



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
€ 47.551.700,00 - 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. Giuseppe Lo Presti
e del Responsabile del Procedimento
Dott. Ing. Antonio Venditti
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

e p.c. Spett.le
Ministero dei Beni delle Attività Culturali e del Turismo
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V – Tutela del Paesaggio
Alla c.a. del Dirigente
Arch. Roberto Banchini
e del Responsabile del Procedimento
Arch. Annino Isola
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Direzione generale cura del territorio e dell'ambiente
Alla c.a. del Direttore Generale
Dott. Ing. Paolo Ferrecchi
e del Responsabile del Procedimento
Dott. Ing. Alfeo Brognara
viabilita@postacert.regione.emilia-romagna.it

Spett.le
Regione Emilia Romagna
Servizio valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale
Alla c.a. del Responsabile
Arch. Alessandro Maria Di Stefano
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Bologna, 18/04/2017

PG/ 227/2017



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



OGGETTO: [ID_VIP: 2069] Progetto Definitivo Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo - Rolo sulla A22 al casello di Ferrara sud sulla A13. Procedimento di VIA.

Integrazione alla valutazione ambientale in corso richiesta dalla Delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 24 novembre 2016, di modifica della Delibera PCM del 10 febbraio 20167 -trasmessa con nota MATTM di protocollo m_amte.DVA.Registro Ufficiale.U.0030172.14-12-2016- relativa alla modifica del tracciato autostradale in corrispondenza dell'ansa del Panaro nel Comune di Finale Emilia (MO) ed in corrispondenza dello scavalco di Via Maestra Grande nel Comune di Cento (FE). Trasmissione controdeduzioni del Proponente alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM dal 28 gennaio 2017 ad oggi.

In merito alla procedura in oggetto, al fine di agevolare l'attività della spettabile Commissione VIA, tenuto conto della celerità raccomandata a quest'ultima nella comunicazione m_amte.DVA.Registro Ufficiale.U.0030172 citata in epigrafe, siamo a trasmettere, in allegato alla presente, le controdeduzioni elaborate dalla Scrivente società alle osservazioni pubblicate sul sito del MATTM dal 28 gennaio 2017 ad oggi.

Distinti saluti

Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.
Il Presidente

Graziante Pattuzzi



MTS/RL/rr



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 24/11/2016 E RELATIVE ALLA MODIFICA DEL
TRACCIATO AUTOSTRADALE IN CORRISPONDENZA
DELL'ANSA DEL FIUME PANARO E DELLO SCAVALCO DI
STRADA MAESTRA GRANDE

Aprile 2017

IL PROMOTORE



I N D I C E

| | |
|--|----|
| INTRODUZIONE | 11 |
| ID 1.1 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 20 |
| ID 1.2 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 20 |
| ID 1.3 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 20 |
| ID 1.4 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 21 |
| ID 1.5 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 22 |
| ID 1.6 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 23 |
| ID 1.7 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 23 |
| ID 1.8 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 23 |
| ID 1.9 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 24 |
| ID 1.10 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 24 |
| ID 1.11 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 25 |
| ID 1.12 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 25 |
| ID 1.13 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 26 |
| ID 1.14 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 26 |
| ID 1.15 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017) | 26 |
| ID 2.1 – AUTORITY DEL BACINO PO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005372.07-03-2017) | 27 |



| | |
|--|----|
| ID 3.1 – SIG. PARINI MASSIMILIANO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005837.13-03-2017) | 27 |
| ID 4.1 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017) | 27 |
| ID 4.2 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017) | 29 |
| ID 4.3 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017) | 29 |
| ID 4.4 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017) | 29 |
| ID 4.5 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017) | 30 |
| ID 4.6 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017) | 30 |
| ID 4.7 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017) | 31 |
| ID 4.8 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017) | 31 |
| ID 5.1 – SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017) | 31 |
| ID 5.2 – SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017) | 32 |
| ID 5.3 - SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017) | 32 |
| ID 5.4 - SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017) | 33 |
| ID 5.5 - SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017) | 33 |
| ID 5.6 – SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017) | 33 |
| ID 5.7 – SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017) | 34 |
| ID 6.1 – SIG. DAVIDE BARDASI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006883.23-03-2017)..... | 34 |

| | |
|---|----|
| ID 7.1 – SIG. REMO POLLERANI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007033.24-03-2017)..... | 34 |
| ID 8.1 – SIG. GILBERTO TOSELLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007140.27-03-2017)..... | 34 |
| ID 9.1 – SIG.RA ANNA RITA CHESSA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007141.27-03-2017) | 35 |
| ID 10.1 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 35 |
| ID 10.2 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 36 |
| ID 10.3 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 36 |
| ID 10.4 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 37 |
| ID 10.5 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 37 |
| ID 10.6 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 38 |
| ID 10.7 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 39 |
| ID 10.8 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 39 |
| ID 10.9 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 40 |
| ID 10.10 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 40 |
| ID 10.11 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 41 |
| ID 10.12 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017) | 41 |
| ID 11.1 – SIG. DINO GALLETTI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007159.27-03-2017)..... | 42 |
| ID 12.1 – SIG.RI LESI FIORENZO e LANZONI NADIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017) | 42 |

| | |
|---|-----------|
| ID 12.2 – SIG.RI LESI FIORENZO e LANZONI NADIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017) | 42 |
| ID 12.3 – SIG.RI LESI FIORENZO e LANZONI NADIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017) | 43 |
| ID 12.4 – SIG.RI LESI FIORENZO e LANZONI NADIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017) | 43 |
| ID 12.5 – SIG.RI LESI FIORENZO e LANZONI NADIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017) | 43 |
| ID 12.6 – SIG.RI LESI FIORENZO e LANZONI NADIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017) | 44 |
| ID 12.7 – SIG.RI LESI FIORENZO e LANZONI NADIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017) | 44 |
| ID 12.8 – SIG.RI LESI FIORENZO e LANZONI NADIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017) | 44 |
| ID 13.1 – SIG. REMO BELLESIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007361.28-03-2017)..... | 44 |
| ID 13.2 – SIG. REMO BELLESIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007361.28-03-2017)..... | 45 |
| ID 14.1 – SIG.RA STEFANIA FECCHIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007363.28-03-2017) | 46 |
| ID 15.1 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 46 |
| ID 15.2 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 47 |
| ID 15.3 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 47 |
| ID 15.4 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 48 |
| ID 15.5 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 49 |
| ID 15.6 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 50 |
| ID 15.7 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 50 |

| | |
|--|-----------|
| ID 15.8 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 51 |
| ID 15.9 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 51 |
| ID 15.10 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 52 |
| ID 15.11 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 53 |
| ID 15.12 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)..... | 53 |
| ID 16.1 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 54 |
| ID 16.2 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 54 |
| ID 16.3 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 54 |
| ID 16.4 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 55 |
| ID 16.5 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 55 |
| ID 16.6 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 56 |
| ID 16.7 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 56 |
| ID 17.1 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 57 |
| ID 17.2 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 57 |
| ID 17.3 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 57 |
| ID 17.4 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 58 |
| ID 17.5 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 58 |
| ID 17.6 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 59 |
| ID 17.7 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 59 |
| ID 17.8 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 59 |
| ID 17.9 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento) | 59 |
| ID 18.1 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017) | 60 |
| ID 18.2 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017) | 60 |
| ID 18.3 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017) | 60 |
| ID 18.4 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017) | 61 |

| | |
|--|-----------|
| ID 18.5 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017) | 61 |
| ID 19.1 – SIG. GUIDI BRENNERO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007522.30-03-2017)..... | 61 |
| ID 20.1 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017) | 61 |
| ID 20.2 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017) | 62 |
| ID 20.3 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017) | 62 |
| ID 20.4 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017) | 63 |
| ID 20.5 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017) | 63 |
| ID 20.6 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017) | 64 |
| ID 21.1 – SIG. TAGLIAVINI SILVANO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007623.30-03-2017) | 64 |
| ID 22.1 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)..... | 64 |
| ID 22.2 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)..... | 65 |
| ID 22.3 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)..... | 65 |
| ID 22.4 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)..... | 65 |
| ID 22.5 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)..... | 66 |
| ID 22.6 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)..... | 66 |
| ID 22.7 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)..... | 66 |
| ID 22.8 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)..... | 67 |

| | |
|--|-----------|
| ID 22.9 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 68 |
| ID 22.10 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 69 |
| ID 22.11 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 69 |
| ID 22.12 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 70 |
| ID 22.13 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 70 |
| ID 22.14 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 71 |
| ID 22.15 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 71 |
| ID 22.16 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 71 |
| ID 22.17 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 72 |
| ID 22.18 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 72 |
| ID 22.19 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 73 |
| ID 22.20 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 73 |
| ID 22.21 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 73 |
| ID 22.22 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017) | 74 |
| ID 23.1 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 74 |
| ID 23.2 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 75 |
| ID 23.3 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 75 |

| | |
|---|----|
| ID 23.4 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 76 |
| ID 23.5 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 77 |
| ID 23.6 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 77 |
| ID 23.7 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 78 |
| ID 23.8 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 78 |
| ID 23.9 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017) | 79 |
| ID 24.1 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI IVA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017) | 79 |
| ID 24.2 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI IVA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017) | 80 |
| ID 24.3 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI IVA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017) | 80 |
| ID 24.4 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI IVA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017) | 81 |
| ID 25.1 – TOSELLI FAUSTA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007981.03-04-2017) | 81 |
| ID 26.1 – MACCAGNANI GRAZIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008005.03-04-2017) | 81 |
| ID 27.1 – BALBONI MAURO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008006.03-04-2017) | 82 |
| ID 28.1 – CRISTOFORI LUCIANO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008089.04-04-2017) | 82 |
| ID 29.1 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017) | 82 |
| ID 29.2 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017) | 83 |
| ID 29.3 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017) | 84 |

| | |
|--|-----------|
| ID 29.4 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)..... | 85 |
| ID 29.5 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)..... | 86 |
| ID 29.6 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)..... | 86 |
| ID 30.1 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 87 |
| ID 30.2 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 87 |
| ID 30.3 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 88 |
| ID 30.4 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 88 |
| ID 30.5 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 88 |
| ID 30.6 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 89 |
| ID 30.7 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 89 |
| ID 30.8 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 90 |
| ID 30.9 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 90 |
| ID 30.10 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 91 |
| ID 30.11– AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 91 |
| ID 30.12– AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 92 |
| ID 30.13– AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 92 |
| ID 30.14– AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)..... | 92 |

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 Proponente 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 24 novembre 2016, relative alla modifica del tracciato autostradale in corrispondenza dell'ansa del fiume Panaro nel Comune di Finale Emilia (MO) e dello scavalco di Strada Maestra Grande nel Comune di Cento (FE).

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

Il documento è strutturato con un capitolo per ogni osservazione catalogata, riportando nel titolo stesso le informazioni necessarie per la precisa individuazione.

| ID | Protocollo MATTM | Denominazione soggetto | Data prot. |
|------|---|---------------------------------------|------------|
| 1.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.9 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.10 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.11 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |

| | | | |
|------|---|---------------------------------------|------------|
| 1.12 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.13 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.14 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 1.15 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017 | Cittadini a 5 Stelle Cento e Frazioni | 06/03/2017 |
| 2.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005372.07-03-2017 | Autorità di Bacino del Fiume Po | 07/03/2017 |
| 3.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005837.13-03-2017 | Parini Massimiliano | 13/03/2017 |
| 4.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017 | Luca Ferioli | 14/03/2017 |
| 4.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017 | Luca Ferioli | 14/03/2017 |
| 4.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017 | Luca Ferioli | 14/03/2017 |
| 4.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017 | Luca Ferioli | 14/03/2017 |
| 4.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017 | Luca Ferioli | 14/03/2017 |
| 4.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017 | Luca Ferioli | 14/03/2017 |
| 4.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017 | Luca Ferioli | 14/03/2017 |
| 4.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017 | Luca Ferioli | 14/03/2017 |
| 5.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017 | Nelson Zagni | 22/03/2017 |
| 5.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017 | Nelson Zagni | 22/03/2017 |
| 5.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017 | Nelson Zagni | 22/03/2017 |
| 5.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017 | Nelson Zagni | 22/03/2017 |
| 5.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017 | Nelson Zagni | 22/03/2017 |
| 5.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017 | Nelson Zagni | 22/03/2017 |
| 5.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017 | Nelson Zagni | 22/03/2017 |
| 6.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006883.23-03-2017 | Davide Bardasi | 23/03/2017 |

| | | | |
|-------|--|--|---|
| 7.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007033.24-03-2017 | Remo Pollerani | 24/03/2017 |
| 8.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007140.27-03-2017 | Gilberto Toselli | 27/03/2017 |
| 9.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007141.27-03-2017 | Anna Rita Chessa | 27/03/2017 |
| 10.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.9 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.10 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.11 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 10.12 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017 | Fiorella Schiassi | 27/03/2017 |
| 11.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007159.27-03-2017 | Dino Galletti | 27/03/2017 |
| 12.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007360.28-03-2017 | Lesi Fiorenzo e Lanzoni Nadia, Balboni Patrizia, Caselli Luca, Leprotti Stefania, Leprotti Stefano, Leprotti Maurizio, Ferioli Antonella, De Crescenzo Giacchino, Guida Damiano (Vari privati) | 28/03/2017, 29/03/2017 e 30/03/2017 |
| 12.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007510.29-03-2017 | | |
| 12.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007513.29-03-2017 | | |
| 12.4 | dal "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007517.29-03-2017" al | | |
| 12.5 | "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007520.29-03-2017" | | |
| 12.6 | | | |
| 12.7 | | | |

| | | | |
|-------|--|---|------------|
| 12.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007524.29-03-2017 m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007624.30-03-2017 | | |
| 13.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007361.28-03-2017 | Remo Bellesia | 28/03/2017 |
| 13.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007361.28-03-2017 | Remo Bellesia | 28/03/2017 |
| 14.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007363.28-03-2017 | Stefania Fecchio | 28/03/2017 |
| 15.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.9 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.10 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.11 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 15.12 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017 | Rifondazione Comunista - Coordinamento regionale Emilia romagna - Circolo di Finale Emilia | 29/03/2017 |

| | | | |
|------|---|--|----------------------------|
| 16.1 | dal "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007463.29-03-2017" al "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007471.29-03-2017 | Balboni Davide, Balboni Giorgio, Balboni M. Luisa, Balboni Simone, Biondi Lorenzo, Biondi Fabio, Bonazza Rita, Baetti Massimo, Borgatti Filippo, Borgatti Marica, Bregoli Daniele, Bregoli Filippo, Cariani Angela, Cossini Carla, Cossini Massimo, D'arpa Benedetto, Ferioli Francesco, Ditata Fernando, Gambetti Daniela, Ghelli Simona, Lamborghini Carlo Alberto, Govoni Gino, Malaguti Lorenza, Maccaferri Daniele, Manfredini Teresa, Vancini Pietro, Salvi Primo, Tassinari Marco, Salvi Manuel, Malaguti Vanni, Mattioli Giorgio, Molinari Paola, Parini Massimiliano, Pedrazzi Lara, Pritoni Cinzia, Razzaboni Benvenuto, Villani Domenico, Villano Vanda, Zanarini Cristina, Viaggi Cristian, Tassinari Lara, Lodi Annalisa, Maccagnoni Grazia, Farioli Massimo, Neri Bianca, Lodi Enzo (Vari Privati) | 29/03/2017 e 30/03/2017 |
| 16.2 | dal "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007473.29-03-2017" al "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007478.29-03-2017" | | |
| 16.3 | dal "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007483.29-03-2017" al "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007503.29-03-2017" | | |
| 16.4 | dal "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007505.29-03-2017" al "m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007509.29-03-2017" | | |
| 16.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007514.29-03-2017 | | |
| 16.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007516.29-03-2017 | | |
| 16.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007621.30-03-2017 m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007622.30-03-2017 m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007521.29-03-2017 | | |
| 17.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |
| 17.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |
| 17.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |
| 17.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |
| 17.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |

| | | | |
|------|---|---|------------|
| 17.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |
| 17.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |
| 17.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |
| 17.9 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007504.29-03-2017 | Balboni Valerio | 29/03/2017 |
| 18.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017 | Mattioli Lorena | 29/03/2017 |
| 18.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017 | Mattioli Lorena | 29/03/2017 |
| 18.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017 | Mattioli Lorena | 29/03/2017 |
| 18.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017 | Mattioli Lorena | 29/03/2017 |
| 18.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017 | Mattioli Lorena | 29/03/2017 |
| 19.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007522.29-03-2017 | Guidi Brennero | 29/03/2017 |
| 20.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017 | Comune di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 20.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017 | Comune di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 20.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017 | Comune di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 20.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017 | Comune di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 20.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017 | Comune di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 20.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017 | Comune di Finale Emilia | 29/03/2017 |
| 21.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007623.30-03-2017 | Tagliavini Silvano | 30/03/2017 |
| 22.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |

| | | | |
|-------|---|---|------------|
| 22.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.9 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.10 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.11 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.12 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.13 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.14 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.15 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.16 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.17 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.18 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.19 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.20 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.21 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 22.22 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017 | Galletti Luciano per Comitato di cittadini "No C2c" | 30/03/2017 |
| 23.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |

| | | | |
|------|---|--------------------------------|------------|
| 23.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |
| 23.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |
| 23.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |
| 23.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |
| 23.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |
| 23.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |
| 23.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |
| 23.9 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017 | Comune di Cento | 30/03/2017 |
| 24.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017 | Azienda Agricola Corazzari Iva | 03/04/2017 |
| 24.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017 | Azienda Agricola Corazzari Iva | 03/04/2017 |
| 24.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017 | Azienda Agricola Corazzari Iva | 03/04/2017 |
| 24.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017 | Azienda Agricola Corazzari Iva | 03/04/2017 |
| 25.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007981.03-04-2017 | Toselli Fausta | 03/04/2017 |
| 26.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008005.03-04-2017 | Maccagnani Grazia | 03/04/2017 |
| 27.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008006.03-04-2017 | Balboni Mauro | 03/04/2017 |
| 28.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008089.04-04-2017 | Cristofori Luciano | 04/04/2017 |
| 29.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017 | Ferraresi Vittorio | 03/04/2017 |
| 29.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017 | Ferraresi Vittorio | 03/04/2017 |
| 29.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017 | Ferraresi Vittorio | 03/04/2017 |
| 29.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017 | Ferraresi Vittorio | 03/04/2017 |

| | | | |
|-------|---|---|------------|
| 29.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017 | Ferraresi Vittorio | 03/04/2017 |
| 29.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017 | Ferraresi Vittorio | 03/04/2017 |
| 30.1 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.2 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.3 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.4 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.5 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.6 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.7 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.8 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.9 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.10 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.11 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.12 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.13 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |
| 30.14 | m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017 | Avv. Carullo per conto della Partecipanza Agraria di Cento | 05/04/2017 |

**ID 1.1 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: Le mitigazioni proposte in questo progetto non sono chiare, risultano insufficienti se non ridicole e non costituiscono in nessun modo una barriera ai danni ambientali che questo progetto provocherà ad ambiente e salute.

