



AUTOSTRADA  
REGIONALE  
CISPADANA

**Autostrada Regionale Cispadana SpA**

Società soggetta a direzione e coordinamento di Autostrada del Brennero SpA  
Sede legale: 38121 Trento, via Berlino 10 Sede operativa: 40129 Bologna, via dell'Arcoveggio 49/5  
C.F. e P.IVA 02161360223 - Capitale sociale sottoscritto € 70.000.000 - Capitale sociale versato  
€ 45.500.000 - Tel. 051.320432 - Fax 051.323649 - segreteria@autostradacispadana.it - PEC:  
arc-spa@legalmail.it - www.autostradaregionalecispadana.it

Spett.le  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni Ambientali  
Alla c.a. del Direttore Generale  
Dott. Renato Grimaldi  
e del Responsabile del Procedimento  
Dott. Antonio Venditti  
[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Spett.le  
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS  
c.a. del Referente del Gruppo Istruttore  
Arch. Sergio Lembo  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

e, p.c. Spett.le  
Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Turismo  
Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio  
Alla c.a. del Direttore Generale  
Dott.ssa Caterina Bon Valsassina  
e del Responsabile del Procedimento  
Arch. Annino Isola  
[mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.it)

Spett.le  
Regione Emilia Romagna  
Direzione generale cura del territorio e dell'ambiente  
c.a. Direttore Generale  
Dott. Ing. Paolo Ferrecchi  
Servizio Viabilità, Logistica e Trasporto per Vie d'acqua  
c.a. RUP Dott. Ing. Alfeo Brognara  
[viabilita@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:viabilita@postacert.regione.emilia-romagna.it)

Spett.le  
Regione Emilia Romagna  
Servizio valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale  
c.a. Responsabile  
Arch. Alessandro Maria Di Stefano  
[vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)



Sistema Certificato  
UNI EN ISO 14001  
SCA 13-178/EA 34



Sistema Certificato  
BS OHSAS 18001  
SCS 13-116/EA 34



Sistema Certificato  
UNI EN ISO 9001  
SCA 10-2574/EA 34



Bologna, 12/07/2016

PG/412/2016

**Oggetto: Procedura di V.I.A. (ID\_VIP 2069) Progetto Definitivo Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggio - Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13.**

Integrazione alla valutazione ambientale in corso richiesta dalla Delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016 -trasmessa con nota MATTM di protocollo m\_amte.DVA.Registro Ufficiale.U.0005083.26-02-2016- relativa alla modifica del tracciato autostradale in corrispondenza del sito archeologico "Castrum" di Novi di Modena (MO) e dell'ansa del Panaro nel Comune di Finale Emilia (MO). Trasmissione controdeduzioni del Proponente alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM dal 18 marzo 2016 ad oggi.

In merito alla procedura in oggetto, facendo seguito alla riunione tenutasi in data 21 aprile u.s. presso la sede del MATTM, nel corso della quale è emersa la necessità di raccogliere le controdeduzioni del Proponente a tutte le osservazioni del Pubblico avanzate in seguito al deposito delle integrazioni epigrafate, siamo a trasmettere, in allegato alla presente, le controdeduzioni elaborate dalla Scrivente società alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM dal 18 marzo 2016 ad oggi.

Distinti saluti

**Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.**  
**Il Presidente**

**Graziano Rattuzzi**

All. c.s.d.

MTS



Sistema Certificato  
UNI EN ISO 14001  
SCA 13-178/EA 34



Sistema Certificato  
BS OHSAS 18001  
SCS 13-116/EA 34



Sistema Certificato  
UNI EN ISO 9001  
SCA 10-2574/EA 34



PROCEDIMENTO DI V.I.A. (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)

PROGETTO DEFINITIVO

# AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

DAL CASELLO DI REGGIOLO – ROLO SULLA A22  
AL CASELLO DI FERRARA SUD SULLA A13

CONTRODEDUZIONI DEL PROMOTORE ALLE  
OSSERVAZIONI PUBBLICATE SUL SITO DEL MINISTERO  
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL  
MARE, INERENTI ALLE INTEGRAZIONI RICHIESTE DALLA  
DPCM DEL 10/02/2016 E RELATIVE ALLA MODIFICA DEL  
TRACCIATO AUTOSTRADALE IN CORRISPONDENZA DEL  
SITO ARCHEOLOGICO "CASTRUM" DI NOVI DI MODENA  
E DELL'ANSA DEL FIUME PANARO

Luglio 2016

IL PROMOTORE



---

## INDICE

<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>7</b>
<b>ID 1.0 – SIG. DANIELE ANGELINI (prot. MATTM DVA_2016-0010311).....</b>	<b>11</b>
<b>ID 2.1 - COMUNE DI NOVI DI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0011475) .....</b>	<b>12</b>
<b>ID 2.2 - COMUNE DI NOVI DI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0011475) .....</b>	<b>13</b>
<b>ID 3.1 – SIG. MARIO BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0012781).....</b>	<b>14</b>
<b>ID 3.2 – SIG. MARIO BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0012781).....</b>	<b>15</b>
<b>ID 3.3 – SIG. MARIO BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0012781).....</b>	<b>16</b>
<b>ID 4.1 – SIG.RA DONATELLA TAVERNARI (prot. MATTM DVA-2016-0013074).....</b>	<b>17</b>
<b>ID 4.2 – SIG.RA DONATELLA TAVERNARI (prot. MATTM DVA-2016-0013074).....</b>	<b>18</b>
<b>ID 4.3 – SIG.RA DONATELLA TAVERNARI (prot. MATTM DVA-2016-0013074).....</b>	<b>19</b>
<b>ID 5.0 – SIG. GIAMPIERO TESTI (prot. MATTM DVA-2016-0013082).....</b>	<b>20</b>
<b>ID 6.0 – SIG. ROBERTO COPPA (prot. MATTM DVA-2016-0013151).....</b>	<b>21</b>
<b>ID 7.0 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM DVA-2016-0013187).....</b>	<b>22</b>
<b>ID 8.1 - COMUNE DI SANT’AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204).....</b>	<b>23</b>
<b>ID 8.2 - COMUNE DI SANT’AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204).....</b>	<b>24</b>
<b>ID 8.3 - COMUNE DI SANT’AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204).....</b>	<b>25</b>
<b>ID 8.4 - COMUNE DI SANT’AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204).....</b>	<b>26</b>
<b>ID 8.5 - COMUNE DI SANT’AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204).....</b>	<b>27</b>
<b>ID 9.1 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>28</b>
<b>ID 9.2 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>30</b>
<b>ID 9.3 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>33</b>
<b>ID 9.4 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>34</b>
<b>ID 9.5 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>35</b>
<b>ID 9.6 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>36</b>
<b>ID 9.7 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>37</b>
<b>ID 9.8 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>38</b>

<b>ID 9.9 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>39</b>
<b>ID 9.10 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>40</b>
<b>ID 9.11 - COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>41</b>
<b>ID 9.12 - COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>42</b>
<b>ID 9.13 - COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>43</b>
<b>ID 9.14 - COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422).....</b>	<b>44</b>
<b>ID 10.1 – LEGAMBIENTE ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-2016-0013451).....</b>	<b>45</b>
<b>ID 10.2 – LEGAMBIENTE ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-2016-0013451).....</b>	<b>46</b>
<b>ID 11.0 – PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM DVA-2016-0013478)</b>	<b>47</b>
<b>ID 12.0 – SIG.RA MARINA SCARPA (prot. MATTM DVA-2016-0013507).....</b>	<b>48</b>
<b>ID 13.0 – COMUNE DI CONCORDIA SULLA SECCHIA (prot. MATTM DVA-2016-0013513).....</b>	<b>49</b>
<b>ID 14.1 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517).....</b>	<b>51</b>
<b>ID 14.2 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517).....</b>	<b>52</b>
<b>ID 14.3 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517).....</b>	<b>53</b>
<b>ID 14.4 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517).....</b>	<b>54</b>
<b>ID 14.5 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517).....</b>	<b>56</b>
<b>ID 14.6 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517).....</b>	<b>58</b>
<b>ID 14.7 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517).....</b>	<b>59</b>
<b>ID 14.8 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517).....</b>	<b>60</b>

<b>ID 15.0 – SIGG. TIZIANA ROSSI, CRISTINA ROSSI E RENATA ROSSI (prot. MATTM DVA-2016-0013521).....</b>	<b>61</b>
<b>ID 16.1 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI (prot. MATTM DVA-2016-0013570) .....</b>	<b>62</b>
<b>ID 16.2 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI (prot. MATTM DVA-2016-0013570) .....</b>	<b>63</b>
<b>ID 16.3 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI (prot. MATTM DVA-2016-0013570) .....</b>	<b>64</b>
<b>ID 16.4 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI (prot. MATTM DVA-2016-0013570) .....</b>	<b>65</b>
<b>ID 17.0 – CONSORZIO DI MIGLIORAMENTO CANALE BRATELLARI E CONSORZIO DI BONIFICA SELVABELLA (prot. MATTM DVA-2016-0013601).....</b>	<b>66</b>
<b>ID 18.0 – SIG. FRANCESCO AMEDEI (prot. MATTM DVA-2016-0013645).....</b>	<b>68</b>
<b>ID 19.0 – CONSORZIO DI MIGLIORAMENTO CANALE BRATELLARI E CONSORZIO DI BONIFICA SELVABELLA (prot. MATTM DVA-2016-0013648).....</b>	<b>69</b>
<b>ID 20.1 – SIG. SERGIO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013699) .....</b>	<b>70</b>
<b>ID 20.2 – SIG. SERGIO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013699) .....</b>	<b>71</b>
<b>ID 20.3 – SIG. SERGIO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013699) .....</b>	<b>72</b>
<b>ID 20.4 – SIG. SERGIO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013699) .....</b>	<b>73</b>
<b>ID 21.0 – SIG. TONINO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013753) .....</b>	<b>74</b>
<b>ID 22.0 – SIGG. GIANNI MANFerdINI E GIULIANA ChIERICI (prot. MATTM DVA-2016-0013757).....</b>	<b>75</b>
<b>ID 23.1 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812).....</b>	<b>76</b>
<b>ID 23.2 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812).....</b>	<b>77</b>
<b>ID 23.3 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812).....</b>	<b>78</b>
<b>ID 23.4 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812).....</b>	<b>79</b>
<b>ID 23.5 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812).....</b>	<b>80</b>

<b>ID 23.6 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA      AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812).....</b>	<b>81</b>
<b>ID 24.1 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822) .....</b>	<b>82</b>
<b>ID 24.2 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822) .....</b>	<b>83</b>
<b>ID 24.3 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822) .....</b>	<b>84</b>
<b>ID 24.4 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822) .....</b>	<b>85</b>
<b>ID 24.5 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822) .....</b>	<b>86</b>
<b>ID 24.6 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822) .....</b>	<b>87</b>
<b>ID 25.0 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA      AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013824).....</b>	<b>88</b>
<b>ID 26.1 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878).....</b>	<b>89</b>
<b>ID 26.2 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878).....</b>	<b>90</b>
<b>ID 26.3 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878).....</b>	<b>91</b>
<b>ID 26.4 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878).....</b>	<b>92</b>
<b>ID 26.5 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878).....</b>	<b>94</b>
<b>ID 27.0 – SIG.RA MARTA BALBONI (prot. MATTM DVA-2016-0013884).....</b>	<b>95</b>
<b>ID 28.1 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>96</b>
<b>ID 28.2 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>98</b>
<b>ID 28.3 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>100</b>
<b>ID 28.4 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>101</b>
<b>ID 28.5 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>102</b>
<b>ID 28.6 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>103</b>
<b>ID 28.7 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>104</b>
<b>ID 28.8 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>105</b>
<b>ID 28.9 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>106</b>
<b>ID 28.10 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>107</b>
<b>ID 28.11 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911).....</b>	<b>108</b>
<b>ID 29.0 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZANI (prot. MATTM DVA-2016-0013951) .....</b>	<b>109</b>



---

<b>ID 30.0 – SIGG. TIZIANA ROSSI, CRISTINA ROSSI E RENATA ROSSI (prot. MATTM DVA-2016-0013953).....</b>	<b>110</b>
<b>ID 31.0 – SIGG. TIZIANA ROSSI, CRISTINA ROSSI E RENATA ROSSI (prot. MATTM DVA-2016- 0014097).....</b>	<b>111</b>
<b>ID 32.0 – SIG. CARLO ASTI (prot. MATTM DVA-2016-0014518) .....</b>	<b>112</b>



## INTRODUZIONE

Il presente documento ha lo scopo di fornire al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le controdeduzioni formulate dal Concessionario alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito del MATTM, a seguito della pubblicazione delle integrazioni richieste dalla Delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016, relative alla modifica del tracciato autostradale in corrispondenza del sito archeologico "Castrum" nel Comune di Novi di Modena (MO) e dell'ansa del fiume Panaro nel Comune di Finale Emilia (MO).

Al fine di fornire risposte puntuali ad ogni osservazione formulata, ogni richiesta è stata catalogata e scomposta in sotto-osservazioni. La sottostante tabella riporta la corrispondenza tra l'identificativo ID assegnato dallo scrivente, composto da un progressivo assoluto relativo a ogni soggetto intervenuto ed uno relativo alla singola osservazione, e il protocollo assegnato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

ID	Protocollo MATTM	Denominazione "Ente"	Data prot.
1.0	DVA_2016-0010311	Sig. Daniele Angelini	15/04/2016
2.1	DVA-2016-0011475	Comune di Novi di Modena	28/04/2016
2.2	DVA-2016-0011475	Comune di Novi di Modena	28/04/2016
3.1	DVA-2016-0012781	Sig. Mario Bregoli	11/05/2016
3.2	DVA-2016-0012781	Sig. Mario Bregoli	11/05/2016
3.3	DVA-2016-0012781	Sig. Mario Bregoli	11/05/2016
4.1	DVA-2016-0013074	Sig.ra Donatella Tavernari	13/05/2016
4.2	DVA-2016-0013074	Sig.ra Donatella Tavernari	13/05/2016
4.3	DVA-2016-0013074	Sig.ra Donatella Tavernari	13/05/2016
5.0	DVA-2016-0013082	Sig. Giampiero Testi	13/05/2016
6.0	DVA-2016-0013151	Sig. Roberto Coppa	16/05/2016
7.0	DVA-2016-0013187	Comune di Cento	16/05/2016
8.1	DVA-2016-0013204	Comune di Sant'Agostino	16/05/2016
8.2	DVA-2016-0013204	Comune di Sant'Agostino	16/05/2016
8.3	DVA-2016-0013204	Comune di Sant'Agostino	16/05/2016

**CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI INERENTI LE INTEGRAZIONI  
RICHIESTE DALLA DPCM DEL 10/02/2016**

8.4	DVA-2016-0013204	Comune di Sant'Agostino	16/05/2016
8.5	DVA-2016-0013204	Comune di Sant'Agostino	16/05/2016
9.1	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.2	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.3	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.4	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.5	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.6	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.7	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.8	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.9	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.10	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.11	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.12	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.13	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
9.14	DVA-2016-0013422	Comune di Finale Emilia	18/05/2016
10.1	DVA-2016-0013451	Legambiente alto Ferrarese	18/05/2016
10.2	DVA-2016-0013451	Legambiente alto Ferrarese	19/05/2016
11.0	DVA-2016-0013478	Partecipanza Agraria di Cento	18/05/2016
12.0	DVA-2016-0013507	Sig.ra Marina Scarpa	19/05/2016
13.0	DVA-2016-0013513	Comune Concordia Secchia	19/05/2016
14.1	DVA-2016-0013517	Rifondazione Comunista - Finale Emilia	19/05/2016
14.2	DVA-2016-0013517	Rifondazione Comunista - Finale Emilia	19/05/2016
14.3	DVA-2016-0013517	Rifondazione Comunista - Finale Emilia	19/05/2016
14.4	DVA-2016-0013517	Rifondazione Comunista - Finale Emilia	19/05/2016
14.5	DVA-2016-0013517	Rifondazione Comunista - Finale Emilia	19/05/2016
14.6	DVA-2016-0013517	Rifondazione Comunista - Finale Emilia	19/05/2016

**CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI INERENTI LE INTEGRAZIONI  
RICHIESTE DALLA DPCM DEL 10/02/2016**

14.7	DVA-2016-0013517	Rifondazione Comunista - Finale Emilia	19/05/2016
14.8	DVA-2016-0013517	Rifondazione Comunista - Finale Emilia	19/05/2016
15.0	DVA-2016-0013521	Sigg. Tiziana Rossi, Cristina Rossi e Renata Rossi	19/05/2016
16.1	DVA-2016-0013570	Azienda Agricola Corazzari	19/05/2016
16.2	DVA-2016-0013570	Azienda Agricola Corazzari	19/05/2016
16.3	DVA-2016-0013570	Azienda Agricola Corazzari	19/05/2016
16.4	DVA-2016-0013570	Azienda Agricola Corazzari	19/05/2016
17.0	DVA-2016-0013601	Consorzio di miglioramento canale Bratellari e Consorzio di bonifica Selvabella	19/05/2016
18.0	DVA-2016-0013645	Sig. Francesco Amadei	20/05/2016
19.0	DVA-2016-0013648	Consorzio di miglioramento canale Bratellari e Consorzio di bonifica Selvabella	20/05/2016
20.1	DVA-2016-0013699	Sig. Sergio Traldi	20/05/2016
20.2	DVA-2016-0013699	Sig. Sergio Traldi	20/05/2016
20.3	DVA-2016-0013699	Sig. Sergio Traldi	20/05/2016
20.4	DVA-2016-0013699	Sig. Sergio Traldi	20/05/2016
21.0	DVA-2016-0013753	Sig. Tonino Traldi	20/05/2016
22.0	DVA-2016-0013757	Sigg. Gianni Manferdini e Giuliana Chierici	20/05/2016
23.1	DVA-2016-0013812	Confagricoltura Modena e Confederezion Italiana Agricoltori Modena	20/05/2016
23.2	DVA-2016-0013812	Confagricoltura Modena e Confederezion Italiana Agricoltori Modena	20/05/2016
23.3	DVA-2016-0013812	Confagricoltura Modena e Confederezion Italiana Agricoltori Modena	20/05/2016
23.4	DVA-2016-0013812	Confagricoltura Modena e Confederezion Italiana Agricoltori Modena	20/05/2016
23.5	DVA-2016-0013812	Confagricoltura Modena e Confederezion Italiana Agricoltori Modena	20/05/2016
23.6	DVA-2016-0013812	Confagricoltura Modena e Confederezion Italiana Agricoltori Modena	20/05/2016
24.1	DVA-2016-0013822	Legambiente Modena	23/05/2016
24.2	DVA-2016-0013822	Legambiente Modena	23/05/2016
24.3	DVA-2016-0013822	Legambiente Modena	23/05/2016
24.4	DVA-2016-0013822	Legambiente Modena	23/05/2016
24.5	DVA-2016-0013822	Legambiente Modena	23/05/2016

**CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI INERENTI LE INTEGRAZIONI  
RICHIESTE DALLA DPCM DEL 10/02/2016**

24.6	DVA-2016-0013822	Legambiente Modena	23/05/2016
25.0	DVA-2016-0013824	Confagricoltura Modena e Confederazione Italiana Agricoltori Modena	23/05/2016
26.1	DVA-2016-0013878	Sig. Vittorio Veronesi	23/05/2016
26.2	DVA-2016-0013878	Sig. Vittorio Veronesi	23/05/2016
26.3	DVA-2016-0013878	Sig. Vittorio Veronesi	23/05/2016
26.4	DVA-2016-0013878	Sig. Vittorio Veronesi	23/05/2016
26.5	DVA-2016-0013878	Sig. Vittorio Veronesi	23/05/2016
27.0	DVA-2016-0013884	Sig.ra Marta Balboni	23/05/2016
28.1	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.2	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.3	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.4	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.5	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.6	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.7	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.8	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.9	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.10	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
28.11	DVA-2016-0013911	Sig.ra Anna Maria Bregoli	23/05/2016
29.0	DVA-2016-0013951	Azienda Agricola Corazzani	23/05/2016
30.0	DVA-2016-0013953	Sigg. Tiziana Rossi, Cristina Rossi e Renata Rossi	23/05/2016
31.0	DVA-2016-0014097	Sigg. Tiziana Rossi, Cristina Rossi e Renata Rossi	24/05/2016
32.0	DVA-2016-0014518	Sig. Carlo Asti	30/05/2016

Il documento è strutturato con un capitolo per ogni osservazione catalogata, riportando nel titolo stesso le informazioni necessarie per la precisa individuazione. Data la complessità e l'articolazione delle osservazioni pervenute, nel presente documento non viene riportato il testo integrale dell'osservazione stessa ma un breve riassunto, la risposta è stata ovviamente formulata sulla base del testo completo dell'osservazione presentata.

## **ID 1.0 – SIG. DANIELE ANGELINI (prot. MATTM DVA\_2016-0010311)**

---

**Sintesi richiesta:** Non è condivisa la soluzione plano-altimetrica di attraversamento delle aree della Partecipanza Agraria di Cento che prevede il passaggio dell'autostrada a Nord dell'abitato di Alberone.

Il territorio delle Partecipanze che veniva attraversato dal tracciato originario non presenta rilevanze storiche e monumentali ma solo aperta campagna. Nelle zone del vincolo nei vari anni sono state costruite fabbriche, allevamenti, frigofrutta, edifici non inerenti alla storia di quella porzione di territorio, ecc.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

## ID 2.1 - COMUNE DI NOVI DI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0011475)

---

**Sintesi richiesta:** Il Comune chiede che sia previsto, in corrispondenza del complesso edilizio ubicato in prossimità del Collettore delle acque basse modenese (in via Strazzetto - riferimento immagini allegate alla delibera), un intervento di tipo P2 "filare ARBOREO ARBUSTIVO di mascheramento dell'infrastruttura", analogo, per estensione, a quello previsto dal Progetto Definitivo, e in cui l'impianto della vegetazione non sia solo di tipo lineare, al fine di poter contare su una massa arborea ed arbustiva efficace ai fini del mascheramento e alla trattenuta degli inquinanti.

**Risposta:**

Come ampiamente illustrato nell'ambito del corpus documentale prodotto in fase di progettazione definitiva e di integrazione, si ribadisce anche in questa sede che l'armonizzazione dell'infrastruttura nel paesaggio è il frutto di un complesso masterplan integrato, finalizzato a coinvolgere tutti gli interventi specialistici afferenti alle componenti ecosistemiche, di contenimento dei fattori ambientali critici e di valorizzazione del territorio, garantendone un opportuno coordinamento che ha consentito di perseguire una soluzione progettuale in cui ogni ambito concorre al conseguimento dell'obiettivo strategico di armonizzazione responsabile fra infrastruttura e territorio.

Nello specifico caso del ricettore residenziale sito in via Strazzetto l'intervento mitigativo, appositamente studiato in fase di predisposizione della documentazione integrativa, consiste nella disposizione di una barriera antirumore mista fonoisolante-fonoassorbente e di un filare arbustivo plurispecifico della tipologia P-1.

Il sesto di impianto adottato prevede l'utilizzo di 3 specie arbustive collocate a gruppi alternati (4 piante di ligustro, 2 piante di lantana, 2 piante di prugnolo) in modo da ottenere una prevalenza delle specie di ligustro (50%) che rispetto alle altre specie presenta foglie persistenti e pertanto garantisce un ottimo effetto di mascheramento dell'infrastruttura oltre che di rimozione degli inquinanti presenti nell'aria.

Non si è ritenuto necessario prevedere ulteriori interventi di piantumazione alla luce del fatto che questi, pur offrendo un minimo beneficio paesaggistico, avrebbero sicuramente comportato un'occupazione di suolo non giustificata ed una impropria sottrazione di suolo agricolo; nel Progetto Definitivo si prevedeva infatti l'intervento di tipo P2 in un'area reliquata, non più presente nella soluzione in variante.

Si ricorda infatti che il quadro degli interventi di mitigazione previsti per il sistema agroalimentare e rurale mira a contenere l'uso del suolo agricolo, in particolare quando l'occupazione di nuovi terreni riguarderebbe aree non reliquate o non compromesse dalla realizzazione dell'infrastruttura.

---

## ID 2.2 - COMUNE DI NOVI DI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0011475)

---

**Sintesi richiesta:** Il Comune in via generale, con riferimento a tutto il tracciato di variante proposto, ribadisce le osservazioni già formulate con la DGC n. 112 del 08.10.2013: il disegno delle opere di mitigazione a verde non deve accentuare il carattere di "linearità" della infrastruttura, attraverso fasce pressoché lineari che ne esaltano l'estraneità rispetto al contesto paesaggistico e territoriale: al contrario, tali opere devono essere progettate e dimensionate come occasione per sottolineare e valorizzare l'orditura del paesaggio interferito (ad esempio attraverso l'utilizzazione diffusa a questo scopo dei reliquati agricoli). Le opere di mitigazione a verde dovranno evitare il carattere di linearità prevedendo fasce boscate compensative e/o piantumazione di essenze arboreo/arbustive con apparato fogliare, ciò anche al fine di massimizzare gli effetti di trattenuta degli inquinanti.

**Risposta:**

Non si ritiene che la totalità degli interventi predisposti in progetto possa accentuare il carattere di linearità dell'infrastruttura ma si ribadisce, ancora in questa sede, che il progetto di mitigazione ed inserimento paesaggistico dell'opera è stato studiato anche al fine di contenere l'effetto di linearità che l'infrastruttura può creare; infatti solo una modesta parte degli interventi previsti si pone parallelamente all'asse viario e nello specifico si tratta di interventi di mitigazione paesaggistica con la funzione di schermatura in presenza di ricettori prossimi al tracciato. Gli altri interventi sono di tipo areali, presentando profondità e impronte morfologiche differenti a seconda della funzione specifica e del contesto in cui si inseriscono.

Più in dettaglio, rispetto all'insieme di tutte le mitigazioni "a verde", che si ricorda essere di 13 tipologie differenti, solo 5 segnano la linearità dell'infrastruttura in quanto progettati per mitigare situazioni puntuali quali viadotti o presenza di edifici in prossimità dell'infrastruttura, nonché la riconnessione di elementi ecologici.

Nello specifico ambito della variante del "Castrum" di Novi di Modena, in netto contrasto con la giacitura dell'asse autostradale, sono stati predisposti interventi trasversali di compensazione, quali fasce tampone di contenimento degli inquinanti nei suoli agricoli, posizionati lungo i canali interpoderali o lungo gli elementi di orditura del territorio rurale: si ritiene che anche questi interventi contribuiscano fortemente a ridurre l'effetto di linearità prodotta da una infrastruttura stradale, migliorandone di conseguenza l'inserimento nel contesto.

### **ID 3.1 – SIG. MARIO BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0012781)**

---

**Sintesi richiesta:** L'attraversamento autostradale a Nord dell'abitato di Alberone taglia a metà il centro abitato avvicinandosi alle abitazioni tanto da demolire anche quelle ricostruite post-sisma.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.



### **ID 3.2 – SIG. MARIO BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0012781)**

---

**Sintesi richiesta:** Il tracciato si avvicina all'abitato di Finale Emilia impattando gli abitanti di via per Cento.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

### **ID 3.3 – SIG. MARIO BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0012781)**

---

**Sintesi richiesta:** Attraversa la località Selvabella longitudinalmente, attraversandone la zona valliva ad alta criticità idraulica alluvionata nel 1967 su un rilevato a circa 2 mt dal piano di campagna che fa scempio del regime scolante esistente e della viabilità agricola locale e pone il percorso Cispadana comunque a rischio di future esondazioni.

**Risposta:**

Il tracciato in progetto, pur inserendosi in un territorio cui porre particolare attenzione dal punto di vista idraulico, risulta rispettoso di tutte le normative progettuali tecniche e stradali vigenti, nonché coerente con le indicazioni presenti nei piani urbanistici comunali e sovraordinati.

Si ritiene inoltre che la progettazione sia indubbiamente rispettosa della viabilità locale esistente, dato che non ne interrompe il funzionamento e non ne altera in alcun modo la configurazione, salvo nei tratti di stretta prospicienza al tracciato autostradale.

In merito all'interferenza con il regime scolante, nelle successive fasi progettuali, ne sarà assicurato e ripristinato il corretto funzionamento, come per altro già garantito negli altri ambiti territoriali interessati dal tracciato e sviluppati in Progetto Definitivo.

Infine si ritiene che il rischio di future esondazioni che possano coinvolgere l'asse autostradale sia scongiurato dalla quota minima del rilevato che, attestandosi sempre al di sopra di circa 2 metri dal piano campagna, garantisce la costante funzionalità dell'opera.

#### **ID 4.1 – SIG.RA DONATELLA TAVERNARI (prot. MATTM DVA-2016-0013074)**

---

**Sintesi richiesta:** Il tracciato lambisce i centri abitati (come era funzionale a una strada intercomunale): è noto e riconosciuto che la vicinanza a strade ad alta densità di traffico aumenta il rischio per la patologia tumorale (studio IARC, studio di Aviano) e la sterilità secondaria. Porta ad esempio il Comune di Mirandola (MO) dove il tracciato corre all'interno di quella circonvallazione che è stata realizzata per dirottare il traffico lontano dal centro abitato.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

## **ID 4.2 – SIG.RA DONATELLA TAVERNARI (prot. MATTM DVA-2016-0013074)**

---

**Sintesi richiesta:** Il tracciato è tortuoso (sempre perché pensato come strada intercomunale): in linea d'aria la distanza fra i 2 caselli è di 58 km circa. Il tracciato dell'unico progetto elaborato prevede 64,6 km sul disegno e 67,5 circa dichiarati nel sito della regione Emilia Romagna. Essendo l'autostrada realizzata per il traffico prevalentemente in transito sulla lunga percorrenza, bisogna cercare di avvicinarsi il più possibile al tracciato ideale: un maggior numero di km da costruire comporta l'aumento dei costi di realizzazione, aumento dei km da percorrere per il traffico in transito da Reggiolo a Ferrara, conseguente aumento dei consumi di carburante, gomme, aumento dell'inquinamento, maggior consumo di territorio in una area con un terreno fertile (nella zona dell'eccellenza del Parmigiano Reggiano, dell'aceto Balsamico si sottrae più terreno del minimo indispensabile e si porta più inquinamento dove questi vanti si producono).

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

### **ID 4.3 – SIG.RA DONATELLA TAVERNARI (prot. MATTM DVA-2016-0013074)**

---

**Sintesi richiesta:** Costata negativamente la volontà di aumentare il trasporto su gomma, contrariamente alle direttive europee che auspicano l'uso della ferrovia.

Viene fatto riferimento alla presenza in passato di una ferrovia esistente che collegava Mirandola a Modena, transitando per i comuni intermedi e che ora è una ciclabile.

Si riporta anche la considerazione che l'Ospedale di Mirandola è stato declassato ad Ospedale di prossimità, rendendo necessaria una maggiore migrazione sanitaria verso Modena e Carpi, con una viabilità sicuramente molto trafficata e obsoleta.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

## **ID 5.0 – SIG. GIAMPIERO TESTI (prot. MATTM DVA-2016-0013082)**

---

**Sintesi richiesta:** Stessa osservazione di Donatella Tavernari (ID 4.1 - 4.2 - 4.3 prot. MATTM DVA-2016-0013074)

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

## **ID 6.0 – SIG. ROBERTO COPPA (prot. MATTM DVA-2016-0013151)**

---

**Sintesi richiesta:** L'opera non dovrebbe essere realizzata in quanto aumenta l'inquinamento e l'estrazione di petrolio dall'Adriatico con aumento del rischio sismico, aumento dell'inquinamento e dei mezzi di trasporto penalizzando le città turistiche e culturali. La Regione Emilia Romagna non riceverebbe nessun beneficio da questa autostrada. Il settore finanziario è in crisi e nel bacino del mediterraneo si diffondono pericolosi conflitti ed emigrazioni di massa.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

## **ID 7.0 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM DVA-2016-0013187)**

---

**Sintesi richiesta:** Il Consiglio Comunale dichiara irricevibile un'ipotesi di tracciato che impatterebbe in modo inaccettabile il centro abitato di Alberone, chiede tempestivo ed adeguato coinvolgimento dell'Ente Locale, quale portatore di interessi della comunità tutta, nell'individuazione di un percorso condiviso.

Rimarca l'importanza della costruenda autostrada, ma chiarisce che ciò non può avvenire ad ogni costo a discapito dei cittadini residenti nelle vicinanze del tracciato. Il consiglio comunale sostiene dunque la decisione della Giunta di proporre immediato ricorso contro il vincolo, diffida gli organi preposti dal procedere unilateralmente su un tracciato non condiviso e chiede con forza ogni ulteriore strumento di mitigazione possibile, perché la presenza dell'autostrada sia effettiva risorsa per questo territorio, senza danni inaccettabili, minimizzando l'impatto ambientale e sulla salute.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.



---

**ID 8.1 - COMUNE DI SANT'AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204)**

---

**Sintesi richiesta:** Esprime contrarietà al tracciato Db in quanto non sufficientemente migliorativo e discostato dall'abitato di San Carlo. Rimarca, l'importanza di un collegamento viario, ma chiarisce che non può avvenire a discapito dei cittadini residenti nel centro abitato e nell'area urbana di San Carlo.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come Db tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio del Comune di Sant'Agostino (FE), che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 8.2 - COMUNE DI SANT'AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204)**

---

**Sintesi richiesta:** Approvazione del documento denominato *Allegato 1* contenente osservazioni e valutazioni derivanti dall'analisi dei documenti dei Ministeri interessati, della Presidenza del Consiglio dei Ministri e degli studi di impatto ambientale fin qui realizzati. Viene richiesto di istituire un tavolo di confronto con la Regione e di coinvolgere da subito il Comune di Mirabello (prossimo alla fusione col Comune di Sant'Agostino) con la finalità di individuare un tracciato esecutivo che, accogliendo i principi con cui, il Consiglio dei Ministri ha proceduto a determinare la soluzione Db, migliori ulteriormente gli aspetti fondamentali per ridurre il pesante impatto che l'opera avrà inevitabilmente sulle comunità prossime al tracciato.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come Db tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio del Comune di Sant'Agostino, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

**ID 8.3 - COMUNE DI SANT'AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204)**

---

**Sintesi richiesta:** Verificare, col supporto tecnico adeguato, che il progetto proposto sia aggiornato e coerente con le prescrizioni normative e gli standard qualitativi ambientali e costruttivi richiesti ad una infrastruttura viaria che si intende costruire in area dichiarata, documentata e certificata di liquefazione delle sabbie.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come Db tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio del Comune di Sant'Agostino, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

**ID 8.4 - COMUNE DI SANT'AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204)**

---

**Sintesi richiesta:** Si richiede per il tracciato presentato di implementare le mitigazioni ambientali.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come Db tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio del Comune di Sant'Agostino, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 8.5 - COMUNE DI SANT'AGOSTINO (prot. MATTM DVA-2016-0013204)**

---

**Sintesi richiesta:** Si richiede di prevedere nel progetto il sottopassaggio necessario per realizzare la ciclopedonale che collegherà il comune di Mirabello e la frazione di San Carlo nel Comune di Sant'Agostino. In quest'ottica sarà necessario coinvolgere il Comune di Mirabello nel percorso di Conferenza dei Servizi.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come Db tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio del Comune di Sant'Agostino, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

## **ID 9.1 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** Il servizio Manutenzione/Energia ha esaminato il progetto e rileva che saranno utilizzate ai fini delle operazioni di cantiere delle strade comunali quali: via Argine destro Panaro, via Selvabella, rampa sul fiume Panaro e via Abbà e Motto. Tali strade non sono oggi molto transitate e hanno una struttura stradale non idonea a sopportare il carico di mezzi pesanti, per cui un incremento di traffico è sopportabile a condizione che gli orari ed i giorni di lavoro e la densità del traffico aggiuntivo sia concordata con i loro uffici. Le “strade di cantiere” poste sulla viabilità comunale dovranno pertanto essere rinforzate e mantenute efficienti. Si richiede che, prima dell’inizio dei lavori, vengano concordati con il servizio Manutenzione/Energia gli interventi necessari per il mantenimento in efficienza della suddetta viabilità.

