

Deliberazione della Giunta Regionale 24 settembre 2012, n. 13-4592

Infrastrutture strategiche L. 443/2001. Collegamento autostradale Asti-Cuneo (A6-A21), Progetto Preliminare e Studio d'Impatto Ambientale del lotto 2.1dir (o Tangenziale sud-ovest di Asti). Parere di competenza regionale ai sensi dell'art. 165 del D.lgs. 163/2006.

A relazione degli Assessori Bonino, Ravello:

Premesso che:

In data 04.08.2009 la Società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., con sede legale in Roma via XX Settembre 98/E, in qualità di concessionaria per la progettazione, costruzione ed esercizio dell'autostrada Asti-Cuneo, ha trasmesso, in nome e per conto di ANAS SpA, con nota prot. U/09/1828 dello stesso 04.08.2009 alla Direzione regionale Ambiente e con nota prot. U/09/1805 del 30.07.2009, acquisita agli atti con prot. 6770/DB12.00 del 03.08.2009, alla Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica (competente per materia) ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il progetto preliminare e lo Studio d'Impatto Ambientale (SIA) del Lotto 2.1dir dell'Autostrada Asti-Cuneo (o Tangenziale sud-ovest di Asti), per l'espressione del parere regionale ai sensi dell'art. 165 del DLgs 163/2006 e s.m.i. in merito alla localizzazione ed alla compatibilità ambientale dell'opera in oggetto.

In data 13.08.2009 la società ANAS SpA ha trasmesso, con nota CDG-0119355-P del 12.08.09, al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, lo stesso progetto preliminare e SIA del lotto del Lotto 2.1dir dell'Autostrada Asti-Cuneo (o Tangenziale sud-ovest di Asti), per l'approvazione soggetta alle procedure dello stesso D.Lgs 163/2006 e s.m.i.. Con nota CDG-0126385-P del 08.08.2009 ANAS SpA aveva precisato la propria qualifica di soggetto proponente dell'opera in oggetto.

Asti-Cuneo S.p.A. in data 01.08.2009 aveva altresì provveduto alla pubblicazione, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, sul quotidiano "La Stampa" sia nell'edizione nazionale che locale della Provincia di Asti, sul B.U.R.P. ed all'Albo Pretorio del Comune di Asti, dell'avviso di avvio del procedimento ex art. 165 del DLgs. 163/2006 e s.m.i. sul progetto preliminare e sullo Studio di Impatto Ambientale dell'infrastruttura in oggetto, così come previsto dall'art. 24 del DLgs. 152/2006 e s.m.i.

Il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico regionale individuato con DGR n. 21-27037 del 12.04.1999 e s.m.i., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 18 della l.r. 40/1998 per l'espressione del parere regionale nell'ambito delle procedure di competenza nazionale e considerata la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato con nota n. 16519/DB10.02 del 07.08.2009 acquisita agli atti con prot. n. 6956/DB12.00 del 10.08.2009, nella Direzione Trasporti Infrastrutture, Mobilità e Logistica la struttura regionale competente per il coordinamento dell'istruttoria; nella procedura sono inoltre coinvolte le Direzioni: Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia, Ambiente, Opere Pubbliche-Difesa del Suolo-Economia Montana e Foreste, Agricoltura, Attività Produttive-Settore Pianificazione e Verifica Attività Estrattiva.

Il Responsabile del Procedimento ha quindi provveduto a dar notizia sul n. 36 del 10.09.2009 del Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, dell'avvio del procedimento e dell'avvenuto deposito del progetto succitato dando altresì disposizioni per la pubblica consultazione nei 60 giorni successivi allo stesso deposito, presso l'Ufficio Deposito Progetti della Regione Piemonte a Torino in Via Principe Amedeo n. 17.

Il progetto presentato prevede la realizzazione a sud-ovest della città di Asti di un collegamento tangenziale tra la SR 10 (a nord), in prossimità dello svincolo di Asti ovest della A21 e la futura autostrada AT-CN (a sud), permettendo al contempo una serie di collegamenti con la rete viabilistica locale e con l'ospedale cittadino. L'infrastruttura ha una lunghezza complessiva di 5,329 km ed ha quali opere principali: una galleria della lunghezza di circa 1,4 km, per l'attraversamento della collina denominata S. Pietro, un viadotto della lunghezza di circa 1300 mt per l'attraversamento del fiume Tanaro, due attraversamenti del Torrente Bobore, uno svincolo per la connessione con la futura autostrada Asti-Cuneo a sud. In questa sua parte terminale l'infrastruttura interessa il territorio del SIC IT1170003 Stagni di Belangero.

Il tracciato è interamente posto sul territorio comunale della Città di Asti, Provincia di Asti.

Nell'ambito dell'istruttoria regionale si sono tenute, una prima seduta di Conferenza di Servizi unitamente ad una prima riunione di Organo Tecnico, nel giorno 16.09.2009, entrambi convocati con nota n. 7498/DB12.06 del 8.09.2009.

Successivamente alla citata seduta di Conferenza di Servizi e di Organo Tecnico sono pervenuti i seguenti pareri, contributi tecnici e osservazioni:

- Direzione Ambiente-Settore Pianificazione e Gestione delle Aree Naturali Protette: nota prot. n. 23192/DB10.00 acquisita agli atti con n. 9098/DB12.00 del 28.10.2009.
- Provincia di Asti: DGP n. 331 del 08.10.2009 inviata con nota n. 95470 del 12.10.2009 acquisita agli atti con n. 8526/DB12.00 del 13.10.2009.
- Comune di Asti: DGC n. 387 del 15.10.2009 inviata con nota n. 89922 del 19.10.2009 acquisita agli atti con prot. 258/DB12.00 del 18.01.2011.
- Comando regionale militare nord SM-ufficio logistico infrastrutture e servizi militari nota n. 39370 del 10.09.2010 acquisita agli atti con n. 7726/DB12.00 del 17.09.2009.
- Aeronautica Militare, Comando 1° regione aerea, Reparto territorio e patrimonio, prot. TR1-RTP/31/19916/1338/2009/CS, acquisita agli atti con n. 8109/DB12.00 del 30.09.2009.
- ENI-snam rete gas, distretto nord-occidentale prot. n. DI.NOCC-537-DAP del 15.09.09 acquisita agli atti con n. 7919/DB12.00 del 24.09.2009.
- ASP Asti Servizi Pubblici, nota 8794 del 1.10.09 acquisita agli atti con 8624/DB12.00 09.10.2009.

Sono inoltre pervenute, durante il periodo di consultazione al pubblico, ventisei osservazioni nelle quali i contenuti tecnici vertevano in particolare sugli aspetti viabilistici e relative analisi di traffico assunte alla base della progettazione, sulle indagini geognostiche, sugli studi idrogeologici ed idraulici, sui costi delle opere e sugli impatti al SIC Stagni di Belangero.

Per quanto riguarda gli aspetti viabilistici si rileva che il progetto presentato in prima istanza proponeva una sezione stradale variabile: a due corsie più emergenza per senso di marcia per la parte di innesto sulla futura autostrada Asti-Cuneo e per il tratto in galleria e ad una corsia per senso di marcia per il resto del tracciato.

La variabilità di sezione stradale con possibili ripercussioni sulla sicurezza dell'infrastruttura, unitamente ad altre problematiche emerse durante la Conferenza di Servizi regionale e contenute nel relativo verbale unitamente alla necessità di una loro risoluzione da individuarsi congiuntamente agli EELL e al Ministero dell'Ambiente, competente per il procedimento di VIA del progetto in esame (di cui il procedimento regionale costituisce endoprocedimento), aveva portato a sospendere il procedimento regionale una prima volta con DGR 25-12556 del 16.11.2009 ed una seconda volta con DGR 50-13135 del 25.01.2010, in attesa di risposte di carattere tecnico da parte del proponente.

Con nota del 05.11.2009 prot. exDSA-2009-0029485 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare aveva nel frattempo richiesto al proponente il perfezionamento degli atti ai fini dell'attivazione della propria procedura di VIA sul progetto presentato.

A seguito dell'attivazione della Commissione Tecnica VIA-VAS dello stesso Ministero dell'Ambiente, avvenuta solo in data 13.07.2010, il Responsabile del Procedimento regionale con nota 6125/DB12.06 del 12.08.2010 trasmise una relazione istruttoria sul progetto in esame alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente ed alla stessa Commissione Tecnica VIA-VAS, che illustrava tutte le perplessità emerse sino a quel momento nell'istruttoria condotta.

Con nota CTVA-2010-2853 del 19.08.2010 la Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente chiese quindi al proponente, ANAS SpA, la presentazione di documentazione integrativa sospendendo di fatto il procedimento nazionale; a tale nota il proponente risponde con una richiesta motivata di proroga di 60 gg (prot. CDG-0157605-P del 12.11.2010 acquisita agli atti con n. 8120/DB12.00 del 15.11.2010), concessa dalla stessa Commissione VIA con nota CTVA-2010-0004225 del 26.11.2010 (acquisita agli atti con n. 8795/DB12.00 del 14.12.2010) portando la scadenza per la consegna della documentazione al 10.01.2011.

Con nota n. 8250/DB12.00 del 19.11.2010 il Responsabile del Procedimento comunicava ai componenti la Conferenza di Servizi la richiesta di integrazioni sopra citata, chiedendo agli stessi di tenerne conto nell'espressione del parere di competenza.

Nel frattempo con nota n. 8745/DB12.06 del 10.12.2010 è stato convocato un incontro, richiesto dalla concessionaria Asti-Cuneo SpA, presso la Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture Mobilità e Logistica, con i rappresentanti degli EELL interessati dal progetto, al fine di ottenere indicazioni in merito alle ipotesi progettuali da approfondire (sezione stradale ed alternative di tracciato per la parte terminale di innesto alla A33).