Risposta: L'osservazione presentata è del tutto generica e non circostanziata, anche in considerazione del fatto che la documentazione integrativa dello Studio di Impatto Ambientale depositata presenta una estesa sezione dedicata agli elaborati inerenti gli impatti causati dalla realizzazione del progetto ed i conseguenti interventi di mitigazione e compensazione agro-ambientale.

In dettaglio, nella relazione SIA.I02.GEN.01 sono illustrati i criteri e gli approfondimenti condotti al fine di valutare gli accorgimenti progettuali apportati che si ritiene garantiscono un adeguato inserimento dell'infrastruttura nel territorio.

**ID 1.2 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: Le mappe dei progetti risultano incomplete o non aggiornate, in molti casi mancano le piante di edifici esistenti in prossimità del tracciato.

Risposta: L'osservazione presentata è del tutto generica e non circostanziata, non chiarendo in quali elaborati non risulterebbero presenti edifici esistenti interessati dalle modifiche al tracciato, richieste dalla Delibera della Presidenza del Consiglio del 24/11/16.

Si precisa comunque che gli elaborati di progetto depositati sono stati prodotti a seguito di sopralluoghi e verifiche in campo che hanno permesso di constatare lo stato attuale di condizione, utilizzo ed abitabilità di tutti i fabbricati interessati dalle due modifiche progettuali.

**ID 1.3 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: Nei confini e sul tracciato, esistono diversi edifici rurali e edifici di interesse storico testimoniale che devono essere tutelati e questo progetto non tiene conto della loro importanza (mitigazioni come muri contenitivi o siepi non sono una soluzione).

Risposta: Gli edifici rurali e di interesse storico-testimoniale da tutelare, ed interessati dalle modifiche al tracciato richieste dalla Delibera della Presidenza del Consiglio del 24/11/16, sono stati opportunamente

considerati nella documentazione integrativa depositata, come desumibile dagli elaborati ad essi specificatamente dedicati: SIA.I02.QAMB.01.13 e SIA.I02.QAMB.02.13.

La scelta degli interventi di mitigazione, della tipologia dei sestri di impianto, oltreché il posizionamento delle aree di cantiere, è stata preceduta da un'analisi approfondita delle emergenze storico-testimoniali e delle sensibilità ambientali presenti sul territorio.

Si sottolinea inoltre come nel preciso e circoscritto ambito territoriale individuato dalla DPCM del 24/11/16 per il passaggio delle varianti prescritte all'infrastruttura autostradale, si sia riusciti a definire un tracciato che, sempre rispettoso dei vincoli tecnici imposti dalla Normativa vigente, sia riuscito a salvaguardare tutti gli edifici presenti sul territorio.

ID 1.4 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)

Richiesta: I rilevamenti sull'inquinamento acustico, sono stati effettuati con una misurazione su un'area confinata ridotta, rispetto al reale campo di esposizione all'inquinamento acustico. Il campo di misurazione parte dall'asse del tracciato e non dai confini, inoltre i valori di guardia non sono stati redatti in relazione ai limiti della classificazione di questo territorio (classe IV quella utilizzata invece di classe III quella reale)

Risposta: L'osservazione risulta imprecisa, fuorviante e fa uso di una terminologia assolutamente impropria. Il DPR 142/2004 "*Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare*" fissa per le infrastrutture autostradali di nuova realizzazione una fascia unica di pertinenza acustica di 250 m per lato a partire dal confine stradale, entro la quale l'infrastruttura di progetto deve rispettare i limiti di immissione in facciata di 65 dB in periodo diurno e 55 dB in periodo notturno. Per i ricettori sensibili tale fascia risulta di estensione doppia (500 m) ed i limiti di immissione scendono a 50 dB diurni e 40 dB notturni. Oltre le fasce di pertinenza acustica l'infrastruttura concorre alla determinazione dei livelli di rumore da confrontare con i limiti delle classi acustiche a cui appartengono i ricettori, così come indicate nella zonizzazione acustica del comune di riferimento.

Per quanto riguarda la documentazione integrativa presentata in data 27 gennaio 2017, le fasce afferenti alle varianti trattate sono riportate negli elaborati SIA.I02.QAMB.01.15 e SIA.I02.QAMB.02.15 e sono state costruite a partire dal confine stradale, in coerenza con le indicazioni del DPR 142/2004. Le mappature acustiche previsionali ante-operam, post-operam e post operam con mitigazioni sono state calcolate cautelativamente su un buffer che raggiunge i 500 m di distanza dal confine stradale per ciascun lato, nonostante l'assenza di ricettori sensibili, includendo il tracciato stradale stesso, rappresentativo delle sorgenti lineari simulate. Per i ricettori esterni alla fascia di 250 m, in coerenza con le indicazioni del DPR 142/2004, è stato considerato il limite imposto dalle classi acustiche a cui appartengono, così come definite nella zonizzazione acustica del comune di riferimento. Le simulazioni acustiche sviluppate hanno recepito la taratura del modello previsionale di propagazione del rumore frutto della campagna di misure fonometriche

effettuata per lo Studio di Impatto Ambientale, al fine di garantire la coerenza analitica delle nuove integrazioni con le precedenti elaborazioni.

Per gli impatti acustici in fase di cantiere i limiti di immissione di riferimento considerati sono quelli delle classi acustiche a cui appartengono i ricettori secondo la zonizzazione acustica, eventualmente adattati rispetto alle indicazioni specifiche dei regolamenti acustici comunali in materia di attività temporanee quali cantieri stradali o edili.

ID 1.5 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)

Richiesta: Le barriere sonore risultano insufficienti e come indicato nel progetto, in una eventuale situazione di rumore eccessivo, verranno installati doppi o tripli vetri nelle abitazioni coinvolte, rendendo i proprietari schiavi della propria abitazione (situazione inaccettabile)

Risposta: L'osservazione risulta molto fuorviante e male interpreta quanto riportato nella relazione SIA.I02.GEN.01 dove sono ampiamente illustrate le considerazioni e gli studi acustici che hanno portato alla determinazione delle protezioni antifoniche previste per le due varianti progettuali, in coerenza alle indicazioni del DPR 142/2004, normativa nazionale di riferimento per le emissioni di rumore derivanti da infrastrutture stradali, nonché alla normativa vigente regionale e comunale.

L'analisi degli impatti generati in fase di esercizio per la componente rumore è stata sviluppata mediante l'utilizzo di uno specifico modello di simulazione, per mezzo del quale è stato possibile individuare i superamenti dei limiti di fascia in facciata ai ricettori e provvedere quindi al risanamento con interventi localizzati.

Dai valori ricavati si evince l'efficacia delle protezioni antifoniche previste in progetto con esigui superamenti legati ad edifici per i quali non risulta tecnicamente possibile arrivare ad una piena efficacia degli interventi indiretti previsti, nei confronti dei quali verranno condotti approfondimenti nelle successive fasi progettuali, valutando anche la possibilità di una mitigazione diretta specifica.

Si vuol comunque precisare che dei 5 ricettori per i quali permangono piccoli sforamenti dei limiti normativi, 2 di essi sono classificabili come non residenziali, in quanto costituiti da edifici accessori pertinenziali o depositi, mentre per gli altri 3 i superamenti dei limiti concorsuali non sono ascrivibili direttamente alla viabilità autostradale ma alle viabilità locali esistenti.

**ID 1.6 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: Il tracciato passa nelle immediate vicinanze di strutture ricostruite con soldi pubblici dopo il sisma 2012, questo tracciato impatterà pesantemente sia sul valore catastale che allo stile di vita in abitazioni rurali di questo tipo.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 1.7 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: Il tracciato transita su terreni tutelati da un vincolo paesaggistico e storico testimoniale che come tale deve essere tutelato, trasferire proprietà in altro luogo o promettere la progettazione di un eventuale parco della Partecipanza Agraria di Cento, o un risarcimento economico è inaccettabile e non rispetta il vincolo stesso inoltre una costruzione di questo tipo non consente la minima integrazione con il paesaggio.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 1.8 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: Gli abitanti che hanno un affaccio sui terreni coinvolti e che in giorni limpidi riescono ad ammirare i colli bolognesi, verranno privati del diritto di servitù riducendo il valore dell'abitazione (Chi comprerebbe una casa con vista Autostrada?). Sebbene non esista alcun diritto di servitù sul paesaggio, la Suprema Corte di Cassazione, con sentenza del 27/02/2013 n.2973, ha precisato che la cosiddetta servitù di panorama "consiste nella particolare amenità del fondo dominante per la visuale di cui gode e che per poterla acquistare per destinazione del padre di famiglia necessita di opere visibili e permanenti".

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 1.9 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)

Richiesta: I terreni adiacenti il tracciato subiranno una progressiva desertificazione, dovuta all'abbandono di coltivazioni agricole perché la qualità dell'aria non ne consentirebbe la vendita in un mercato che cerca continuamente prodotti biologici e non prodotti inquinati.

Risposta: L'osservazione presentata è del tutto generica e non attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017. Si evidenzia comunque che lo Studio di impatto ambientale nell'*Appendice I: Valutazione di Impatto Sanitario 6433_PD_0_000_00000_0_IA_RG_10_A* ha analizzato l'impatto dell'infrastruttura sui sistemi agricoli, riportando gli esiti di studi scientifici pubblicati e riconosciuti dalla comunità scientifica, rispetto ai quali i contenuti dell'osservazione risultano incomprensibilmente esasperati e fuorvianti, oltre che non sostenuti da evidenze scientifiche riconosciute.

ID 1.10 – CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)

Richiesta: le falde acquifere sono a livelli molto bassi, questo tracciato, oltre ad andare a modificare la morfologia di queste falde, costituisce una barriera che in caso di inondazione, (non è scontata la rottura degli argini del fiume Panaro) aumentando il rischio idrogeologico.

Risposta: Nel Progetto Definitivo sono previste sostanzialmente due tipologie di fondazioni profonde, pali e diaframmi, che interesseranno le falde acquifere.

I pali costituiscono elementi di tipo puntuale, che, in quanto tali, una volta realizzati non costituiscono ostacolo alla circolazione delle acque profonde e quindi non alterando il naturale livello di falda. Durante le fasi di realizzazione, in determinate tipologie di terreno può essere necessario ricorrere a sistemi di sostegno provvisorio delle pareti di scavo del palo trivellato, questo viene garantito mediante l'uso di miscele polimeriche biodegradabili, escludendo quindi possibili contaminazioni della falda. I diaframmi sono invece opere di tipo lineare, in grado di costituire una barriera alla circolazione delle acque sotterranee. Proprio per questa loro caratteristica sono stati utilizzati nel caso di scavalco di corsi d'acqua al fine di rafforzare gli argini esistenti, eliminando il rischio di collasso causato dall'erosione e le problematiche legate ai moti di filtrazione all'interno dell'argine stesso. Questa scelta, condivisa con gli enti gestori dei corsi d'acqua, mira a

garantire la necessaria sicurezza idraulica. Come nel caso dei pali, anche per il sostegno degli scavi dei diaframmi è previsto l'uso di miscele polimeriche biodegradabili.

In merito il presunto "effetto barriera" attribuito all'infrastruttura, 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 di allagamenti.

Non si ritiene comunque, che tale ultima osservazione comporti particolari effetti sulla progettazione del nastro autostradale: la manutenzione e salvaguardia degli argini dei corsi d'acqua presenti sul territorio non attiene alle competenze del gestore dell'infrastruttura stradale.

ID 1.11 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)

Richiesta: Le strade di immissione al tracciato sono inadeguate, attualmente il viale alberato che collega Cento all'eventuale tracciato è continuamente dissestato, mancano collegamenti essenziali e lo stato indecente delle strade Provinciali e Comunali non sarebbero in grado di reggere ulteriore traffico pesante e la disponibilità economica per la loro manutenzione risulta assente.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 1.12 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)

Richiesta: La frazioni di Pilastrello e Buonacompra diventeranno città fantasma, perché impossibile viverci, cancellando oltre un secolo di storia e completando quella distruzione che neppure il sisma del 2012 è riuscito ad arrivare, il casello in questa posizione è inaccettabile in una zona densamente abitata.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 1.13 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: La classificazione sismica risulta sottostimata, si registrano ancora scosse, anche se di lieve entità, ma le faglie interessate sono attive e potenzialmente disastrose.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

**ID 1.14 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: Nei piani altimetrici del tracciato si rilevano alcune lacune nell'attraversamento di via Riga e oltre alla omissione di diverse abitazioni sui mappali che fanno presagire che chi ha progettato la variante, non è a conoscenza del territorio, non ha utilizzato documenti aggiornati o ha volutamente omesso dati, per avere un esito positivo di Valutazione di Impatto Ambientale, un argine che varia dai 3 mt agli 8 mt non è assolutamente adeguato ai vincolo di tutela paesaggistica storico testimoniale assegnato a questo territorio.

Risposta: L'attraversamento di Via Riga non rientra tra gli ambiti territoriali afferenti alle due modifiche progettuali presentate, pertanto non si ritiene l'osservazione coerente con la valutazione in corso.

Ciò premesso si vuol comunque sottolineare come l'ottemperanza della prescrizione impartita dalla Delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 24/11/16 inerente l'attraversamento di Strada Maestra Grande abbia permesso di ridurre l'altezza del rilevato autostradale per tutto l'ambito territoriale interessato dalla variante. Si precisa infine che tutti gli edifici presenti in loco ed attinenti alla nuova variante progettuale sono stati opportunamente censiti ed analizzati allo scopo di verificare gli impatti su di essi arrecati dalla variante richiesta.

**ID 1.15 - CITTADINI 5 STELLE CENTO E FRAZIONI (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005163.06-03-2017)**

Richiesta: Nella pubblicazione delle integrazioni sul sito del Ministero dell'Ambiente, mancano le note riferite alla pubblicazione sui quotidiani Centesi e Ferraresi, ma solo quotidiani Modenesi e Nazionali, si ritiene che in questi anni non sia stata fatta una corretta e adeguata informazione sul progetto, tanto che ad oggi tante persone non sono a conoscenza di ciò che sia realmente, questa disinformazione è da imputare anche alle precedenti amministrazioni comunali che in molti casi non hanno neppure informato le consulte, organo importante in questioni di spesa ed elevato impatto ambientale, indicando un parere positivo su indirizzo

prevalentemente politico e non di pubblica utilità e che aver presentato il progetto per la V.I.A.(03/10/2012) nell'immediato periodo post sisma 2012, sia stato architettato a tavolino per dare minor visibilità verso cittadini che avevano problemi gravi da risolvere.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 2.1 – AUTORITA' DEL BACINO PO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005372.07-03-2017)

Richiesta: Confermano il parere di compatibilità precedente trasmesso al Ministero con nota Prot. N. 7593 del 12/11/2012

Risposta: Si prende atto del parere di compatibilità espresso dall'Autorità di Bacino del Fiume Po.

ID 3.1 – SIG. PARINI MASSIMILIANO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005837.13-03-2017)

Richiesta: Contrario alla soluzione a plano-altimetrica C2c e più in generale a tutta l'opera. La reputa inutile dannosa per la salute e le future generazioni.

