

Deliberazione della Giunta Regionale 29 maggio 2012, n. 20-3910

**DPR 383/1994. Progetto definitivo tronco II lotto 6 (Roddi-Diga Enel) dell'autostrada Asti-Cuneo. Parere di competenza regionale ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione per la localizzazione delle opere e verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto DEC/VIA/576 del 28.10.2011.**

A relazione dell'Assessore Bonino:

Premesso che:

Con nota n. U/11/2974 del 29.11.2011, la Società Asti-Cuneo SpA, in qualità di concessionaria di ANAS SpA per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Asti-Cuneo, ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica, di cui al DPR 383/1994, per le opere del lotto II.6 (Roddi-Diga Enel) dell'autostrada Asti-Cuneo, al fine del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione per la localizzazione dell'intervento e per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, trasmettendo copia degli elaborati progettuali a livello definitivo (le sole tavole attinenti la localizzazione: planimetrie di tracciato e particellari di esproprio).

Con nota n. 11084 del 15.12.2011, acquisita agli atti con n. 8095/DB12.00 del 28.12.2011, lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nelle more dell'acquisizione del progetto definitivo integrale, ha richiesto a Regione Piemonte di pronunciarsi in merito all'accertamento della conformità urbanistica delle opere alle prescrizioni delle norme e dei Piani urbanistici ed edilizi dei Comuni interessati dal tracciato, ai sensi del DPR 383/1994.

In data 17.12.2011 la Società Asti-Cuneo SpA ha reso pubblico l'avvio del procedimento di verifica di conformità urbanistica, ai sensi dell'art. 7 e 8 della L. 241/1990 e dell'art. 11 e 16 del DPR 327/2001 mediante apposito avviso presso l'albo pretorio dei Comuni interessati dal tracciato nonché alla pubblicazione sui quotidiani "Libero" e "La Stampa" edizione di Cuneo.

Con nota n. 48/DB12.06 del 04.01.2012 il Settore Infrastrutture Strategiche della Direzione Regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, in riscontro alla sopraccitata nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha proposto di procedere alla convocazione di una Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 3 del DPR 383/1994; alla luce delle modifiche progettuali apportate in sede di VIA, che non potevano essere contenute negli strumenti urbanistici comunali, ed ancora alla necessità di effettuare contemporaneamente la Verifica di ottemperanza delle prescrizioni regionali disposta nel DEC VIA 576 del 28.10.2011.

In data 30.01.2012 la Società Autostrada Asti-Cuneo SpA, ha quindi presentato alla Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, copia degli elaborati del progetto definitivo del lotto II-6 (Roddi-Diga Enel) dell'autostrada Asti-Cuneo, ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione ai sensi del DPR 383/1994 e di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni contenute nel Decreto VIA 576 del 28.10.2011.

Il progetto del lotto II.6 dell'autostrada Asti-Cuneo è stato sottoposto a procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale in conseguenza dell'esito della Verifica di asseguibilità (ex art. 20 del D.lgs 152/2006 e s.m.i.), espresso con determinazione prot. DSA-2009-0012015 del 19.05.2009 del Direttore della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – Divisione III del Ministero dell'Ambiente. Tale Verifica aveva interessato anche il limitrofo lotto 2.5 ed era stata attivata a seguito della procedura per la reiterazione dei vincoli espropriativi ai sensi dell'art. 9 del DPR

327/2001, conclusasi con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 7231 del 26.06.2009, che, facendo propria la richiesta del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, sanciva la necessità della ripresentazione del progetto definitivo dei lotti 2.5 e II.6, per l'Intesa Stato-Regione, previa conclusione positiva del procedimento di VIA di cui al d.lgs 152/2006.

Nell'ambito di tale procedura di VIA nazionale che ha interessato al momento, per scelta del proponente, il solo lotto II.6, la Regione Piemonte ha formulato il proprio parere conclusivo con DGR 5-1992 del 9.05.2011, mentre con Decreto VIA n. DVA\_DEC-2011-0000576 del 28.10.2011 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività culturali, ha espresso la compatibilità ambientale dell'opera, con prescrizioni. Nel medesimo Decreto è altresì disposto che la Regione Piemonte espleti la verifica di ottemperanza delle proprie prescrizioni dando poi comunicazione dei risultati di tale verifica ai ministeri competenti.

La Responsabile del Settore Infrastrutture Strategiche individuato dalla Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica quale Responsabile del Procedimento, ha provveduto infine a dar notizia sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 6 del 09.02.2012 dell'avvenuto deposito del progetto definitivo e delle disposizioni per la pubblica consultazione.

Il progetto prevede la realizzazione del tratto dell'autostrada Asti-Cuneo denominato Diga Enel-Cherasco, che si diparte dal lotto 2.7, già realizzato ad ovest, ed interessa i territori dei Comuni di Cherasco, La Morra, Verduno, Roddi ed Alba, tutti in Provincia di Cuneo. La lunghezza del lotto II.6 è di circa 8.9 km con un primo tratto quasi interamente in galleria per l'attraversamento della collina di Verduno ed un secondo tratto all'esterno che si sviluppa in parte in rilevato, in parte in viadotto; in questo tratto all'aperto ed all'incirca tra la pk 6+000 e la pk 7+000 è previsto lo svincolo/casello denominato di "Alba ovest".

La galleria è composta da due canne affiancate della lunghezza di circa 3 km, ognuna contiene una piattaforma stradale di 11.20 mt (due corsie per senso di marcia più una di emergenza); le due canne affiancate distano tra loro da un massimo di 80 mt ad un minimo di 40 mt.

Per dare funzionalità e continuità a tutto il secondo tronco (Asti-Marene) dell'autostrada Asti-Cuneo il lotto in esame prevede, in assenza del lotto 2.5, che proseguirebbe verso Alba, la realizzazione di una bretella di circa 900 mt, per il collegamento del lotto II.6 con l'esistente tangenziale di Alba (SP 3bis). Il tracciato si colloca sul fondovalle del Fiume Tanaro in destra orografica ed attraversa un territorio prevalentemente collinare alternato ad aree pianeggianti.

Nell'ambito dell'istruttoria regionale è stata indetta per il giorno 16.02.2012 una riunione preparatoria, convocata con nota del 859/DB12.06 del 07.02.2012, alla Conferenza di Servizi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che si è tenuta il giorno 14.03.2012 e convocata con nota n. 947 del 31.01.2012 (acquisita agli atti con n. 1021/DB12.00 del 14.02.2012).

Successivamente alla riunione preparatoria del 16.02.2012 sono pervenuti i seguenti pareri, osservazioni e contributi tecnici:

- Direzione OOPP, Difesa del Suolo, Economia montana e Foreste-Settore Decentrato di Cuneo: prot. n. 19319/DB14.10 del 2.03.2012 acquisita agli atti con n. 1666/DB12.00 del 05.03.2012
- Direzione Programmazione Strategica Politiche Territoriali ed Edilizia-Settore Copianificazione Urbanistica Provincia di Cuneo con prot. 7638/DB08.12 del 06.03.2012 acquisita agli atti con n. 1737/DB12.00 del 07.03.2012.

- Direzione Programmazione Strategica Politiche Territoriali ed Edilizia-Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio con prot. 8319/DB08.12 del 09.03.2012 acquisita agli atti con n. 1832/DB12.00 del 12.03.2012.
- ERG Petroli: Osservazioni acquisite con n. 1869/DB12.00 del 12.03.2012.
- Direzione OOPP, Difesa del Suolo, Economia montana e Foreste-Settore Prevenzione del Rischio Geologico-Area di Torino, Cuneo, Novara e Verbania, prot 21098/DB14.20 del 08.03.2012 acquisita agli atti con n. 1877/DB12.00 del 13.03.2012.
- Direzione Agricoltura: prot. n. 1986/DB11.08 del 14.03.2012 acquisita con n. 1986/DB12.00 del 15.03.2012.
- ARPA Piemonte: nota n. 25347/ATO3 del 12.03.2012, acquisita con prot. 2119/DB 12.00 del 21.03.2012.
- Direzione Industria nota n. 4731/DB1605 del 26.03.2012 acquisita agli atti con n. 2254DB12.00 del 27.03.2012.
- Direzione Ambiente Settore Compatibilità Ambientale e Procedure Integrate, prot. 6049/DB 10.00 del 21.03.2012 acquisita agli atti con n. 2310/DB12.00 del 29.03.2012.
- Comune di Verduno: nota 531 del 14.02.2012, acquisita agli atti con n. 1043/DB12.00 del 15.02.2012 e DCC n. 3 del 07.03.2012 con allegato Studio di fattibilità per la sistemazione idrogeologica del versante nord-ovest, inviati con nota n. 809 dell'8.03.2012, acquisiti agli atti con 1803/DB12.00 dell'08.03.2012.
- Comune di Alba: DCC n. 16 del 07.03.2012 trasmessa con nota n. 7347 del 09.03.2012, acquisita agli atti con n. 1861/DB12.00 del 12.03.2012.
- Comune di Roddi: DCC n. 6 del 05.03.2012 acquisita agli atti con n. 1975/DB12.00 del 15.03.2012.
- Comune di La Morra: DCC n. 2 dell'08.03.2012 acquisita agli atti con n. 2308/DB12.00 del 29.03.2012.
- Per il Comune di Cherasco: DCC n. 18 del 10.03.2012, acquisita agli atti con n. 3246/DB12.00 del 10.05.2012.

