

Deliberazione della Giunta Regionale 29 dicembre 2021, n. 12-4465

Art. 18 della L.R. 40/1998 - artt. 23 e ss. del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. Valutazione di impatto ambientale di competenza nazionale del progetto: "Autostrada A33 Asti-Cuneo. Tronco II A21 (Asti est) - A6 (Marene) - Lotto 6 Roddi-Diga Enel - Stralcio A e Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017".

A relazione degli Assessori Gabusi, Marnati:

Premesso che:

con D.G.R. n. 5-1992 del 09.05.2011, è stato espresso il parere regionale positivo, con prescrizioni, di compatibilità ambientale sul progetto definitivo e Studio d'Impatto Ambientale dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo Tronco II Lotto 6 Roddi-Diga Enel, e favorevole Valutazione d'Incidenza sul SIC IT1160029 "Colonia di Chiroteri di Santa Vittoria d'Alba";

con Decreto DEC-VIA 576 del 28.10.2011 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (ora Ministero della Transizione Ecologica MiTE), di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività culturali (ora Ministero della Cultura) ha espresso la compatibilità ambientale dell'opera, con relative prescrizioni;

con D.G.R. n. 20-3910 del 29.05.2012 è stato espresso il parere positivo ai fini del perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione per la localizzazione delle opere previste nel progetto definitivo dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo Tronco II Lotto 6 Roddi-Diga Enel, con la verifica di ottemperanza alle prescrizioni relative alla fase di progettazione definitiva, contenute nel decreto DEC-VIA 576 del 28.10.2011;

con provvedimento n. 6916 del 06.08.2012 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile) ha accertato il perfezionamento dell'Intesa Stato- Regione sul progetto definitivo del lotto II.6 (Roddi-Diga Enel) dell'autostrada Asti-Cuneo disponendo il vincolo preordinato all'esproprio;

con Determinazione n. 328 del 23.09.2015 il Ministero della Transizione ecologica conclude la verifica di ottemperanza alle prescrizioni sul progetto esecutivo dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo Tronco II Lotto 6 Roddi-Diga Enel contenute nel DEC-VIA 576 del 28.10.2011 e nei successivi provvedimenti del Ministero della Transizione ecologica, stabilendo altresì le successive verifiche per le fasi di ante-operam, corso-d'opera e post-opera.

Preso atto che:

al fine di consentire la copertura finanziaria del completamento dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo il progetto del lotto II.6 è stato dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibile sottoposto a "project review" ai sensi del D.Lgs 50/2016 con finanziamento tramite un'operazione di Cross financing tra la Società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. e la società SATAP S.p.A.;

il CIPE nella seduta del 14 maggio 2020, a seguito della Decisione della Commissione UE n. IP/18/3581 del 27 aprile 2018, ha approvato le procedure di aggiornamento e revisione dei Piani Economico Finanziari e relativi Atti aggiuntivi alle convenzioni: della A33 (Asti-Cuneo) con la delibera n. 13 e della A4 (Torino-Milano) con la delibera n. 14.

L'Atto aggiuntivo alla Convenzione di Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. prevede la suddivisione del lotto 2.6 Roddi-Diga Enel in due stralci:

- Lotto II.6a: variante in superficie del tratto compreso tra la progressiva km 5+000 ed il Lotto II.7 “Diga Enel – Cherasco”, alternativa al tracciato in galleria previsto nel progetto approvato con decreto n. 6916 del 06/08/2012 del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili;
- Lotto II.6b: stralcio invariato del progetto originario con gli interventi da realizzare tra la progressiva km 5+000 del Lotto II.6 e la tangenziale di Alba, che comprende anche il nuovo svincolo di Alba Ovest;

con Determinazione A1812B n. 2217 del 29.07.2021 è stata verificata l’ottemperanza alle prescrizioni del lotto II.6b, stralcio invariato del progetto, posto tra la progressiva km 5+000 del Lotto II.6 e la tangenziale di Alba; verifica prevista nella sopracitata Determinazione n. 328 del 23.09.2015 del Ministero della Transizione ecologica, per la fase di “prima dei lavori”.

Premesso inoltre che:

in data 20.09.2021 con nota prot. n. 1800 è stata presentata dalla Società Autostrada Asti Cuneo S.p.A. istanza al Ministero della Transizione Ecologica, successivamente perfezionata con nota prot. n. 1880 del 05/10/2021, per l’attivazione della procedura di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto definitivo “*Autostrada A33 Asti-Cuneo. Tronco II A21 (Asti est) - A6 (Marene) - Lotto 6 Roddi-Diga Enel - Stralcio A tra il Lotto II.7 e la pk 5+000*”, integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell’art. 5 del D.P.R. 357/1997, e contestuale verifica del Piano di Utilizzo delle terre ai sensi dell’art. 9, del D.P.R. 120/2017, nell’ambito della quale la Regione esprime le proprie osservazioni ai sensi dell’art. 24, comma 3 del citato D.Lgs. 152/2006, secondo le modalità disciplinate dall’art. 18 della L.R. 40/1998;

con nota n. 113481 del 20.10.2021 la Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo -Divisione V - del Ministero della Transizione Ecologica, ha dato comunicazione a Regione Piemonte e agli altri Enti interessati, della procedibilità dell’istanza e la conseguente decorrenza dei termini per l’espressione delle osservazioni, del nominativo del responsabile del procedimento, dell’avvenuta pubblicazione della documentazione progettuale sul proprio sito web istituzionale.

Il Lotto 6 appartiene al Tronco II (A21 Asti Est - A6 Marene) del Collegamento Autostradale Asti-Cuneo. Tale collegamento, della lunghezza complessiva di circa 93 km, è composto da due tronchi, tra di loro interconnessi da un tratto di circa 20 km dell’autostrada A6 Torino – Savona:

- Tronco I: dall’interconnessione di Massimini sull’autostrada A6 Torino-Savona allo svincolo di Cuneo (funzionalmente già in esercizio).
- Tronco II: dal casello di Asti est sull’autostrada A21 Torino-Piacenza al casello di Marene sull’autostrada A6 Torino–Savona;

il lotto II.6, comprensivo dell’adeguamento della Tangenziale di Alba, renderà funzionale l’intero tronco II;

il lotto II.6 è suddiviso nei 2 stralci:

- 1° stralcio – Lotto II.6 b, che risulta invariato rispetto al progetto originario ed in fase di realizzazione;
- 2° stralcio – Lotto II.6 a, che interessa il tratto compreso tra la progressiva 5+000 ed il Lotto II.7 “Diga Enel – Cherasco”, oggetto del presente procedimento.

Il progetto del II.6a si estende all’interno del territorio dei Comuni di Cherasco, La Morra, Verduno e Roddi, in Provincia di Cuneo, sviluppandosi in un contesto essenzialmente agricolo. Il tracciato si

sviluppa a partire dal ponte sul Tanaro a suo tempo realizzato nell'ambito dei lavori del lotto II.7, prevalentemente lungo la direttrice est-ovest, collegandosi ad est, nella piana di Roddi, con il Lotto II.6b, in corso di realizzazione, con un'estesa complessiva di circa 4.9 km.

Il tracciato dal ponte sul Tanaro, piegando verso nord attraversa, con due ponti da 40 m di luce, il rio Dei Deglia e il rio S. Giacomo. Prosegue con andamento rettilineo, per circa 1 Km, appoggiandosi al piede della zona collinare di Verduno, con una configurazione alternata fra tratti in rilevato, in trincea e a mezza costa. Dopo aver attraversato un impluvio naturale, sempre con un ponte da 40 m, piega verso est interessando i Comuni di Cherasco e La Morra, e con un viadotto da circa 555 metri, in località "Due lanterne", scavalca il canale ENEL e la S.P. 7. Prosegue in rilevato, con un flesso, attraversando nuovamente il canale ENEL, per poi collegarsi al lotto II.6b.

Dato atto che, con nota del 50539 del 27.10.2021 il Settore Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate della Direzione regionale Ambiente, Energia e Territorio ha attivato l'Organo tecnico regionale per gli adempimenti istruttori. Come previsto dagli artt. 7 della L.R. 40/1998 il nucleo centrale dell'Organo tecnico, designato con D.G.R. 21-27037 del 12.04.1999, verificate la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato nella Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica la struttura regionale competente, nonché quali strutture regionali interessate all'istruttoria le Direzioni: Ambiente, Energia e territorio, Agricoltura e cibo, Competitività del Sistema regionale e Sanità.

Con Determinazione 3351 del 16.11.2021 della Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, è stato designato il Dirigente del Settore Infrastrutture Strategiche della stessa Direzione quale Responsabile del Procedimento.

Dato atto che, la Direzione Opere Pubbliche, Difesa Del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche, ha indetto, ai sensi dell'art. 18 della Legge regionale 40/1998, la Conferenza di Servizi finalizzata all'espressione del parere unico regionale, con valenza nell'ambito dell'endo-procedimento nazionale di competenza del Ministero della Transizione Ecologica.

In data 12.11.2021 si è tenuta la seduta della Conferenza di Servizi e dell'Organo Tecnico regionale con il Supporto Tecnico-scientifico di Arpa Piemonte e in data 29.11.2021 è stato effettuato il sopralluogo alle aree interessate dall'intervento;

durante i lavori della Conferenza dei Servizi, sono stati acquisiti i seguenti pareri, contributi tecnici e osservazioni:

- Settore Polizia Mineraria, Cave e Miniere, prot. 13468 del 01.12.2021;
- Settore Tecnico Regionale Cuneo, prot. 57905 del 06.12.2021;
- Direzione Ambiente, Governo e Tutela del Territorio, prot. 144594 del 13.12.2021;
- Settore Investimenti Trasporti e Infrastrutture prot. 59009 del 13-12-2021;
- ARPA Piemonte prot. 112735 del 13.12.2021;
- Settore Territorio e Paesaggio, prot. 146695 del 15.12.2021;
- Settore Copianificazione urbanistica area sud-ovest prot n. 147332 del 16.12.2021;
- Settore Difesa del Suolo prot. n. 60530 del 21.12.2021

Acquedotto Langhe ed Alpi Cuneesi S.p.A. prot. 887 del 15.11.2021;

Provincia di Cuneo prot. 53408 del 11.11.2021;

Comune di La Morra prot. 7895 del 12.11.2021, prot. 8685 del 16.12.2021;

Comune di Verduno prot. 9787 del 16.12.2021;

Comune di Cherasco prot. 20117 del 20.12.2021.

Preso atto che il Comune di Verduno con nota prot. 9787 del 16.12.2021 esprime parere favorevole al progetto in esame formulando le osservazioni contenute nell'Allegato 1 al presente provvedimento.

Preso atto che il Comune di La Morra con nota prot. 8685 del 16.12.2021 esprime parere favorevole al progetto in esame formulando le osservazioni contenute nell'Allegato 1 al presente provvedimento.

Preso atto che il tratto autostradale è presente all'interno degli strumenti urbanistici dei Comuni interessati dal tracciato del lotto 2.6a in quanto ricalca sostanzialmente un primo progetto in esterno alla collina di Verduno.

Dato atto che, quale esito istruttorio della Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa Del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche: la realizzazione del lotto 2.6a garantirà il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo che andrà a costituire anche una importante rete complementare alla viabilità esistente sul territorio. Il miglioramento della connessione delle diverse realtà produttive e dei servizi al sistema autostradale nazionale, rendono la realizzazione del lotto in esame strategica per il territorio regionale;

in questo contesto le politiche tariffarie risultano fondamentali per raggiungere l'obiettivo di valorizzare al massimo l'accessibilità ai servizi presenti sul territorio in interessato dal suddetto intervento;

per arrivare ad una compiuta complementarietà delle reti si rileva di particolare importanza la realizzazione di alcuni interventi di miglioramento della viabilità provinciale in termini di sicurezza e di livelli di servizio, a questi si devono aggiungere le necessità per la mobilità sostenibile della rete ciclabile di interesse sia locale che regionale. Gli interventi individuati sono contenuti nell'Allegato 1 alla presente Deliberazione;

alla luce delle osservazioni e valutazione emerse, considerando che il suddetto lotto autostradale si configura come intervento a grande scala e incidenza, si rende necessaria una valutazione e comparazione di soluzioni alternative al viadotto o una soluzione strutturale di questo che porti ad un progetto architettonico dell'impalcato più contenuto soprattutto per la riduzione dell'impatto visivo degli attraversamenti delle strade provinciali;

in conclusione a seguito degli approfondimenti tecnici svolti dall'Organo Tecnico regionale del 12.11.2021, con il Supporto tecnico-scientifico di Arpa Piemonte, del sopralluogo del 29.11.2021, tenuto conto delle osservazioni e dei contributi formulati nella Conferenza di Servizi regionale, esaminata la documentazione presentata dal proponente Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. al Ministero della transizione Ecologica con nota prot. n. 1800 del 20/09/2021 successivamente perfezionata con nota prot. n. 1880 del 05/10/2021, e messa a disposizione per lo scarico e la consultazione sul sito web <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8041/11829> è possibile esprimere, ai sensi dell'art. 18 della L.R. 40/1998 e dell'art. 23 e ss del D.Lgs 152/2006 nell'ambito della valutazione di impatto ambientale di competenza nazionale inerente il progetto "Autostrada A33 Asti-Cuneo. Tronco II A21 (Asti est) - A6 (Marene) - Lotto 6 Roddi-Diga Enel - Stralcio A e Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017, presentato da Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., preso atto delle risultanze positive della conferenza dei servizi di cui in premessa, il parere regionale favorevole subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni da ottemperarsi prima

del progetto esecutivo, riportate nell'Allegati 1 alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale.

Per tutto quanto sopra premesso e considerato,

visto il D.Lgs 152/2006;

visto il D.Lgs 42/2004;

visto l'art. 18 della L.R. 40/1998;

visto l'art. 16 della L.R. 23/2008;

visto l'art. 43 della L.R. 19/2009 e s.m.i.

visto l'art. 13 della L.R. 23/2016 e s.m.i.;

visto l'art. 8 del DPR 357/97 e s.m.i.

visto il R.D. 523/1904;

la D.G.R. n. 21-27037 del 12 aprile 1999 e s.m.i..

Attestata l'assenza degli effetti diretti ed indiretti del presente provvedimento sulla situazione economica-finanziaria e sul patrimonio regionale ai sensi della D.G.R. 1-4046 del 17.10.2016, come modificata dalla D.G.R. 1-3361 del 14 giugno 2021;

attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 1-4046 del 17.10.2016;

per tutto quanto sopra esposto, la Giunta regionale, con voto unanime espresso nelle forme di Legge,

delibera

- di esprimere, ai sensi dell'articolo 18 della L.R. 40/1998 e dell'art. 23 e ss del D.Lgs 152/2006 nell'ambito della valutazione di impatto ambientale di competenza nazionale inerente il progetto "Autostrada A33 Asti-Cuneo. Tronco II A21 (Asti est) - A6 (Marene) - Lotto 6 Roddi-Diga Enel - Stralcio A e Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017, presentato da Autostrada Asti-Cuneo SpA, preso atto delle risultanze positive della conferenza dei servizi di cui in premessa, il parere regionale favorevole subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni da ottemperarsi prima del progetto esecutivo, riportate nell'Allegati 1 alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale;

- di stabilire che qualora la VIA nazionale apportasse modifiche ai quantitativi occorrenti per la realizzazione dell'opera pubblica, il proponente dovrà presentare l'aggiornamento del Piano di reperimento e gestione dei materiali litoidi, di cui all'art. 13 della L.R. 23/2016 e s.m.i, conforme alle prescrizioni di cui all'atto conclusivo della procedura di VIA nazionale;

- di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri per il bilancio regionale;
- di demandare alla Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche di inviare la presente deliberazione al Ministero della Transizione Ecologica per il prosieguo procedurale di competenza.

Ai sensi della L. 241/1990, avverso la presente deliberazione è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni dalla data di comunicazione e piena conoscenza dell'atto amministrativo, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni dalla suddetta data, ovvero l'azione innanzi al Giudice Ordinario, per tutelare un diritto soggettivo, entro il termine di prescrizione previsto dal codice civile.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della Legge regionale 22/2010 e sul sito istituzionale dell'Ente, alla sezione "Amministrazione Trasparente", ai sensi dell'art. 40 del D.Lgs n. 33/2013.

(omissis)

Allegato

OGGETTO: art. 18 della l.r. 40/1998 - artt. 23 e ss. del d.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. Valutazione di impatto ambientale di competenza nazionale del progetto: Autostrada A33 Asti-Cuneo. Tronco II A21 (Asti est) - A6 (Marene) - Lotto 6 Roddi-Diga Enel - Stralcio A e Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017.

ALLEGATO 1

PRESCRIZIONI **RACCOMANDAZIONI**

PRESCRIZIONI

Paesaggio

1. Per la componente Paesaggio si rimanda integralmente al contributo del Settore Territorio e Paesaggio della Direzione Ambiente Energia e Territorio prot. n. 146695 del 15.12.2021. allegato al presente documento.

Geologia, Idrogeologia e Risorse idropotabili

2. Per i 3 pozzi gestiti da Tecnoedil S.p.A., considerato che la criticità si è rivelata potenzialmente risolvibile con la ridefinizione delle aree di salvaguardia adottando il criterio cronologico in sostituzione di quello geometrico attuale. Con tale ripermimetrazione le opere previste interferirebbero con la sola zona di rispetto allargata dove ai sensi del comma 4 dell'articolo 6 del Regolamento 15/R/2006 è consentita all'interno della zona di rispetto allargata la realizzazione di nuove opere viarie a condizione che siano adottate misure di mitigazione specifiche. Il proponente concorderà quindi con il gestore Tecnoedil SpA il dettaglio delle misure di mitigazioni in grado di raccogliere ed allontanare le acque di dilavamento, nonché eventuali sostanze provenienti da sversamenti accidentali sia nell'area di cantiere che nella viabilità di servizio nonché del tratto autostradale interferente che saranno valutate dal Settore regionale Tutela delle Acque.
3. Sempre a tutela della risorsa idrica captata si rende inoltre necessaria, ai fini della protezione dinamica dei 3 pozzi, la realizzazione di un piezometro, prima dell'avvio della cantierizzazione, la cui ubicazione dovrà essere concordata con Tecnoedil SpA. Il piezometro dovrà essere mantenuto in esercizio per tutta la fase realizzativa, e per la fase di esercizio ed essere inserito nel Piano di Monitoraggio Ambientale da condividere con Arpa Piemonte.

