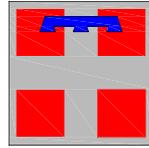


# AUTOSTRADA ASTI - CUNEO S.p.A.



PROVINCIA DI ASTI



REGIONE PIEMONTE



PROVINCIA DI CUNEO

## COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE ASTI - CUNEO

TRONCO II      ASTI - MARENE  
LOTTO 1 Dir    TANGENZIALE DI ASTI

### PROGETTO PRELIMINARE STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

#### Quadro di riferimento programmatico Relazione

Aggiornato: 0	Agosto 2008	Prima emissione	Redatto: L. Schibuola	Controllato: M. Battiston	Approvato: D. Spoglianti	Codifica: <b>2.1 Dir</b> <b>P</b> - <b>r</b> <b>B.6.1.1</b>
Aggiornato:			Redatto:	Controllato:	Approvato:	Lotto    Prog.    Tipo    Elaborato
Aggiornato:			Redatto:	Controllato:	Approvato:	Data: <b>Agosto 2008</b>
Aggiornato:			Redatto:	Controllato:	Approvato:	Scala:



Dott. Ing. Enrico Ghislandi  
Albo di Milano  
N° A 16993

Dott. Ing. Dorina Spoglianti  
Albo di Milano  
N° A 20953

consulenza specialistica

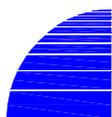


BATIMAT s.r.l.  
SOCIETA' DI INGEGNERIA

Prof. Arch. P.L. Carci

via Buniva 11 - 10124 Torino

CONCESSIONARIA:



AUTOSTRADA ASTI - CUNEO S.p.A.



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco Il Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

**INDICE**

<b>1. INTRODUZIONE.....</b>	<b>2</b>
1.1. CONSIDERAZIONI EMERSE NELLE PRECEDENTI FASI DELLA PROGETTAZIONE DEL LOTTO 2.1.DIR.....	3
1.1.1. <i>Protocollo di intesa Provincia di Asti, Provincia di Cuneo, Comune di Asti e Regione Piemonte.....</i>	4
1.1.2. <i>L'atto tra Comune di Asti e Provincia di Asti. ....</i>	4
1.1.3. <i>Sintesi dell'iter di approvazione dei Lotti connessi Il. 1.a e Il. 1.b.....</i>	6
1.2. L'ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA DI VIA SULL'ATTUALE PROGETTO PRELIMINARE .....	7
1.2.1. <i>I riferimenti normativi dello studio di impatto.....</i>	7
<b>2. LE INDICAZIONI DELLA PROGRAMMAZIONE DI SETTORE .....</b>	<b>9</b>
2.1. IL TERZO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLE COMUNICAZIONI (P.R.T.) E LE OPERE STRATEGICHE .....	9
2.2. IL PTCP DELLA PROVINCIA DI ASTI.....	10
2.3. I PROGETTI STRATEGICI DEL COMUNE DI ASTI .....	10
2.4. IL SISTEMA DEI VINCOLI .....	12
<b>3. LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE.....</b>	<b>13</b>
3.1. IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE.....	13
3.2. IL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE .....	14
3.3. IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO.....	15
3.4. PIANO DI TUTELA DELLA ACQUE DELLA REGIONE PIEMONTE .....	16
3.4.1. <i>Il Piano Regionale di Risanamento e di Tutela della Qualità dell'Aria .....</i>	17
3.5. IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DI ASTI.....	18
3.6. PIANO FAUNISTICO VENATORIO .....	27
3.7. "P.R.U.S.S.T DEL PIEMONTE MERIDIONALE: UNA PORTA NATURALE PER L'EUROPA" ..	28
3.8. IL PROGRAMMA INTEGRATO DI SVILUPPO LOCALE "LE COLLINE DEL MARE" .....	28
3.9. IL PRUSST E IL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL FIUME TANARO .....	30
<b>4. LA PIANIFICAZIONE LOCALE – PRG DI ASTI.....</b>	<b>33</b>
<b>5. VERIFICA DELLA COERENZA DEL PROGETTO CON LE LINEE DI SVILUPPO SETTORIALE E CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE .....</b>	<b>36</b>



## 1. INTRODUZIONE

Il Lotto II.1dir. nasce, nell'attuale configurazione di collegamento tangenziale sud – ovest alla città di Asti, a seguito della ridefinizione del Lotto II.1 articolato nei sub lotti a e b, avvenuta con la chiusura delle **C.d.S. 21 marzo 2003**.

Infatti, con la conclusione dell'iter approvativo del Lotto II.1.a è stato sancito in modo definitivo che il punto di connessione dell'autostrada AT-CN sulla A21 rimane il casello di Asti Est e che il collegamento in direzione ovest avrebbe prefigurato il segmento della Tangenziale Ovest della Città di Asti, interconnesso all'autostrada AT-CN tramite lo svincolo situato in località Rocca Schiavino.

Per questo motivo il Lotto II.1.a dell'autostrada AT-CN è stato approvato solo fino alla pk 2+200 ovvero solo per il tratto in cui si aveva la piena coincidenza tra i due progetti ('99 e 2002) e pertanto con esclusione del segmento di autostrada, in direzione Asti est, in cui si sarebbe insediato l'interconnessione con la futura Tangenziale (II.1 dir).

Gli enti territoriali competenti hanno ribadito questo orientamento in sede di rinnovo dei vincoli per i Lotti II.1.a e II.1.b, il cui iter si è concluso con la seduta di C.d.S. del 22 settembre 2008.

Tuttavia, visti i numerosi pronunciamenti, in alcuni casi anche contraddittori, sull'assetto del futuro sistema infrastrutturale, alcuni documenti di programmazione riportano indicazioni non del tutto coerenti con quanto invece si è andato delineando con l'evoluzione del progetto in linea con le indicazioni emerse in sede di affidamento della Concessione alla Asti – Cuneo S.p.A.

Infatti, i Lotti posti a base di gara presentavano una precisa definizione (di tracciato e di tipologia di progetto) su cui la Concessionaria è chiamata a rispondere in termini sia di aderenza progettuale sia di fattibilità tecnico economica.

Nel caso specifico del Lotto II.1.dir. il P.R.G. del Comune di Asti definisce ancora il tratto finale in connessione con l'autostrada A21 in corrispondenza dello svincolo di Asti Ovest, mentre nelle indicazioni di gara per esso veniva assunta una configurazione non del tutto aderente a tale indicazione (frutto di precedenti atti), ma adottata quale sintesi di un lungo percorso di concertazioni e di scelte strategiche maturate negli ultimi anni.

Per la Concessionaria tale indicazione costituisce un punto di riferimento importante e imprescindibile per l'attuale fase di progettazione anche se tale condizione base potrà prefigurare alcuni vincoli alle analisi condotte nello Studio di Impatto.

Tale premessa è oltremodo utile per comprendere anche alcuni contenuti del quadro progettuale, quali ad esempio l'inquadramento trasportistico del collegamento e la ricerca delle alternative di tracciato o di sistema; infatti alcune scelte sono di fatto precluse se non si vuole mettere in discussione l'ossatura costruita con il conseguimento degli obiettivi raggiunti nel corso del lungo iter di approvazione dell'Autostrada A33 e delle sue opere connesse.

Il Lotto II.1.dir risulta ricompreso nell'elenco delle opere della "Legge obiettivo: 1° programma delle opere strategiche – Corridoi autostradali e stradali, Autostrada Asti – Cuneo", per quanto di interesse nazionale e regionale.



## 1.1. CONSIDERAZIONI EMERSE NELLE PRECEDENTI FASI DELLA PROGETTAZIONE DEL LOTTO 2.1.DIR

La storia della Tangenziale ovest di Asti prende avvio praticamente proprio negli anni in cui iniziò a consolidarsi anche la progettazione dell'autostrada, di cui praticamente ha condiviso, direttamente e indirettamente, il lungo e travagliato iter approvativo.

Il progetto definitivo del collegamento autostradale, nel tratto di attraversamento della città di Asti (approvato nel 1999) prevedeva la trasformazione dell'attuale tangenziale est in autostrada (Lotto II.1 ) mediante l'adeguamento dell'infrastruttura, ivi compresi il viadotto sul Tanaro e lo svincolo di Asti est.

Gli enti locali, con le loro prescrizioni chiesero garanzie sul mantenimento dei collegamenti stradali locali mediante la realizzazione di strade dedicate o in affiancamento alla futura autostrada. Fu proprio di fronte ad alcuni vincoli progettuali e richieste locali che maturò l'ipotesi di spostare il caposaldo autostradale verso lo svincolo di Asti ovest utilizzando la tangenziale Sud- Ovest di Asti allora ancora in fase di studio (Ipotesi di spostamento del Lotto II.1.b).

Tale modifica di sistema, che prevedeva l'occupazione del corridoio della Tangenziale sud – ovest con l'autostrada, non trovò un'adesione favorevole da parte del Comune di Asti.

Pertanto, il Lotto II.1dir., come accennato nell'introduzione, deriva la sua attuale configurazione da un lato dal processo che ha portato alla definizione della stessa autostrada (ovvero piena convergenza da parte degli Enti istituzionali, sullo svincolo di Asti Est quale caposaldo del futuro collegamento autostradale) dall'altro dall'orientamento sulle funzioni da assegnare alla Tangenziale sud-ovest.

Infatti, è con la conclusione dell'iter approvativo del Lotto II.1.a (**C.d.S. 21 marzo 2003**) che viene sancito in modo definitivo il caposaldo terminale, Asti est, anche se il progetto portato in istruttoria prevedeva il proseguimento dell'asse autostradale in direzione Asti – Ovest. Dal verbale della Conferenza di servizi si legge quanto segue:

*“Il rappresentante dell'Anas comunica che sulla base dell'accordo informale tra gli enti istituzionali, in data **18 dicembre 2002**, in cui veniva individuato come caposaldo terminale il casello di Asti est e poiché il progetto presentato per l'esame della conferenza di servizi prevede la prosecuzione dell'arteria autostradale verso il casello di Asti ovest, si rende necessario stralciare lo Svincolo di Rocca Schiavino che andrà ripresentato in sede di definizione del collegamento con l'autostrada Torino – Piacenza (verso Asti est o Asti ovest). Il lotto oggetto della C.d.S. odierna termina pertanto al km 2+200 a partire dalla progressiva chilometrica 0,00 del confine del tronco Il lotto 1 e tronco Il lotto 2.”*

In data **9 giugno 2003**, il progetto della Tangenziale sud-ovest, avente caratteristiche di tipo autostradale, è stato presentato da ANAS agli enti competenti per l'espressione del parere di compatibilità ambientale ex art. 3 del D. Lgs 190/02 e di valutazione di incidenza, in quanto inserito tra le opere di Legge Obiettivo.