Con nota n. 2722 del 27.03.2012, acquisita agli atti con n. 2467/DB12.00 del 5.04.2012, il Ministero delle Infrastrutture ha trasmesso il Verbale della seduta di CdS del 14.03.2012 in cui, visto l'esito dell'incontro, è stato disposto lo svolgimento di una seconda seduta di Cds per il giorno 19.04.2012, al fine di consentire al proponente di valutare la possibilità di inserire nella realizzazione del lotto II.6 le opere complementari e di adduzione al lotto, come richiesto da Provincia di Cuneo e Comune di Alba nel corso della riunione stessa del 14.03.2012.

A seguito dell'incontro di CdS del 14.03.2012 il Presidente della Giunta Regionale, congiuntamente all'Assessore regionale ai Trasporti, con nota n. 04561/SB0100/1.45 del 23.03.2012 ha formulato a Provincia di Cuneo e Comune di Alba la richiesta per una approvazione dei progetti/studi di fattibilità delle stesse opere complementari e di adduzione al lotto II.6, indicate nella CdS del 14.09.2012 ed in vista della seduta del 19.04.2012.

In riscontro alla nota sopra richiamata il Comune di Alba ha inviato nota n. 9678 del 30.03.2012, acquisita con prot. n. 2377/DB 12.00 del 02.04.2012, di accompagnamento: alla DGC n. 90 del 30.03.2012 di "approvazione delle opere complementari e di adduzione all'autostrada Asti-Cuneo", alla Relazione illustrativa e stima sintetica dei costi delle opere complementari e di adduzione ed alla DGC n. 269 del 26.08.2011 di "approvazione del progetto preliminare del terzo ponte sul fiume Tanaro (denominato anche Variante dell'abitato di Alba per il collegamento tra la strada regionale per Cortemilia-Savona e la Tangenziale per Asti-Cuneo-Torino) con le relative opere di adduzione all'autostrada Asti-Cuneo", nonché alla DGC n. 72 del 13.03.2012 "presa d'atto della validazione

del progetto preliminare sopra detto”, ed ancora nota n. 10308 del 06.04.2012, acquisita agli atti con n. 2694/DB12.00 del 17.04.2012, riassuntiva degli atti prodotti dall’amministrazione comunale.

Con nota n. 287/U.C./TRP del 16.04.2012 l’Assessore regionale ai Trasporti ha quindi trasmesso ad ANAS SpA, in qualità di concedente, l’elenco completo delle opere complementari al lotto II.6, come richieste dal territorio, al fine di avere formale impegno in merito al finanziamento ed alla realizzazione delle stesse in vista della CdS convocata per il 19.04.2012. Tale nota è stata consegnata agli atti della CdS del Ministero delle Infrastrutture.

La Provincia di Cuneo con nota n. 38672/2012 del 26.04.2012 ha trasmesso la DCP n. 54 del 17.04.2012 con la quale sono state formulate le osservazioni al progetto definitivo del lotto II.6 adeguato al DEC/VIA/576 del 28.10.2011.

Successivamente, in merito agli aspetti progettuali del lotto II.6, con nota n. U/12/1079 del 17.04.2012, acquisita agli atti con n. 2884/DB12.00 del 24.04.2012, il proponente ha dichiarato di non utilizzare il sito denominato n. 3 (area di cava prossima al tracciato, attualmente in coltivazione ma indipendente dalle attività indotte dal progetto autostradale) per il deposito di una parte del materiale di smarino della galleria.

Con nota n. DG/PBAAC/34.19.04/10087/2012 del 03.04.2012, acquisita agli atti con n. 3241/DB12.00 dell’11.05.2012, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha trasmesso il proprio parere in merito al progetto definitivo delle opere in esame.

Nel Verbale della seduta di CdS del 19.04.2012 si prende atto del parere favorevole alla realizzazione delle sopradette opere complementari e di adduzione al lotto II.6, da parte della concedente ANAS SpA e della concessionaria Asti-Cuneo SpA, previo inserimento delle medesime nel piano economico finanziario di concessione, nonché dell’esito positivo delle analisi ancora svolte da parte di tutte le amministrazioni interessate.

Inoltre, considerato che:

- 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 è stata disposta l’istituzione di un Osservatorio Ambientale Regionale, finalizzato a garantire la coerente attuazione delle prescrizioni di carattere ambientale sia nella fase costruttiva che di esercizio della infrastruttura, contenute e/o richiamate nei vari provvedimenti autorizzativi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sui progetti del collegamento autostradale Asti-Cuneo, con particolare riferimento alla corretta realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale. Tale Osservatorio è stato attivato con i DPGR n. 3 del 22.01.2010 e n. 46 del 14.06.2010;

- 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, ed è stato altresì previsto l’aggiornamento semestrale sull’attuazione di tale Piano, da sottoporre all’Osservatorio Ambientale soprarichiamato.

Alla luce di tutta la documentazione pervenuta e degli ulteriori chiarimenti e puntualizzazioni sul progetto forniti dal proponente, tenuto conto di quanto emerso dagli approfondimenti condotti nell’istruttoria regionale con il supporto tecnico-scientifico di ARPA e delle risultanze delle riunioni svolte con le amministrazioni locali interessate alla realizzazione del lotto in oggetto, emerge quanto segue:

## **LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA**

L'opera in esame è prevista nel nuovo Piano Territoriale Regionale di governo del territorio, approvato il 21 luglio 2011 con DCR n. 122-29783 e ricade nell'ambito di territorio AIT n. 25 (Alba), con alcuni risvolti sull'AIT n. 27 (Bra), ed è rappresentata nella cartografia dello strumento di riferimento (tavola della conoscenza "C": Strategia 3-Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione e logistica).

Anche il Piano Territoriale della Provincia di Cuneo, approvato con DGR n. 241-8817 del 24.2.2009, riprende sostanzialmente ed approfondisce le indicazioni di altri strumenti e della rete viabilistica primaria ed individua l'asse stradale del progetto in argomento; la nuova autostrada AT-CN costituisce l'asse di riferimento per la rete primaria provinciale e, nel citato PTP, è riportata nella sua ultima configurazione approvata nella Conferenza dei Servizi dell'anno 2002.

Per quanto attiene alla Conformità Urbanistica, o meglio alla collocazione delle geometrie stradali e delle infrastrutture dell'opera sulle cartografie comunali, si segnala che il tracciato dell'autostrada risulta recepito nella strumentazione urbanistica dei comuni attraversati (Cherasco, La Morra, Verduno, Roddi, Alba), fin dall'anno 2009. Il confronto della cartografia elaborata nell'ultima versione progettata, con le indicazioni presenti negli strumenti urbanistici vigenti dei vari Comuni, registra difformità dovute alle varie ottimizzazioni che sono state apportate nel tempo al progetto. Il tracciato dell'opera autostradale Asti – Cuneo, lotto II.6, Roddi – Diga Enel, già previsto negli strumenti pianificatori regionali e provinciali, si può ritenere in linea di massima conforme o comunque compatibile con le previsioni indicate dai citati strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica.

Considerato che ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione la valutazione regionale deve poggiare sulla documentazione prodotta dalle Amministrazioni Comunali, per legge titolari delle funzioni di pianificazione sul proprio territorio, si riportano nel seguito le conclusioni delle rispettive deliberazioni consiliari, premettendo che le deliberazioni esprimono all'unanimità un parere favorevole all'approvazione del progetto definitivo del lotto II.6 (Roddi - Diga Enel) dell'autostrada Asti-Cuneo.

Per il Comune di Alba il progetto definitivo del lotto II.6 non risulta conforme sia al PRG vigente (approvato con deliberazione G.R. n.136-32238 del 07/02/1994) e successive varianti, sia al Progetto Preliminare del nuovo P.R.G. (adottato con deliberazione consiliare n. 55 del 15/07/2011). L'amministrazione esprime parere favorevole all'approvazione del progetto definitivo del collegamento autostradale A33 Asti-Cuneo, lotto II.6 "Roddi – Diga Enel".

Per il Comune di Roddi il progetto definitivo dell'opera non è conforme alle previsioni del P.R.G.C. vigente dove risulta definito il tracciato del lotto II.6, ma con un differente posizionamento del casello, dei relativi svincoli e delle altre opere accessorie; tale progetto è comunque da considerarsi compatibile dal punto di vista urbanistico.

Per il Comune di Verduno il progetto definitivo non è conforme ma è compatibile con la strumentazione urbanistica comunale attualmente vigente.

Per il Comune di La Morra il progetto definitivo del lotto II.6 non è conforme ma è compatibile sia alle previsioni del PRG vigente, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 42-25227 del 05.08.1998, sia alle successive varianti parziali e strutturali.