Risorse idriche superficiali

4. In fase di progettazione esecutiva si richiede al proponente di specificare ed evidenziare cartograficamente i punti di scarico in acque superficiali, in particolare nel Fiume Tanaro, tenendo presente che in base ai dati del monitoraggio regionale dei corpi idrici superficiali relativi al sessennio 2014-2019, il Fiume Tanaro nel tratto codificato CI 06SS4F803PI presenta: "stato chimico non buono (obbiettivo proposto "buono oltre il 2027") e stato ecologico scarso (obbiettivo previsto "buono al 2027") (vedasi elab. 5 del *progetto di Piano di Gestione Acque 2021 pubblicato il 22 dicembre 2020*) per cui le opere in progetto non devono impattare negativamente sulla qualità del corso d'acqua al fine di non vanificare le misure poste in atto per il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale sopra richiamati. Si richiede altresì di indagare ed evidenziare se vi sono altre eventuali prese/derivazioni ad uso idropotabile, sia da acque superficiali che sotterranee, presenti in un buffer significativo del tracciato di progetto.
5. Il canale di Verduno derivando dal Fiume Tanaro, ancorché sia un corpo idrico artificiale, potenzialmente potrebbe ospitare fauna ittica, si richiede di integrare la documentazione progettuale con uno studio ittologico, in seguito al quale valutare opportune misure mitigative e/o l'estensione del programma di monitoraggio con analisi biologiche.

Idraulica

Le opere in esame ricadono per un tratto di circa 1 km all'interno della fascia B del Tanaro in sponda destra, di conseguenza, ai sensi della "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" e "B", approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 dell'11 maggio 1999 e aggiornata con la deliberazione n. 10 del Comitato Istituzionale del 5 aprile 2006 (Par.1.3 - interventi a maggiore criticità) sono da sottoporre a specifico parere dell'Autorità di bacino in quanto gli interventi relativi a infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico, tra cui rientrano le strade a carattere nazionale, regionale e locale.

Dall'istruttoria è emerso che gli studi realizzati a supporto della progettazione dell'opera prevista non siano del tutto conformi alle disposizioni indicate dalla "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" e "B", con particolare riferimento ai punti 2.6, 2.7, 2.8 e 2.9, nel dettaglio:

6. Nel modello idraulico attuale le verifiche idrauliche sono state condotte per una portata con tempo di ritorno di 200 anni in condizioni di moto stazionario; tale ipotesi non permette la definizione della riduzione della capacità di invaso determinata dalla costruzione del nuovo rilevato stradale, elemento che dovrà essere valutato nello studio di compatibilità idraulica (punto E.2 del paragrafo 2.9 della Direttiva PAI). A tal proposito, si ricorda che durante l'evento alluvionale del Novembre 1994 nella zona dove è previsto il rilevato arginale si verificarono tiranti idraulici variabili dai 1,55m ai 2,55m (Dati Arpa Piemonte - Evento alluvionale del 5-6 Novembre 1994).
7. Le mappe indicate dalla Figura 5 alla Figura 10 , contenute nell'elaborato 02-"*Studi e indagini*" - 02.04-"*Idrologia ed idraulica – Relazione idrologica e idraulica – Fiume Tanaro*" (Agg.05-2021), contenenti un estratto dei risultati delle simulazioni effettuate, risultano poco leggibili mentre la tavola 02.04-Idrologia ed idraulica "*Planimetria di individuazione delle sezioni idrauliche e profilo idrico di piena*" non consente un confronto tra le condizioni ante e post operam.
8. Andranno adeguatamente valutate le interferenze della dinamica di piena con le infrastrutture e i manufatti presenti. In particolare, si evidenzia la presenza del rilevato d'accesso al ponte sul Tanaro della SP 7, la cui presenza potrebbe comportare, in caso di sormonto e collasso, problemi al rilevato in progetto. Infine, andranno verificate le eventuali variazioni, indotte dall'opera, sull'estensione delle aree potenzialmente inondabili, con particolare riferimento a quelle poste in sinistra idrografica.
9. Le analisi devono contenere il dettaglio della geomorfologia e della dinamica fluviale del Fiume Tanaro in quel tratto (evoluzione storica del corso d'acqua, rilievo e analisi delle forme relitte e riattivabili, processi in atto e probabile tendenza evolutiva, potenziali variazioni piano - altimetriche). Dette analisi dovranno mirare a valutare l'eventuale impatto della dinamica fluviale sull'opera in progetto, al fine di escludere potenziali conseguenze negative sull'opera stessa.

Terre e Rocce da scavo

10. Dovrà essere contenuta e possibilmente azzerata, la produzione di rifiuti non valorizzabili. Qualora siano estratti materiali dalla "Formazione Gessoso Solfifera (Messiniano)" - pag.15 del Piano di Utilizzo, sia esplicitata la gestione finalizzata a minimizzare la produzione di rifiuti non recuperabili salvaguardando da contaminazioni anche solo potenziali le risorse

idriche. Nel progetto che prevedeva la galleria i siti prescelti per allestire i depositi definitivi dei materiali contenenti gessi erano siti appositamente dedicati e progettati a scarica presso lo svincolo Alba ovest della stessa autostrada Asti-Cuneo, in comune di Roddi e presso la località Casali, in comune di Cervere. Si chiede di esplicitare nel Piano quale sia la quantità di tali materiali e dove si intenda il deposito definitivo, tale definizione nell'ottica di perseguire adeguate tutele ambientali.

11. Le modalità analitiche per le caratterizzazioni ambientali dovranno essere condivise con ARPA Piemonte e gli eventuali additivi impiegabili per particolari tecniche di scavo dovranno essere descritti da schede tecniche da fornire ad ARPA Piemonte al fine di condividere preventivamente modalità di impiego e procedure di biodegradazione nonché il conseguente monitoraggio ambientale.
12. Il Sistema di Gestione Ambientale dovrà esplicitare le modalità con cui inequivocabilmente sarà attuata la tracciabilità dei materiali gestiti nel deposito dinamico. Tali metodiche devono essere condivise con Arpa Piemonte.

Piano di reperimento e gestione dei materiali litoidi

13. In considerazione di quanto già previsto nella DGR del 2 ottobre 2020, n. 22-2048, qualora per la realizzazione del lotto II6a in esame occorresse apportare modifiche ai quantitativi e/o ai siti di approvvigionamento/deposito dovrà essere presentato un aggiornamento del Piano di reperimento e di gestione dei materiali litoidi occorrenti per la realizzazione dell'opera pubblica approvato ai sensi della l.r.23/2016.

Atmosfera

14. Considerato che dai risultati della simulazione sulla maglia buffer emerge come nella classe con le concentrazioni più elevate (e superiori a quelle calcolate per i ricettori residenziali puntuali) ricadano alcuni edifici residenziali prossimi all'area industriale di Verduno si ritiene opportuno che il punto di monitoraggio ATM_01 venga posto in corrispondenza di uno degli edifici posti nella classe più critica del "buffer" anziché nel ricettore R1.

Valutazione d'Incidenza ecologica, agro-ecosistemi, fauna, vegetazione e aree naturali

15. I monitoraggi dei Chiroteri, svolti nelle campagne per il Lotto 2.6 dal 2011 al 2016, avevano confermato il ruolo del Canale Verduno, esterno alla ZSC T1160029 ma prossimo all'area di progetto, come corridoio di volo e area di foraggiamento preferenziale per numerosi chiroteri. Considerato che la chiroterofauna interferita dal progetto è tutelata dalla Direttiva Habitat, indipendentemente dalla sua presenza nei siti della Rete natura 2000, così come prevede l'articolo 8 del DPR 357/97 e s.m.i. si ritiene che, a maggior ragione in questa nuova variante del Lotto 2.6a, che comporterà la rimozione della fascia arborea continua sulle sponde alla progr 3+500, si debba attentamente studiare l'impatto di tale cesura e adottare le soluzioni mitigative prendendo a riferimento quelle già concordate nel precedente progetto. Le soluzioni presentate nella tavola "09. Interventi di inserimento paesaggistico ambientale. 09.01 schermatura dei Chiroteri", oltreché non descritte nello studio di incidenza, non appaiono in grado di mitigare l'impatto sopra riportato allo stesso livello di quelle precedentemente preventivate, risultando alquanto generiche. La studio servirà principalmente ad adeguare la progettazione del bat-bridge in sostituzione degli inadeguati schermi protettivi presentati nella tavola "09. Interventi di inserimento paesaggistico ambientale. 09.01 Schermatura dei Chiroteri",.

16. Valutare l'incidenza sui chiroteri anche lungo l'impluvio in corrispondenza della nuova ponte "Opera n°3". Le necessità poi di illuminazione del vicino cantiere base costituiscono per le due specie principali della ZSC, altamente lucivaghe, un fattore di disturbo e perturbazione.
17. Area sottostante cascina Spià-Cherasco: Effettuare uno scotico conservativo del cotico erboso tramite realizzazione di cumuli di altezza non superiori a 2 mt senza inversione degli orizzonti e operando prima dell'avvio del cantiere, la raccolta di fiorume con le tecniche messe a punto dal progetto "Pra d'Smens" - PSR di Regione Piemonte. Al termine dei lavori il miscuglio di sementi autoctone ottenuto dovrà essere miscelato al pool di semi impiegati per l'inerbimento dei terreni interferiti dal cantiere. Tale miscuglio che dovrà essere plurispecifico con in aggiunta alle graminacee e leguminose standard per prati stabili, specie erbacee nettariifere dei generi *Achillea*, *Centaurea*, *Taraxacum* e meliloto (*Melilotus officinalis*).
18. Area sottostante cascina Spià-Cherasco: Nel caso si evidenzi sul versante di Cascina Spià la necessità di scavi di riprofilatura e di applicazione di opere di sostegno e tecniche di consolidamento con magliatura a rete mediante tecniche di *soil nailing* si richiede di evitare di alterare la cotica erbacea esistente e inserire nelle maglie della rete piante radicate di specie arbustive di piccola taglia che non danneggino la tenuta delle reti metalliche. Per l'inerbimento si ricorra alle modalità riferite al prato di fondovalle.
19. Attraversamento in viadotto e sistemazione idraulica del Rio dei Deglia: Ridurre dimensionalmente tra il viadotto e la pista di cantiere gli interventi di sistemazione idraulica previsti in corrispondenza della porzione di habitat di pregio e dell'affioramento di gesso selenitico facendo anche ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica più consone al contesto naturale
20. Attraversamento in viadotto del Rio San Giacomo: Ripristinare la viabilità poderale storica di interesse cicloturistico tra i vigneti del Patrimonio mondiale Unesco dei Paesaggi vitivinicoli e la fascia fluviale del Tanaro, attrezzando un guado a corda molle trasversale all'impluvio del rio San Giacomo ed una deviazione della carrareccia che scende dal versante. La viabilità dovrà essere dotata di elementi di arredo vegetazionale e tecnico funzionale alle esigenze cicloturistiche dell'area Unesco e del Comune di La Morra.
21. Attraversamento in trincea del promontorio di Cascina Dabbene: Contenere mediante un'adeguata barriera vegetazionale ai lati dell'infrastruttura la deriva degli inquinanti emessi dal traffico veicolare nei confronti dei prato-pascoli della zona di vocazione zootecnica della Razza bovina autoctona Piemontese.
22. Attraversamento in trincea del promontorio di Cascina Dabbene: Ripristinare la viabilità di connessione ed il sentiero escursionistico tra i vigneti del Patrimonio mondiale Unesco dei Paesaggi vitivinicoli ricostruendo anche la morfologia dell'attuale dorsale del promontorio collinare con relativa siepe arboreo-arbustiva.
23. Attraversamento del paesaggio agrario delle "Chiosse" tra Cascina Dabbene e Cascina Roggeri: Prevedere sistemazioni con siepi arboree-arbustive e alberi isolati non necessariamente aderenti al nastro stradale, seguendo le morfologie naturali e la maglia fondiaria in coerenza con il paesaggio rurale storico dei prati delimitati da siepi-arboree arbustive.
24. Attraversamento del paesaggio agrario delle "Chiosse" tra Cascina Dabbene e Cascina Roggeri: Nello scavo delle trincee dei drenaggi di consolidamento utilizzare criteri conser-

vativi della qualità e stratificazione del suolo ed utilizzare mezzi gommati leggeri per evitare di compattare i terreni.

25. Attraversamento della scarpata boschiva degradante verso Tanaro (Opera n°3): Effettuare a compensazione della sottrazione della comunità forestale di pregio del bosco dell'impluvio dell'Opera n°3 un intervento di rafforzamento delle caratteristiche di naturalità del bosco del pendio, nelle porzioni più degradate, eliminando le specie esotiche, avviando ad alto fusto la rinnovazione e privilegiando la crescita delle piante tartufigene.
26. Attraversamento della scarpata boschiva degradante verso Tanaro (Opera n°3): Evitare se possibile l'attraversamento con la pista di cantiere del bosco del pendio pedecollinare. Nel caso di necessità utilizzare tecniche di ingegneria naturalistica e contenere la sottrazione di piante d'alto fusto.
27. Attraversamento della scarpata boschiva degradante verso Tanaro (Opera n°3): Convogliare le acque raccolte dal sistema di drenaggio sul ciglio della rocca e nelle porzioni alte del pendio, in zone al piede in modo che diano origine a zone di ristagno ed aree umide.
28. Attraversamento della scarpata boschiva degradante verso Tanaro (Opera n°3): Inserire nel monitoraggio fitosociologico della stazione VEG-MO-020 anche una stazione nel bosco di pendio interessato dalle opere della pista di cantiere e dei drenaggi, implementando anche specifici bioindicatori e parametri chimico-fisico-pedologici per il controllo della producibilità della pregiata tartufaia naturale di *Tuber magnatum pico* (Tartufo Bianco d'Alba) ivi esistenti.
29. Attraversamento in viadotto e rilevato dell'area Molino di Verduno: Preservare la bealera del Molino contigua alla strada di accesso al parco La Cascata e la vegetazione di alto fusto presente.
30. Attraversamento in viadotto e rilevato dell'area Molino di Verduno: Nell'attraversamento in rilevato del boschetto meso-igrofilo con zona umida interna di interesse conservazionistico, tra la strada di accesso al parco La Cascata e la riva sinistra del Canale Enel, salvaguardare e mantenere in funzionalità ecologica le due piccole porzioni di habitat ai lati arretrando la zona di pertinenza del cantiere e mantenendo i termini più evoluti di vegetazione igrofila ad ontano nero e carici interclusa tra autostrada e riva sinistra del canale.
31. Attraversamento in viadotto e rilevato del Canale di Verduno presso edificio partitore lungo la SP 7: Ricostruire, con impianti anche a pronto effetto, i lembi di bosco igrofilo di pregio (alneto) e le piante monumentali sulla riva sinistra del Canale Verduno tagliati nella deviazione del canale alla progressiva 3 +500, ricreando le condizioni di allagamento a fianco del nuovo canale e mantenendo nell'area sottostante al viadotto i popolamenti erbacei originari.
32. Attraversamento in viadotto e rilevato del Canale di Verduno presso edificio partitore lungo la SP7: Della stazione di monitoraggio ante-operam VEG-VE-010B_FITO_1, valutare la conservazione o lo spostamento a secondo della definizione delle misure di mitigazione previste qualora l'interferenza fosse confermata.
33. Attraversamento in viadotto e rilevato del Canale di Verduno presso edificio partitore lungo la SP 7: Confermare tra la progressiva 3+500 e la progressiva finale 5+000 gli interventi di potenziamento vegetazionale del sistema fluviale previsti nella tavola di Corografia 2.6 E-

dF.2.1.04 del progetto di inserimento ambientale 2014 del Lotto 2.6 anche nella loro esecuzione anticipata durante la costruzione dell'opera.

34. Rivedere il progetto di inserimento delle opere a verde (elaborato P017_D_OPV_RH_001_A), che risulta assolutamente non pertinente al contesto territoriale sia come scelta delle specie vegetali, che delle tipologie e moduli di impianto, riprendendo nei tratti non variati e interpretando nei tratti di nuovo tracciato (tra rio San Giacomo e cascina Roggeri e tra Molino di Roddi e Canale di Verduno), la documentazione definitiva già concordata nelle tavole di progetto 2014 "Opere a verde complementari e d'inserimento paesaggistico" descritte nella relazione 2.6 E-rF.2.1.01; rivalutazione da effettuarsi alla luce dei rafforzati vincoli paesaggistici intervenuti con la dichiarazione del Patrimonio mondiale Unesco per la zona collinare e fluviale di La Morra e con la zona di Salvaguardia del Tanaro di Regione Piemonte.

Usi Civici

35. La presenza di Usi Civici deve essere verificata dal proponente con i Comuni interessati dal progetto in esame, comprese le opere accessorie aree e piste di cantiere, siti di cava e stoccaggio; si rileva che risultano nei quadri riepilogativi dei piani particellari le indennità per usi civici, ma non l'individuazione delle particelle. Se dalla verifica effettuata risulterà la presenza di usi civici dovrà essere attivata la specifica procedura presso il Settore regionale Rapporti con le autonomie locali, Elezioni Referendum, Espropri Usi Civici.

