

Deliberazione della Giunta Regionale 15 settembre 2010, n. 5-599

Infrastrutture strategiche L. 443/2001. Progetto definitivo del lotto I-6 dell'autostrada Asti-Cuneo (Tangenziale di Cuneo - 1 lotto funzionale), espressione regionale ai sensi dell'art. 166 del D. lgs 163/2006 e s.m.i. .

A relazione del Presidente Cota:

Premesso che:

La Società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., con sede legale in Roma, via XX Settembre 98/E, ha trasmesso con nota prot. U/09/1917 del 21.08.2009 - agli atti con prot. 7224/DB12.00 del 26.08.2009 - alla Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività culturali, alla Provincia di Cuneo ed al Comune di Cuneo, copia del progetto definitivo inerente il lotto 6 del Tronco I (Tangenziale di Cuneo 1°lotto funzionale) dell'Autostrada Asti-Cuneo, ai fini dell'avvio del procedimento ai sensi dell'art. 166 del DLgs. 163/2006 e s.m.i. essendo l'autostrada Asti-Cuneo compresa nell'ambito del 1° programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera Cipe 121/2001, resa ai sensi della L. 443/2001 (legge obiettivo).

Con tale nota la suddetta Società Asti-Cuneo comunicava altresì che il progetto Definitivo in questione era stato trasmesso dalla società ANAS SpA con nota CDG-0119312-P del 12.08.2009 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Struttura Tecnica di Missione.

Con successiva nota prot. CDG-0126386-P del 08.09.2009, acquisita con prot. 7651/DB1200 del 15.09.2009, ANAS SpA ha chiarito che il proponente delle opere è la stessa ANAS SpA, e che il progetto definitivo in esame è stato redatto dalla Società Autostrada Asti-Cuneo SpA in qualità di Concessionaria per la progettazione, costruzione ed esercizio dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo.

È stato conseguentemente avviato il procedimento regionale, pubblicando la relativa comunicazione sul B.U.R. n. 40 del 8 ottobre 2009.

Non avendo però avuto notizia dal proponente dell'avvenuta pubblicazione di attivazione del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità e relativa comunicazione ai privati interessati alle attività espropriative, così come invece previsto dall'art. 166 del D. lgs 163/2006 e s.m.i. in sede di presentazione del progetto definitivo, il Ministero delle Infrastrutture non ha potuto attivare immediatamente il suddetto procedimento, e convocare la Conferenza di Servizi istruttoria prevista ai sensi dello stesso articolo 166 e ne ha chiesto riscontro con nota 36086 del 15.09.2009.

Con nota del 7.04.2010 prot. n. U/10/836 ed acquisita agli atti con n. 3185/DB 12.00 del 20.04.2010, Asti-Cuneo SpA ha quindi comunicato alle amministrazioni interessate di aver provveduto, in qualità di concessionario dell'ANAS SpA, alla pubblicazione dell'attivazione del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità sulla G.U. n. 42 dell'8.04.2010 e nei giorni successivi sui quotidiani "Il Giornale" "La Stampa" edizione Cuneo, sul B.U. della Regione Piemonte ed all'albo pretorio del Comune di Cuneo.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Struttura Tecnica di Missione con nota n. 26525 del 16.06.2010 acquisita agli atti con prot. n. 4658 del 16.06.2010 ha infine indetto la Conferenza di Servizi di cui all'art. 166 del D.Lgs 163/2006 per il giorno 8.07.2010.

Considerato che:

Sul progetto preliminare del "Collegamento autostradale Asti-Cuneo. Tronco I (Massimini - Cuneo). lotto 6, Tangenziale di Cuneo 1° lotto funzionale" e presentato da ANAS SpA la Regione Piemonte aveva già espresso positiva volontà di intesa e parere prima problematico, con DGR 55-11200 del 1.12.2003, e successivamente favorevole espresso con Delibera n. 8-5000 del 28.12.2006 a seguito di ulteriore istruttoria tecnica svolta alla presentazione della documentazione integrativa richiesta dal Ministero dell'Ambiente per poter completare il procedimento di VIA. L'approvazione

dello stesso progetto preliminare e SIA, con prescrizioni e raccomandazioni, è avvenuta da parte del CIPE con delibera n. 022 del 21 febbraio 2008.

Con Accordo Procedimentale sottoscritto a Roma il 16.01.2009 tra Regione Piemonte, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, società Autostrada Asti-Cuneo SpA ed ANAS SpA si è prevista, l'istituzione di un Osservatorio Ambientale per il collegamento autostradale Asti-Cuneo presso la Regione Piemonte, finalizzato a garantire l'attuazione delle prescrizioni di carattere ambientale contenute e/o richiamate nei vari provvedimenti autorizzativi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti oltre che alla corretta realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale; e ciò sia nella fase costruttiva che di esercizio della infrastruttura medesima.

Con DGR n. 9-8721 del 05.05.2008 è stato approvato, ai sensi della l.r. 30/1999, il primo stralcio del Piano inerti per la realizzazione dei lotti mancanti dell'autostrada Asti-Cuneo tra cui lo stesso lotto 1.6, dove è altresì previsto un aggiornamento semestrale sull'attuazione del Piano medesimo, da fornire all'Osservatorio Ambientale.

Ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs 163/2006 il progetto definitivo deve corrispondere al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso progetto preliminare e che ai sensi degli artt. 183 e 185 dello stesso Decreto, sul progetto definitivo la Commissione Speciale VIA procede alla verifica di ottemperanza di tali prescrizioni ai fini della successiva approvazione da parte del CIPE.

Per il collegamento autostradale in esame è prevista la realizzazione di una piattaforma di tipo B con uno spartitraffico centrale di mt 4.00, costituita per ogni senso di marcia da due corsie di mt 3.75, una corsia di emergenza di mt 3 e due arginelli da mt 1,25, per una larghezza complessiva in rilevato pari a mt 27,5.

