelle altre soluzioni alternative di tracciato [...].”*

Peraltro, gli stessi ricorrenti, nel proprio atto introduttivo, laddove affermano che l'Amministrazione avrebbe dovuto optare per il Tracciato Carcere, sostengono che al fine di rispondere alle esigenze di decongestionamento del traffico, per la concreta realizzazione di tale ultimo Tracciato, lo stesso andrebbe comunque “sottoposto ad accurati approfondimenti tecnici, riguardanti soprattutto la progettazione delle connessioni con la SP467 e con la Tangenziale Sud Est”, e realizzato “adeguando questi nodi ai nuovi carichi di traffico”, sicché allo stato neppure potrebbe ritenersi certa la maggiore utilità del Tracciato Carcere nei termini invocati dai ricorrenti, non avendo essi neppure indicato puntualmente quali approfondimenti tecnici in ordine alla progettazione delle connessioni con la SP467 e con la Tangenziale Sud Est e quali adeguamenti di questi nodi ai nuovi carichi di traffico sarebbero a loro dire necessari.

Del pari, anche per tale ultima ragione, neppure colgono nel segno le censure contenute in ricorso circa l'asserita maggiore



onerosità del tracciato prescelto rispetto al Tracciato Carcere (profilo rispetto al quale peraltro i ricorrenti non hanno uno specifico interesse al ricorso), atteso che i costi utilizzati dai ricorrenti per operare il confronto tra i due Tracciati, quanto al Tracciato Carcere, risultano meramente indicativi e comunque non tengono in considerazione tutti gli eventuali adeguamenti che come visto si renderebbero a loro stesso dire necessari per la concreta realizzazione di tale tracciato, mancando un progetto definitivo con relativo computo metrico in tal senso.

Né rilevano in questa sede gli asseriti problemi di copertura finanziaria dell'opera, non avendo i ricorrenti alcun interesse in tal senso, ed essendo comunque le relative doglianze superate dal Decreto del Presidente della Provincia n. 174 del 09.09.2022, che ha approvato le modifiche all'accordo di programma e il nuovo quadro economico dell'opera, e dalla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 139 del 12.09.2022 che ha ratificato la Deliberazione della Giunta Comunale n. 161 del 03.08.2022, con la quale il Comune ha approvato il nuovo testo dell'accordo, disponendo la conseguente variazione del bilancio di previsione 2022 e le modalità di attuazione del primo lotto dell'opera; mentre circa il secondo stralcio funzionale, la cui realizzazione è prevista per il 2023, il parere di regolarità contabile, come allegato dalla Provincia in giudizio, si limita a rinviare al bilancio di previsione 2023-2025 per il reperimento delle risorse necessarie a realizzare il completamento dell'opera.

In ogni caso, come già evidenziato, il profilo economico è solo uno dei profili da valutare nella decisione del miglior tracciato possibile, risultando comunque prioritaria la verifica del raggiungimento dello scopo per il quale l'opera è stata pensata, con ampi margini di discrezionalità da parte dell'Amministrazione nella scelta, attesa la necessità di operare un delicato bilanciamento tra tutti gli interessi coinvolti nel procedimento.

Invero, per giurisprudenza consolidata, la scelta delle caratteristiche di un'opera pubblica, tra cui il tracciato di una strada, rientra nella discrezionalità dell'Amministrazione (vedi Consiglio di Stato, sentenze n. 5800 del 2015 e n. 8786 del 2009) ed è sindacabile dal Giudice Amministrativo solo in caso di manifesta irragionevolezza o palese incongruità, ipotesi sicuramente non ravvisabili nel caso in esame, risultando la decisione assunta dall'Amministrazione nell'ipotesi in discussione, per tutte le ragioni già esposte, adeguatamente motivata e non irrazionale.

Pertanto, ferma la parziale estinzione del giudizio per rinuncia di Wwf Emilia Centrale - Odv, per il resto il ricorso va respinto, con spese a carico dei ricorrenti, liquidate come in dispositivo.

*(Omissis)*