Cantierizzazione e Piano di Gestione Ambientale

36. In fase di progettazione esecutiva il Piano di Gestione Ambientale (PGA) dovrà essere integrato con procedure funzionali alla gestione e contenimento delle specie vegetali e smaltimento dei residui vegetali derivanti dagli interventi di cantierizzazione. Gli interventi dovranno essere eseguiti in accordo con le indicazioni riportate nelle schede monografiche redatte dal Gruppo di Lavoro Regionale sulle specie esotiche invasive ed approvate con D.G.R. 23-2975 del 29/02/2016, reperibili al seguente link:
<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/biodiversita-areenaturali/conservazione-salvaguardia/schede-approfondimento-specie-esotiche-vegetali>. Le modalità operative di gestione e di monitoraggio dovranno essere condivise con Arpa Piemonte.
37. Dovranno essere previste delle procedure volte a mitigare e limitare l'impatto luminoso generato dai cantieri sulla componente faunistica.
38. Nel Piano di Gestione Ambientale dovranno essere esplicitati, per ogni componente ambientale, gli assetti operativi di sorveglianza, attenzione e intervento, con il dettaglio delle relative modalità di monitoraggio, di transizione tra essi e di tutte le relative procedure funzionali a valutare il rientro alle condizioni di normalità e gli eventuali interventi mitigativi da adottare a seguito di superamenti delle soglie oltre a esplicitare le modalità ed i tempi con cui si prevede di darne comunicazione agli Enti preposti al controllo.

Piano di Monitoraggio Ambientale

Il Piano di Monitoraggio Ambientale del progetto in esame sembra non tenere in conto che è stata già concordata e realizzata una vasta e completa campagna di monitoraggio di ante-operam a cui occorre assolutamente rifarsi per poter controllare gli effetti dell'opera e provvedere a opportuni aggiustamenti in fase di costruzione. Anche nella scelta delle stazioni di campionamento il nuovo progetto non sembra tenere conto delle principali emergenze ecologiche del territorio interessato,

anche perché non è stata effettuata una compiuta analisi. Si richiede pertanto di confermare il piano di monitoraggio *ante-operam* e di implementare solo alcune aree ecologicamente rilevanti non comprese nel suddetto ed in particolare:

Ecosistemi

39. Inserire nuova stazione di monitoraggio con rilievi fitosociologici e dei principali gruppi animali forestali (mammiferi/chiroterri, avifauna, invertebrati saproxilici) nel querco-carpinetto dell'impluvio Opera n°3.
40. Inserire nuova stazione di monitoraggio con rilievi ornitologici e dei Lepidotteri nel tratto di attraversamento del paesaggio rurale prativo di "Le Chiosse" tra Cascina Dabbene e Cascina Roggeri
41. Nei punti FAU-CH-010 e FAU-CH-020 inserire anche il monitoraggio degli insetti saproxilici nel punto già esistente VEG-MO-020 inserire anche una stazione nel bosco di pendio interessato dalle opere della pista di cantiere e dei drenaggi, con implementazione di un monitoraggio crittogamico per il controllo sulla distribuzione e produzione della tartufaia naturale di *Tuber magnatum pico*, con riferimento alle condizioni fisico pedologiche ed ai parametri di fertilità del suolo.
42. Nel punto FAU-VE-010 e VEG-VE-010 inserire un controllo degli effetti sul popolamento batracologico riproduttivo di *Rana dalmatina* e un rilievo fitosociologico sulla componente erbacea della zona umida ivi presente.
43. Per il punto VEG-VE-010B_FITO_1, corrispondente al bosco meso-igrofilo di ontano nero, pioppo bianco e salice bianco andrà valutata la conservazione o lo spostamento a secondo della definizione delle misure di mitigazione previste, qualora l'interferenza fosse confermata.
44. Per i punti del piano di monitoraggio che risultano meno esposti agli impatti del nuovo progetto (es. zona umida lungo pista Enel, querco-carpinetto nei pressi dell'Ospedale Alba-Bra) si dovrà concordare la prosecuzione in corso d'opera.

Acque superficiali

45. In analogia al Lotto IIb, si ritiene opportuno inserire almeno un punto di monitoraggio in fase di PO sul futuro scarico delle acque di piattaforma (parametri idrocarburi, SS, torbidità, temperatura, pH, ossigeno disciolto)
46. Alla luce dello studio ittiologico si dovrà concordare con gli Enti preposti al controllo l'opportunità di valutare un monitoraggio biologico .

Atmosfera

47. In fase di condivisione del piano di monitoraggio esecutivo si richiede di chiarire se l'indicazione in Tab. 3-7 (pag.15) del PMA "Per un anno..." è da intendersi che il monitoraggio avverrà in modo continuativo senza interruzioni (365 gg/anno) o se per un refuso è stata omessa la frequenza di monitoraggio. Nel qual caso dovrà essere data indicazione della cadenza con cui si intende effettuare il monitoraggio.
48. Si richiede che il punto di monitoraggio ATM_01 venga posto in corrispondenza di uno degli edifici posti nella classe più critica del "buffer" utilizzata anziché nel ricettore R1.
49. Si richiede di concentrare i monitoraggi sugli inquinanti attualmente ancora critici NO2 e PM10, trascurando, tra quelli previsti dal proponente (pag11): CO, BTX, O3 (poco

rappresentativa la misura vicino a sorgente stradale), metalli su PM10, NOx (non determinabile con campionatori passivi), PTS (non più previsto dalla normativa) e PM2.5 (per il quale la norma non prevede limiti giornalieri). Si richiede inoltre di aggiungere nel PO il monitoraggio del PM10 per tutti i ricettori (non previsto dal proponente per il PO).

RACCOMANDAZIONI

Geologia, Idrogeologia e risorse idropotabili

1. Si raccomanda di riconsiderare i dati geognostici e geofisici, già ottenuti nel corso delle diverse campagne di indagine, alla luce delle recenti conoscenze sui depositi terziari della zona, provvedendo contestualmente ad infittire il numero delle sezioni geologiche di progetto. L'approfondimento geologico consentirà una più precisa previsione circa l'effettiva presenza, potenza e continuità laterale degli orizzonti gessosi (geotecnicamente penalizzanti), sia per meglio stimare le volumetrie da allocare esternamente al cantiere autostradale a seguito delle operazioni di scavo, sia per prevedere un adeguato dimensionamento geotecnico delle opere in caso di intercettazione dei gessi in zona di fondazione, ovvero in zone di scarpata o di trincea.
2. Si raccomanda di valutare puntualmente le singole situazioni di causa-effetto tra opera ed impluvio, tenendo in conto sia l'estensione dei bacini presenti a monte sia la relativa rapidità del fenomeno geomorfologico dell'arretramento della testata. Inoltre, poiché l'opera autostradale andrà ad interrompere il naturale deflusso da monte verso valle di tutte le acque di versante, si raccomanda di provvedere alla progettazione puntuale dei recapiti nella rete naturale delle acque raccolte dai previsti sistemi di smaltimento (anche in caso di eventi di particolare intensità o durata), al fine di minimizzare l'accelerazione di fenomeni erosivi di fondo e rimontanti, ad esempio con l'adozione di opportuni accorgimenti antierosivi e comunque tenendo adeguatamente conto dei principi di invarianza idraulica di superficie nei punti di immissione nel reticolato idrico minore.
3. Sebbene il progetto escluda interferenze tra il tracciato e le forme carsiche (poste più a monte) si suggerisce che venga posto in essere un attento controllo mirato a valutare relazioni di causa effetto tra l'opera in progetto e il sistema pseudocarsico presente a monte.
4. Si raccomanda che, nelle successive fasi progettuali, siano effettuati i motivati approfondimenti di natura geologica necessari a ridurre gli impatti ambientali dell'opera in ordine alla fragilità e particolarità della geologia dell'area.
5. In relazione alle interferenze dirette e indirette con i dissesti in atto e potenziali individuati in progetto (ad esempio tra le progressive 1+730 - 1+790, 2+000 - 2+160, 2+200 - 2+290) si raccomanda inoltre di approfondire in dettaglio le singole problematiche allo scopo di evitare che la realizzazione dell'opera possa causare un peggioramento delle condizioni geomorfologiche del versante in relazione di causa effetto con la realizzazione dell'opera autostradale.
6. Si propone che venga valutata dai progettisti anche l'esecuzione di pozzi drenanti verticali, abbinati a dreni suborizzontali, specialmente per minimizzare i rischi di risalita della falda effimera stagionale nelle zone di trincea .
7. Nella tavola "sezioni tipo e particolari costruttivi degli impianti di trattamento delle acque di piattaforma -N04.02.01 e nella tavola relativa alla vasca di prima pioggia si ritiene opportuno riportare le caratteristiche tecniche dei sistemi di trattamento valutando l'adozione di sistemi di trattamento rispondenti alla norma UNI/EN 858.

Idraulica

8. Nel tratto esaminato dal modello idraulico risultano presenti due traverse fluviali fisse: la prima è la traversa a servizio della derivazione del Canale di Verduno, di proprietà di Enel Green Power Italia s.r.l. (Codice vaso catasto sbarramenti fluviali CN01168) posizionata in Comune di Cherasco, a circa 1 km a valle dell'esistente ponte di attraversamento dell'Asti-Cuneo A33 e, la seconda, la traversa di S.Vittoria d'Alba di proprietà della Tanaro Power s.r.l. (Codice vaso

catasto sbarramenti fluviali CN01174). Si ritiene opportuno il coinvolgimento dei Proprietari dei due sbarramenti fluviali suddetti nel procedimento di autorizzazione poiché, essendo in corso approfondimenti tecnici idraulici sulle traverse fluviali, potranno portare elementi tecnici utili agli studi in essere.

Acustica

9. Valutare l'adozione quanto più estesa e quanto più efficiente possibile di presidi fisici, anche nella fase di esercizio, in alternativa all'intensificazione dei monitoraggi. Inoltre, preme sottolineare l'importanza che assumono, per l'impatto acustico della fase di esercizio, tutti quei fattori derivanti dalla buona costruzione e dalla buona manutenzione del manto stradale come la tipologia di asfalto, la cura dei "giunti" tra le varie sezioni dei viadotti, l'assenza di imperfezioni e discontinuità nel manto ecc. Si ritiene necessario venga precisato la tipologia di asfalto fonoassorbente, nonché descritte e considerate le azioni manutentive necessarie ad assicurare nel tempo le capacità fono assorbenti

Incidenza ecologica, ecosistemi, fauna, vegetazione e aree naturali

10. Considerato l'importante ruolo dell'area di progetto come elemento di attenzione naturalistica, che è stato ribadito dalla Regione Piemonte nel 2019, inserendo tra gli elementi che costituiscono la rete ecologica regionale la "Zona Naturale di salvaguardia del Tanaro" istituita con Delibera della Giunta Regionale del 12 aprile 2019 si richiede attenzione alle opere di mitigazione. A tale proposito si fa osservare che gli inserimenti delle opere a verde per le azioni di mitigazione percettiva e paesaggistica (elaborato P017_D_OPV_RH_001_A) non sono assolutamente pertinenti per quanto riguarda la scelta delle specie vegetali. Il pino nero o il leccio per la fascia alberata, né tanto meno il rododendro per quella arbustiva, per fare 2 esempi, sono specie ecologicamente adatte per il territorio in esame.

Terre e Rocce da scavo

11. Il documento 01-16-01-P017-D-GER-RH-001-A corredato dalla documentazione pubblicata in data 1/9/2021 dall'Autorità competente, "costituisce il Piano di Utilizzo, ai sensi del DPR 120/17 per il Lotto II.6.a ed esso, per tale lotto, annulla e sostituisce tutto quanto riportato nel Piano di Utilizzo per l'intero Lotto II.6, approvato con determina MiTE, prot DVA-2015-0001564 del 19.01.2015."

Il Piano è stato definito dal proponente un "aggiornamento del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo", approvato a suo tempo dal Ministero della Transizione Ecologica.

Si ritiene che le motivazioni per cui si è reso necessario aggiornare il Piano non rientri nella fattispecie normata dal c. 6 dell'art. 15 del DPR 120/2017 che definisce "l'aggiornamento del Piano" e pertanto il Piano di Utilizzo possa, se necessario, essere aggiornato ulteriormente per un massimo di due volte se si verificherà la necessità di intervenire per modifiche sostanziali al Piano ai sensi del c. 2 art. 15 DPR 120/2017.

Cantierizzazione, Piano di Gestione Ambientale e Monitoraggio Ambientale

12. In fase di cantiere, prima di effettuare lavori in alveo si dovrà dare segnalazione all'ufficio di vigilanza provinciale per l'eventuale allontanamento della fauna ittica ai sensi della LR 37/2006 e s.m.i

13. Con riferimento al procedimento in oggetto, si rileva che la viabilità di cantiere prevista dal progetto in esame, interferisce con i percorsi ciclabili di interesse strategico regionale denominati "La via del mare" e "Bar to bar", approvati con D.G.R. n. 83-8992 del 16.05.2019, che ha aggiornato la D.G.R. n. 22-1903 del 27.07.2015.

Al fine di risolvere tale criticità, si pone la necessità dell'individuazione dei tratti interrotti dalla cantierizzazione e la messa a punto di percorsi alternativi al fine di garantire la continuità delle

tratte per tutta la durata dei lavori, anche mediante il posizionamento di apposita segnaletica di indicazione.

Interferenze con corsi d'acqua demaniali

14. I tracciato autostradale risulta prossimo alle aree del demanio idrico del Tanaro senza interessarle. Se nel corso di affinamenti progettuali si dovessero interessare tali aree dovranno essere attivate le procedure per il rilascio delle relative concessioni demaniali ai sensi della DPGR n. 14/R del 6/12/2004 (Disposizioni per il rilascio delle concessioni per l'utilizzo di beni del demanio idrico fluviale e lacuale non navigabile e determinazione dei relativi canoni). Il tracciato non ricade in aree a vincolo idrogeologico.

Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Opere Complementari

Le principali strategie dalla Pianificazione territoriale regionale per il quadrante regionale sud-ovest, in cui si inserisce l'infrastruttura in esame, riguardano l'adeguamento delle infrastrutture alle potenzialità transfrontaliere, la transizione del sistema produttivo verso l'economia della conoscenza e la messa in rete delle risorse ambientali, culturali e paesaggistiche. Per quanto riguarda le infrastrutture il Quadrante è chiamato a svolgere un ruolo di cerniera nelle due direttrici, verso Savona e verso la Regione PACA francese, per il quale sono previsti vari interventi: tra i quali il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo.

A fronte del quadro urbanistico dei Comuni interessati dal tracciato, è possibile affermare in via generale che il progetto infrastrutturale in esame non presenta particolari incongruenze rispetto alle condizioni normative poste dai vigenti piani regolatori sopra descritti, in quanto afferente prevalentemente porzioni territoriali genericamente destinate a zone agricole cosiddette "produttivo-indifferenziate", già segnate peraltro dalla previsione di corridoio autostradale. Tutte le planimetrie urbanistiche analizzate, infatti, contengono all'interno delle proprio apparato cartografico, non solo il previgente tracciato in galleria a doppio fornice, ma anche l'originario percorso in esterno che ricalcava nella sostanza quello presentato nella versione odierna.

Tale impostazione determina di fatto un sistema di piani che ha già considerato, analizzato e soprattutto accolto l'opportunità di inserire tale previsione stradale all'interno dei propri territori comunali, soppesandone evidentemente, nell'ambito delle proprie competenze ed autonomie locali in materia, le specifiche criticità ed esternalità positive, in sede di redazione ed approvazione della strumentazione urbanistica vigente.

15. Rispetto alla documentazione urbanistica allegata al progetto in esame si rileva che è da perfezionare l'elaborato *11.01.05_P017_D_AMB_CW_004_A Mosaico degli strumenti urbanistici comunali*, attraverso la sostituzione dello stralcio delle cartografie di P.R.G.C. del Comune di La Morra con la più aggiornata tavola urbanistica derivante dall'approvazione della variante strutturale di adeguamento alle linee guida Unesco. Si segnala poi che sempre per le tavole urbanistiche l'inserimento del nuovo tracciato nei P.R.G.C. deve comprendere anche le relative fasce di rispetto stradali di cui agli artt. 16; 17 e 18 del D.Lgs. n. 285/92 – *Nuovo Codice della strada*, nonché artt. 26; 27 e 28 del D.P.R. n. 495/92 .

16. Per gli ulteriori aspetti si rimanda, ai pareri favorevoli con osservazioni espressi dal Comune di Verduno con nota prot. 9787 del 16.12.2021 e dal Comune di La Morra con nota prot. 8685 del 16.12.2021, allegati al presente documento.

Opere Complementari

17. La realizzazione del lotto 2.6a garantirà il completamento dell'autostrada Asti-Cuneo che andrà a costituire una importante rete complementare alla viabilità esistente sul territorio. Il

miglioramento della connessione delle diverse realtà produttive e dei servizi al sistema autostradale nazionale, rendono la realizzazione del lotto in esame strategica per il territorio regionale.

Per arrivare ad una compiuta complementarietà delle reti si rileva di particolare importanza la realizzazione di alcuni interventi di miglioramento della viabilità in termini di sicurezza e di livelli di servizio, a questi si devono aggiungere le necessità per la mobilità sostenibile della rete ciclabile di interesse sia locale che regionale.

In questo contesto le politiche tariffarie risultano fondamentali per raggiungere l'obiettivo di valorizzare al massimo l'accessibilità ai servizi presenti sul territorio in esame.