Per il Comune di Cherasco il progetto definitivo del lotto II.6 non è conforme alle previsioni del PRG vigente, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 36-12227 del 28 settembre 2009 ed alle successive varianti, ma può ritenersi compatibile.

### **ASPETTI PROGETTUALI E VIABILITÀ COMPLEMENTARE AL LOTTO II.6**

Il progetto del Lotto II.6 oggetto del presente procedimento, unitamente al progetto del lotto 2.5 (Guarene – Roddi), costituisce un segmento del Tronco autostradale dell'Asti-Cuneo (denominato II) che va dal casello di Asti est della A21 (Torino-Piacenza) alla A6 (Torino-Savona) all'altezza di Marene, tale segmento si dovrà collegare ai lotti già in esercizio; 2.4 ad est e 2.7 ad ovest.

Essendo al momento solo il tratto del II.6 sottoposto al procedimento di VIA ed al conseguente presente procedimento, il proponente ha previsto la realizzazione di un raccordo funzionale tra lo stesso lotto II.6 e l'esistente tangenziale di Alba (SP3 bis), che verrà conseguentemente utilizzata anche per il traffico autostradale. Tale raccordo viene a porsi in corrispondenza del tratto terminale per dare funzionalità e continuità a tutto il tronco II anche in assenza del lotto 2.5.

Al fine di sopperire all'incremento di traffico che si riverserà sulla medesima tangenziale, oltre che per favorire una migliore distribuzione del traffico locale durante e dopo i lavori del lotto II.6, si ritiene che debbano essere realizzate una serie di opere complementari e di adduzione allo stesso lotto II.6; di tali opere si allega un elenco dettagliato al presente provvedimento (Allegato 1).

Le opere complementari individuate dal numero 4 al numero 7, in Comune di Alba, risultano individuate nel Progetto Preliminare del nuovo Piano Regolatore della città, adottato con deliberazione consiliare n. 55 del 15.07.2011, quelle da 1 a 3 riguardano interventi relativi alla SP 7 interferita dal tracciato autostradale, mentre al n. 8 è previsto l'adeguamento della tangenziale di Alba (SP3 bis).

Per quanto riguarda invece nello specifico l'aspetto progettuale del lotto II.6 si ritiene opportuno, al fine di preservare la sicurezza sulla SP 7, che nel punto di innesto del ramo di uscita dal parcheggio posto nelle adiacenze della barriera di pedaggio dello Svincolo di Roddi, sulla SP 7 stessa sia consentita solo la svolta a destra e che vengano realizzati opportuni cordoli per impedire anche fisicamente la svolta a sinistra.

### **VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEL DECRETO DEC/VIA/576 DEL 28.10.2011.**

Come previsto nel DEC/VIA/576 del 28.10.2011 si è provveduto alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni regionali (denominate C) contenute nel medesimo Decreto, evidenziando che le prescrizioni date dal Ministero dell'Ambiente (denominate A) abbiano sostanzialmente assorbito le quelle regionali contenute nella DGR 5-1992 del 9.05.2011, anche se il rinvio alla fase progettuale esecutiva, per alcune di esse, non permette di completare esaurientemente entro questa fase progettuale la verifica di tutte le prescrizioni formulate nel DEC/VIA di cui al punto C.

### **Aspetti geologici ed idrogeologici (prescrizioni da C1 a C 12)**

Si rileva come le tematiche legate all'interazione della galleria di Verduno con il sistema carsico impostato nella Formazione Gessoso-Solfifera necessitino ancora di approfondimenti essendo buona parte delle prescrizioni (tecnologia di scavo atta a ridurre le interferenze idrogeologiche, modalità di intasamento delle cavità carsiche nei gessi, Piano di Emergenza) rimandate alla fase di elaborazione del progetto esecutivo. Tale rinvio non permette di esprimersi compiutamente rispetto a soluzioni progettuali di grande interesse per le interferenze dell'opera con la componente

geologica e geoidrologica, con possibili ricadute sulla pericolosità geomorfologica dell'area sottesa alle gallerie di Verduno.

La ricostruzione geologica del nuovo progetto definitivo si mantiene inalterata rispetto alla precedente (già esaminata in sede di VIA), non rilevando la presenza delle argille plioceniche, della giacitura in frana dei principali ammassi gessosi e prevedendo una serie di faglie subverticali per le quali non vi sono riscontri di terreno. Da tale scelta discende che il modello geotecnico sia scarsamente condivisibile come di conseguenza la progettazione del settore occidentale della galleria e relative sezioni tipo, nonché la progettazione dell'imbocco lato Cherasco e altre opere di sbancamento (C.na La Spià).

La rivisitazione del progetto definitivo ha tenuto invece conto della prescrizione che limitava a 5 mt l'altezza massima degli sbancamenti non sostenuti da opere, giungendo alla progettazione di trincee drenanti presso l'imbocco lato Alba della galleria di Verduno; per l'imbocco lato Cherasco si ritiene invece che la mancata previsione di trincee drenanti per i consolidamenti del versante, su sbancamenti di poco inferiori a 5 mt, non sia stata debitamente valutata vista la presenza di scavi non stabili e non verificati (4,5 mt con angolo di scarpa a 45°). La prescrizione C10 richiedeva non di evidenziare i drenaggi della paratia di imbocco, indicati nel disegno II.6D-dD.2.3.16, bensì di prevedere la realizzazione di un sistema di trincee drenanti che coinvolga tutto il versante sovrastante l'imbocco con disposizione delle stesse trincee a spina di pesce al fine di migliorare la stabilità dell'intero pendio che ospita l'opera. Prescrizione che viene reiterata per la redazione del progetto esecutivo.

Per gli stessi imbocchi è fornita la relazione di calcolo adeguata alla normativa vigente e in particolare alle NTC 2008, così come richiesto nelle prescrizioni.

Adeguata risulta la scelta dei punti per il monitoraggio di superficie (topografico ed inclinometrico) ed in accordo con quanto stabilito nel sopralluogo congiunto Soc. AT-CN / Arpa / Regione del 18/10/2011, mentre si ritiene che la relazione sullo stesso monitoraggio non sia sufficientemente strutturata per cui permangono rilevanti incertezze sulla modalità e frequenza di misurazione, nonché sulle condizioni attuali di equilibrio statico degli edifici sovrastanti le gallerie.

In conclusione si ritiene che la risposta alle problematiche sopra esposte debba essere analizzata in sede dell'esistente Osservatorio Ambientale Regionale, così come la verifica della prosecuzione delle attività di monitoraggio e le valutazioni conseguenti, sottolineando che il monitoraggio di superficie attualmente in corso non può essere considerato una misura sufficiente a prevedere e a gestire le emergenze, né tanto meno a garantire la sicurezza degli abitati in relazione alla realizzazione delle gallerie. Per queste previsioni e gestioni si reputa indispensabile un apposito studio sulle interferenze della galleria con il substrato geologico gessoso sede di carsismo e di falde correlate e del conseguente Piano di Emergenza, entrambi rimandati al Progetto Esecutivo. Per questa fase sarebbe stato auspicabile fossero almeno identificati i responsabili esterni e la catena di comando e definite le modalità di utilizzo dei dati per l'attuazione del Piano di Emergenza stesso.

Visto infine lo studio di fattibilità per "Lavori di sistemazione idrogeologica" presentato dal Comune di Verduno unitamente alla già citata D.C.C. n. 3 del 7.03.2012, quali opere compensative a carico della Soc. Asti-Cuneo, si rileva che si tratta di regimazione e collettamento delle acque superficiali lungo la viabilità comunale. Tali opere potranno ridurre la quota di precipitazioni che viene assorbita dalle doline carsiche e di fatto migliorare la circolazione idrica anche in profondità; ciò nonostante la giacitura delle formazioni rocciose e la posizione delle gallerie previste portano a considerare più pericolosa la zona più occidentale delle gallerie, in territorio di La Morra, dove sulla

verticale del settore in cui le gallerie attraverseranno i gessi è presente un abitato di considerevole entità. Questo implica la necessità di un approfondimento dello studio idrogeologico anche in quest'area allo scopo di valutare la necessità di eventuali opere mitigative.

L'assenza nel progetto del lotto II.6 di uno studio idrogeologico sull'acquifero di tipo carsico nei gessi, non consente una valutazione completa dell'impatto delle gallerie sulle acque sotterranee e delle relative e conseguenti possibili azioni di compensazione ma si ritiene che tale valutazione possa essere eseguita e sviluppata sulla base degli studi e degli esiti dei monitoraggi soprarichiamati.

### **Interferenze con l'idrografia superficiale e la rete irrigua. (prescrizioni da C13 a C21)**

C14. *Possibilità di lasciare a demanio l'attuale alveo del Talloria.* La scelta viene demandata alla fase di Progetto Esecutivo.