La Regione Piemonte, con **D.G.R. 10 novembre 2003 n.51-10937** avanza alcune perplessità sul progetto in VIA, perplessità che si traducono in una richiesta di approfondimenti ai fini della compatibilità e, conseguentemente, in un adeguamento del progetto.



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco Il Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

Tale parere viene trasmesso al Ministero di competenza e, dato il rilievo delle considerazioni sviluppate dalla Regione, a cui non viene dato seguito, la procedura non si conclude con un atto finale.

Allo stato attuale il nuovo progetto preliminare, predisposto in conformità all'articolo 93 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, in quanto opera pubblica inserita nel programma delle opere strategiche, è da sottoporre alla Valutazione di Impatto ai sensi del D. Lgs. 152/06 artt.23-27.

### **1.1.1. Protocollo di intesa Provincia di Asti, Provincia di Cuneo, Comune di Asti e Regione Piemonte**

In data 18 dicembre 2002 è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra la Provincia di Asti, la Provincia di Cuneo, il Comune di Asti, la Regione Piemonte avente ad oggetto "Sistema stradale Asti-Cuneo ed opere complementari", nel quale gli Enti hanno condiviso i seguenti obiettivi sulla viabilità strategica del Sud-Piemonte:

- 1) collegamento autostradale Asti-Cuneo;
- 2) collegamento sud-ovest di Asti;
- 3) tangenziale ad ovest di Cuneo

Nel protocollo si afferma che:

- il collegamento Sud-ovest di Asti, insieme alla tangenziale di Cuneo sono dagli enti sottoscrittori considerate infrastrutture complementari e necessarie dell'Autostrada Asti-Cuneo;
- l'autostrada Asti-Cuneo si attesterà provvisoriamente in località Rocca Schiavino di Asti, in quanto sino a tale punto è dotata di progetti approvati e cantierabili. Con successivi atti l'autostrada sarà continuata da Rocca Schiavino ad Asti Est, con procedure e progetti da definire.

### **1.1.2. L'atto tra Comune di Asti e Provincia di Asti.**

Facendo seguito all'Accordo del 18 dicembre 2002, la Provincia di Asti e il Comune di Asti hanno sottoscritto un accordo di Intesa Istituzionale, che costituisce un importante documento di riferimento per lo sviluppo del progetto; in particolare la Provincia di Asti esprime all'ANAS e alla Regione i seguenti motivi di urgenza per la realizzazione del collegamento Sud-Ovest di Asti:

- a) esigenza di unire i due estremi Sud e Ovest della città, oggi attraversata da significativi flussi di traffico, e di collegare, in modo adeguato, il nuovo ospedale;
- b) effetti legati alla realizzazione della tratta finale dell'autostrada Asti-Cuneo in sovrapposizione dell'attuale tangenziale Sud di Asti (S.S. 231), con le necessarie interruzioni o limitazioni forti di transito;
- c) la maggior difficoltà a smaltire il traffico all'esterno della tangenziale, quando diverranno agibili alcuni tronchi autostradale, che scaricheranno ulteriori flussi sul nodo di Asti, che sono stimati non sopportabili dal sistema viario della città.

In considerazione di tali motivi, la Provincia ha richiesto ad ANAS e Regione che, prima di mettere mano all'ultimo tronco dell'Autostrada Ast-Cuneo, che la connette con il



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco Il Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

casello di Asti Est dell'A21, sia reso agibile un altro collegamento alternativo proponendo di mettere in campo un primo lotto funzionale rappresentato da una delle due carreggiate progettate dalla Provincia stessa per il collegamento Sud-Ovest, sviluppata in tutta la sua estensione in lunghezza ed estesa sino a collegare il nuovo ospedale e le strade di connessione con la viabilità urbana.

Il Comune e la Provincia di Asti, nell'assumere l'accordo, si impegnano a tradurre in uno o più successivi atti amministrativi quanto necessario per lo sviluppo del progetto. Inoltre, la Provincia di Asti ed il Comune condividono l'impegno a:

- 1 Condividere il tracciato della strada di collegamento da Corso Torino con il nuovo ospedale in località
- 2 Aver raggiunto l'intesa sul tracciato della bretella di aggiramento di Corso Alba, con il relativo innesto sul Cavalcavia Giolitti.

Comune di Asti e Provincia di Asti pongono le seguenti condizioni:

- a) realizzare una delle due carreggiate del collegamento progettato dalla Provincia di Asti, con funzione di viabilità di adduzione al sistema autostradale, in modo che sia reso agibile prima delle interruzioni di traffico o sue pesanti limitazioni a causa degli interventi sulla tangenziale Sud di Asti nella zona fra Isola d'Asti e il Casello di Asti Est della A21.
- b) Comprendere fra le opere di collegamento fra l'autostrada Asti-Cuneo e la zona del casello Asti ovest della A21
  - Il collegamento con il nuovo Ospedale da Corso Torino alla località Fontanino;
  - Il collegamento con la viabilità di Corso Torino;
  - La bretella di adeguamento di Corso Alba,. Con innesto su Cavalcavia Giolitti;
  - Gli interventi di adeguamento del Cavalcavia Giolitti, in quanto investito da incremento di traffico
  - Gli interventi di adeguamento e miglioramento dei due sottopassi pedonali che attraversano l'infrastruttura ferroviaria da Corso Alba a Piazza Amendola e da Via Mulino a Corso Don Minzoni;
  - Le misure di compensazione ambientale per la zona SIC, attraversata dall'infrastruttura, nei pressi del Tanaro, da attuare nell'ambito del progetto, sviluppato dalla Provincia di Asti, di riqualificazione dell'asta del Tanaro
- c) Assumere i seguenti ulteriori indirizzi di base per lo sviluppo del progetto definitivo dell'infrastruttura:
  - Che l'attraversamento di Corso Alba avvenga in galleria;
  - Che la collina a ridosso del quartiere di Corso Alba sia attraversata in galleria;
  - Che gli innesti della galleria nella zona di Corso Alba e nella zona di Santo Spirito avvengano con l'adozione di accorgimento di inserimento ambientale



### 1.1.3. Sintesi dell'iter di approvazione dei Lotti connessi II.1.a e II.1.b

#### Il Lotto II.1 e la sua trasformazione nei Lotti II.a e II.1.b

La Regione Piemonte con **D.G.R. n. 59-27852 del 19 luglio 1999** ha espresso **volontà positiva** con prescrizioni all'Intesa con il Ministero dei Lavori Pubblici ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77 e dell'art. 3 del D.P.R. 283/94, sul **progetto definitivo del Lotto II.1**. Con tale parere favorevole, la Regione consentiva, in allora a SATAP S.p.A., di procedere alla redazione del progetto esecutivo del Lotto.

In data **23 luglio 1999**, presso DICOTER, si è conclusa la **C.d.S.** sul progetto definitivo del Lotto II.1 A21 (Asti Est) – Isola d'Asti. In tale conferenza è stata approvata una progettazione definitiva che comportava il totale adeguamento dell'attuale Tangenziale di Asti (S.S. 456) ad una sezione autostradale di tipo IIa delle norme CNR 80. Il perfezionamento del procedimento d'intesa Stato-Regione è avvenuto con il Provvedimento n° **1233 del 6 ottobre 1999**.

Le autorizzazioni sono da intendersi estese al tratto che rimane, una volta scorporato il Lotto II.1.a, ovvero al Lotto II.1.b.

#### L'iter del Lotto II.1.a

La rivisitazione del progetto definitivo 1999, relativamente al tratto "Isola d'Asti – Rocca Schiavino" ha preso avvio dopo il passaggio di competenze tra SATAP e ANAS (Accordo di programma 32 luglio 2000).

La **prima C.d.S.** sul lotto è stata convocata in data **22 novembre 2002** ma non si è conclusa, vista l'assenza di talune amministrazioni e la necessità di acquisire ulteriori pareri.

La Regione Piemonte con **D.G.R. n. 49 – 7726 del 18 novembre 2002** ha espresso **volontà positiva** con prescrizioni all'Intesa con il Ministero dei Lavori Pubblici ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77 e dell'art. 3 del D.P.R. 283/94, sul **progetto definitivo del Lotto II.1.a**. Tale parere è stato portato nella seduta della C.d.S. del 22/11/2002.

Anche la **C.d.S. successiva del 19 febbraio 2003** non si è conclusa in quanto il rappresentate dell'ANAS ha depositato la nota n. 41 del 18 febbraio 2003 con la quale si chiedeva di soprassedere dalla conclusione finale, in quanto le amministrazioni interessate a seguito della firma di un protocollo d'intesa in data 18 dicembre 2002, avevano convenuto di attestare il collegamento autostradale in prossimità del casello Asti est (anziché a ovest, soluzione che invece era contenuta nel progetto in approvazione), la cui soluzione sarebbe stata oggetto di un nuovo progetto.

L'ultima **C.d.S. del 21 marzo 2003** si è conclusa positivamente sul Lotto "Isola d'Asti – Rocca Schiavino limitatamente alla chilometrica 2+200, a seguito dello stralcio del settore coinvolto dallo svincolo Rocca Schiavino sulla futura diramazione verso ovest (II.1.dir).

Per entrambi i Lotti è stato recentemente conseguito (22 settembre 2008) il rinnovo dei vincoli scaduti per decorrenza dei termini di legge



## 1.2. L'ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA DI VIA SULL'ATTUALE PROGETTO PRELIMINARE

L'attuale fase di attivazione della procedura di VIA, si basa su un progetto che non corrisponde più al progetto preliminare precedentemente presentato (pubblicazione sui giornali 10 giugno 2003) ai fini dell'avvio della procedura ex L. 443/2001 e D. Lgs. 190/2002.