Con nota n. CDG-0010153-P del 24.01.2011, acquisita agli atti con prot. n. 632DB12.00 del 01.02.2011, il proponente richiese invece una ulteriore proroga di 60 gg per la consegna delle integrazioni portando il termine all'11 marzo 2011.

Con nota n. U/11/605 del 10.03.2011, acquisita agli atti con prot. 1558/DB12.00 del 11.03.2011, la concessionaria Asti-Cuneo SpA consegnò infine la documentazione integrativa richiesta dalla Commissione Tecnica VIA-VAS non provvedendo però alla pubblicazione della stessa, che venne invece ritenuta necessaria dalla Commissione VIA con nota CTVA-2011-0001536 del 27.04.2011; insieme alla richiesta di una cartografia generale di confronto tra le alternative di tracciato.

La società concessionaria Asti-Cuneo SpA ha pertanto proceduto alla pubblicazione sui quotidiani La Stampa e il Giornale del 25.06.2011 della documentazione integrativa richiesta con entrambe le note CTVA-2010-2853 del 19.08.2010 e CTVA-2011-0001536 del 27.04.2011. Tale documentazione è stata consegnata all'ufficio deposito regionale in data 27.06.2011 con nota n. U/11/1551 del 20.06.2011, mentre venne presentata la documentazione progettuale richiesta dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali con nota n. DG/PBAA C/34.19.04/7145/2009 del 21.10.2009.

Il Responsabile del Procedimento regionale, ha provveduto pertanto a dar notizia sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 28 del 14.07.2011 dell'avvenuto deposito delle integrazioni e della loro messa a disposizione per la consultazione da parte del pubblico.

Per la disamina della documentazione integrativa presentata sono state convocate, con nota 4794/DB12.06 del 19.07.2011, una seconda seduta di CdS e una seconda riunione di Organo Tecnico per il giorno 26.07.2011, nel corso delle quali sono stati dibattuti in particolare i seguenti argomenti:

- Esiti dello studio di traffico per la sezione stradale in categoria C1 su tutta la lunghezza del tracciato principale dell'infrastruttura.
- Confronto con gli EE LL sulle soluzioni alternative (1 e 2) proposte nel SIA per lo svincolo di Rocca Schiavino ed oggetto dell'analisi multicriteria.
- Collegamento dell'infrastruttura in oggetto con il casello di Asti-ovest della Torino-Piacenza A 21.

A seguito delle suddette riunioni di CdS e di Organo Tecnico sono pervenuti i seguenti pareri e contributi tecnici.

- Direzione Ambiente-Settore Pianificazione e Gestione delle Aree Naturali Protette, nota prot.13240/DB10.10 del 21.07.2011, acquisita agli atti con n. 4956/DB12.00 del 23.07.2011.
- ATO 5-Astigiano-Monferrato, nota prot. 1091 del 21.07.2011 acquisita agli atti con n. 4926 del 26.07.2011.
- ASL AT: nota n. 25601 del 28.07.2011 acquisita con n. 5191/DB12.00 del 03.08.2011.
- Comando Regione Militare Nord-Ufficio Logistico Infrastrutture e Servitù Militari note n. 24713 del 29.06.2011 e n. 2470 del 29.06.2011 acquisite agli atti con nn. 5196/DB12.00 e 5198/DB12.00 del 3.08.2011.
- Direzione Programmazione Strategica Politiche Territoriali ed Edilizia- Settore Copianificazione Urbanistica Provincia di Asti prot. 28463/DB08.08 del 04.08.2011 ed acquisita agli atti con n. 5590/DB12.00 del 25.08.2011.
- ENEL Distribuzione prot. Enel-DIS-26/08/2011-1342350 del 26/08/2011 acquisita agli atti con n. 5623/DB12.00 del 29.08.2011.
- ARPA Piemonte prot. n. 83901 del 29.08.2011 acquisita agli atti con n. 5764/DB12.00 del 6.09.2011.
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste – Settore Pianificazione Difesa del Suolo-Dighe prot. n. 64865/DB14.02 del 31.08.11 acquisita con n. 5741/DB12.00 del 05.09.2011.
- Direzione Agricoltura nota prot. 21136/DB1108 del 12.09.2011 acquisita agli atti con n. 5846/DB12.00 del 12.09.2011.
- Direzione Ambiente, nota prot. 15815/DB10.00 del 13.09.2011, acquisita agli atti con prot. 5930/DB12.00 del 14.09.2011.
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste – Settore Prevenzione del Rischio Geologico- area di Alessandria, Asti, Biella e Vercelli, prot. n. 67001/DB14.21AT del 12.09.2011 acquisita agli atti con n. 6024/DB12.00 del 20.09.2011.
- Direzione Programmazione Strategica Politiche Territoriali ed Edilizia- Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio prot. n. 34292/DB08.14 del 26.09.2011 acquisita agli atti con n. 6205/DB12.00 del 28.09.2011.
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste - Settore Decentrato OOPP e Difesa Assetto Idrogeologico di Asti prot. 69361/DB1408 del 19.09.2011 acquisita agli atti con prot. n. 6242/DB12.00 del 29.09.2011.
- Direzione Attività Produttive-Settore Pianificazione e Verifica Attività Estrattiva, prot. 11655/DB16.05 del 6.10.2011 acquisita agli atti con n. 6365/DB12.00 del 07.10.2011.

Sono inoltre pervenute quindici osservazioni da parte del pubblico riguardanti il progetto integrato.

Considerato inoltre che:

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con nota n. DG/PBAAC/34.19.04/32215/2011 del 14.10.2011, acquisita agli atti con n. 6553/DB12.00 del 17.10.2011, successivamente ad una riunione tenutasi in data 29.09.2011 presso la Commissione Tecnica di Valutazione VIA-VAS, ha formalmente espresso un parere sfavorevole al progetto presentato in quanto ha ritenuto non mitigabile l'impatto sui vari aspetti della componente paesaggistica, rilevando come la soluzione in ultimo prospettata (riduzione dell'intero tracciato ad una sola carreggiata), anche se non appare come risolutiva delle criticità riscontrate, non sia stata comunque accompagnata da un adeguato aggiornamento del SIA.

Propone inoltre ai presenti l'approfondimento di un alternativa progettuale all'interno del contesto urbano mediante adeguamento della strada lungo Bobore, ristrutturazione di C.so Savona e raddoppio del ponte esistente, di cui chiede approfondimenti al proponente.

Nello stesso incontro del 29.09.2011 la Regione Piemonte aveva invece espresso il proprio parere di massima positivo al progetto di strada extraurbana come in ultimo ipotizzata (integrazioni 27.06.2011) che consentisse prioritariamente una distribuzione del traffico locale e secondariamente il collegamento con le infrastrutture autostradali (A21 ed A33), condividendo la mancanza di adeguamento dello Studio d'Impatto Ambientale, ma ribadendo come la soluzione prospettata dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali fosse stata a suo tempo esclusa dalle amministrazioni locali interessate, per problemi idraulici e geometrici, e ritenendo invece opportuno, così come anche richiesto dalle stesse amministrazioni, una riprogettazione dello svincolo di Rocca Schiavino al fine di consentire un collegamento anche alla viabilità provinciale riducendo al contempo l'impatto ambientale e paesaggistico delle opere sulle aree del SIC Stagni di Belangero.

Nella seconda riunione presso la Commissione Tecnica di Valutazione VIA-VAS tenutasi in data 02.03.2012, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, vista la mancanza di elementi progettuali innovativi, ha ribadito le proprie posizioni; successivamente formalizzate con nota n. DG/PBAAC/34.19.04/7176/2012 del 09.03.2012, acquisita agli atti con n. 1833/DB12.00 del 12.03.2012. Allo stesso modo sono state ribadite da Regione Piemonte le osservazioni già espresse nell'incontro del 29.09.2011: le stesse sono state poi riformulate con richiesta di approfondimento progettuale al proponente con nota n. 2071/DB12.06 del 20.03.2012.

Infine stante l'inerzia di proponente e Ministero dell'Ambiente nel procedere, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con nota n. DG/PBAAC/34.19.04/15955/2012 del 01.06.2012, acquisita agli atti con n. 3813/DB12.00 del 04.06.2012, ha dichiarato la propria intenzione a chiudere il procedimento in corso.

Considerato infine 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 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, dove è altresì previsto un aggiornamento semestrale sull'attuazione del Piano medesimo, da fornire all'Osservatorio Ambientale soprarichiamato.

In conclusione alla luce degli approfondimenti condotti dall'Organo Tecnico regionale con il supporto tecnico-scientifico di ARPA Piemonte, tenuto conto di tutta la documentazione fornita dal proponente e delle risultanze delle sedute di Conferenza di Servizi, nonché dell'istruttoria condotta, si riporta quanto segue:

LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA:

Gli approfondimenti e le analisi svolte dal proponente nella documentazione presentata in data 04.08.2009 hanno considerato e valutato le interferenze del tracciato proposto con i Piani e le Norme della Pianificazione Territoriale sovraordinata, in particolare rispetto a:

- Il nuovo Piano Territoriale Regionale (in corso di redazione)
- Il Piano Paesaggistico Regionale (in corso di redazione)
- Il Piano Regionale di Tutela delle Acque
- Il Piano Regionale di Risanamento e di Tutela della Qualità dell'Aria
- Il Piano Territoriale della Provincia di Asti

Si evidenzia come sia avvenuta, successivamente alla presentazione delle integrazioni al progetto in esame, con Delibera del Consiglio Regionale n. 122-29783 del 21.07.2011, l'approvazione del nuovo Piano Territoriale Regionale e l'adozione con DGR n. 53-11975 del 4.08.2009 del Piano Paesaggistico Regionale con le relative misure di salvaguardia previste dall'art. 143, c. 9 del D.Lgs 42/2004.