Il progetto definitivo rispecchiando quanto contenuto nel progetto preliminare prevede, seguendo il tracciato da sud a nord, uno svincolo per il collegamento con la S.P. 422 (ex SS 22) e l'attraversamento Est-Ovest di Cuneo, una trincea per sottopassare la S.P. 197 (strada comunale del Passatore) mentre la continuità della strada comunale della Battaglia è mantenuta con un cavalcavia, poi un viadotto della lunghezza di circa 600 metri con il quale si scavalcano la linea ferroviaria Cuneo-Saluzzo e la S.P. 25. Proseguendo si prevedono due tratti in trincea intervallati da uno in galleria artificiale (mt 171), per sottopassare la S.S. 20 e la linea ferroviaria Cuneo-Torino fino ad attestarsi sulla costruenda autostrada AT-CN (lotto I.5).

L'infrastruttura ha una lunghezza complessiva di circa km 7,5.

L'istruttoria regionale si è svolta mediante una riunione effettuata il 16.10.2009 con la quale il Responsabile del Procedimento ha inteso presentare il progetto e valutare eventuali criticità o richieste da parte degli Enti interessati, che hanno successivamente fatto pervenire i seguenti pareri, supporti tecnici e osservazioni in seguito alla medesima riunione:

- Direzione Ambiente Settore Tutela Ambientale delle Acque prot. 8984/DB12.00 del 26.10.2009.
- Direzione Attività Produttive Settore Pianificazione e Verifica Attività estrattiva prot. 1178/DB 12.00 del 08.02.2010.
- Direzione Agricoltura prot. 1567/DB12.00 del 25.02.2010.
- ARPA Piemonte prot. 2839/DB12.00 del 7.04.2010.
- Provincia di Cuneo Deliberazione di Consiglio n. 162 del 27.04.2010 e pervenuta con nota prot. 3825/DB12.00 del 18.05.2010.
- Comune di Cuneo Deliberazione della Giunta n. 149 del 16.06.2010 e pervenuta con nota prot. 4979/DB12.00 del 29/6/2010.

Ritenuto che tutte le prescrizioni di carattere generale, progettuale ed ambientale formulate nella sopraccitata delibera CIPE n. 022 del 21 febbraio 2008 presentino una sostanziale coerenza con le indicazioni contenute nel parere regionale sul progetto preliminare e relativo SIA, espresso con DGR. n. 8-5000 del 28 dicembre 2006 ad integrazione della D.G.R. 55-11200 del 1.12. 2003. Pur considerando che nel caso in oggetto la Verifica di ottemperanza alle prescrizioni è in capo ai Ministeri competenti, ai fini dell'autorizzazione del progetto, si è comunque proceduto a una

disamina mirata a rilevare il grado di attuazione delle prescrizioni contenute nella stessa Delibera CIPE che ha portato ad esprimere alcune valutazioni relative alla parziale o incompleta ottemperanza rispetto ad una parte delle prescrizioni, tralasciando quelle verificate positivamente. Si è scelto inoltre, al fine di non appesantire il testo del presente provvedimento, di riportare solo per estratto le prescrizioni CIPE a cui si fa riferimento, per facilitare la lettura della relativa valutazione; mentre i punti numerati a cui si fa riferimento sono gli stessi dell'elaborato del progetto definitivo denominato "1.6 D-r G.1.1.6 Relazione di ottemperanza alle osservazioni/prescrizioni del Cipe").

VALUTAZIONI DI CARATTERE GENERALE ED AMBIENTALE

1.d "Il Progetto Definitivo dell'opera dovrà tener conto della normativa sismica per le opere di interesse strategico....."

Pur ritenendo questa prescrizione ottemperata si rammenta che nel febbraio 2010 la Regione Piemonte con DGR n. 11-13058 del 19/01/2010 ha disposto una nuova classificazione sismica regionale che comporta l'inserimento del Comune di Cuneo in classe 3 anziché 4. Tale classificazione entrerà in vigore il 18/02/2011 come ha disposto la successiva DGR n. 28-13422 del 01/03/2010; in essa si legge che "nelle more dell'entrata in vigore della nuova classificazione sismica, ... le opere pubbliche di cui sia stata avviata la progettazione definitiva od esecutiva dopo la pubblicazione del presente provvedimento (11/03/2010) siano dimensionate in linea con le norme tecniche vigenti per la zona 3".

Piano/Progetto di Monitoraggio (prescrizioni 3.2.1, 3.3.b e 3.7f).

Avendo appurato che è mancato il prescritto (3.7 f) preventivo accordo con ARPA Piemonte per la definizione del PMA presentato, di fatto si ritiene che le prescrizioni che rimandano a tale Piano siano state solo parzialmente ottemperate, con particolare riferimento ai punti che riguardano:

- il monitoraggio volto ad accertare l'efficienza del sistema di abbattimento degli inquinanti presenti nelle acque di piattaforma (*punto 3.2.1*).
- l'analisi delle vibrazioni generate dal traffico stradale atteso sulla futura opera (*punto 3.3.b*).

Si ritiene invece ottemperata la prescrizione 1.a, nella quale il CIPE richiedeva la conformità del Progetto di Monitoraggio Ambientale alle Linee Guida della Commissione Speciale VIA, valutando che nel Piano presentato (rif. 1.6D -rM.0.1.1. Piano di Monitoraggio Ambientale) le mancate nomine del Responsabile Ambientale, del responsabile specialistico e le qualifiche e i nominativi degli esperti utilizzati sia per le indagini che per i rilievi in campo, le elaborazioni dei dati nonché l'elenco dei laboratori individuati per lo svolgimento delle analisi chimico-fisiche ecc., possano essere individuate con la redazione del progetto esecutivo.