L'iter istruttorio, in allora avviato, si è interrotto, tuttavia le valutazioni condotte in quella sede, da parte degli enti chiamati ad esprimersi (soprattutto Regione Piemonte), sono state tenute in considerazione in sede di rielaborazione del presente progetto e dello Studio di Impatto associato, in quanto il corridoio della Tangenziale Sud-ovest (Lotto II.1.dir.) ricalca in gran parte quello del precedente progetto preliminare.

Il nuovo progetto è stato predisposto in conformità con l'articolo 93 del D. Lgs. n. 163 del 12 aprile 2006, in quanto opera pubblica inserita nel programma delle opere strategiche e sarà sottoposto alla Valutazione di Impatto ai sensi del D. Lgs. 152/06 artt.23-27.

### 1.2.1. I riferimenti normativi dello studio di impatto

L'infrastruttura rientra tra le opere strategiche della Legge obiettivo per cui la procedura viene attivata sul progetto preliminare come da art. 93 D. Lgs. 163/06.

Il tracciato attraversa il SIC "IT 1170003 - Stagni di Belangero" per cui, nell'ambito della procedura di VIA, dovrà essere espletata anche la procedura di Valutazione di incidenza.

Il riferimento principale per la procedura di compatibilità ambientale e, conseguentemente per la redazione della documentazione da produrre ai fini della procedura stessa è costituito dal D. Lgs. 152/06.

Nello specifico si citano:

**art.10 comma 2** *“La Vas e la Via comprendono le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997; a tal fine, il rapporto ambientale, lo studio preliminare ambientale o lo studio di impatto ambientale contengono gli elementi di cui all'allegato G dello stesso decreto n. 357 del 1997 e la valutazione dell'autorità competente si estende alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza oppure dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza. Le modalità di informazione del pubblico danno specifica evidenza della integrazione procedurale”*

#### **Articolo 22 Studio di impatto ambientale,**

*comma 1. “La redazione dello studio di impatto ambientale, insieme a tutti gli altri documenti elaborati nelle varie fasi del procedimento, ed i costi associati sono a carico del proponente il progetto.*

*Comma 2. Lo studio di impatto ambientale, è predisposto, secondo le indicazioni di cui all'allegato VII del presente decreto e nel rispetto degli esiti della fase di consultazione definizione dei contenuti di cui all'articolo 21, qualora attivata.*

*Comma 3. Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni:*

*a) una descrizione del progetto con informazioni relative alle sue caratteristiche, alla sua localizzazione ed alle sue dimensioni;*



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco II Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

- b) una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e possibilmente compensare gli impatti negativi rilevanti;
- c) i dati necessari per individuare e valutare i principali impatti sull'ambiente e sul patrimonio culturale che il progetto può produrre, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio;
- d) una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale;
- e) una descrizione delle misure previste per il monitoraggio.

Per l'organizzazione di contenuti del SIA si è comunque preso a riferimento anche il D.P.R. 12 dicembre 1988, per cui il presente Studio risulta articolato nei tre Quadri di riferimento:

- Quadro programmatico, inquadramento del progetto nella programmazione di settore e pianificazione territoriale di riferimento;
- Quadro progettuale con i contenuti richiesti dall'Allegato VII *punto 1* da a) a d), *punti 2 e 5*;
- Quadro ambientale con i contenuti dell'Allegato VII di cui ai punti 3, 4, 5 *bis* e 6;
- Una sintesi non tecnica di cui al punto 7.

Infine per l'espletamento della valutazione di Incidenza è stato prodotto anche uno Studio di incidenza.

Gli Elaborati prodotti sono:

## **STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

### **Quadro di riferimento programmatico**

- |  |               |
|--|---------------|
| - La presente relazione                        |               |
| - Vincoli territoriali e ambientali            | scala 1:10000 |
| - Sovrapposizione su PRG Comune di Asti 1 di 2 | scala 1:5000  |
| - Sovrapposizione su PRG Comune di Asti 2 di 2 | scala 1:5000  |

### **Quadro di riferimento progettuale**

- |  |               |
|--|---------------|
| - Relazione                                      |               |
| - Le alternative di tracciato                    | scala 1:10000 |
| - Caratterizzazione del progetto                 | scala 1:10000 |
| - Cantierizzazione: viabilità e aree di cantiere | scala 1:10000 |
| - Corografia degli interventi di mitigazione     | scala 1:10000 |
| - Abaco degli interventi di mitigazione          |               |

### **Quadro di riferimento ambientale**



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco II Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

- Relazione
- Atmosfera - output simulazione scale varie
- Ambiente idrico - Idrografia e idrogeologia scala 1:10000
- Suolo e Sottosuolo - Carta geologica e geomorfologica scala 1:10000
- Vegetazione - Carta dell'uso del suolo e della vegetazione naturale
- Ecosistemi -Carta degli ecosistemi e degli elementi della rete ecologica scala 1:10000
- Rumore - Classificazione altimetrica-destinazioni d'uso ricettori acustici scala 1:5000
- Rumore - Requisiti di qualità acustica-classificazione del territorio interferito scala scala 1:5000
- Paesaggio - Individuazione degli ambiti e degli elementi di connotazione scala 1:10000
- Paesaggio - Percezione visiva scala 1:10000
- Carta di sintesi degli impatti scala 1:10000

***Allegati***

- Documentazione fotografica
- Fotosimulazioni

***Sintesi non tecnica***

- Relazione

**STUDIO DI INCIDENZA ECOLOGICA**

- Relazione

**MONITORAGGIO**

- Progetto preliminare di monitoraggio ambientale

## **2. LE INDICAZIONI DELLA PROGRAMMAZIONE DI SETTORE**

### **2.1. IL TERZO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLE COMUNICAZIONI (P.R.T.) E LE OPERE STRATEGICHE**

Il Piano Regionale dei Trasporti pone tra gli obiettivi strategici il “potenziamento delle reti nazionali ed il collegamento con quelle internazionali”. Lo schema di riferimento delle reti sovraregionali si articola nei grandi corridoi est-ovest (Spagna-Francia Torino-Milano est europeo e Francia-Cuneo-Asti) e nord-sud (nord europeo-Novara-Genova).

Al fine di perseguire tale obiettivo strategico e garantire equità nella ripartizione dei benefici conseguibili (sviluppo dell’accessibilità dei territori in situazione critica), il Piano



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco Il Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

punta, tra le altre cose, sul “potenziamento dei corridoi (Nizza) Cuneo-Asti-Alessandria e (Voltri) Alessandria-Novara-Domodossola-Sempione, contando sull’effetto diffusivo sul territorio circostante degli interventi previsti.”

Le misure da intraprendere sono:

- *riequilibrare i modi di trasporto;*
- *eliminare le strozzature e realizzare la rete transeuropea di trasporto*

Il Piano riconosce nelle opere inserite nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 il carattere di opere di preminente interesse nazionale e riconosciute come strategiche anche dalla Regione Piemonte.

Gran parte di tali opere ricadono nell’ambito dei principali corridoi dedicati che definiscono le principali direttrici su cui la Regione punta sempre più nell’ottica della realizzazione delle reti di trasporto; tra queste ricade anche la direttrice Asti-Cuneo-Nizza (Mercantour).

Definiscono la direttrice i seguenti interventi:

- Autostrada Asti - Cuneo (in corso di costruzione);
- La Tangenziale Sud-Ovest di Asti;
- La Tangenziale di Cuneo.

## **2.2. IL PTCP DELLA PROVINCIA DI ASTI**

Il Piano individua, nell’ambito della definizione del Sistema relazionale- infrastrutturale, il tracciato della Tangenziale Ovest di Asti collocando tale infrastruttura tra le **viabilità di I livello in progetto** (vd. § 3.5 *Il Piano Territoriale Provinciale di Asti*, Fig. 3.5.D Stralcio da: PTP Asti Tav. 05 *Sistema relazionale –infrastrutturale*) .

Lungo il Tanaro è cartografata una pista ciclabile in progetto che parte dal centro di Asti e percorre l’ambito fluviale, entrando all’interno della zona del SIC. La pista è già inserita nel Programma della Mobilità ciclistica della Provincia. Essa viene classificata come percorso di I livello, cioè un tracciato di media-lunga percorrenza di carattere provinciale e interprovinciale, integrata con le altre in modo da creare una maglia interconnessa anche con altri sistemi di trasporto. L’art. 30 relativo alla viabilità stradale recepisce quanto disposto dal Codice della strada per quanto riguarda le prescrizioni di progetto.

## **2.3. I PROGETTI STRATEGICI DEL COMUNE DI ASTI**

Tra i progetti che il Comune reputa strategici c’è anche il Collegamento sud ovest della città, le cui caratteristiche vengono sintetizzate nei seguenti punti (dal sito web del Comune):

*Deve essere di gerarchia inferiore rispetto al tracciato di tipo autostradale da realizzare a sud est (tutti gli elementi in nostro possesso confermano che la stragrande maggioranza dei mezzi in transito attorno al nodo di Asti hanno interesse a passare ad est e non a ovest);*

*Il collegamento ad ovest deve quindi soddisfare solo le esigenze della mobilità locale: deve servire solamente i mezzi che impiegano il collegamento come circonvallazione*



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco II Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

*per spostarsi da un capo all'altro della città, alleviando il traffico di Corso Savona, Corso Don Minzioni e Corso Torino, nonché i mezzi che intendono immettersi o uscire dalla Torino Piacenza o dalla Asti-Cuneo.*

*Deve essere mantenuto l'attuale casello di asti ovest*

*Deve essere inserito nel progetto il collegamento diretto per il nuovo ospedale; qualunque sia il collegamento sud ovest che verrà realizzato, dovrà essere integrato con la bretella per il nuovo ospedale, così come richiesto dal Comune di Asti (primo ente ad avanzare formalmente tale istanza di inserimento nel progetto da affidare al concessionario autostradale, con lettera inviata all'ANAS, alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture in data 30/7/03).*

*(Gli elementi progettuali proposti sono ancora ancorati allo studio di fattibilità' strada extraurbana sud-ovest -Collegamento con l'autostrada Asti-Cuneo tra Rocca Schiavina e la statale n.10 (corso Torino) datato 2003)*



## 2.4. IL SISTEMA DEI VINCOLI

La verifica sulla presenza di aree soggette a vincolo di tipo ambientale e paesaggistico è stata svolta consultando le banche dati regionali, provinciali e comunali. Nell'elaborato cartografico *Carta dei vincoli territoriali e ambientali* sono stati riportati i seguenti elementi:

- Aree protette (parchi, SIC, ZPS)
- Vincoli relativi ai beni culturali e paesistici ai sensi del D. Lgs. 42/2004 (beni archeologici, beni architettonici, beni paesistici, beni ambientali)
- Vincoli relativi alla difesa del suolo (vincolo idrogeologico, delimitazioni delle fasce PAI e dei dissesti)

Nell'area, in cui ricade il corridoio infrastrutturale sono state identificate diverse aree soggette a vincoli di varia natura. Le aree interferite direttamente sono le seguenti:

**Oasi del Tanaro** –L'area denominata "Oasi di Belangero" interessa i comuni di Asti Isola d'Asti, Revigliasco d'Asti. Il vincolo è stato apposto con D.M. 1/08/1985 (Galassini) e come recita il decreto "l'area riveste notevole interesse per il caratteristico pregio ambientale e paesaggistico, derivante anche da trasformazioni dovute a falde freatiche tali da causare laghetti e zone particolarmente delicate ed adatte a sosta e passo di fauna tipicamente rivieraschi".