### **Risposta:**

Le viabilità utilizzate per la fase di cantiere rientrano nelle seguenti categorie:

- percorsi autostradali;
- strade statali;
- strade provinciali;
- strade comunali extraurbane;
- viabilità comunali urbane;
- viabilità poderali;
- piste di cantiere.

L’identificazione delle viabilità da utilizzarsi in fase di cantiere è stata preceduta da un’analisi approfondita del territorio interessato dal tracciato dell’asse autostradale e delle viabilità compensative; tale attività si è esplicitata, oltre che attraverso un’accurata analisi cartografica, anche conducendo una approfondita campagna di censimento puntuale.

Quest’ultima, in particolare, è stata realizzata attraverso una serie di sopralluoghi, che hanno permesso di identificare e classificare completamente le viabilità locali interessate dalla fase di cantierizzazione (vedasi l’elaborato 3567\_PD\_0\_000\_OKK00\_0\_KK\_SH\_01\_A “Schede delle viabilità e delle piste di cantiere”) compreso quelle in Comune di Finale Emilia, ed individuarne per ognuna di esse lo stato di fatto e l’eventuale necessità di interventi migliorativi necessari per consentire il transito dei mezzi di cantiere.

Si ricorda infine che l’organizzazione operativa dei percorsi di cantiere è stata studiata al fine di minimizzare le interferenze con la viabilità esistente evincendo la necessità di programmare l’avanzamento cronologico delle fasi costruttive dell’intera opera in due distinti periodi temporali sequenziali (1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> fase), al fine di perseguire un criterio oggettivo di salvaguardia ambientale; più precisamente:

- la prima fase operativa dovrà consentire la realizzazione della viabilità di servizio del nuovo tracciato autostradale, prevista in corrispondenza di ampi tratti del tracciato, e/o delle piste di cantiere anch’esse da realizzarsi in corrispondenza dei margini delle aree di sedime autostradale. Questa fase prevede la sovrapposizione dei percorsi e delle piste di cantiere con le viabilità maggiori e minori esistenti. I dati

---

emersi escludono che tali tragitti, in ragione delle modeste quantità movimentate, possano compromettere, con la loro frequenza, le attuali caratteristiche ambientali o possano incrementare significativamente il carico di traffico sulla viabilità esistente;

- la seconda fase operativa si estenderà sino all'ultimazione dei lavori; in tale periodo la mobilità dei mezzi d'opera avverrà per la quasi totalità all'interno dell'area di sedime del tracciato autostradale, ovvero sulle viabilità di servizio e di cantiere realizzate nel primo periodo. Questa fase realizzativa prevede di evitare la compromissione della viabilità ordinaria, in quanto, il traffico generato dai mezzi operativi, per soddisfare il fabbisogno di tutti gli ambiti operativi, subirà nel secondo periodo un incremento, con punte di diverse decine di tragitti/ora. Tale incremento di traffico non graverà comunque sulla viabilità locale, ma unicamente in corrispondenza dello stesso sedime autostradale, confermando la corretta impostazione e pianificazione dell'intero processo di cantierizzazione dell'opera.

Nelle successive fasi progettuali saranno comunque ulteriormente approfonditi e precisati gli eventuali interventi che si reputeranno necessari per l'utilizzo ed il ripristino delle viabilità esistenti quali percorsi funzionali al transito dei mezzi di cantiere, tramite anche confronti con gli uffici comunali sullo stato delle viabilità interessate dalla prima fase operativa.

---

## **ID 9.2 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** Osservazioni Servizio Protezione Civile. La variante è in netto contrasto con:

a. le attività di previsione dirette ad indentificare gli scenari di rischio idraulico probabile, da rotta in destra idraulica del fiume Panaro;

- la variante è un tracciato che si sviluppa nel "Comparto Sud Finale Emilia" classificato area ad elevata criticità idraulica, in particolare per le località Casoni Di Sotto a Casoni Di Sopra . - Lo studio non si considera la depressione del territorio in questione in cui è stata calcolata una possibile permanenza dell'acqua a livelli maggiori a mt. 1. Peraltro, la variante in oggetto disattende l'attività di previsione anche laddove non tiene in debito conto il grave sifonamento del fiume Panaro. Nella rottura degli argini del novembre 1982 le acque tracimate raggiunsero anche il cd. "Quartiere artigianale Crocetta", pure oggetto della variante di cui trattasi.

Lo studio non considera la rotta del fiume Panaro del 1966 in destra idraulica.

Con questa variante all'interno del "Comparto Sud Finale Emilia" non si considera che la maggiore assenza o insufficiente copertura della linea di imbibizione si registra proprio in questo stesso Comparto in destra idraulica. Tra l'altro, lo stesso Comitato Istituzionale (C.I.) AIPO, con proprie deliberazioni e a più riprese, ha conclamato che quello, qui definito "Comparto Sud Finale Emilia" presenta scenari di pericolosità maggiori (P3-H), rispetto al "Comparto Nord Finale Emilia". Oltre tutto, proprio l'opposto "Comparto Nord Finale Emilia", pure essendo anche esso zona depressa, ha una non bassa capacità di scorrimento ma relativamente alla cd. zona umida "Le Meleghine" (A4).

### **Risposta:**

In merito alla corretta informazione del progetto si ritiene senza dubbio che questo sia stato svolto sulla base di un quadro conoscitivo approfondito e completo.

Già in ambito di progettazione definitiva sono stati redatti precisi elaborati che hanno evidenziato, per tutti gli ambiti territoriali interferiti dal tracciato, le fasce fluviali e le aree storicamente allagate (cfr. elab. da 0640 PD\_0\_000\_0WS00\_0\_WW\_CI\_01\_A a 0646 PD\_0\_000\_0WS00\_0\_WW\_CI\_07\_A); si tiene inoltre a precisare che la risoluzione delle diverse interferenze idrauliche è stata sempre condotta in accordo con gli enti gestori dei corsi d'acqua.

Inoltre, nella sezione del Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA, sono raccolti gli strumenti pianificatori regionali, provinciali e comunali, pertanto anche estratti del PTCP provinciale e del PRG comunale, al fine di esaminarne il grado di coerenza o conformità con l'intervento progettuale con particolare attenzione ai vincoli di tipo naturalistico e paesaggistico.

Si osserva come né le norme tecniche di attuazione del PTCP né quelle del PRG si esprimano, negli ambiti indicati "a criticità idraulica" interessati dal tracciato, in maniera contraria alla realizzazione di infrastrutture viarie quale quella in progetto.



Più in dettaglio l'articolo 11 "Sostenibilità degli insediamenti rispetto alla criticità idraulica del territorio" del PTCP classifica gli ambiti interessati dalla variante dell'ansa del Panaro come A2 "aree depresse ad elevata criticità idraulica di tipo A, con possibilità di permanenza dell'acqua a livelli maggiori di 1 m ..." demandando agli strumenti urbanistici comunali sia la definizione di "norme edilizie atte a diminuire la pericolosità per le persone che risiedono negli edifici di tali aree" che l'individuazione di interventi tecnici atti a "mantenere una ottimale capacità di smaltimento del reticolo di scolo legato al sistema della rete dei canali di bonifica" oltre alla disposizione di "misure atte alla prevenzione del rischio idraulico ed alla corretta gestione del ciclo idrico" che "per i nuovi insediamenti e le infrastrutture consistono nell'applicazione del principio di invarianza idraulica".

Nel merito si informa che i criteri progettuali assunti in fase di progettazione definitiva, e che saranno posti alla base delle successive fasi progettuali, per la definizione del sistema di raccolta, smaltimento e trattamento delle acque di piattaforma autostradali di tipo chiuso, condivisi con i diversi Enti Territoriali atti alla gestione delle acque, sono i seguenti:

- progettazione della rete di evacuazione delle acque di piattaforma dimensionata per tempo di ritorno TR=100 anni;
- non interferenza con la rete dei canali irrigui;
- non interferenza con i canali arginati;
- non interferenza con i canali promiscui ma già sofferenti;
- garantire sempre e ovunque la continuità idraulica dei campi sia ai fini di scolo che irrigui a monte ed a valle della infrastruttura stradale in progetto;
- riduzione massima dei sifoni e delle stazioni di sollevamento;
- rispetto del coefficiente udometrico di scarico e dei canali recettori imposti dal Consorzio di Bonifica;
- prevedere che ogni scarico sia dotato di manufatto di modulazione della portata e di depurazione delle acque;
- prevedere che ogni manufatto di scarico sia dotato di griglia anti-intrusione per evitare l'ingresso di animali di taglia nel corpo autostradale;
- invarianza di bacino afferente: non si può scaricare in un fosso o canale acque a lui non deputate originariamente.

Si ritiene pertanto che tali assunzioni siano perfettamente coerenti con le indicazioni dello strumento di pianificazione provinciale; in merito alla funzionalità dell'infrastruttura, si evidenzia come essa sia sempre garantita visto che il rilevato autostradale in progetto assume, nelle aree più critiche, un'altezza prossima o superiore ai 2 metri sul piano campagna.

Per quanto riguarda il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Finale Emilia, dall'analisi della Tavola 9 – Viabilità e Zonizzazione, risulta che il territorio attraversato dall'infrastruttura è classificato come "area agricola valliva ad elevata criticità idraulica" e normato dall'art. 16.6 delle Norme Tecniche di Attuazione.

---

L'articolo sopra richiamato, pur individuando nell'area un contesto sensibile dal punto di vista idraulico e bisognoso di particolari cautele per quanto riguarda la realizzazione di nuove costruzioni, non preclude la realizzazione di infrastrutture quali quella in progetto; a titolo esemplificativo si nota come il comma 4' riporti che *"in caso di nuova edificazione è prescritto un congruo innalzamento del piano di campagna al fine di ottenere quote di calpestio al piano terreno almeno superiori di 1 metro rispetto alle quote naturali"*.

Infine si fa notare come i numerosi attraversamenti presenti lungo il tracciato autostradale, costituiti da tombini idraulici e scatolari per il passaggio fauna, concorrano nel garantire il regolare deflusso delle acque oltre che una sufficiente permeabilità del rilevato nel caso malaugurato allagamenti.

## **ID 9.3 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** si rimanda all'ID 9.2

**Risposta:**

Si rimanda all'ID 9.2

---

## **ID 9.4 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** b. le attività di eventuale allertamento della popolazione residente nel tratto di variante stessa;

- la variante in questione, disattende, nel senso che rende proibitive, anche le eventuali attività di allertamento della popolazione residente e/o domiciliata in questo Comparto giacché lo stesso presenta poche strade (comunicazione e comunicabilità) ossia Boschetto, Carina, Ramondina e Palazzo di Selvabella che si immettono tutte in una unica e sola direttrice viaria secondaria ovvero Via Selvabella, quindi, sempre da monte a valle, nella sola Via Argine Destro Panaro. Di conseguenza, è Comparto ad ulteriore rischio in eventuale caso di ordine di evacuazione (soccorso), possibile solo attraverso queste due vie, in effetti Via Selvabella e Via Argine Destro Panaro da considerarsi, di fatto, unica direttrice o, meglio ancora, unica “via di fuga”. Qualora interessate da “operazioni di cantiere” non sarebbero usufruibili con un evidente pericolo per la pubblica e privata incolumità.

**Risposta:**

In merito alla configurazione di progetto si ritiene che non sussistano preoccupazioni circa le attività di allertamento della popolazione residente e/o domiciliata nel Comparto Sud Finale Emilia dato che tutte le viabilità interferite dalla realizzazione del nastro autostradale sono correttamente ripristinate al loro attuale funzionamento senza prevederne alcuna chiusura.

Non si condivide la preoccupazione espressa per la fase di cantiere; durante i mesi per i quali sarà operata la costruzione si avrà sempre l'accortezza di fare in modo che le principali direttrici stradali, quali via Selvabella e Via Argine Destro Panaro, siano sempre usufruibili agli abitanti residenti o domiciliati nel Comparto Sud Finale Emilia per il quale è stata espressa la nota.

Si precisa infine che la pista di cantiere prevista quale supporto alla costruzione del nastro autostradale, può essere intesa come ulteriore viabilità a disposizione della popolazione come aggiuntiva via di fuga in caso di evento particolarmente catastrofico.

---

## **ID 9.5 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** c. le attività di eventuale soccorso e superamento dell'emergenza, specie in concomitanza di scenari (non peregrini) di rischio idraulico e rischio sismico, tutte attività configurate nel "Piano delle Emergenze di Protezione Civile.2015", approvate con deliberazione n. 88 in data 01.07.2015 del Consiglio Comunale di Finale Emilia (MO);

- il Servizio Protezione Civile considera questa variante in ulteriore netto contrasto con la pianificazione emergenziale, soprattutto, sotto il versante del rischio idraulico. Difatti, la variante/tracciato che si sviluppa nel "Comparto Sud Finale Emilia", per quasi km 5, classificato, quale area ad elevata criticità idraulica, acutizza ulteriormente il potenziale scenario alluvionale, anche relativamente al Canale Collettore Acque Alte (C.C.A.A) che insiste proprio su tale variante. Tale Canale, nel mese di novembre 1966, a causa di piogge molto intense gravanti sul proprio bacino di scolo e in concomitanza con rotte arginali di altri corsi d'acqua, subì il cedimento strutturale dei propri argini, prima in destra idraulica poi in sinistra idraulica, a monte del Ponte Stradale "Selvabella", si sottolinea, sempre in Comune di Finale Emilia, allagando il territorio circostante.

**Risposta:**

Non si ritiene che l'osservazione comporti particolari effetti sulla progettazione del nastro autostradale: la manutenzione e salvaguardia degli argini dei corsi d'acqua presenti sul territorio non si ritiene essere attività di competenza del gestore dell'infrastruttura stradale.

Ciò premesso, si vuol comunque ribadire come la progettazione svolta, così come le successive fasi progettuali, è stata e saranno eseguiti nel pieno rispetto della normativa tecnica e stradale vigente e sempre rispettosa delle indicazioni degli Enti Territoriali e dei Consorzi di Bonifica, preposti alla gestione dei molteplici canali presenti sul territorio.

Infine si fa notare come i numerosi attraversamenti presenti lungo il tracciato autostradale, costituiti da tombini idraulici e scatolari per il passaggio fauna, concorrano nel garantire il regolare deflusso delle acque oltre che una sufficiente permeabilità del rilevato nel caso malaugurato allagamenti.

## **ID 9.6 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** Osservazioni servizio Urbanistica ed Edilizia Privata. Dall'esame della documentazione integrativa depositata inerente la variante "ANSA PANARO" ed in particolare dall'elaborato "Raccolta degli strumenti di pianificazione urbanistica: Comune di Finale Emilia", così pure nei successivi elaborati interessanti il Comune di Finale Emilia, non risulta rappresentata, né verificata nei diversi aspetti non solo urbanistici, la porzione di territorio ove la variante si avvicina decisamente al centro abitato del Capoluogo ed alla zona Artigianale/commerciale denominata "Crocetta". Tale carenza non permette di valutare con precisione l'impatto dell'autostrada con il centro abitato suddetto e neppure il suo avvicinamento ad una zona "A" extraurbana denominata "Casino Banzi", ubicata al confine con il territorio di Cento, contenente edifici di valore Tipologico-Architettonico – Ambientale ed assoggettata a Disciplina Particolareggiata dal vigente PRG. Si rileva inoltre che per alcuni edifici che si trovavano nell'attuale corridoio dell'autostrada è stata disposta la delocalizzazione in altro luogo, per contro è stata autorizzata la ricostruzione di edifici che alla luce della variante "Ansa Panaro" o alternativa "C2b" si troverebbero all'interno del nuovo corridoio.

**Risposta:**

La porzione di territorio citata, riguardante la zona Artigianale/commerciale "Crocetta" e "Casino Banzi", non riguarda la variante all'Ansa del Panaro ma bensì la soluzione plano-altimetrica alternativa all'attraversamento delle aree tutelate della Partecipanza Agraria di Cento denominata C2b; pertanto l'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 9.7 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** - per quanto concerne il rischio idraulico, integro quanto già evidenziato dal Servizio Protezione Civile, precisando che sia la pianificazione comunale che quella sovraordinata evidenziano come la zona "Selvabella" rientri nella Zona agricola valliva ad elevata criticità idraulica, che il vecchio tracciato lambiva appena mentre la variante "Ansa Panaro" attraversa in pieno.

**Risposta:**

L'osservazione è analoga a quella formulata al punto ID 9.2 alla cui integrale risposta si rimanda.