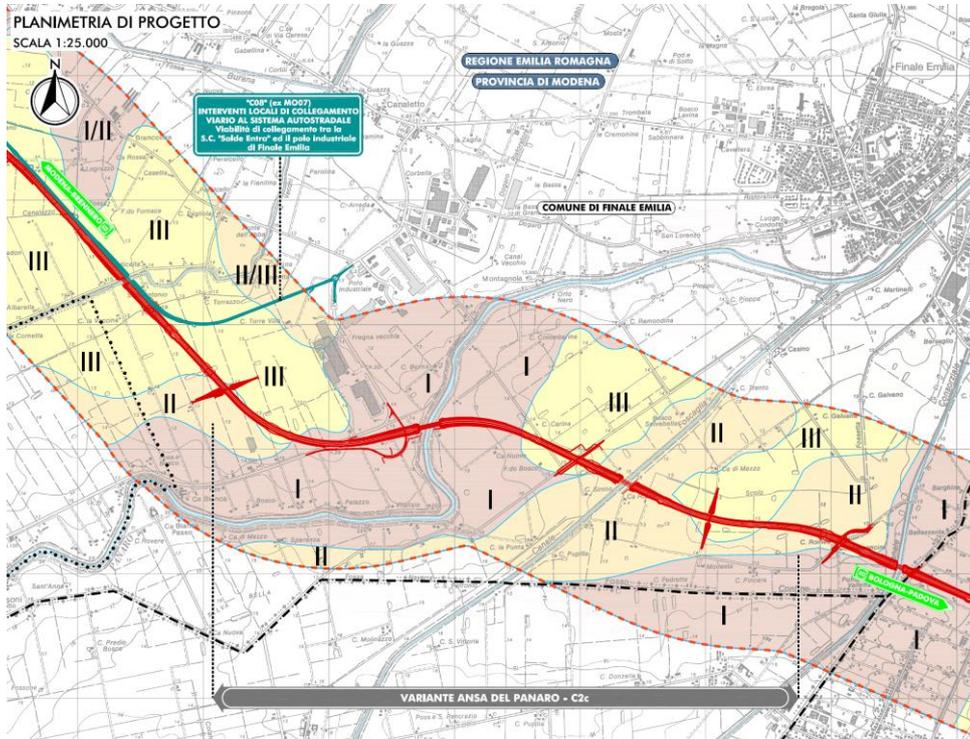
Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c tra le alternative plano-altimetriche all'attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento, che non è oggetto di valutazione in questa fase di consultazione.

ID 4.1 – SIG. LUCA FEROLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017)

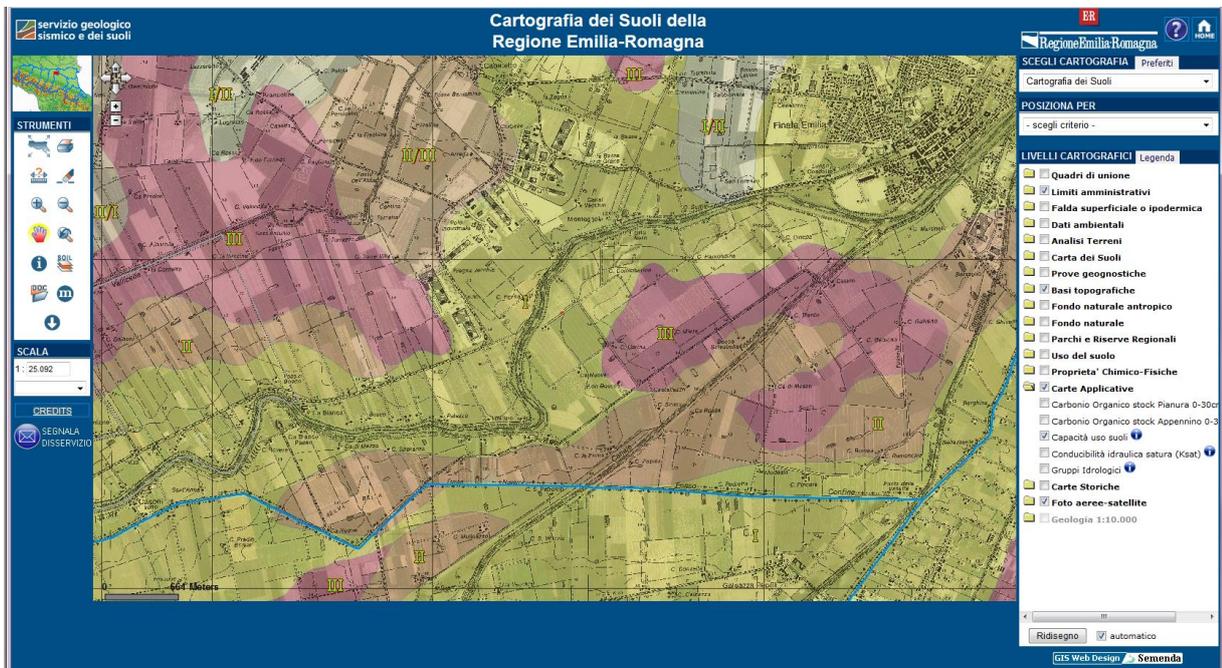
Richiesta: La carta utilizzata per la SIA_I02_QAMB_01_08_Carta_uso_dei_suoli_Panarocapacita dei suoli obsoleta (2005) le classi sono inesatte o invertite rispetto ai dati regionali aggiornati

Risposta: Le informazioni contenute nella carta di capacità d'uso dei suoli riportate nelle presenti integrazioni (elab. SIA_I02_QAMB_01_08) rappresentano i dati disponibili sul sito della Regione Emilia Romagna, di cui l'ultimo aggiornamento è stato effettuato nel 2010, antecedentemente la redazione del Progetto Definitivo e del relativo Studio di Impatto Ambientale.

La rappresentazione grafica utilizzata nella tavola in oggetto utilizza colorazioni differenti rispetto a quelle utilizzate dalla regione, ma i confini e le attribuzioni delle classi di capacità sono le medesime.



STRALCIO DELLA TAVOLA SIA_I02_QAMB_01_08 VARIANTE ANSA DEL PANARO-C2c CARTA DELLA CAPACITÀ D'USO DEI SUOLI



CARTA DEI SUOLI DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

ID 4.2 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017)

Richiesta: Nei documenti SIA_I02_QIMP_02_06_02_Mapp_Notturmo_Con_Mitig e SIA_I02_QIMP_02_06_01_Mapp_Diurno_Con_Mitig è evidente come siano stati ridotti i campi di misurazione dai recettori per rendere la valutazione ambientale favorevole, anche con barriere antirumore i valori richiesti dalla normativa difficilmente vengono rispettati.

Risposta: Gli elaborati SIA.I02.QIMP.02.06.01 e SIA.I02.QIMP.02.06.02, afferenti alla documentazione integrativa presentata, sono corretti: questi illustrano la mappatura delle isofoniche a seguito della disposizione degli interventi di protezione acustica previsti in progetto.

Le tavole SIA.I02.QPRG.04.01 e SIA.I02.QPRG.04.02, proposte nel Quadro di Riferimento Progettuale dello SIA, riportano le mappature delle isofoniche connesse all'opera autostradale priva di interventi di mitigazione acustica.

ID 4.3 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017)

Richiesta: La variante costruita è inutile in una zona che fa parte del Cratere del sisma del 2012 e che attualmente si basa su una classificazione datata e non veritiera di zona a sismicità bassa. La zona interessata oltre a essere a rischio esondazione e che l'elevato stradale costituisce un rischio, anche il livello di sismicità non è Basso, dovrebbe essere aggiornato e a questo anche l'intero progetto.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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. In merito al tema del rilevato autostradale quale barriera in caso di esondazione dei corsi d'acque presenti, si veda la controdeduzione alla ID.1.10.

ID 4.4 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017)

Richiesta: La variante C2c come tutto il tratto autostradale non rispettano le normative europee sull'habitat per questo soggette a future sanzioni di infrazione

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 4.5 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017)

Richiesta: La variante C2c come anche tutto il tracciato va controcorrente al PAIR approvato dalla regione Emilia Romagna, i continui sforamenti rilevati dalle centrali del Comune di Cento e una previsione di aumento dei valori di PM10 e NOx del 30% non considerando i valori di PM2.5 e i valori previsti di esercizio con un aumento del 20% di PM10 e NOx, la variante supererebbe giornalmente i limiti di legge con danni all'aspettativa di vita dei residenti della flora e della fauna locale e oggetto di sanzioni dalla Comunità Europea, violando i diritti Comunitari della Tutela della Salute con costi che ricadranno anche sul sistema sanitario e ad eventuali cause legali verso chi ha approvato questo progetto per danni alla Salute causato da inquinamento atmosferico, in questo territorio siamo ai livelli di Cina e India e l'Europa ci chiede soluzioni con la minaccia di multe per infrazioni miliardarie.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 4.6 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017)

Richiesta: Per la variante C2c e ansa sul Panaro è stata fatta una scarsa informazione sui media locali, è stato usato lo stesso metodo che fu fatto nel 2012 alla presentazione della valutazione ambientale del progetto in periodo post sisma, dove le persone e le amministrazioni comunali avevano altri problemi più grossi da affrontare. Non è stata un'adeguata e corretta informazione ai cittadini e una possibilità di decidere se favorevoli o contrari, molti cittadini non si rendono ancora conto che questa è un'Autostrada, perché è stata data un'informazione scorretta che questa fosse la continuazione del progetto originale, ovvero strada a scorrimento veloce cat C.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 4.7 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017)

Richiesta: Nessun documento indica che questo tracciato C2c serva all'economia del territorio o che sia strategico e confermato da dati reali. Tutto è costruito su ipotetiche previsioni superficiali e ottimistiche del traffico futuro, intanto diverse realtà aziendali stanno chiudendo, non per mancanza di trasporto su gomma, ma per l'elevato costo che questo comporta sulla Economia, già l'Europa ci ha avvertito e consigliato di creare mobilità su rotaia ma forse qualcuno ha interesse che questi consigli non passino, già sul PRIT ER dopo una prefazione di ecologia e rispetto ambientale viene posto un piano investimenti che per il 70% va verso la costruzione di Autostrade e solo il 30% di trasporto su rotaia, andando controcorrente alle prefazioni iniziali.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 4.8 – SIG. LUCA FERIOLI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0005984.14-03-2017)

Richiesta: È previsto che parte del rilevato sia preso da cave nelle zone di Masi Torello, dove attualmente sussistono diversi terreni inquinati da scarichi di fanghi industriali di industrie di concerie, non vorremmo che parte di questi rifiuti tossici vengano utilizzati per il rilevato, inquinando ulteriormente le falde sotterranee e l'ecosistema del Comune di Cento, nessun controllo è in grado di garantire ad oggi che rifiuti industriali vengano utilizzati nel rilevato come già successo in altri tratti Autostradali Italiani.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 5.1 – SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017)

Richiesta: Devastazione del territorio: l'Autostrada Cispadana, con una lunghezza complessiva di quasi 70 chilometri, con decine di opere di attraversamento dell'arteria con strade di viabilità comunale e rurale, tra cui 5 viadotti, 3 cavalcavia di interconnessione, 9 cavalcavia di svincolo, 23 ponti, 14 cavalcavia su viabilità interferite, 20 sottovia, 10 sottopassi, 4 trincee, oltre a 4 autostazioni e 2 aree di servizio con edifici annessi,

inciderà profondamente sul territorio delle province di Ferrara, Modena e Reggio Emilia, massacrando una delle zone a più alto rischio idrogeologico della pianura padana, tagliando strade locali, canali e fossi, sottraendo diverse centinaia di ettari di terreno agricolo molto fertile, con produzioni locali di elevata qualità; l'Autostrada Cispadana correrà in sopraelevata per ben i due terzi del tracciato, ad un'altezza di 2,5 metri sul piano di campagna: un serpente che stravolgerà la bassa pianura padana per i secoli a venire.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 5.2 - SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017)

Richiesta: Devastazione dei terreni della Partecipanza Agraria: l'Autostrada Cispadana attraverserà per diversi chilometri i terreni della Partecipanza Agraria centese, antica istituzione storica e territoriale salvaguardata da vincoli di tutela storico-paesaggistica approvati da tutti gli enti territoriali interessati: Comune di Cento, Provincia di Ferrara, Regione Emilia-Romagna, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Ferrara e Ravenna.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 5.3 - SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017)

Richiesta: Interessamento del sito Natura 2000: l'Autostrada Cispadana andrà ad interessare il territorio del sito Natura 2000, una rete ecologica costituita da aree di particolare pregio naturalistico, denominati Siti di Importanza Comunitaria (SIC), sulla base di direttive dell'Unione Europea che sono finalizzate alla salvaguardia della biodiversità mediante la tutela e la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri. La Regione Emilia-Romagna pertanto valorizza il proprio ambiente naturale costruendoci sopra un'Autostrada

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 5.4 - SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017)

Richiesta: Inquinamento ambientale e acustico: la prevista circolazione sull'Autostrada Cispadana di oltre 50000 veicoli al giorno, corrispondenti a 20 milioni di veicoli all'anno, stime largamente per difetto, a ridosso di numerosi centri abitati, produrrà un carico inquinante insostenibile a causa dei gas di scarico, letale per la nostra salute, in una Regione in cui gli sforamenti annuali per le polveri sottili superano ampiamente i limiti fissati dalla normativa europea.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 5.5 - SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017)

Richiesta: Incremento del traffico: l'incremento del traffico su gomma conseguente alla costruzione dell'Autostrada, porterà ad un ulteriore aumento dei gas-serra nella pianura padana, una delle dieci aree più inquinate del pianeta, aggravando i problemi legati al riscaldamento del pianeta e alle mutazioni climatiche sempre più evidenti, con buona pace dei solenni impegni presi anche dall'Italia alle conferenze Onu sul clima di Parigi 2015 e Marrakech 2016.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 5.6 - SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017)

Richiesta: Costi economici: l'Autostrada Cispadana costerà oltre 1 miliardo e 300 milioni di soldi pubblici, stando alla cifra attualmente preventivata: più del doppio del costo medio per Km rispetto alla media europea; e con l'esperienza che ci deriva dall'aver assistito ad analoghi appalti pubblici, tale cifra finirà per raddoppiare o triplicare; col fallimento nei fatti del cosiddetto "project financing", il costo dell'opera sarà in realtà a totale carico del bilancio pubblico, pertanto l'Autostrada Cispadana verrà finanziata con ulteriori tagli a sanità, scuola, ricerca, cultura, ambiente, con un meccanismo sempre più perverso.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 5.7 – SIG. NELSON ZAGNI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006841.22-03-2017)

Richiesta: Viabilità esistente: la situazione delle strade statali, provinciali e comunali della nostra Regione è disastrosa. Negli ultimi decenni la manutenzione delle strade esistenti, che sono quelle più utilizzate per gli spostamenti locali, è stata gradualmente abbandonata perché non elettoralmente conveniente. Paga di più, in campagna elettorale, vantarsi di avere costruito una nuova Autostrada, piuttosto che dire di avere sistemato vari chilometri di strade esistenti. La vera opera pubblica prioritaria, in questo momento, invece che costruire una nuova Autostrada, sarebbe il lancio di un grande piano a medio termine di sistemazione di tutte le nostre strade esistenti, e la realizzazione di una rete di piste ciclabili da costruire a fianco delle strade a maggiore traffico veicolare.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 6.1 – SIG. DAVIDE BARDASI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0006883.23-03-2017)

Richiesta: Si rimanda all'ID 5

Risposta: Si rimanda all'ID 5

ID 7.1 – SIG. REMO POLLERANI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007033.24-03-2017)

Richiesta: Osservazioni generali sull'inutilità del progetto, onerosità economica, pericolosità idrica e impatto sul territorio anche vincolato (Partecipanze)

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 8.1 – SIG. GILBERTO TOSELLI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007140.27-03-2017)

Richiesta: Si rimanda all'ID 5

Risposta: Si rimanda all'ID 5

ID 9.1 – SIG.RA ANNA RITA CHESSA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007141.27-03-2017)

Richiesta: Si rimanda all'ID 5

Risposta: Si rimanda all'ID 5

ID 10.1 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: La variante ansa del Panaro correrà a meno di 30 metri dall'abitazione civile dell'azienda agricola appena ristrutturata a seguito del sisma del 2012; il cantiere di lavoro per la completa e totale ristrutturazione dell'immobile è a poche settimane dalla fine dei lavori e dalla richiesta di abitabilità ed agibilità. L'edificio è soggetto a vincolo RVP di tutela dal Comune di Finale Emilia con scheda 3552. L'autostrada in prossimità del centro aziendale corre ad oltre 6 metri di altezza rispetto al terreno. Qualora la strada possa essere schermata da barriere di diversi materiali o natura si avrà un invalicabile e continuo muro alto esattamente come l'edificio in oggetto a meno di 10/15 metri dalla zona cortiliva. L'opera andrà cioè materialmente a fare soccombere il centro aziendale sotto la propria incombente sagoma non lasciando alcuna possibilità ai fabbricati di avere una propria autonoma utilizzazione. Si può immaginare la totale devastazione del paesaggio circostante che ne subirà la proprietà

Risposta: Circa l'evidenza dell'interesse tipologico del complesso edilizio oggetto di analisi, attestato anche dal vincolo comunale di ristrutturazione edilizia con vincolo parziale R.V.P., si vuol precisare come questa peculiarità dell'immobile fosse stata evidenziata da ARC sin dalla redazione del Progetto Definitivo ed altresì ribadita nell'ambito della documentazione integrativa predisposta nel Gennaio 2017, in particolare nell'elaborato grafico SIA.I02.QAMB.01.13 relativo alla localizzazione degli edifici rurali e vincolati di interesse storico-architettonico e di pregio storico-testimoniale.

Anche tale evidenza ha indotto i progettisti, nel preciso e circoscritto ambito territoriale individuato dalla DPCM del 24/11/16 per il passaggio dell'infrastruttura autostradale, a definire un tracciato che, sempre rispettoso dei vincoli tecnici imposti dalla Normativa vigente, riuscisse a salvaguardare tutti gli edifici presenti sul territorio.

Ulteriore accortezza adottata è stata quella di definire gli opportuni interventi di mitigazione (barriere acustiche) e mascheramento (opere a verde) che rendessero quanto più possibile idoneo l'inserimento dell'infrastruttura autostradale nel contesto territoriale individuato dalla DPCM del 24/11/2016.

Nello specifico caso dell'abitazione oggetto di osservazione, l'esteso intervento di mitigazione di tipologia P-2, costituito da strutture arboree lineari posizionate in affiancamento a siepi arbustive, tipologia P-1, mira a

rafforzare la struttura vegetazionale a favore di un migliore inserimento paesaggistico dell'opera e di un suo più efficace effetto mitigativo e di mascheramento.