**Il vincolo è confluito nel Codice dei beni culturali e del paesaggio (D. Lgs. 42/2004, art. 134 immobili e aree di notevole interesse pubblico)**

**SIC IT 1170003 "Stagni di Belangero"**. Il SIC riveste un interesse specifico per la presenza del *Pelobates fuscus insubricus*, l'unica stazione nota in Provincia di Asti; più in generale esso rappresenta un'importante zona di sosta e svernamento per avifauna migratrice, che gli deriva dalla sua stretta connessione al fiume. L'estensione maggiore del SIC si ha ben più a monte dell'attuale ponte stradale e ferroviario in Località Borgo Tanaro, verso il quale convergono le infrastrutture esistenti dirette alla città di Asti; nel cuneo che si forma tra il fiume, il ponte e le infrastrutture di trasporto è posizionata l'Oasi della Bula, gestita dal WWF che si è fatto promotore della proposta a SIC dell'intera area golenale.

Il tratto di progetto ricadente nell'area vincolata è il viadotto sul Tanaro e l'interconnessione con la futura autostrada Lotti II.1.a e II.1.b.

**Fascia di rispetto dei corsi d'acqua (150m) del Tanaro e del Bobore** ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art. 142, lett. c. Il Tanaro e il Bobore.

Si tratta dei corsi d'acqua iscritti nel R.D. 1775/1933. Per il Bobore, la fascia di rispetto interessa soltanto alcuni tratti extraurbani, mentre l'alveo in ambito urbano non risulta sottoposto a vincolo paesaggistico.



**PAI - Fasce fluviali A, B, C** del fiume Tanaro

**PAI - Esondazioni e dissesti di tipo torrentizio – Area a pericolosità molto elevata (Ee)** in base alla cartografia del PAI. Si tratta della fascia delimitata lungo il torrente Borbore.

L'area interessata dal tracciato è soggetta **a vincolo di tutela idrogeologica, per la Legge Regionale n. 45 del 1989** per un tratto a ovest (come si può vedere nella carta dei vincoli), dovuto alla presenza della zona collinare compresa tra la ferrovia Torino-Asti, la nuova bretella autostradale e la strada provinciale per Antignano, in questo tratto la Tangenziale sud-ovest transita in galleria.

Non sono coinvolti dagli interventi di progetto beni architettonici e archeologici, né beni storico-testimoniali segnalati ai sensi delle L. R. 56/77, 20/89 e 35/95.

### 3. LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

#### 3.1. IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il PTR, in corso di redazione, secondo il Documento programmatico approvato dalla Giunta Regionale nel dicembre 2005, si deve basare su un quadro di riferimento *strutturale* (QRS) in grado di offrire anche un supporto informativo e interpretativo per la componente *strategica* e *regolamentare* del Piano; gli stessi elementi potranno essere di grande utilità anche per il connesso Piano paesaggistico regionale (PPR).

Il QRS *“non va inteso come una semplice “fotografia” del territorio regionale, ma come la rappresentazione interpretativa – cioè valutativa e critica – che la Regione si dà di esso, tenendo anche presenti le sue dinamiche e le progettualità in atto”*. Pertanto il QRS, quale base conoscitiva delle strutture territoriali a supporto della programmazione strategica regionale, sviluppa le relazioni che sussistono tra componenti strutturali del territorio e i quattro grandi Assi di sviluppo individuati nella programmazione regionale (che di fatto definiscono il sistema delle priorità):

1. Innovazione e transizione produttiva;
2. Sostenibilità ambientale;
- 3. Riqualficazione territoriale;**
4. Valorizzazione delle risorse umane.

La *trama di base* del PTR è costituita dalle AIT (Ambiti Integrati territoriali) ovvero da unità territoriali di dimensione intermedia tra quella comunale e quella provinciale, individuati e delimitati come spazi, normalmente gravitanti su un centro urbano principale, entro i quali si sviluppano le relazioni di prossimità dei soggetti.

Il settore di territorio coinvolto dal lotto in esame appartiene all'AIT n. 24 *Asti*.

La città di Asti occupa una posizione centrale nel vasto fondovalle del Tanaro ed è il centro di gravitazione dell'area. La risorsa primaria principale è costituita dai suoli agrari, soprattutto a vigneto e seminativo. Il paesaggio è connotato principalmente come agrario e suoi elementi di riconoscimento sono le macchiw boschive,



l'insediamento sparso tradizionale e i castelli. Esso costituisce l'attrazione turistica prevalente insieme alle risorse eno-gastronomiche e al patrimonio storico-culturale, urbanistico e architettonico. Ha una buona dotazione di industria manifatturiera che appartiene soprattutto al settore meccanico, elettromeccanico e alla filiera dell'automobile e deriva dal decentramento di Torino.

Oltre alla sua funzione di capoluogo provinciale, Asti e il suo territorio fungono da cerniera tra l'Alessandrino, l'Albese e l'Area metropolitana di Torino, ai quali si legano diversi settori della sua economia. Le relazioni internazionali fanno capo alla esportazione dei vini DOC e DOCG. Si deve segnalare la domanda di riconoscimento da parte dell'UNESCO dei vigneti astigiani come patrimonio dell'umanità.

Le linee di sviluppo individuate tendono a far diventare Asti, non più soltanto luogo di transito, ma anche nodo articolato di una rete multimodale: questo grazie al completamento dell'autostrada Asti-Cuneo e il recupero delle linee ferroviarie secondarie che uniscono Asti a Alba, Nizza Monferrato, Canelli, Chivasso, Casale Monferrato.

A livello urbano le maggiori trasformazioni sono incentrate sul progetto Movicentro, teso soprattutto al miglioramento dell'accessibilità alle aree centrali.

Le linee progettuali puntano a una maggior integrazione delle componenti strutturali tradizionali (agricoltura, industria, rete dei trasporti, servizi urbani, ecc.) con quelle attinenti la società della conoscenza e la valorizzazione del patrimonio storico e ambientale. Queste reti di interazioni positive vanno messe in relazione con la posizione geografica e la funzione di cerniera dell'AIT a scala regionale, quindi inserite in circuiti e filiere che possono estendersi, a seconda dei casi, all'area metropolitana, alle Langhe e all'Alessandrino.

### 3.2. IL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Il Piano Paesaggistico Regionale del Piemonte è tuttora in fase di elaborazione. Esso rappresenta lo strumento principale per fondare sulla qualità del paesaggio e dell'ambiente lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale. Esso persegue i suoi obiettivi in coerenza con il PTR, attraverso tre linee d'azione:

- a) promuovendo concretamente la conoscenza del territorio regionale, dei suoi valori e dei suoi problemi;
- b) delineando un quadro strategico di riferimento, su cui raccogliere il massimo consenso sociale e con cui guidare le politiche di "governance" multi-settoriale;
- c) costruendo un apparato normativo coerente con le prospettive di riforma legislativa a livello regionale e nazionale.

Nel giugno 2007 è stato elaborato e pubblicato un documento composto di tre parti:

- L'Inquadramento strutturale in cui si descrivono l'impostazione e formazione del PPR, gli approcci tematici la sintesi e le interpretazioni strutturali;
- L'articolazione per ambiti che individua gli ambiti di paesaggio nei quali si suddivide il territorio regionale e si determinano gli obiettivi generali del governo del territorio e sono assegnate a ciascun ambito paesaggistico gli assi strategici prioritari; attraverso la suddivisione in ambiti omogenei è possibile aderire il più possibile alle diversità paesistiche e ambientali, urbanistiche e infrastrutturali, economiche e sociali del territorio. Per ciascun ambito verrà elaborato un dossier specifico, sotto forma di scheda di inquadramento, riportante i fattori naturalistici



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco Il Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

e storico-culturali caratterizzanti. Di queste schede però, al momento, è stata pubblicata soltanto una di esempio.

- Il quadro strategico e normativo nel quale si descrive l'impianto normativo, attraverso una individuazione dei criteri e indirizzi normativi e di specificazione dei contenuti futuri del piano.

L'area di indagine ricade all'interno dell'unità di paesaggio n. 68 *Astigiano*, per il quale il Piano stabilisce le seguenti linee strategiche:

- B. Difesa e promozione della qualità del paesaggio
- C. valorizzazione del patrimonio culturale e culturale
- D. gestione integrata delle fasce fluviali e lacuali
- E. Riduzione e gestione dei rischi
- F. Recupero e risanamento delle aree degradate e dismesse

### **3.3. IL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO**

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (abbreviato PAI) è stato approvato con D.P.C.M. 24 maggio 2001, dopo l'adozione con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 del 26 aprile 2001.

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del fiume Po, nella seduta del 31 luglio 2003, ha deliberato l'adozione della Direttiva "Attuazione del PAI nel settore urbanistico e aggiornamento dell'Atlante dei rischi idraulici ed idrogeologici" (deliberazione n. 16/03) ai sensi dell'art. 6 della deliberazione del C.I. n. 18/01 come modificato dalla deliberazione del C.I. n. 6/03.