Gli interventi complementari all'Autostrada Asti-Cuneo prevedono il completamento dell'anello tangenziale della città di Asti mediante la realizzazione della bretella di scorrimento veloce Sud-Ovest di Asti per collegare la SR10 in prossimità del casello autostradale di Asti ovest con la SS231 in località Rocca Schiavino, gli altri interventi sono rivolti in particolare alla SP 7 che corre in prossimità del lotto autostradale 2.6, oltre che al miglioramento della viabilità della città di Alba grazie a nuove interconnessioni con la tangenziale:

- Bretella di scorrimento veloce Sud-Ovest di Asti per collegare la SR10 in prossimità del casello autostradale di Asti ovest con la SS231 in località Rocca Schiavino.
- Variante planimetrica di tracciato della SP7 in Località Molino di Verduno allo scopo di risolvere le difficoltà di percorrenza dovute al raggio di curvatura di 90° e contemporaneamente migliorare la interconnessione con la SP 58 (Verduno-La Morra) che scende dal versante collinare.
- Miglioramento dell'intersezione tra la SP 358 dal versante collinare e la SP 7 in località Toetto.
- Miglioramento dei collegamenti dell'area albese e braidese con i caselli di Alba ovest e Cherasco- Lotto II SP7- Variante di Pollenzo e relativi adeguamenti. Collegamento tra il ponte di Pollenzo e Via Nogararis nel Comune di Bra con sistemazione dell'intersezione tra Via Nogararis e la SP 231.
- Miglioramento dei collegamenti dell'area albese e braidese con i caselli autostradali attraverso la messa in sicurezza della SP 7 , nel tratto compreso fra Roddi (SP3bis) e il ponte sul Tanaro a Pollenzo, compreso lo stesso ponte.
- Miglioramento della gestione delle acque meteoriche a monte della SP7. Le aree edificate vengono allagate in quanto il canale irriguo che corre parallelo alla SP7 non raccoglie a sufficienza le acque.
- Miglioramento dell'intersezione fra la SP 7 e la SP 3bis (tangenziale di Alba), ove confluisce il traffico veicolare proveniente dalla piana albese e da Barolo e Novello, attraverso la costruzione di due rotatorie, una in corrispondenza dell'uscita della tangenziale di Alba e l'altra al di sotto del viadotto in direzione di Asti.
- In Comune di Alba Tangenziale Est con realizzazione del Terzo Ponte sul Tanaro, il progetto prevede la realizzazione dell'attraversamento del Tanaro con una connessione stradale di circa 1600 mt ed un tratto di 800 mt che collega il terzo ponte con la direttrice Alba-Cortemilia.
- Messa in sicurezza del tratto di percorso ciclabile in corrispondenza dell'attraversamento del Tanaro (parallelo all'attraversamento della SP7), con la realizzazione di un ponte ciclabile e il recupero dei piloni ottocenteschi neogotici del ponte Albertino. Sistemazione del percorso ciclabile Lungo Tanaro interferito dai cantieri con verifica di percorso ciclabile di connessione all'ospedale di Verduno.
- In Comune di Cherasco, realizzazione di un nuovo accesso all'autostrada A33, presso le aree di parcheggio di "Cherasco Nord" e di "Cherasco Sud"; l'opera, configurabile come uno svincolo, verrebbe realizzata con un doppia bretella stradale che consenta

l'interconnessione dell'autostrada A33 con la viabilità locale S.P. 661 per deviare il traffico pesante dalla S.P. 7 e dalla S.S. 231 verso il tratto autostradale esistente fra Cherasco e Marene; il tutto sfruttando la presenza dell'area di sosta di Cherasco.

- Percorso in direzione Cuneo: Ripristino dell'accesso all'autostrada tramite la "vecchia" tangenziale di Alba, abbandonata e a tutt'oggi non rimossa.
- Percorso in direzione Asti: mantenimento dell'uscita dall'autostrada in direzione Asti della strada a due corsie esistente parallela all'Asti-Cuneo (tutt'oggi utilizzata e che conduce alla rotonda di Castagnito)

Allegati al presente documento

- Settore Territorio e Paesaggio della Direzione Ambiente Energia e Territorio nota prot. n. 146695 del 15.12.2021
- Comune di Verduno con nota prot. 9787 del 16.12.2021
- Comune di La Morra con nota prot. 8685 del 16.12.2021

Direzione Ambiente, Energia e territorio

Settore Territorio e Paesaggio

valorizzazione.paesaggio@regione.piemonte.it

paesaggio.territorio@cert.regione.piemonte.it

*I dati di Protocollo associati al documento
sono riportati nei metadati del mezzo trasmissivo*

Classif. 11.100/GROS/1305/2021A/A1600A

*Rif. n. 126069A1610B del 04/11/2021
126074A1610B del 04/11/2021*

Al Responsabile del procedimento della
Regione Piemonte
Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo,
Protezione Civile, Trasporti e Logistica
Settore Infrastrutture strategiche
c.a. arch. Riccardo Lorizzo
infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it

e p.c. Alla Soprintendenza archeologia, belle arti e
paesaggio per le province di Alessandria, Asti e
Cuneo
Via Pavia sn - Cittadella
15121 - ALESSANDRIA
mbac-sabap-al@mailcert.beniculturali.it

al Settore regionale A1606B
Copianificazione urbanistica area nord-ovest
urbanistica.nordest@cert.regione.piemonte.it

al Settore regionale A1605B
Valutazioni ambientali e procedure integrate
valutazioni.ambientali@cert.regione.piemonte.it

Ai Comuni di
La Morra (CN)
Roddi (CN)
Verduno (CN)
Cherasco (CN)

Oggetto: D.lgs 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i.
recante Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, art. 146
Legge Regionale 1 dicembre 2008 n. 32 e s.m.i.
Comuni: Roddi (CN), La Morra (CN), Verduno(CN), Cherasco (CN)
Intervento: Autostrada A33 Asti-Cuneo.
Tronco II A21 (Asti est) - A6 (Marene) -
Lotto 6 Roddi-Diga Enel – stralcio A tra il lotto II.7 e la pk 5+000
Proponente: Società Autostrada Asti Cuneo S.p.a.

Art. 18 della l.r. 40/1998 - Artt. 23 e ss., D.lgs 152/2006.

Partecipazione della Regione alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale

Contributo per parere unico regionale

Con riferimento alla procedura attivata presso il Ministero della Transizione Ecologica, di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs 152/2006 e s.m.i. per il progetto in oggetto integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, e contestuale verifica del Piano di Utilizzo delle terre ai sensi dell'art. 9, del D.P.R. 120/2017, nell'ambito della quale la Regione esprime il proprio parere ai sensi dell'art. 24, comma 3 del citato D.lgs 152/2006, secondo le modalità disciplinate dall'art. 18 della l.r. 40/1998,

richiamate le note prot. n. 51956 e n. 51959 del 04/11/2021 di codesto Settore regionale relative alle convocazioni dell'Organo tecnico e della Conferenza dei servizi del 12/11/2021,

esaminata la documentazione progettuale pubblicata sul sito web del Ministero della Transizione Ecologica all'indirizzo: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8041/11829>, come segnalato dal Responsabile del Procedimento nelle note sopraccitate,

visti i luoghi in corso di sopralluogo effettuato in data 29/11/2021,

premesse che:

Il tracciato autostradale oggetto del procedimento in esame si sviluppa a partire dal ponte sul Tanaro, a suo tempo realizzato nell'ambito dei lavori del lotto II.7, prevalentemente lungo la direttrice est-ovest, collegandosi ad ovest, nella piana di Roddi, con il Lotto II.6b, già sviluppato a livello esecutivo, con una lunghezza complessiva di circa 5 km. Il tracciato, che risulta in gran parte previsto in rilevato, presenta, nelle zone più prominenti del versante attraversato, alcuni tratti (3) in trincea. E' prevista la realizzazione di un viadotto (viadotto "Verduno" di sviluppo pari a circa 555 m di luce), la costruzione di tre ponti di circa 40 m (con attraversamento del Rio dei Deglia e del Rio S. Giacomo) e l'opera (di 180 m.) di attraversamento del canale Enel. La piattaforma stradale risulta composta da due carreggiate per una larghezza totale, esclusi gli elementi marginali, pari a 25 metri.

Parte delle opere previste e delle aree e delle piste di cantiere ricadono in ambiti soggetti a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett.c) (fiume Tanaro), e lett. g) (aree boscate) del D.lgs 42/2004, e pertanto risulta necessario, nell'ambito nelle successive fasi autorizzative, il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, che ai sensi dell'art. 3 della legge regionale 1 dicembre 2008 n. 32 e s.m.i., risulta di competenza regionale.

L'intervento in progetto, comprese le opere di cantiere, intercetta inoltre una serie di componenti paesaggistiche individuate dal Piano paesaggistico regionale (Ppr) vigente e in particolare:

- Zona fluviale allargata e interna (art. 14 norme Ppr);
- Territori a prevalente copertura boscata (art. 16 norme Ppr);

- Zona naturale di salvaguardia denominata “Fascia fluviale del Fiume Tanaro” istituita con D.G.R. 12 aprile 2019, n. 45-8770, ai sensi dell’art. 52 bis, comma 3, l.r. 19/2009 che rientra sia tra le “altre aree di conservazione della biodiversità” di cui all’art. 18, comma 2, delle norme di Ppr, sia tra gli elementi che concorrono alla definizione della rete ecologica regionale che costituisce parte della “Rete di connessione paesaggistica” di cui all’art. 42 delle norme di Ppr;
 - Aree di elevato interesse agronomico (art. 20 norme Ppr);
 - Aree e impianti della produzione industriale ed energetica di interesse storico del tipo SS41 Poli e sistemi della protoindustria - Mulino di Verduno (art. 27 norme Ppr);
 - Percorsi panoramici - SP7 - SP58 tratto da Pollenzo, Verduno a La Morra (art. 30 norme Ppr);
 - Aree rurali di specifico interesse paesaggistico del tipo SV4 - Sistemi rurali lungo fiume con radi insediamenti tradizionali e, in particolare, nelle confluenze fluviali - Sistema collinare in destra Tanaro (art. 32 norme Ppr);
 - Siti inseriti nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO - I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte Langhe-Roero e Monferrato - Buffer zone A (art. 33 norme Ppr);
 - Morfologie insediative del tipo m.i.10 - aree rurali di pianura o collina (art. 40 norme Ppr);

Si pone in evidenza, in particolare, che la SP7 – SP 58 (tratto da Pollenzo, Verduno a La Morra), individuata dal Piano paesaggistico regionale quale “percorso panoramico”, è interferita direttamente dalla nuova arteria autostradale, in prossimità dell’ex Mulino di Verduno, di cui è prevista la totale demolizione, con la realizzazione di un nuovo viadotto che modificherà le visuali percepibili verso il rilievo collinare proveniendo da Pollenzo. Detto collegamento stradale costituisce l’asse viario di accesso e di percezione visiva, sia rispetto alle *core zone* del Sito UNESCO - “I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte Langhe-Roero e Monferrato”, sia all’area della Tenuta ex Reale di Pollenzo rientrante nel Sito seriale UNESCO delle “Residenze Sabaude” e consente, inoltre la fruizione di ampie visuali panoramiche anche verso la Torre e il Castello di Santa Vittoria d’Alba, posti a Nord del Tanaro e individuati come “Belvedere” dal Ppr;

ciò premesso,

con riferimento alle competenze del Settore scrivente, tenuto conto del delicato contesto paesaggistico in cui sono previste le opere in oggetto, pur non riscontrando complessivamente elementi ostativi alla realizzazione dell’infrastruttura, si formulano le seguenti osservazioni e richieste di approfondimenti progettuali, necessari, in particolare, ai fini del rilascio dell’autorizzazione paesaggistica nell’ambito del successivo procedimento autorizzativo:

- per quanto attiene l’individuazione delle categorie di beni paesaggistici interferiti dalle opere in progetto, incluse quelle a carattere provvisorio correlate alla fase di cantiere, si evidenzia la necessità di individuare in dettaglio le parti degli interventi in progetto, comprese le opere provvisorie per l’allestimento delle piste di cantiere e delle aree operative, che ricadono nei territori di cui all’art. 142, comma 1,:
 - lett. c), del D.lgs 42/2004 e s.m.i. ovvero nella fascia di profondità pari a 150 metri misurata dalle sponde o dal piede degli argini dei corsi d’acqua soggetti a tutela paesaggistica presenti nella località; al riguardo, dall’esame degli elaborati presentati, si rileva che detta fascia, per quanto riferita al Fiume Tanaro, non pare essere stata misurata dalle sponde bensì dalla mezzeria del corso d’acqua, per cui si evidenzia la

necessità di rettifiche e approfondimenti delle rappresentazioni grafiche e degli elaborati illustrativi di progetto;

- lett. g), del D.lgs 42/2004 e s.m.i. ovvero nelle superfici che rientrano nella definizione di bosco ai sensi della vigente normativa nazionale e regionale in materia forestale (artt. 3 e 4 del decreto legislativo 3 aprile 2018, n. 34 e art. 3 della legge regionale 10 febbraio 2009, n. 4 e s.m.i.); si richiede al riguardo un approfondimento degli elaborati grafici e descrittivi in materia forestale che illustrino in dettaglio le superfici interessate da trasformazione boschiva, l'entità delle estirpazioni di esemplari arborei con descrizione delle diverse specie e dei caratteri dimensionali;

- lett. h), del D.lgs 42/2004 e s.m.i. e, nel caso in esame, nelle zone gravate da usi civici che risultano essere presenti nei territori comunali interessati, benché non delimitate nella tavola P2 di Ppr;

- in riferimento alle norme prescrittive del Ppr vigente, a seguito degli approfondimenti delle verifiche di interferenza con le diverse categorie di beni paesaggistici sopra richiamate, e tenuto conto altresì della presenza della Buffer zone del Sito UNESCO, sia approfondita con maggior dettaglio la verifica di conformità di tutti gli interventi in progetto, comprese le opere provvisorie per l'allestimento delle piste di cantiere e delle aree operative, con le prescrizioni vincolanti contenute negli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33, 39 e 46 delle norme di attuazione del Piano paesaggistico regionale;
- in riferimento all'analisi dei livelli di tutela operanti nell'area di intervento considerata, per quanto attiene l'indicazione della presenza di beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del Codice dei beni culturali e del paesaggio, si ritiene necessario accertare se il Mulino di Verduno, per il quale la proposta progettuale prevede la demolizione, o eventuali altri manufatti presenti nei siti d'intervento, rientrino tra i beni culturali di cui alla parte seconda del Codice o siano comunque soggetti a preventiva verifica di accertamento di interesse culturale. A tal proposito si evidenzia che il Ppr individua nella tavola P4 e negli elenchi dell'art.4, comma 1 lett.e., (tra cui è compreso il mulino di Verduno), il patrimonio industriale di interesse storico-culturale meritevole di specifica tutela e valorizzazione. Si ritiene che la demolizione delle rimanenti strutture del Mulino, benché in stato di abbandono, non possa configurarsi come *"attività di cantierizzazione di lieve entità"* e che sia invece opportuno verificare la possibilità di individuare eventuali soluzioni progettuali alternative che consentano di riconoscere e salvaguardare gli immobili e le pertinenze caratterizzanti detto patrimonio industriale e che risultino quanto più coerenti con le previsioni del Ppr, provvedendo nel contempo ad approfondire la documentazione illustrativa e fotografica del patrimonio esistente, verificando altresì se detti insediamenti interferiscano con categorie di beni paesaggistici ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/2004;
- in merito alla rappresentazione fotografica dello stato attuale delle aree d'intervento e del contesto paesaggistico e delle fotosimulazioni di progetto, si richiedono approfondimenti rispetto alle visuali panoramiche fruibili :
 - dal tratto di viabilità individuato dalla Tav. P4 del Ppr come "Percorso panoramico" (Strada Pollenzo-Verduno-La Morra), con visuali da Sud verso Nord, in prossimità del bivio per Roddi-Verduno, che permettano di valutare gli effetti della realizzazione del nuovo viadotto nei confronti della percezione panoramica verso la Torre e le altre emergenze architettoniche del nucleo storico del Comune di Santa Vittoria d'Alba e

verso la Torre di Pollenzo, nonché dalla strada provinciale verso la collina dal piazzale posto in prossimità del pilone meridionale del ex Ponte Carlo Alberto;

- dal punto panoramico individuato come “Belvedere” dalla Tav. P4 del Ppr nel nucleo storico di Santa Vittoria d’Alba nonché dalla Torre del medesimo Comune;

- dalla Casa Roggeri e dalla Cascina Dabbene, individuati dalla “*Carta della percezione visiva e dell’intervisibilità*” di progetto come “*Punti di vista statici (edificati, punti panoramici, belvedere)*”;

- dai percorsi viari e pedonali interni all’area della “*Tenuta ex Reale e del centro storico di Pollenzo, sita nei comuni di Bra, Cherasco e La Morra*” oggetto della dichiarazione di notevole interesse pubblico di cui al D.M. 1 agosto 1985 (numero di riferimento regionale B034);

- dai tratti della rete di percorsi escursionistici e ciclabili individuata dai Comuni interessati dall’intervento, connotati da maggior fruizione panoramica, con riferimento sia ai tracciati di collegamento tra il concentrico dei capoluoghi e le sponde del Fiume Tanaro, sia ai percorsi individuati lungo le sponde fluviali e a margine del Canale di Verduno;

- in riferimento all’analisi dei paesaggi agrari e della viabilità storica riguardante le aree d’intervento e il loro contesto paesaggistico, si ritiene necessario un approfondimento della descrizione dei percorsi rurali storici di collegamento tra gli insediamenti rurali di antico impianto presenti sui versanti collinari e le sponde del Fiume Tanaro e gli argini del Canale di Verduno; detto approfondimento può essere illustrato anche attraverso una documentazione cartografica di inquadramento che riporti sinteticamente le fondamentali rilevazioni paesaggistiche, evidenziando sia le relazioni funzionali, visive, simboliche tra gli insediamenti e i corsi d’acqua, sia le interferenze con l’infrastruttura in progetto e le soluzioni adottate per garantire la continuità e la fruibilità dei percorsi stessi;
- gli approfondimenti sopra citati, con particolare riferimento ai fotoinserimenti richiesti, oltre a ottenere una più consona definizione delle opere di mitigazione e compensazione paesaggistica, potranno oltremodo consentire di individuare quelle parti della proposta d’intervento meritevoli di approfondimenti progettuali, valutando anche ipotesi di modifiche plano-altimetriche del tracciato, al fine di permettere un miglior inserimento nel contesto delle opere previste. In particolare:

- nell’ambito collinare sottostante alle Cascine Dabbene e Roggeri, sia valutata la possibilità di conferire al tracciato, rispetto alla prospettata previsione di un tratto rettilineo, un andamento leggermente curvilineo, che possa consentire, anche con maggior aderenza alla conformazione naturale dei terreni, un migliore adattamento alla topografia del luogo caratterizzato dall’andamento naturale a “sella” con andamento sud-ovest nord-est e un più adeguato inserimento nel contesto, riducendo la discontinuità tra le linee morfologiche ondulate del terreno naturale e la geometria della carreggiata autostradale. Tale attenzione progettuale è motivata anche dalla posizione del tracciato autostradale che in questo tratto si pone idealmente sull’asse tra le emergenze del terrazzo morfologico di Cherasco visibile verso sud-ovest e lo skyline della Torre e del centro storico di Santa Vittoria d’Alba e quindi visibile dai rispettivi punti di belvedere. Ulteriori approfondimenti di ottimizzazione progettuale, possono essere individuati, oltre che nell’ambito delle opere di mitigazione, di mascheramento e ricucitura con le aree agricole/boschive interferite, anche attraverso una attenta

valutazione delle quote altimetriche del tracciato, le cui variazioni, ancorché limitate, potrebbero ridurre gli effetti di intrusione e di intervisibilità dell'infrastruttura in tale ambito; in particolare, con riferimento ai tratti in cui il tracciato autostradale è previsto in trincea come, ad esempio, in prossimità della dorsale sottostante alla Cascina Dabbene, siano valutate possibili soluzioni alternative che garantiscano, oltre al ripristino della viabilità rurale e storica di connessione tra il Fiume e le borgate presenti sul rilievo collinare, (ad es. anche attraverso la realizzazione di eventuali brevi di tratti di galleria artificiale, con soprastante riporto di terreno e piantumazione di vegetazione autoctona, che potrebbero contribuire anche alla formazione di ulteriori corridoi ecologici di collegamento tra l'ambito fluviale e quello collinare soprastante oltre che alla mitigazione visiva dell'opera) anche un miglior inserimento nel paesaggio rurale riducendo la frammentazione dell'unità fondiaria e la compromissione dell'integrità agro-ecologica;

- per quanto attiene le opere d'arte previste, e in particolare il viadotto in territorio di Verduno, che interferisce con la SP 57 (strada panoramica di Ppr), si ritiene che dette opere debbano essere oggetto di ulteriori elaborazioni e approfondimenti progettuali volti a individuare soluzioni di maggior "leggerezza" e di elevata qualità architettonica che permettano di inserirsi in modo qualificato e anche di valorizzare i rispettivi contesti interessati.