Sistema di Gestione Ambientale (prescrizioni 3.2.e., 3.2.f., 3.2.g, 3.4.b, 3.5.e, 3.6.c e 3.7d)

Essendo proposto in progetto un elaborato denominato "Indirizzi per la definizione del Sistema di Gestione Ambientale" (1.6 D-rG 5.3.2), con contenuti di carattere generale, si ritiene che siano state solo parzialmente ottemperate quelle prescrizioni che rimandano a tale documento per la puntuale definizione ed i cui argomenti sono sommariamente descritti nel seguito:

- accorgimenti per evitare durante la fase di cantiere inquinamenti delle acque superficiali, sotterranee e del suolo (punti 3.2.e., 3.2.f., 3.2.g).
- provvedimenti per ridurre l'immissione di polveri in atmosfera durante la fase di cantiere (punto 3.4.b).
- accorgimenti nell'accumulo del terreno agrario derivante dalle operazioni di scotico (punto 3.5.e).
- quantificazione della reale consistenza del taglio della vegetazione arborea. (punto 3.6.c).
- recupero, ripristino morfologico e vegetativo delle aree di cantiere (punto 3.7d).

3.1.a "Le opere di sistemazione e recupero ambientale dovranno procedere per lotti funzionali parallelamente all'avanzamento della costruzione dell'opera," - Prescrizione ottemperata.

La prescrizione risulta ottemperata infatti nel cronoprogramma (documento 1.6D-dG5.3.1) sono previste finestre temporali per la realizzazione delle opere a verde citando la sola idrosemina che paiono consequenziali ai lavori. Si evidenzia comunque che l'approccio enunciato nel documento 1.6 Dr G12.1.6 – Relazione di ottemperanza alle osservazioni/prescrizioni del C.I.P.E, pare debole in quanto in tale documento vengono avanzate condizioni e riserve che potrebbero compromettere il soddisfacimento della prescrizione stessa.

Ambiente idrico superficiale e sotterraneo (prescrizioni da 3.2a a 3.2s).

3.2.a – “Si dovrà studiare, anche mediante modelli matematici e con accertamenti sperimentali, l'inserimento della galleria artificiale”, **3.2.c** - “..... particolare analisi della falda superficiale e/o dell'acquifero multifalda, con carta delle isopieze” - **3.2.d** - “...Dovranno essere predisposti,, tutti gli opportuni accorgimenti tecnici affinché, in prossimità dei tratti in trincea ed in galleria, siano scongiurati fenomeni anche temporanei e localizzati di emergenza della falda e vengano altresì scongiurati locali depauperamenti della risorsa captata” e **3.2.m** “.....dovranno essere indicate le mitigazioni da porre in atto in fase di realizzazione, al fine di portare al minimo l'impatto sulla risorsa sotterranea” Prescrizioni parzialmente ottemperate.

Parziale ottemperanza considerando che la relazione 1.6D-rB.1.1.1 contiene informazioni di tipo idrogeologico molto vaghe che non entrano adeguatamente nel merito delle interferenze con l'assetto idrogeologico, questo può determinare la mancata valutazione di interferenze negative fra la falda superficiale e l'opera viaria. I sondaggi eseguiti (SC7-8-9, profondi 20 m), pur intercettando deboli infiltrazioni d'acqua a quote variabili fra -11 e -15 m dal p.c.. non sono stati dotati di piezometro mentre invece lo sono stati quelli perforati nel primo tratto del lotto (SC1-2-3-4-5-6, profondi 30 m), completamente asciutti. Il dato del sondaggio SC1, in corrispondenza della galleria, avendo evidenziato l'assenza di falda fino alla profondità di - 30 m dal p.c.. esclude l'interferenza fra la galleria artificiale, posta a circa -10 m dal p.c. e la falda freatica.

Sulla base dei risultati dei sondaggi eseguiti e di altri studi idrogeologici effettuati nell'area (fra cui quello realizzato dal Politecnico di Torino per la Provincia di Cuneo: Civita M. et al. 2005), si può comunque affermare che la Carta delle Isopieze realizzata, pur se riferita a pochi dati significativi dispersi su ampia area, diversamente da quella riportata per il Progetto Preliminare, è condivisibile e risulta coerente con l'assetto del complesso idrogeologico in esame.

Sulla base di tale ricostruzione geometrica della superficie superiore della falda freatica e tenendo comunque conto delle “deboli infiltrazioni idriche” rilevate nei sondaggi SC 7-8-9, si può affermare che la realizzazione delle opere in progetto in questo tratto, non dovrebbe intercettare la falda.

3.2.b - “...dimensionamento localizzazione e ...modalità di gestione dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento dalla piattaforma, anche in relazione al verificarsi di condizioni accidentali” - Prescrizione non ottemperata. **3.2.l** - “...dovranno essere dettagliate le modalità di trattamento delle acque raccolte e dovranno essere indicati i recettori finali..... Dovrà inoltre essere predisposto un piano di manutenzione del sistema di raccolta e trattamento..... Dovrà, infine, essere previsto un piano di monitoraggio volto ad accertare l'efficienza del sistema di abbattimento degli inquinanti.....” Prescrizione parzialmente ottemperata e **3.2.p** - “.....individuando la localizzazione puntuale degli scarichi, considerando con particolare attenzione la gestione di eventuali sversamenti accidentali.....;.” - Prescrizione parzialmente ottemperata

Smaltimento idraulico delle acque di piattaforma - Il dimensionamento idraulico del sistema di smaltimento (Elaborato 1.6 Dr C.4.1.1) è stato condotto scomponendo l'opera in bacini elementari di raccolta delle acque, tali bacini hanno superficie differente a seconda della tipologia di allontanamento delle acque dalla carreggiata, loro trasporto e concentrazione.