Con tali atti è iniziato un processo di pianificazione che passa attraverso gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

Infatti la L. 124/90 prevede che il piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) possa avere anche contenuti relativi alle linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico - forestale e in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque; tale linea è stata poi confermata dalla Legge 44/00.

I risultati emersi dagli approfondimenti effettuati dalle Province hanno prodotto nuove fasce fluviali o un quadro più particolareggiato dei nuovi dissesti lungo le aste minori o di versante, di diversi livelli di pericolosità che, se individuati in condivisione con l'Autorità di Bacino e con la Regione, possono essere considerati di maggior approfondimento e dettaglio rispetto al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.). Gli Accordi preliminari, il cui Schema è stato approvato dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 40-2043 del 23 gennaio 2006, sono stati siglati da Autorità di bacino del Po, Regione Piemonte e tutte le Province Piemontesi il 24 marzo 2006 a Pollenzo (Bra).

I contenuti del Piano si articolano in interventi strutturali (opere), relativi all'assetto di progetto delle aste fluviali, dei nodi idraulici critici e dei versanti, e interventi e misure non strutturali (norme di uso del suolo e regole di comportamento). L'apparato normativo del Piano è rappresentato dalle Norme di Attuazione, che contengono indirizzi e prescrizioni e dalle Direttive di piano.

Rispetto ai piani precedentemente adottati, il PAI contiene il completamento, rispetto alle PSFF, della delimitazione delle fasce fluviali sui corsi d'acqua principali del bacino



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco Il Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

e l'individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico, nella parte del territorio collinare e montano non considerato nel Piano Stralcio 267.

Per quanto riguarda l'area oggetto di analisi risulta che sono presenti due corsi d'acqua delimitati dalle fasce fluviali: il Fiume Tanaro e, parzialmente, il Torrente Bobore.

In particolare, gli interventi in progetto, poiché contemplano l'attraversamento di entrambi i corsi d'acqua, attraversano l'intero sistema delle fasce PAI del fiume Tanaro, tuttavia gli interventi previsti rispondono alle prescrizioni previste dall'Autorità competente.

In altri termini la progettazione dell'attraversamento recepisce quanto riportato dalle Norme Tecniche di Attuazione del PAI e dalla Direttiva 4 allegata *Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce "A" e "B"*.

Nel tratto che ricade in fascia A e B, è previsto l'attraversamento in viadotto, mentre in fascia C ricadono il sistema di svincolo e parte dell'Asse di collegamento Corso Alba-Cavalcavia Giolitti.

### **3.4. PIANO DI TUTELA DELLA ACQUE DELLA REGIONE PIEMONTE**

Il P.T.A. è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 28-2845 del 15 maggio 2006 e approvato con D.C.R. n. 117-10731 del 13 marzo 2007.

Esso è lo strumento finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici e, in generale, di protezione del sistema idrico superficiale e sotterraneo.

Valutate le determinanti socio-economiche, organizzative e fisiche, e inquadrate le criticità riscontrate, il Piano formula il complesso delle azioni, degli interventi, delle regole e dei comportamenti finalizzati alla tutela delle risorse idriche.

Tale strumento è connotato dall'approccio per aree idrografiche, che prescinde dalle suddivisioni puramente amministrative e puntuali.

Altro aspetto connotante del Piano è la sua dinamicità, poiché opera sulla base di una intensa attività di monitoraggio, per verificare l'efficacia degli interventi.

Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

- *Relazione illustrativa: fornisce il quadro descrittivo generale della struttura e dei caratteri del piano*
- *Relazione di sintesi: ha lo scopo di informare il largo pubblico sui contenuti e sugli effetti del piano*
- *Monografie di area: contengono la relativa caratterizzazione, le criticità riscontrate e le specifiche misure di tutela*
- *Norme di piano*
- *Tavole di piano*

L'area di analisi appartiene all'Ambito idrografico n. AI23 Bobore, comprendente 45 comuni, distribuiti nelle tre province di Asti, Cuneo, Torino.

Non sono presenti aree sensibili (sono così considerati i laghi e i relativi bacini drenanti) né aree di elevata protezione (sono così considerati i corpi idrici ricadenti all'interno di aree protette) (vd. PTA Tav. 4).

Nella zona non sono presenti zone di protezione delle acque destinate al consumo umano (vd. PTA Tav. 8).



Nell'ambito di analisi risultano localizzati una Stazione di monitoraggio chimico-fisico e biologico su corso d'acqua naturale, cioè sul Torrente Bobore e quattro punti di campionamento del monitoraggio delle acque dolci per la vita dei pesci (ai sensi del D. Lgs. 103/1992), sia per il Bobore sia per il Tanaro. Infine si può censire anche una stazione di monitoraggio automatico con sensore idrometrico.

Per quanto concerne lo stato di qualità ambientale dei corpi idrici superficiali, lungo tutto il tratto del Tanaro esso risulta "sufficiente, nonostante la presenza di immissioni di origine produttiva e civile a valle di Asti; lungo il Bobore, invece, lo stato ambientale risulta più critico. L'intero bacino presenta una compromissione che richiede la massima attenzione nella gestione degli scarichi e delle derivazioni. Il suo stato di qualità ambientale è classificato come "scadente" nel tratto di Asti, per la presenza di immissioni di origine produttiva e civile. Sul corso d'acqua si sono riscontrati prodotti fitosanitari e metalli pesanti. La qualità dello stato dell'ecosistema è molto bassa, le pressioni nel complesso sono molto alte.

**La classificazione dello Stato Ambientale dell'acquifero superficiale è definita come "particolare", così come quella dell'acquifero profondo.**

**L'obiettivo di qualità ambientale per il torrente Bobore in Asti, località Case Nuove è di passare da "scadente" a "sufficiente" per il livello intermedio del 2008 e a "Buono" per l'anno 2016, con un eventuale obiettivo meno rigoroso di "sufficiente".**

### **3.4.1. Il Piano Regionale di Risanamento e di Tutela della Qualità dell'Aria**

Il Piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria è lo strumento, stabilito dalla L.R. n. 43 del 7 aprile 2000 *Prima attuazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria*, per la programmazione, il coordinamento e il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

L'allegato A della legge regionale recepisce quanto disposto dal D. Lgs. 4 agosto 1999 n. 351 *Attuazione della Direttiva 96/62/CE in materia di gestione e valutazione della qualità dell'aria*. In particolare, il decreto prevede che le Regioni suddividano il territorio in zone, su base territoriale comunale, per la gestione della qualità dell'aria e per la pianificazione degli interventi necessari per il suo miglioramento complessivo. Il territorio viene assegnato a tre "zone" alle quali corrispondono livelli di controllo diversificati.

Nell'ambito del processo di aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria ai sensi degli articoli 7, 8 e 9 del D. Lgs. n. 351/1999, con le deliberazioni D.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006 e D.G.R. n. 57-4131 del 23 ottobre 2006, la Giunta Regionale ha approvato lo Stralcio di Piano per la mobilità, che integra i provvedimenti per la mobilità sostenibile già stabiliti nello Stralcio di Piano 5 allegato alla L.R. n. 43 del 7 aprile 2000,.

Successivamente, in attuazione dei provvedimenti sopra citati, con la D.G.R. n. 64-6526 del 23 luglio 2007, la Giunta Regionale ha provveduto ad approvare la "Seconda fase di attuazione dello Stralcio di Piano sulla mobilità".

Il provvedimento regola:



Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco Il Lotto 1dir  
PROGETTO PRELIMINARE  
STUDIO IMPATTO AMBIENTALE  
QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione

- I Comuni appartenenti all'agglomerato di Torino, e tutti quelli con popolazione superiore a 20.000 abitanti.
- L'estensione dell'orario di limitazione della circolazione per i veicoli più inquinanti ad almeno 8 ore giornaliere dal lunedì al venerdì.
- L'esclusione dalle limitazioni della circolazione dei motoveicoli e veicoli per trasporti specifici e degli autoveicoli per uso speciale, così come la conferma delle esclusioni già previste.
- L'introduzione della vetrofania che indica il tipo di omologazione e il carburante di tutti i veicoli di proprietà di persone fisiche residenti in Piemonte e di ditte, società, associazioni, enti e soggetti pubblici con sede legale in Piemonte.
- Criteri per l'individuazione delle zone di limitazione totale o parziale del traffico all'interno dei centri abitati.

Parallelamente sono state inserite ulteriori misure per l'incentivazione del processo di riduzione delle emissioni dovute alla mobilità: estensione della zona a limitazione totale o parziale del traffico, azioni di Mobility Management, sistemi di *byke sharing*, incentivazione del Trasporto Pubblico Locale.

Il comune di Asti ricade nella Zona 1, **ossia ad una zona per la quale è “necessario il controllo sistematico e la gestione della qualità dell’aria” e ove “la valutazione della qualità dell’aria abbia evidenziato che i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite stabilito dalle normative”.**

In particolare, l'insieme dei Comuni assegnati alle *Zone 1, 2 e 3p* formano la Zona di Piano, che rappresenta l'area complessiva per la quale, sulla base degli indirizzi regionali, le Province di concerto con i Comuni interessati, predispongono i Piani di azione (art. 7 del D. Lgs. n. 351/1999), al fine di ridurre il rischio di superamento dei limiti e delle soglie di allarme stabiliti dal D.M. 2 aprile 2002 n. 60.

Il Piano di Azione per il risanamento della qualità dell'aria (2007-2009) della Provincia di Asti, prevede le seguenti misure per il comune di Asti:

*Misure a breve e medio termine (dal 5 gennaio 2007)*

- Limitazione della circolazione previste dal D.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006 e n. 57-4131 del 23 ottobre 2006
- Estensione della ZTL
- Divieto di circolazione nei dintorni delle scuole
- Spegnimento del motore dei veicoli in sosta

Per l'intero territorio provinciale sono previste campagne di sensibilizzazione, nonché l'istituzione del Mobility Manager.

### 3.5. IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DI ASTI

Il Piano è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 384-28589, del 5 ottobre 2004. Il PTCP è stato sottoposto anche a verifica di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 20 della L. R. 40/98. Esso è costituito da una Relazione Illustrativa, dalle Tavole di Piano e dalle Norme Tecniche, oltre ad una serie di allegati, tra cui la Valutazione di compatibilità ambientale del Piano.