- considerato inoltre che l'infrastruttura in progetto si configura come intervento a grande scala e di grande incidenza che, in qualche misura, può introdurre effetti negativi che non possono essere totalmente evitati o mitigati, in ottemperanza a quanto disposto al punto 3.2.3. dell'allegato "A" al D.P.C.M. 12.12.2005, si evidenzia la necessità di proporre delle misure di compensazione che, oltre alla creazione di nuove superfici con vegetazione boschiva, prenda anche in considerazione, ad esempio, il ripristino, la riqualificazione e la valorizzazione dei percorsi escursionistici e ciclabili di maggior interesse paesaggistico e naturalistico, individuati dalle competenti Amministrazioni comunali e interferiti dalla realizzazione dell'infrastruttura e dalle opere provvisorie di cantiere; sia in tal modo anche garantita la continuità dei percorsi rurali storicamente consolidati di collegamento tra l'opera di derivazione del Canale di Verduno dal Fiume Tanaro con gli insediamenti rurali di antico impianto presenti sui versanti collinari soprastanti (ad es. Cascina Roggeri e Cascina Dabene, frazione Rivalta) e con il concentrico del Comune di La Morra.
- con riferimento agli interventi posti in prossimità del rio Deglia, siano adottate soluzioni, che privilegino l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica, che consentano di contenere gli impatti sull'ecosistema forestale, derivante dalla realizzazione dell'attraversamento e delle consistenti opere di sistemazione idraulica e di protezione spondale, salvaguardando il più possibile i caratteri di naturalità del principale corridoio ecologico di collegamento tra il territorio collinare di La Morra e il Fiume Tanaro;
- per gli interventi in progetto passibili di comportare trasformazioni boschive o comunque tagli di fasce arboree, si ricerchino soluzioni (sia per il posizionamento delle strutture sia per le aree di cantiere) che permettano di salvaguardare il più possibile i lembi di bosco ripario, gli esemplari arborei autoctoni d'alto fusto e la continuità delle cortine arboree di maggior altezza presenti lungo le sponde del Tanaro, lungo il Canale di Verduno e i fossi irrigui;
- per gli interventi di sistemazione spondale, di realizzazione di opere di sostegno dei terreni e di messa in sicurezza dei versanti, sia data priorità all'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica, che consentano di contenere gli impatti sull'ecosistema forestale e sui caratteri paesaggistici e

naturalistici di particolare rilevanza dei luoghi interessati dall'intervento, tenendo conto che rientrano sia nella *buffer zone* del Sito UNESCO "I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte Langhe-Roero e Monferrato", sia nella zona naturale di salvaguardia "Fascia fluviale del Fiume Tanaro";

- in merito alle opere di mitigazione, sia visive che ambientali previste, si evidenzia la necessità di implementare e approfondire la descrizione di tali opere; in particolare, oltre a implementare la vegetazione arborea autoctona prevista con funzione di filtro visivo tra i percorsi (anche escursionistici e ciclabili) caratterizzati da maggior panoramicità e la nuova infrastruttura (comprese le aree di cantiere), occorrerà approfondire la descrizione dei materiali e/o dei trattamenti cromatici previsti per il paramento esterno delle opere murarie e dei vari manufatti correlati alla realizzazione dell'infrastruttura autostradale, affinché le scelte progettuali possano garantire un elevato livello qualitativo nell'integrazione paesaggistica delle varie opere previste;

Si evidenzia inoltre che, essendo le opere previste ricadenti nella *buffer zone* del sito 'I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe - Roero e Monferrato', ai sensi dell'art. 4, comma 1 bis, della l.r. 32/2008 e s.m.i., per i comuni che non risultano aver adeguato gli strumenti urbanistici comunali alle 'Linee guida per l'adeguamento dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi alle indicazioni di tutela per il sito UNESCO', approvate dalla Giunta regionale, è previsto che la commissione locale per il paesaggio esprima un parere obbligatorio in merito alle opere in progetto, che risultano, in buona parte, non ricadenti in aree sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D.lgs 42/2004, parte III.

Ai sensi dell'art. 146, comma 5, del D.lgs 42/2004, la presente comunicazione è resa nota anche al Soprintendente cui competerà, nelle successive fasi autorizzative, l'espressione del parere di competenza.

Distinti saluti

Il Funzionari Istruttori
Arch. Fabrizio Conte
Arch. Alfredo Visentini
Arch. Mauro Martina

Il Dirigente del Settore

Arch. Giovanni Paludi

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005.



COMUNE DI VERDUNO

Provincia di Cuneo

✉ Via Roma,2 - C.A.P. 12060 – ☎ 0172.470121 - FAX 0172.470333

e-mail: info@comune.verduno.cn.it

Prot. n. 9787

Verduno, li 16/12/2021

Spett.le
Regione Piemonte
Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo,
Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti
e Logistica
Settore Infrastrutture Strategiche
Corso Stati Uniti, 21 - 10128 Torino
infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it

**OGGETTO: Conferenza di Servizi Regionale 12.11.2021 e sopralluogo del 29.11.2021.
Valutazione di impatto ambientale: Autostrada A33 Asti-Cuneo, Tronco Il A21 – Lotto
6 Roddi-Diga Enel.**

Premesso che il Comune di Verduno ritiene necessario, per il territorio dell'albese e braidese il completamento della Autostrada A-33 - e ciò non solo per il collegamento fra le città di Cuneo ed Asti, ma anche per decongestionare il traffico locale che grava pesantemente sulla SP 7 e sulla SP 358, nonché per raggiungere celermente il nuovo Ospedale "Michele e Pietro Ferrero", ovviamente in questo caso senza dover pagare il pedaggio, come da sempre abbiamo richiesto - l'Ente Comunale formula, in questa sede, le seguenti **osservazioni relativamente alla valutazione dell'impatto ambientale dell'opera** sul proprio territorio

Si richiama preliminarmente anche il contenuto e le richieste già formulate nel documento, datato 5 luglio, (prot. Comune di Verduno n. 5731), consegnato presso la Regione Piemonte nella seduta del Comitato di Supporto AT/CN del 6 luglio 2021, dai Sindaci dei Comuni di Alba, Bra, La Morra, Verduno e Cherasco alla società Autostrade AT/CN.

Considerato che il progetto di collegamento "Autostrada Asti-Cuneo - Tronco Il Lotto 6: Roddi - Diga Enel" oggetto dei DM-VIA n. 576/2011, 220/2017 e 19/2020, prevedeva una soluzione in galleria per la tratta prevista tra l'attuale ponte sul Tanaro nel comune di Cherasco e la piana di Roddi, e che tale percorso risulta oramai abbandonato e sostituito da un nuovo tracciato in superficie che comprende, nella versione attuale, anche un viadotto denominato "Viadotto SP7" – il nuovo appellativo è stato richiesto da questo Comune in luogo del precedente nome "viadotto Verduno" del tutto immotivato poiché il viadotto è ubicato solo per una parte (minore) nel Comune di Verduno e per la restante parte in Comune di La Morra ed è progettato per oltrepassare la SP7, nella zona di Borgata Molino - non si può, in primo luogo, non rilevare come l'impatto dell'opera sia certamente invasivo e lambisca, forse in troppa prossimità, gli abitati esistenti nella Borgata Molino posta in parte in Comune di La Morra ed in parte in Comune di Verduno.

Per questo proprio con particolare riferimento al "viadotto SP 7", occorre un approfondimento partendo dalla caratterizzazione morfologica e architettonica dell'opera prevista.

Si evidenzia la necessità imprescindibile che vi sia una assoluta attenzione all'aspetto architettonico dell'opera e all'integrazione di essa con il contesto ambientale di inserimento attraverso la massima 'qualità formale' dell'opera stessa.

Con riferimento al viadotto quindi il Comune di Verduno richiede, necessariamente, una tipologia strutturale di assoluta qualità – diversa da quella proposta nelle simulazioni attuali - che consenta di creare un episodio di caratterizzazione del luogo, cioè un elemento di innegabile pregio (come il ponte di Alessandria, di Marsiglia ecc...) che diventi la “porta di ingresso” all'importante sito Unesco dei “*Paesaggi vitivinicoli di Langhe, Roero e Monferrato*” che inizia poco dopo il viadotto, in Borgata Molino, per giungere infine all'antico e incontaminato centro storico di Verduno, di chiara impronta sabauda, posto in naturale collegamento proprio con la residenza reale di Pollenzo - altro importante sito Unesco - su cui parte del nostro paese si affaccia.

Si chiede quindi che si valuti, più approfonditamente (anche a mezzo di render, foto-inserimenti specifici, un progetto specifico del viadotto di qualità architettonica, nonché un progetto delle piantumazioni previste per la mitigazione dell'opera) l'impatto dell'opera sul contesto paesaggistico della *buffer zone* e del paesaggio fluviale del fiume Tanaro dai punti di osservazione più panoramici della collina di Verduno: centro storico, nuovo presidio sanitario “Michele e Pietro Ferrero”, SP58 nonché dalla fascia fluviale.

Si chiede infine che venga acquisito agli atti lo studio commissionato dall'*Associazione per il Patrimonio per i paesaggi vitivinicoli di Langhe Roero e Monferrato*, citato dal Presidente Roberto Cerrato nell'incontro pubblico di presentazione del progetto autostradale, tenutosi ad Alba il 9 novembre 2021, alla presenza del Presidente della Regione e organizzato da Confindustria Cuneo.

La compromissione del territorio di Verduno va certamente valutata in relazione alla **accessibilità e fruibilità del territorio comunale attraversato dall'autostrada**. Il tracciato autostradale infatti, tagliando quella parte di piana coltivata lungo il Tanaro e il naturale parco fluviale ove già esiste una apprezzata pista ciclabile che si collega con Alba e conduce anche alla nota alla “Spiaggia dei Cristalli” nonché all'area di rilevanza archeologica ove circa 10 anni fa venne rinvenuto il noto mastodonte di epoca preistorica, permette da un lato il completamento del lotto ma, dall'altro, non porta convenienze a Verduno, poiché l'uscita autostradale verrà realizzata nel comune di Roddi e, fra l'altro, non consente di raggiungere direttamente l'Ospedale. Sul punto si ricorda che – a beneficio degli altri Comuni - il Comune di Verduno ha già richiesto, pubblicamente, sia che non si paghi il pedaggio per chi accede all'ospedale, sia che vi sia poi un collegamento agevole dal casello al nosocomio.

Per l'intera zona è quindi indispensabile una revisione dei percorsi minori sia una tutela degli accessi alla coltivazione dei terreni agricoli sia per la fruibilità delle fasce fluviali anche dal punto di vista ciclo-pedonale che il Comune di Verduno ritiene molto importanti e da potenziare ed ampliare.

Vi è da dire che è stato anche fornito un disegno con qualche foto-simulazione di un possibile tracciato in rilevato, sostitutivo del viadotto; rispetto a tale ipotesi è maturato un interesse del Comune di Verduno, fermo restando che si vorrebbe esaminare l'ipotesi più nel dettaglio, con una comparazione estetica approfondita fra l'impatto del viadotto e quella del rilevato, da tutte le prospettive di visuale.

Ciò preliminarmente posto è altresì necessario:

1. chiarire se la proposta configurazione dell'attuale tracciato sia accompagnata da una **efficace mitigazione paesaggistica** e da una minimizzazione delle trasformazioni che consideri non solo l'impatto visivo e acustico dell'opera **nella Borgata Molino** che dovrà essere oggetto di interventi compensativi e migliorativi come la creazione di un percorso ciclabile e di viabilità esclusivamente locale in luogo dell'attuale tracciato della SP7, ma anche la possibilità di un **riequilibrio dei percorsi**

di collegamento pedonali, ciclabili, agricoli esistenti, in modo da assicurare il **godimento della naturalità dei luoghi lungo la fascia fluviale** che deve rimanere pienamente fruibile,

2 poter valutare a fondo la **compatibilità del percorso autostradale con la buffer zone del Sito Unesco dei paesaggi vitivinicoli**, di cui Verduno fa meritatamente parte in quanto unico paese produttore del Verduno Pelaverga, vitigno autoctono e storico riconosciuto con la DOC del 1995, nonché uno dei primi luoghi storici di produzione del Barolo risalente al XIX secolo nelle tenute della Real casa e, infine, residenza sabauda di Carlo Alberto di Savoia realizzata dello Juvarra.

3. **salvaguardare il prestigioso riconoscimento Unesco**, che ad oggi, oltre a preservare il territorio, richiama un turismo culturale qualificato sul quale si basa gran parte dell'economia del paese di Verduno.

Invero, mentre con la soluzione della galleria, il sito Unesco e il territorio di Verduno, non venivano compromessi, con l'attuale ipotesi vi è un coinvolgimento che richiede importanti e irrinunciabili azioni di mitigazione ambientale mirate ed efficaci che riducano al minimo l'impatto dell'autostrada.

4. chiarire se il viadotto nei pressi di Borgata Molino, che interessa il Comune di La Morra ed anche il Comune di Verduno, ed è molto in prossimità dell'abitato, non abbia alternative: come ad esempio un prolungamento del rettilineo in rilevato dal territorio di Roddi che consenta, in modo meno impattante, di arrivare in detta Borgata e, magari, oltrepassare la SP7.

Non si vuole ovviamente, in questa sede, mettere in discussione il nuovo tracciato proposto ma evidenziare tempestivamente le eventuali criticità dell'infrastruttura rispetto agli insediamenti abitativi, al territorio e al riconoscimento Unesco.

5. Se il **viadotto** previsto avrà, con certezza, quella tipologia strutturale di assoluta qualità – diversa da quella proposta nelle simulazioni attuali - che sola consenta al "ponte" di diventare un elemento di innegabile pregio, per accedere all'importante sito Unesco dei "*Paesaggi vitivinicoli di Langhe, Roero e Monferrato*" da un altro sito Unesco: quello delle residenze Sabaude di Pollenzo. Si chiede quindi, preliminarmente di prendere visione della nuova soluzione architettonica richiesta.

6: Se sia garantita quella adeguata mitigazione con vegetazione **autoctona**, rimboschimento, alberature che consenta di mascherare il tracciato e di inserirlo adeguatamente nel territorio sia dal punto di vista visivo e panoramico che acustico e con particolare riferimento al viadotto proposto,.

Infine, con riferimento alle **opere complementari** che il Comune richiede, l'attenzione è particolarmente rivolta alla Borgata Molino, ove vi è necessità di minimizzare gli effetti indotti del traffico sulla SP7 con la creazione di una deviazione prima dell'abitato in modo da eliminare gli effetti dell'attuale strozzatura della strada sul canale Enel nonché di una rotatoria anche di limitate dimensioni, posta sulla provinciale, nei pressi degli insediamenti che allontani il flusso veicolare dall'abitato e dal piccolo e inadeguato ponte sul canale ENEL, permettendo così una funzionale viabilità locale, senza importanti interferenze con la maggiore rete viaria.

Per tutte le ragioni anzidette l'intervento autostradale, anche nell'ottica di una mitigazione, una vera compensazione e una riqualificazione della zona interessata deve accompagnarsi alla creazione di un percorso ciclo pedonale ad anello che metta in collegamento il sito di Pollenzo, la fascia fluviale, la borgata Molino, il nuovo ospedale, il centro storico di Verduno, la borgata di Rivalta e la SP 358; percorso che il Comune richiede quale opera **compensativa e complementare**, unitamente alla realizzazione di un parcheggio a servizio del paese.