---

## **ID 9.8 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** Osservazioni Servizio LLPP/Ambiente:

- la viabilità utilizzata ai fini delle operazioni di cantiere subirebbe un incremento di traffico tale da richiedere interventi di manutenzione "ad hoc" . Pertanto gli interventi necessari al mantenimento delle adeguate condizioni di sicurezza dovranno essere preventivamente concordate con il servizio LLPP;

**Risposta:**

Si ricorda, anche in questa sede, che già in ambito di Progetto Definitivo l'identificazione delle viabilità da utilizzarsi in fase di cantiere è stata preceduta da un'analisi approfondita del territorio interessato dal tracciato dell'asse autostradale e delle viabilità compensative; tale attività si è esplicata, oltre che attraverso un'accurata analisi cartografica, anche conducendo una approfondita campagna di censimento puntuale.

Quest'ultima, in particolare, è stata realizzata attraverso una serie di sopralluoghi, che hanno permesso di identificare e classificare completamente le viabilità locali interessate dalla fase di cantierizzazione (vedasi l'elaborato 3567\_PD\_0\_000\_0KK00\_0\_KK\_SH\_01\_A "Schede delle viabilità e delle piste di cantiere") compreso quelle in Comune di Finale Emilia, ed individuarne per ognuna di esse lo stato di fatto e l'eventuale necessità di interventi migliorativi necessari per consentire il transito dei mezzi di cantiere.

Nelle successive fasi progettuali saranno comunque ulteriormente approfonditi e precisati gli eventuali interventi che si reputeranno necessari per l'utilizzo ed il ripristino delle viabilità esistenti quali percorsi funzionali al transito dei mezzi di cantiere, tramite anche confronti con gli uffici comunali sullo stato delle viabilità interessate dalla prima fase operativa di cantiere.



## **ID 9.9 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** - il tracciato, seppur non adeguatamente rappresentato, in virtù della carenza di elaborati, pare in contrasto con le indicazioni di pianificazione sovracomunale in ordine al mantenimento delle condizioni di sicurezza ambientali per i territori già individuati come soggetti a rischio idraulico, per i quali andrebbero comunque approfondite le eventuali nuove dinamiche che si potrebbero manifestare in funzione della presenza sul territorio di aree ed immobili di uso pubblico;

**Risposta:**

In merito alla coerenza del tracciato con gli strumenti e le indicazioni di pianificazione sovracomunale si ritiene che l'osservazione sia analoga a quella formulata al punto ID 9.2 alla cui integrale risposta si indirizza, oltre che a rimandare ai contenuti della documentazione integrativa predisposta, ed in particolare alla relazione SIA.I01.GEN.01.

Circa l'analisi di eventuali nuove dinamiche che si potrebbero manifestare in funzione della presenza sul territorio di aree ed immobili ad uso pubblico si ritiene questi studi essere di competenza degli strumenti pianificatori comunali e sovracomunali piuttosto che afferenti alla progettazione infrastrutturale, la quale è tuttavia chiamata a rispondere della coerenza con i piani attualmente vigenti.

## **ID 9.10 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** - si sottolinea inoltre la necessità di meglio identificare le caratteristiche di progetto relativamente alla realizzazione delle scarpate del rilevato stradale, alle caratteristiche di raccolta delle acque piovane e più in generale al suo programma di manutenzione ordinaria e straordinaria nel tempo;

**Risposta:**

Le informazioni inerenti la realizzazione delle scarpate del rilevato stradale, le caratteristiche di raccolta delle acque piovane, quest'ultimo analogo a quanto previsto negli altri ambiti di Progetto Definitivo, oltre che tutte le altre informazioni utili ad avere un progetto compiutamente definito, saranno approfondite e rese disponibili nelle successive fasi progettuali.

Il medesimo programma di manutenzione ordinaria e straordinaria nel tempo sarà sviluppato, come previsto dalla vigente Normativa, in fase di progettazione esecutiva.

---

## **ID 9.11 - COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** - per quanto attiene alla salvaguardia delle caratteristiche ambientali dell'area interessata dal tracciato, area prettamente agricola, si rileva la necessità di prevedere adeguati "corridoi" di collegamento tra le aree attraversate per consentire il passaggio della fauna locale.

**Risposta:**

Gli interventi di "de-frammentazione e riconnessione ecologica" sono correttamente previsti nella documentazione progettuale predisposta in fase integrativa e, per il tratto interessato dall'osservazione, sono riportati negli elaborati grafici SIA.I01.QIMP.02.03 e SIA.I01.QIMP.02.07 oltre che descritti nella relazione SIA.I01.GEN.01 Tali interventi si configurano come manufatti artificiali trasversali all'asse autostradale, che consentono l'attraversamento della barriera infrastrutturale da parte delle specie animali. L'analisi del contesto zoogeografico elaborata nel quadro conoscitivo ha consentito di individuare le tipologie di fauna presenti e i flussi di dispersione faunistica. Sulla base di queste informazioni sono stati dimensionati e ubicati i diversi manufatti (maggiori densità di passaggi per la fauna sono stati previsti in corrispondenza delle aree di interesse naturalistico).

In particolare gli interventi di deframmentazione sono stati distribuiti in modo omogeneo lungo il tracciato dell'infrastruttura al fine di ridurne l'effetto di barriera distributiva, gli interventi di riconnessione sono stati previsti in corrispondenza di situazioni puntuali dove l'infrastruttura di progetto intersecando il reticolo idrografico (principale e secondario) e la viabilità esistente avrebbe generato aree intercluse isolate.

Le diverse tipologie di passaggio per la fauna sono state progettate anche in relazione alle caratteristiche dimensionali del rilevato stradale cercando di favorire, ove possibile, una distribuzione omogenea con alternanza di scatolari di dimensioni 120x110 cm (idonei alla fauna di piccola taglia) e di scatolari di 150x180 cm (idonei alla fauna di media taglia).

Infine, nelle aree site all'imbocco ed all'uscita del passaggio per la fauna è stato previsto l'impianto di arbusti autoctoni (tipologia N3) che forniranno riparo ed eventualmente fonti alimentari per gli animali selvatici e creeranno il cosiddetto "invito" al passaggio.

Tali passaggi contribuiscono a garantire continuità alla rete ecologica a seguito delle modificazioni indotte con la realizzazione dell'opera, grazie alla quale gli animali possono muoversi liberamente sul territorio diminuendo così la frammentazione e l'isolamento delle popolazioni indotte dall'iniziale costruzione del raccordo autostradale.

## **ID 9.12 - COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** La Giunta comunale, alla luce delle osservazioni di cui sopra, esprime **PARERE NEGATIVO** al progetto di variante denominata "Ansa Panaro". Si potrebbe valutare in maniera differente solo con un progetto che prenda in considerazione il passaggio nella zona con sopraelevazione, completamente diversa da quanto proposto, anche se si rimanderebbe comunque a pareri tecnici e geologico;

**Risposta:**

La predisposizione di una configurazione in sopraelevazione non si ritiene congeniale al contesto interessato dal tracciato autostradale dato che, oltre a presentare un aggravio di problemi tecnici e geologici, cui la stessa Amministrazione fa riferimento, contraddirebbe, in maniera inopportuna ed ingiustificata, alle scelte adottate in fase progettuale e volte al contenimento dell'altezza complessiva dell'opera, principio richiesto con insistenza dai diversi Enti Territoriali interessati.

**ID 9.13 - COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** oltre a quanto esposto si torna a richiedere maggiore attenzione alle opere di adduzione della zona, considerando il passaggio di mezzi pesanti, soprattutto in fase di cantiere;

**Risposta:**

Le preoccupazioni relative alla fase di cantiere ed in particolare al passaggio dei mezzi operativi sulle viabilità esistenti sono identiche a quelle presentate al punto ID 9.1 alla cui integrale risposta si rimanda.

## **ID 9.14 - COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013422)**

---

**Sintesi richiesta:** Il tracciato originale attraversa il territorio di Finale Emilia con risultati meno problematici della variante proposta, quindi si rimane favorevoli alla versione originale del 2011 con le richieste di valutazione di caselli aggiuntivi totalmente automatizzati, come realizzato su Autostrada A31 Valdastico, o si richiede un progetto di variante completamente diverso da quanto attualmente proposto.

**Risposta:**

La delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016 ha richiesto lo spostamento del tracciato autostradale in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro; la medesima delibera ha inoltre adottato la soluzione identificata come C2b tra le possibili alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento previste nello Studio di Impatto Ambientale depositato nel 2012. La variante in esame, prevista nella documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, risponde alle richieste della Presidenza del Consiglio dei Ministri, allontanandosi dall'ansa Panaro e collegandosi alla soluzione denominata C2b.

Si evidenzia inoltre che l'osservazione riguardante i caselli non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

---

**ID 10.1 – LEGAMBIENTE ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-2016-0013451)**

---

**Sintesi richiesta:** Il territorio centese è fragile e vincolato nella zona della partecipanze. Tutte le tre ipotesi (C2a, C2b e C2c) producono effetti gravi e devastanti per i residenti, la salute, i fabbricati e la sicurezza ambientale in genere.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.



## **ID 10.2 – LEGAMBIENTE ALTO FERRARESE (prot. MATTM DVA-2016-0013451)**

---

**Sintesi richiesta:** Nella zona di attraversamento del Panaro ci sono segnalazioni di depositi di materiale bellico, di non ancora definita entità e ubicazione, sembra risalenti alla Seconda Guerra Mondiale.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.



## **ID 11.0 – PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM DVA-2016-0013478)**

---

**Sintesi richiesta:** Non condivide l'attuale passaggio nel territorio delle partecipanze, esprime parere favorevole a mantenere il vincolo di salvaguardia del territorio e ritiene di non esprimere un parere contrario alla realizzazione dell'autostrada, ribadendo che in assenza di un tracciato alternativo il percorso individuato sul territorio della Partecipanza debba rispettare le prescrizioni richieste a suo tempo.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 12.0 – SIG.RA MARINA SCARPA (prot. MATTM DVA-2016-0013507)**

---

**Sintesi richiesta:** Osservazione del tutto simile a quella di Donatella Tavernari (ID 4.1-4.2-4.3 prot. MATTM DVA-2016-0013074)

**Risposta:**

Le osservazioni non sono attinenti alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

---

## **ID 13.0 – COMUNE DI CONCORDIA SULLA SECCHIA (prot. MATTM DVA-2016-0013513)**

---

**Sintesi richiesta:** Esprime parere favorevole al nuovo tracciato contenuto nella Variante "Castrum", presentata da ARC in data 18 marzo 2016 a seguito di richiesta della Presidenza del Consiglio dei Ministri, a condizione che vengano accolte le seguenti osservazioni e richieste:

MITIGAZIONE AMBIENTALE. In forza dell'avvicinamento alle abitazioni di via Boccaletta si richiede che la mitigazione dell'impatto ambientale sia realizzata fino al limite del territorio comunale con Novi di Modena:

1) barriera antirumore individuata all'interno nell'Elaborato SIA.I01.QIMP.01.07 con il codice ABA05 venga fatta proseguire fino al confine con il Comune di Novi di Modena;

2) la barriere naturali individuate all'interno nell'Elaborato SIA.I01.QIMP.01.07 con il codice P1 e P2, previste nello stesso tratto, proseguano anch'esse ed entrambe in modo parallelo, fino al limite del territorio comunale.

Per quanto concerne caratteristiche della forestazione e tempi di piantumazione di rimanda espressamente a quanto già approfonditamente contenuto nelle osservazioni già presentate all'interno del procedimento di valutazione di impatto ambientale dall'UCMAN.

### **Risposta:**

Come ampiamente illustrato nella documentazione integrativa predisposta, l'analisi del territorio e lo studio degli impatti connessi alla realizzazione dell'opera ha permesso di individuare tutti gli ambiti per i quali fosse necessario predisporre precisi interventi di mitigazione necessari, nello specifico caso delle barriere acustiche, a garantire il rispetto dei limiti di immissione acustica previsti dalla vigente Normativa.

A seguito di una accurata campagna di indagine finalizzata al censimento degli edifici ricettori prospicienti l'asse autostradale, la determinazione degli impatti connessi alla componente rumore è stata svolta mediante l'utilizzo del modello Citymap per mezzo del quale è stato possibile individuare i superamenti dei limiti di fascia in facciata ai ricettori e provvedere al risanamento con interventi localizzati.

La tabella 2.3-29 della relazione SIA.I01.GEN.01 mostra come per gli edifici cui la presente nota fa riferimento, ricettori codice CN001 CN004 CN005 CN006 CN007 CN021, siano correttamente rispettati sia i limiti diurni che notturni, previsti dalla vigente Normativa.

Per le considerazioni sopra esposte, si conclude che non si ritiene necessaria l'estensione della barriera acustica cod. ABA05 a protezione degli edifici ricettori siti in via Boccaletta, dato che per questi non si ravvisano problemi di impatto acustico risultando di fatto ampiamente sufficiente la mitigazione offerta dalla pavimentazione fonoassorbente disposta sul nastro autostradale.

---

Relativamente alle barriere naturali di cui si richiede l'estensione, si ricorda ancora una volta che la disposizione e lo studio degli interventi di mitigazione è stato accuratamente svolto in funzione delle caratteristiche dei diversi ambiti territoriali di volta in volta attraversati dal tracciato autostradale e delle caratteristiche plano-altimetriche di quest'ultimo.

Non si ritiene necessario, né tantomeno utile, prolungare la fascia mitigativa, cod. P1 e P2, predisposta in progetto dato che questa estensione dovrebbe essere volta alla mitigazione della percezione dell'opera a vantaggio di un edificio posto a distanza considerevole, superiore a 150 metri, in un tratto in cui il rilevato autostradale è sufficientemente basso, attestandosi ad altezze prossime ai 2 metri sul piano campagna.

Come si evince dalle planimetrie integrative predisposte, nei tratti in cui l'altezza del rilevato aumenta per l'interferenza con le viabilità esistenti, è stata correttamente predisposta la fascia alberata mitigativa della percezione del corpo autostradale.

Si ricorda infine, che tutti gli interventi di mitigazione sono stati progettati al fine anche di non compromettere il territorio attraversato e quindi evitare l'inutile consumo di suolo agricolo con interventi di esproprio.

Per quanto concerne le caratteristiche della forestazione e tempi di piantumazione approfondite nelle osservazioni presentate all'interno del procedimento di VIA dall'UCMAN si rimanda alle puntuali risposte a suo tempo già formulate.

---

## **ID 14.1 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517)**

---

**Sintesi richiesta:** La variante si sviluppa interamente nel territorio del Comune di Finale Emilia, inserendosi nel tratto autostradale denominato C2b che, su parere della Regione Emilia Romagna, ipotizza il passaggio dell'autostrada a nord rispetto al progetto preliminare, al fine di superare l'interferenza con il cosiddetto "sistema dei terreni della Partecipanza Agraria" nel Comune di Cento. Pertanto la variante Ansa del Panaro e il tracciato alternativo, denominato C2b, devono necessariamente essere valutate nel loro complesso e le osservazioni che qui si rappresentano riguardano entrambi. Si osserva quanto segue:

1) l'intervento provoca una significativa alterazione della percezione paesaggistica e una menomazione delle caratteristiche estetiche dell'aspetto rurale tipico del territorio interessato, creando di fatto un taglio ortogonale e una separazione netta in due aree distinte della maglia formata dai poderi, dalle strade e dai corsi d'acqua; alterazione ritenuta risolta con mere misure di mitigazione.

**Risposta:**

Non si condivide il contenuto dell'osservazione.

Si ribadisce ancora una volta che i principi guida da cui scaturiscono i progetti di mitigazione e compensazione agro-ambientale della Cispadana rappresentano un elemento essenziale sia per il perseguimento della sostenibilità dell'opera, sia quale strumento per favorire ricadute positive sul territorio.

I termini "mitigazione" e "compensazione", utilizzati nelle varie parti del progetto, sono pertanto stati mantenuti tali per consuetudine terminologica ma vanno intesi, in una più ampia accezione, quali fattori di integrazione dell'opera nel territorio, connessi tanto alle esigenze ecologiche e di tutela ambientale quanto a quelle espresse dalle comunità locali.

Anche nello specifico caso della variante dell'ansa del Panaro sono state analizzate le seguenti componenti ambientali, già indagate nello SIA: clima e atmosfera, rumore e vibrazioni, suolo e sottosuolo, acque sotterranee, acque superficiali, vegetazione e flora fauna, ecosistemi, sistema agricolo, agroalimentare e rurale, paesaggio e patrimonio storico culturale, archeologia; delle suddette matrici è stato definito lo stato di fatto, gli impatti sia per le relative fasi di esercizio che di cantierizzazione, ed ove è risultato necessario sono state definite le relative misure di mitigazione e/o compensazione agroambientale tutte ampiamente documentate ed illustrate nella documentazione integrativa predisposta.

Inoltre si evidenzia come per tutte le viabilità interferite dal tracciato autostradale siano previsti interventi atti ad evitarne la chiusura ed a garantirne il ripristino al funzionamento attuale; anche per le proprietà agricole interferite, nelle successive fasi progettuali, verrà valutata la necessità di prevedere appositi interventi, quali controstrade o servitù di passaggio, finalizzati a permettere la corretta coltura dei campi.

## **ID 14.2 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517)**

---

**Sintesi richiesta:** con l'adozione della soluzione C2b, si riscontra la necessità di demolire due edifici recentemente ricostruiti con contributi stanziati a seguito degli eventi sismici del maggio 2012, con grave sperpero di denaro pubblico;

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

**ID 14.3 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517)**

---

**Sintesi richiesta:** 3) la realizzazione dell'opera descritta in oggetto pregiudica in modo totale e definitivo qualsiasi possibilità di coltura agricola in una delle zone più fertili del territorio del Comune di Finale Emilia, dove viene coltivata, oltre ai seminativi, la pera varietà abate, che ha recentemente ottenuto la denominazione di "Pera tipica dell'Emilia";

**Risposta:**

Non si condivide che la realizzazione dell'opera pregiudichi in modo definitivo le colture agricole al momento presenti sul territorio, se non per le aree che saranno occupate dal nastro autostradale.