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco II Lotto 1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRODI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

Sono stati predisposti i seguenti stralci cartografici degli elaborati del PTC (vd. Figg. 3.5.A-3.5.E):

- Tav. 02 Sistema dell'Assetto storico-culturale e paesaggistico
- Tav. 03 Sistema dell'assetto naturale e agricolo forestale.
- Tav. 04 Sistema ambientale
- Tav. 05 Sistema relazionale –infrastrutturale
- Tav. 06 Sistema dell'assetto economico-insediativo

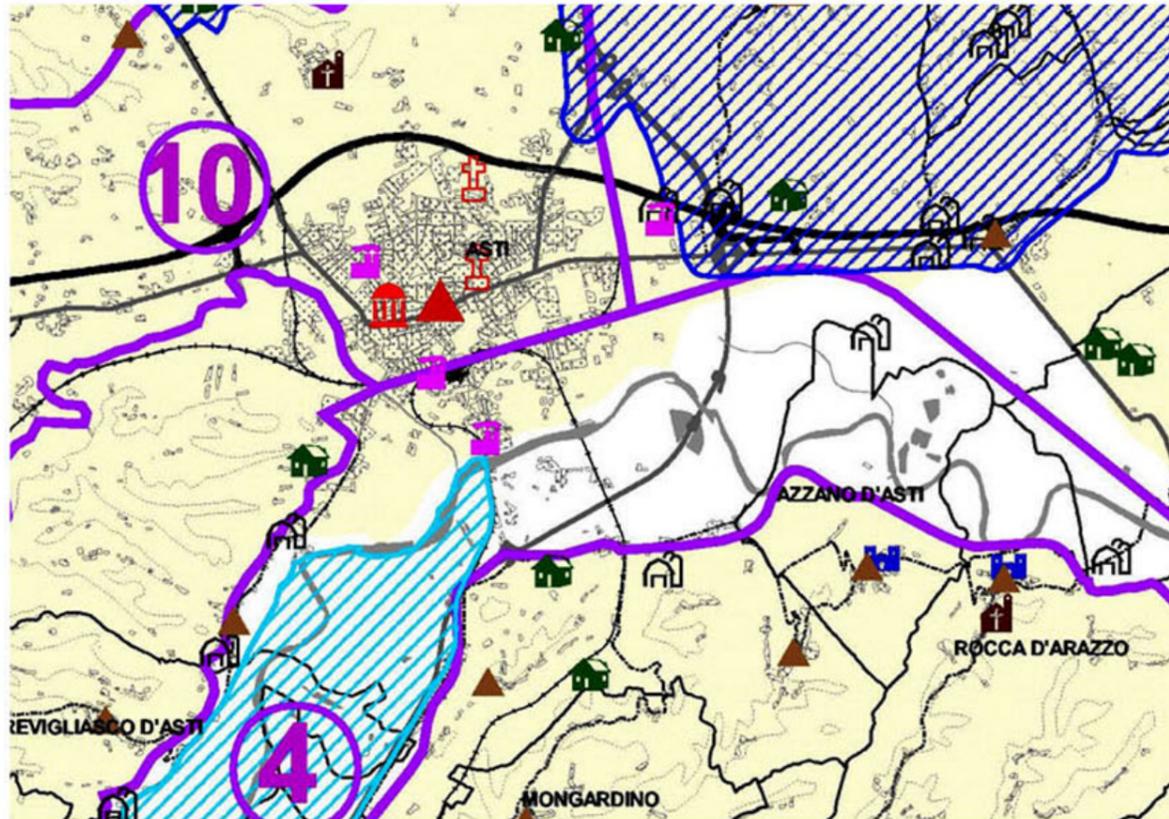
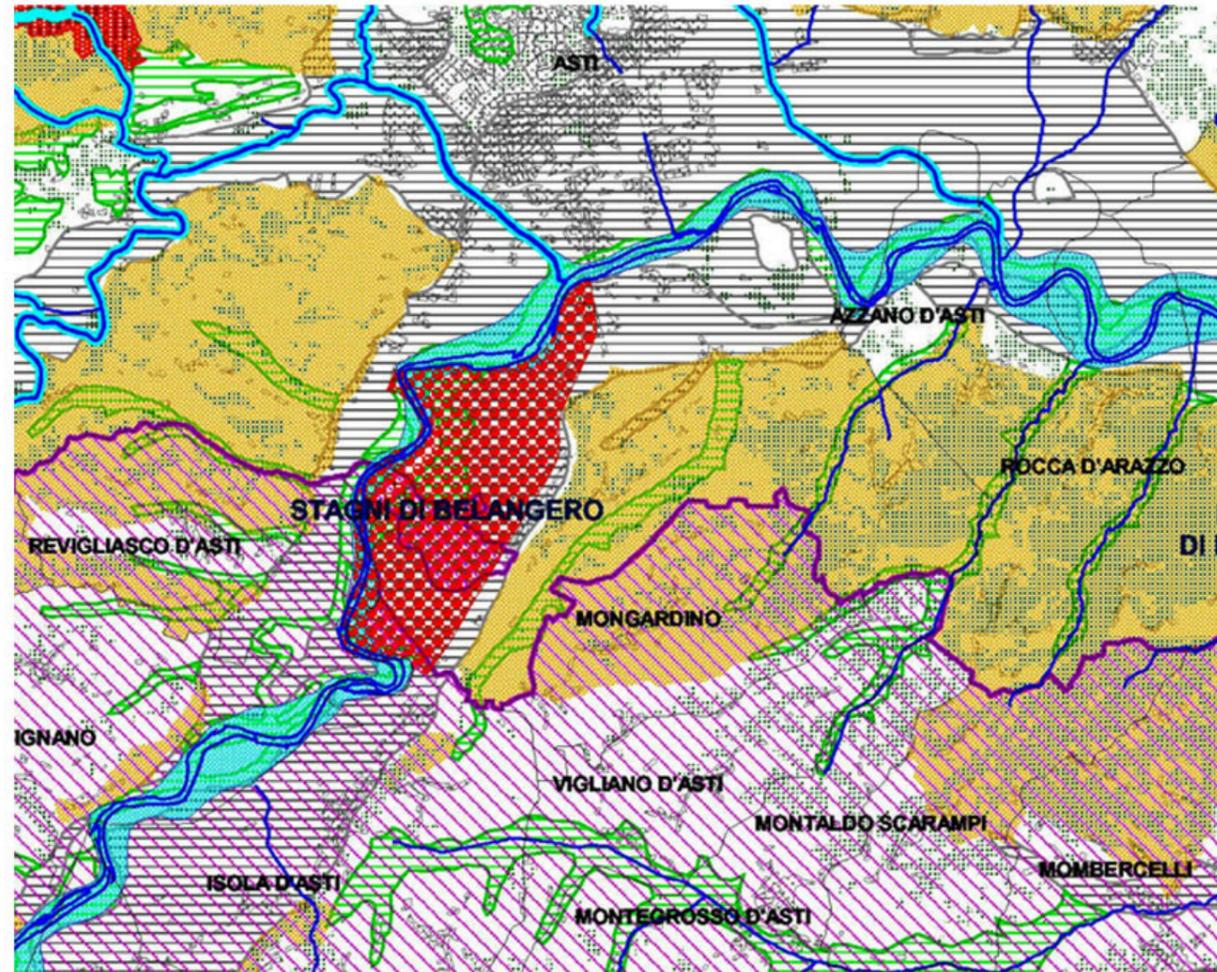


Fig. 3.5.A Stralcio da: PTP Asti Tav. Sistema dell'Assetto storico-culturale e paesaggistico



**03** Scala : **1:75.000**

**SISTEMA DELL'ASSETTO NATURALE E AGRICOLO FORESTALE**  
I dati riportati in cartografia sono aggiornati al giugno 2002

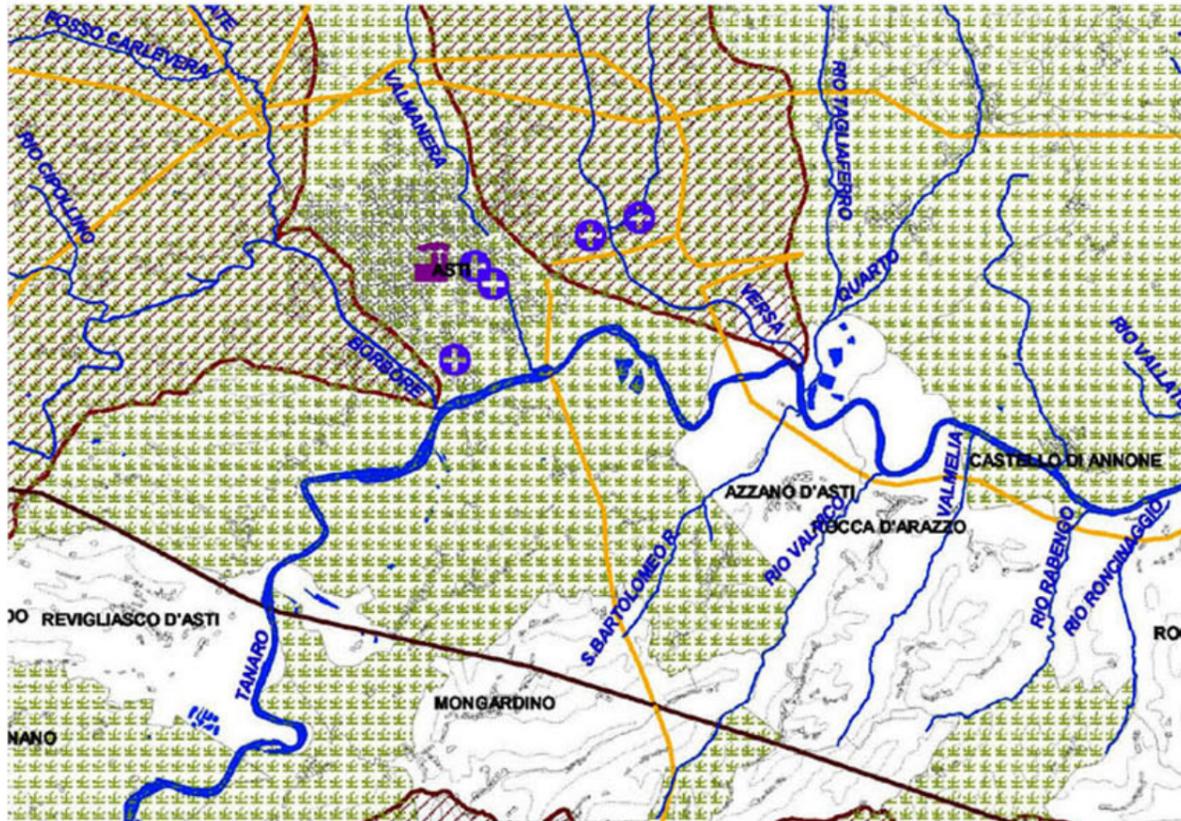
**LA RETINATURA O IL CONTORNO:** la retinatura copre, il contorno delimita le intere superfici che si intendono individuare con la caratterizzazione.