Il dimensionamento idraulico del sistema di smaltimento delle acque di piattaforma (Elaborato 1.6 Dr C.4.1.1) è stato condotto scomponendo l'opera in bacini elementari di raccolta delle acque, tali bacini hanno superficie differente a seconda della tipologia di allontanamento delle acque dalla

carreggiata, loro trasporto e concentramento.

Le limitate superfici dei bacini elementari hanno comportato una analisi idrologica concentrata sulle precipitazioni di breve durata e alta intensità che sono risultate essere quelle che generano le portate che massimamente sollecitano il sistema. Non sono stati però indicati negli elaborati i dati di superficie scolante, di durata delle precipitazioni, non le altezze di pioggia e non sono state calcolate le conseguenti portate, così come non sono state indicate le frequenze degli episodi idraulicamente critici nel corso dell'anno e delle stagioni. Queste informazioni sarebbero viceversa utili per la successiva analisi del dilavamento stradale e per addivenire ad una valutazione robusta della adeguatezza del sistema di trattamento previsto dal progetto a rimuovere una parte significativa del carico inquinante presente nelle acque di prima pioggia.

Dimensionamento del sistema di trattamento - La quantificazione dell' "acqua di prima pioggia" da trattare è stata fatta su base convenzionale normativa, in merito si osserva che l'applicazione di tale base convenzionale è pertinente ove non si abbia una conoscenza sufficiente delle pressioni ambientali e dello stato dell'ambiente e non è questo il caso del progetto in esame. Non è stata inoltre riportata una stima del carico presente e non è dichiarata una efficienza istantanea o annuale del sistema progettato nella rimozione di detto carico.

Piano di manutenzione del sistema di trattamento - Le prescrizioni in merito al Piano di manutenzione del sistema si ritengono solo parzialmente ottemperate in quanto in progetto manca una indicazione operativa sulla manutenzione del sistema e sulle condizioni per la sua efficienza, viene prevista una sola manutenzione annuale (rimozione del solido sedimentato, asportazione degli idrocarburi flottanti e pulizia dei filtri a coalescenza) con l'avvertenza che le condizioni di carico effettivo condizionano la frequenza di manutenzione. Non vengono suggeriti indicatori e soglie per calcolare la frequenza opportuna.

Analisi di rischio incidentale - Si osserva che il proponente non effettua né fornisce indicazioni sulle modalità di gestione della emergenza ambientale, sulla gestione della bonifica degli impianti e della piattaforma autostradale, né effettua considerazioni in merito all'adeguatezza degli impianti sulla riduzione del rischio in funzione delle tipologie di sostanze (es. emulsioni, sostanze tossiche, volatili, acidi e basi forti, sostanze solubili e insolubili, etc.).

3.2.h – *“Nella regimazione, o nell'attraversamento delle utenze irrigue preesistenti, dovranno essere salvaguardati i diritti acquisiti e garantita la possibilità di una corretta manutenzione delle utenze medesime da parte dei legittimi fruitori, anche attraverso accordi preventivi da parte dei consorzi d'irrigazione”* e **3.2.i** – *“..... evitare ricadute negative sulla qualità delle acque utilizzate a scopi irrigui.”* –

Prescrizioni parzialmente ottemperate.

Il proponente ha dichiarato che la progettazione dei manufatti di attraversamento è stata sottoposta all'attenzione dei consorzi irrigui e pertanto concertata (elaborato 1.6 Dr-G1.1.6), manca però nella documentazione consegnata non viene data l'indicazione delle modalità adottate per effettuare la verifica del rischio di ricadute negative sulla qualità delle acque irrigue (con particolare riferimento alla fase di esercizio).

Si rimanda in merito anche alle osservazioni effettuate per la prescrizione 3.2.b

3.2.n - *“...Dovrà essere svolta una ricognizione esaustiva delle fonti di approvvigionamento idrico potenzialmente interferite dall'opera in progetto, soprattutto per quanto riguarda pozzi ad uso idropotabile o irriguo”*. - Prescrizione ottemperata

Benché la prescrizione appaia ottemperata (documento 1.6D-rB. 1.4.1), a tutela delle aziende agricole operanti nell'area di intervento che utilizzano l'acquifero superficiale per scopi agricoli ed irrigui, si ritiene opportuno che il proponente provveda alla realizzazione di soluzioni alternative per l'alimentazione dei pozzi irrigui interferiti, nel caso in cui si evidenziasse un impoverimento o un peggioramento della qualità delle risorse idriche imputabile all'opera in progetto.

3.2. r - *“Dovrà essere tenuta in considerazione la possibilità di mantenere la continuità stradale dell'accesso ai fondi e la continuità del reticolo irriguo.....”*

Vedi valutazione alle prescrizioni 3.5d e 3.2h.

3.2.s - “...*Gli attraversamenti idraulici del reticolo irriguo dovranno essere dimensionati e progettati in funzione anche del passaggio della fauna, tramite la disposizione di banchine transitabili a lato dei sottopassi dei canali.*” – Prescrizione non ottemperata

Si rimanda alle osservazioni alla prescrizione 3.6.a

Suolo e sottosuolo (prescrizioni da 3.5a a 3.5h).

3.5.a – “*Dovrà essere aggiornata la ricognizione dei siti di cava e discarica disponibili, anche con riferimento alle disposizioni dei Piani cave vigenti.*” - Prescrizione non ottemperata

La prescrizione non può ritenersi ottemperata in quanto ad oggi, il Piano cave risulta approvato solo in parte (I° stralcio). L’ottemperanza di questa prescrizione può comunque essere rinviata all’approvazione del Piano cave II° stralcio. II° stralcio ex l.r. 30/1999.