L'intervento in oggetto pur essendo previsto dal PRGC della Città di Asti ha un tracciato che si discosta per alcune parti da quello contenuto nello stesso PRGC, per cui analizzando le aree normative coinvolte dal tracciato viario si evidenzia la non conformità del progetto rispetto alle previsioni urbanistiche, ma la sua compatibilità.

Considerato che ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione la valutazione regionale deve poggiare sulle valutazioni dell'Amministrazione Comunale per legge titolare delle funzioni di pianificazione sul proprio territorio, si riferisce del parere favorevole della Città di Asti alla soluzione di infrastruttura con categoria di tipo C1, mentre in merito alle alternative di tracciato approfondite dal proponente con le integrazioni presentate in data 27.06.2011, il Comune di Asti evidenzia come l'alternativa 1 risulti certamente meno impattante sul tessuto urbanizzato di C.so Savona e relative aree normative di PRGC.

ASPETTI PROGETTUALI:

Viabilità: Gli ultimi studi effettuati dal proponente (integrazioni del 27.06.2011) hanno valutato un utilizzo dell'infrastruttura prioritariamente dedicato al traffico di tipo locale e secondariamente al traffico di tipo autostradale, consentendo di porre a confronto la realizzabilità di due tipologie di infrastruttura (autostradale e strada extraurbana) nel contesto territoriale attraversato e permettendo di indirizzare la scelta verso la soluzione progettuale con minori impatti e costi, anche se entrambi non ancora quantificati dal proponente.

Visto poi quanto emerso dall'analisi multicriteria presentata con le integrazioni del 27.06.2011, dove il minor impatto risulta per l'alternativa 1 dello Svincolo di Rocca Schiavino, oltre alle considerazioni espresse dagli EELL durante la CdS regionale - che rilevano nell'alternativa 2 una incidenza diretta e maggiore sull'edificato posto nell'intorno di C. Savona - si ritiene che la stessa alternativa 1 possa considerarsi la scelta più condivisibile, anche a seguito delle considerazioni di carattere ambientale più oltre riportate.

Fermo restando quindi quanto condiviso in merito alle scelte progettuali sia di tracciato che di sezione stradale e sopra sinteticamente riferito, si ritiene opportuno studiare l'accessibilità diretta della nuova infrastruttura alla S.P. 59 (Asti – Isola d'Asti) in corrispondenza dello svincolo di innesto sull'Autostrada Asti-Cuneo (Rocca Schiavino), fornendo in tal modo un'utile alternativa al solo collegamento con l'autostrada e garantendo nel contempo l'utilizzo del ponte sul Tanaro al traffico locale quale alternativa alla viabilità di C.so Savona.

Relativamente allo stesso svincolo ed al fine di portare una sensibile riduzione dell'impatto ambientale, dovrebbe essere valutata una riprogettazione del medesimo con riduzione dell'occupazione planimetrica.

Si ritiene inoltre opportuna una riprogettazione del tratto stradale (posto tra la rotatoria esistente, già realizzata dal Comune di Asti, sino all'innesto sulla rotatoria innanzi al nuovo Ospedale) di collegamento tra la tangenziale ed il nuovo ospedale cittadino, che ponga maggiore attenzione all'andamento orografico del versante collinare oltre corso Ivrea in considerazione delle infrastrutture esistenti in fregio all'insediamento commerciale lungo il Rio Rilate e sulla base della soluzione progettuale concordata tra Comune e Provincia nell'Accordo di Intesa Istituzionale sottoscritto il 19 aprile 2004.

Si reputa inoltre necessario fornire un collegamento più diretto, rispetto a quello proposto, della nuova infrastruttura in progetto con l'esistente casello autostradale di Asti-ovest della A21; questo al fine di non gravare sulla viabilità della SR 10 (C.so Torino). Per ottenere questo si ritiene appropriata la realizzazione di una bretella, con un nuovo ponte sul Bobore, che colleghi la tangenziale ed il casello inserendo uno svincolo a rotatoria sulla stessa S.R. 10.

Attraversamenti idraulici: pur rimandando alle valutazioni delle Autorità competenti in materia, che si esprimeranno sulla progettazione definitiva dell'opera, si ritiene utile in questo endoprocedimento regionale ed in via preliminare, evidenziare quanto emerso dall'analisi della documentazione progettuale.

Per l'attraversamento del *Fiume Tanaro* sono state compiute dal proponente delle indagini idrauliche e geomorfologiche atte a verificare la compatibilità degli interventi in progetto rispetto alla dinamica del fiume Tanaro e l'assenza di interferenze negative rispetto alla pianificazione di bacino vigente ed all'assetto di difesa idraulica del corso d'acqua.

Si ritiene però che una maggiore approfondimento, anche attraverso l'impiego di codici di calcolo più avanzati, debba essere posto ai seguenti punti:

- Valutazioni specifiche e più puntuali degli eventuali effetti degli interventi in progetto sulle opere arginali presenti (verifica del franco idraulico rispetto al Tr 200 anni e verifica dell'assenza di fenomeni indotti che possano comportare problemi di stabilità agli stessi argini).
- Valutazioni di eventuali fenomeni di erosione in alveo instaurabili dalla realizzazione delle opere previste e conseguente definizione degli accorgimenti tecnici per il loro superamento.

- Valutazione delle potenziali interferenze tra la dinamica fluviale, in relazione ad eventi di piena, e l'interconnessione di Rocca Schiavino che nell'alternativa 1 ricade per gran parte all'interno della fascia B (del PAI) e a ridosso degli argini in destra idrografica realizzati dopo il 1994. Gli studi realizzati valutano esclusivamente la compatibilità rispetto al viadotto di attraversamento del Tanaro e non per l'interconnessione.
- Il tracciato altimetrico "a corda molle" della Galleria denominata San Pietro e la localizzazione del relativo punto di imbocco lato sud si ritiene siano scelte poco cautelative dal punto di vista del rischio idraulico, in quanto l'imbocco risulta situato in un'area posta esternamente alle fasce fluviali del Tanaro, ma allagata nel 1994 con battenti idrici registrati superiori al metro, oltre che prossima ad un nodo idraulico di una certa rilevanza e criticità rappresentato dalla confluenza Tanaro – Borbore.

In merito agli studi sul *Torrente Borbore*, si evidenzia che il modello idraulico realizzato dal proponente ha interessato solo il tratto del corso d'acqua a monte dell'attraversamento del Borbore ("viadotto Borbore"), lungo il tracciato denominato "*asse principale*" dell'infrastruttura in progetto.

Il valore di portata utilizzato nella simulazione idraulica è di 800 m³/s, pari al valore utilizzato dall'allora Magistrato per il Po per la progettazione del sistema di difesa idraulica del torrente Borbore dopo l'evento alluvionale del 1994.

Le aree di esondazione definite dallo studio idraulico risultano decisamente meno estese sia rispetto a quelle verificatesi in seguito all'evento del novembre 1994, sia rispetto a quelle determinate dalle analisi idrologico-idrauliche dell'Amministrazione comunale di Asti per l'adeguamento del proprio strumento urbanistico al PAI, di cui occorrerebbe tenere conto ai fini della progettazione.

In destra idrografica, a monte del tratto indagato idraulicamente, è presente poi un alveo abbandonato ma potenzialmente riattivabile, evidenziato nell'analisi geomorfologica contenuta nella documentazione progettuale, di cui tuttavia la progettazione non sembra tenere conto.

Inoltre, sempre a riguardo del "viadotto Borbore", si segnala la scelta, non condivisibile, anche ai sensi della "*Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche all'interno delle fasce A e B*", adottata con Deliberazione n. 18/2001 del C.I. dell'Autorità di Bacino del fiume Po, ed idraulicamente anomala, di collocare una pila in corrispondenza dell'alveo inciso.

Infine si ritiene che debbano essere verificate le interferenze provocate dall'opera di attraversamento rispetto alle arginature esistenti, sia in termini di livelli idrometrici che di possibili inneschi di processi erosivi laterali e di fondo.

In particolare, si evidenzia che non risulta valutata l'interferenza dell'opera di attraversamento con l'arginatura presente in sinistra idrografica, in relazione all'aumento dei livelli idrici calcolati (incremento indicato pari a 16 cm con un rigurgito che si estende fino a 250 m).

Per quanto riguarda il secondo attraversamento sul Borbore (collegamento corso Alba – cavalcavia "Giolitti") non sono state fatte valutazioni di compatibilità, in quanto si è affermato che le caratteristiche tipologiche della struttura in progetto (viadotto di 6 campate per una lunghezza complessiva di 305 m), che prevede anche lo scalcamento dell'adiacente linea ferroviaria Asti – Alba, sono tali da non determinare interferenze con la dinamica del torrente Borbore.

Si rileva infine che la parte di tracciato in fregio al *Rio Rilate* (ovvero quella che ha origine dalla rotatoria di intersezione con la SR 10) si sviluppa su di un'area soggetta alla dinamica fluviale dello stesso rio e classificata EmA dalla Variante del P.R.G. di adeguamento al P.A.I. del Comune di Asti (giugno 2009) e che per tale parte si ritiene non siano stati presi tutti gli accorgimenti necessari per minimizzare i rischi di allagamento della carreggiata.

Aspetti geotecnici: La documentazione esaminata non comprende le prove di taglio per la definizione dei parametri geotecnici in termini di sforzi efficaci e presenta inoltre alcune incongruenze tra parametri geotecnici utilizzati in fase di progettazione e i parametri definiti attraverso le prove di laboratorio, si rileva inoltre che l'indagine geognostica sull'asse della galleria appare non essere adeguata in quanto riferita ad un solo sondaggio.