**IL SEGNO:** indica il comune al cui territorio si riferisce la caratterizzazione

**IL SEGNO:** indica la presenza delle caratteristiche puntuali precisate in "dicitura"

		DICITURA	NOTE
Aree a destinazione agricola		Colline del Nord-Est	1) La caratterizzazione di cui alle note 1, 2, 3 è mutuamente esclusiva all'interno delle aree a destinazione agricola
		Zona dei vigneti	2) La caratterizzazione di cui alle note 1, 2, 3 è mutuamente esclusiva all'interno delle aree a destinazione agricola
		Alta Langhe Astigiana e Val Bormida	3) La caratterizzazione di cui alle note 1, 2, 3 è mutuamente esclusiva all'interno delle aree a destinazione agricola
		Suoli produttivi di pianura	4) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni ed è mutuamente esclusiva dell'area di cui alla nota 5
		Suoli di pianura con limitata produttività	5) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni ed è mutuamente esclusiva dell'area di cui alla nota 4
Aree boscate		Aree boscate	6) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni
		Aree sottoposte a vincolo idrogeologico	7) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni
Aree di tutela ambientale e paesaggistica		Aree protette esistenti	8) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni ed è mutuamente esclusiva dell'area di cui alla nota 10
		Siti di Interesse comunitario (SIC) Siti di Interesse regionale (SIR)	9) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni
		Aree di salvaguardia finalizzate all'ampliamento di aree protette	10) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni ed è mutuamente esclusiva dell'area di cui alla nota 8
		Zone di Interesse naturalistico e paesistico	11) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni ed è mutuamente esclusiva dell'area di cui alla nota 8
		Percorsi naturalistici segnalati dai comuni	12) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni
		Rete di corridoi biologici tra le aree protette e le loro fasce tampone per la salvaguardia dei corsi d'acqua	13) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni ed è mutuamente esclusiva dell'area di cui alla nota 11
		Fasce tampone del Tanaro e del Belbo	14) La caratterizzazione dell'area delimitata si somma ad altre caratterizzazioni ed è mutuamente esclusiva dell'area di cui alla nota 12

Fig. 3.5.B Stralcio da: PTP Asti Tavola 03 Sistema dell'assetto naturale e agricolo forestale.



04

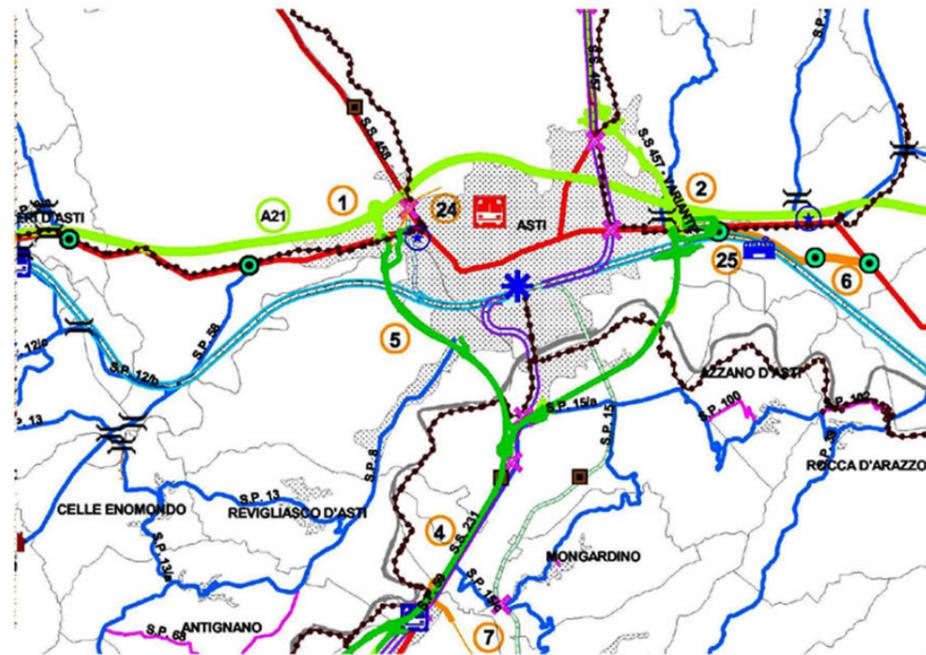
Scala :  
1:75.000

**SISTEMA AMBIENTALE**

I dati riportati in cartografia sono aggiornati a giugno 2002

LA RETINATURA O IL CONTORNO: la retinatura copre, il contorno delimita le intere superfici che si intendono individuare con la caratterizzazione.			
IL SEGNO: indica il comune al cui territorio si riferisce la caratterizzazione			
IL SEGNO: indica la presenza delle caratteristiche puntuali precisate in "dicitura"			
		DICITURA	NOTE
Aria	[Symbol]	Ambito di applicazione delle disposizioni sulla matrice aria	1) La caratterizzazione si applica a tutto il territorio provinciale
Acqua	[Symbol]	Bacini e sottobacini ad elevata sensibilità e relativi codici identificativi. <i>sbSpl - Bormida di Spigno; sbMil - Bormida di Millesimo</i>	2) La caratterizzazione è mutuamente esclusiva rispetto a quella di cui alla nota 3
	[Symbol]	Bacini e sottobacini ad elevata criticità e relativi codici identificativi <i>bBE - Belbo; bBO - Borbone; sbTig - Tigione; sbVer - Versa</i>	3) La caratterizzazione è mutuamente esclusiva rispetto a quella di cui alla nota 2
Elementi di connessione	Suolo	[Symbol]	Aree soggette ad interventi di bonifica
	Agenti Fisici	[Symbol]	Stabilimenti a rischio di incidente rilevante
	Agenti Fisici	[Symbol]	Linea aerea 132 kV
Agenti Fisici	[Symbol]	Linea aerea 220 kV	7)
Agenti Fisici	[Symbol]	Ambito di criticità	8) La caratterizzazione delle aree delimitate si somma ad altre caratterizzazioni

Fig. 3.5.C Stralcio da: PTP Asti Tav. 04 Sistema ambientale



05		Scala : 1:75.000		<b>SISTEMA RELAZIONALE - INFRASTRUTTURALE</b> I dati riportati in cartografia sono aggiornati al giugno 2002	
LA RETINATURA O IL CONTERNO: la retinatura copre, il contorno delimita le intere superfici che si intendono individuare con la caratterizzazione.					
IL SEGNO: indica il comune al cui territorio si riferisce la caratterizzazione					
IL SEGNO: indica la presenza delle caratteristiche puntuali precisate in "dicitura"					
		DICITURA		NOTE	
Infrastrutture stradali			VIABILITA' DI I° LIVELLO	1) Le caratterizzazioni di cui alle note n. 1,2,3,4,5 sono tra loro mutuamente esclusive	
			VIABILITA' DI I° LIVELLO IN PROGETTO	2) Le caratterizzazioni di cui alle note n. 1,2,3,4,5 sono tra loro mutuamente esclusive	
		A21	AUTOSTRADE DA RIQUALIFICARE	3) L'intervento si estende per tutto il tratto dell'autostrada	
			VIABILITA' DI II° LIVELLO	4) Le caratterizzazioni di cui alle note n. 1,2,3,4,5 sono tra loro mutuamente esclusive	
			VIABILITA' DI III° LIVELLO	5) Le caratterizzazioni di cui alle note n. 1,2,3,4,5 sono tra loro mutuamente esclusive	
			VIABILITA' DI IV° LIVELLO	6) Le caratterizzazioni di cui alle note n. 1,2,3,4,5 sono tra loro mutuamente esclusive	
			FASCE DI VIABILITA' PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE INFRASTRUTTURE	7)	
		N	NUMERO INTERVENTO (VEDI TABELLA)	8)	
			TRATTI DI INFRASTRUTTURE DA RIQUALIFICARE	9) La caratterizzazione si somma ad altre caratterizzazioni	
			INTERSEZIONI DA RIQUALIFICARE	10) La caratterizzazione si somma ad altre caratterizzazioni	
			PONTI DA ADEGUARE	11) La caratterizzazione si somma ad altre caratterizzazioni	
			PERTINENZE STRADALI A SERVIZIO DELLA VIABILITA' PROVINCIALE E REGIONALE	12) Le caratterizzazioni è mutuamente esclusiva	
			PISTE CICLABILI	13) La caratterizzazione si somma ad altre caratterizzazioni	
Infrastrutture ferroviarie			LINEE FERROVIARIE DI I° LIVELLO	14) Le caratterizzazioni di cui alle note 14,15,16,17 e 20 sono tra loro mutuamente esclusive	
			LINEE FERROVIARIE DI II° LIVELLO	15) Le caratterizzazioni di cui alle note 14,15,16,17 e 20 sono tra loro mutuamente esclusive	
			LINEE FERROVIARIE INTERPROVINCIALI	16) Le caratterizzazioni di cui alle note 14,15,16,17 e 20 sono tra loro mutuamente esclusive	
			LINEE FERROVIARIE PRIVE DI RILEVANZA PROVINCIALE	17) Le caratterizzazioni di cui alle note 14,15,16,17 e 20 sono tra loro mutuamente esclusive	
			TRATTE DA POTENZIARE	18) La caratterizzazione si somma ad altre caratterizzazioni	
			TRATTE DA RIQUALIFICARE	19) La caratterizzazione si somma ad altre caratterizzazioni	
			TRATTE DA REALIZZARE	20) Le caratterizzazioni di cui alle note 14,15,16,17 e 20 sono tra loro mutuamente esclusive	
			PASSAGGI A LIVELLO DA ELIMINARE	21) La caratterizzazione si somma ad altre caratterizzazioni	
			STAZIONE FUNZIONANTE	22) Le caratterizzazioni di cui alle note n. 22,23 sono tra loro mutuamente esclusive	
			STAZIONE FUORI SERVIZIO	23) Le caratterizzazioni di cui alle note n. 22,23 sono tra loro mutuamente esclusive	
Centri Intermodali			CENTRI INTERMODALI DI SECONDO LIVELLO	25) La caratterizzazione è mutuamente esclusiva rispetto a quella di cui alla nota n. 26 all'interno dei Sistemi Centri Intermodali	
			CENTRI INTERMODALI DI TERZO LIVELLO	26) La caratterizzazione è mutuamente esclusiva rispetto a quella di cui alla nota n. 25 all'interno dei Sistemi Centri Intermodali	
			PARCHEGGI SCAMBIATORI	27) La caratterizzazione si somma ad altre caratterizzazioni	
			MOVICENTRO	28) Caratterizzazione che si somma ad altre caratterizzazioni escluse quelle di cui alla nota n. 25	
			NUOVO SCALO MERCI	29) Caratterizzazione che si somma ad altre caratterizzazioni escluse quelle di cui alla nota n. 25	