Per il Comune di Verduno, il Sindaco

Avv. Marta Giovannini – *firmato digitalmente*



COMUNE DI LA MORRA

Protocollo n. 8685 del 16/12/2021

Spettabile Regione Piemonte
Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo,
Protezione Civile, Trasporti e Logistica

Settore infrastrutture strategiche
corso Stati Uniti 21
10128 Torino

Infrastrutture.trasporti@cert.regione.piemonte.it

Oggetto: D. lgs 22 gennaio 2004 n.42 e s.m. i Comune di La Morra

Intervento: Autostrada A33 Asti-Cuneo Tronco II A21(Asti est) – A6 (Marene)

Lotto 6 Roddi-Diga ENEL

Proponente: Società Autostrada Asti Cuneo S.p.a.

Valutazione di impatto ambientale osservazioni di carattere ambientale e di pianificazione territoriale

Premesso che si ritiene indispensabile e improcrastinabile il completamento della A33 nel tratto tra la Diga Enel e Roddi, si vogliono formulare, in questa sede di Conferenza di Servizi Regionale, le **osservazioni di carattere ambientale e di pianificazione territoriale**, previste dalla normativa vigente.

Tali considerazioni possono anche meglio chiarire le richieste, espresse in precedenza, di opere complementari e compensative, sottoscritte dai Sindaci dei Comuni direttamente interessati al tracciato autostradale ora in discussione.

La Valutazione di Impatto Ambientale proposta pare di difficile interpretazione, non tanto per il posizionamento del tracciato, quanto per la descrizione del progetto definitivo, laddove parla di: “prosegue con andamento rettilineo appoggiandosi al piede della zona collinare... **con una configurazione alternata** fra tratti in rilevato, in trincea e a mezza costa”. Più facile la comprensione quando si riferisce a: “piega ad est con un viadotto per scavalcare...”

L'impatto di un viadotto è facilmente immaginabile, specialmente quando lambisce, forse in troppa prossimità, gli abitati esistenti; più complesso invece capire nel tratto di “configurazione alternata” quali conseguenze dirette e indotte può avere il posizionamento della infrastruttura in una zona, quale quella interessata nel Comune di La Morra, ancora integra nella biodiversità ambientale e soprattutto significativa di un ambito precollinare che ha mantenuto la sua vocazione agricola coltiva. La stessa definizione di buffer zone individuata dal Sito UNESCO, conferma che la valenza del territorio non si basa solo su vigneti o nocioleti. Senza peraltro parlare delle testimonianze di cultura agreste della Bassa Langa e dei possibili reperti archeologici.

Tutto ciò per significare che l'osservazione presentata riguarda **l'accessibilità fruibile del territorio comunale attraversato dall'autostrada**.

Se il tracciato proposto, in alternativa alle più apprezzate gallerie, pare la soluzione più sostenibile e attuabile, non si vuole entrare nel merito del posizionamento quando ormai si è arrivati al progetto definitivo, ma alle **conseguenze in termini di ambientazione, minimizzazione, mitigazione e compensazione**, così come la Valutazione Ambientale Strategica suggerisce.

Il tracciato autostradale in esame, tagliando marcatamente quella parte di piana coltivata tra le colline dell'uva e delle nocciole e le fasce arboree del Tanaro, permette sì il completamento del lotto, ma non porta convenienze specifiche a La Morra. Nel senso che si tratta di un attraversamento senza fruibilità di contatto, perché gli svincoli di entrata e uscita sono posizionati in modo progettuale più opportuno in altri comuni. Ne consegue che per l'intera zona è indispensabile sia una revisione dei cosiddetti percorsi minori esistenti di percorrenza, sia una tutela degli accessi funzionali alla coltivazione dei terreni agricoli o alla percezione fruibile delle fasce fluviali.

Nel merito si osserva pertanto la necessità di chiarire:

1. Se la “configurazione alternata” (rilevato, trincea, mezza costa) permette non solo una mitigazione paesaggistica e una minimizzazione delle trasformazioni di suolo, ma anche la possibilità di **riequilibrio dei percorsi** di collegamento tra gli appezzamenti agricoli di prossimo frazionamento, al fine di **non interrompere le azioni delle coltivazioni** e di non limitare i percorsi pedonali o ciclabili per la **fruizione della naturalità** dei luoghi.

2. Se i percorsi di arroccamento verso il Sito UNESCO e di avvicinamento e transito verso il capoluogo di La Morra sono stati valutati dal punto di vista della compatibilità e fluidità di accesso al “cuore” della “core zone”, nonché se consentono una direzionalità, in uscita ed in entrata dall’autostrada, attraverso una **sistemazione agevole della viabilità esistente**.

A tal proposito, mentre con la soluzione delle gallerie il sistema territoriale lamorrese, sia agricolo che viabile, non veniva compromesso, presupponendo quindi interventi di miglioria lasciati in sede locale, ora vi è un coinvolgimento intrinseco che come tale dovrebbe richiedere azioni di mitigazione dei cosiddetti effetti indotti, previste dalla Valutazione di Impatto Ambientale.

Già il Comune di La Morra ha affrontato il problema degli accessi e degli attraversamenti viari nel proprio territorio, con l’indicazione di ipotesi di intervento nell’Adeguamento del PRGC alle Linee Guida dell’UNESCO e della Regione Piemonte, prevedendo una alternativa all’angusto seppur pregevole passaggio nel centro abitato, che mantiene tuttora la titolarità di strada provinciale.

Tale attraversamento risulta difficilmente percorribile per autobus o mezzi pesanti, ma anche per tutto il traffico che proviene dalla provinciale del ponte sul Tanaro (n. 58) e da quella di Vergne-Barolo, sia ancora per i movimenti in uscita dai caselli di Alba e di Cherasco.

Nel PRGC di Adeguamento infatti si programma un “progetto urbano” della strada denominata Via dei Vigneti e dei Boschi, che esternamente all’abitato possa connettere proprio tutte le direttrici che collegano l’autostrada alla core zone UNESCO.

Ancora in tutti questi casi la presente osservazione ha valenza di azione con opere complementari, ma tale azione assume anche valenza di mitigazione dei percorsi minori e di minimizzazione degli effetti indotti dal traffico di passaggio e di accesso ai luoghi attraversati.

MOTIVAZIONI DELLA RICHIESTA DI OPERE COMPLEMENTARI E COMPENSATIVE.

Gli effetti ambientali e paesaggistici indotti, nonché le criticità sulle attività insediative dell'attraversamento autostradale del territorio del Comune di La Morra, possono essere individuati in tre aspetti valutativi ora presentati come "osservazioni" alla VIA:

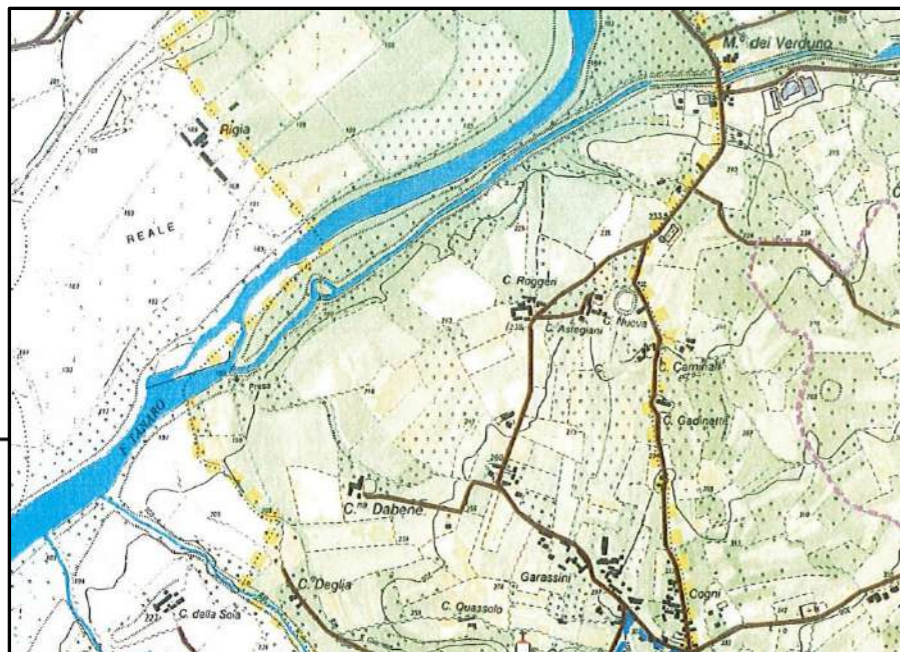
1. La compromissione, con l'attraversamento alquanto invasivo, della piana sul versante nord della collina di La Morra-Verduno, con criticità paesaggistica - ambientale e con l'interruzione dei collegamenti interpoderali per coltivatori, allevatori e fruitori delle sponde del Tanaro.
2. La tipologia del sovrappasso, valutabile in viadotto o in rilevato stradale, con le relative conseguenze sulla visibilità, sia panoramica che intrinseca dell'opera e sulle mitigazioni necessarie e possibili, anche nei confronti dell'abitato di borgata Molino.
3. Il problema degli accessi e degli attraversamenti viari, non essendoci nel proprio territorio svincoli di entrata ed uscita, posizionati in modo progettuale più opportuno in altri comuni.

1. ATTRAVERSAMENTO DELLA PIANA SUL VERSANTE NORD DELLA COLLINA DI LA MORRA-VERDUNO.

Il Tracciato è realizzato prevalentemente in rilevato e trincea, ma anche con due ponti del Rio Deglia e del Rio San Giacomo e con l'attraversamento di un impluvio definito Opera 3, nonché con un viadotto in zona Molino, che supera il canale ENEL e la Provinciale SP7.

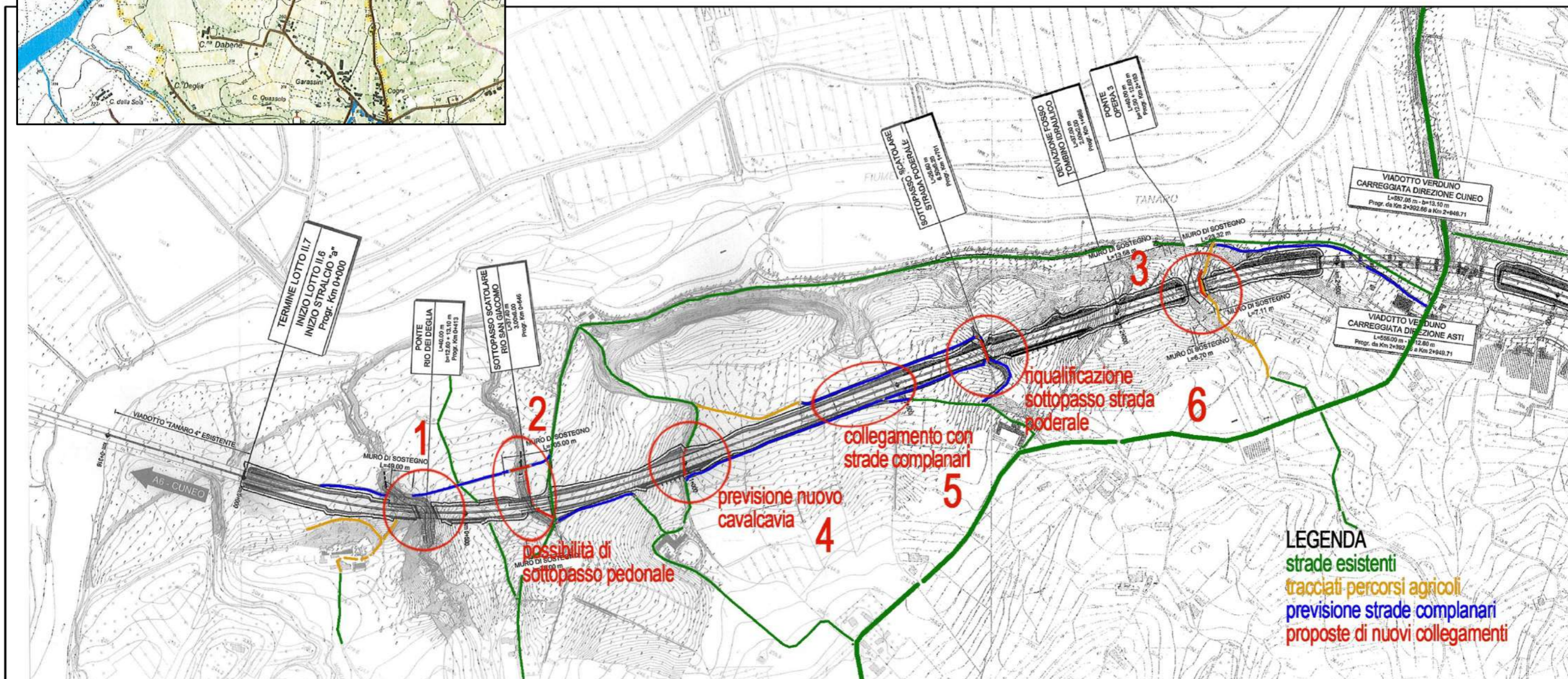
Criticità 1: ponte del Rio Deglia. Si trova nel Comune di Cherasco; la vicina pista di cantiere attraversa i limiti comunali verso il Rio San Giacomo, di cui alla criticità 2.

Criticità 2: sottopasso scatolare del Rio San Giacomo. La zona è attualmente attraversata da una strada poderale che in estensione verso la collina, ha un indubbio interesse storico di collegamento tra la fascia fluviale del Tanaro con il versante dei nocioleti che arriva alla sommità da cui iniziano i vigneti del versante sud-est, praticamente passando dalla buffer zone alla core zone del Sito UNESCO. Risulta quindi significativo ripristinare la carrareccia che scende dal versante e che dovrebbe essere collegata alla pista di cantiere trasversale all'impluvio, opportunamente riqualficata, come sedime, guadi ed elementi di arredo vegetazionale, a fine ciclopedonale e a fine agricolo.



Criticità 4: attraversamento in trincea del promontorio di Cascina Dabbene. La zona è interessata da una piana, tra collina e fiume, di prati e pascoli, funzionale ad una esistente azienda di allevamento di capi di razza bovina autoctona piemontese. La frammentazione mediana della piana compromette certamente l'attività dell'insediamento, tanto che in prima battuta si auspicherebbe una curvatura più accentuata del tracciato verso il margine in riva destra della fascia fluviale, mantenendo così una seppur limitata integrità del prato pascolo.

Se motivi tecnici di percorso non consentono una tale revisione, risulta alquanto indispensabile ripristinare una connessione territoriale "anche attraverso la realizzazione di eventuali brevi tratti di galleria artificiale, con sovrastante riporto di terreno e piantumazione di vegetazione autoctona che potrebbe contribuire anche alla formazione di ulteriori corridoi ecologici di collegamento tra l'ambito fluviale e quello collinare sovrastante oltre che alla mitigazione visiva dell'opera." E per quanto possibile abbattere l'inquinamento del traffico veicolare, in termini di acustica e qualità dell'aria.



Criticità 5: attraversamento del paesaggio agrario tra Cascina Dabbene e Cascina Roggeri.

Il tracciato autostradale, nella posizione mediana alla piana, costituisce un elemento di elevato disturbo paesaggistico.

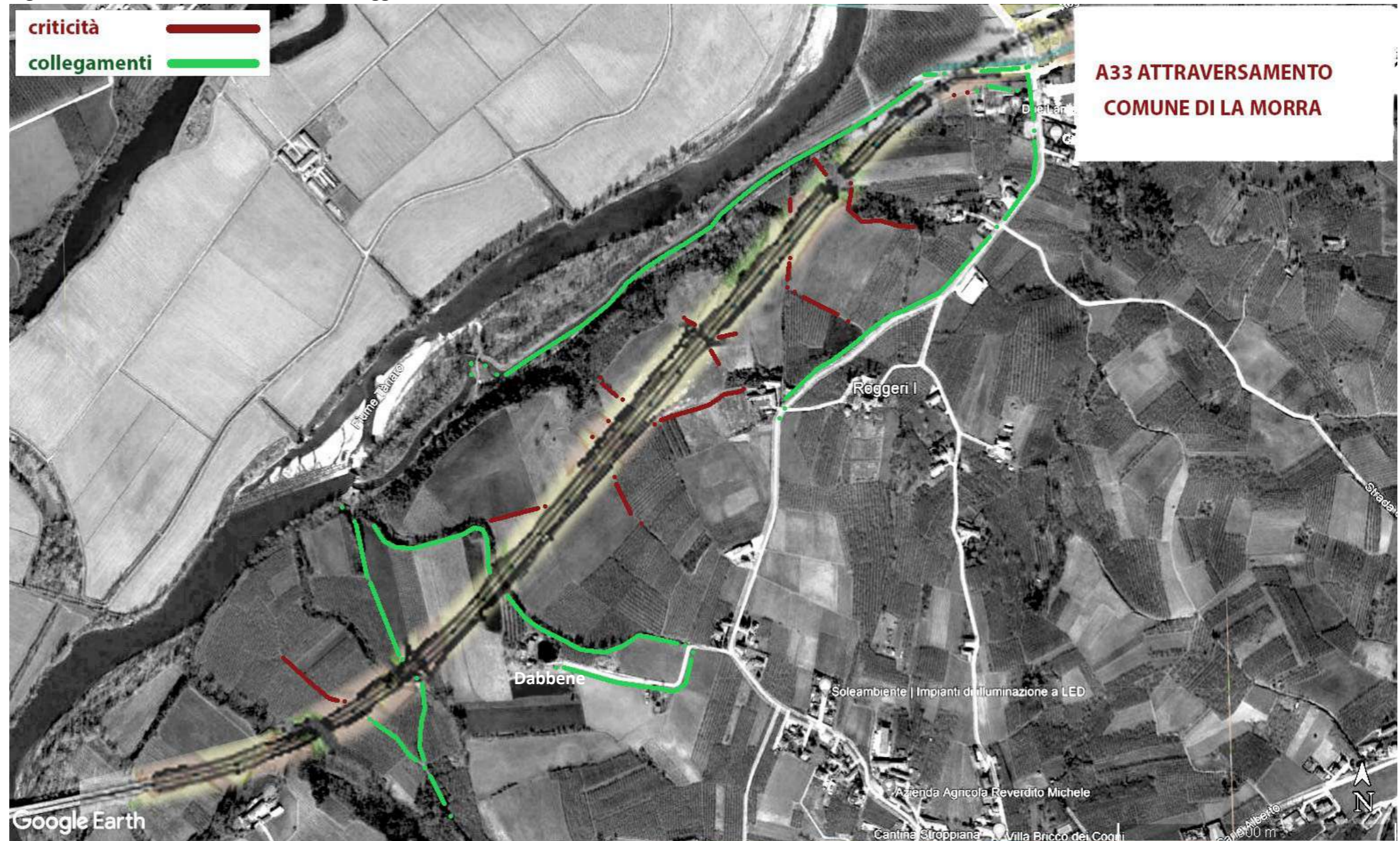
Le stesse strade complanari previste e decisamente necessarie per la connessione alle strade poderali esistenti, interrotte nella zona da una sovrapposizione longitudinale del sedime dell'autostrada, contribuiscono ad un largo segno invasivo in un territorio caratterizzato da ondulazioni morfologiche tanto gradevoli quanto armoniose nella loro continuità.