3.5.b – “*Dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo e di demolizione; per lo smaltimento di quelli in esubero dovrà essere definito il Piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo. Dovranno essere inoltre individuate le modalità di conservazione della coltre vegetale in attesa del reimpiego.*”. **3.5. e** “*Il terreno agrario derivante dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato, avendo cura di separare i diversi orizzonti pedologici, e conservato in modo da non alterarne le caratteristiche chimico-fisiche. Per quanto riguarda lo stoccaggio, i cumuli dovranno avere forma trapezoidale e non dovranno superare i 2 metri di altezza e i 3 metri di larghezza*” **3.5.f** - “*.... Per il materiale in esuberodovrà essere verificata la reale disponibilità dei siti di indicazione provinciale*” **3.5.g**- “*Dovrà essere predisposto un piano di reperimento e gestione dei materiali inerti ai sensi della L.R. n. 30/1999, del D.P.R. n. 554/1999....*” **3.5.h** “*Dovranno essere evidenziati i volumi di materiali/rifiuti le modalità operative con particolare riferimento al trasporto di tali materiali*”-Prescrizioni parzialmente ottemperate

Il Progetto (Relazione 1.6 D-r B.6.1.0 – pag. 53) riporta il bilancio dei materiali del Lotto 1.6, dichiarando un esubero di materiale comprensivo anche del materiale vegetale ma tali volumi non trovano riscontro nel piano cave I stralcio approvato con DGR n. 9-8721 del 05.05.2008.

3.5.c – “*Prevedere gli interventi di riorganizzazione fondiaria, di ricomposizione della maglia viaria e poderale.....*” Prescrizione non ottemperata .

Il proponente contestualmente al Piano di Esproprio non ha presentato un Piano di Ricomposizione Fondiaria ritenendolo di difficile attuazione tale prescrizione.

3.5. d – “*Nel progetto definitivo ed esecutivo dovranno essere risolte le interferenze con la viabilità secondaria ed interpodereale in modo da assicurare l’accesso alle proprietà e la percorribilità della viabilità minore.....*”.

Ai fini di una considerazione sulla prescrizione si rimanda a quanto contenuto nelle valutazioni di carattere progettuale riportate nel seguito e che fanno riferimento alle richieste ed osservazioni espresse dagli EELL interessati.

Vegetazione flora e fauna (prescrizioni da 3.6a a 3.6h).

3.6.a - “...*Dovranno essere assicurati corridoi protetti di attraversamento della fauna in numero, forma e dimensioni adeguati.*” – Prescrizione parzialmente ottemperata

Al fine di ripristinare la funzionalità ecologica dopo la realizzazione dell’infrastruttura in progetto, è stata prevista la realizzazione lungo il tracciato dei seguenti passaggi per la fauna:

- da pk 0+000 a pk 3+944,25: 1 imbocco (pk 1+418) e area di sotto viadotto (pk 2+000– 2+200)

- da pk 5+765,14 a pk 7+496,52: 2 imbocchi (pk 6+529 e pk 6+711)

L’esame della documentazione (quadro ambientale - rete ecologica 1.6D – dB.6.1.3.) e della corografia delle mitigazioni, evidenzia la presenza di varchi per la fauna che connettono aree antropizzate o intercluse senza creare continuità tra corridoi ecologici secondari e corridoi ecologici primari. Non si evince il criterio adottato per la localizzazione e la scelta dei passaggi della fauna che dovrebbe avvenire a fronte di un’analisi dei flussi biotici delle comunità faunistiche associate agli habitat presenti e alle rotte di spostamento.

3.6.b – “Prevedere per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l’impiego di specie autoctone” - Prescrizione ottemperata

La prescrizione si ritiene ottemperata ma per quanto attiene l’individuazione delle specie si concorda nella scelta di fare riferimento ad essenze vegetali ascrivibili, dal punto di vista fitosociologico, alla classe *Quercus-fagetae*. Per quanto riguarda invece l’impiego di specie alloctone naturalizzate e storicamente inserite nelle fitocenosi locali, si ritiene opportuno escludere l’impiego della robinia (Relazione opere a verde 1.6 D-r F.3.1.1.).

3.6.d – “Dovrà essere prevista la creazione di una fascia arboreo-arbustiva continua lungo l’infrastruttura viaria in progetto, al fine di creare un corridoio ecologico lungo l’infrastruttura,” **3.6.f** – “Dovrannoessere progettati e realizzati gli interventi di ripristino e di mitigazione ambientale funzionali alla ricucitura dei corridoi ecologici presenti nell’area di intervento. Al fine di garantire l’attecchimento del materiale vegetale utilizzato, il proponente dovrà predisporre un piano di manutenzione delle opere a verde,” **3.6.g** -

“...Gli interventi di mitigazione relativi alla permeabilizzazione dell’infrastruttura viaria al passaggio della fauna selvatica (mammiferi, anfibi e rettili) dovranno tenere conto delle indicazioni progettuali contenute nel manuale “Fauna selvatica ed infrastrutture lineari.” - Prescrizioni parzialmente ottemperate

La progettazione del verde, finalizzata alla ricucitura ecologica, risulta limitata alle fasce arbustive autostradali, non è previsto alcun intervento di rafforzamento della rete ecologica e di connessione con gli habitat di maggior interesse faunistico e non viene data continuità con il resto del territorio. Tale aspetto è particolarmente evidente nei punti in cui l’infrastruttura autostradale intercetta strade o canali, in quanto le opere d’arte realizzate come da progetto costituirebbero una barriera invalicabile per la fauna.

Si rileva inoltre che la localizzazione e la definizione dei criteri costruttivi non è stata concordata con la Direzione Agricoltura e con Arpa Piemonte come prescritto.

3.6.h - “Nel caso in cui si utilizzino barriere antirumore trasparenti, queste dovranno essere dotate di idonee segnalazioni (quali sagome di rapaci o altro).....”.