Queste, come illustrato nell'elaborato SIA.I01.QAMB.02.06, sono costituite solo in minima parte da frutteti essendo i terreni interessati dalla variante di progetto destinati quasi unicamente a seminativi.

---

## **ID 14.4 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517)**

---

**Sintesi richiesta:** 4) la variante proposta, così come tutta l'opera in progetto, presenta un notevole impatto sul suolo e sul sottosuolo, incidendo in maniera profonda la pianura e sovra strutturando il contesto con manufatti di contenimento e di raccordo alla viabilità esistente non reversibili;

**Risposta:**

Nella relazione integrativa SIA.I01.GEN.01 la componente ambientale “suolo e sottosuolo” è accuratamente analizzata così come gli impatti causati dalla realizzazione dell'opera sugli altri indicatori ambientali.

Nello specifico caso della variante locale predisposta in comune di Finale Emilia, l'asse autostradale si attesta per la maggior parte del suo sviluppo, circa il 60%, a raso, cioè con altezza inferiore a 2,5 metri rispetto il piano campagna, per il 30% in rilevato (altezze superiori ai 2,5 m rispetto al piano campagna) e per il restante 4% in viadotto; non sono previste sezioni in trincea o galleria artificiale lungo l'asse autostradale che possano in qualche modo incidere sul sottosuolo e sulle acque sotterranee dell'ambito territoriale attraversato.

Vista la configurazione plano-altimetrica dell'opera nel tratto in esame gli impatti ad essa ascrivibili possono essere sostanzialmente di due tipi:

- un primo impatto connesso con l'alterazione dell'assetto geomorfologico, cui consegue una lieve modifica del paesaggio ed una occupazione permanente di suolo, pur in un contesto antropizzato dall'attività insediativa e agricola, con forme naturali generalmente poco evidenti;
- il secondo impatto potrebbe essere dovuto alla produzione di reflui non trattati ed eventuali sversamenti accidentali connessi con il transito di automezzi sull'autostrada in progetto.

In merito al consumo di suolo è evidente che questo risulti essere uno dei maggiori impatti delle opere infrastrutturali all'aperto e si riflette ovviamente anche sugli usi di tipo agricolo. Questa problematica attiene maggiormente alle fasi strategiche delle scelte di programmazione e pianificazione del territorio ma in fase di progettazione integrata il tema può essere affrontato ponendo il contenimento dell'uso (e delle migliori classi di capacità d'uso) fra i criteri progettuali di scelta: pertanto in fase progettuale si è cercato di ridurre il più possibile l'altezza del rilevato autostradale, quindi l'area di ingombro del rilevato oggetto di esproprio, salvo dover rispettare i limiti e le verifiche previste dalla vigente normativa tecnica.

In progetto è inoltre previsto un efficace sistema di raccolta, laminazione e trattamento delle acque di piattaforma caratterizzato dalla realizzazione di reti interconnesse di raccolta ed evacuazione delle acque di piattaforma, di presidi di sicurezza per il controllo degli sversamenti accidentali, di impianti tecnologici per il trattamento delle acque di prima e seconda pioggia e di fossi di laminazione diffusa e bacini di laminazione (solo per le autostazioni) per il controllo delle portate rilasciate che svolgono anche la funzione di zone di riequilibrio ecologico.





---

Infine, relativamente il generico richiamo all'impatto dell'opera complessiva sulla componente ambientale suolo e sottosuolo si rimanda alle considerazioni espresse in ambito di Progetto Definitivo e di SIA, nella cui organica documentazione sono analizzati gli interventi previsti in progetto anche per gli ambiti territoriali non oggetto di integrazione.

---

## **ID 14.5 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517)**

---

**Sintesi richiesta:** 5) la realizzazione della variante proposta comporta uno spostamento verso nord del tracciato di circa 300 metri rispetto ai 2000 metri di cui al progetto precedente (quindi da 2000 a 1700 metri), con ulteriore avvicinamento all'abitato del Comune di Finale Emilia e conseguente esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici prodotti dal traffico veicolare, sia in fase di accantieramento, sia in fase di realizzazione, che in fase di esercizio della autostrada. Nel progetto proposto tale esposizione non è sottoposta a valutazione di impatto ambientale specifica, rimandando a mere misure di mitigazione in sede di progetto esecutivo. Si ritiene pertanto necessario che la proponente predisponga uno studio che individui gli impatti sulle componenti emissioni, che tenga conto della minore distanza del tracciato variante dall'abitato del Comune di Finale Emilia e che tenga conto dell'effetto cumulativo sul Polo Industriale di Finale Emilia e sulle Frazioni di Canaletto e di Massa Finalese;

**Risposta:**

Lo spostamento a nord del tracciato di Progetto Definitivo ed il conseguente avvicinamento di questo al comune di Finale Emilia sono una diretta conseguenza della scelta operata dagli Enti Ministeriali preposti allo svolgimento del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, e ratificata nella DPCM del 10-02-2016; infatti il Ministero Ambiente e Ministero Beni Culturali hanno condiviso, secondo quanto riportato nel resoconto sommario della riunione del 23/12/2015, fatto proprio dalla Delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10/02/2016, di adottare come tracciato autostradale di attraversamento del territorio delle Partecipanze, la soluzione denominata C2b, collocata a Nord dell'abitato di Alberone. La variante dell'ansa del Panaro ha quindi origine dal tracciato del progetto definitivo e si ricollega all'alternativa di progetto C2b, in corrispondenza del Ponte sul Canale Acque Alte.

La documentazione integrativa prodotta, come quella predisposta in ambito di Progetto Definitivo e di SIA, prevede l'analisi di ciascuna matrice ambientale secondo la seguente articolazione:

- stato di fatto;
- impatti in fase di cantiere;
- impatti in fase di esercizio;
- interventi di mitigazione ambientale e/o compensazione agro-ambientale.

Tutti i sopra citati aspetti trovano ampio approfondimento nella relazione SIA.I01.GEN.01 anche per la componente "aria ed atmosfera".

Dal punto di vista della qualità dell'aria, il tracciato in variante presenta il medesimo quadro emissivo della soluzione ipotizzata nel Progetto Definitivo, in particolare considerando quanto è stato valutato per l'alternativa C2b, dato che il numero di mezzi in transito, sia in fase di cantiere che di esercizio, la

---

composizione del parco, le caratteristiche delle fasi lavorative e la velocità di percorrenza rimangono invariate.

In fase di cantiere i valori delle polveri appaiono lontani da livelli critici per la salute umana. Le medie massime giornaliere ed annuali previste per PM2.5, PM10 e PTS si attestano su valori di un ordine inferiore rispetto ai riferimenti normativi.

Si ritiene quindi possibile confermare anche nello specifico caso della Variante in oggetto il giudizio in precedenza espresso nel capitolo E.3.13.1 del documento "6289\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_07\_A Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agroambientale" afferente alla documentazione di Progetto Definitivo, e quindi affermare che dalle stime di ricaduta degli inquinanti considerati durante la fase di cantiere dell'opera in esame non emergono valori in grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente.

Per la fase di esercizio, le mappe di ricadute prodotte in fase di Progetto Definitivo possono ritenersi significativamente valide anche per il tracciato di variante, dato che non solo le emissioni generate dall'autostrada sono le medesime, ma anche il corridoio territoriale attraversato è simile.

In fase di Studio di Impatto Ambientale, al fine di eseguire il confronto tra le diverse alternative di tracciato, sono stati estratti dei valori di concentrazione puntuali lungo una linea perpendicolare l'opera, ottenendo una sorta di "transetto" che ha permesso di valutare l'andamento delle concentrazioni man mano che ci si allontana dall'asse autostradale.

I punti sono stati presi alle distanze regolari di 200 metri fino ad arrivare ad 1 km dall'asse dell'infrastruttura. In generale si è osservato che per nessuno dei punti estratti i valori di concentrazione superano le soglie normative, evidenziando come il contributo dell'opera sia poco significativo sia in termini assoluti sia valutato nel contesto generale.

Attribuendo il medesimo "transetto" di concentrazioni alla variante descritta nel presente documento per il Comune di Finale Emilia, si nota come l'ambito territoriale attraversato sia lo stesso già attenzionato per l'alternativa C2b e come all'interno del buffer sopra indicato non vengano ricompresi nuclei abitativi, quali ad esempio gli agglomerati urbani Frazione di Canaletto e Frazione di Massa Finalese, che possano evidenziare un aumento di impatto per la componente in analisi.

Come inoltre ampiamente illustrato nella documentazione progettuale, la realizzazione del nastro autostradale concorre alla riduzione del traffico in transito sulle strade locali, comunali e provinciali, con un complessivo miglioramento in termini di emissioni di inquinanti e di ricadute presso gli ambiti Comuni interessati dall'opera.

## **ID 14.6 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517)**

---

**Sintesi richiesta:** 6) l'opera sarà realizzata in territorio classificato in classe 3 dal punto di vista del rischio sismico in base all'Allegato B della D.G.R. n. 1677/20015, nonostante l'area sia stata interessata dai terribili eventi sismici del maggio 2012, senza che ciò abbia, inspiegabilmente, comportato una nuova classificazione sismica; il progetto presentato dalla proponente si limita ad effettuare una stima degli effetti possibili sulle strutture portanti dell'opera a seguito del verificarsi di un evento sismico di magnitudo e di durata pari a quella massima registrata nel maggio 2012, senza proporre alcuna modifica delle tecniche costruttive;

### **Risposta:**

Le verifiche geotecniche e sismiche ed in particolare le verifiche a liquefazione, fenomeno di principale attenzione accorso durante gli eventi sismici del 2012, sono state ampiamente trattate sia in fase di progettazione definitiva sia in ambito di integrazioni richieste dal MATTM e pertanto si rimanda integralmente alla documentazione prodotta e già depositata; più in dettaglio si rinvia alle evidenze, alle analisi ed alle conclusioni riportate nei seguenti documenti:

- agli elaborati di progetto definitivo 0406\_PD\_0\_A00\_A0000\_0\_GT\_RB\_03\_A e 0407\_PD\_0\_A00\_A0000\_0\_GT\_RB\_07\_A;
- all'elaborato di risposta alla richiesta di integrazione del MATTM del 2013 con codifica QPRG 3.1.1.1.

Si ricorda inoltre che il progetto definitivo della Cispadana è stato sviluppato nell'ambito del quadro normativo vigente ed in particolare in accordo alle NTC2008 (D.M. 14 gennaio 2008, Norme Tecniche per le Costruzioni) assumendo per l'asse principale, e per le opere d'arte interferenti con lo stesso, una vita nominale di 100 anni e una classe d'uso IV, ovvero i parametri massimi previsti dalla norma per la definizione dell'azione sismica di progetto.

## **ID 14.7 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517)**

---

**Sintesi richiesta:** 7) l'opera sarà realizzata in un territorio interessato da eventi alluvionali storici (esondazioni del 1949, 1951, 1966 ecc...) e, nonostante gli interventi realizzati dal Magistrato per il Po e da AIPO, non è possibile escludere con certezza la possibilità di nuove esondazioni del fiume Panaro e dei canali che intersecano la zona (fosso Selvabella e canale Acque Alte); la stessa proponente ammette che "la variante attraversa un'area storicamente allagata". Si osserva qui l'inopportunità di realizzare sottovia e sottopassi in zona a rischio alluvione che, in caso di allagamenti, impedirebbero l'accesso alla SP2 e alle abitazioni collocate lungo le vie Carina e Palazzo Selvabella. E si osserva, inoltre, che in caso di esondazione dei medesimi corsi d' acqua, l'opera realizzata costituirebbe una barriera fisica al defluire delle acque esondate.

### **Risposta:**

L'osservazione circa la criticità idraulica del territorio, in Comune di Finale Emilia, nel cui ambito si sviluppa il tracciato di variante è analoga a quella formulata dal Comune di Finale Emilia al punto ID 9.2 alla cui integrale risposta si rimanda.

Si vuol inoltre precisare che l'accesso a Via Selvabella, e quindi a Via Argine Destro Panaro che collega le aree in esame al centro abitato di Finale Emilia, è garantito dal sottovia di strada Vicinale Palazzo, opera non realizzata al di sotto del piano campagna e quindi dotata di una configurazione tale da non risentire di eventuali allagamenti del territorio.

Infine si fa notare come i numerosi attraversamenti presenti lungo il tracciato autostradale, costituiti da tombini idraulici e scatolari per il passaggio fauna, concorrano nel garantire il regolare deflusso delle acque oltre che una sufficiente permeabilità del rilevato autostradale nel malaugurato caso di allagamenti.

## **ID 14.8 – RIFONDAZIONE COMUNISTA FINALE EMILIA (prot. MATTM DVA-2016-0013517)**

---

**Sintesi richiesta:** Si richiede l'emissione di un parere sfavorevole sulle risultanze dello studio di impatto ambientale e di conseguenza di evidenziare l'incompatibilità dell'opera in oggetto nei confronti dei sistemi territoriali (ambiente, insediativo, infrastrutturale) in cui si inserisce. In subordine si richiede di avviare alla consultazione pubblica il tracciato C2b e la variante Ansa del Panaro in una specifica procedura di valutazione. Si coglie qui l'occasione per un invito a rivalutare la realizzazione di una strada a scorrimento veloce al servizio del territorio in alternativa alla Autostrada Regionale Cispadana, opzione che ha incontrato il consenso della popolazione locale e di tutti i soggetti coinvolti.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

**ID 15.0 – SIGG. TIZIANA ROSSI, CRISTINA ROSSI E RENATA ROSSI (prot. MATTM  
DVA-2016-0013521)**

---

**Sintesi richiesta:** Si richiede che la soluzione C2b non venga realizzata e in caso contrario si riservano fin da ora ogni possibile richiesta danni diretti e indiretti alle proprietà in genere e all'azienda agricola, oltre che alle indennità d'esproprio.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 16.1 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI (prot. MATTM DVA-2016-0013570)**

---

**Sintesi richiesta:** Proposte a seguito di considerazioni sulla variante dell'ansa del Panaro PD.I01.STR.01:

1) spostamento a Sud di circa 40 metri della curvatura a sinistra della prevista tangenziale (distacco del corridoio autostradale per riequilibrare le superfici delle due aree e per ottimizzare l'utilizzo del suolo in corrispondenza dei confini delle varie aziende agricole).

**Risposta:**

La tangenziale cui la nota fa riferimento non è oggetto della documentazione integrativa predisposta nel mese di Aprile 2016 da ARC ma è attinente alla progettazione definitiva, e quindi alla documentazione progettuale depositata dal proponente nel 2012; si ritiene pertanto non pertinente l'osservazione.

Tuttavia, si vuol comunque precisare che in ambito di progettazione esecutiva lievi spostamenti della configurazione prevista delle opere in progetto potranno essere assecondati al fine di garantire un miglior inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale attraversato.



## **ID 16.2 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI (prot. MATTM DVA-2016-0013570)**

---

**Sintesi richiesta:** 2) di prevedere lo sbocco e l'attraversamento della prevista tangenziale dei trattori e dei mezzi agricoli (di almeno 6 metri di larghezza) con l'installazione di un semaforo a richiesta di transito all'altezza del Foglio 103 Mappale 4 (Foto 4). Ritengo questo intervento importante anche per poter accedere velocemente ai due metanodotti in caso di emergenza.

**Risposta:**

La tangenziale cui la nota fa riferimento non è oggetto della documentazione integrativa predisposta nel mese di Aprile 2016 da ARC ma è attinente alla progettazione definitiva, e quindi alla documentazione progettuale depositata dal proponente nel 2012; si ritiene pertanto non pertinente l'osservazione.

Si vuol comunque precisare come in ambito di Progetto Definitivo siano previsti interventi di collegamento ed attraversamento alle proprietà agricole che ne garantiscono la corretta conduzione.

---

**ID 16.3 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI (prot. MATTM DVA-2016-0013570)**

---

**Sintesi richiesta:** 3) Di risistemare le arginature ed abbassare il letto di deflusso delle acque piovane ed irrigue della fossetta Vecchi per aumentarne la portata (Foto 5) . Ne consegue l'adeguamento (o il rifacimento) del ponticello di transito già ora a rischio di stabilità ( Foto 8 ) Ciò consentirebbe di far fronte ai violenti fenomeni atmosferici temporaleschi che stanno aumentando a causa dei cambiamenti climatici in atto.

**Risposta:**

Il cavo Fossetta Vecchi cui la nota fa riferimento non è oggetto della documentazione integrativa predisposta nel mese di Aprile 2016 da ARC ma è attinente alla progettazione definitiva, e quindi alla documentazione progettuale depositata dal proponente nel 2012; si ritiene pertanto non pertinente l'osservazione.

Si fa presente comunque che la richiesta, oltre ad essere relativa ad un ambito territoriale non interessato dalla variante oggetto di integrazione, chiede al Concessionario Autostradale di intervenire su opere di competenza di altri Enti e sulle quali non si ha facoltà di intervento se non per la risoluzione dell'interferenza che questi hanno con il tracciato autostradale.

## **ID 16.4 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI (prot. MATTM DVA-2016-0013570)**

---

**Sintesi richiesta:** 4) Di prevedere un collegamento stradale che dal Cavalcavia poderale (Foto 6) si colleghi attraverso le az. No 16988, No 15117, No 12720, No 14325 fino alla capezzagna (Foto 7) che sbocca all'edificio rurale vincolato codificato con la sigla M0265 facente parte dell'azienda della sottoscritta.

**Risposta:**

L'ambito territoriale e progettuale cui la nota fa riferimento non è oggetto della documentazione integrativa predisposta nel mese di Aprile 2016 da ARC, ma è attinente alla progettazione definitiva, e quindi alla documentazione progettuale depositata dal proponente nel 2012; si ritiene pertanto non pertinente l'osservazione.