Continuità che ad opera realizzata non ci sarà più. Anche in questo caso un tracciato più accostato alla fascia fluviale potrebbe attenuare la criticità visiva paesaggistica, perché più allineato con lo stato naturale e con lo sfondo alpino. Un non spostamento comporta indubbiamente una sensibile estesa compensazione. Sia in loco, con morfologie naturali vegetative coerenti all'assetto rurale storico e fondiario pascolivo. Sia sul sistema stradale del territorio comunale, nel senso che un attraversamento infrastrutturale così poco accettabile, comporti almeno benefici indotti di percorrenza viaria derivata.

Criticità 6: sottopasso scatolare strada poderale.

Non pare proprio opportuno che un sottopasso di una strada poderale, venga trattato in essenzialità di tipologia "scatolare". Risulta pertanto indispensabile che quest'opera non venga sottovalutata in senso progettuale qualitativo, ma che possa esprimere un varco di funzionalità rurale, almeno nelle compensazioni, che possa agevolare il passaggio per attività agricole o naturalistiche.

Criticità 3: ponte opera 3. Attraversamento trasversale dell'impluvio nella scarpata boscosa verso la piana alluvionale del Tanaro. Quasi a delimitare la zona scorrono in aderenza alla riva fluviale una strada sterrata e il canale ENEL. Non si tratta dell'individuazione di un sotto passaggio di collegamento viario, che avviene più a valle sotto il previsto viadotto, ma dello scavalco di un impluvio con un ponte che passa nel bosco idrofilo con zona umida al piede della Rocca. Non solo è indispensabile tutelare la qualità ambientale, ma anche salvaguardare la vocazionalità della zona per il tartufo, la cui cerca e cavatura dal 16 dicembre 2021 è iscritta nei patrimoni immateriali UNESCO.



2. SOVRAPPASSO IN LOCALITÀ MOLINO

Il tracciato autostradale in località Molino deve oltrepassare numerosi elementi artificiali quali: l'eccessiva prossimità all'abitato e in particolar modo all'antico mulino, la strada provinciale SP 7, l'attuale incrocio con la strada provinciale SP 58 verso Rivalta, il canale ENEL, la convergenza della strada di accesso all'insediamento della Cascata, i laghetti artificiali, i boschi e i campi coltivati. Sicuramente la zona denota anche un interesse di conservazione per la flora e la fauna delle zone umide. Il rilevato di accesso al viadotto proposto attraversa formazioni boschive lasciando reliquati incolti ai lati. La criticità consiste anche nel non formare sovrapposizioni di funzionalità tra queste componenti.

In sede di prima Conferenza di Servizi è emersa la possibilità di una alternativa al sovrappasso del viadotto costituita da un percorso su un sedime in rilevato, con varchi di passaggio, in corrispondenza della SP 7, magari con complementare svincolo rotatorio per la SP 58 e del canale ENEL.

Per la valutazione paesaggistica occorre quindi confrontare i punti di forza e debolezza delle due ipotesi con conseguenti rischi e opportunità. Il viadotto certamente è impattante come opera strutturale; il rilevato, se opportunamente ambientato con mascherature, suggerisce una visuale per così dire meno artificiosa. Il primo però consente di percepire cosa c'è oltre. Il secondo forma una sorta di barriera impenetrabile, che pur con tutte le mitigazioni possibili non consente una percezione panoramica.

Il cavalcavia "aperto" è quindi la soluzione più accettabile, purché a condizione che ci sia un impegno progettuale che trasformi la semplice "opera strutturale" in una vera e propria "opera d'arte", puntando a una consapevole ed effettiva qualità progettuale. In tal modo una semplice serie di travature orizzontali impattanti può diventare un simbolo architettonico ingegneristico di notevole valore, che qualificherebbe un percorso degno dei siti UNESCO.

Tanto per fare alcuni esempi il riferimento va al Viadotto Autostradale di Millau in Francia, opera strallata concepita dall'architetto inglese Norman Foster e dall'ingegnere francese Michel Virlogeux, che attraversa la valle del Tarn per collegare Clermont-Ferrand e Béziers



Oppure, senza allontanarci troppo si può pensare al ponte Cittadella di Alessandria, per l'unione delle due sponde cittadine del fiume Tanaro., progettato dall'architetto Richard Meier.



3.VIABILITÀ DI ACCESSO E ATTRAVERSAMENTO DEL CAPOLUOGO

Di seguito sono riportati gli atti di piani regolatori comunali sia di varianti strutturali che parziali che, con l'approvazione di Regione Piemonte e Provincia di Cuneo, consentono di avere fin da subito un quadro generale programmatico di pianificazione territoriale, entro il quale collocare nello spazio e nel tempo i possibili interventi di viabilità anche di carattere sovracomunale.

Per quanto previsto infatti si può già attestare la compatibilità urbanistica per le opere di interesse pubblico. Nel dettaglio infatti sussiste una Variante Strutturale di Adeguamento alla Linee Guida Regionali per il Sito UNESCO, svolta come "Progetto Pilota" in collaborazione con gli Uffici Urbanistici e Ambientali della Regione Piemonte, che ha come caposaldo attuativo un programma di cosiddetti "Progetti Urbani" e di un approfondimento "di fattibilità" (in allegato alcuni stralci esplicativi riferiti alla Variante di Adeguamento e alla Variante Parziale di sistemazione di servizi più urgenti).

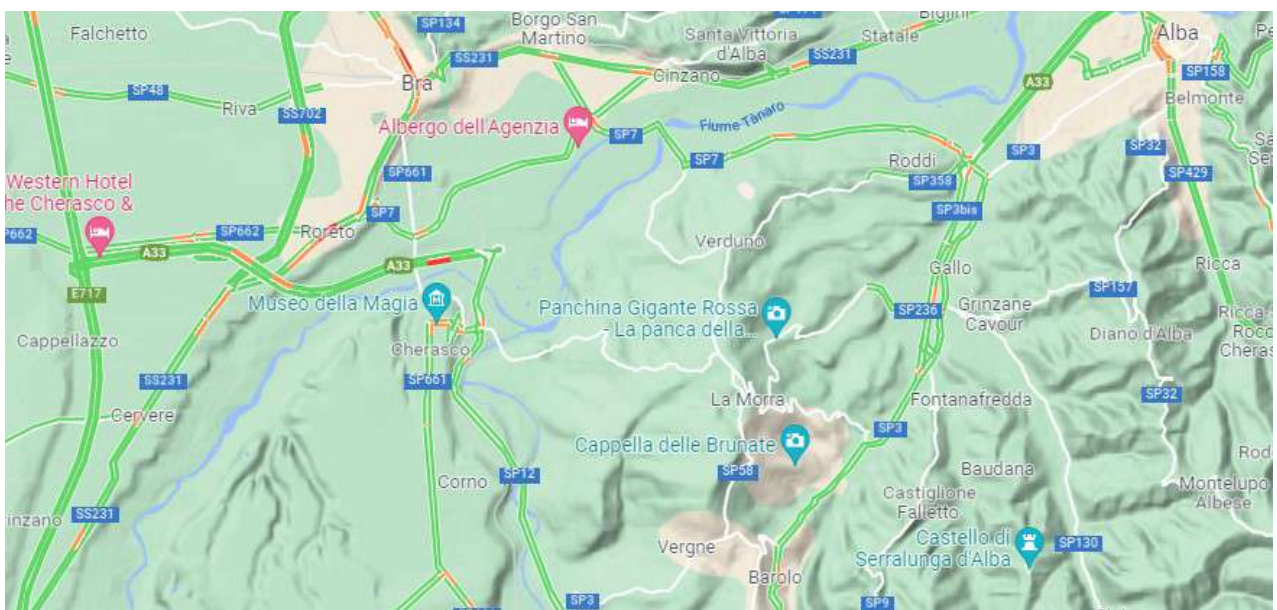
Oggetto significativo di tale programma è proprio il collegamento viario, tra l'abitato del capoluogo e l'accesso alle vigne e ai boschi (da cui il nome), tale da risolvere in armonia paesaggistica, l'annoso problema dell'attraverso del centro urbano, assolutamente inadatto a collegare praticamente le direttrici dall'Autostrada al Sito UNESCO:

- ✓ Alba (casello autostradale) - La Morra – Barolo
- ✓ Cherasco (casello autostradale) - La Morra –Barolo
- ✓ Roddi (casello autostradale) - Verduno – La Morra - Castiglione Falletto.

Il citato concetto di accessibilità fruibile si manifesta a livello territoriale, come viabilità "minore" esistente e indispensabile nella sua percorribilità, che ha, senza presunzione ma avvalorata dalla posizione della piazza Belvedere di La Morra, la sua "porta significativa di visibilità dall'alto" verso la Core Zone.

La Via dei Vigneti e dei Boschi consente altresì l'individuazione di ampie zone di servizi pubblici a parcheggio, anche per autobus, ambientate paesaggisticamente e ambientalmente nel verde pubblico o nelle zone di rispetto e compensazione per il consumo di uso di suolo. Sempreché ovviamente tali servizi possano essere resi accessibili, senza effetti di criticità indotta agli abitati e alla tutela della naturalità.

Ancora dalle uscite dell'autostrada si possono percorrere due direttrici di fondovalle, la SP 12 e la SP 3, ma per raggiungere la Core Zone e gran parte della Buffer Zone occorre salire sulle colline arrivando, come passaggio consequenziale al crocevia di La Morra, con tutte le conseguenze positive e negative. Stesso discorso, al contrario, avviene per la discesa dai comuni verso l'ospedale Michele e Pietro Ferrero di Verduno.



Il PRGC vigente inquadra la viabilità in una serie di **Progetti Urbani** di carattere attuativo che si configurano come la definizione e la riqualificazione programmatica di spazi di uso pubblico, di ambiti storici costruiti o aperti e naturali, di centri urbani dei borghi, in totale coerenza, anzi ispirazione come appagamento del semplice stare o del muoversi gradevole, con le indicazioni di tutela e valorizzazione della programmazione territoriale.

Tale metodo di programma tende ad evolvere il concetto di pianificazione, dall'usuale arido repertorio di zone o aree omogenee, all'innovativa indicazione di scenari per il processo di benessere delle attività insediative, attraverso l'individuazione di ambiti di strumenti urbanistici esecutivi, che si configurano come fasi operative di approfondimento di tutti quegli aspetti di funzionalità di definizione esecutiva progettuale;

La **Variante Strutturale di Adeguamento alle Linee Guida Regionali per il Sito UNESCO** inserisce in un Progetto Urbano la riqualificazione e il completamento della strada esterna verso sud del capoluogo di La Morra, come parte di un percorso di asse strategico periferico di valenza urbana, ambientato e arredato come luogo capace di armonizzare sia il traffico veicolare sia l'avvicinamento diretto degli abitanti e dei visitatori al centro urbano, senza interferire con la Core Zone". La previsione programmatica si prefigge di:

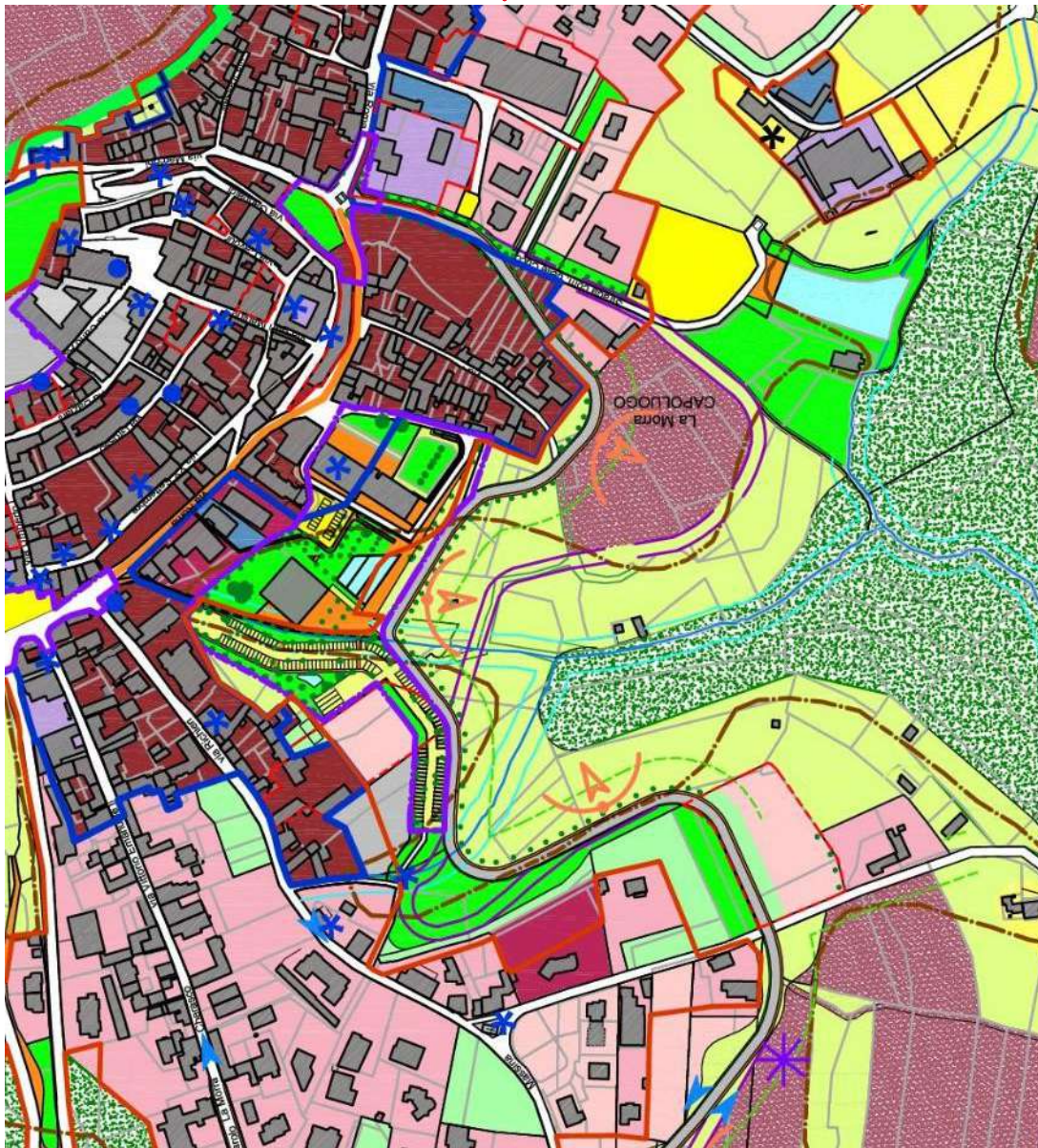
- ✓ raccordare esternamente la viabilità di attraversamento, adagiandosi alle pendenze esistenti, per il quale la Provincia di Cuneo, Settore Lavori Pubblici e Protezione Civile, ha espresso parere sulla fattibilità della strada, che si riporta al fine anche di permettere di rendere pedonale in futuro la centrale Via Roma.
- ✓ Analizzare gli attuali flussi di traffico e le condizioni in cui essi si svolgono, data la difficoltà se non l'impossibilità di passaggio contemporaneo anche solo di due autobus e ancor più per i mezzi pesanti;
- ✓ superare l'inadeguatezza della strada provinciale di attuale attraversamento centrale dell'abitato, ove è facilmente riscontrabile la ristrettezza del sedime tra edifici esistenti e addirittura il contatto con le vestigia delle antiche mura;
- ✓ formare aree funzionali ambientali di riqualificazione, visuali paesaggistiche, itinerario ciclo-pedonale, adeguati parcheggi ambientati e permeabili, tutela e valorizzazione delle superfici boscate e vitate esistenti;
- ✓ sviluppare l'intento progettuale attraverso successivo specifico progetto di iniziativa pubblica, in modo che le appropriate valutazioni ambientali sia strategiche che di impatto sono demandate alle specifiche procedure di approccio esecutivo, nel momento in cui, con ulteriore atto amministrativo, si procederà nel merito dell'intervento.

La preliminare Valutazione Ambientale ha già permesso di verificare che:

- ✓ le aree sono comunque tutte identificabili come insediative, urbanizzate, tessuti discontinui suburbani dalle tavole del PTP"; non hanno interazioni con prescrizioni di pianificazioni urbanistiche o paesaggistiche a scala più vasta; non sussistono interazioni negative con il limitrofo PRG di Verduno e Barolo; sull'area oggetto di intervento insiste il vincolo idrogeologico;
- ✓ l'uso del suolo che nel caso di un tracciato stradale riveste una certa rilevanza; occorre considerare nel caso specifico che il nuovo percorso, come si evince dai dati quantitativi, si sviluppa sia in una parte già utilizzata come viabilità entro l'abitato (20%), sia in un sedime già

previsto dal PRG all'interno della perimetrazione (40%), sia infine in zona esterna non ancora urbanizzata (40%).