C16. *Piano di manutenzione del sistema di raccolta acque di Piattaforma.* Sono fornite Indicazioni generiche di manutenzione ordinaria dell'impianto a p. 37 del Documento II.6D-rB.3.1.3, mancano gli elementi tecnici di protezione ambientale quali indicatori, soglie ed azioni.

C17. *Analisi sui rischi incidentali e bonifica degli impianti.* Le modalità di gestione dell'emergenza ambientale di bonifica degli impianti e della piattaforma autostradale vengono demandate alla fase di progettazione esecutiva. A p. 14 del Documento II.6D-rB.3.1.3 vengono unicamente fornite indicazioni in merito alle reti di raccolta delle acque di piattaforma con un dettaglio del tratto in galleria dove è prevista la posa di canalette a fessura per raccolta dei liquidi in caso di sversamento accidentale sulla piattaforma autostradale.

C18. *Efficienza istantanea e/o annuale del sistema di trattamento progettato.* La dimostrazione dell'efficienza del sistema di trattamento delle acque di piattaforma e i criteri di verifica del rischio di ricadute negative sulle qualità delle acque irrigue viene demandata al progetto esecutivo. A p. 36 del Documento II.6D-rB.3.1.3 sono unicamente descritti i sistemi di trattamento delle acque meteoriche di piattaforma funzionanti per gravità e che prevedono la rimozione dei normali inquinanti presenti nelle acque di dilavamento di superfici stradali.

C19. *Piano di prevenzione per la gestione delle acque di venuta della galleria e di dilavamento delle aree di stoccaggio.* Nel Documento II.6D-rB.3.1.3 sono forniti solo parzialmente i dati e le informazioni per la redazione del Piano di prevenzione e gestione delle acque meteoriche di dilavamento e delle acque di lavaggio di aree esterne, ai sensi del regolamento D.P.G.R. 20/02/06 n.1/R.

C 20. *Sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di prima pioggia di tutte le superfici afferenti al casello di Alba Ovest.* Nel documento II.6D-rB.3.1.3 sono riportati i calcoli di verifica, ma mancano le planimetrie con i dettagli costruttivi degli impianti e la previsione di recinzione rimandate alla progettazione esecutiva.

### **Atmosfera (prescrizioni da C22 a C23)**

C22. *Piano di manutenzione dei rivestimenti fotocatalitici.* Il piano non è presente poiché, contrariamente a quanto indicato nel SIA non è più previsto l'uso dei rivestimenti fotocatalitici sulla pavimentazione stradale (superfici orizzontali) e, quindi l'unico trattamento assimilabile ai prodotti foto catalitici è costituito dalla verniciatura dei piedritti delle gallerie..."

C23. *Dispositivi per la protezione dalle polveri .* Non sono stati previsti, progettati o illustrati.



### **Rumore (prescrizioni da C24 a C26)**

C25. *Piano di manutenzione e pulizia del manto stradale fonoassorbente.* Non viene previsto un piano di manutenzione mentre viene rimandato alla fase di progettazione esecutiva.

C26. *Per i ricettori non coinvolti dalle opere di mitigazione si dovrà garantire il rispetto dei limiti previsti dall'art.6 del D.P.R. 142/04.* Quanto riportato nel documento: II.6 D – r .1.1.1; paragrafo 4.II.6, per quanto riguarda i ricettori- CH009A, a pagina 43, 6° capoverso RO002, a pagina 44, 6° capoverso “Altri ricettori” a pagina 44 7° capoverso, non permette di affermare con sufficiente sicurezza che la prescrizione potrà essere ottemperata.

### **Gestione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti, bilancio dei materiali, uso del suolo. (prescrizioni da C27 a C35)**

C27.1) Nel “Piano di Gestione delle Terre e Rocce da Scavo” (elaborato II.6D-rH.1.1.1) non viene specificato quale sia l’allocazione precisa, entro il sito, né per i 120.000 m<sup>3</sup> destinati a probabile rimodellamento, né per i 55.000 m<sup>3</sup> a riempimento; non vengono indicate le aree e i quantitativi per lotti parziali o le superfici in cui avverrà il reimpiego delle terre di smarino. Non viene inoltre indicato se tali aree conterranno elevate percentuali di materiale gessoso. Si ritiene comunque fondamentale evitare la possibile esposizione agli agenti meteorologici, predisponendo una barriera superficiale, anche naturale a permeabilità nulla, che impedisca infiltrazione e lisciviazioni idriche.

L’ubicazione del materiale all’interno dello svincolo di Alba Ovest non consente di cogliere “l’opportunità determinata dalla presenza naturale di minerali gessosi nel settore del lotto II.6 che interessa le aree collinari”. Nella relazione si fa riferimento ai valori elevati di solfati presenti naturalmente nella falda, ma non viene specificato se si tratti di misurazioni nel fondovalle o nell’area collinare dove erano già stati acquisiti dei dati nello studio di impatto ambientale.

C27.2) Rimane da esplicitare in modo più dettagliato il tipo di lavorazione a cui verrebbe sottoposto e in che luogo, il materiale gessoso destinato a recupero in cicli produttivi;

C27.3 Nel contesto di questa prescrizione si deve precisare che il proponente nella dichiarazione contenuta nella nota n. U/12/1079 del 17.04.2012 (acquisita agli atti con n. 2884/DB12.00 del 24.04.2012) esclude la destinazione del materiale estratto dalla galleria al sito n. 3 prossimo al tracciato autostradale; per cui l’alternativa possibile nella prescrizione C27.3 (deposito in siti degradati), non risulta nelle previsioni del proponente, mentre intende destinare la parte di materiale da considerarsi “rifiuto” al sito estrattivo in località Casali, con la conseguente applicazione del D.Lgs 36/2003.

### **Paesaggio**

Per quanto riguarda l’aspetto paesaggistico l’intervento così come proposto è condivisibile e pertanto in linea di massima assentibile ai sensi dell’art. 146 del D.lgs. 42/2004, si ritiene tuttavia utile affrontare in fase di progetto esecutivo alcune riflessioni ed un maggiore controllo sul rapporto percettivo dell’opera sia in relazione diretta al contesto, da chi percorre la strada, sia del rapporto visuale che viene stabilito dal contesto circostante verso l’opera stessa.

### **Valutazione d’Incidenza sul SIC IT1160029 “Colonie di Chiotteri di Santa Vittoria e Monticello d’Alba”. (Prescrizione C36)**

In merito alla Valutazione d’Incidenza dell’opera rispetto al SIC IT1160029 si rileva che le prescrizioni riportate nel DEC\_VIA n. 576 del 28/10/2011 sono state parzialmente ottemperate.

Il monitoraggio condotto sull'utilizzo delle aree interessate dagli interventi da parte delle specie di chiroterti tutelate dal SIC, ha evidenziato, (seppur i rilevamenti siano stati condotti nei soli mesi di settembre e ottobre e con la sola metodologia del bat-detector) la validità dell'ipotesi di spostamento dello svincolo di "Alba ovest" e del sistema degli interventi mitigativi previsti.

Considerando però che l'attività di monitoraggio ante-operam potrà ritenersi conclusa con la copertura dell'intero periodo indicato dalle stesse prescrizioni (aprile – ottobre) e con l'impiego integrato dei due sistemi di monitoraggio proposti (bat-detector e radiotracking), alcune delle ipotesi progettuali proposte presentano significativi margini di indeterminatezza, soprattutto nell'ubicazione. Il protocollo di monitoraggio, una volta attuato, darà indicazioni precise in merito alle rotte maggiormente frequentate dai chiroterti, permettendo di definire l'ubicazione delle strutture di attraversamento (denominate "bat bridge"), al momento proposte in due punti sulla base della letteratura scientifica o di altra documentazione tecnica specifica.

La realizzazione di una copertura artificiale su tutta la parte di tracciato in rilevato, allo scopo di eliminare qualsiasi forma di interazione negativa tra le specie e l'opera si ritiene che non tenga in considerazione con la dovuta attenzione l'alterazione fisica del territorio e il potenziale impatto generato dalla cantieristica necessaria alla sua realizzazione. Se infatti i tempi di realizzazione dell'opera di mitigazione determinano un ulteriore allungamento dell'intervallo tra l'alterazione del territorio rispetto alla soluzione attuale e il ripristino di nuove condizioni ambientali ecologicamente idonee, è molto probabile che gli obiettivi di mitigazione ambientale non vengano raggiunti.

Relativamente al sistema di illuminazione stradale, il progetto definitivo presentato contiene specifici approfondimenti che costituiscono utili riferimenti per adottare adeguate mitigazioni volte a ridurre gli impatti sulla chirotertofauna. Alcune scelte tecniche per la mitigazione dell'impatto luminoso, quali l'adozione delle lampade al sodio di tipo cut-off o semi-cut-off, erano già state assunte nel precedente progetto di cantierizzazione, ma sono state ulteriormente rafforzate con misure aggiuntive.