Non sono presenti gli esiti delle prove geotecniche sui depositi fluviali mentre sono stati attribuiti valori di coesione eccessivamente elevati per i depositi di coltre, così come i valori indicati per i depositi fluviali attuali non sono desunti da prove geognostiche.

ASPETTI AMBIENTALI:

Per quanto concerne in specifico il SIA, poiché a conclusione dell'iter regionale è emersa una sostanziale concordanza nel considerare più compatibile l'alternativa che prevede la tangenziale sud-ovest di Asti come strada extraurbana secondaria di categoria C1, quindi ad una sola corsia per senso di marcia ed un'unica galleria per l'attraversamento della collina S. Pietro, di conseguenza risulta necessaria una integrazione dello Studio presentato nell'agosto del 2009 per renderlo coerente con il diverso quadro di riferimento, sia progettuale che ambientale, di questa alternativa.

Pur considerando che la nuova ipotesi consente un impatto ambientale più contenuto nel contesto territoriale, per pervenire ad un'ideale e compatibile progettazione definitiva si ritiene opportuno evidenziare quanto segue per le singole componenti ambientali.

Atmosfera:

Il tracciato in progetto interessa anche zone residenziali con presenza di ricettori sensibili, quali scuole e ospedali che potranno essere soggette ad un peggioramento dell'attuale qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico sia nelle fasi di realizzazione sia in fase di esercizio dell'opera.

I modelli utilizzati per la dispersione degli inquinanti risultano adeguati alla tipologia di sorgente tuttavia non risulta apprezzabile la stesura dei dati di ingresso e dei risultati ottenuti dall'utilizzo dei modelli di dispersione degli inquinanti ISC3 e CALINE 4. Ai fini di un'adeguata definizione degli interventi di mitigazione si evidenzia che il Comune di Asti è inserito, nell'ambito del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, alla "Zona di Piano", che corrisponde alla porzione di territorio piemontese per la quale devono essere predisposti, nell'ambito dei Piani di miglioramento progressivo dell'aria ambiente, i Piani di Azione (art. 7 del Dlgs. N. 351/99) al fine di ridurre il rischio di superamento dei limiti e delle soglie di allarme e garantire il rispetto dei limiti fissati dalla normativa, entro i tempi previsti.

In merito, già lo studio di impatto ambientale evidenzia come ad oggi nel Comune di Asti non siano rispettati i limiti relativi al PM10.

Rispetto alla caratterizzazione meteorologica si rileva invece che la stazione meteorologica considerata nel SIA non risulta essere la più significativa del territorio attraversato mentre manca uno studio su precipitazioni e andamento delle temperature su scala locale e la rosa dei venti non è stata valutata su base stagionale (primavera/estate e autunno/inverno).

Acque superficiali

Si ritiene che non siano stati proposti in progetto tutti i provvedimenti necessari per prevenire la possibilità di inquinamento delle acque dei corpi idrici (Tanaro e Borbore) interessati dall'opera né predisposto un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali per la realizzazione dei viadotti sostenuti da pile in alveo per l'attraversamento dei corsi d'acqua.

Dal confronto della documentazione progettuale con la banca dati regionale si rilevano molteplici situazioni di interferenza, sia puntuale sia lineare, delle opere in progetto con le infrastrutture del servizio idrico di acquedotto e di fognatura gestito dal Servizio Idrico Integrato (ASP-Asti Servizi Pubblici SpA).

Gestione delle acque di piattaforma:

La quantificazione dell' "acqua di prima pioggia" da trattare è fatta su base convenzionale normativa, si osserva che l'applicazione di tale base convenzionale è pertinente solamente ove non si abbia una conoscenza sufficiente delle pressioni ambientali e dello stato dell'ambiente ed il caso in esame si ritiene non lo sia. Si rileva poi che non sono state analizzate altre possibili soluzioni di trattamento, rispetto a quelle proposte, in grado di garantire maggiori efficienze di depurazione a fronte di un potenziale minore impatto ambientale (es. sistemi di fitodepurazione e/o sub-irrigazione).

Non sono state indicate negli elaborati i dati di superficie scolante, durata delle precipitazioni, altezze di pioggia e conseguenti portate calcolate, 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 pervenire ad una valutazione dell'adeguatezza del sistema di trattamento previsto dal progetto a rimuovere una parte significativa del carico inquinante presente nelle acque di prima pioggia.

Non è inoltre riportata una stima del carico presente e non è dichiarata una efficienza istantanea o annuale del sistema progettato, nella rimozione di detto carico. Sulla base dei dati idrologici ed idraulici noti è necessario identificare gli eventi critici che, per intensità, distribuzione stagionale e frequenza, possono mobilitare il massimo carico di inquinanti.

Per quanto riguarda le acque scaricate nel recettore (acque di "prima pioggia" trattate e acque non trattate) il rispetto dei limiti agli scarichi è enunciato ma non supportato da alcun dato.

Acque sotterranee

Valutato il progetto della galleria San Pietro ed in particolare il tratto di galleria artificiale, si ritiene che non sia sufficientemente approfondito il potenziale impatto sui livelli piezometrici a monte e a valle dell'opera in relazione sia alla realizzazione della stessa galleria, sia alle possibili influenze sui pozzi presenti nell'area. In particolare si evidenzia lo scarso approfondimento delle dinamiche idrogeologiche quali: fluttuazioni della falda nel corso dell'anno, interferenze con il tracciato, caratterizzazione chimica.

Suolo, Terre e rocce da scavo, Gestione inerti e rifiuti

L'area interessata dalle due alternative di tracciato, studiate dal proponente nell'analisi multicriteria, è prevalentemente agricola ed è caratterizzata dalla presenza di seminativi. Nel suo complesso l'area è caratterizzata da suoli ad elevata capacità d'uso (I e II classe), con porzioni limitate di suoli in V classe con limitazioni dovute al rischio di inondazione del fiume Tanaro. In prossimità dello stesso Tanaro e nell'area dell'Oasi della Bula (localizzata all'interno del SIC "Stagli di Belangero")

sono presenti aree occupate da vegetazione naturaliforme mentre le aree immediatamente a nord-est di queste e comprese fra il ponte di Corso Savona e il ponte ferroviario della linea Asti-Nizza Monferrato sono invece urbanizzate, con presenza di alcuni lotti destinati all'orticoltura.

Per quanto riguarda l'alternativa 1, il viadotto attraversa una zona destinata a verde urbano attrezzato, con la presenza di un campo da golf e ricade in terreni in seconda classe di capacità d'uso del suolo. Lo svincolo ubicato all'interno del S.I.C. "Stagni di Belangero", ricade su terreni in prima classe ed interferisce così come anche parte del tracciato con un'area a vegetazione naturaliforme in cui sono presenti due specchi d'acqua.

Per quanto riguarda invece l'alternativa 2, lo svincolo ipotizzato comporta un consumo di suolo più elevato rispetto alla soluzione 1, è localizzato in un'area agricola con suoli di seconda classe di capacità d'uso. Anche in questo caso il viadotto sul Tanaro interferisce con aree a vegetazione naturaliforme, le quali, rispetto all'alternativa 1, si presentano però più strutturate, continue e ampie.

Il rilevato di accesso al viadotto interferisce in modo marginale con aree destinate all'orticoltura; la parte finale del viadotto e quella iniziale del rilevato ricadono inoltre in terreni di I classe di capacità d'uso. L'alternativa 2 presenta la criticità della vicinanza del tratto "Ponte Tanaro" con l'area urbanizzata di Borgo Tanaro e l'interferenza con il corridoio plurimodale di corso Savona e la linea ferroviaria Asti – Alba. Sebbene lo svincolo della soluzione 2 non sia ubicato all'interno del S.I.C., ne coinvolge però, con il viadotto sul Tanaro, dei settori molto importanti e delicati quali le zone umide dell'Oasi della Bula e le relative fasce fluviali.

Nel SIA manca l'individuazione delle aree intercluse e dei reliquati derivanti dalla realizzazione del nuovo tracciato stradale, risulta pertanto incompleta la valutazione degli impatti dell'infrastruttura sul suolo e l'individuazione degli interventi necessari per mitigare tali impatti.

Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, al fabbisogno di inerti e gestione dei rifiuti si ritiene che alla luce della diversa tipologia prospettata per l'infrastruttura non si possano fare considerazioni puntuali, mentre si riportano nella parte relativa alle prescrizioni le indicazioni che dovranno essere fornite a livello di progettazione definitiva.

Rumore e Vibrazioni

Nella relazione di impatto acustico alcuni recettori sensibili non sono stati considerati, forse perché di recente insediamento (ad esempio espansione Villaggio Bellavista).

Vegetazione, Fauna, Ecosistemi ed Incidenza sul SIC IT1170003 Stagni di Belangero.

L'area attraversata dall'infrastruttura in progetto è caratterizzata da attività agricole e dalla presenza di insediamenti quali nuclei sparsi o singoli edifici, permangono elementi di rilievo dal punto di vista ecologico, come le formazioni boscate presenti lungo le pendici collinari, le fasce fluviali del Tanaro e del Borbore ed il sistema delle aree umide in corso di rinaturalizzazione del SIC IT1170003 "Stagni di Belangero".