- ✓ l'individuazione di diverse alternative di tracciato riguardano principalmente i raggi di curvatura e l'accostamento più o meno stretto all'abitato; la costante rimane la formazione di una infrastruttura inserita nel contesto ambientale, certamente con soluzioni di ingegneria naturalistica, che formi essa stessa percorso panoramico e di fruizione pedonale e ciclabile oltretutto veicolare;
- ✓ l'opzione zero, quella del non programmare la via che costeggia in attraversamento l'abitato, tra boschi e vigneti, rispettandoli e valorizzandoli al visitatore di passaggio, non è presa in considerazione, poiché significherebbe rinunciare all'obiettivo di migliorare costruttivamente e ambientalmente, in forma progettuale e realizzativa, l'assetto di tutto il capoluogo, per la consequenzialità di altri progetti urbani;
- ✓ le superfici impermeabili possono essere ridotte il più possibile, grazie all'utilizzo di pavimentazioni permeabili, soprattutto nei parcheggi. Recupero delle acque meteoriche; le aree verdi pubbliche o private possono egregiamente limitare l'impatto acustico e quello sull'ambiente atmosferico, creando un filtro antirumore e antinquinamento; la previsione di specie arbustive e arboree autoctone, possono favorire la presenza di entomofauna e avifauna, tutelando la biodiversità esistente; la scelta di soluzioni costruttive possono essere coerenti con l'inserimento paesaggistico e compatibili con le Linee Guida regionali.



PROGETTO URBANO DELLA STRADA DEI VIGNETI E DEI BOSCHI

È PRELIMINARE COME CONDIZIONE ATTUATIVA

PER LA REALIZZAZIONE DI ALTRI PROGETTI URBANI, PRIMO TRA TUTTI LA POSSIBILITÀ DI PEDONALIZZARE L'ASSE CENTRALE DEL CAPOLUOGO

5 Progetto Urbano Pedonalizzazione Via Centrale

— viabilità esistente adeguamento
 — percorsi pedonali
 — arredo e verde urbano
 — mura da risanare
 — facciate da riqualificare
 — pavimentazioni da sostituire

3 Porte Storiche

Porta di Barabella a
 Porta di San Martino b
 Porta del Borghetto c
 Porta della Cittadella d

Progetto Urbano Porte Capoluogo

1 Porta di Alba
 2 Porta di Barolo
 3 Porta di Cherasco

— viabilità esistente adeguamento
 — percorsi pedonali
 — piantumazioni
 — arredo e verde urbano
 — porte cittadine

6 Progetto Urbano Centro Polivalente

luoghi progetti urbani
 servizi pubblici di interesse comune
 punto di ricevimento partenza e arrivo
 percorsi manifestazioni
 — percorsi pedonali
 — piantumazioni
 — arredo e verde urbano
 — parcheggi permeabili
 — viabilità in progetto

VARIANTE STRUTTURALE n. 4/16 MORRA

P.R.G. LA

Oggetto n. 5

Richiesta **Progetto Urbano**
Via dei Vigneti e dei Boschi

Prot. **Programmatico**

Località: Capoluogo

Foglio: -- Mapp. ---

Area Normativa **P.R.G. Ambito Urbano**

Area Normativa **VARIANTE SUE**

Tavola: .. AD: 6 - PRG VS: 8a - Scala 1:7.000



DESCRIZIONE

Riqualficazione della strada **esterna verso sud, come già indicata dal Piano vigente e come parte di un percorso di asse strategico periferico di valenza urbana**, ambientato ed arredato anch'esso come luogo capace di armonizzare sia il traffico veicolare sia l'avvicinamento diretto degli abitanti e dei visitatori al centro urbano.

Progettazione di tutte le opere necessarie per far assumere all'asse strategico periferico la valenza di percorso significativo, in adattamento allo stato dei luoghi e delle pendenze esistenti, con minimo di movimentazione terreno.

Formazione di aree **funzionali ambientali di riqualificazione**, in funzione paesaggistica, con aiuole ed elementi di arredo, in compatibilità paesaggistica. Definizione degli ambiti pedonali, dei parcheggi esistenti e previsti, degli spazi interstiziali tra carreggiata e spazi pubblici. Utilizzo di pavimentazione con caratteristiche di permeabilità specialmente per parcheggi e piazzali. Reinterpretazione tipologica e dimensionale delle recinzioni. Illuminazione idonea e diversificata per funzione e per punti di vista significativi. Ambientazione dei collegamenti viari di attraversamento verso l'abitato. Eliminazione o sostituzione di eventuali parti deturpanti o in contrasto ambientale.

MOTIVAZIONE

La proposta del miglioramento della qualità ambientale, sia per il tessuto edilizio esistente, sia per la strada provinciale di attraversamento centrale dell'abitato e per le aree libere, deriva dall'analisi degli attuali flussi di traffico e delle condizioni in cui essi si svolgono.

La strada interna dell'abitato, a margine del centro storico, Via Roma funge sia da asse centrale urbano che da passaggio di attraversamento veicolare per la direttrice Alba-Cherasco/Barolo. E' facilmente riscontrabile la ristrettezza del sedime tra edifici esistenti e addirittura il contatto con le vestigia delle antiche mura. Il passaggio contemporaneo anche solo di due autobus, e ancor più per i mezzi pesanti, risulta praticamente impossibile in certi tratti e comunque viene messa in seria criticità la sicurezza dei pedoni, a causa dei limitati marciapiedi.

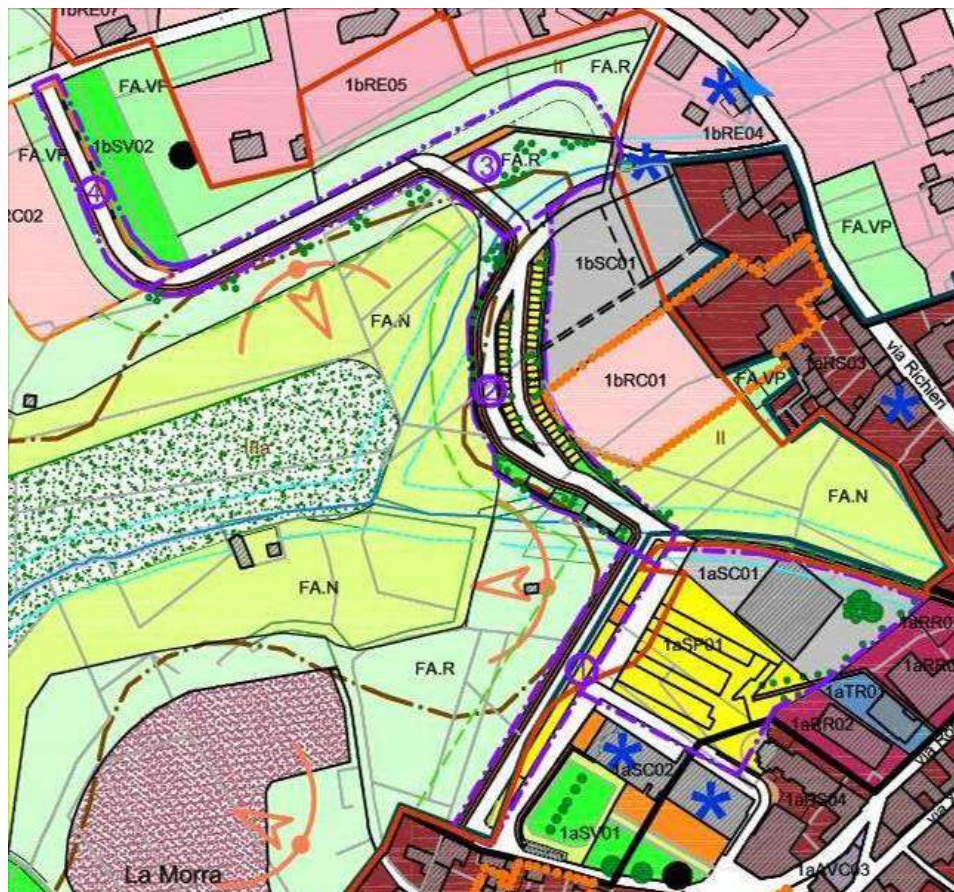
Primo quindi l'obiettivo **di uno studio di fattibilità di alternative viarie** per alleviare il centro cittadino da quel traffico, ma altrettanto importante se non qualitativamente prioritario l'obiettivo di rendere pedonale **in futuro** la Via Roma, o almeno **per ora** utilizzarla con traffico limitato, dove la parte di luogo ambientato prevale sulla carreggiata. Un raccordo esterno quindi tra la viabilità di attraversamento, se avviene bordo ovest abitato, adagiandosi alle pendenze esistenti e racchiudendo per così dire l'abitato stesso, offre funzionalità di infrastruttura e anche qualità di percorso con visuali paesaggistiche, itinerario ciclo-pedonale e accesso diretto alla zona di piazza

V. Emanuele e piazzale Monera, che diventa centro polivalente di ricevimento e smistamento, fornito di adeguati parcheggi ambientati e permeabili.

Attualmente sui piazzali insistono 110 posti auto, una ipotesi di altri parcheggi verso valle, adattati con superfici in autobloccanti e prato sul rilevato attualmente esistente, permetterebbe di liberare “ambientalmente” una certa superficie utilizzabile come spazio aperto.

Lungo la strada, vengono mantenute le superfici boscate e le vigne esistenti (parte di una programmazione più complessa definibile “via dei vigneti e dei boschi”), che assumono interesse didattico e non solo di tutela. Sul lato a valle infatti non è assolutamente ammessa alcuna edificazione.

Un tale Progetto Urbano assume carattere di indicazione programmatica, da sviluppare successivamente con SUE, nell’obiettivo più generale della realizzazione di altri Progetti Urbani, come le riqualificazioni della Via Centrale, delle Porte Storiche e delle Porte Urbane del Capoluogo, dei Bastioni e della Porta del Borghetto; ma anche come il ridisegno della piazza per il Centro Polivalente di Ricevimento.



La Provincia di Cuneo, Settore Lavori Pubblici e Protezione Civile, ha espresso parere sulla fattibilità della strada, che si riporta.

Oggetto "Proposta Tecnica Progetto Preliminare" Comune di La Morra.
Considerazioni riunione del 26/07/2016.

Il Settore Viabilità, in seguito alla presentazione della "Proposta Tecnica del Progetto Preliminare - Progetti urbani - Indicazioni Programmatiche n. AD6" avvenuta in data 26/07/2016 presso il Settore scrivente, comunica alcuni chiarimenti in relazione a quanto emerso durante la riunione ritenuti utili nel prosieguo dell'iter urbanistico e progettuale della nuova strada veicolare (variante) prevista in progetto nel Nuovo Piano.

La strada in progetto, per la quale si può ipotizzare un limite di velocità di 50 km/h, per essere classificata provinciale deve indicativamente possedere le seguenti caratteristiche nel rispetto delle norme:

- ❖ essere realizzata di categoria C2 ai sensi del D.M. 05/11/2001 e s.m.i. "Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- ❖ del tracciato proposto, ai sensi del D.M. 05/11/2001 e s.m.i. dovranno essere verificate:
 - le distanze di visibilità;
 - l'andamento planimetrico dell'asse;
 - l'andamento altimetrico dell'asse;
 - il diagramma delle velocità;
 - il coordinamento piano altimetrico;
- ❖ dovranno essere verificate le condizioni di stabilità del versante e della nuova opera con l'indicazione di eventuali manufatti di consolidamento e di sostegno;
- ❖ non sarà possibile realizzare dei nuovi accessi se non opportunamente raggruppati e concordati con il Settore scrivente;
- ❖ dovranno essere osservate le fasce di rispetto (30 m. in area agricola, 10 m nelle aree riconosciute dal PRGC) con distanze calcolate dal confine stradale, per gli edifici esistenti eventuali ampliamenti non potranno avvenire verso il fronte strada (art. 27 L.R. 56/1977 e s.m.i.);

- ❖ eventuali alberature dovranno essere poste alla distanza prevista dall'art. 26 comma 6,7,8 del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada cioè minimo 6,00 m dal confine stradale o distanza di ribaltamento come da indicazione del Corpo Forestale dello Stato:

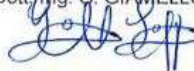
• nocciolo	h. mt. 3,00
• robinia o gaggia	h. mt. 8,00
• noce	h. mt. 9,00
• platano	h. mt. 16,00/20,00
• tiglio	h. mt. 18,00
• quercia/farnia	h. mt. 26,00
• ciliegio	h. mt. 22,00
• querce/rovere/roverella	h. mt. 16,00
• pioppo cipressino	h. mt. 24,00

- ❖ eventuale pista ciclabile o marciapiede potranno essere realizzati occupando parzialmente la banchina stradale, indicativamente la normativa per le piste ciclabili indica 1,50 metri per il percorso monodirezionale e 2,50 metri per il percorso bidirezionale con elemento separatore tra la carreggiata stradale e la pista ciclabile.

Ulteriori considerazioni ed analisi potranno essere effettuate nel prosieguo dell'iter istruttorio.

Cordiali saluti

Ingegnere Capo
Settore Viabilità Alba - Mondovì
(Dott. Ing. G. GIAMELLO)



COMPATIBILITA'

Non sussistono nelle zone di coinvolgimento relativo all'itinerario, interazioni con prescrizioni di pianificazioni territoriali, urbanistiche o paesaggistiche, proprio per l'intento, di tutela della naturalità, di riferimento alle tracce di percorrenze già previste e di auto riconoscimento dei luoghi, che riveste l'iniziativa.

EFFETTO NEGATIVO

Criticità

Interventualità in ambiente collinare naturale seppur impostato sulla progettualità di luogo e a stretto contatto con l'abitato insediativo.

Equilibrio di indirizzi di tutela, con imprescindibile rimando a disposizioni normative stradali o a buone pratiche comportamentali, costruttive e naturalistiche.

Percezione di trasformazione territoriale senza ritorno alla naturalità.

Punti di debolezza

Impermeabilizzazione di suolo libero e movimentazioni di terreno; consumo di suolo trasformazioni contesto ambientale ai margini di quello già urbanizzato; aggravio di interferenze in ambito periferico naturale; compensazioni e mitigazioni per le interazioni ambientali; prevalenza di parti asfaltate; interazioni con particolari ecosistemi.

Maggiori frequentazioni non stanziali per uso di attrezzature e servizi pubblici; negli ambiti specifici per la viabilità aumento di traffico e sosta e di altri sistemi che contribuiscono all'inquinamento in modo contenuto e comunque non oltre la soglia attuale dello stato di fatto.

EFFETTO POSITIVO

Opportunità

L'idea è rivolta al miglioramento della qualità ambientale dell'esistente, attraverso la proposta di attraversamento veicolare esterno all'abitato. Concorre pure al recepimento, a livello prescrittivo, di comportamenti che consentano l'attuazione della tutela dei luoghi e della loro armonizzazione ambientale. Gli interventi relativi agli Itinerari e alle cosiddette attività correlate e funzionali, sia di servizio e di supporto logistico, risultano coerenti con l'impostazione strutturale del PRG vigente, per un uso rispettoso dell'ambito collinare e dei luoghi esistenti.

Comportamento progettuale. Prescrizioni di intervento per tutela ambientale, coordinate con quelle urbanistiche. Messa in sicurezza del territorio e rispetto risorse naturali per percorsi compatibili. Mitigazioni, minimizzazioni e compensazioni. Monitoraggio.

Oggetto propedeutico ad altri progetti urbani di riqualificazione dei luoghi; nessun aumento di edificazione residenziale o produttiva; intervento infrastrutturale senza aggravio fabbricativo; intervento compensativo e migliorativo rispetto allo stato attuale dell'attraversamento viario interno.

Punti di forza

Ricerca e valorizzazione della qualità di intervento rivolta anche all'insieme esterno dell'iniziativa progettuale. Individuazione delle criticità non solo in forma parametrica, ma anche di luogo con tipologie forme e materiali. Analisi delle alternative anche non condizionate da pregiudizi di ripristino ambientale originario.

La Provincia di Cuneo, Settore Lavori Pubblici e Protezione Civile, ha espresso parere favorevole sulla fattibilità della strada con le condizioni riportate precedentemente in allegato.

Facilitazione di percorsi di attraversamento; pedonalizzazione del centro del capoluogo; migliore accoglienza per visitatori e migliore accesso per abitanti; fruibilità panoramica innovativa verso i versanti ovest con controllo particolare delle visuali d'intorno, viabilità migliorativa; soluzioni di snellimento viabile e contiguità aree esistenti; allacciamento a reti esistenti e dimensioni compatibili di impianti per servizi pubblici o di uso pubblico

AZIONI POSSIBILI

L'assetto qualitativo progettuale è demandato, anche come verifica, alla formazione e alla approvazione, a uno Strumento Urbanistico Esecutivo ai sensi dell'art. 32 L.R. 56/77 e smi, Piano Particolareggiato o Programma Integrato di Riqualificazione Urbanistica, Edilizia ed Ambientale di cui alla L.R. n. 18/1996, per il possibile concorso di più soggetti operatori e pluralità di fonti di finanziamento, pubbliche e private. Nonché a progettazione di iniziativa pubblica, preliminare, definitiva ed esecutiva, di opere pubbliche.

Gli strumenti operativi si configurano quindi come: progettazione e valutazione ambientale, nonché approfondimento attuativo di tutti quegli aspetti di funzionalità di definizione esecutiva.

Ad essi, al fine di precisare gli interventi ammissibili specifici di valorizzazione e tutela, è demandato, in riferimento alle: Integrazione delle Norme di Attuazione per l'Adeguamento alle Linee Guida regionali, intese come Azioni.

A disposizione per ulteriori chiarimenti, porgiamo cordiali saluti.

Marialuisa Ascheri
Sindaco di La Morra