Per quanto riguarda il progetto stradale, con l'avanzamento della progettazione definitiva che prevede l'adozione dell'alternativa di ubicazione dello svincolo "Alba ovest", sono stati identificati i tratti in cui sarà necessario l'impianto dell'illuminazione stradale per esigenze di sicurezza stradale. In relazione alle caratteristiche dei sistemi di illuminazione adottati per tali tratti, sono state sviluppate specifiche simulazioni ed elaborazioni al fine di valutare l'entità e la natura delle ricadute ambientali prodotte dagli stessi. Dall'analisi di tali applicazioni si rileva che i valori di luminanza imposti dalla normativa vigente per la sicurezza della classe di strada in oggetto hanno limitato gli sforzi di contenimento dell'impatto dell'inquinamento luminoso nelle aree interessate dalla barriera di esazione, lo svincolo Alba ovest ed i raccordi con la tangenziale di Alba. Relativamente alla categoria illuminotecnica di progetto dichiarata per l'autostrada, si evidenzia che, come indicato nel prospetto 3 della Norma UNI 11248, in presenza di una segnaletica cospicua nelle zone conflittuali, è possibile declassarla di una unità. Questo porterebbe a un valore di luminanza minima mantenuta pari a 1,5 cd/m<sup>2</sup> anziché 2 cd/m<sup>2</sup>. Considerata la sensibilità dell'area e la prescrizione di ridurre l'inquinamento luminoso, si ritiene opportuno attenersi al livello minimo di luminanza previsto dalla norma UNI suddetta, al fine, da un lato, di garantire la sicurezza stradale e, dall'altro, di non sovra-illuminare l'infrastruttura al fine di tutelare la chirotertofauna. Si rileva inoltre che, in merito alle 2 roatorie sulla SP.7, non sono riportate le classi illuminotecniche di riferimento e di progetto ai sensi della norma UNI 11248.

In merito invece al sistema di illuminazione delle aree di cantiere, il proponente dichiara che la categoria illuminotecnica più adeguata, secondo la normativa regionale, è rappresentata dalla categoria di zona 1 “Altamente protetta ad illuminazione limitata”. Relativamente all’illuminazione del cantiere è stato però previsto un illuminamento medio mantenuto di 50 lux corrispondente a “rischio alto” (UNI 12464 -2). Si ritiene opportuno consigliare di ridurre tale valore nelle aree in cui il rischio può essere considerato minore, come ad esempio le aree di stoccaggio e deposito di materiale.

#### **Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi (prescrizioni da C37 a C44)**

C37. *Taglio di vegetazione arborea, tutela del periodo riproduttivo dell’avifauna e danneggiamenti agli alberi esistenti.* Sono stati puntualmente censiti gli esemplari arborei al lato delle opere individuando quelli che si dovranno proteggere e quelli il cui sacrificio appare inevitabile. Non è riportata l’indicazione del periodo in cui verrà effettuato il taglio della vegetazione arborea.

C39 C40 C41. *Tutela della fauna acquatica.* L’ottemperanza delle tre prescrizioni viene demandata al Sistema di Gestione Ambientale che però non è presente nel progetto definitivo (vedere anche quanto riportato in merito alla prescrizione C55).

C44. *Monitoraggio ante-operam della fauna anfibia e trasferimento ecoelle.* Il PMA prevede un’attività di monitoraggio di ante operam della fauna anfibia nella zona umida interferita dal lotto 2.06, tramite mappaggio dei siti riproduttivi e conteggio delle ovature, dei girini e campionamento. Lo stesso PMA prevede in CO la prosecuzione dei monitoraggi sulla colonizzazione della area umida sostitutiva; non è stata esplicitata invece la fattibilità del trasferimento di zolle della vegetazione naturale presente nello stagno che verrà ritombato.

#### **Cantierizzazione (prescrizioni da C45 a C47)**

C46. *Interferenze pista cantiere Enel.* Non risultano rilevate le aree umide presenti a lato della pista di cantiere.

C47. *Smantellamento tempestivo cantieri.* Nel cronoprogramma dei lavori del lotto II.6 non sono riportate indicazioni in merito alle tempistiche dei ripristini.

#### **Recupero, mitigazione e compensazione ambientale (prescrizioni da C48 a C52)**

C48. *Progettazione e realizzazione prima dei lavori del lotto II.6 della nuova area umida.* Nel cronoprogramma dei lavori del lotto II.6 non sono riportate indicazioni in merito alle tempistiche progettuali e realizzative dell’opera compensativa.

#### **Piano di Monitoraggio Ambientale e Sistema di Gestione Ambientale (prescrizioni da C53 a C56)**

C53 C55. *Perfezionamento PMA in accordo con Arpa e attività di costruzione dell’opera nell’ambito di un Sistema di Gestione Ambientale.* La richiesta di concordare i monitoraggi preventivamente con ARPA e Regione Piemonte è stata recepita. In merito, in data 10.10.2011 si è tenuta la prima riunione di Tavolo Tecnico con l’Ente di Controllo a cui è seguito un sopralluogo congiunto in data 18.10.2001 ed ancora un sopralluogo in data 26.03.2012 per le componenti ambientali: vegetazione, acque superficiali fauna ed ecosistemi. La prescrizione è però da ritenersi solo parzialmente ottemperata in quanto il processo di revisione del PMA è attualmente in corso. Non è ancora ottemperata la prescrizione in merito al Sistema di Gestione Ambientale, perché il proponente avrebbe già dovuto presentare il progetto di Sistema di Gestione Ambientale indicandone almeno i fondamenti da svilupparsi poi integralmente nel progetto esecutivo.

Tenuto conto di tutto quanto evidenziato, considerati i pareri e i contributi tecnici pervenuti ed elencati in premessa, si ritiene che l'autorizzazione sull'opera debba essere condizionata al recepimento, nella fase di progettazione esecutiva e nella realizzazione, delle prescrizioni di seguito dettagliate:

### **Aspetti progettuali e viabilità complementare al lotto II.6.**

1. Con riferimento al parcheggio posto nelle adiacenze della barriera di pedaggio dello Svincolo di Alba ovest, al fine di preservare la sicurezza sulla SP 7, si ritiene opportuno che nel punto di innesto del ramo di uscita dal parcheggio sulla SP 7 stessa sia consentita solo la svolta a destra e che vengano realizzati opportuni cordoli per impedire anche fisicamente la svolta a sinistra.

2. Dall'esame degli elaborati non risulta chiara l'effettiva utilità della rotatoria sulla SP7 situata in prossimità dell'ex svincolo di Verduno; in tale contesto si dovrà valutare se sia innestabile nella stessa rotatoria la strada comunale per Verduno (oggi utilizzata per l'accesso al cantiere dell'ospedale Alba-Bra), ed alla luce di tale valutazione definire se la rotatoria debba essere mantenuta o meno.

3. Al fine di sopperire all'incremento di traffico che si riverserà sulla tangenziale di Alba dopo la realizzazione del lotto II.6, e per favorire una migliore distribuzione del traffico locale, è necessario che vengano predisposti gli interventi, di cui si riportano in allegato 1 al presente provvedimento le indicazioni relative a dati tecnici, importi, cofinanziamenti e stato di approvazione e che di seguito si dettagliano riportando le tempistiche realizzative:

3.1. Adeguamento dell'intero tracciato della tangenziale di Alba con la realizzazione della doppia carreggiata, con doppia corsia per senso di marcia, posa dello spartitraffico centrale ed ogni opera occorrente per garantire la sicurezza del traffico; con l'occasione dovranno essere realizzati tutti i necessari interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, tra i quali il rifacimento del manto stradale, il rifacimento dei giunti e dei guard-rail, ed essere posizionate, ove occorrenti, le barriere antirumore. Gli svincoli esistenti, ove occorrente, dovranno essere adeguati ai nuovi volumi di traffico della tangenziale (intervento n. 8);

3.2. Realizzazione di una nuova strada che, dallo svincolo del Mogliasso, lungo il canale scolmatore del Riddone, metta direttamente in collegamento la tangenziale con strada Guarene in prossimità della vecchia chiesa parrocchiale del Mussotto, con adeguamento, ove occorrente, del tratto di collegamento con corso Canale; tale opera faciliterà l'accesso all'autostrada del traffico proveniente dalla sinistra Tanaro e dal Roero (Intervento n. 7, nel Comune di Alba);

3.3. Realizzazione del "Terzo ponte sul fiume Tanaro" con le relative opere di collegamento alla viabilità esistente, tra lo svincolo del Mogliasso e Viale Cherasca (intervento n. 6, nel Comune di Alba);

3.4. Realizzazione del collegamento tra via 25 aprile e via Rio Misureto, per convogliare direttamente il traffico proveniente dalle Langhe, attraverso la ex SS 29, in autostrada in direzione Asti (Intervento n. 5, nel Comune di Alba).

3.5. Realizzazione del collegamento tra la rotonda di corso Nebbiolo, comunemente chiamata "Rotonda delle Vigne" e il corso Europa, (Intervento n. 4, nel Comune di Alba);

3.6. Le opere di cui ai punti 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5 dovranno essere realizzate ed aperte al traffico prima dell'adeguamento della tangenziale (punto 3.1), in modo da garantire vie di traffico alternative durante i lavori di adeguamento della tangenziale stessa, che comporteranno inevitabilmente forti restringimenti delle carreggiate; mentre l'adeguamento della tangenziale di Alba dovrà essere realizzato prima dell'apertura al traffico del lotto II.6.