ID 10.2 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Nessuna attività potrà essere utilmente svolta all'interno di un edificio che sorge a ridosso dalla scarpata autostradale.

Sono facilmente immaginabili gli impatti da:

- Rumore
- Polveri
- Inquinanti aerodispersi
- Vibrazioni
- Ombreggiamento

Risposta: Tutte le componenti ambientali elencate nell'osservazione trovano puntuale disamina nella documentazione integrativa predisposta, cfr. elaborato SIA.I02.GEN.01, ed alla quale si rimanda per gli opportuni approfondimenti circa la valutazione degli impatti ambientali arrecati dall'opera e dai conseguenti interventi di mitigazione e compensazione predisposti in progetto.

Circa l'ombreggiamento indotto dall'infrastruttura sugli edifici oggetto di osservazione, non si ritiene che questo possa essere particolarmente impattante o lesivo nei confronti dei fruitori del bene, alla luce del fatto che l'opera autostradale si sviluppa a nord dell'abitazione.

ID 10.3 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: È bene anche ricordare, ovvero precisare, in realtà smitizzare e di fatto palesare la concreta inutilità di eventuali barriere antirumore; a distanza così prossima sarebbero (rectius: sono!) poco più di un palliativo. Gli inquinanti comunque risaliranno per poi ricadere con un effetto a campana nelle zone circostanti.

Risposta: L'osservazione è eccessivamente generica e non supportata da elementi tecnici concreti o da evidenze che ne attestino la veridicità.

Nella documentazione integrativa predisposta, cfr. elaborato SIA.I02.GEN.01, sono riportati, circa gli impatti indotti sulle componenti rumore ed atmosfera, gli esiti di simulazioni condotte con precisi software e programmi di analisi che si ritiene ben interpretino e rappresentino gli effetti causati dalla realizzazione dell'opera viaria.

A valle di queste evidenze tecniche, gli interventi di mitigazione degli impatti sono stati opportunamente studiati e dimensionati, come ampiamente illustrato nella documentazione integrativa predisposta.

ID 10.4 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: È invece devastante l'effetto di barriera visiva che una barriera (di qualsiasi materiale essa sia pensata) procura; in questo caso avremo un muraglione ininterrotto alto sei metri che andrà a occludere ogni visibilità e possibilità di corretta illuminazione naturale ad un intero centro aziendale.

Risposta: Non si ritiene condivisibile l'osservazione che l'opera occluda ogni possibilità visiva e di illuminazione naturale al complesso aziendale, in considerazione del fatto che l'infrastruttura si sviluppa a nord dei fabbricati oggetto di osservazione.

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.

ID 10.5 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Non sono dati sapere, perché non descritti in dettaglio, i danni poi derivanti al fabbricato dalla costruzione dell'opera per la questione delle vibrazioni e degli assestamenti sia di tipo statico strutturale che per quanto riguarda l'intercettazione di falde od altro del reticolo idrografico interrato profondo e superficiale.

Risposta: Le analisi relative gli impatti indotti dalle vibrazioni connesse sia alla fase di cantiere che di esercizio dell'opera sono anche esse descritte nella relazione SIA.I02.GEN.01, dimostrando come nel caso si dovesse verificare che una delle macchine da cantiere più impattanti (rulli compattatori, ruspe) possa operare a breve distanza da edifici ricettore, si può ipotizzare che l'impatto vibrazionale si limiterebbe unicamente ad un moderato grado di disturbo alle persone e mai un livello vibrazionale tale da poter generare rischi strutturali per gli edifici.

In merito gli impatti sulle falde acquifere, si precisa che nel Progetto Definitivo sono previste sostanzialmente due tipologie di fondazioni profonde, pali e diaframmi.

I pali costituiscono elementi di tipo puntuale, che, in quanto tali, una volta realizzati non costituiscono ostacolo alla circolazione delle acque profonde e quindi non alterando il naturale livello di falda. Durante le fasi di realizzazione, in determinate tipologie di terreno può essere necessario ricorrere a sistemi di sostegno

provvisorio delle pareti di scavo del palo trivellato, questo viene garantito mediante l'uso di miscele polimeriche biodegradabili, escludendo quindi possibili contaminazioni della falda. I diaframmi sono invece opere di tipo lineare, in grado di costituire una barriera alla circolazione delle acque sotterranee. Proprio per questa loro caratteristica sono stati utilizzati nel caso di scavalco di corsi d'acqua al fine di rafforzare gli argini esistenti, eliminando il rischio di collasso causato dall'erosione e le problematiche legate ai moti di filtrazione all'interno dell'argine stesso. Questa scelta, condivisa con gli enti gestori dei corsi d'acqua, mira a garantire la necessaria sicurezza idraulica. Come nel caso dei pali, anche per il sostegno degli scavi dei diaframmi è previsto l'uso di miscele polimeriche biodegradabili.

ID 10.6 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Danni patendi sull'azienda agricola:

Importante decurtazione di superficie, in riferimento ai 7,5 ettari circa coltivati effettivamente, l'ablazione di una superficie pari ad ha. 1/1,5 almeno, significa il 20% circa della superficie aziendale perduta alla coltivazione, oltre alla creazione di tare, viabilità secondaria di accesso e recesso, tare e zone non coltivabili, ed ogni altro gravame che si andrà a patire sia durante la fase di realizzazione dell'opera che ex post.

Risposta: L'osservazione non è pertinente con le analisi di compatibilità ambientale trattate dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e, nello specifico, con la documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

Si evidenzia comunque che, nelle successive fasi dell'iter approvativo del progetto, verranno specificatamente ed accuratamente analizzati eventuali danni alle colture e frazionamenti delle proprietà interessate dal nuovo asse autostradale, precisando che, non appena ricorreranno i presupposti normativi e sostanziali, verrà garantita, nelle forme di legge, la partecipazione di tutti i soggetti interessati.

ID 10.7 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Impossibilità ad accedere alla zona a nord della disastrosa opera progettata con la formazione di un relitto di ettari oltre 3; avremo cioè un relitto pari ad oltre il 40% della superficie totale, detta area, non coltivabile, non raggiungibile, interclusa, non potrà che essere abbandonata a conseguentemente pagata

Risposta: L'interferenza del tracciato autostradale con gli assetti fondiari delle aziende agricole è stato un tema approfondito nel miglior modo possibile nelle fasi progettuali finora condotte, mirando a garantire la corretta conduzione delle aree ed evitando il più possibile la formazione di reliquati.

Si precisa comunque che in fase di progettazione esecutiva si avrà cura di prevedere apposite controstrade o servitù di passaggio che garantiscano ai conduttori delle aziende agricole di accedere a tutte le parti di proprietà intersecate dall'asse autostradale.

ID 10.8 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Impossibilità di ottenere contributi pubblici, oggi molto rilevanti (leggasi oggi PSR), per la conservazione ambientale, per lo sviluppo dell'impresa, per la implementazione di moderni sistemi colturali e per ogni altra forma di modernizzazione della azienda, ciò è di semplice e palese comprensione in quanto è ovvio che una azienda così martoriata a con una decurtazione di terreno coltivabile pari ad oltre la metà della superficie aziendale e la totale distruzione del centro aziendale non possa, non sia in gradi di immaginare nessun futuro produttivo, che non sia l'abbandono e la sussistenza.

Risposta: L'osservazione non è pertinente con le analisi di compatibilità ambientale trattate dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e, nello specifico, con la documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

Si evidenzia comunque che, nelle successive fasi dell'iter approvativo del progetto, verranno specificatamente ed accuratamente analizzati eventuali danni alle colture e frazionamenti delle proprietà interessate dal nuovo asse autostradale, precisando che, non appena ricorreranno i presupposti normativi e sostanziali, verrà garantita, nelle forme di legge, la partecipazione di tutti i soggetti interessati.

ID 10.9 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Impossibilità di convertire i propri terreni alla coltivazione con metodo biologico; detta metodica colturale ha oggi un rilievo molto significativo sui redditi e sui valori fondiari, gode di importanti contributi e consente alle aziende anche di dimensione non rilevante di introitare somme che ne giustificano l'esistenza, si tratta di un fenomeno che interessa oltre un milioni di ettari nel nostro paese ed oltre 50.000 aziende, quindi non è una ipotesi campata in aria, ma una concreta possibilità che detta opera preclude ed annulla

Risposta: Lo Studio di impatto ambientale nell'Appendice I: Valutazione di Impatto Sanitario 6433_PD_0_000_00000_0_IA_RG_10_A ha analizzato l'impatto dell'infrastruttura sui sistemi agricoli, riportando gli esiti di studi scientifici pubblicati e riconosciuti dalla comunità scientifica (incluso uno studio su un'azienda agricola biologica italiana, [Pirondini, 1999]), rispetto ai quali non emergono particolari criticità che correlano l'inquinamento da traffico veicolare con la qualità dei prodotti coltivati in prossimità di infrastrutture.

Si evidenzia inoltre che il metodo biologico è principalmente votato alla tutela del suolo, come evidenziato anche nel documento "Bio è Logico: alcune note sulle produzioni biologiche" (dott. Michela Luise, Agenzia Provinciale per la Protezione del Territorio – Trento); bisogna ricordare che l'inquinamento dell'aria è diverso dall'inquinamento prodotto irrorando con pesticidi tossici o polveri chimiche, a causa della differente densità di un liquido o di un solido rispetto ad un gas. "In un metro cubo di aria di città si possono trovare circa 10 mg di inquinanti (soprattutto CO monossido di carbonio), contro i 2000 mg di pesticidi per metro quadro (dati 2001) che riceve all'anno un terreno coltivato con l'uso della chimica, per esempio a frutteto. Senza contare che l'inquinamento da pesticidi ha una tossicità spesso molto superiore a quella degli inquinanti dell'aria cittadina".

Si precisa infine che tutti i danni arrecati alle proprietà verranno specificatamente ed accuratamente analizzati nelle successive fasi approvative dell'opera precisando che, non appena ricorreranno i presupposti normativi e sostanziali, verrà garantita, nelle forme di legge, la partecipazione di tutti i soggetti interessati.

ID 10.10 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Impatto per inquinamento per sostanze aerodisperse sulla misera porzione residua, tale forma di inquinamento non governabile ne mitigabile in alcun modo renderà di fatto questi terreni inadatti alla maggior parte delle colture

Risposta: In merito agli impatti arrecati dall'opera sulla componente atmosfera ed ai relativi interventi di mitigazione si rimanda a quanto già riportato al punto 10.3.

ID 10.11 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Grave impatto per rumore e vibrazioni che, stante la vicinanza dell'opera, andranno a impedire ogni attività di ricezione rurale, ospitalità, allevamento, fattoria didattica, agrisilo ed agrinido, tenuta di animali a pensione, ed ogni altra attività legata alla presenza di persone od animali o che veda comunque la presenza di persone

Risposta: In merito agli impatti arrecati dall'opera sulla componente vibrazione si rimanda a quanto già riportato al punto 10.5.

ID 10.12 – SIG.RA FIORELLA SCHIASSI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007156.27-03-2017)

Richiesta: Impossibilità concreta di potere continuare a svolgere, sulla misera porzione residua, coltivazioni erbacee od arboree irrigue di qualità per gli sconvolgimenti che si andranno a creare, per la necessità di ridisegnare l'azienda e per la mancata possibilità di una redditività ancorché minima del fondo; nel caso di specie emerge con lampante drammaticità la questione della tematica espropriativa nel campo degli impatti ai diretto coltivatori od imprenditori agricoli professionali che dir si voglia, siamo di fronte ad un drammatico annullamento non solo di un aspetto fondiario, già di per sé pesantissimo, ma anche dell'azzeramento di una azienda agricola, che non avrà più possibilità, motivo, ragione di essere e sarà perciò costretta alla cessazione.

Risposta: L'osservazione non è pertinente con le analisi di compatibilità ambientale trattate dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e, nello specifico, con la documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

Si evidenzia comunque che, nelle successive fasi dell'iter approvativo del progetto, verranno specificatamente ed accuratamente analizzati eventuali danni alle colture e frazionamenti delle proprietà interessate dal nuovo asse autostradale, precisando che, non appena ricorreranno i presupposti normativi e sostanziali, verrà garantita, nelle forme di legge, la partecipazione di tutti i soggetti interessati.

ID 11.1 – SIG. DINO GALLETTI (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007159.27-03-2017)

Richiesta: La realizzazione di una autostrada laddove era previsto una strada a scorrimento veloce per il raccordo di traffico locale/regionale e che consentirà quindi un traffico ad elevati volumi tra est e ovest, apporterà un ulteriore notevole incremento dell'inquinamento in una zona che è già oggi una delle aree più inquinate dell'Europa. Tornare al progetto originario e migliorare il traffico su rotaia

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 12.1 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Chiede che venga rigettato il tracciato nei pressi della variante di Maestra Grande in quanto:

1) vincolo paesaggistico esistente ed attivo sui terreni della Partecipanza agraria di Cento che tiene in conto di una disposizione dei terreni in morelli tra morelli unica in Europa e risalenti all'epoca delle prime divisioni 1100/1200

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 12.2 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 1/2) possibilità di ridurre l'impatto ambientale costruendo l'autostrada in galleria o in trincea. Su questa ipotesi si deve considerare la presenza di falde acquifere ad alcuni metri dalla superficie e la presenza dell'effetto liquefazione delle sabbie. Effetto emerso evidentemente durante il sisma 2012

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 12.3 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 2) la frazione Pilastrello/ Buonacompra viene penalizzata pesantemente sia dal punto di vista ambientale e di qualità dell'aria come tutto il territorio Centese

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 12.4 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 2/1) l'inquinamento è al cuore della questione. Questo viene dimostrato vedi studio degli effetti sulla salute da esposizione all'inquinamento della tangenziale di Mestre, di Paola Anello, Laura Cestari anno 39 luglio agosto 2015 (251-2260).

Risposta: L'osservazione presentata è del tutto generica e non circostanziata, non chiarendo a quale tipologia di inquinamento si riferisca e non avvalendosi di un approfondimento tecnico che supporti le tesi ivi riportate. Si precisa comunque che la documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017 comprende l'integrazione dello Studio di Impatto Ambientale, nel quale sono state trattate le singole componenti ambientali interessate dalle modifiche al tracciato oggetto di integrazione, sono stati indagati gli impatti generati sulle medesime e sono stati argomentati gli interventi, inseriti nel progetto, funzionali alla mitigazione degli impatti generati.

In particolare la relazione generale dello SIA, elaborato SIA.I02.GEN.01, è una valida guida alla lettura del completo corpus documentale predisposto e principalmente ad essa si rimanda per ogni approfondimento e chiarimento.

ID 12.5 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 3) la "Via Nuova" che ora collega la frazione Pilastrello/Buonacompra con Cento non è adeguata a ricevere il traffico previsto da e verso il casello autostradale previsto nel tracciato C2c

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 12.6 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 4) chiedo di attenersi ai canoni dei trasporti Europei: Statistiche e tendenze EEA (agenzia europea per l'Ambiente) del 10/02/2017

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 12.7 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 5) tale progetto penalizzerà e complicherà l'accesso all'Arcispedale Sant'Anna di Ferrara sito in Via Aldo Moro ,8, Cona FERRARA.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 12.8 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Pertanto la soluzione migliore da adottare è il completamento delle strade a scorrimento veloce in parte già realizzato e considerare il trasporto su ferrovia e prendere in esame un progetto che unisca Ravenna alla linea ferroviaria del Brennero.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 13.1 – SIG. REMO BELLESIA (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007361.28-03-2017)

Richiesta: Osservando il tracciato autostradale, risulta evidente che esso è in prossimità di un nucleo abitato; un centinaio di metri di distanza, questo porterà inevitabilmente all'aumento dell'inquinamento dell'aria, con effetti devastanti nei confronti dell'ambiente circostante. In particolare sull'inquinamento dell'aria

a causa dell'emissione dei gas di scarico, degli autoveicoli in transito; con conseguenze gravissime sulla salute della popolazione locale. Esistono dati terribili su questo problema!! Alcuni mesi fa, sono stati resi pubblici: centinaia di migliaia i morti dovuti all'inquinamento atmosferico. Perché i progetti alternativi, sul traffico via ferro, non vengono finanziati !!?

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 13.2 – SIG. REMO BELLESIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007361.28-03-2017)

Richiesta: Un altro gravissimo problema è che questo progetto prevede una massicciata sopraelevata di 6-8 metri.

Vista la situazione climatologica del territorio circostante, questa muraglia fisica provocherà un blocco del deflusso dell'acqua notevole, che in caso di grande pioggia PROVOCHERÀ UN AUMENTO DEL LIVELLO DELL'ACQUA ED UNA VERA E PROPRIA ALLUVIONE.

Occorre notare che il nostro clima è in via di rapido cambiamento, le piogge stanno diventando sempre più irregolari.

A periodi di siccità si alternano piogge molto abbondanti. Questa situazione già in Emilia Romagna ha provocato gravissimi danni nelle località di Bomporto, Bastiglia, ecc (vicino a Modena).

Dunque questa barriera artificiale diventerà una delle cause di gravi inondazioni, con gravissimi danni alle abitazioni alle persone e alle coltivazioni. Un duro colpo all'economia locale.

Risposta: In merito il presunto "effetto barriera" attribuito all'infrastruttura, 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.

Non si ritiene comunque, che tale osservazione debba comportare particolari effetti sulla progettazione del nastro autostradale: la manutenzione e salvaguardia degli argini dei corsi d'acqua presenti sul territorio non attiene alle competenze del gestore dell'infrastruttura stradale.