---

## **ID 17.0 – CONSORZIO DI MIGLIORAMENTO CANALE BRATELLARI E CONSORZIO DI BONIFICA SELVABELLA (prot. MATTM DVA-2016-0013601)**

---

**Sintesi richiesta:** Il Canale delle Acque Alte “Foscaglia” è inserito all’interno di una zona di sovralluvionamento come risulta dalla cartografia del Piano provinciale di emergenza della Provincia di Modena per la tratta finale ricadente nel comune di Finale Emilia. In relazione a quanto osservato si precisa che in tale tratto interessato si sono verificate due rotture degli argini di contenimento (contemporaneamente nel 1966 sia a destra che a sinistra ) a monte del ponte strada Selvabella provocando il completo allagamento dei terreni di ambedue i Consorzi scriventi. Si fa presente che il canale acque alte “Foscaglia” funge da bacino in quanto scarica nel Fiume Panaro solo quando il livello dell’acqua del fiume lo consente, in particolari momenti dell’anno con piogge abbondanti il rischio di tracimazione diventa reale in quanto non esistono pompe di sollevamento che evitino al canale di tracimare. Su tali elementi critici ad oggi non sono intervenute variazioni che ne limitino la criticità. Inoltre si fa presente che anche il fiume Panaro nell’ anno 1982 ha subito una rottura dell’argine maestro di sinistra. Il tutto non è stato adeguatamente preso in considerazione nella relazione pubblicata il 16 marzo 2016 dal Ministero dell’Ambiente. L’opera proposta rappresenta una barriera fisica ad oggi inesistente, influisce pesantemente sul deflusso delle acque aumentando in modo apprezzabile il rischio di sommersione nelle aree dei consorzi scriventi. Si precisa inoltre che sia la pianificazione comunale che quella sovra comunale caratterizzano la “Zona Selvabella” come “Zona agricola valliva ad elevata criticità”.

Sulla base di quanto sopra esposto e ricordato che: - ai sensi dell’art. 10 comma 1, lettera a) e comma 2 dell’All. XXI D.Lgs. n. 163/2006 deve essere eseguito uno studio del rischio idraulico “post operam”.

Si evidenzia che l’aggravio della condizione di rischio idraulico dell’intera zona è evidente sia per lo scenario derivante dalla proposta di variante 2016 sia dalle indicazioni progettuali previste dal progetto definitivo 2011. Si suggerisce pertanto come detto dal servizio di protezione civile del Comune di Finale Emilia di esplorare soluzioni alternative sviluppando il tracciato nel "Comparto Nord di Finale Emilia" in quanto area di minore potenziale rischio idraulico.

### **Risposta:**

Il Progetto Definitivo redatto si basa sulla approfondita conoscenza degli ambiti territoriali attraversati; come evidente dagli elaborati progettuali dello Studio di Impatto Ambientale e del PD le caratteristiche del territorio sono state ben investigate al fine di indirizzare correttamente le scelte progettuali.

In merito lo stato di conservazione degli argini dei corsi d’acqua interferiti o prospicienti l’opera presenti sul territorio, si ritiene che la manutenzione e la salvaguardia degli stessi non possano essere attività di competenza del gestore dell’infrastruttura stradale, tuttavia si vuol far notare come i numerosi attraversamenti disposti lungo il tracciato autostradale, costituiti da tombini idraulici e scatolari per il passaggio fauna, concorrano nel garantire il regolare deflusso delle acque oltre che una sufficiente

---

permeabilità del rilevato nel caso malaugurato di allagamenti, eventi sempre più scongiurati dagli interventi di presidio idraulico programmati dagli Enti Territoriali.

In merito la presunta assenza di uno studio di rischio idraulico prescritto dall'Allegato XXI D.Lgs. 163/2006 si vuol far notare come l'opera in progetto non sia assoggettata alle indicazioni di tale allegato e come il riferimento di Legge non preveda quanto richiesto dall'Ente.

Per esteso, l'articolo 10 comma 1 lettera a) del D.Lgs. n. 163/2006 chiede che il Progetto Definitivo comprenda *“una relazione geologica e geoidrologica che comprenda, sulla base di specifiche indagini geologiche, la identificazione delle formazioni presenti nel sito, lo studio dei tipi litologici, della struttura e dei caratteri fisici del sottosuolo; definisce il modello geologico-tecnico del sottosuolo; illustra e caratterizza gli aspetti stratigrafici, strutturali, idrogeologici, geomorfologici, litotecnici e fisici, nonché il conseguente livello di pericolosità geologica e il comportamento in assenza ed in presenza delle opere”*.

Si ritiene che la documentazione progettuale Progetto Definitivo fornisca una completa analisi del contesto dal punto di vista geologico e geoidrologico e quindi risulti coerente, pur non essendone vincolato, alla specifica richiesta dell'All. XXI D.Lgs. 163/2006, come specificatamente sopra riportato.

## **ID 18.0 – SIG. FRANCESCO AMEDEI (prot. MATTM DVA-2016-0013645)**

---

**Sintesi richiesta:** Il tracciato dell'autostrada regionale Cispadana prevede l'attraversamento della zona di protezione faunistica denominata "Oasi La Torre" (ID 19) situata in Comune di San Felice sul Panaro (MO) - Località Pavignane/Corte Bassa. Nei documenti depositati presso il Ministero dell'Ambiente, non è dato trovare alcun documento relativo all'impatto ambientale dell'autostrada su tale importante zona di protezione faunistica ed ambientale, né ad eventuali forme di mitigazione. Si chiede pertanto di provvedere gli opportuni interventi di mitigazione.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

**ID 19.0 – CONSORZIO DI MIGLIORAMENTO CANALE BRATELLARI E CONSORZIO  
DI BONIFICA SELVABELLA (prot. MATTM DVA-2016-0013648)**

---

**Sintesi richiesta:** Stessa osservazione presentata precedentemente (DVA-2016-0013601)

**Risposta:**

L'osservazione è analoga a quella formulata al punto ID 17.0 alla cui integrale risposta si rimanda.

## **ID 20.1 – SIG. SERGIO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013699)**

---

**Sintesi richiesta:** la variante "Castrum " sconfigura il tracciato autostradale in modo estremamente rilevante e tale da dividere l'azienda agricola in due corpi separati.

**Risposta:**

In fase di progettazione stradale si è cercato di individuare la configurazione plano-altimetrica migliore che possa rispondere, sempre ossequiosa della prescrizione impartita dalla DPCM del 10-02-2016, alle esigenze del territorio, avendo cura di incidere in maniera meno gravosa possibile sulle aziende agricole ivi localizzate.

Ciò premesso, si ritiene che la nota non offra alcun elemento conoscitivo aggiuntivo al processo di Valutazione di Impatto Ambientale in corso, né tantomeno tratti aspetti "ambientali" e pertanto possa ritenersi non pertinente alla fase di VIA ministeriale.





## **ID 20.2 – SIG. SERGIO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013699)**

---

**Sintesi richiesta:** taglio diagonale dell'opera interrompe tutti gli scoli ed i fossi di irrigazione presenti sul fondo.

**Risposta:**

In ambito di progettazione esecutiva, come per altro già fatto in fase di progettazione definitiva, si avrà sempre l'accortezza di garantire il ripristino al corretto funzionamento attuale di tutti gli scoli ed i fossi di irrigazione interferiti dal tracciato autostradale.

## **ID 20.3 – SIG. SERGIO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013699)**

---

**Sintesi richiesta:** non si hanno notizie sugli attraversamenti tra i due appezzamenti separati dall'autostrada. Non è previsto un sottopassaggio e quindi il corpo distaccato sarà raggiungibile solo tramite la percorrenza di diversi km creando disagio e un aumento di costi e tempi notevoli ad oggi non quantificabili.

**Risposta:**

Si ritiene che la nota non offra alcun elemento conoscitivo aggiuntivo al processo di Valutazione di Impatto Ambientale in corso, né tantomeno tratti aspetti “ambientali” e pertanto possa ritenersi non pertinente alla fase di VIA ministeriale.

Tuttavia si vuol precisare come nelle successive fasi approvative e procedurali dell'opera saranno ulteriormente approfonditi gli aspetti connessi alla conduzione dei campi e delle proprietà interferite dal nastro autostradale al fine di garantire ai conduttori corrette modalità di lavorazione.



## **ID 20.4 – SIG. SERGIO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013699)**

---

**Sintesi richiesta:** Se non ci sono alternative alla variante “Castrum” si chiede che venga tenuto in debita considerazione nella valutazione degli indennizzi e dei danni indotti sull'azienda.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

## **ID 21.0 – SIG. TONINO TRALDI (prot. MATTM DVA-2016-0013753)**

---

**Sintesi richiesta:** Come osservazione precedente (DVA-2016-0013699) con in aggiunta che la variante si avvicina notevolmente ai fabbricati abitativi e aziendali, impattando fortemente sugli stessi.

**Risposta:**

La variante predisposta negli ambiti comunali di Novi di Modena e Concordia sulla Secchia, in ottemperanza alla prescrizione impartita dalla DPCM del 10/02/2016, sebbene comporti un avvicinamento ad alcuni edifici rispetto la precedente configurazione di PD, determina al contempo l'allontanamento dell'asse autostradale da altrettanti ricettori residenziali oltre che in misura lieve dal centro abitato di Novi di Modena.

La nuova configurazione plano-altimetrica beneficia comunque di una attenta ed accurata analisi circa l'impatto determinato sul territorio e sugli edifici ad essa prospicienti.

Partendo dallo studio delle diverse componenti ambientali, come si evince dalla relazione SIA.I01.GEN.01, si sono stabiliti gli interventi di mitigazione paesaggistici ed ambientali più consoni al contesto, oltre che necessari a garantire il rispetto dei limiti di immissione acustica previsti da Normativa.

Tutto quanto sopra descritto, e più ampiamente illustrato nella documentazione progettuale redatta, è evidente anche nella planimetria SIA.I01.QIMP.01.07, che riassume il completo quadro di interventi mitigativi e compensativi previsti per il tratto cui la nota fa riferimento.

Per le osservazioni già espresse con nota prot. DVA-2016-0013699 si rimanda alle puntuali risposte a questa formulate.

**ID 22.0 – SIGG. GIANNI MANFerdINI E GIULIANA ChIERICI (prot. MATTM DVA-2016-0013757)**

---

**Sintesi richiesta:** Le proprietà rimangono intercluse tra la viabilità di adduzione Bondeno-Cento, una rotonda e via Quattro Torri con l'abitazione a 100 metri dalle opere. La zona sarà fortemente inquinata dai gas di scarico e le vibrazioni danneggeranno le abitazioni. È richiesta la motivazione per cui non si è stati più distanti e perché non sono stati fatti incontri con le associazioni agricole per concordare il tracciato, come era stato fatto per la superstrada. Viene chiesto di adottare la soluzione Dd come ha richiesto l'amministrazione comunale di Sant'Agostino in data 05.05.2016.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come Db tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio del Comune di Sant'Agostino, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 23.1 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812)**

---

**Sintesi richiesta:** Dall'esame della documentazione sulla variante "Ansa Panaro" e dagli strumenti di pianificazione urbanistica del Comune di Finale e di Novi non risulta rappresentata in modo particolareggiato la porzione di territorio interessata dal nuovo tracciato. La mancanza comporta:

- impossibilità di reperire un elenco particolareggiato dei mappali coinvolti e quindi l'elenco delle aziende coinvolte;
- impossibilità di valutare con precisione l'impatto dell'autostrada in generale e in particolare rispetto al centro abitato di Finale Emilia e gli altri centri urbani presenti;
- eventuale maggior "consumo" di territorio agricolo.

**Risposta:**

L'elenco particolareggiato dei mappali coinvolti e quindi delle aziende agricole interessate dalla realizzazione dell'opera, già redatto nella documentazione di Progetto Definitivo per il tratto non oggetto di varianti, sarà reso disponibile ed individuato nelle successive fasi progettuali anche per tutti gli ambiti per i quali è stata prescritta l'adozione di una alternativa di tracciato.

Non si condivide l'impossibilità di poter analizzare l'impatto che l'opera genera sul territorio: in ambito di integrazione, la documentazione afferente la sezione dello SIA, ed in particolare la relazione SIA.I01.GEN.01, costituisce il compendio tecnico integrativo allo Studio di Impatto Ambientale del PD all'interno del quale sono sviluppati gli opportuni approfondimenti metodologici ed argomentativi per consentire la valutazione preventiva delle implicazioni ambientali indotte dalla realizzazione delle varianti in esame, nonché determinate la compatibilità e la sostenibilità ambientale e paesaggistica dell'infrastruttura, nella sua nuova configurazione geometrica-funzionale e territoriale.

Si ritiene in particolare che l'impatto delle varianti di progetto, cui la nota si presume correttamente faccia riferimento, sui centri abitati di Novi di Modena e Finale Emilia sia trascurabile data la notevole distanza di questi dall'opera.

Infine, in merito al consumo di suolo, si precisa come la minor estensione della nuova configurazione del tracciato autostradale ottenuta a seguito del recepimento delle prescrizioni impartite dalla DPCM del 10/02/2016 rispetto al tracciato di Progetto Definitivo, non possa che indurre aspetti positivi dal punto di vista dell'occupazione di aree agricole.

## **ID 23.2 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812)**

---

**Sintesi richiesta:** Impatto sul centro abitato di Finale Emilia e Alberone.

La variante avvicinerà molto il tracciato al centro abitato di Finale Emilia coinvolgendo, peraltro, diverse aziende agricole. Peggioramento della qualità della vita a causa dell'inquinamento e del rumore e un decadimento delle qualità delle colture in essere e problemi sul benessere animale.

**Risposta:**

In fase di progettazione stradale si è cercato di individuare la configurazione piano-altimetrica migliore che possa rispondere, sempre ossequiosa della prescrizione impartita dalla DPCM del 10-02-2016, alle esigenze del territorio, avendo cura di incidere in maniera meno gravosa possibile le aziende agricole ivi localizzate.

L'avvicinamento al centro abitato di Finale Emilia è una diretta conseguenza della scelta operata dagli Enti Ministeriali preposti allo svolgimento del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, e ratificata nella DPCM del 10-02-2016; infatti il Ministero Ambiente e Ministero Beni Culturali hanno condiviso, secondo quanto riportato nel resoconto sommario della riunione del 23/12/2015, fatto proprio dalla Delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10/02/2016, di adottare come tracciato autostradale di attraversamento del territorio delle Partecipanze, la soluzione denominata C2b, collocata a Nord dell'abitato di Alberone. La variante dell'ansa del Panaro ha quindi origine dal tracciato del progetto definitivo e si ricollega all'alternativa di progetto C2b, in corrispondenza del Ponte sul Canale Acque Alte.

Ciò premesso, si precisa come gli impatti connessi all'inquinamento ed al rumore, generati dalla costruzione della nuova variante all'asse autostradale di PD localizzata nel territorio di Finale Emilia, siano stati analizzati nella documentazione integrativa predisposta (cfr. SIA.I01.GEN.01) anche al fine di individuare eventuali interventi mitigativi atti ad evitare il peggioramento della qualità della vita delle comunità ivi residenti.

Infine si ritiene che anche gli interventi di mitigazione a verde, disposti nelle aree interessate dalla futura opera, possano concorrere a garantire un sufficiente grado di benessere animale e non ci sia decadimento della qualità delle colture.

## **ID 23.3 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812)**

---

**Sintesi richiesta:** L'area oggetto di variante sta attraversando le zone della ricostruzione. Le amministrazioni locali, privati e aziende hanno pianificato la ricostruzione tenendo in considerazione il tracciato precedentemente approvato. A seguito delle varianti alcune aziende sono collocate lungo l'attuale corridoio. Per le stesse e i fabbricati strumentali appena ricostruiti dovrà essere disposta la delocalizzazione corrispondendo agli impattati da queste nuove problematiche i relativi indennizzi ed individuando a tal fine area compatibili e di identiche o di pari caratteristiche, in particolare sotto il profilo agronomico.

**Risposta:**

Si precisa che le due varianti di progetto depositate in data 17 marzo 2016 in seguito alla Delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 2016, vale a dire la modifica del tracciato autostradale in corrispondenza del sito archeologico "Castrum" a Novi di Modena (MO) e la modifica del tracciato autostradale in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro nel Comune di Finale Emilia (MO), non impattano alcun fabbricato e di conseguenza nessun edificio dovrà essere ricostruito o delocalizzato.

Si ricorda comunque che eventuali danni alle colture ed i frazionamenti delle proprietà interessate dal nuovo asse autostradale, saranno analizzati nelle successive fasi approvative dell'opera in particolare con l'avvio dei procedimenti espropriativi.



## **ID 23.4 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812)**

---

**Sintesi richiesta:** Criticità idraulica.

Si evidenzia come la nuova variante attraversi terreni agricoli definiti dalla pianificazione urbanistica vigente nel Comune di Finale Emilia, ad elevata criticità idraulica, con problematiche evidenziate anche nel sovraordinato PTCT della Provincia di Modena. Tali problematiche se nella versione precedente del tracciato non apparivano impattanti, al contrario, in tracciato di variante lo attraversa pienamente, con ogni evidente conseguenza negativa sui reticoli e percorsi idraulici ed ogni altrettanto evidente conseguenza sulle aziende agricole presenti, che da tal reticolo idraulico della zona dipendono.

**Risposta:**

L'osservazione circa le indicazioni della pianificazione vigente è analoga a quella formulata al punto ID 9.2 alla cui integrale risposta si rimanda.