All'interno del SIC "Stagni di Belangero" si concentrano caratteristiche di naturalità e biodiversità elevate soprattutto nella porzione dell'Oasi WWF "La Bula" (porzione est), nella fascia a saliceto ripario (a prevalenza di *Salix spp.*, *Populus spp.* ed *Alnus spp.*) limitrofa al fiume Tanaro e nell'area centrale in cui sono presenti altri stagni ed analoghi ambienti ad elevato indice di biodiversità, quali (con riferimento alla all'Allegato 1 della Direttiva 92/43/CE "Hbitat"): 3150 "Laghi eutrofici naturali con vegetazione del *Magnopotamion* o *Hydrocharition*", 3270 "Fiumi con argini melmosi con vegetazione del *Chenopodium rubri p.p.* e *Bidention p.p.*";91E0 "Foreste alluvionali di *Alnus*

glutinosa e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion glutinosae*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)” (habitat prioritario se presente l’ontano).

Per quanto riguarda invece la componente ornitica si annoverano circa 150 specie di cui una trentina inserite nell’Allegato 1 della Direttiva 79/409/CEE “Uccelli”, mentre l’erpetofauna comprende 8 specie incluse nell’allegato II e/o IV della Direttiva “Habitat”, oltre al *Pelobates fuscus insubricus* specie prioritaria in allegato II e IV della stessa Direttiva.

Il sito presenta attualmente una vulnerabilità legata ad attività di bracconaggio, pascolo abusivo, immissione di specie animali alloctone (silvilago, nutria, testuggine dalle guance rosse, ittiofauna esotica) ed alla diffusione di specie vegetali invasive e/o esotiche, che determinano un’alterazione degli equilibri ecologici.

In merito all’impatto dell’infrastruttura sul SIC IT1170003 “Stagni di Belangero” si rileva per l’alternativa 1 la creazione, con il viadotto per l’attraversamento del fondovalle del Tanaro, di un isolamento ecologico dell’ “Oasi la Bula” rispetto al resto del SIC, con interessamento diretto di due specchi d’acqua e relative formazioni vegetali arboree-arbustive che circondano gli stessi per la realizzazione dello svincolo con la A33; si ritiene inoltre che la maggior interferenza sia dovuta al cantiere e relative attività previste in prossimità dello stesso svincolo ed entro i confini del SIC.

Per l’alternativa 2 si evidenzia che pur evitando l’isolamento ecologico prodotto dall’alternativa 1 e lo svincolo per il collegamento della tangenziale con la A 33 non sia ubicato all’interno del sito, il viadotto per l’attraversamento del fondovalle Tanaro interferisca con le aree molto sensibili dal punto di vista faunistico e vegetazionale, quali sono le zone umide dell’Oasi stessa.

Più in specifico un impatto di rilievo nelle attività di cantiere sarà dovuto agli scavi ed ai frequenti attraversamenti delle aree vegetate da parte dei mezzi pesanti mentre nei punti di intercettazione del reticolo idrico secondario (canale con vegetazione a *Potamogeton* e *Ceratophyllum*) invece è possibile un’alterazione della sezione del corpo idrico con ripercussioni sulle comunità macrobentoniche, sugli anfibi e sulla piccola fauna.

Considerando poi la vicinanza delle opere con l’Oasi La Bula, durante l’esecuzione dei lavori si prevede un disturbo acustico all’avifauna nidificante e stanziale, dovuto alle emissioni sonore ed alle vibrazioni generate dalle attività dei mezzi escavatori, oltre che l’impatto dei sistemi di illuminazione degli stessi cantieri verso gli animali notturni (rapaci notturni, specie ornitiche migratrici notturne e chiroterteri) con conseguente allontanamento o in alcuni casi come i lepidotteri notturni, l’eliminazione.

Per quanto riguarda poi l’ittiofauna si rileva che nello Studio di Impatto Ambientale non è stata fornita una caratterizzazione delle popolazioni ittiche presenti nei corsi d’acqua interessati dagli interventi in progetto; tale analisi è particolarmente importante in quanto funzionale all’individuazione delle specifiche misure di mitigazione da mettere in atto nel caso di interventi che interferiscano con gli alvei.

Per la fase di esercizio si ritiene che i due fattori principali di impatto sono la mortalità stradale da traffico veicolare (condizione che riguarda tutte le tipologie di fauna terrestre) e l’effetto barriera derivante dalla presenza fisica della infrastruttura (condizione che riguarda tutte le tipologie di fauna terrestre).

Paesaggio

Gli ambiti interessati dal tracciato sono in buona parte soggetti a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004, in quanto ricadenti nella perimetrazione del D.M. 01/08/1985 *“Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona denominata Oasi del Tanaro sita nei Comuni di Antignano, Asti, Isola d'Asti, Mongardino, Revigliasco d'Asti”* “e dell' art. 142 lett. c) (*fiumi torrenti e corsi d'acqua..*) per la presenza del Fiume Tanaro ed i suoi ambiti spondali e per la presenza del Torrente Bobore e del Rio Rilate.

Il collegamento presenta dal punto di vista paesaggistico situazioni diverse di rimarchevole impatto, sia per la presenza di aree di grande naturalità che il tracciato prevede di attraversare in viadotto, sia per l'esistenza di un ragguardevole paesaggio agrario che risulta interessato da un tracciato e da diverse opere di svincolo in rilevato, costituenti una barriera di separazione fisica del tutto evidente sul territorio.

L'ultima soluzione prospettata prevede tuttavia di limitare l'intervento nella sua consistenza in modo tale da prevedere l'uso dell'infrastruttura come strada tangenziale a servizio prevalente della città di Asti; in questo modo l'insieme della strutture subisce una semplificazione di ordine formale (galleria ad una sola canna, sostituzione di svincoli con rotonde a raso, viadotto di ampiezza ridotta, etc.) certamente meno impattante sul territorio.

Opere di mitigazione recupero e compensazione ambientale

Il progetto presentato non contiene una proposta di piano di manutenzione delle opere a verde realizzate nell'ambito degli interventi di recupero, di mitigazione e di compensazione ambientale, vengono solamente date dalle indicazioni generali individuate nel Capitolo 7 della *“Progetto preliminare – Interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale – Relazione descrittiva – Opere a verde”* (elaborato 2.1 Dir – P – r – F.3.1.1 agosto 2008).

Per quanto riguarda le opere di compensazione ambientale il progetto preliminare e relative integrazioni propongono all'interno del SIC SIC IT1170003 *“Stagni di Belangero”* due linee di intervento lungo le quali operare:

- una di tipo diretto riferita alla compensazione della perdita di vegetazione ed area lacustre, attraverso la realizzazione di una nuova area umida e di recupero della connettività ecologica tra i due settori attraversati dalla nuova infrastruttura viaria mediante la creazione di fasce e di macchie di vegetazione mesofila ed igrofila;
- una di tipo indiretto che consiste nel sostegno di alcune iniziative di valorizzazione del territorio oggetto di tutela da concordare in sede di Osservatorio ambientale, quali la realizzazione di percorsi di fruizione a scopo didattico e ricreativo.

Cantierizzazione

Si rileva l'assenza dell'analisi dei flussi di traffico di cantiere per ciascun tratto e la valutazione conseguente dei movimenti su pista di cantiere e su viabilità ordinaria, anche in relazione al piano urbano del traffico della città di Asti e al suo stato di attuazione.

Non risulta inoltre presente la descrizione dei mezzi di trasporto e dei mezzi d'opera utilizzati e se questi sono provvisti delle caratteristiche necessarie a ridurre al minimo la produzione e dispersione degli inquinanti in atmosfera.

Il documento di approfondimento su cantieri e viabilità presentato con le integrazioni del 27.06.2011, pur fornendo maggiori informazioni rispetto a quelle presentate del SIA del 2009, non contribuisce a chiarire alcune scelte effettuate in fase di progettazione preliminare in merito, ad

esempio, alla localizzazione delle aree di cantiere di cui una posta all'interno del SIC. Viene individuata la viabilità da utilizzare per il conferimento del materiale di cava ma non quella utilizzata per lo spostamento dei mezzi d'opera, dei mezzi utilizzati per il trasporto delle terre in esubero e del materiale necessario alla realizzazione delle opere edili.

Piano di monitoraggio

Al fine di una verifica della corretta attuazione del Piano di monitoraggio ambientale nonché della realizzazione dell'opera per quanto attiene la tutela delle componenti ambientali interessate e l'attuazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale, si propone un coordinamento tra il Ministero dell'Ambiente e l'Osservatorio Ambientale regionale per l'autostrada Asti-Cuneo già attivo e che ha il compito di svolgere tali verifiche sui lotti autostradali oggetto di procedura ordinaria.

Per quanto riguarda il monitoraggio dell'atmosfera si ritiene che non sia adeguata la scelta degli strumenti da utilizzarsi e non risulti chiara la scelta dei punti di monitoraggio.

È necessario l'utilizzo di un sistema informatico mediante il quale ARPA Piemonte Dipartimento di Asti SC08 possa avere a disposizione in tempo reale i dati acquisiti durante i monitoraggi dai campionatori, quest'ultimi devono fornire dati su base oraria, escluso i campionatori di polveri per i quali la durata è di 24 ore per filtro.

Per le acque superficiali non sono state stabilite delle soglie di attenzione per i diversi parametri monitorati e delle azioni correttive in caso di superamenti.

Rispetto al monitoraggio proposto per le acque sotterranee ed in particolare alle analisi chimiche previste, non risulta utile l'analisi dei SST e dei parametri batteriologici. Si fa inoltre presente che la torbidità costituisce un parametro utilizzabile in fase di campionamento.

Il piano di monitoraggio per le componenti rumore e vibrazioni risponde solo genericamente alle necessità di controllo da effettuare in fase di cantiere ed esercizio.