ID 14.1 – SIG.RA STEFANIA FECCHIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007363.28-03-2017)

Richiesta: Si rimanda all'ID 12

Risposta: Si rimanda all'ID 12

ID 15.1 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: 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 15.2 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: L'intervento comporta una maggiore perdita di suolo agricolo rispetto al progetto definitivo, nonché un maggior consumo di risorse non rinnovabili, quali inerti pregiati e non, necessari alla costruzione dell'opera

Risposta: Il tracciato di variante predisposto in Comune di Finale Emilia risulta più lungo della precedente configurazione di Progetto Definitivo di circa 65 metri, conseguenza necessaria dell'ottemperanza alla precisa richiesta della Presidenza del Consiglio dei Ministri che, con propria Delibera, ha espressamente invocato l'allontanamento dell'opera autostradale dall'ansa del fiume Panaro, con l'obiettivo di preservare il più possibile l'area.

L'esiguo aumento della lunghezza del tracciato non determina comunque impatti sul consumo di risorse non rinnovabili, quali inerti pregiati e non, notevolmente differenti rispetto la precedente configurazione di Progetto Definitivo.

ID 15.3 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: L'intervento espone il territorio al rischio di contaminazione per produzione di reflui non trattati, a causa di possibili sversamenti accidentali connessi con il transito di automezzi

Risposta: Il tema dello sversamento accidentale, essendo trasversale a più componenti ambientali, è stato affrontato, per la fase di cantiere, in modo specifico nel documento del Progetto Definitivo 5899_PD_0_000_00000_0_IA_RG_02_A, in cui si evidenziano le attività da prevedersi per la gestione dell'evento accidentale, in funzione delle differenti tipologie di sostanze potenzialmente pericolose al fine di tutelare suolo, sottosuolo, acque superficiali e sotterranee. In particolare, in caso di sversamenti accidentali, l'Impresa esecutrice attiverà la procedura prevista dalla normativa vigente (D. Lgs. 152/06 e s.m.i.): gli sversamenti saranno tamponati con l'uso di materiale assorbente (es. panni oleoassorbenti), metodi di aspirazione ed opportuni sistemi di raccolta. Si precisa inoltre che, nelle successive fasi progettuali, il tema sarà ulteriormente approfondito con la redazione del Manuale di Gestione Ambientale dei lavori del quale, in ambito di Progetto Definitivo, sono state redatte le linee guida (elaborato 3568_PD_0_000_0KK00_0_KK_RH_01_A).

In merito la fase di esercizio dell'opera si informa che il sistema di gestione delle acque è un sistema di tipo chiuso. Tutte le acque generate dalla piattaforma stradale, dai viadotti e ponti, compreso eventuali liquidi provenienti da sversamenti accidentali, attraverso i diversi sistemi di raccolta, sono veicolati tutte ai fossi di guardia. Questi sono impermeabilizzati, o con materassino bentonitico o con materiale a prevalente matrice argillosa per garantire la massima tenuta idraulica.

Il "Piano di gestione delle emergenze ambientali" è caratterizzato dalle seguenti fasi:

1. Procedura di chiusura del sistema: il gestore viene allertato dell'avvenuto sversamento accidentale, verifica l'altezza chilometrica a cui si è verificato l'incidente e decide immediatamente la chiusura della paratoia automatica subito a monte dell'impianto. Subito dopo si verifica se è possibile chiudere manualmente le paratoie presenti in linea, al fine di circoscrivere i liquidi inquinati in un tronco di fosso definito.
2. I Vigili del Fuoco, parallelamente all'operazione di cui sopra, provvedono allo spostamento del mezzo incidentato causante lo sversamento e Ditte Specializzate si occupano del prelievo del liquido contaminante.
3. Bonifica fosso. Subito dopo la rimozione del mezzo e della maggior parte dei liquidi o materie inquinanti, si procederà alla bonifica del tronco di fosso contaminato, con asporto del cotico inquinato e suo conferimento in discarica autorizzata.
4. Riattivazione fosso contaminato. Il fosso una volta bonificato verrà interamente rifatto per il tratto compromesso, attraverso la stessa tipologia costruttiva prevista nel Progetto.

ID 15.4 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: 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"; 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 sovrastrutturando il contesto con manufatti di contenimento e di raccordo alla viabilità esistente non reversibili

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.I02.QAMB.01.06, sono costituite solo in minima parte da frutteti essendo i terreni interessati dalla variante di progetto destinati quasi unicamente a seminativi.

ID 15.5 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: La realizzazione della variante proposta comporta uno spostamento verso nord del tracciato con 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, che in fase di realizzazione, che in fase di esercizio della autostrada.

Risposta: L'osservazione è esattamente analoga a quella presentata dallo stesso Soggetto alla precedente documentazione integrativa predisposta da ARC; circostanza nella quale il tracciato autostradale, su esplicita richiesta della DPCM del 10/02/2016, si sviluppava allontanandosi molto dalla configurazione di Progetto Definitivo, attestandosi sulla variante C2b dello SIA prossima all'abitato di Finale Emilia.

In merito all'attuale configurazione di variante, cui la nota dovrebbe riferirsi, non si condivide che lo spostamento del tracciato possa avere un impatto sull'abitato del Comune di Finale Emilia sostanzialmente differente dalla precedente configurazione di Progetto Definitivo.

Comunque, 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.I02.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 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.

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 15.6 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: 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

Risposta: La risposta alla presente osservazione è formulata al punto 15.5, alle cui considerazioni si rimanda totalmente.

ID 15.7 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: Si ritiene che la variante debba essere sottoposta a valutazione che dovrà tenere conto della specifica, e particolarmente critica, qualità dell'aria della zona interessata dalla variante. Dovrà essere mirata in special modo all'insediamento produttivo "Polo Industriale di Finale Emilia" e agli agglomerati urbani Frazione di Canaletto e Frazione di Massa Finalese, interessati dal tracciato. Questi risultano già gravati dalle emissioni in atmosfera provenienti da insediamenti produttivi ivi concentrati, in esercizio in quanto già approvati dalle Autorità competenti

Risposta: 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 il Progetto Definitivo 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.

ID 15.8 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: Si ritiene 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: L'osservazione si ritiene opportunamente risposta ai precedenti punti 15.5 e 15.7, alle cui considerazioni integralmente si rimanda

ID 15.9 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: L'opera sarà realizzata in territorio classificato in classe 3 dal punto di vista del rischio sismico in base all'Allegato B della D.GR. n. 1677/2005, 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, infatti, 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 15.10 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: 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, nella relazione tecnico-descrittiva del progetto, 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

Risposta: L'osservazione è esattamente analoga a quella presentata dallo stesso Soggetto alla precedente documentazione integrativa predisposta da ARC; circostanza nella quale il tracciato autostradale, su esplicita richiesta della DPCM del 10/02/2016, si sviluppava in un contesto territoriale che la rendeva interferente con le viabilità Comunali Carina e Palazzo Selvabella.

L'attuale configurazione di variante, cui la nota dovrebbe riferirsi, non interferisce invece con le strade indicate nell'osservazione, il che permette di ritenere quest'ultima non corretta e non riferita alla documentazione oggetto di valutazione.

ID 15.11 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

Richiesta: 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, provocando il permanere per lungo tempo di una sorta di lago artificiale in tutta l'area interessata

Risposta: Si precisa che 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.

Non si ritiene comunque, che tale ultima osservazione comporti particolari effetti sulla progettazione del nastro autostradale: la manutenzione e salvaguardia degli argini dei corsi d'acqua presenti sul territorio non attiene alle competenze del gestore dell'infrastruttura stradale.

ID 15.12 – RIFONDAZIONE COMUNISTA - COORDINAMENTO REGIONALE EMILIA ROMAGNA - CIRCOLO DI FINALE EMILIA (m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007460.29-03-2017)

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 e in subordine di avviare alla consultazione pubblica il tracciato C2c e la variante Ansa del Panaro in una specifica procedura di valutazione.

Si invita a rivalutare la realizzazione di una strada a scorrimento veloce al servizio del territorio che si sviluppi a nord dell'abitato del Comune di Finale Emilia, opzione che ha incontrato il consenso del Consiglio comunale di Finale Emilia, della popolazione locale e di tutti i soggetti coinvolti, in alternativa alla Autostrada Regionale Cispadana.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Lo scrivente è comunque contrario al progetto autostradale sia per quanto riguarda le motivazioni che lo hanno generato che a qualsiasi soluzione di tracciato venga individuato in tutto lo sviluppo dell'opera ed in particolare alla soluzione eventualmente individuata per l'attraversamento del fiume Panaro conseguenza della prescrizione n. 1.b del parere n. 1690 del 16 gennaio 2015 della Commissione tecnica di impatto ambientale, così come sostituita il 23 dicembre 2015 nella riunione di approfondimento istruttorio presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e fatta propria con delibera del 15 febbraio 2016.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 16.2 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Sottolineo che l'autostrada Cispadana, come da quadro di riferimento progettuale in Allegato 2 (variante cavalcavia via Maestra Grande), è progettata secondo le tradizionali tecniche, viadotto di altezza variabile da 4 a 6 m e pertanto impattarebbe numerose abitazioni in prossimità della frazione di Pilastrello, via Monsignore di Sotto, via Minelli, via Tassinari, con distanze dal bordo esterno della carreggiata da pochi metri a distanze inferiori a 150 mt.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 16.3 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Vincolo paesaggistico esistente ed attivo sui terreni della Partecipanza agraria di Cento (FE) che tiene conto di una disposizione dei terreni in morelli e tra morelli, unica in Europa e risalente all'epoca delle prime divisioni intorno agli anni 1100-1200.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 16.4 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Densità per Km2 di circa 550 abitanti, molto elevata.

Studi epidemiologici di diversi autori hanno collegato i livelli di inquinamento, in prossimità delle autostrade o di strade ad elevato traffico, ed in particolare il particolato PM 10 e PM 2,5 ad un aumentato rischio di eventi cardiovascolari (aumento della calcificazione coronarica):

- Inquinamento atmosferico al cuore la questione : Tim S. Nawrot, Abderrahim Nemmar, Abenoit Nemeryl

Eur Heart Journal (2006) 27(19): 2269-2271

- Changes in Residential Proximity to road traffic and the risk of death from Coronary heart diseaser: Wen Qi Gan, Lillian Tamburic, et altri: Epidemiology Vol. 21, Number 5, September 2012 , 642-649

- Residential exposure to traffic associated with coronary atherosclerosis B.Hoffman MD, et altri Circulation July 31, 2007, 489-496

- Studio degli effetti sulla salute da esposizione all'inquinamento della tangenziale di Mestre. Paola Anello, Laura Cestari et Altri e&p anno 39 luglio-agosto 2015, 251-26

Da questi studi emerge che la concentrazione delle polveri sottili raggiunge valori di fondo a circa 300 m dal bordo della carreggiata.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 16.5 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Per quanto riguarda la Possibilità di ridurre l'impatto ambientale costruendo l'autostrada in galleria e/o in trincea.

A tale proposito si deve considerare la presenza di falde acquifere ad alcuni metri dalla superficie e la presenza dell' effetto liquefazione delle sabbie:

- Francesca Cinti e Paolo Marco De Martini: I terremoti dell'Emilia 2012, l'effetto della liquefazione e le conoscenze sismiche pregresse.

Dobbiamo poi considerare l'abbattimento degli inquinanti presenti nella galleria. Quali sono i costi di una tale bonifica? Sono stati considerati nel ambito del progetto. Non sarebbe più conveniente dal punto di vista energetico, nei trasporti, considerare la straordinaria efficienza dei treni, specialmente per le merci. Spostarsi su rotaia significa ridurre dell'80% il consumo energetico rispetto all' uso di mezzi di trasporto a combustibili fossili.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 16.6 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Trasporti in Europa: Statistiche e tendenze EEA (Agenzia europea per l'ambiente)10/02/2017 e EEA segnali 2016: Di seguito alcuni punti salienti.

Obiettivi di riduzione:

L'Unione europea ha fissato vari obiettivi per la riduzione dei gas serra da parte del settore dei trasporti. Nel libro bianco pubblicato nel 2011, la Commissione europea ha stabilito come obiettivo per il 2050 una riduzione del 60% rispetto ai livelli del 2009. Questo significa che i livelli attuali devono essere ridotti di due terzi.

I trasporti devono anche contribuire agli obiettivi complessivi dell'UE per le riduzioni delle emissioni di gas serra entro il 2020e il 2030 con percentuali del 20 e 30%.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 16.7 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Febbraio 2017, La giunta Regionale dà il via libera al progetto di legge fissando la quota massima di espansione (uso del suolo) per ogni Comune al3% (oggi all'11%).

L'Assessore Donnini:" Il nuovo testo dopo il confronto con i territori, gli amministratori locali di tutte le provincie, le associazioni di categoria, ambientaliste e i professionisti per una svolta culturale del nostro modello di sviluppo".

Pertanto la soluzione migliore da adottarsi è quella di migliorare il traffico leggero con il completamento delle strade a scorrimento veloce, in parte già realizzato. Per il trasporto merci è indispensabile considerare il trasporto su ferrovia al posto del trasporto su gomma.

Pertanto prendere in esame un progetto che unisca Ravenna alla linea ferroviaria del Brennero
Progetto ambizioso? Se si vuole ottemperare alle direttive dell'EEA e alla riduzione del consumo di suolo come prospetta la proposta della Giunta Regionale e se si vuole una svolta culturale vera al nostro modello di sviluppo economico è doveroso operare in questa maniera.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 17.1 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Si chiede di rigettare tutto il tracciato autostradale interessato dalla variante su Maestra Grande in quanto:

1) vincolo paesaggistico esistente ed attivo sui terreni della Partecipanza agraria di Cento che tiene in conto di una disposizione dei terreni in morelli tra morelli unica in Europa e risalenti all'epoca delle prime divisioni 1100/1200

Risposta: Si rimanda all'ID 12.1.

ID 17.2 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 1/2) Possibilità di ridurre l'impatto ambientale costruendo l'autostrada in galleria o in trincea. Su questa ipotesi si deve considerare la presenza di falde acquifere ad alcuni metri dalla superficie e la presenza dell'effetto liquefazione delle sabbie. Effetto emerso evidentemente durante il sisma 2012

Risposta: Si rimanda alla risposta della ID 12.2.

ID 17.3 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 2) La frazione Pilastrello/ Buonacompra viene penalizzata pesantemente sia dal punto di vista ambientale visto che il tracciato passa in tratti a meno di 150 mt dal gruppo di case, qualità dell'aria, qualità ambiente. Come tutto il territorio Centese

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 17.4 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 2/1) L'inquinamento è al cuore della questione.

Risposta: L'osservazione presentata è del tutto generica e non circostanziata, non chiarendo a quale tipologia di inquinamento si riferisca e non avvalendosi di alcun approfondimento tecnico. Si precisa comunque che la documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017 comprende l'integrazione dello Studio di Impatto Ambientale, nel quale sono state trattate le singole componenti ambientali interessate dalle modifiche al tracciato oggetto di integrazione, sono stati indagati gli impatti generati sulle medesime e sono stati argomentati gli interventi, inseriti nel progetto, funzionali alla mitigazione degli impatti generati.

In particolare la relazione generale dello SIA, elaborato SIA.I02.GEN.01, è una valida guida alla lettura del completo corpus documentale predisposto e principalmente ad essa si rimanda per ogni approfondimento e chiarimento.

ID 17.5 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 2/2) L'inquinamento acustico arriverà a soglie insopportabili e dannosa per le persone e animali presenti (per questi sul territorio esiste una zona di riproduzione). Questo viene dimostrato vedi studio degli effetti sulla salute da esposizione all'inquinamento della tangenziale di Mestre, di Paola Anello, Laura Cestari anno39 Luglio-Agosto 2015 (251-2260)

Risposta: L'osservazione presentata è del tutto generica e non circostanziata, non chiarendo in quali ambiti e presso quali ricettori l'inquinamento acustico raggiunga soglie dannose o insopportabili, e con quali elementi tecnici queste siano state definite.

Si precisa comunque che la documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017 comprende l'integrazione dello Studio di Impatto Ambientale, nel quale sono state trattate le singole componenti ambientali interessate dalle modifiche al tracciato oggetto di integrazione, sono stati indagati gli impatti generati sulle medesime e sono stati argomentati gli interventi, inseriti nel progetto, funzionali alla mitigazione degli impatti generati.

Parimenti alle altre componenti ambientali, anche l'impatto acustico arrecato dall'opera è stato dovutamente attenzionato e non risultano evidenze tali da poter giudicare incompatibile la realizzazione dell'asse autostradale.

Per i dovuti approfondimenti si rimanda ai seguenti elaborati integrativi relativi la disposizione e gli effetti degli interventi mitigativi predisposti per l'impatto acustico: SIA.I02.GEN.01, SIA.I02.QIMP.01.06.01, SIA.I02.QIMP.01.06.02, SIA.I02.QIMP.02.06.01 e SIA.I02.QIMP.02.06.02.

ID 17.6 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 3) La "Via Nuova" che ora collega la frazione Pilastrello/Buonacompra con Cento non è adeguata a ricevere il traffico previsto da e verso il casello autostradale previsto nel tracciato C2c

Risposta: Si rimanda all'ID 12.5

ID 17.7 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 4) Tale progetto penalizzerà e complicherà l'accesso all'Arcispedale Sant'Anna di Ferrara sito in Via Aldo Moro, 8, Cona FERRARA.