In merito al reticolo idraulico esistente, si precisa che in ambito di progettazione esecutiva, come per altro già fatto in fase di progettazione definitiva, si avrà sempre l'accortezza di garantire il ripristino al corretto funzionamento attuale di tutti gli scolli ed i fossi di irrigazione interferiti dal tracciato autostradale.

## **ID 23.5 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812)**

---

**Sintesi richiesta:** Criticità ambientale, inquinamento.

Occorre evidenziare che il tracciato autostradale pre-variante, con l'approvazione della Commissione V.I.A. regionale, ricalcava il tracciato della precedente opera stradale a scorrimento veloce già deliberata dalle Province interessate (Reggio Emilia, Modena e Ferrara) e che nel tratto interessato, uno degli obiettivi principali era stato quello di salvaguardare la massima integrità degli appezzamenti di terreno di varie aziende agricole. Con lo spostamento a nord di un tratto del tracciato, questo obiettivo di particolare rilievo per le associazioni ed i loro associati viene di fatto azzerato.

**Risposta:**

In fase di progettazione stradale si è cercato di individuare la configurazione plano-altimetrica migliore che possa rispondere, sempre ossequiosa della prescrizione impartita dalla DPCM del 10-02-2016, alle esigenze del territorio, avendo cura di incidere in maniera meno gravosa possibile le aziende agricole ivi localizzate.

Lo spostamento a nord del tracciato di Progetto Definitivo è una diretta conseguenza della scelta operata dagli Enti Ministeriali preposti allo svolgimento del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, e ratificata nella DPCM del 10-02-2016.

Si ricorda comunque che eventuali danni alle colture ed i frazionamenti delle proprietà interessate dal nuovo asse autostradale, saranno analizzati nelle successive fasi approvative dell'opera in particolare con l'avvio dei procedimenti espropriativi.

---

## ID 23.6 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013812)

---

**Sintesi richiesta:** Carenze sui dati ambientali. I dati considerati a riferimento nella procedura di VIA dalla proponente, per quanto riguarda le emissioni, fanno riferimento a dati reperiti dell'inventario dell'Emilia Romagna, e riferiti all'anno 2007. Pare evidente le carenze di dati aggiornati. La Direzione Generale Ambiente e Difesa del suolo della Regione E.R. con nota del Direttore Generale Giuseppe Bortone, ha indicato chiaramente quali sono le zone nelle quali gli standard di qualità ambientale sono già stati superati tra cui c'è il Comune di Novi di Modena. Pare evidente che ben avrebbe dovuto essere oggetto di specifica progettazione, nella quale prevedere ogni possibile attività di contenimento di impatto ambientale. Tuttavia di tale necessaria attività di contenimento ambientale, ad oggi nelle variante "ansa Panaro", pare esservi traccia, con ogni conseguenza evidente nei confronti delle aziende associate.

### **Risposta:**

Non è corretto ritenere che i dati considerati a riferimento nella procedura di VIA, per quanto riguarda le emissioni, fanno riferimento a dati riferiti all'anno 2007: come ampiamente illustrato nella documentazione di Progetto Definitivo, oltre che nella relazione integrativa SIA.I01.GEN.01, l'analisi dello stato attuale della qualità dell'aria dell'ambito territoriale interessato dalla nuova Autostrada Regionale Cispadana, prevista dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13, è stata effettuata:

- sulla base dei risultati di una campagna di monitoraggio condotta con mezzo mobile nel mese di agosto 2011;
- più in generale a livello provinciale sulla base dei dati registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio delle Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Tali dati, già elaborati, sono stati reperiti nei Rapporti di Qualità dell'Aria delle province citate, disponibili sul sito <http://www.arpa.emr.it>;
- sui dati delle centraline elaborati annualmente da ARPA Emilia Romagna e da questi integrata con strumenti modellistici per identificare le aree di superamento e per conoscere la qualità dell'area anche lontano dai siti di misura.

La valutazione dell'impatto dell'Autostrada Regionale Cispadana sulla qualità dell'aria circostante è stata poi effettuata mediante l'utilizzo e l'implementazione di un sistema modellistico che ha dimostrato come i valori delle polveri appaiono lontani da livelli critici per la salute umana. Le medie massime giornaliere ed annuali previste per PM2.5, PM10 e PTS si attestano, in tutti gli ambiti territoriali interessati dal futuro asse autostradale, su valori di un ordine inferiore rispetto ai riferimenti normativi.

Ciò detto, si precisa che il progetto dell'opera ricomprende una serie di interventi a verde con foglie persistenti che contribuiscono nel garantire la rimozione degli inquinanti presenti nell'aria e che la realizzazione dell'infrastruttura concorre alla riduzione del traffico in transito sulle strade locali, comunali e provinciali, con un complessivo miglioramento in termini di emissioni di inquinanti e di ricadute presso gli ambiti dei Comuni interessati dall'opera.

## **ID 24.1 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822)**

---

**Sintesi richiesta:** Tracciato non condiviso.

Si fa rilevare che il tracciato autostradale era stato inizialmente posizionato, scelta assurda dal punto di vista dell'inserimento territoriale e dall'impatto ambientale insostenibile, su quello del precedente progetto (2004), già a suo tempo approvato dalle tre Province interessate (Reggio Emilia, Modena e Ferrara), di una strada a scorrimento veloce. La progettazione di questa strada interprovinciale si era posta, nel tratto novese, l'obiettivo di salvaguardare la massima integrità degli assetti fondiari delle varie Aziende agricole interessate o lambite dal passaggio dell'infrastruttura. Con lo spostamento a Nord di un tratto del tracciato questo obiettivo viene di fatto azzerato.

**Risposta:**

La necessità di prevedere un allontanamento del tracciato autostradale dalla configurazione programmata negli strumenti urbanistici territoriali è occorsa al seguito del ritrovamento del sito archeologico del Castrum di Novi di Modena e, come la stessa nota correttamente riporta, della conseguente prescrizione impartita dagli Enti ministeriali preposti alla conduzione del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale e volta ad evitare l'interferenza dell'infrastruttura con il complesso archeologico.

Si vuol comunque ricordare che la corretta progettazione plano-altimetrica di una nuova infrastruttura viaria deve essere condotta ponendo attenzione a molteplici aspetti, che vanno dal corretto inserimento ambientale dell'opera al rispetto delle normative tecniche progettuali vigenti, dal conseguire il minor impatto paesaggistico al garantire il necessario confort all'utenza, tutte tematiche che spesso pongono vincoli differenti e non sempre assecondabili in toto.

La stessa interferenza del tracciato con gli assetti fondiari delle aziende agricole è stato un tema approfondito nel miglior modo possibile in fase progettuale; il tracciato di variante predisposto nell'ambito comunale di Novi di Modena cerca di conseguire la minor occupazione possibile di suolo, riducendo quindi la sottrazione di aree agricole.

Ciò detto, si ricorda comunque che nelle successive fasi approvative dell'opera, ed in particolare con l'avvio dei procedimenti espropriativi, gli eventuali danni alle colture ed i frazionamenti delle proprietà interessate dal nuovo asse autostradale saranno attentamente analizzati.

## **ID 24.2 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822)**

---

**Sintesi richiesta:** Mancata valutazione ambientale in prossimità di nuclei abitativi.

Lo spostamento porterà ad un avvicinamento ulteriore a diverse abitazioni e Aziende agricole portando ad un peggioramento della qualità della vita a causa dell'inquinamento atmosferico e del rumore.

**Risposta:**

Le varianti predisposte negli ambiti comunali di Novi di Modena, Concordia sulla Secchia e Finale Emilia, in ottemperanza alle prescrizioni impartite dalla DPCM del 10/02/2016, sebbene comportino un avvicinamento ad alcuni edifici rispetto la precedente configurazione del progetto definitivo, determinano al contempo l'allontanamento dell'asse autostradale da altrettanti ricettori residenziali oltre che in misura lieve dal centro abitato di Novi di Modena.

Gli impatti connessi alla realizzazione dell'opera sulla componente rumore ed atmosfera, al pari di tutte le altre componenti ambientali, sono stati attentamente studiati e verificati nella documentazione integrativa al fine di poter predisporre gli opportuni interventi di mitigazioni atti a ridurre le emissioni e contenere i livelli di rumore nei limiti prescritti dalla vigente Normativa.

## **ID 24.3 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822)**

---

**Sintesi richiesta:** Interferenza con altri progetti in atto.

La variante proposta andrà ad impattare direttamente su un progetto di riqualificazione ambientale e naturalistica che, grazie ad un cofinanziamento della Comunità europea, è in corso di realizzazione su un importante canale di bonifica (il Collettore acque basse modenesi) nell'ambito del LIFE 13 ENV/IT/000169 RINASCE "Riqualificazione Naturalistica per la Sostenibilità integrata idraulico-ambientale dei Canali Emiliani". Le finalità di riqualificazione poste dal sopra citato progetto risulterebbero largamente inattuato in seguito al passaggio dell'autostrada sul tracciato variato ma realizzata così come prevista dal progetto definitivo.

**Risposta:**

Non si condivide che il progetto LIFE RINASCE, che si pone l'obiettivo generale di diminuire il rischio di inondazioni e migliorare contemporaneamente lo stato ecologico dei corsi d'acqua, possa essere compromesso dalla realizzazione dell'opera infrastrutturale, la cui progettazione è stata svolta in aperta condivisione con gli Enti Territoriali, compreso il Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale, promotore del progetto LIFE RINASCE.

La configurazione delle opere di attraversamento dei diversi corsi d'acqua è stata sempre avallata dagli Enti Gestori Territoriali che ne hanno indirizzato la progettazione con note e prescrizioni, puntualmente recepite in ambito di sviluppo del Progetto Definitivo.

In particolare, il progetto dell'opera di scavalco del Collettore Acque Basse Modenesi prevede il rivestimento delle sponde del canale con massi di cava intasati con calcestruzzo per il tratto interferente con l'infrastruttura autostradale al fine di garantirne la corretta funzionalità e limitarne gli interventi di manutenzione.

## **ID 24.4 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822)**

---

**Sintesi richiesta:** Carezza di dati ambientali.

I dati considerati a riferimento nella procedura di VIA dalla proponente, per quanto riguarda le emissioni, sono dati emissivi dell'inventario dell'Emilia Romagna, riferiti all'anno 2007, quando è disponibile documentazione più aggiornata; sono dati di circa 9 anni fa!

**Risposta:**

L'osservazione è analoga a quella formulata al punto ID 23.6 alla cui integrale risposta si rimanda.

## **ID 24.5 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822)**

---

**Sintesi richiesta:** Situazione ambientale territoriale.

Per dare attuazione a quanto previsto dalla Direttiva 2011/92/CE, alla luce della sentenza n. 93 del 2013 della Corte Costituzionale, l'Assemblea legislativa della Regione E.R., anche in attuazione dell'articolo 6, comma 9, del D.Lgs. n. 152/2006, ha approvato con gli articoli 53 e 54 della legge regionale 30 luglio 2013 n. 15 (Semplificazione della disciplina edilizia) specifiche modifiche agli articoli 4 e 4-ter della legge regionale n. 9 del 1999 "Disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale". In questo contesto la Direzione Generale Ambiente e Difesa del suolo della Regione E.R., con nota del Direttore Generale Giuseppe Bortone, ha indicato chiaramente quali sono le zone, tra cui il Comune di Novi di Modena, nelle quali gli standard di qualità ambientale della legislazione comunitaria sono già stati superati che quindi l'ipotesi progettuale proposta non fa che aumentare l'impatto ambientale su coloro che vivono e lavorano in vicinanza del tracciato previsto.

**Risposta:**

Non risulta chiaro il riferimento alla normativa regionale nel contesto dell'iter procedurale di Autostrada Regionale Cispadana: la norma, negli articoli cui l'osservazione fa riferimento, individua le tipologie di opere per le quali è necessario svolgere una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, procedimento correttamente in corso di svolgimento per Autostrada Regionale Cispadana.

In merito l'impatto ambientale sulla componente aria ed atmosfera si rimanda alle considerazioni riportate al punto ID 23.6.



## **ID 24.6 – LEGAMBIENTE MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013822)**

---

**Sintesi richiesta:** Opzione Zero - Per tutto ciò esposto invitiamo l’Autorità competente a concludere negativamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, e di scegliere l’ipotesi dell’alternativa di strada a scorrimento veloce al servizio al territorio con un minore impatto ambientale, ipotesi già arrivata nel 2004 al progetto definitivo con approvazione da parte della Commissione V.I.A. della Regione Emilia-Romagna.

**Risposta:**

L’osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.



## **ID 25.0 – CONFAGRICOLTURA MODENA E CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI MODENA (prot. MATTM DVA-2016-0013824)**

---

**Sintesi richiesta:** Stessa osservazione presentata precedentemente (DVA-2016-0013812)

**Risposta:**

L'osservazione è analoga a quella formulata al punto ID 23 alla cui integrale risposta si rimanda.

---

**ID 26.1 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878)**

---

**Sintesi richiesta:** Si afferma che la scelta di adottare il tracciato C2b non è coerente con il Piano di Lavoro valutato dalla CT VIA e dalla RER VIPSA, in quanto gli enti interessati (Comune, Provincia e Regione) si erano espressi, durante l'iter approvativo dell'opera, in modo contrario a tale soluzione. La C2b non ha avuto i necessari approfondimenti e valutazioni sotto l'aspetto procedurale di VIA in quanto il tracciato del progetto definitivo su cui si è svolta la procedura non lo prevedeva.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

**ID 26.2 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878)**

---

**Sintesi richiesta:** La soluzione C2b avvicina notevolmente il tracciato autostradale all'abitato di Finale Emilia. La prescrizione della DPCM chiede di prevedere uno studio che individui misure di mitigazione degli impatti ambientali sull'abitato di Alberone. Si ritiene che tale prescrizione non possa non intendersi anche per il centro abitato di Finale Emilia e non può essere rimandata in sede di progetto esecutivo, in quanto mancano ad ora le valutazioni specifiche di impatto ambientale del tratto C2b, necessariamente antecedenti le misure di mitigazioni.

Si ritiene che tutto il tratto C2b vada sottoposto ad una nuova procedura di valutazione ambientale e non solo, nel caso specifico, il tratto di attraversamento del Panaro, in quanto trattasi di una variante del progetto definitivo che non ha avuto i necessari approfondimenti sui suoi aspetti di impatto.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 26.3 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878)**

---

**Sintesi richiesta:** I dati considerati nella procedura di VIA, per quanto riguarda le emissioni, fanno riferimento a dati reperiti dall'inventario dell'Emilia Romagna, e riferiti all'anno 2007. La Direzione Generale Ambiente e difesa del suolo della Regione E.R. con nota del D.G. Giuseppe Bortone, ha indicato chiaramente quali sono le zone nelle quali gli standard di qualità ambientale sono già stati superati tra cui c'è il Comune di Finale Emilia. L'ipotesi di tracciato, compresa la C2b, erano previste all'interno dello SIA ma si ritiene non sia stato sottoposto alla dovuta attenzione in sede di approfondimento di impatto ambientale in riferimento al Comune di Finale Emilia. Per il territorio di Finale Emilia la valutazione di impatto delle emissioni ha tenuto conto della distanza di circa 2 km del progetto definitivo, quando invece il tracciato C2b si avvicina all'abitato considerevolmente rispetto alla prima ipotesi.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

## ID 26.4 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878)

---

**Sintesi richiesta:** Effetto cumulativo.

La procedura autorizzativa del progetto sottoposto a VIA dell'autostrada Cispadana non ha tenuto in alcun conto i dati aggiornati della componente ambientale "aria", così come non ha considerato i progetti realizzati, in fase di realizzazione o approvati dall'Autorità Competente quali possibile criticità cumulative. Si evidenziano in particolare due grossi impianti di combustione di biomasse non considerati nella procedura di VIA dell'autostrada Cispadana: Ecoblock e Domus Energia. Come evidenziato, nella procedura di VIA dell'autostrada Cispadana, non sono stati fatti quegli approfondimenti previsti per consentire di conoscere e valutare le peculiari criticità del territorio e quindi considerare adeguatamente il grado di ricettività dell'ambiente rispetto allo specifico potenziamento infrastrutturale.

**Risposta:**

In fase di progettazione definitiva e di Studio di Impatto Ambientale si ritiene di aver correttamente approfondito lo stato di fatto ambientale del territorio, recuperando le informazioni ed i dati disponibili, puntualmente raccolti dagli Enti Territoriali, oltre che svolgendo misurazioni di dettaglio finalizzate alla corretta valutazione degli impatti connessi alla realizzazione dell'opera.

Lo spostamento a nord del tracciato di Progetto Definitivo ed il conseguente avvicinamento di questo al comune di Finale Emilia sono una diretta conseguenza della scelta operata dagli Enti Ministeriali preposti allo svolgimento del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, e ratificata nella DPCM del 10-02-2016. La suddetta Delibera, in ragione del carattere strategico dell'opera infrastrutturale in esame per l'intero Paese e dell'alto valore del progetto in termini di rilevante impulso allo sviluppo dei territori attraversati, dispone espressamente che la Società ARC S.p.A., presenti in questa fase, a tal fine, solo due distinte varianti progettuali (Novi di Modena e Ansa del Panaro) da sottoporre alle verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando la valutazione ambientale in corso, in quanto non trattate nel SIA precedentemente predisposto.

Di fatto, l'analisi dello stato attuale della qualità dell'aria dell'ambito territoriale interessato dalla nuova Autostrada Regionale Cispadana, prevista dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13, è stata effettuata:

- sulla base dei risultati di una campagna di monitoraggio condotta con mezzo mobile nel mese di agosto 2011;
- più in generale a livello provinciale sulla base dei dati registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio delle Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Tali dati, già elaborati, sono stati reperiti nei Rapporti di Qualità dell'Aria delle province citate, disponibili sul sito <http://www.arpa.emr.it>;

- 
- sui dati delle centraline elaborati annualmente da ARPA Emilia Romagna e da questi integrata con strumenti modellistici per identificare le aree di superamento e per conoscere la qualità dell'area anche lontano dai siti di misura.