La mitigazione è ottemperata ma studi recenti hanno dimostrato che la misura di mitigazione con sagome di rapaci sulle parti trasparenti delle barriere antirumore risulta avere un basso livello di efficacia, per cui si ritiene che la disposizione e la tipologia delle sagome debbano seguire indicazioni specifiche che tengano conto degli esiti di tali studi.

Ripristini, mitigazioni e compensazioni (prescrizioni da 3.7a a 3.7h)

3.7.c “Prevedere gli interventi di ricomposizione fondiaria, di ricomposizione della maglia viaria minore e podereale, di mitigazione e compensazione degli impatti definiti a seguito di apposito approfondimento.” - Prescrizione non ottemperata

Il proponente contestualmente al Piano di Esproprio non ha presentato un Piano di Ricomposizione Fondiaria, affermando che tale prescrizione è di difficile attuazione.

Cantierizzazione (prescrizioni da 3.8a a 3.8b).

3.8.a - “..... aree (e viabilità) di cantiere occupazione definitiva e temporanea,” - Prescrizione parzialmente ottemperata

Il Progetto (Relazione 1.6 D-r B.6.1.0 – pag. 55) e i relativi elaborati cartografici: viabilità e aree di cantiere (1.6 Dd B6.1.9 e 1.6 Dd B6.1.10) definiscono e localizzano le piste e le aree di cantiere. Mancano però indicazioni circa il dimensionamento delle aree di cantiere temporanee e sulla durata del loro utilizzo. così come per la viabilità di cantiere non vengono dimensionate le piste in progetto siano queste temporanee o definitive, né stimati i tempi di utilizzo e di smontaggio.

3.8.b - “...infrastrutture previste nei cantieri base in funzione delle tempistiche di permanenza del cantiere stesso..” - Prescrizione parzialmente ottemperata

La prescrizione si ritiene solo parzialmente ottemperata in quanto le indicazioni fornite in merito alle infrastrutture previste nel cantiere base non risultano essere sufficienti ai fini della quantificazione degli impatti potenziali sul territorio. Si rende pertanto necessario per ciascun

cantiere, compreso il campo base, un approfondimento volto a definire l'ingombro massimo previsto per aree operative e di servizio, ubicare le strutture previste e la destinazione d'uso attribuita (stoccaggio materiali, uffici, ricovero mezzi etc.), descrivere la tipologia di materiali stoccati etc., nonché la durata ed i tempi per lo smontaggio e il ripristino dei luoghi.

VALUTAZIONI DI CARATTERE PROGETTUALE

Le osservazioni di carattere progettuale espresse dagli EELL nella Deliberazione di Consiglio provinciale n. 162 del 27.04.2010 e nella Deliberazione della Giunta comunale n. 149 del 16.06.2010 si ritiene possano essere studiate nell'ambito della progettazione esecutiva in quanto varianti migliorative che non modificano in modo sostanziale la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere.

Sono finalizzate prevalentemente alla riduzione degli impatti paesaggistici (con richiesta di contenere il più possibile l'altezza dei rilevati e dei rami di svincolo, di sostituire i previsti sovrappassi sulla SR 589 e su Via Roero con due sottopassi, di realizzare le fasce di ambientazione stradale e ferroviaria previste in PRG), alla risoluzione delle difficoltà di ricucitura delle infrastrutture viarie minori ed interpoderali (con collegamenti da porre tra Via Passatore e Via della Battaglia, tra la SP 589 e la SP 25, tra la SP 25 e la SR 20) ed ancora sulla necessità di rivedere alcune intersezioni con la viabilità provinciale e locale (svincoli SP 422, SP 197), al fine di garantire sia un livello di servizio adeguato alle attuali esigenze di traffico sia una continuità dei percorsi ciclo-pedonali.

Si ritiene inoltre che i richiesti adeguamenti di rotonda o potenziamenti della viabilità interessata da nuovi flussi di traffico in seguito alla realizzazione dell'autostrada possano essere sviluppati in sede di esecutivo previa verifica tecnica ed economica. Mentre si ritengono di difficile percorribilità in questa fase progettuale le proposte di portare il tracciato tra Via Passatore e Via Valle Maira in galleria anziché in rilevato e, sempre in galleria, la parte di tracciato in viadotto compresa tra Via antica di Busca e Via Cartignano. Tali varianti comporterebbero la modifica delle caratteristiche essenziali delle opere, con incidenza rilevante sugli impatti ambientali e sugli aspetti tecnico-economici delle opere medesime.

Inoltre dovrà essere fatta un'ultima verifica per la compatibilità dell'interferenza del lotto autostradale in oggetto con il progetto approvato dell'allargamento della linea ferroviaria Cuneo-Torino.

In definitiva, allo stato attuale della normativa e regolamentazione, tenuto conto di tutta la documentazione presentata e della disamina, in sede di istruttoria tecnica, sul grado di attuazione delle prescrizioni impartite con delibera CIPE n. 022 del 21 febbraio 2008, si ritiene debbano ancora essere formulate le seguenti prescrizioni, per la cui verifica di attuazione si propone un coordinamento tra il Ministero dell'Ambiente e l'Osservatorio Ambientale regionale per l'autostrada Asti-Cuneo, di cui alle premesse, che ha il compito di svolgere sui lotti autostradali oggetto di procedura ordinaria, una verifica della corretta realizzazione dell'opera per quanto attiene la tutela delle componenti ambientali interessate dalla realizzazione dell'opera e l'attuazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE ED AMBIENTALE

1. Per quanto riguarda l'azione sismica dovranno essere riviste le relazioni di calcolo del Progetto Definitivo alla luce dei risultati degli studi effettuati; in particolare si dovranno considerare:

- o categoria di suolo di fondazione "B";
- o condizioni di amplificazione topografica T1;
- o parametri di pericolosità sismica calcolati in base alla localizzazione delle singole opere in condizioni $V_n=100$, Classe d'uso = IV.