Risposta: Si rimanda all'ID 12.7

ID 17.8 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: 5) Utilizzare un terrapieno con una altezza da 3/5 metri in pianura lo trovo un spreco di denaro consumo di suolo.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 17.9 – VARI PRIVATI (nominativi e protocolli come da tabella riassuntiva a inizio documento)

Richiesta: Chiede anche una valutazione da parte dei ministri dell'Economia, delle politiche agricole e della salute e la Pubblicazione in toto degli atti della commissione deputata alla valutazione. La vera opera

pubblica prioritaria e la tutela del territorio invece di costruire una nuova autostrada. Pertanto la soluzione migliore da adottare è il completamento delle strade a scorrimento veloce in parte già realizzato e pista ciclabili e il recupero e manutenzione di tutte le nostre strade esistenti

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 18.1 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017)

Richiesta: La frazione Pilastrello/ Buonacompra viene penalizzata pesantemente sia dal punto di vista ambientale che economico, qualità dell'aria, qualità del territorio

Risposta: Si rimanda all'ID 12.3

ID 18.2 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017)

Richiesta: La forma del progetto presenta a mio avviso problematiche sulla sua altezza sul piano del terreno e ampiezza, curvature e la forma delle mitigazioni che servono per ridurre l'impatto ambientale.

Risposta: L'osservazione presentata è del tutto generica e non circostanziata, non chiarendo a quali interventi di mitigazione proposti si riferisca e non avvalendosi di un approfondimento tecnico che supporti le tesi ivi riportate. Si precisa comunque che la documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017 comprende l'integrazione dello Studio di Impatto Ambientale, nel quale sono state trattate le singole componenti ambientali interessate dalle modifiche al tracciato oggetto di integrazione, sono stati indagati gli impatti generati sulle medesime e sono stati argomentati gli interventi, inseriti nel progetto, funzionali alla mitigazione degli impatti generati.

ID 18.3 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017)

Richiesta: Tale progetto penalizzerà l'accesso all'Arcispedale Sant'Anna di Ferrara sito in Via Aldo Moro, 8, Cona Ferrara

Risposta: Si rimanda all'ID 12.7

ID 18.4 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017)

Richiesta: La "Via Nuova" che ora collega la frazione Pilastrello/Buonacompra con Cento non è adeguata a ricevere il traffico previsto da e verso il casello autostradale previsto nel tracciato C2c.

Risposta: Si rimanda all'ID 12.5

ID 18.5 – SIG.RA MATTIOLI LORENA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007515.29-03-2017)

Richiesta: Chiede anche una valutazione da parte dei ministri dell'Economia, delle politiche agricole e della salute e la Pubblicazione in toto degli atti della commissione deputata alla valutazione.

Risposta: Si rimanda all'ID 17.9

ID 19.1 – SIG. GUIDI BRENNERO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007522.30-03-2017)

Richiesta: Si rimanda all'ID 18

Risposta: Si rimanda all'ID 18

ID 20.1 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017)

Richiesta: Si sottolinea, come citato in delibera comunale che si trasmette, che le osservazioni presentate da questo ente alla variante "C2B" , con deliberazione di giunta n.89 dell'11/5/2016, risultano sostanzialmente da ripetersi anche in questa sede, con particolare riguardo alle eccezioni sollevate dal servizio protezione civile in merito al passaggio dell'autostrada su un area ad elevata criticità idraulica. Sebbene, da un lato, l'area critica si sia notevolmente ridotta rispetto alla variante C2B, è da sottolinearsi che il tracciato continua ad insistere in territori affatto esenti da fenomeni critici da un punto di vista idraulico. Tantomeno si può pensare che lo spostamento di qualche centinaio di metri possa risolvere il problema.

Risposta: L'osservazione rimanda alle considerazioni espresse dal Comune con delibera di giunta n.89 dell'11/05/2016, puntualmente controdedotte da ARC S.p.A. nel documento DVA-2016-0018435 ai cui contenuti integralmente si rimanda circa la completezza del quadro informativo alla base della progettazione.

Si vuol comunque far 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 di allagamenti.

Non si ritiene comunque, che tale ultima osservazione comporti particolari effetti sulla progettazione del nastro autostradale: la manutenzione e salvaguardia degli argini dei corsi d'acqua presenti sul territorio non attiene alle competenze del gestore dell'infrastruttura stradale.

ID 20.2 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017)

Richiesta: sono da intendersi richiamate le osservazioni della citata deliberazione 89/2016 e le osservazioni presentate dal comune di Finale Emilia in data 19/9/2013 (prot. 18630) e pervenute al ministero dell'ambiente in data 27/9/2013, inerenti l'assoluta inadeguatezza delle eventuali "strade di cantiere", non idonee a sopportare il traffico di mezzi pesanti e già notevolmente stressate da attività imprenditoriali nate nell'ultimo decennio e caratterizzate da un elevato traffico veicolare pesante.

Risposta: L'osservazione rimanda alle considerazioni espresse dal Comune con delibera di giunta n.89 dell'11/05/2016, puntualmente controdedotte da ARC S.p.A. nel documento DVA-2016-0018435 ai cui contenuti integralmente si rimanda.

ID 20.3 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017)

Richiesta: Si osserva altresì che il territorio attraversato dal tracciato "C2C" risulta essere di interesse paesaggistico e rurale; interesse che verrebbe quantomeno compromesso dall'attraversamento dell'infrastruttura in oggetto. È altresì da ricordare che l'area interessata risulta essere tra le più fertili del territorio di Finale Emilia, con coltivazione di prodotti d'eccellenza; nondimeno è da rammentare che l'attività imprenditoriale agricola caratterizza il territorio di Finale Emilia e il passaggio dell'autostrada aggraverebbe la crisi economica globale, già evidente anche in questo territorio considerato da anni uno dei più produttivi d'Europa.

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, o che comprometta in maniera irreversibile l'attività imprenditoriale ivi presente.

Si intende inoltre precisare che le valenze territoriali e gli ambiti di interesse paesaggistico e rurale interessati dal passaggio dell'opera autostradale sono stati ben individuati a monte della fase di

progettazione allo scopo di tutelarli in maniera adeguata e, per quanto possibile, implementarli con l'esteso ventaglio di interventi di mitigazione e compensazione ambientale previsti nello SIA.

ID 20.4 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017)

Richiesta: non si può non citare che il territorio interessato dall'attraversamento (non sono Finale Emilia, ma tutta la bassa modenese e il territorio dell'alto ferrarese) ha subito, nel 2012, eventi sismici ben noti; questo non può essere dimenticato da chi propone il progetto e risulta inaccettabile che vengano stimati gli effetti sulle strutture di un sisma di magnitudo e durata massima come quelle registrate nel 2012.

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 20.5 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017)

Richiesta: La Giunta Comunale esprime netta contrarietà non solo alle modifiche proposte e oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ma anche e soprattutto a qualsiasi tracciato di autostrada imposto, pur consapevoli della necessità del territorio di servirsi di una strada a scorrimento veloce (SSMV -2 corsie o SSV-4 corsie).

La strada interprovinciale, come da progetto del 2004, sarebbe la sola a soddisfare il territorio per diverse ragioni:

- Servizio al territorio: una strada dinamica, non a pagamento e con raccordi alla viabilità ordinaria ravvicinati (in media ogni 5 km, se considerassimo la connessione nel punto di intersezione con strade statali e provinciali);
- Ambiente: la strada interprovinciale sarebbe notevolmente meno impattante dell'autostrada non solo dal punto di vista della salubrità dell'aria, ma anche del consumo del territorio; non è neppure da dimenticare che il traffico previsto (50000 veicoli al giorno) produrrebbe elevatissime quantità di emissioni inquinanti destinate a ristagnare nella pianura padana, già ai vertici mondiali tra le aree più inquinate del pianeta;
- Sviluppo: le imprese del territorio necessitano di una strada scorrevole, veloce, facilmente accessibile e non a pagamento;
- Costi: la soluzione autostradale risulta essere insostenibile dal punto di vista economico.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 20.6 – COMUNE DI FINALE EMILIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007593.29-03-2017)

Richiesta: La giunta di Finale Emilia esprime la propria contrarietà a qualsiasi tracciato dell'Autostrada Cispadana, auspicando il ritorno al progetto definitivo del 2004 (strada interprovinciale).

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 21.1 – SIG. TAGLIAVINI SILVANO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007623.30-03-2017)

Richiesta: Si rimanda all'ID 5

Risposta: Si rimanda all'ID 5

ID 22.1 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Si esprime favorevolmente al completamento dell'asse cispadano a scorrimento veloce ma non di tipo autostradale.

Si afferma l'impossibilità di realizzare il passaggio in superficie sulle terre della partecipazione Agraria di Cento nella località di XII Morelli, Pilastrello, Alberone e Buonacompra

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 22.2 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Il progetto autostrada Cispadana, così come concepito negli ultimi 10 anni, non serve a Cento, al ferrarese o alla bassa modenese, ma a decongestionare la A1 e la A4 e ad traffico EST OVEST d'Europa

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 22.3 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Da alcuni mesi sentiamo con sempre più frequenza gli Amministratori regionali, affermare la necessità di una politica del territorio a salvaguardia dell'ambiente e della salute, mentre di fatto si procede ad approvare soluzioni, tipo la CISPADANA, che vanno nella direzione diametralmente opposta, sia per la sua concezione di Autostrada, costruita sul tracciato di un progetto di strada nata per favorire il traffico locale, e conseguentemente per le soluzioni abnormi adottate nei singoli tratti, tipo il C2C

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 22.4 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Il passaggio in superficie ed in particolare il tracciato C2C significherebbe certamente una ulteriore aggressione grave alla salute in un'area di alta concentrazione di abitanti, impattati sia direttamente, che indirettamente

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.5 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)**

Richiesta: Il tracciato C2C è una soluzione devastante per il territorio, per l'ambiente, per le attività agricole, non porta sviluppo e crescita per le imprese del territorio, ma danni incalcolabili al patrimonio immobiliare, alle residenze ed ai residenti

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.6 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)**

Richiesta: L'analisi del costo dell'attuale tracciato sembra non tenere nella giusta considerazione i danni diretti e indiretti provocati dal tracciato C2C ai ricettori nella fascia a 250mt e non menziona alcun costo per espropri e rimborsi di danni. Tanto meno potranno mai compensare i danni materiali e immateriali ed i costi futuri di impatto ambientale e sanitario

Risposta: La documentazione integrativa predisposta in fase di VIA correttamente non menziona costi per espropri o rimborsi di eventuali danni, alla luce del fatto che queste considerazioni, per altro fortemente premature e non connesse al livello di approfondimento progettuale raggiunto, esulano da una valutazione che mira unicamente a evidenziare gli impatti arrecati dall'opera sulle diverse componenti ambientali, oltre che i relativi interventi di mitigazione e compensazione previsti.

In merito questi ultimi aspetti si ribadisce che la documentazione integrativa predisposta affronta in maniera compiuta tutti gli opportuni temi tecnici e pertanto si rimanda alla relazione generale dello SIA, elaborato SIA.I02.GEN.01, quale valida guida alla lettura del completo corpus documentale predisposto.

**ID 22.7 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM
m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)**

Richiesta: Nella QRPM_2_1_1_8_-_Ricettori_PTRQA_Ferrara-TAV_8 - Carta dei Ricettori - ULTIMA RELAZIONE TRACCIATO C2C. ATTUALE FASCIA DI IMPATTO ANALIZZATA - 150 MT da bordo carreggiata (area gialla) - CdS e normativa vigente prevede come minimo analisi ricettori a 250 mt da bordo

carreggiata, rispetto alla TAVOLE\OP-02 Partecipanze\CDSP-OP-02.03.14- Carta dei Ricettori PRIMA RELAZIONE TRACCIATO C2C.FASCIA DI IMPATTO ANALIZZATA - 250 MT da bordo carreggiata (area arancione) -500 MT da bordo carreggiata (area gialla) e *La riduzione della fascia di VIA a 150 metri dall'asse stradale, se confermata, servirebbe a dichiarare un impatto inferiore a quanto previsto dalla normativa vigente e praticamente a dimezzare il numero dei ricettori impattati. L'affermazione e le analisi tendenti a dimostrare che il tracciato C2C e cosiddetto "Tracciato condiviso" sarebbe il meno impattante, partono da questo errato presupposto.

Risposta: Non sono chiari i riferimenti agli elaborati riportati nell'osservazione: si vuol comunque precisare che nella fascia stradale della variante, come per altro fatto anche nell'ambito della redazione del Progetto Definitivo, si è proceduto al censimento dei ricettori acustici interessati dall'infrastruttura, individuati sulla base della definizione di ricettore contenuta nel DPR 142/04, art. 1, ed alla determinazione del loro grado di sensibilità e destinazione d'uso, considerando i seguenti aspetti:

- l'area oggetto dell'indagine si è estesa per 250 metri dai bordi esterni del tracciato per tutti i ricettori;
- per i ricettori ad alta sensibilità (scuole, ospedali, case di cura) la ricerca è stata estesa sino ad una distanza di 500 metri dai bordi esterni del tracciato.

Il censimento dei ricettori ha poi consentito di verificare la compatibilità dell'intervento in oggetto alla luce della normativa vigente, sia in ambito nazionale, che regionale e nel rispetto della zonizzazione acustica locale.

ID 22.8 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Una classificazione in classe III comporterebbe per un tracciato come collocato e configurato, degli interventi di mitigazione diretta e indiretta a costi a crescita esponenziale per rientrare nei limiti fissati per livelli limite di rumore e inquinamento. Pare che si sia optato per una classificazione in classe IV, in modo da alzare i limiti di inquinamento acustico e atmosferico, e risparmiare sui costi di costruzione-mitigazione a scapito dei ricettori.

Risposta: L'osservazione non tiene in considerazione le indicazioni del DPR 142/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare", normativa di riferimento per le emissioni di rumore delle infrastrutture stradali. Tale norma fissa per le autostrade di nuova realizzazione una fascia unica di pertinenza acustica di 250 m per lato a partire dal confine stradale, entro la quale l'infrastruttura di progetto deve rispettare i limiti di immissione in facciata di 65 dB in periodo diurno e 55 dB in periodo notturno. Per i ricettori sensibili tale fascia risulta di estensione doppia (500 m) ed i limiti di immissione scendono a 50 dB diurni e 40 dB notturni. Oltre le fasce di pertinenza acustica l'infrastruttura concorre alla determinazione dei livelli di rumore da confrontare con i limiti delle classi acustiche a cui appartengono i ricettori, così come indicate nella zonizzazione acustica del comune di riferimento. Lo studio

acustico, sia nella parte di analisi che nella progettazione degli interventi di mitigazione acustica, è stato sviluppato in ottemperanza al rispetto dei limiti imposti dalla normativa per le infrastrutture stradali. Si evidenzia inoltre che la suddivisione in classi riportata nelle zonizzazioni acustiche comunali non ha alcuna valenza per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico.

ID 22.9 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: L'errata (a ns. parere) classificazione ambientale del territorio e dell'abitato, in classe IV invece che almeno in classe III come riportato nel piano di classificazione acustico del Comune di Cento, e la conseguente maggior esposizione ad inquinamento acustico e atmosferico, comporta una forte svalutazione di tutti i valori immobiliari, così come della vita delle persone. L'impatto del rumore (vedi le mappature delle isofoniche sotto riportate) fino a 55 db(A) si estende oltre i 500 metri dal bordo della carreggiata, mentre l'analisi effettiva dei ricettori è limitata a 150 metri. Anche con le mitigazioni, previste da progetto, la fascia dei 55 db(A) si estende fino a 500 metri in varie parti del tracciato e supera anche i 600 metri in zona CASELLO, investendo tutta la borgata di Pilastrello e buona parte della Frazione di Buonacompra.

Risposta: L'osservazione non tiene in considerazione le indicazioni del DPR 142/2004 "*Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare*", normativa di riferimento per le emissioni di rumore delle infrastrutture stradali, come già esposto nella precedente osservazione ID 21.8.

Per quanto riguarda la documentazione integrativa presentata in data 27 gennaio 2017, le fasce afferenti alle varianti trattate sono riportate negli elaborati SIA.I02.QAMB.01.15 e SIA.I02.QAMB.02.15 e sono state costruite a partire dal confine stradale, in coerenza con le indicazioni del DPR 142/2004. Le mappature acustiche previsionali ante-operam, post-operam e post operam con mitigazioni sono state calcolate cautelativamente su un buffer che raggiunge i 500 m di distanza dal confine stradale per ciascun lato, nonostante l'assenza di ricettori sensibili. Sebbene l'Autostazione di Cento non sia oggetto della documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, si specifica che in corrispondenza di tale area il buffer di calcolo è stato esteso per considerare l'inviluppo di tutte le fasce di pertinenza relative ai nuovi interventi di progetto. Per i ricettori esterni alla fascia di 250 m, in coerenza con le indicazioni del DPR 142/2004, è stato considerato il limite imposto dalle classi acustiche a cui appartengono, così come definite nella zonizzazione acustica del comune di riferimento.

ID 22.10 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Notare che l'impatto rumore si estende ben al di là della fascia di 250 metri (da vincolo del CdS e da carta dei ricettori della prima relazione di ARC) da bordo carreggiata, mentre ancora una volta, l'analisi dei ricettori dell'ULTIMA relazione di ARC è limitata a 150 metri dal bordo della carreggiata, con l'evidente scopo di ridurre LA DICHIARAZIONE DI IMPATTO e del numero di ricettori effettivamente impattati.

Risposta: L'osservazione è scorretta e non trova riscontro nella corretta analisi della documentazione integrativa depositata.

Si ribadisce che nella fascia stradale della variante, come per altro fatto anche nell'ambito della redazione del Progetto Definitivo, si è proceduto al censimento dei ricettori acustici interessati dall'infrastruttura, individuati sulla base della definizione di ricettore contenuta nel DPR 142/04, art. 1, ed alla determinazione del loro grado di sensibilità e destinazione d'uso, considerando i seguenti aspetti:

- l'area oggetto dell'indagine si è estesa per 250 metri dai bordi esterni del tracciato per tutti i ricettori;
- per i ricettori ad alta sensibilità (scuole, ospedali, case di cura) la ricerca è stata estesa sino ad una distanza di 500 metri dai bordi esterni del tracciato.