Alla luce di quanto sopra espresso, considerati i pareri e contributi tecnici pervenuti, considerate le osservazioni pervenute da parte del pubblico, si condivide in linea generale il ridimensionamento del progetto in quanto la realizzazione di un'infrastruttura di categoria inferiore consente un più limitato impatto ambientale rispetto a quanto precedentemente proposto. Tenuto conto delle rilevate carenze a carico della nuova ipotesi progettuale si ritiene che una compiuta valutazione degli impatti non possa che essere differita alla successiva fase progettuale definitiva a cui demandare la ricalibratura degli impatti attesi sulle componenti ambientali interessate e la conseguente definizione degli interventi di mitigazione. In merito alle alternative studiate dal proponente va evidenziato che l'alternativa 2 presenta un tracciato che senza risolvere gli impatti sul SIC, si avvicina notevolmente ad una zona residenziale, accrescendo su questa l'inquinamento atmosferico ed acustico.

Ai fini di una valutazione favorevole sull'incidenza dell'opera sul SIC IT1170003 "Stagni di Belangero" si ritiene necessaria la rilocalizzazione del cantiere al di fuori dei confini dello stesso SIC, per eliminare il maggior impatto presente nell'alternativa 1.

In conclusione si ritiene che il recepimento delle seguenti prescrizioni debba essere posto quale condizione per la compatibilità ambientale dell'opera

Aspetti localizzativi e progettuali

1. Dovrà essere esplicitata sugli elaborati del progetto definitivo la compatibilità delle opere in progetto rispetto alle disposizioni contenute nel nuovo Piano Territoriale Regionale approvato con DCR n. 122-29783 del 21.07.2011, approvazione intervenuta nel corso dell'istruttoria regionale.

Viabilità

2. Unitamente al tracciato ad unica carreggiata della tangenziale in esame dovrà essere valutata l'accessibilità diretta dalla S.P. 59 (Asti – Isola d'Asti) in corrispondenza dello svincolo di innesto sull'Autostrada Asti-Cuneo; relativamente allo stesso svincolo si osserva che una riprogettazione del medesimo, con riduzione dell'occupazione planimetrica, può portare ad una sensibile riduzione dell'impatto ambientale.

3. Dovrà essere rivista la progettazione del collegamento della tangenziale con il nuovo ospedale di Asti in considerazione delle esistenti infrastrutture in fregio all'insediamento commerciale lungo il Rio Rilate e sulla base della soluzione progettuale concordata tra Comune di Asti e Provincia di Asti nell'Accordo di Intesa Istituzionale sottoscritto il 19 aprile 2004 ed ancora per favorire una maggiore attenzione all'andamento orografico del versante collinare oltre corso Ivrea.

4. Dovrà essere previsto il collegamento diretto della Tangenziale Sud-Ovest con l'esistente casello autostradale della A21 (Asti-Ovest) mediante la realizzazione di una rotatoria sulla S.R. 10 e di una strada di collegamento con un nuovo ponte sul Borbore.

5. Le somme risparmiate nella realizzazione del lotto 2.1dir (Tangenziale sud-ovest di Asti) ad una sola canna di galleria ed una sola corsia per senso di marcia lungo l'intero tracciato, dovranno essere reinvestite nel lotto 2.1b (Rocca Schiavino- Asti est) dell'autostrada Asti-Cuneo per la costruzione del viadotto sul Tanaro completo di complanari esterne alla sezione autostradale, al fine di consentire il transito anche dei mezzi agricoli.

6. Prima del lotto autostradale 2.1b (Rocca Schiavino-Asti est) dovrà essere realizzato il lotto 2.1dir (Tangenziale sud-ovest di Asti) al fine di garantire il collegamento tra l'autostrada Torino-Piacenza (A21) e l'autostrada Asti-Cuneo (A33), evitando l'attraversamento della città di Asti.

Geologia, idrogeologia e idraulica

7. Dovranno essere valutate le problematiche connesse alla realizzazione della galleria con profilo longitudinale a "corda molle" (c.so Alba) in relazione a eventi alluvionali di tipo catastrofico lungo il Tanaro e per eventi meteorici di forte intensità con conseguenti allagamenti e dovranno essere definite le caratteristiche tecniche dell'opera (ad esempio quote minime) e tecnologiche tali da garantire condizioni di assoluta sicurezza anche in caso di eventi estremi, prevedendo nel Piano di emergenza dell'opera, per il caso di allerta meteo emessa dalle Strutture di Protezione Civile, l'inserimento di disposizioni precauzionali a tutela della pubblica incolumità.

8. Dovrà essere tenuto in conto, mediante adeguati studi idraulici, quanto definito dal quadro del dissesto, condiviso dagli Enti competenti in data 10.09.2009 nell'ambito della Variante di adeguamento al PAI del PRGC di Asti tuttora in itinere e degli utilizzi e criteri di attuazione proposti dalla stessa; a tale proposito si ritiene necessario fare osservare che nelle zone Eea, Eba ed Ema interessate dal tracciato (T. Borbore), non si debbano prevedere interventi che modificano in alcun modo il quadro idraulico analizzato e utilizzato per definire il quadro di pericolosità con conseguenti eventuali ricadute sulle scelte operate nell'ambito del P.R.G.C. e sulle difese di riassetto territoriale eventualmente già completate;

9. Per la parte di tracciato (del collegamento con l'ospedale e ramo attiguo) in fregio al Rio Rilate, dovranno essere previsti tutti gli accorgimenti tecnici necessari al fine di minimizzare il rischio di allagamento dell'infrastruttura in progetto.

10. Per quanto concerne la gestione dell'emergenza, così come definita dalla DGR del Piemonte n. 64-11402/2003, le opere d'arte dovranno essere progettate con i criteri ed i parametri di calcolo antisismici caratteristici per la Zona 4, nel rispetto del D.M.14.01.2008 (Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni).

Aspetti ambientali e paesaggistici:

Atmosfera e rumore

11. Dovrà essere rivista, sulla base del nuovo tracciato e delle nuove analisi dei flussi di traffico, la "Valutazione di impatto acustico" sia per le fasi di cantiere che per la fase di esercizio, con l'individuazione dei recettori e la quantificazione della popolazione esposta ai vari livelli di rumorosità. Per le modellizzazioni sulle componenti dovranno essere utilizzati i dati della centralina meteorologica ubicata in Asti (Istituto Penna) e della centralina di qualità dell'aria dislocata in Asti presso la scuola elementare Baussano, più rappresentative del traffico in ingresso nella zona interferita dall'opera.

12. Gli accorgimenti già previsti per limitare l'impatto acustico durante la realizzazione dell'opera dovranno essere accompagnati, per lo svolgimento delle attività più rumorose e nelle aree più critiche, dalla valutazione circa la possibilità di prevedere barriere acustiche temporanee, si dovranno inoltre prevedere limitazioni all'esecuzione simultanea di lavorazioni particolarmente rumorose (salvo specifiche situazioni che dovranno comunque essere adeguatamente valutate nella richiesta di autorizzazione in deroga).

Acque superficiali

13. Poiché gli interventi in progetto prevedono la realizzazione di viadotti sostenuti da pile in alveo per l'attraversamento dei corsi d'acqua, individuati e progettati tutti i necessari interventi per prevenire la possibilità di inquinamento delle acque e dovrà essere predisposto un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali.

14. Al fine di garantire la continuità dei servizi idrici e fognari e di evitare l'insorgere di situazioni ambientalmente e igienicamente critiche a causa del non corretto smaltimento di reflui, si ritiene necessario che il proponente prenda tempestivamente contatto con il gestore del Servizio Idrico Integrato (A.S.P – Asti Servizi Pubblici S.p.A.), concordando con esso la tempistica e le modalità di apertura, gestione e chiusura delle aree di cantiere nelle zone di interferenza nonché definendo congiuntamente le eventuali opere temporanee necessarie a garantire la continuità dei servizi.

15. Dovrà essere riverificata l'idoneità del sistema di gestione delle acque di piattaforma ipotizzato valutando soluzioni in grado di garantire maggiori efficienze di depurazione a fronte di un minor impatto ambientale, l'esito della valutazione terrà conto del bilancio costi-benefici. Dovrà essere redatta una procedura operativa per la gestione e il controllo periodico di tale sistema, comprese le necessarie verifiche idrauliche dei collettori finali (naturali o artificiali).

Acque sotterranee

16. In merito al progetto della galleria San Pietro dovrà essere analizzato con maggior dettaglio il potenziale impatto sui livelli piezometrici a monte e a valle dell'opera, in relazione sia alla verifica

della stessa opera sia alle possibili influenze sui pozzi presenti ed a qualunque uso destinati, dei quali dovrà essere fornito un censimento per una fascia di almeno 2 km dal tracciato. L'analisi potrà avere un diverso grado di approfondimento in funzione dello spessore dell'acquifero superficiale intercettato dall'opera ma dovrà essere studiato e realizzato un modello di flusso dell'area, che tenga conto delle condizioni al contorno in special modo nella zona di C.so Alba ed all'imbocco della Galleria.

17. È necessario un maggior approfondimento (tramite la realizzazione di ulteriori sondaggi da attrezzarsi a piezometro) anche della ricostruzione geologica ed idrogeologica in corrispondenza del rilievo collinare, che potrà permettere una migliore ricostruzione dell'assetto idrogeologico con l'individuazione di eventuali livelli produttivi, e di valutare la qualità delle acque anche ai fini della realizzazione dell'opera nonché dei possibili rischi di miscelazione tra acque di diversa qualità. Anche in questo caso dovranno essere definiti in modo quantitativo gli effetti della presenza dell'opera in naturale sulle eventuali opere di captazione esistenti, così come dovrà essere rivista la permeabilità di $2 \cdot 10^{-6}$ m/s indicata per le alluvioni ghiaiose di fondovalle che pare essere eccessivamente bassa e riferibile a sabbie fini limose.