2. Venga assicurata la ricucitura delle infrastrutture viarie minori ed interpoderali per garantire il collegamento dei fondi attraversati dall'autostrada, privilegiando l'utilizzo dei terreni già espropriati e vengano inoltre inserite tra le aree da acquisire per pubblica utilità eventuali reliquari o porzioni di

terreno derivanti da esproprio, difficilmente accessibili o di piccole dimensioni che rendono nullo il loro utilizzo a scopo agricolo.

3. Il completamento dell'ottemperanza delle prescrizioni riconducibili al Progetto/Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) (3.2.1 3.3.b 3.7.f), potrà avvenire nell'ambito dell'Osservatorio Ambientale in capo alla Regione Piemonte.

4. Allo stesso Osservatorio Ambientale potranno essere comunicate le informazioni mancanti per il pieno rispetto, nella redazione del Progetto di monitoraggio, delle “*Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale (PMA)*” della Commissione Speciale VIA (punto 1a “*Relazione di ottemperanza alle osservazioni/prescrizioni del Cipe*”). Le stesse informazioni saranno riferite dallo stesso Osservatorio, al Ministero dell'Ambiente per la verifica di ottemperanza in sede di esecutivo e durante la realizzazione delle opere. In particolare, non appena il livello progettuale e la situazione contrattuale lo consentiranno, il proponente prima dell'avvio delle campagne di ante operam dovrà comunicare i nominativi del Responsabile Ambientale, del Responsabile specialistico e le qualifiche e i nominativi degli esperti utilizzati sia per le indagini che per i rilievi in campo, le elaborazioni, nonché l'elenco dei laboratori impiegati per le analisi chimico-fisiche ecc..

5. Dovrà essere presentata all'Osservatorio Ambientale una Bozza del Sistema di Gestione Ambientale, che verrà trasmesso al Ministero dell'Ambiente, per la verifica di temperanza. Tale documento dovrà contenere specificatamente tutte quelle attività di cui, nella Relazione di ottemperanza alle osservazioni/prescrizioni CIPE, si è fatto esplicito riferimento o rimando ad una trattazione nel Sistema di Gestione Ambientale (3.2.f., 3.2.e., 3.2.g., 3.4.b, 3.5.e, 3.6.c.).

- Ambiente idrico sotterraneo e superficiale

6. Al fine di pervenire all'esclusione di interferenze fra la falda freatica e i lavori in progetto dovrà essere realizzato un profilo geoidrologico del tracciato e dovranno essere predisposti, sia per la fase di cantiere sia per la fase di esercizio dell'opera, tutti gli opportuni accorgimenti tecnici affinché siano minimizzati gli effetti dell'intercettazione di eventuali livelli di falda non previsti nella ricostruzione dell'assetto geoidrologico effettuata a grande scala; dovranno essere valutate in ogni caso le caratteristiche idrologiche della falda per evitare oltre all'inquinamento anche il depauperamento della risorsa idrica

7. A tutela delle aziende agricole operanti nell'area di intervento che utilizzano l'acquifero superficiale per scopi agricoli ed irrigui, si richiede comunque, (anche se la ricognizione delle fonti di approvvigionamento idrico è stata effettuata), che nel caso in cui si evidenziasse un impoverimento o un peggioramento della qualità delle risorse idriche imputabile all'opera in progetto, il proponente provveda alla realizzazione di soluzioni alternative per l'alimentazione dei pozzi irrigui interferiti.

8. Dovranno essere identificati, sulla base dei dati idrologici ed idraulici noti, gli eventi critici che per intensità, distribuzione stagionale e frequenza, possono mobilitare il massimo del carico di inquinanti presenti sulla piattaforma, dichiarando l'efficienza istantanea e/o annuale del sistema di trattamento progettato nella rimozione del carico inquinante delle acque di piattaforma tenuto conto dei dati idrologici e delle condizioni operative.

9. Dovrà essere dimostrata o circoscritta l'adeguatezza a rimuovere il carico inquinante presente nelle acque di prima pioggia del sistema in progetto sulla base dei dati di superficie scolante, di durata delle precipitazioni, di altezza di pioggia e conseguenti portate calcolate.

10. Dovrà essere predisposto un piano di manutenzione del sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma che preveda indicazioni operative sulla manutenzione dello stesso e sulle condizioni di efficienza dichiarando gli indicatori e le soglie impiegate per calcolare la frequenza dell'attività di manutenzione a garanzia delle condizioni ottimali di funzionamento.

11. Dovrà essere effettuata un'analisi di rischio incidentale e fornire indicazioni sulle modalità di gestione della emergenza ambientale, della gestione della bonifica degli impianti e della piattaforma autostradale, oltre a effettuare considerazioni in merito all'adeguatezza degli impianti sulla riduzione del rischio in funzione delle tipologie di sostanze (es. emulsioni, sostanze tossiche,

volatili, acidi e basi forti, sostanze solubili e insolubili, etc.). Specificare inoltre i criteri e le modalità adottate per effettuare la verifica del rischio di ricadute negative sulla qualità delle acque irrigue (con particolare riferimento alla fase di esercizio).

12. In merito alle interferenze con la rete irrigua si ribadisce ancora la necessità di un coinvolgimento attivo dell'Aggregazione di Consorzi di Irrigazione Sinistra Stura di Demonte – Corso Nizza 37 – 12100 CUNEO, operante nell'area interessata dall'intervento, nella definizione delle soluzioni da adottare nella fase di progettazione esecutiva e di realizzazione delle opere per risolvere le eventuali problematiche inerenti gli attraversamenti della rete irrigua ed evitare interferenze negative del programma dei lavori con le attività agricole locali. A questo proposito, nella definizione del cronoprogramma, si dovranno tenere in debita considerazione anche i tempi e la durata della stagione irrigua al fine di non interferire con l'erogazione del servizio da parte dei consorzi d'irrigazione.