3.7. Miglioramento dei collegamenti dell'area Albese e Braidese con i caselli di Alba Ovest e di Cherasco: Lotto II S.P. n. 7 - Collegamento tra il Ponte di Pollenzo e Via Nogaritis in Comune di Bra (intervento n. 1), adeguamento del tracciato stradale dall'intersezione S.P. n. 3bis in comune di Roddi sino al ponte sul Fiume Tanaro (intervento n. 3), realizzazione del collegamento fra la viabilità ordinaria ed il punto di accesso al nuovo ospedale di Alba-Bra nel comune di Verduno (intervento n. 2).

Per un completo recepimento delle prescrizioni e per concludere con esito favorevole la parte di Verifica di Ottemperanza (punto C) delegata dal DEC/VIA/576 alla Regione Piemonte, a conclusione dell'istruttoria svolta si ritiene opportuno puntualizzare quanto segue:

#### **Aspetti geologici ed idrogeologici**

4. La verifica dell'avvenuto recepimento degli approfondimenti oggetto delle prescrizioni demandate dal DEC/VIA alla fase esecutiva deve essere necessariamente demandata all'Osservatorio Ambientale Regionale, costituito per sovrintendere all'attuazione del monitoraggio e degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale dell'Autostrada AT-CN, di cui il lotto II.6 fa parte.

5. Per quanto riguarda le opere contenute nello studio di fattibilità per "Lavori di sistemazione idrogeologica" presentato dal Comune di Verduno, ma da considerarsi esteso anche al territorio in Comune di La Morra, si richiede al proponente di valutare tali proposte parallelamente al monitoraggio attualmente in corso sul contesto idrogeologico. Gli esiti di tali valutazioni dovranno confluire in sede di Osservatorio Ambientale Regionale per essere esaminati dai Settori regionali competenti.

#### **Interferenze con l'idrografia superficiale e la rete irrigua**

6. La garanzia della proprietà demaniale ultima delle aree dell'attuale alveo del Torrente Talloria, dovrà essere dimostrata fornendo le tavole catastali, la indicazione dei previsti espropri e informazioni sulla eventuale retrocessione dei terreni.

7. Dovrà essere integrato il piano di manutenzione del sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma con elementi tecnici di protezione ambientale quali indicatori e soglie utilizzati per calcolare la frequenza delle attività di manutenzione e le azioni adottate per pervenire alle condizioni ottimali di funzionamento. Anche l'analisi sui possibili rischi incidentali dovrà essere portata al dettaglio richiesto per la progettazione esecutiva e la documentazione progettuale prodotta dovrà essere integrata con i dati tecnici utili alla dimostrazione dell'efficienza del sistema di trattamento delle acque di piattaforma e i criteri di verifica del rischio di ricadute negative sulle qualità delle acque irrigue. Nella progettazione del sistema dovrà essere prevista anche la recinzione degli impianti.

8. Come da DPGR 20/02/06 n. 1/R la documentazione di progetto esecutivo dovrà contenere i seguenti elementi: potenziale caratterizzazione delle acque di prima pioggia e di lavaggio, valutazione dei rendimenti di rimozione degli inquinanti caratteristici conseguibili con la tipologia di trattamento adottata, considerazioni tecniche che hanno portato all'individuazione del recapito

prescelto e dei sistemi di trattamento adottati, disciplinare di operazioni di prevenzione gestione contenente informazioni relative a: frequenza e modalità di operazioni di pulizia e lavaggio delle superfici scolanti, procedure adottate per la prevenzione dell'inquinamento delle acque di prima pioggia e lavaggio, procedure di intervento e di eventuale trattamento in caso di sversamenti accidentali, modalità di informazione e formazione del personale addetto.

### **Atmosfera**

9. Dovrà essere adeguatamente motivata la scelta di non applicare il rivestimento foto-catalitico sulla piattaforma autostradale, ipotizzato in precedenza nel SIA come mitigazione per attenuare il rischio di superamento del limite sul valore massimo orario di ossidi di azoto.

10. Nel progetto esecutivo, gli elaborati di progetto del sistema di abbattimento polveri degli impianti per la produzione di calcestruzzo e della galleria di Verduno, in fase di avanzamento del fronte, dovranno contenere il necessario dettaglio.

### **Rumore**

11. Il piano di manutenzione e pulizia del manto stradale fonoassorbente dovrà raggiungere un livello di dettaglio consono alla fase di progettazione esecutiva e fornire i dati e i criteri adottati per valutare le soglie di efficienza del sistema sulla base delle quali programmare la frequenza delle attività di manutenzione.

12. A seguito di apposita verifica acustica in fase di esercizio dovrà essere garantito il rispetto dei limiti previsti dall'art.6 del D.P.R. 142/04 in livello equivalente di pressione sonora oltre al rispetto dei limiti di livello di pressione ambientale dei recettori particolarmente penalizzati: "CH009A" e "RO002" .

### **Gestione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti, bilancio dei materiali, uso del suolo**

13. Nel Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere specificato:

- quale sia l'allocazione precisa, entro il sito, sia per i 120.000 m<sup>3</sup> destinati a probabile rimodellamento, sia per i 55.000 m<sup>3</sup> a riempimento; dovranno essere indicate le aree e i quantitativi per lotti parziali o le superfici in cui avverrà il reimpiego dei materiali derivanti dagli scavi. In caso di reimpiego dello smarino con questa modalità dovrà essere evitata la possibile esposizione agli agenti meteorologici, predisponendo una barriera superficiale, anche naturale a permeabilità nulla, che impedisca infiltrazione e lisciviazioni idriche. L'impiego di materiale di scavo contenente gessi per interventi di rimodellamento all'interno della cantierizzazione dovrà essere compatibile con le condizioni ambientali del sito e condizionato all'esito delle analisi sito-specifiche dell'area interessata dal rimodellamento, attestanti la presenza naturale di solfati.

Il tipo di lavorazione previsto per il materiale gessoso destinato a recupero in cicli produttivi, verificando la definitiva capacità di ricezione delle due Ditte individuate (Estrazione Gesso e Ecoimpianti CRV ).

14. Il Piano di reperimento dei materiali litoidi e i progetti dei cinque siti di approvvigionamento individuati dovranno essere redatti in conformità ai dettami della l.r. 30/1999 ed in ottemperanza alla nota della Direzione regionale Industria prot. n. 7548/16.4 del 3 luglio 2006, la quale indicava i criteri di coltivazione e recupero ambientale per ogni sito estrattivo.

15. Qualora le ipotesi di gestione dei materiali gessosi previsti nel progetto definitivo in esame non fossero attuabili e si dovesse ricorrere alla sistemazione definitiva presso la cava di Cervere (CN) Cascina Casalì (in questo caso il deposito dei suddetti materiali si configurerà come

“discarica”), l’istanza ex l.r. 30/99 dovrà essere presentata corredata da un cronoprogramma dettagliato dal quale emergano le tempistiche relative al progetto di coltivazione e recupero della cava/discarica unitamente a quelle dello scavo della galleria di Verduno, il tutto ai sensi sia delle l.l.r.r. 69/78 e 30/99 sia dei decreti legislativi 30/5/2008 n. 117 e 152/2006 e della l. 36/2003.

16. Il piano di gestione del terreno agrario derivante dalle operazioni di scotico dovrà essere integrato individuando le modalità di accantonamento finalizzate alla separazione dei diversi orizzonti pedologici, le misure atte a garantire il mantenimento della struttura e della fertilità del terreno di scotico accantonato ed a preservare i cumuli dall’insediamento di vegetazione infestante, le modalità di gestione della movimentazione delle terre per evitare un eccessivo compattamento del suolo.

### **Paesaggio**

17. Relativamente alle barriere al rumore, si richiede l’adozione di manufatti di maggiore qualità formale ed estetica; in particolare dovrà essere evitato l’impiego di quelli eccessivamente compositi e diversificati e dovranno essere considerate alternative di progetto oltre a quella fornita, e tra queste anche l’opzione di adottare barriere miste in legno e vetro. Sia tenuta in ogni caso in conto anche l’esigenza di lasciare aperture visuali verso l’esterno di qualche interesse valutando di intervallare con una certa modularità pannelli a parete piena a pannelli che consentono di traguardare verso l’intorno. A tale scopo e contemporaneamente ridurre gli impatti con l’avifauna si ritiene utile fare un più approfondito 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](http://www.windowcollisions.info/public/leitfaden-voegel-und-glas_it.pdf).

18. Relativamente alla adozione di velette per i tratti in viadotto, per gli attraversamenti e per i ponti, sia approfondita la adozione di elementi di buona qualità formale in grado di fornire una caratterizzazione significativa; anche per la soluzione cromatica, siano fornite alternative possibili in grado di consentire una scelta motivata, apparendo quella verde proposta nelle simulazioni ancora incerta.