Il censimento dei ricettori ha poi consentito di verificare la compatibilità dell'intervento in oggetto alla luce della normativa vigente, sia in ambito nazionale, che regionale e nel rispetto della zonizzazione acustica locale.

ID 22.11 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Non si comprende quali siano le analisi aggiornate e le schede dei ricettori relativo al tracciato C2C visto che il documento alla recente relazione identifica solo 4 ricettori su un TOTALE di OLTRE . Si evidenziano inoltre palesi discrepanze fra le foto allegate e le schede tecniche in relazione allo stato degli immobili (Ad. Es. Immobili ricostruiti dopo il terremoto definiti in stato "cattivo").

Risposta: Il censimento ricettori condotto, e riportato nella documentazione integrativa depositata, comprende una specifica planimetria in scala 1:5000 con l'individuazione puntuale di tutti gli edifici interni alla fascia di pertinenza acustica e l'aggiornamento delle schede relative ai nuovi ricettori censiti ed agli edifici che hanno presentato, in fase di sopralluogo, caratteristiche differenti da quelle riportate nelle schede prodotte in ambito di Studio di Impatto Ambientale e nella fase di integrazione progettuale di Marzo 2016 (elaborati SIA.I02.QAMB.01.15 e SIA.I02.QAMB.01.16).

ID 22.12 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Le Distanze dalla sede stradale riportate nelle schede dei ricettori, nella "Relazione SPA Partecipanze" sembrano essere calcolate dal centro strada invece che dal confine del bordo della carreggiata, come previsto dal CdS e dalle normative vigenti in termini di VIA . La sezione del rilevato, con un'altezza del tracciato variabile da 4 a 8 mt, si estende da 10 a 30 m. metri per parte. Ciò significa che nella relativa tabella, bisogna considerare/togliere tale valore nella colonna delle distanze, con la conseguenza di impattare al 100% quasi tutti i ricettori attualmente classificati a distanze di 10-30 mt.

Risposta: L'osservazione riporta considerazioni analoghe a quelle espresse nella nota ID 21.7 alla cui controdeduzione integralmente si rimanda.

ID 22.13 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Visto che la infrastruttura autostradale viene dichiarata come predisposta per 6 corsie, con conseguente allargamento di tutte le quote del manufatto, ci si chiede se la VIA è stata effettuata sulla versione a 4 o a 6 corsie. Nel primo caso la VIA attualmente presentata non sarebbe valida nella prospettiva di allargamento della infrastruttura per ospitare le 6 corsie.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017. Si precisa comunque che il progetto definitivo dell'infrastruttura, depositato presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 3 ottobre 2012 ed oggetto della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in corso, così come la documentazione progettuale depositata a seguito delle successive richieste di integrazione, sono stati redatti con l'allargamento della piattaforma stradale in corrispondenza delle sole opere d'arte e dei manufatti in modo da essere già predisposti per la futura realizzazione della terza corsia per senso di marcia.

ID 22.14 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Per la struttura del manufatto e per la sua collocazione, sviluppo altimetrico e consumo di suolo, il progetto autostrada Cispadana e, segnatamente il tracciato C2C, è incompatibile con il territorio nel quale è inserito. Non rispetta infatti le tutele ambientali ed il vincolo di pregio naturalistico e paesaggistico, del territorio delle Partecipanze Agrarie (Legge-quadro sulle aree protette del 6 Dicembre 1991 n. 394)

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.15 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Se i dati rilevati e stimati ed elaborati sull'impatto, venissero valorizzati in termini oggettivi, con i medesimi criteri utilizzati per gli altri tracciati (C2A e C2B), il tracciato C2C sarebbe facilmente classificabile come la più impattante in assoluto delle 3 varianti di progetto presentate

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.16 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: il tracciato C2C, se venisse mai realizzato, diventerebbe oggetto di commiserazione, dai ns. figli, dalle generazioni che verranno e dal mondo intero, per tutti coloro che con responsabilità dirette ed indirette hanno contribuito e/o consentito a scelte che si possono definire solamente irresponsabili

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.17 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: il tracciato C2C, se venisse mai realizzato, implicherebbe seriamente il rischio della emarginazione completa e definitiva da qualsiasi attività agricola dei terreni della Partecipanza che, nel corso dei secoli, avevano consentito la sopravvivenza di centinaia di famiglie, e nell'ultimo secolo, hanno favorito lo sviluppo dell'ingegno e dell'industria nel centese.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.18 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Concordiamo con le osservazioni critiche ed i contenuti espressi nella bozza di relazione delle CONSULTE CIVICHE di BUONACOMPRA e XII MORELLI per/ribadire l'impossibilità di realizzare il passaggio in superficie del tracciato C2C sulle terre della Partecipanza Agraria di Cento nella località di Pilastrello e XII Morelli e la impossibilità di apportare opere di mitigazione ambientale in ragione della collocazione del tracciato e delle caratteristiche del territorio attraversato.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.19 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Concordiamo con le osservazioni critiche di merito e di metodo espresse dalla Partecipanza Agraria di Cento in relazione alla analisi comparata fra tracciati C2A-C2B-C2C delle valutazioni di reversibilità e Non reversibilità, e relative conclusioni.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.20 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Concordiamo con le posizioni ripetutamente espresse dal MIBACT e dalle sue struttura periferiche in relazione alla scelta della galleria come unica soluzione tendente a ridurre l'impatto. (vedi lettera protocollata allegata nel Documento integrale)

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 22.21 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: La non idoneità dei collegamenti stradali di adduzione del traffico al casello di Cento

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 22.22 - GALLETTI LUCIANO PER COMITATO DI CITTADINI "NO C2C" (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007639.30-03-2017)

Richiesta: Come "ultima ratio" la richiesta di un passaggio in galleria dell'area delle Partecipanze, alternativo ai tracciati C2c e C2b, non essendo possibile mitigare il tracciato C2c

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 23.1 - COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Attraversamento della Partecipanza: La soluzione prospettata riprende il tracciato C2C in quanto incidente per un tratto inferiore a altre alternative esaminate, e questo nonostante i problemi che tale soluzione comporta, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

1. presenza di rilevato alto per gran parte del tratto in attraversamento della zona vincolata Partecipanza, dal valore massimo in corrispondenza dell'attraversamento del Canale Emissario Acque Basse (circa 8 metri), ai 4,5 metri in corrispondenza della via Maestra Grande;
2. la pesante interferenza con un nucleo di edifici sito in corrispondenza del sovrappasso della via

Monsignore;

3. l'impossibilità di allineare correttamente il sovrappasso della Finalese da realizzare sull'autostrada con la variante alla via Nuova, con conseguente necessità di raccordare i due tratti con uno schema 'a baionetta' decisamente inefficiente e incompatibile con geometrie e funzioni della via Monsignore di Sotto.

Si ritiene in sostanza che tale soluzione persegua solo formalmente la riduzione del conflitto con la Partecipanza data la minore estesa insistente sul territorio vincolato, ma che in realtà mantenga appieno il forte impatto sul paesaggio da tutelare in ragione di un rilevato decisamente 'pesante', oltre a presentare tutte le altre criticità sopra ricordate.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 23.2 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Attraversamento della Partecipanza: si esprime pertanto una netta preferenza per una ipotesi basata sul tracciato C2A, già a suo tempo proposto e valutato da ARC, che prevede un passaggio spostato leggermente più a nord e la realizzazione di un tratto in galleria posto a sottopassare la via Maestra. In questo modo verrebbe a essere se non annullato, fortemente ridotto il rilevato limitato al tratto di passaggio del Canale.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 23.3 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Attraversamento della Partecipanza: l'ipotesi di cui al punto precedente dovrebbe comunque essere integrata con il prolungamento il tratto in galleria per riportarsi sino al limite del territorio vincolato, trasformandola in una semplice trincea profonda da coprirsi per tratti anche consistenti in corrispondenza dei passaggi maggiormente delicati, significativi e/o dove occorra garantire una piena ricucitura della trama del territorio, così da ridurre le problematiche relative a sicurezza, areazione, illuminazione ecc., oltre che ovviamente diminuire i costi di realizzazione e gestione.

Tale ipotesi presenta in definitiva i seguenti vantaggi:

1. netta riduzione dell'impatto del rilevato/muri di contenimento del tracciato, limitandolo al tratto di discesa dal ponte sul canale emissario sino al punto di inizio della rampa discendente verso la galleria (circa 400 metri);
2. eliminazione del sovrappasso+sottopasso previsto per la soluzione dell'interferenza con via Maestra, che verrebbe lasciata indisturbata (il sottopasso prevede una pendenza al 5%, valore che già pone difficoltà notevoli al passaggio di ciclisti anziani.);
3. eliminazione di ogni impatto visuale e acustico dell'opera dal termine della rampa di discesa del ponte sul Canale Emissario sino al limite est dell'area soggetta al vincolo della Partecipanza;

4. possibilità di realizzare la variante di Pilastrello alla Finalese correndo al limite dell'area vincolata con un tracciato a raso posto in asse con la variante alla via Nuova, evitando in tal modo sia il sovrappasso dell'autostrada, sia il raccordo 'a baionetta' sulla via Monsignor di Sotto altrimenti previsti nell'alternativa C2C;
5. realizzazione di un normale incrocio a raso della variante Finalese con via Monsignore di Sotto;
6. piena efficacia funzionale della variante della via Nuova, con particolare riferimento alla sua funzione di adduzione all'autostazione di Cento;
7. eliminazione dell'impatto diretto del tracciato sul nucleo edificato posto lungo la via Monsignore di Sotto
8. allontanamento del traffico convogliato dalla variante di Pilastrello - traffico molto intenso, dell'ordine dei 2400 veicoli nell'ora di punta - dall'abitato medesimo.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 23.4 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Attraversamento della Partecipanza: Si osserva tuttavia che un ulteriore spostamento verso nord, come ipotizzato dalla Consulta Civica Buonacompria/Pilastrello, potrebbe sfruttare una maggiore altezza del piano campagna rispetto al canale emissario, con conseguente ulteriore riduzione delle dimensioni - e del relativo impatto - del rilevato. Ovviamente anche in questo caso la richiesta da parte della scrivente Amministrazione è quella di realizzare tutta la parte interferente con le abitazioni (tra via Maestra Grande e via Riga) in galleria o in trincea.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 23.5 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Attraversamento della Partecipanza: In subordine, qualora per motivi non noti all'osservante Comune di Cento, il tracciato C2A fosse da ritenersi non più praticabile, si chiede di rivedere il tracciato C2C adottando la stessa modalità di cui sopra, e cioè scendere in trincea profonda con setti di copertura dopo l'attraversamento del Canale Emissario, passando in sottopasso sia la via Maestra Grande che la variante della via Nuova, per riportarsi dopo quest'ultima a reso campagna. Si osserva per inciso come tale ipotesi apra la possibilità di mantenere la continuità del tracciato storico della Finalese, senza quindi spezzare le relazioni locali interne a Pilastrello.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 23.6 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Attraversamento della Partecipanza: Si chiede, infine, qualunque sia la soluzione finale che verrà adottata, di rivedere le modalità adottate per affrontare gli impatti più diretti con gli edifici, in particolare di civile abitazione, non ritenendosi accettabile l'ipotesi di realizzare opere di mitigazione acustica sugli edifici (i.e. serramenti ecc.); tali modalità infatti o sono in grado di garantire il ripristino di un accettabile clima acustico in facciata, o devono riconoscere l'esistenza di un danno da indennizzare in modo adeguato ovvero prevedere la rilocalizzazione.

Risposta: I superamenti dei limiti acustici concorsuali per i ricettori siti in Comune di Cento, indicati nella tabella 3-40 della relazione SIA.I02.GEN.01, non sono ascrivibili direttamente alla nuova variante di tracciato né tantomeno alla viabilità autostradale e sono già stati presentati da ARC S.p.A. nell'ambito della documentazione integrativa prodotta nel Luglio 2013 (cfr. QAMB 4.6.1.1).

I ricettori acustici oggetto di tali superamenti sono complessivamente tre.

I ricettori FN167 e FN168 si trovano a notevole distanza dalla nuova autostrada Cispadana (circa 250-280m), il cui contributo alla rumorosità preesistente, determinata dalla prospiciente viabilità locale (SP41), risulta del tutto trascurabile. Infatti i livelli ante-operam risultano sostanzialmente invariati nella situazione di progetto, ed in presenza di progetto con mitigazioni risultano in alcuni casi addirittura leggermente ridotti.

Se ne deduce che l'eventuale mitigazione della situazione acustica di questi ricettori non compete alla nuova Autostrada Cispadana, ma all'ente gestore della viabilità locale, che determina integralmente tale situazione acustica.

L'analisi per l'ulteriore ricettore, codice CT260, è analoga.

Anche in questo caso la rumorosità in eccesso al limite di legge notturno deriva integralmente dalla viabilità locale (SP41): infatti la colonna della tabella 3-40 della relazione SIA.I02.GEN.01, che mostra i livelli prodotti dalla sola nuova viabilità, grazie alla barriera antirumore prevista, risulta ampiamente entro i limiti di legge. Anche in questo caso dunque l'eventuale mitigazione spetterà al gestore della viabilità locale, visto che essa già attualmente risulta superare i limiti.

ID 23.7 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Attraversamento della Partecipanza: Da ultimo, in considerazione della attuale disponibilità operativa di tecniche di esazione free flow e dei consistenti risparmi che tali tecniche consentono, sia in termini di costi o investimento e operativi che in termini di occupazione di suolo, si ritiene opportuno valutare con maggiore attenzione la possibilità di adottarle per il progetto Cispadana e, conseguentemente, per il casello di Pilastrello.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 23.8 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Percorso di adduzione lungo la via di Mezzo: l'osservazione riguarda il collegamento Renazzo/Cento con il casello attraverso una variante solo parziale alla via Nuova spinta da Pilastrello sino all'altezza della via Canne. Dalla via Canne verso sud il progetto riprende il tracciato della via Nuova, potenziata attraverso un suo risezionamento in sede. Il Comune di Cento aveva proposto in alternativa di estendere la variante all'intero tracciato, sulla base di una serie di considerazioni estesamente documentate che qui si riassumono:

- l'eliminazione del forte impatto procurato sui numerosi edifici (in prevalenza residenziali) allineati lungo il tracciato dal notevole traffico attratto (dell'ordine dei 1.200 veic/h per direzione nei periodi di punta);
- l'eliminazione della conseguente necessità di dover lasciare i numerosi e ravvicinati punti di immissione laterale alle proprietà, con evidente beneficio per fluidità e sicurezza;

- la maggiore efficacia trasportistica, i cui maggiori benefici rispetto alla variante parziale proposta sono stimabili nell'ordine del milione di euro all'anno;
- la diversificazione del punto di innesto sulla via Modenese rispetto alla attuale rotatoria con via Ferrarese, già oggi decisamente critica;
- la modesta differenza nei costi (1.5 milioni di euro) differenza che potrebbe ulteriormente ridursi data la maggiore delicatezza e incertezza dell'allargamento in sede (un possibile problema è a esempio legato alle caratteristiche di portanza del tracciato esistente, oltre ovviamente all'impatto procurato sulle proprietà esistenti).

Da ultimo, la realizzazione della variante generale renderebbe possibile riutilizzare il sedime esistente per usi locali e per la mobilità dolce, e risparmierebbe un tracciato storico caratterizzato da elevati qualità ambientali e paesaggistiche.

Una ipotesi alternativa, intermedia tra le due, prevede infine di mantenere il rizezionamento della sola parte centrale, e di inserire un secondo tratto in variante nella sola tratta finale.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 23.9 – COMUNE DI CENTO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007617.30-03-2017)

Richiesta: Frazione di Buonacompra: il percorso di adduzione che provenendo da Sant'Agostino lungo la SP.34 viene inoltrato su via Orologi attraversando Buonacompra con un breve tratto "a baionetta" sulla Bondenese. Questo attraversamento interessa luoghi sensibili della frazione: la chiesa, la piazza, l'area verde, producendo un impatto negativo sui residenti. Da qui la proposta di realizzare un collegamento diretto tra la SP.34 e la SP.13 in direzione nord in modo da evitare l'attraversamento della frazione e "incentivare" l'utilizzo della complanare alla Cispadana per accedere al casello e alla viabilità che vi si incrocia.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 24.1 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI IVA (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017)

Richiesta: Lo spostamento verso sud di circa 40/50 metri della curvatura a sinistra della prevista tangenziale in direzione polo industriale di Finale E. (distacco dal 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 gennaio 2017 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 assecondate al fine di garantire un miglior inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale attraversato.