18. Occorre integrare il sistema di monitoraggio con piezometri di Casagrande da disporre a vari livelli per potere accertare la presenza di acquiferi confinati. A tale proposito occorrerà chiarire e distinguere quando i valori indicati siano da riferire a livelli piezometrici e quando a livelli freaticometrici. Sembra, infatti, ipotizzabile che il valore attribuito all'interno del corpo collinare non sia attribuibile a una falda freatica, ma a un livello confinato.

19. Dovranno essere individuati e progettati gli interventi da attuarsi, con costi a carico del proponente, nel caso in cui si verificasse un impoverimento o un peggioramento della qualità delle acque dei pozzi, presenti nell'area di intervento e che utilizzano l'acquifero superficiale per scopi agricoli ed irrigui.

20. Al fine di garantire la continuità dei servizi idrici e fognari e di evitare l'insorgere di situazioni ambientalmente e igienicamente critiche a causa del non corretto smaltimento di reflui, è necessario che il proponente prenda tempestivamente contatto con il gestore del Servizio Idrico Integrato (A.S.P – Asti Servizi Pubblici S.p.A.), concordando con esso la tempistica e le modalità di apertura, gestione e chiusura delle aree di cantiere nelle zone di interferenza nonché definendo congiuntamente le eventuali opere temporanee necessarie a garantire la continuità dei servizi

Suolo Terre e rocce da scavo Gestione inerti e rifiuti

21. Nel caso in cui si verificano frazionamenti delle proprietà delle aziende agricole, il proponente dovrà favorire gli interventi di ricomposizione fondiaria, predisponendo, contestualmente alla progettazione esecutiva delle opere, una proposta di Piano di ricomposizione fondiaria e assumendosi l'onere dei costi legali ed amministrativi degli interventi di ricomposizione. Sempre in merito alle aree agricole interferite dalle opere, dovrà essere previsto e garantito l'accesso ai fondi sia nella fase di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'opera.

22. I progetti di recupero delle aree agricole interessate dalla realizzazione delle opere in progetto dovranno contenere un cronoprogramma dei lavori, già concordato con i proprietari o i gestori dei fondi.

23. Il terreno agrario derivante dalle operazioni di scavo 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 di base, in modo da non danneggiare la struttura e la fertilità del suolo accantonato. I cumuli dovranno essere protetti dall'insediamento di vegetazione infestante e dall'erosione idrica superficiale, procedendo subito al rinverdimento degli stessi con la semina di un miscuglio di specie foraggiere con presenza di graminacee e leguminose. Il terreno di scotico dovrà quindi essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale delle aree interessate dagli interventi. Gli strati terrosi prelevati in fase di cantiere dovranno essere ricollocati secondo la loro successione originaria. Tutte le operazioni di movimentazione dovranno essere eseguite con mezzi e modalità tali da evitare eccessivi compattamenti del terreno.

24. Per le aree intercluse già individuate, e quelle eventualmente ridefinite a seguito di una più attenta ricognizione, dovrà essere progettata la manutenzione, prevedendo laddove possibile una destinazione finale onde evitare futuro degrado.

25. Il piano di reperimento dei materiali inerti dovrà essere rivisto sulla base della scelta tipologica dell'infrastruttura e predisposto in modo che siano massimizzati i quantitativi dei materiali di risulta da destinare al riutilizzo e/o al recupero interno o esterno all'opera, al fine di limitare il conferimento di rifiuti per lo smaltimento finale in discarica; anche in considerazione della Direttiva 2008/98/CE, che fissa entro l'anno 2020 un riciclaggio minimo dei rifiuti inerti prodotti almeno pari al 70%. Prioritariamente dovrà essere verificata la possibilità di gestire i materiali come terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti oppure come rifiuti da avviare al recupero in impianti autorizzati.

26. I fabbisogni di materiali inerti destinati alla realizzazione dovranno essere suddivisi per le principali caratteristiche di utilizzo, oltre a quelli eventualmente destinati ai reinterri dei siti di prelievo. Degli stessi siti di prelievo dovrà essere indicata la puntuale localizzazione unitamente alle caratteristiche tecnico-esecutive richieste a livello di Piano inerti.

27. Nel caso di reperimento da siti di cava che interessano altri lotti dell'autostrada Asti-Cuneo dovrà essere verificata la compatibilità dei tempi di realizzazione dei lotti coinvolti con le attività di reperimento e recupero degli stessi. Sia i fabbisogni che le altre indicazioni sopra richieste dovranno confluire all'interno del secondo stralcio del Piano Inerti.

Vegetazione Fauna Ecosistemi ed Incidenza sul SIC IT1170003 Stagni di Belangero

28. Dovrà essere fornita una prima quantificazione del taglio boschivo necessario per la realizzazione dell'infrastruttura in esame; il taglio della vegetazione arborea dovrà comunque essere limitato al minimo indispensabile e per la tutela del periodo riproduttivo dell'avifauna, dovrà essere effettuato nella stagione invernale. Dovrà inoltre essere posta particolare cura nella gestione della fase di cantiere al fine di evitare danneggiamenti agli alberi esistenti.

29. Al fine di rendere visibili all'avifauna i pannelli trasparenti delle barriere antirumore, si sconsiglia l'utilizzo delle sagome di rapaci indicato nella tavola delle sezioni tipo degli interventi di mitigazione acustica (2.1 Dir-P-d-F.2.2.2), richiedendo di privilegiare l'utilizzo di parti satinata o colorate, riducendo le parti riflettenti o totalmente trasparenti e facendo riferimento per maggiori dettagli alla pubblicazione "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" (Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2008). Nel caso in cui si intenda comunque utilizzare la tipologia in progetto, al fine di aumentarne l'efficacia, le sagome dovranno essere poste con una densità minima di una ogni mq.

30. La progettazione dei passaggi per la fauna e dei relativi impianti di specie arboree ed arbustive con funzione di invito dovrà essere sviluppata secondo le indicazioni contenute nella

pubblicazione “Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Indicazioni per la progettazione di misure di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari di trasporto sulla fauna selvatica” (Regione Piemonte e ARPA Piemonte, 2005), scaricabile alla pagina http://www.regione.piemonte.it/agri/osserv_faun/index.htm nella sezione “Pubblicazioni”.

31. Per quanto riguarda i progetti delle opere di attraversamento del fiume Tanaro e del torrente Bobore e gli aspetti inerenti la tutela degli habitat e della fauna acquatica, si segnala che con D.G.R. n. 72-13725 del 29 marzo 2010, è stata approvata la “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”, alla quale occorre attenersi. Tale disciplina, scaricabile alla pagina http://www.regione.piemonte.it/caccia_pesca/index.htm., prevede che gli interventi in alveo siano progettati e realizzati adottando idonee misure di mitigazione per ridurre gli impatti sugli ambienti e sulla fauna acquatica.

32. Per colmare le carenze del SIA, relative alla caratterizzazione ittica, è necessario far riferimento ai dati derivanti dai campionamenti effettuati nel corso del 2009 nell’ambito della predisposizione della nuova Carta Ittica regionale (dati a disposizione presso la Provincia di Asti e la Regione Piemonte – Direzione Agricoltura – Settore Tutela e gestione della fauna selvatica e acquatica).

Paesaggio

33. Il progetto del raccordo tra la strada in progetto e l’autostrada Asti – Cuneo dovrà prevedere l’integrazione con il contesto circostante mediante vegetazione arborea da porsi ai lati del raccordo e nello spazio intercluso, al fine di attenuare l’impatto sulle visuali di insieme visibili dalla Rocca Schiavino soprastante. Per tali interventi dovrà essere valutata anche l’opportunità di caratterizzare l’intervento utilizzando le specie vegetali che già interessano l’ambito fluviale del Tanaro.

34. Per il tratto che interessa l’attraversamento del Fiume Tanaro e la parte successiva in viadotto dovrà essere tenuta in conto la relazione con il paesaggio naturale lungo fiume e di quello agrario rurale ancora di rilevante interesse; anche in questo caso andranno approfonditi interventi di tipo integrativo in grado di relazionare l’intervento con il contesto al fine di contenerne il pieno impatto percettivo.

35. Per il nodo costituito dalla interferenza tra la tangenziale e la nuova viabilità, necessaria per i collegamenti viari nella direzione Sud – Est della Città nelle località C.na Pile e San Carlo, ricadente in ambito ancora tipicamente agrario, dovrà essere prevista un’efficace integrazione dei nuovi tratti stradali in rilevato con il contesto circostante tenendo conto della relazione con il paesaggio agrario residuo.

36. Dovranno essere curate dal punto di vista architettonico le testate della galleria e garantita la ricomposizione morfologica delle aree di scopertura e la loro reintegrazione naturale, contenendo al minimo necessario le modifiche morfologiche del versante interessato. Dovranno essere evitate soluzioni che determinino eccessive rigidità formali, quali imponenti muri di sostegno e/o scarpate eccessivamente acclivi.

37. Per quanto attiene infine il tratto in attraversamento della strada per Revignano, San Damiano d’Asti e della ferrovia Torino-Asti-Genova, permanendo nel contesto una residua ed interessante caratterizzazione del paesaggio agrario, per l’opera dovrà essere trovata una valida integrazione paesaggistica sia per quanto attiene al grado di qualità delle opere d’arte di attraversamento, sia per

la rinaturalizzazione delle scarpate dei rilevati stradali e di eventuali assetti verdi in grado di attenuare la percezione e l'impatto dell'opera dai punti più significativi del contesto.