19. Dovrà essere ulteriormente indagata l’efficacia della realizzazione delle opere di reintegrazione morfologica delle aree che includono le testate e gli imbocchi delle gallerie; la integrazione a verde delle opere d’arte dovrà tenere in conto anche della necessità che nelle percezioni dall’esterno siano sufficientemente assorbite anche le eventuali artificialità indotte da muri di testata o manufatti di imbocco delle gallerie stesse; in particolare si richiede che la parte aerea degli imbocchi risulti completamente coperta, lasciando solo minimamente percepire nelle prospettive da posizione dominante l’effetto artificioso del cemento. Analogamente nei tratti immediatamente all’esterno delle gallerie, si richiede che siano maggiormente integrate le opere in rilevato o comunque rilevati dal profilo di campagna; il tratto in rilavato lato Cherasco sia maggiormente schermato nel suo attacco a terra.

20. In merito all’area della stazione di esazione e svincolo di Alba ovest si dovranno prevedere interventi integrativi delle opere a verde in modo da limitare le percezioni dall’esterno dei tratti in rilevato. Sempre in relazione all’area del casello si richiede l’opportunità di rivedere dal punto di vista compositivo l’area a parcheggio a ridosso della rotonda stradale risultando tale compresenza un poco invasiva ed artificiosa; sia valutata una alternativa maggiormente snella, addossata preferibilmente all’area di stazione. Si richiede anche che sia valutata l’ipotesi di maggiorare sensibilmente l’effetto di confinamento a verde intorno all’area del medesimo casello.

21. Dovrà essere individuata una migliore integrazione sia nello spazio intercluso tra la tangenziale di Alba e l'innesto autostradale, sia lungo il tratto autostradale corrente in quel tratto in rilavato. Nella panoramica di Verduno, zona nuovo ospedale, si dovrà rendere una maggiore integrazione tra i due rami autostradali non limitando l'intervento alla sola costituzione del boschetto ma procurando anche un maggiore confinamento alla base del tracciato.

### **Valutazione d'Incidenza sul SIC IT1160029 "Colonie di Chiroteri di Santa Vittoria e Monticello d'Alba"**

22. Nel piano di monitoraggio, che dovrà essere presentato al Settore Regionale Pianificazione e Gestione delle Aree Naturali Protette e Arpa Piemonte, dovrà essere inserito, tra i punti oggetto di indagine per la chiroterofauna tramite la metodologia bioacustica, un sito di rilievo in prossimità della vegetazione ripariale limitrofa al cantiere La Morra, all'imbocco della galleria Verduno dal lato Cherasco;

23. Nel Sistema di gestione ambientale dovrà essere inserito uno specifico protocollo che preveda lo spegnimento selettivo dell'illuminazione di cantiere nelle fasce orarie e nelle aree più critiche per gli spostamenti dei pipistrelli; il valore di illuminamento medio del cantiere dovrà essere ridotto ad almeno 30 lux nelle fasce orarie e nelle aree più critiche per gli spostamenti dei pipistrelli; Il valore di luminanza minima mantenuta dovrà essere portato a 1,5 cd/m<sup>2</sup> nelle aree interessate dalla barriera di esazione, dallo svincolo Alba ovest e dei raccordi con la tangenziale di Alba; dovranno inoltre essere individuate, nell'ambito delle aree di cantiere, tutti i siti per i quali è possibile ridurre il valore di illuminamento medio, in quanto classificabili come aree a minor rischio. Il progetto esecutivo dovrà inoltre contenere per gli aspetti illuminotecnici:

- Tabelle fotometriche numeriche degli apparecchi di illuminazione utilizzati, certificati e sottoscritti dal responsabile tecnico del laboratorio di misura, ovvero i dati fotometrici relativi alla ripartizione dell'intensità luminosa (espressa in candele/kilolumen) in tutte le direzioni d'interesse;
- Flusso luminoso iniziale degli apparecchi di illuminazione;
- Fattore di manutenzione degli apparecchi di illuminazione;
- Disegni planimetrici dell'area in studio con riportati i dati di scala, i dati di ubicazione e altezza degli apparecchi luminosi;
- Risultati della simulazione software, ovvero i requisiti fotometrici calcolati per le categorie illuminotecniche di progetto e di esercizio, corredati dalle tabelle dei valori di illuminamento calcolati nella griglia di calcolo.

### **Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi**

24. Nel progetto esecutivo dovrà essere indicata la modalità con cui si darà corso alle indicazioni della normativa della D.G.R. n. 72-13725 del 29 marzo 2010 "Disciplina delle modalità e procedure per la realizzazione di lavori in alveo, programmi, opere e interventi sugli ambienti acquatici ai sensi dell'art. 12 della legge regionale n. 37/2006"; gli interventi sugli ambienti acquatici per la realizzazione del nuovo alveo del Talloria ed il ritombamento del vecchio alveo non dovranno essere effettuati nel periodo tra aprile e giugno. Il Sistema di Gestione Ambientale (che non è contenuto nel progetto definitivo presentato) dovrà prevedere in modo esplicito tempistiche e modalità attuative degli interventi in alveo che rispondano alle indicazioni della Disciplina ed alle prescrizioni C.39, C.40, C.41, A2.57, A2.58 e A2.59 del Decreto VIA.

25. Il progetto del verde e di inserimento ambientale dovrà essere rivisto nelle parti di raccordo con le analoghe opere di inserimento e mitigazione del progetto della strada di collegamento al nuovo Ospedale Alba-Bra. Scopo della revisione sarà il miglioramento della connettività ecologica delle aree interessate. L'approvazione delle eventuali modifiche è demandata all'Osservatorio ambientale. Dovrà essere dimostrata la funzionalità della collocazione del corridoio ecologico



trasversale alla pk 5+900 rispetto alla strada provinciale per il collegamento all'Ospedale Alba-Bra ed alla distribuzione di elementi di vegetazione seminaturale e di strutture di connettività ecologica esistenti tra fondovalle Tanaro e versante collinare.

26. Nel PMA dovranno essere definite le modalità di rilievo della fauna anfibia nella nuova zona umida sostitutiva di quella interferita. Il cronoprogramma dei lavori dovrà permettere l'ottemperanza alla prescrizione relativamente al trasferimento di ecocelle della vegetazione naturale e al collegamento idraulico tra la attuale e la nuova zona umida, ovvero il trasferimento di ecocelle dalla area umida esistente a quella di neo-formazione, già dalle prime fasi di realizzazione del nuovo bacino, con tempestività di collocazione al fine di non arrecare stress di disseccamento.

27. A tutela del periodo riproduttivo dell'avifauna, nei capitolati di affidamento dei lavori dovrà essere previsto che il taglio della vegetazione arboreo-arbustiva sia effettuato nel periodo invernale. Dovranno inoltre essere salvaguardati gli otto esemplari di farnia censiti in corrispondenza dello svincolo di Roddi, evitandone il taglio e operando una modifica degli interventi di rimodellamento morfologico previsti in tale area.

### **Cantierizzazione**

28. Il Sistema di Gestione Ambientale dovrà prevedere un'attività preliminare di ottimizzazione delle occupazioni delle aree e della disposizione dei cantieri, nonché del dimensionamento delle piste per limitare il consumo di suolo e la distruzione di vegetazione naturale.

29. Dovranno essere integrati i documenti relativi al rilievo vegetazionale con il rilievo delle piccole aree umide lungo la pista Enel, mentre il cronoprogramma dei lavori del lotto II.6 dovrà ottemperare alla prescrizione 47 relativamente al pronto ripristino delle aree interferite. Al termine dei lavori l'Osservatorio Ambientale effettuerà una valutazione dell'eventuale opportunità di altre destinazioni delle aree recuperate alla fine delle fasi di cantiere.

30. Considerato che per la realizzazione del lotto 2.7 i mezzi d'opera avevano utilizzato la strada comunale che si diparte dalla Frazione San Michele di Cherasco, rilevata altresì la necessità di salvaguardare il più possibile tale viabilità già compromessa, non dovrà essere previsto l'accesso al cantiere del Lotto II.6 attraverso tale tratto di strada comunale.

### **Interventi di recupero, mitigazione e compensazione ambientale**

31. Si ribadisce l'importanza che la nuova area umida prevista a compensazione sia realizzata e terminata prima dell'inizio dei lavori di realizzazione del lotto II.6, in modo da poter svolgere efficacemente la sua funzione di habitat sostitutivo nei confronti delle specie faunistiche che attualmente frequentano gli ambienti interferiti. Il cronoprogramma dei lavori dovrà quindi permettere l'ottemperanza a tale prescrizione relativamente ai tempi di realizzazione delle opere.

32. Al margine esterno della fascia boscata prevista attorno all'imbocco della galleria lato Alba dovrà essere messo a dimora un filare a sesto fitto di piante a pronto effetto (4.5-5 m) a portamento fastigiato e sviluppo rapido.