ID 24.2 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI IVA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017)

Richiesta: 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. 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 Gennaio 2017 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 24.3 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI IVA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017)

Richiesta: Di risistemare le arginature ed abbassare il letto di deflusso delle acque piovane ed irrigue della Fossetta Vecchi per aumentarne la portata. Ne consegue l'adeguamento (o il rifacimento) del ponticello di transito già ora a rischio di stabilità. 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 Gennaio 2017 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 24.4 – AZIENDA AGRICOLA CORAZZARI IVA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007973.03-04-2017)

Richiesta: Di prevedere un collegamento stradale (con regolare servitù di passaggio) che dal Cavalcavia poderale si colleghi attraverso le az. N° 16988, N° 15117, N° 12720, N° 14325 fino alla capezzagna 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 Gennaio 2017 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 25.1 – TOSELLI FAUSTA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007981.03-04-2017)

Richiesta: Chi sono i tecnici che sono riusciti a partorire un tracciato del genere che passa sopra le case altre avranno muri di cemento davanti alle porte con stradine di collegamento per arrivare sulle strade normali (se fossero sistemate). Il tracciato C2c va assolutamente spostato a nord in galleria almeno avremo qualche speranza di vivere.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 26.1 – MACCAGNANI GRAZIA (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008005.03-04-2017)

Richiesta: Si rimanda all'ID 12

Risposta: Si rimanda all'ID 12

ID 27.1 – BALBONI MAURO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008006.03-04-2017)

Richiesta: Si rimanda all'ID 12

Risposta: Si rimanda all'ID 12

ID 28.1 – CRISTOFORI LUCIANO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008089.04-04-2017)

Richiesta: Il tratto C2c un'invenzione distruttiva per le famiglie. I cittadini non sono importanti per chi amministra il territorio rovinato da un argine che passerà a pochi metri dalle case chi davanti chi dietro. Mentre un passaggio più a nord in galleria sarebbe meno impattante per tutti. La soluzione migliore sarebbe finire il vecchio tracciato cispadana a scorrimento veloce.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 29.1 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)

Richiesta: Situazione ambientale della Provincia di Ferrara

La concentrazione di particolato (Pm10 e Pm5) è sul territorio ormai insostenibile, soprattutto in Emilia Romagna ed in particolare nella Provincia di Modena e Ferrara. In questi mesi tutti i capoluoghi dell'Emilia Romagna sono tornati a superare i limiti di legge per quanto riguarda le PM 10. Il superamento della soglia di Pm10 e Pm5 nell'aria registrato a Ferrara il 13 febbraio 2017 (fonte: Arpae). A Ferrara ci si ammala di tumore più che a Taranto che con il caso Ilva ha creato tanto scandalo. Lo si deduce confrontando i dati pubblicati dal progetto "Itacan" di Airtum (Associazione Italiana dei Registri dei Tumori). Il dato ferrarese è riferito al periodo 2004 - 2008 e fa gelare i polsi: 2980 nuovi casi. Cioè a Ferrara, dal 2004 al 2008, 1628 maschi e 1352 femmine all'anno si sono ammalati di tumore.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 29.2 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)

Richiesta: Carenza sui dati ambientali a livello istituzionale

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. 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". 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 della legislazione comunitaria sono già stati superati, tra cui il Comune di Finale Emilia e Cento, si intende che nel territorio di questo comune si sono già superati i valori limite di qualità dell'aria per il PM10 (media annuale di 40 g/m³ e media giornaliera di 50 g/m³ per più di 35 giorni/anno) e/o il valore limite annuale del biossido di azoto (NO₂) di 40 g/m³, come individuati dalla cartografia delle aree di superamento approvata con DGR 362/2012. Solo in questa prima parte dell'anno 2017 abbiamo già sfiorato i limiti tra la Provincia di Modena e di Ferrara, motivo anche dell'inizio della procedura d'infrazione europea nei confronti del nostro paese.

Risposta: Lo spostamento del tracciato autostradale in Comune di Finale Emilia e la nuova configurazione progettuale prevista per l'attraversamento di Strada Maestra Grande 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 24-11-2016. 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 da sottoporre alle verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando la valutazione ambientale in corso, in quanto non trattate nel SIA precedentemente predisposto ed evidentemente considerando sufficienti gli approfondimenti e gli studi già presentati nella documentazione depositata e oggetto di valutazione Ministeriale.

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 precisa inoltre che il tracciato in variante presenta il medesimo quadro emissivo della soluzione ipotizzata nel progetto definitivo, dato che il numero dei mezzi in transito, sia in fase di cantiere che di esercizio, la composizione del parco auto, le caratteristiche delle fasi lavorative e la velocità di percorrenza rimangono invariate.

ID 29.3 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)

Richiesta: Problemi territoriali della Provincia di Ferrara

Una vasta porzione del territorio di pianura della regione Emilia-Romagna è caratterizzato dal fenomeno della subsidenza naturale, con abbassamenti del terreno compresi tra 1 e 3 mm all'anno, dovuto al progressivo compattamento dei terreni alluvionali a cui si sovrappone quella generata dall'uomo, "antropica", manifestatasi a partire dagli anni '50-'60 del secolo scorso, dovuta all'estrazione di acque sotterranee metanifere e di gas da giacimenti profondi che hanno innescato, in pochi anni, un'accelerazione dell'abbassamento del terreno di decine di volte superiore ai livelli normali. Il territorio della provincia di Ferrara inoltre, è da sempre, particolarmente fragile e vulnerabile, per il suo complesso rapporto con le acque essendo situato, per circa il 40 per cento, sotto il livello del mare, con imponenti arginature a delimitazione del perimetro esterno e con fondamentali opere atte a garantire lo scolo delle acque meteoriche, le infiltrazioni dei fiumi e del mare, mantenendo efficiente la rete di bonifica esistente che, pur tuttavia, in alcune occasioni, non ha potuto evitare allagamenti diffusi e persistenti, anche a seguito delle mutate condizioni meteo-climatiche. Una vasta area del territorio provinciale è inserita dall'Autorità di bacino del fiume Po nella categoria di rischio idraulico indicata come fascia C e denominata Aree di inondazione per piena catastrofica. Solo per la gestione e il mantenimento efficiente delle reti idrauliche di bonifica, canali e impianti di sollevamento, sono necessari enormi investimenti. Da diversi anni, per fronteggiare il fenomeno della subsidenza, la regione Emilia Romagna destina consistenti fondi pubblici per rimediare e compensare al dissesto del territorio. L'intero territorio provinciale, a tutela della sua biodiversità straordinaria, è costellato di aree protette come riserve naturali regionali, aree di riequilibrio ecologico e siti Natura 2000 siti di interesse comunitario e zone di protezione speciale. Risulta particolarmente sconsigliato quindi, in territorio che vede la presenza dei fiumi Panaro e Secchia, che sono in costante monitoraggio ed hanno già messo in pericolo l'incolumità dei cittadini, un'ulteriore cementificazione selvaggia del territorio accompagnata anche da una futura presenza di enormi cave.

Risposta: L'osservazione relativa la provincia di Ferrara risulta non coerente al contesto territoriale nel quale si sviluppa la variante di Strada Maestra Grande, unica alternativa progettuale sviluppata nella provincia ferrarese.

Lo svilupparsi dell'opera d'arte in fascia C del fiume Po non ne pregiudica affatto la realizzazione, tuttavia, ciò premesso, si vuol comunque ribadire come la progettazione svolta, così come le successive fasi progettuali, è stata e saranno eseguite nel pieno rispetto della normativa tecnica vigente e sempre rispettose delle indicazioni degli Enti Territoriali e dei Consorzi di Bonifica, preposti alla gestione dei molteplici canali presenti sul territorio.

ID 29.4 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)

Richiesta: Effetto cumulativo

Se più progetti ricadenti nella stessa "area vasta" valutati singolarmente possono generare impatti poco significativi, complessivamente possono determinare condizioni di criticità non individuabili se non considerando tutti i fattori di pressione "aggiuntivi" a quelli determinati dall'opera in progetto che concorreranno a determinare gli effettivi livelli di qualità ambientale nello scenario previsionale di quella determinata area in termini di "capacità di carico" complessiva o riferita ad una specifica componente ambientale. In questo caso 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. Non dando in questo modo possibilità di un credibile accesso alle informazioni coerenti con la realtà della situazione al fine delle decisioni, sia da parte dei decisori istituzionali che da parte degli interessati alle conseguenze dell'opera. Si evidenziano in particolare due grossi impianti di combustione di biomasse non considerati nella procedura di VIA dell'autostrada Cispadana: Ecobloks e Domus Energia. Entrambi autorizzati nonostante la forte opposizione di comitati di cittadini e forze politiche locali, con raccolta firme, petizioni, esposti all'autorità giudiziaria ed anche con atti parlamentari nella corrente legislatura. La società Ecobloks S.r.l. ha in attività un impianto di realizzazione di blocchetti per pallet dal recupero di rifiuti a matrice legnosa con produzione di componenti per imballaggi e combustione di rifiuti ai fini dell'alimentazione di una caldaia della potenza termica pari a circa 22 MW, presso lo stabilimento di Via Abba Motto a Finale Emilia (autorizzazione di DGP n.276 del 13/07/20 I O). In data 14 maggio 2010, con Determinazione Dirigenziale n. 6, la Provincia di Modena rilasciava a Domus Energia SRL (ora controllata da ENEL G.P. Finale E. SRL) l'Autorizzazione unica per la realizzazione e la messa in esercizio di una centrale termica alimentata a biomassa di 12,5 MW elettrici, in Via Cesarea n.11, presso l'area dell'ex zuccherificio. Tale impianto sta per entrare in esercizio, avendo ultimato la sua realizzazione. 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.

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 29.5 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)

Richiesta: Mobilità

Sia il piano regionale integrato dei trasporti della Regione Emilia-Romagna, sia gli impulsi europei vanno nella direzione di un potenziamento del trasporto pubblico ed in particolare del potenziamento del trasporto merci su rotaia e non più su gomma, l'Autostrada in questo momento quindi si porrebbe in totale contraddizione con i principi espressi a livello regionale e comunitario.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 29.6 – FERRARESI VITTORIO (prot. MATTM m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0007977.03-04-2017)

Richiesta: Opzione zero

Per tutto ciò esposto invitiamo l'Autorità competente a concludere negativamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presentata da Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. del progetto: Realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana che collegherà il casello di Reggiolo-Rolo sulla A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13, e di scegliere ed indicare come da realizzare l'ipotesi Opzione Zero, cioè una strada a scorrimento veloce al servizio al territorio (già in parte, ed appena costruita sul territorio ferrarese, che oltretutto verrebbe distrutta) ipotesi sostenuta dal consenso della popolazione locale di basso impatto ambientale, o a prevedere un potenziamento del sistema ferroviario già presente sul territorio.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

ID 30.1 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: Atto di significazione e diffida

Osservazioni relative al tracciato individuato dal DPCM 24/11/16. Il tracciato individuato dalla DPCM 24/11/16 riprende l'alternativa di attraversamento del territorio della Partecipanza Agraria di Cento secondo la soluzione denominata C2c. Come già si è esposto in sede della Conferenza definitiva dei Servizi, l'alternativa C2a, realizzata in parte in trincea e parte in galleria, contribuisce notevolmente a mitigare l'impatto di un'opera che, date le sue dimensioni, inevitabilmente ha un impatto molto negativo sulle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.2 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: Nella fase progettuale, senza alcun evidente motivo e senza alcuna ragionevole giustificazione, non è mai stato previsto che l'alternativa C2a, potesse essere raccordata con il nuovo tracciato per l'attraversamento dell'ansa del Panaro. Di conseguenza tale alternativa è risultata ingiustamente penalizzata dall'impatto negativo dell'attraversamento del fiume, impatto facilmente evitabile, appunto, con il raccordo con il nuovo percorso.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.3 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: D'altra parte, appare incomprensibile come non sia mai stata presa in considerazione l'ipotesi di modificare il tracciato C2c, prevedendo il passaggio della zona della Partecipanza parte in traccia e parte in galleria. Soluzione che in maniera evidente avrebbe ridotto l'impatto ambientale e paesaggistico sul territorio tutelato.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.4 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: Si è scelto, invece, di studiare una terza alternativa (C2b), che prevede l'attraversamento del territorio della Partecipanza a ridosso del centro abitato di Alberone, basata sull'erronea convinzione che potesse svolgersi su di un'area libera dal vincolo paesaggistico. Vincolo sul cui mantenimento, la Partecipanza si è espressa con propria delibera di Consiglio n. 10 del 13/05/2016 in cui viene ribadita l'importanza della salvaguardia del territorio in quanto conservativo di un patrimonio storico-culturale inalienabile.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.5 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: Si richiamano le carenze e gli errori dello studio di impatto ambientale, già esposte nelle nostre osservazioni del 1/10/2013 (a cui ci richiamiamo integralmente e che devono essere considerate parte integranti del presente atto) e valide anche nella soluzione prospettata dal DPCM 24/11/2016.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.6 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: In merito alla metodologia adottata, sono state evidenziate le gravi incongruenze dell'impostazione generale e gli errori compiuti nella sua applicazione alle singole componenti ambientali. Merita qui porre in evidenza che per escludere l'alternativa C2a, parte in traccia e parte in galleria, è stato sufficiente definire l'impatto generato da questo tracciato come irreversibile, mentre quello generato dalle altre soluzioni è stato definito reversibile. Ciò è errato. Nel SIA non è mai stato chiarito se l'irreversibilità è riferita al progetto, e quindi a tutti gli effetti derivanti da eventi non prevedibili e non previsti, quali cataclismi (...) ecc., oppure è riferita agli impatti previsti e valutati quali rumore, suolo e sottosuolo (...) salute e benessere, sistema socioeconomico. Come pure non è fatto cenno alcuno in merito alle relazioni fra reversibilità, durata nel tempo e mitigazioni. Se l'attributo di irreversibilità è riferito all'opera, e quindi agli effetti non prevedibili e non previsti nello studio di valutazione, si osserva che lo smantellamento della galleria e della trincea confinata sono tutt'altro che tecnicamente impossibili; se invece ci si riferisce agli impatti previsti e valutati nello studio di impatto ambientale, essi permangono per tutta la durata dell'opera, indipendentemente dalle modalità di realizzazione (sopraelevata o galleria). Considerando che l'Autostrada Regionale Cispadana è inserita nel progetto europeo di viabilità, è facilmente ipotizzabile che l'opera rimanga funzionante per un secolo e oltre. Si tratta quindi di impatti di così lungo periodo da essere classificati irreversibili sia nel caso della realizzazione in sopraelevata, sia in quello realizzato in galleria.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.7 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: Relativamente alla matrice degli impatti, non sono sempre chiare le correlazioni tra gli effetti delle azioni e le componenti ambientali. La produzione di rumore non viene correlata alle componenti

Paesaggio e Patrimonio storico-culturale e Sistema agricolo-agroalimentare. (...) In base alle considerazioni esposte si ritiene che sia opportuna una revisione critica della matrice di correlazione.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.8 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: Nell'attribuzione dei pesi alle diverse componenti, si è privilegiata la valutazione dei tecnici rispetto a quella espressa dai cittadini, che davano la loro preferenza alla componente "paesaggio" rispetto al "sistema abiotico", trascurando in tal modo la percezione diffusa della specificità locale. (...) La conseguenza di questa squilibrata impostazione del SIA ha portato a delle scelte che hanno generato un diffuso e acceso sfavore della popolazione nei confronti dell'opera, sfociato in numerose e turbolente manifestazioni popolari tuttora in corso.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.9 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: I 32 giudizi (quattro criteri con due giudizi qualitativi) relativi al metodo Bresso sono trasformati in valori numerici standard (intervalli), utilizzando il metodo del confronto a coppie. La dicotomia del giudizio qualitativo attribuito a ciascun criterio non coglie in molti casi la complessità delle situazioni. (...) La conseguenza è che i giudizi di breve o lungo termine, di reversibile o irreversibile, di lieve o grave, di locale o strategico vengono dati in base a generiche considerazioni. Ne risultano valutazioni del tutto soggettive quando non addirittura contraddittorie, come dettagliatamente specificato di seguito.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24

novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.10 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: Oltre a queste osservazioni sull'impostazione generale dello studio, si ripropongono le critiche avanzate su ogni singola componente, vale a dire sulla componente rumore, suolo e sottosuolo, acque superficiali, acque sotterranee, vegetazione e flora, fauna, ecosistemi, sistema agricolo, agroalimentare e rurale, paesaggio e patrimonio storico culturale, archeologia, salute e benessere, sistema socioeconomico.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.11 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)

Sintesi richiesta: A tutte queste puntuali osservazioni non si è mai fornito risposta alcuna, nonostante la Partecipanza avesse richiesto con atto di significazione e diffida, inviato al MATTM il 23/9/2013, di essere ricompresa formalmente tra i soggetti aventi titolo ad intervenire nel procedimento volto a definire il Progetto Definitivo dell'Autostrada Cispadana.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

**ID 30.12 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI
CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)**

Sintesi richiesta: La sottoscritta Partecipanza INVITA E DIFFIDA le Amministrazioni per quanto di loro competenza a consentire la partecipazione della Partecipanza al procedimento amministrativo che seguirà le delibere citate in premessa, sottolineando fin d'ora come questa carenza procedimentale infici tutto l'iter di formazione dell'atto finale; voler ricomprendere formalmente la Partecipanza di Cento tra i soggetti aventi titolo ad intervenire nel procedimento volto a definire il Progetto definitivo dell' Autostrada Cispadana

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.

**ID 30.13 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI
CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)**

Sintesi richiesta: in ogni caso, in accoglimento delle suesposte osservazioni voler modificare il percorso autostradale nel senso indicato e più precisamente:

1) che vengano prese in considerazione le alternative progettuali consistenti a) nel raccordo del percorso C2a con la nuova ipotesi di attraversamento dell'ansa del Panaro, b) nella realizzazione del percorso C2c parte in traccia e parte in galleria.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017, ma afferisce a decisioni assunte dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delibera del 24 novembre 2016, ed in particolare all'adozione della soluzione identificata come C2c 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 30.14 – AVV. CARULLO PER CONTO DELLA PARTECIPANZA AGRARIA DI
CENTO (prot. MATTM m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0008242.05-04-2017)**

Sintesi richiesta: 2) che lo Studio di Impatto ambientale sia rivisto in funzione delle osservazioni svolte, con una particolare attenzione alla definizione del criterio della reversibilità e garantendo un più ampio coinvolgimento della popolazione nel processo decisionale.

Risposta: L'osservazione non è attinente alla documentazione integrativa depositata in data 27 gennaio 2017.