Si ritiene pertanto che per la progettazione di Autostrada Regionale Cispadana non sussista la necessità di specifiche analisi connesse alla realizzazione degli impianti riportati nella nota, alla luce anche del fatto che gli impatti ad essi associati saranno stati debitamente valutati nella fase di progettazione e realizzazione degli stessi, essendo queste opere sottoposte ad Autorizzazione Unica Ambientale, in ragione delle loro dimensioni <50MW e non a Valutazione di Impatto Ambientale.

## **ID 26.5 – SIG. VITTORIO VERONESI (prot. MATTM DVA-2016-0013878)**

---

**Sintesi richiesta:** Si invita l'Autorità competente a concludere negativamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e di scegliere come opera da realizzare l'Opzione Zero, cioè una strada a scorrimento veloce. In via subordinata di ripresentare alla consultazione pubblica, consentendo le previste osservazioni, il tracciato C2b al fine di verificarne la compatibilità ambientale in una specifica nuova procedura di valutazione.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.



## **ID 27.0 – SIG.RA MARTA BALBONI (prot. MATTM DVA-2016-0013884)**

---

**Sintesi richiesta:** La soluzione plano-altimetrica di attraversamento delle aree della Partecipanza Agraria di Cento prevede il passaggio dell'autostrada a Nord dell'abitato di Alberone impattando notevolmente la sua abitazione e quella di altri mancando la tutela dei cittadini.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

## **ID 28.1 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** La variante Panaro e la C2b non possono che essere valutate nel loro complesso. Esse determinano un avvicinamento a Finale Emilia ed il coinvolgimento di Alberone con conseguente esposizione della popolazioni agli inquinanti. La valutazione d'impatto delle emissioni non ha tenuto in conto della riduzione delle distanze dai centri abitati. Non è stato tenuto in conto la nuova direttiva UE NEC che fissa nuovi stretti limiti per i principali inquinanti dell'aria. I comuni di Finale Emilia e di Cento già superano i limiti per PM10 e biossido di azoto.

### **Risposta:**

Lo spostamento a nord del tracciato di Progetto Definitivo ed il conseguente avvicinamento di questo al comune di Finale Emilia sono una diretta conseguenza della scelta operata dagli Enti Ministeriali preposti allo svolgimento del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, e ratificata nella DPCM del 10-02-2016.

La documentazione integrativa prodotta, come quella predisposta in ambito di Progetto Definitivo e di SIA, prevede l'analisi di ciascuna matrice ambientale secondo la seguente articolazione:

- stato di fatto;
- impatti in fase di cantiere;
- impatti in fase di esercizio;
- interventi di mitigazione ambientale e/o compensazione agro-ambientale.

Tutti i sopra citati aspetti trovano ampio approfondimento nella relazione SIA.I01.GEN.01 anche per la componente "aria ed atmosfera".

Dal punto di vista della qualità dell'aria, il tracciato in variante presenta il medesimo quadro emissivo della soluzione ipotizzata nel Progetto Definitivo, in particolare considerando quanto è stato valutato per l'alternativa C2b, dato che il numero di mezzi in transito, sia in fase di cantiere che di esercizio, la composizione del parco, le caratteristiche delle fasi lavorative e la velocità di percorrenza rimangono invariate.

In fase di cantiere i valori delle polveri appaiono lontani da livelli critici per la salute umana. Le medie massime giornaliere ed annuali previste per PM2.5, PM10 e PTS si attestano su valori di un ordine inferiore rispetto ai riferimenti normativi.

Si ritiene quindi possibile confermare anche nello specifico caso della Variante in oggetto il giudizio in precedenza espresso nel capitolo E.3.13.1 del documento "6289\_PD\_0\_000\_00000\_0\_IA\_RG\_07\_A Quadro di riferimento ambientale – Impatti del progetto e interventi di mitigazione e compensazione agroambientale" afferente alla documentazione di Progetto Definitivo, e quindi affermare che dalle stime di ricaduta degli inquinanti considerati durante la fase di cantiere dell'opera in esame non emergono valori in

---

grado di destare preoccupazioni in merito al mantenimento dello stato di salute della popolazione ivi residente.

Per la fase di esercizio, le mappe di ricadute prodotte in fase di Progetto Definitivo possono ritenersi significativamente valide anche per il tracciato di variante, dato che non solo le emissioni generate dall'autostrada sono le medesime, ma anche il corridoio territoriale attraversato è simile.

In fase di Studio di Impatto Ambientale, al fine di eseguire il confronto tra le diverse alternative di tracciato, sono stati estratti dei valori di concentrazione puntuali lungo una linea perpendicolare l'opera, ottenendo una sorta di "transetto" che ha permesso di valutare l'andamento delle concentrazioni man mano che ci si allontana dall'asse autostradale.

I punti sono stati presi alle distanze regolari di 200 metri fino ad arrivare ad 1 km dall'asse dell'infrastruttura. In generale si è osservato che per nessuno dei punti estratti i valori di concentrazione superano le soglie normative, evidenziando come il contributo dell'opera sia poco significativo sia in termini assoluti sia valutato nel contesto generale.

Si specifica che il Parlamento Europeo ha approvato nell'ottobre 2015 il progetto di un aggiornamento della direttiva National Emission Ceiling, volto ad allineare la normativa UE agli impegni internazionali. Tale proposta per il periodo 2020-2029 richiama infatti le indicazioni della revisione 2012 del protocollo di Göteborg che gli stati membri sono già impegnati a rispettare e per il periodo successivo al 2030 fissa nuovi limiti. Nel giugno 2016 il Consiglio ed il Parlamento Europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio tramite un testo di compromesso che verrà votato dal Parlamento nell'autunno 2016 per la definitiva adozione.

Gli studi sulla dispersione di polveri ed inquinanti in fase di cantiere e di esercizio svolti per la redazione dello S.I.A. hanno considerato anche il particolato sottile PM2.5, in linea con quanto allora già indicato dal protocollo di Göteborg, cui si ispira la nuova direttiva NEC.

Come inoltre ampiamente illustrato nella documentazione progettuale, la realizzazione del nastro autostradale concorre alla riduzione del traffico in transito sulle strade locali, comunali e provinciali, con un complessivo miglioramento in termini di emissioni di inquinanti e di ricadute presso gli ambiti Comuni interessati dall'opera.

## **ID 28.2 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

**Sintesi richiesta:** Non è stato tenuto in conto dell'effetto cumulativo dei progetti realizzati o in fase di realizzazione e approvati. In particolare per Finale non è stato tenuto in conto del Polo Industriale, di due impianti di combustione di biomasse mentre ad Alberone dell'asilo nido a meno di 300m dal tracciato (in via Chiesa è previsto l'intervento di realizzazione di un nuovo asilo nido con i fondi della Regione e si è concluso a marzo 2016 in bando per l'affidamento dei lavori).

### **Risposta:**

In fase di progettazione definitiva e di Studio di Impatto Ambientale si ritiene di aver correttamente approfondito lo stato di fatto ambientale del territorio, recuperando le informazioni ed i dati disponibili, puntualmente raccolti dagli Enti Territoriali, oltre che svolgendo misurazioni di dettaglio finalizzate alla corretta valutazione degli impatti connessi alla realizzazione dell'opera.

Lo spostamento a nord del tracciato di Progetto Definitivo ed il conseguente avvicinamento di questo al comune di Finale Emilia sono una diretta conseguenza della scelta operata dagli Enti Ministeriali preposti allo svolgimento del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, e ratificata nella DPCM del 10-02-2016. La suddetta Delibera, in ragione del carattere strategico dell'opera infrastrutturale in esame per l'intero Paese e dell'alto valore del progetto in termini di rilevante impulso allo sviluppo dei territori attraversati, dispone espressamente che la Società ARC S.p.A., presenti in questa fase, a tal fine, solo due distinte varianti progettuali (Novi di Modena e Ansa del Panaro) da sottoporre alle verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando la valutazione ambientale in corso, in quanto non trattate nel SIA precedentemente predisposto.

Di fatto, l'analisi dello stato attuale della qualità dell'aria dell'ambito territoriale interessato dalla nuova Autostrada Regionale Cispadana, prevista dal casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13, è stata effettuata:

- sulla base dei risultati di una campagna di monitoraggio condotta con mezzo mobile nel mese di agosto 2011;
- più in generale a livello provinciale sulla base dei dati registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio delle Province di Reggio Emilia, Modena e Ferrara. Tali dati, già elaborati, sono stati reperiti nei Rapporti di Qualità dell'Aria delle province citate, disponibili sul sito <http://www.arpa.emr.it>;
- sui dati delle centraline elaborati annualmente da ARPA Emilia Romagna e da questi integrata con strumenti modellistici per identificare le aree di superamento e per conoscere la qualità dell'area anche lontano dai siti di misura.

Si ritiene pertanto che per la progettazione di Autostrada Regionale Cispadana non sussista la necessità di specifiche analisi connesse alla realizzazione degli impianti riportati nella nota, alla luce anche del fatto che gli impatti ad essi associati saranno stati debitamente valutati nella fase di progettazione e realizzazione



AUTOSTRADA  
REGIONALE  
CISPADANA

**REGIONE EMILIA ROMAGNA**  
AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA  
dal casello di Reggio-Rolo sulla A22 al casello di Ferrara Sud sulla A13

**CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI INERENTI LE INTEGRAZIONI  
RICHIESTE DALLA DPCM DEL 10/02/2016**

---

degli stessi, essendo queste opere sottoposte ad Autorizzazione Unica Ambientale, in ragione delle loro dimensioni <50MW e non a Valutazione di Impatto Ambientale.

## **ID 28.3 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** la realizzazione dell'opera pregiudica gravemente la possibilità di sostegno e sviluppo rurale in zone tra le più fertili della Regione Emilia-Romagna. La Regione ha stanziato fondi per la conversione ed il mantenimento di pratiche e metodi biologici nelle aziende agricole, con elevata priorità per le aree a prevalente tutela naturalistica, paesaggistica e idrogeologica come appunto il caso delle zone di Finale e Alberone interessate al passaggio dell'opera.

**Risposta:**

Le analisi e le valutazioni strategiche afferenti alla costruzione e realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana sono da ricercarsi nello Studio di Fattibilità, redatto nell'anno 2006, sviluppato dalla stessa Regione Emilia Romagna, che si ricorda essere lo strumento tecnico-ambientale e di verifica economica e di analisi costi/benefici, che ha indirizzato le scelte programmatiche e territoriali propedeutiche alla Variante del PRIT 1998 e successivamente confermate nel PRIT 2010.

L'Autostrada Regionale Cispadana, in quanto "arco strategico" di un sistema trasportistico di valenza interregionale, consentirà, mediante la saldatura di viabilità aventi livelli di servizio eterogenei ma che potranno acquisire nel tempo un'omogeneizzazione funzionale, l'attuazione di un nuovo corridoio viabilistico, privo di soluzione di continuità, in grado di offrire un collegamento diretto tra i territori tirrenici ed adriatici e le relative realtà produttive, insediative, economiche, sociali e culturali.

Lo spostamento a nord del tracciato di Progetto Definitivo ed il conseguente avvicinamento di questo al comune di Finale Emilia ed il passaggio per Alberone, sono una diretta conseguenza della scelta operata dagli Enti Ministeriali preposti allo svolgimento del Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, e ratificata nella DPCM del 10-02-2016.

Non si condivide comunque che la realizzazione dell'opera pregiudichi le colture agricole presenti sul territorio, se non per le aree che saranno occupate dal nastro autostradale.

## **ID 28.4 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** I terreni posseduti dalle Partecipanze Agrarie, gravati da usi civici ai sensi dell'art.142 del D.Lgs. 42/04, sono sempre sottoposti a vincolo paesaggistico. Da ciò emerge che il tracciato C2b nella parte che coinvolge il centro abitato di Alberone si snoda su zone tutt'ora sottoposte a vincolo.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

---

**ID 28.5 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** La realizzazione della variante Ansa del Panaro ed il suo collegamento al tracciato C2b, che coinvolge in pieno il centro abitato di Alberone, non ha tenuto in considerazione, nella valutazione d'impatto, dell'enorme costo economico per la collettività rappresentato dal grave impatto o dall'abbattimento di una serie di edifici ad uso abitativo o agricolo recentemente ricostruiti o in corso di ricostruzione a seguito del sisma del 2012.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.



## **ID 28.6 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** Per quanto riguarda il rischio sismico, l'opera sarà realizzata in territorio classificato come classe 3 (Allegato B della D.G.R. n. 1677 /2015) e il progetto presentato si limita ad effettuare una stima dei possibili effetti sulle strutture portanti dell'opera a seguito del verificarsi di un evento sismico di magnitudo e durata pari a quella massima registrata nel 2012, senza proporre alcuna migliorativa e aggiornata modifica delle tecniche costruttive.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.

## **ID 28.7 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** Nella parte di tracciato C2b che prosegue verso Ferrara collegandosi alla variante Db passante vicino a San Carlo, il progetto non è "aggiornato e coerente con le prescrizioni normative e gli standard qualitativi ambientali e costruttivi richiesti per una infrastruttura viaria che si intende costruire in area dichiarata, documentata e certificata di liquefazione delle sabbie", come si desume da Delibera del Consiglio Comunale del Comune di Sant'Agostino n.29 del 29.04.2016.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento e della soluzione Db per l'attraversamento del territorio del Comune di Sant'Agostino, che non sono oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 28.8 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** per quanto riguarda il rischio idraulico, l'opera sarà realizzata in zone storicamente interessate da eventi alluvionali ed, in particolare, nella variante Ansa del Panaro si svilupperà in zone classificate nel Piano Comunale e nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P) come appartenenti ad area ad "elevata criticità idraulica". In aggiunta, il tratto finale del Canale Collettore delle Acque Alte è dal 2006, e tutt'ora, considerato come "critico" dalla Protezione Civile. Diversi esperti hanno inoltre evidenziato il forte rischio che l'opera stessa, una volta realizzata, possa divenire una barriera fisica per il deflusso delle acque esondate.

**Risposta:**

L'osservazione presenta contenuti analoghi a quelli formulati nel parere del Comune di Finale Emilia, alla cui integrale risposta si rimanda (ID 9.2).

**ID 28.9 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** Non risulta alcuna preliminare indagine e sondaggio per la quantificazione del rischio da ritrovamento di ordigni bellici.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

## **ID 28.10 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** Sul territorio si sono recentemente evidenziate posizioni di netta contrapposizione al progetto proposto con la realizzazione della variante Ansa del Panaro ed il suo collegamento al tracciato C2b passante per il centro abitato di Alberone. Il Consiglio Comunale di Cento del 20.04.2016 ha dichiarato "fermamente irricevibile" il tracciato. Il Consiglio Comunale di Sant'Agostino ha votato in modo contrario alla soluzione Db del tracciato.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento e della soluzione Db per l'attraversamento del territorio del Comune di Sant'Agostino, che non sono oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

## **ID 28.11 – SIG.RA ANNA MARIA BREGOLI (prot. MATTM DVA-2016-0013911)**

---

**Sintesi richiesta:** Si richiede l'emissione di parere sfavorevole e di concludere negativamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. In via subordinata di avviare alla consultazione pubblica, consentendo le previste osservazioni, il tracciato C2b al fine di verificarne la compatibilità ambientale in una specifica procedura di valutazione. Di accogliere l'ipotesi di rivalutare l'opzione di una strada a scorrimento veloce al servizio del territorio di minor impatto ambientale ed economico, sostenuta con crescente consenso dalla popolazione locale e dai soggetti coinvolti.

**Risposta:**

L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 10 febbraio 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2b tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

**ID 29.0 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZANI (prot. MATTM DVA-2016-0013951)**

---

**Sintesi richiesta:** Stessa osservazione presentata precedentemente (DVA-2016-0013570)

**Risposta:**

L'osservazione è analoga a quella formulata al punto ID 16 alla cui integrale risposta si rimanda.

**ID 30.0 – SIGG. TIZIANA ROSSI, CRISTINA ROSSI E RENATA ROSSI (prot. MATTM  
DVA-2016-0013953)**

---

**Sintesi richiesta:** Presentate altre considerazioni inerente all'osservazione precedente (ID 15.0 prot. MATTM DVA-2016-0013521) ma le richieste sono le medesime della precedente.

**Risposta:**

L'osservazione è analoga a quella formulata al punto ID 15.0 alla cui integrale risposta si rimanda.



**ID 31.0 – SIGG. TIZIANA ROSSI, CRISTINA ROSSI E RENATA ROSSI (prot. MATTM DVA-2016- 0014097)**

---

**Sintesi richiesta:** Stessa osservazione presentata precedentemente (ID 15.0 prot. MATTM DVA-2016-0013521). Presenta solamente alcuni allegati mancanti.

**Risposta:**

L'osservazione è analoga a quella formulata al punto ID 15.0 alla cui integrale risposta si rimanda.

---

**ID 32.0 – SIG. CARLO ASTI (prot. MATTM DVA-2016-0014518)**

---

**Sintesi richiesta:** In merito all'autostrada Cispadana osserva che:

- 1 - è troppo onerosa per le finanze pubbliche;
- 2 - dannosa per il consumo di terreno agricolo pregiato;
- 3 - dannosa a causa dell'inquinamento, in zona già satura e propensa anche dal punto di vista climatico;
- 4 - inopportuna e non prioritaria in un territorio distrutto dal terremoto.

**Risposta:**

Le osservazioni non sono attinenti alla documentazione integrativa depositata in data 17 marzo 2016 ed oggetto di ripubblicazione.