### **Piano di Monitoraggio, Sistema di Gestione Ambientale e Osservatorio Ambientale**

33. Il Piano di Monitoraggio per la parte geologica e idrogeologica dovrà essere funzionale ed integrato al Piano di Emergenza (PEE) il quale dovrà identificare i responsabili esterni, la catena di comando e la definizione delle modalità di utilizzo dei dati ottenuti dal PMA. Il Piano di Monitoraggio suddetto così come il PEE devono essere condivisi con ARPA Piemonte e presentati all'Osservatorio Ambientale Regionale. Nel medesimo Osservatorio dovranno inoltre confluire le

altre attività di Monitoraggio Ambientale oltre che la verifica di ottemperanza delle prescrizioni per la fase realizzativa del lotto II.6.

34. Nel PMA deve essere previsto anche il monitoraggio dell'habitat dei piccoli rii collinari a valle dei cantieri e dell'opera, con metodi diversi dall'IFF proposto e più consoni alle dimensioni e caratteristiche degli stessi.

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

La Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni dei relatori;

visto il DPR 383/1994 e s.m.i;  
visto il d.lgs 163/2006 e s.m.i;  
visto il dlgs 152/2006 e s.m.i.;  
vista la l.r. 40/1998 e s.m.i;  
vista la l.r. 30/1999;  
vista la DGR n. 5-1992 del 9.06.2011;  
visti i pareri ed i contributi tecnici acquisiti agli atti;

con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

*delibera*

di esprimere, ai sensi del DPR 383/1994, positiva volontà di Intesa per la localizzazione delle opere contenute nel progetto definitivo del lotto II.6 (Roddi-Diga Enel) dell'autostrada Asti-Cuneo, nonché parere di massima favorevole sulla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al punto C del DEC/VIA/576 del 28.10.2011, rinviando l'espressione sul completo e coerente recepimento, per la fase di progetto esecutivo, all'approvazione da parte dell'Osservatorio Ambientale Regionale AT-CN della documentazione adeguata dal proponente a quanto evidenziato e dettagliato in merito in premessa e che qui si intende integralmente riportato, prima dell'avvio dei lavori del lotto II.6;

di stabilire che la Regione, durante la fase realizzativa, parteciperà alla Verifica di ottemperanza delle prescrizioni in corso d'opera per il tramite dell'Osservatorio Ambientale Regionale per l'autostrada Asti-Cuneo;

di inviare, il presente provvedimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, per il prosieguo dell'iter di competenza.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. n. 22/2010.

(omissis)

Allegato

Allegato 1 alla delibera: Progetto definitivo lotto II-6 (Roddi-Diga Enel) dell'autostrada Asti-Cuneo. Parere di competenza regionale ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione per la localizzazione delle opere e verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA: DVA\_DEC-2011-0000576 del 28.10.2011.

**Dati tecnici - economici delle opere di completamento e di adduzione al Lotto II.6 - A33**

n°	Intervento	Dati tecnici	Importo (escluso IVA)	Importo (compreso IVA)	Cofinanziamento allo stato attuale disponibile (compreso IVA)	Stato di attuazione	
						progettazione	autorizzazioni
1	Adeguamento del tracciato finalizzato al miglioramento dei collegamenti dell'area Albese e Braidese con i caselli di Alba Ovest e di Cherasco Lotto II S.P. n. 7 - Variante di Pollenzo e relativi adeguamenti Collegamento tra il Ponte di Pollenzo e Via Nogarisi in Comune di Bra	Lunghezza dell'intervento circa 1.000 m: - nuova viabilità stradale con sezione tipo C2 (due corsie di 3,50 m, due banchine bitumate di m 1,25 e arginelli erbosi)	€ 1.938.886,51	€ 2.200.200	€ 2.200.200	progetto preliminare	escluso da procedura di valutazione VIA con Determina Prov.le n. 2/2009
2	Realizzazione del collegamento fra la viabilità ordinaria ed il punto di accesso al nuovo ospedale di Alba-Bra nel comune di Verduno.	Lunghezza intervento circa 1.400 m: - nuova viabilità di collegamento alla SP7, mediante rotatoria, con sezione tipo C1 (due corsie da m 3,75, due banchine da m 1,50 e arginelli erbosi) con relative opere di consolidamento del versante (pali trivellati, rivestimento canali ecc..)	€ 13.234.611,41	€ 15.500.000	€ 3.200.000	progetto preliminare	escluso da procedura di valutazione VIA con Determina Prov.le n. 72/2011
3	S.P. n. 7 tronco Roddi-Pollenzo: Adeguamento del tracciato stradale dall'intersezione S.P. n. 3bis in comune di Roddi sino al ponte sul Fiume Tanaro.	Lunghezza intervento circa 6.900 m: - allargamento ed adeguamento della sede stradale esistente alla sezione tipo C1 (due corsie da m 3,75, due banchine da m 1,50 e arginelli erbosi); - consolidamento strutturale ed adeguamento alla sezione tipo C1 del ponte sul fiume Tanaro a "Pollenzo"	€ 21.015.292	€ 25.000.000	-	progetto preliminare	verifica VIA non necessaria con Delibera Prov.le n. 169/2011
4	Realizzazione del collegamento tra la rotonda di corso Nebbiolo e corso Europa, nel comune di Alba.	Lunghezza dell'intervento circa 430m: - nuova viabilità stradale della lunghezza 400 m con sezione tipo C2 (due corsie di 3,50 m, due banchine bitumate di m 1,25 e arginelli erbosi) - realizzazione di ponte su canale Enel avente luce 30 m; - realizzazione di n° 1 rotatoria di interconnessione con la viabilità ordinaria esistente	€ 2.635.850,00	€ 3.101.000	-	studio di fattibilità	verifica VIA e variazione urbanistica da perfezionare
5	Realizzazione del collegamento tra via Liberazione e via Rio Misureto, nel comune di Alba.	Lunghezza dell'intervento circa 890 m: - nuova viabilità stradale della lunghezza 700 m con sezione tipo C2 (due corsie di 3,50 m, due banchine bitumate di m 1,25 e arginelli erbosi); - realizzazione di ponte su canale Cherasca avente luce 140 m; - realizzazione di galleria artificiale di sottopasso ferroviario della lunghezza di m 50; - realizzazione di n° 3 rotatorie di interconnessione con la viabilità ordinaria esistente	€ 8.175.300,00	€ 9.618.000	-	studio di fattibilità	verifica VIA e variazione urbanistica da perfezionare
6	Realizzazione del "Terzo Ponte" sul fiume Tanaro ed opere di collegamento alla viabilità esistente e lo svincolo del Mogliasso e Viale Cherasca, nel comune di Alba.	Lunghezza dell'intervento circa 1.600 m: - nuova viabilità con sezione tipo C1 (due corsie da m 3,75, due banchine da m 1,50 e arginelli erbosi) comprendente un tratto in rilevato ed un tratto su opera d'arte composta da un impalcato principale a tre luci (85+140+85) con sezione trasversale a cassone ad altezza variabile più due impalcati con campate da 50 m (quattro in sponda sinistra e tre in sponda destra); - realizzazione di n° 3 rotatorie di interconnessione con la viabilità ordinaria esistente	€ 23.567.394	€ 27.940.000	€ 12.000.000	progetto preliminare	verifica VIA da esperire
7	Realizzazione della strada di collegamento tra lo svincolo del Mogliasso e la strada Guarene lungo il canale scolmatore del Riddone, nel comune di Alba.	Lunghezza dell'intervento circa 1350 m: - nuova viabilità stradale della lunghezza 900 m con sezione tipo C2 (due corsie di 3,50 m, due banchine bitumate di m 1,25 e arginelli erbosi) - riqualificazione di 450 m di viabilità esistente con adeguamento alla sezione tipo C2 - realizzazione di n° 2 rotatorie di interconnessione con la viabilità ordinaria esistente	€ 4.879.000,00	€ 5.740.000	-	studio di fattibilità	verifica VIA e variazione urbanistica da perfezionare
8	Adeguamento della tangenziale di Alba	Lunghezza dell'intervento circa 5300 m: - riqualifica dello spartitraffico esistente con installazione di una barriera di sicurezza spartitraffico; - adeguamento dello sviluppo delle corsie di accelerazione e decelerazione; - inserimento di nuove piazzole di sosta geometricamente coerenti con i criteri normativi; - installazione delle barriere di sicurezza e dei dispositivi di ritenuta lungo tutta la tangenziale e lo svincolo di Alba Nord-est; - riqualifica delle pavimentazioni esistenti e stesa di manti di usura drenanti e fonoassorbenti; - riqualifica e modifica della segnaletica orizzontale e verticale; - installazione di barriere acustiche; - realizzazione di una nuova intersezione di tipo rotatorio per il collegamento dello svincolo alla viabilità locale a sud della tangenziale; - sistemazione dello svincolo sulla ex SS 231 in comune di Guarene	€ 30.424.903,25	€ 35.000.000	-	Progetto Definitivo in corso di redazione	a carico di AT/CN
<b>TOTALE</b>			<b>€ 105.871.237</b>	<b>€ 124.099.200</b>	<b>€ 17.400.200</b>		