- Suolo e sottosuolo.

13. L'attuazione delle prescrizioni solo parzialmente ottemperate, riconducibili all'approvvigionamento degli inerti ed alla messa a dimora temporanea e definitiva degli esuberanti di inerti e di materiale vegetale, potrà essere completata all'interno della procedura di approvazione del Piano di Approvvigionamento degli Inerti 2° stralcio, ai sensi di quanto previsto dalla l.r. 30/1999 e s.m.i..

- Vegetazione flora e fauna.

14. Dovrà essere escluso l'impiego della robinia dall'elenco delle specie alloctone naturalizzate e previste gli interventi di ripristino o mitigazione ambientale dell'infrastruttura.

15. Dovranno essere giustificate, in linea generale e caso per caso, le scelte tipologiche di attraversamento del reticolo idrico minore ed il livello di connettività ecologica garantito.

16. Dovranno essere risolte le soluzioni di continuità determinate da altre opere e infrastrutture a contorno dell'opera in particolare in corrispondenza dei varchi e delle connessioni create a superamento dell'autostrada al fine di dare continuità al corridoio ecologico creato lungo l'infrastruttura con il resto del territorio, pervenendo ad un rafforzamento della rete ecologica e di connessione con gli habitat di maggior interesse faunistico, verificando anche la fattibilità di raddoppiare il numero dei passaggi per la fauna.

17. Per quanto riguarda lo scatolare adibito al passaggio della fauna selvatica progettato in corrispondenza della progressiva km 6+529, si richiede di valutare la fattibilità di una diversa soluzione progettuale che preveda l'ampliamento di tale scatolare in affiancamento al sottopasso della strada interpodereale destinato al passaggio dei mezzi agricoli. La soluzione dovrà essere valutata e concordata con la Direzione regionale Agricoltura.

18. Dovrà inoltre essere posta particolare attenzione nella progettazione e nella realizzazione degli inviti e nella messa a dimora della vegetazione in prossimità dei passaggi per la fauna e dovrà essere evitato il posizionamento di recinzioni perimetrali in corrispondenza del tratto in viadotto.

19. Le sagome di rapaci previste sulle parti trasparenti delle barriere antirumore dovranno essere poste con una densità pari ad almeno una sagoma ogni mq. Per ottenere un maggior livello di efficacia, si raccomanda di rivedere la tipologia di marcatura in sede di progettazione esecutiva, facendo riferimento alla pubblicazione "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" (Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2008), scaricabile dal sito http://www.windowcollisions.info/public/leitfaden-voegel-und-glas_it.pdf. La scelta della soluzione mitigativa dovrà essere concordata con la Direzione regionale Agricoltura (dott. Dario Airaudò tel. 011-4322093).

- Cantierizzazione

20. Per ciascun cantiere, compreso il campo base, dovrà essere definito l'ingombro massimo previsto per aree operative e di servizio, individuate le strutture necessarie e la destinazione d'uso attribuita (stoccaggio materiali, uffici, ricovero mezzi etc.), descritta la tipologia di materiali stoccati etc., nonché indicata la durata ed i tempi per lo smontaggio e il ripristino dei luoghi; così

come dovrà essere definito il dimensionamento delle piste che si intendono realizzare e indicati i tempi previsti di utilizzo e smontaggio.

21. Le deviazioni di cantiere per la realizzazione dei lavori dovranno essere concordate nella fase esecutiva con le Amministrazioni competenti al fine di limitare l'impatto ed il disagio sul traffico locale. Dovranno inoltre essere quantificati i volumi di traffico indotto e la sommatoria con il traffico esistente sulla prevista direttrice a servizio del cantiere autostradale, con particolare riferimento ad alcuni nodi critici: il passaggio in Frazione Ronchi e lungo la strada comunale Via Pollino.

PRESCRIZIONI DI CARATTERE PROGETTUALE

22. Dovrà essere valutata, nell'ambito della progettazione esecutiva, la fattibilità tecnico economica delle proposte di varianti migliorative contenute nelle deliberazioni degli EELL, sviluppandone quindi l'eventuale progettazione.

Quanto sopra premesso, il relatore propone alla Giunta Regionale di inviare le valutazioni e le prescrizioni sopra espresse al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed al Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, per il seguito di competenza.

vista la L. 443/2001 e s.m.i.;

visto il D.lgs 42/2004 e s.m.i.;

visto il D.lgs 152/2006 e s.m.i.;

visto il D.lgs 163/2006 e s.m.i.;

vista la L.R. 40/1998 e s.m.i.

vista la L.R. 30/1999 e s.m.i.;

visti i pareri ed i contributi tecnici acquisiti agli atti;

la Giunta regionale, condividendo le argomentazioni del relatore con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

delibera

- di approvare, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 comma 3 del D.lgs 163/2006 e s.m.i., le proposte di adeguamento, prescrizioni e varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere previste dal progetto denominato "Collegamento autostradale Asti-Cuneo Lotto I-6, Tangenziale di Cuneo – 1° lotto funzionale", indicate nelle premesse e che qui si intendono integralmente riportate;

- di ritenere che, alle condizioni specificate al punto precedente, sussistano i presupposti per l'espressione di parere favorevole ai fini della successiva approvazione del progetto definitivo in oggetto, per il quale si dà mandato al Presidente ai sensi dell'art. 1 comma 2 lett. c della legge 443/2001 e s.m.i e dell'art. 161 comma 2 del D.lgs 163/2006 e s.m.i.;

- di richiedere pertanto ai fini della realizzabilità delle opere che vengano recepite tutte le prescrizioni dettagliatamente formulate in premessa;

- di inviare il presente provvedimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per il prosieguo dell'iter procedurale.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 14 del D.P.G.R. n. 8/R/2002.

(omissis)