38. Si richiede che la relazione paesaggistica preveda anche la produzione di simulazioni su base fotografica che evidenzino il tracciato per parti significative con le opere a carattere integrativo; in particolare si richiede che sia fornita una simulazione su base fotografica dell'intervento e delle opere integrative di paesaggio con ripresa dalla Rocca Schiavino, che definisca la soluzione dell'attacco della tangenziale con il tratto autostradale Asti –Cuneo. Analogamente siano predisposte simulazioni del tratto inerente il nuovo ponte sul Tanaro e adiacente viadotto, con riprese da monte e da valle che diano conto della integrazione sia rispetto al Fiume che rispetto al contesto agrario. Per le percezioni di insieme apprezzabili dal colle San Pietro, dovrà essere predisposta la simulazione dell'intervento nelle prospettive verso nord e sud.

39. Dovrà inoltre essere attuata una progettazione particolarmente attenta delle opere relative ad eventuali barriere fonoassorbenti ed a barriere lineari di sicurezza ; in entrambe i casi siano valutate le scelte dei materiali e dei cromatismi e per quanto attiene alle barriere di sicurezza sia anche considerato il contenimento delle altezze onde consentire a chi percorre la strada, l'apprezzamento delle prospettive aperte sul contesto.

40. Poiché la realizzazione della nuova arteria può costituire l'occasione di riqualificazione e riordino degli ambiti interessati dall'opera, dovrà essere valutata la possibilità di promuovere il ridisegno e il recupero degli spazi aperti adiacenti alla infrastruttura, delle percorrenze pedonali e la ricomposizione delle aree marginali ecc; si sottolinea ad esempio come per gli ambiti posti in prossimità dei tracciati previsti lungo il rio Rilate, la progettazione definitiva debba ancora approfondire la relazione tra tracciato e il corso d'acqua evitando interferenze eccessive e prevedendo opere di reintegrazione paesaggistica.

41. Negli elaborati si dovrà trovare riscontro del rispetto dei contenuti del D.Lgs. 227/01 in merito alle aree boscate e dovrà essere accertata puntualmente la conformità degli interventi previsti con le prescrizioni degli articoli posti in salvaguardia (artt.13, 14, 16,18, 26 e 33) delle norme di attuazione del Piano Paesaggistico Regionale adottato dalla Regione con DGR n. 53-11975 del 4.8.2009.

Cantierizzazione

42. Al fine della riduzione dell'incidenza dell'opera su specie e habitat del SIC IT1170003 "Stagni di Belangero dovrà essere prevista la rilocalizzazione del cantiere al di fuori dei confini del SIC per eliminare il maggior impatto presente nell'alternativa 1. Le attività di cantiere nei pressi del SIC dovranno essere evitate o quantomeno limitate al massimo nei periodi di nidificazione dell'avifauna e di riproduzione del Pelobate

43. Il progetto definitivo dovrà contenere la precisa localizzazione dei cantieri e l'individuazione di tutte le attività svolte in ciascuno di essi e un cronoprogramma dei lavori, la quantificazione dei mezzi di cantiere e i percorsi utilizzati.

Opere di mitigazione recupero e compensazione ambientale

44. Dovrà essere presentata una proposta di piano di manutenzione delle opere a verde realizzate nell'ambito degli interventi di recupero, di mitigazione e di compensazione ambientale, predisposto a partire dalle indicazioni generali individuate nel Capitolo 7 della "Progetto preliminare – Interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale – Relazione descrittiva – Opere a verde" (elaborato 2.1 Dir – P – r – F.3.1.1 agosto 2008).

45. Le ipotesi di interventi compensativi contenute nel documento “Approfondimento misure di compensazione” (elaborato 2.1 Dir-P-r-Int.1.3.1) dovranno essere verificate, già a partire dalla fase di progettazione definitiva, e concordate con il soggetto gestore del S.I.C. “Stagni di Belangero”. Nel caso specifico della proposta di realizzazione di una nuova area umida, si suggerisce di valutare in alternativa la possibilità di effettuare interventi di miglioramento degli habitat esistenti nell’ambito del S.I.C.. Se invece si optasse per la realizzazione di una nuova area umida, questa dovrà essere realizzata e terminata prima dell’inizio dei lavori di realizzazione del lotto in esame, in modo da poter svolgere efficacemente la sua funzione di habitat sostitutivo nei confronti delle specie faunistiche che attualmente frequentano gli ambienti interferiti. Per lo sviluppo della progettazione dell’area umida si raccomanda di fare riferimento alle indicazioni contenute nella pubblicazione della Regione Piemonte “Realizzazione e ripristino di aree umide”, scaricabile alla pagina http://www.regione.piemonte.it/agri/osserv_faun/index.htm nella sezione “Pubblicazioni”, corredando gli elaborati di progetto con un dettagliato piano di gestione, che espliciti l’impegno economico e di manutenzione dell’area nel tempo da parte del proponente; considerate soprattutto le diffuse condizioni di degrado e le pressioni dovute ad una fruizione incontrollata ed all’uso improprio del territorio che caratterizzano il sito in generale.

46. Dovrà essere prodotto un cronoprogramma dei lavori ed una accurata definizione della fase di cantiere per quanto attiene al disturbo diretto ed all’impatto sulla fauna, specie quella presente nell’Oasi della Bula”, nonché alle azioni di salvaguardia mirate e basate su monitoraggi in tutte le fasi realizzative, richiedendo altresì particolare attenzione per il post-operam della componente vegetazionale.

Piano di Monitoraggio

47. Il proponente dovrà concordare con ARPA Piemonte (sulla base anche di quanto già definito in merito all’interno dell’Osservatorio Ambientale per l’Asti-Cuneo) un piano di monitoraggio ante e durante la fase di cantiere, che preveda specifiche soglie di attenzione e conseguenti azioni correttive in caso di superamenti delle stesse. Mentre per la verifica dell’efficacia delle azioni di mitigazione dovrà essere predisposto un monitoraggio post-operam.

48. In funzione dell’impatto definito a seguito delle elaborazioni che scaturiranno da un maggior approfondimento delle analisi sulla componente acque sotterranee, dovrà essere valutata l’implementazione di un monitoraggio dei livelli piezometrici su un maggior numero di punti.

49. Per il monitoraggio dell’atmosfera dovrà essere rivista la strumentazione ed anche chiarita la scelta dei punti di monitoraggio. È necessario l’utilizzo di un sistema informatico mediante il quale ARPA Piemonte possa avere a disposizione in tempo reale i dati acquisiti durante i monitoraggi dai campionatori, quest’ultimi devono fornire dati su base oraria, escluso i campionatori di polveri per i quali la durata è di 24 ore per filtro.

50. Sulla base del cronoprogramma generale delle opere, il piano di monitoraggio dovrà individuare le fasi di cantiere più rumorose e gli specifici interventi correttivi, prevedendo altresì un monitoraggio in continuo nel campo base sito in Corso Alba – Cavalcavia Giolitti, per tutta la durata del cantiere. Il monitoraggio del rumore si dovrà svolgere anche dopo 1 mese dalla posa dell’asfalto fono assorbente (massima prestazione) e dopo 1 anno; ad un anno dalla posa dell’asfalto fonoassorbente non è ammessa una riduzione superiore a 1 dB(A).

51. Il monitoraggio post-operam della componente vegetazionale deve essere realizzato anche sulla zona umida prevista dalla compensazione per verificare l'attecchimento delle specie messe a dimora e il contenimento delle specie alloctone invasive (ad esempio *Amorpha fruticosa*).

52. Già a partire dalla fase di progettazione definitiva dell'opera, in concomitanza con il periodo riproduttivo delle specie di fauna anfibia, dovrà essere effettuato un monitoraggio volto a rilevare la loro presenza negli habitat umidi interferiti dal tracciato in progetto e finalizzato all'attuazione - durante la fase di cantiere - di adeguati interventi di allontanamento degli individui che dovranno essere ricollocati in aree idonee ad accogliere le specie. L'attività di monitoraggio e gli interventi di mitigazione dovranno essere concordati con il soggetto gestore del S.I.C. "Stagni di Belangero" e con ARPA Piemonte.

53. Nel caso in cui si opti per la realizzazione di una nuova area umida quale compensazione ambientale, dovrà essere definito ed attuato uno specifico piano di monitoraggio volto a verificare l'insediamento e l'evoluzione nel tempo degli habitat e la loro colonizzazione da parte delle diverse specie vegetali, di uccelli e di anfibi. Il piano di monitoraggio dovrà essere concordato con il soggetto gestore del S.I.C. "Stagni di Belangero" e con ARPA Piemonte.

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

La Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni dei relatori;

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

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

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

vista la l.r. 40/1998 e s.m.i.;

vista la l.r. 30/1999;

visti i pareri ed i contributi tecnici acquisiti agli atti;

con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

delibera

- di esprimere parere positivo ai sensi dell'art. 165 del d.lgs 163/2006, ai fini del perfezionamento dell'intesa sulla localizzazione e della compatibilità ambientale degli interventi previsti nel progetto preliminare del lotto 2.1dir (o Tangenziale sud-ovest di Asti) dell'autostrada Asti-Cuneo, così come definito nella nuova ipotesi progettuale contenuta nella documentazione integrativa prodotta, subordinando tale parere al recepimento nella successiva fase progettuale definitiva, delle prescrizioni e degli approfondimenti al SIA dettagliati in premessa e che qui si intendono integralmente riportati;

- di richiedere che, in caso di conclusione favorevole dell'intero iter di approvazione del progetto del lotto 2.1dir (o Tangenziale sud-ovest di Asti), la Regione Piemonte, durante la fase realizzativa

e per il tramite del vigente Osservatorio Ambientale regionale per autostrada Asti-Cuneo, sia chiamata a partecipare alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni;

- 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. 5 della L.R. 22/2010.

(omissis)