Fig. 3.5.D Stralcio da: PTP Asti Tav. 05 Sistema relazionale –infrastrutturale

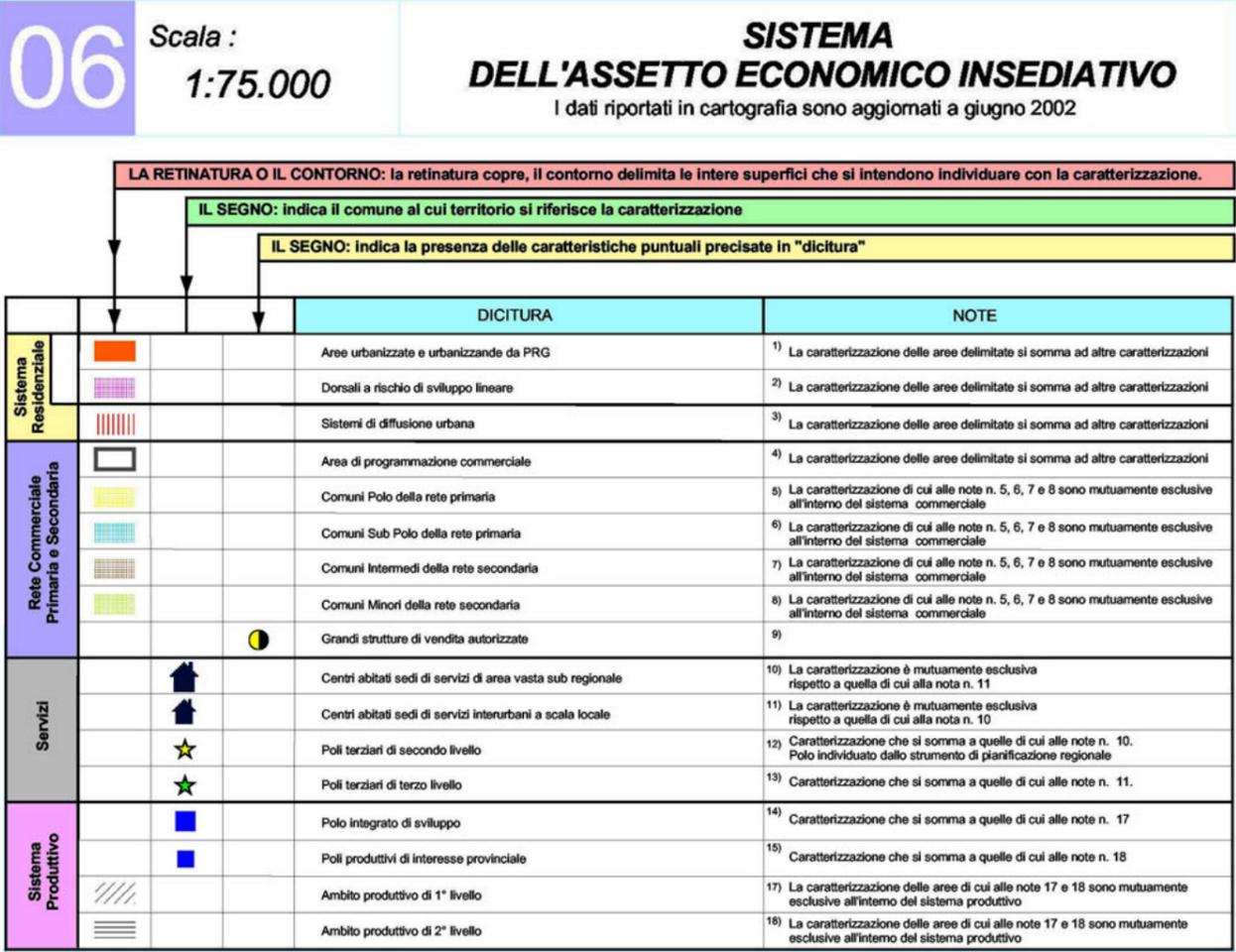
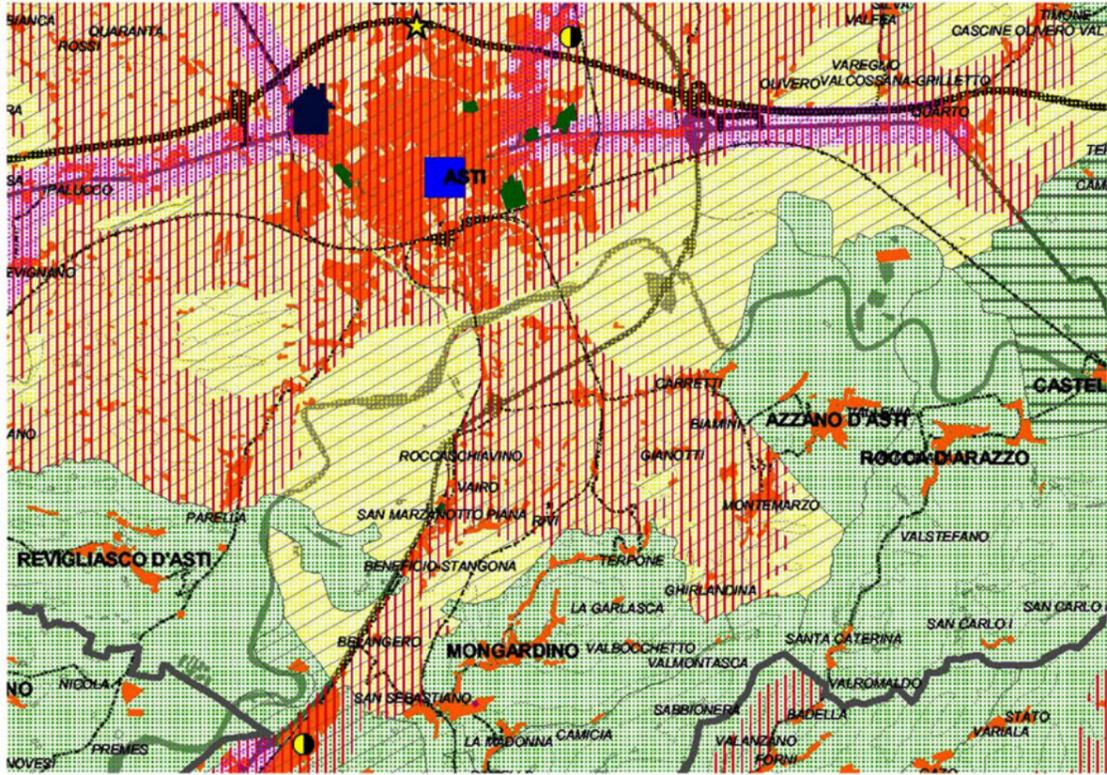


Fig. 3.5.E Stralcio da: PTP Asti Tav. 06 Sistema dell'assetto economico-insediativo



La lettura degli stralci sopra riportati consente di evidenziare il quadro delle conoscenze sul territorio in oggetto e le linee di governo impartite dallo strumento provinciale.

Suddividendo le indicazioni del Piano in sistemi, esse si riassumono così:

### **Sistema dell'Assetto storico-culturale e paesaggistico**

L'area di intervento rientra in parte nell'**Ambito a valenza storico-culturale n. 10** (Asti) e **n. 4** (fondovalle del Tanaro). La collina di San Pietro, all'interno della quale entra la galleria naturale ricade nel sistema dei **rilievi collinari centrali**. Le sub-aree non costituiscono riferimento territoriale per l'applicazione delle norme del PTP, ma sono assunte quale riferimento conoscitivo per i piani, i programmi e progetti, di iniziativa comunale, sovracomunale e dell'Amministrazione provinciale, finalizzati alla valorizzazione e alla gestione delle risorse paesistiche, storiche, architettoniche e culturali. L'art. 14 delle NTA pone come obiettivi per i rilievi collinari la valorizzazione dell'identità paesaggistica; la salvaguardia di alcuni scorci e coni visuali ai fini della percezione dei caratteri emergenti del paesaggio; la riqualificazione della percezione del paesaggio rispetto alle principali vie di comunicazione di fondovalle e di crinale e ad elementi puntuali di valore architettonico, artistico o paesaggistico-storico; l'indirizzo degli interventi di nuova edificazione al perseguimento degli obiettivi precedenti.

L'area corrispondente al Galassino Oasi del Tanaro (nel quale è stato individuato anche il SIC Stagni di Belangero) viene delimitata dal PTP come **Ambito di elevata qualità paesistica e ambientale non sottoposta alla formazione di Piano paesistico**. Nel Quaderno n. 2 allegato al Piano, che approfondisce i temi legati al sistema in oggetto, viene assegnata la qualità di risorsa strategica alle quinte dei rilievi collinari, definite invariante strutturali di paesaggio e alle aree ad elevata qualità paesistico-ambientale. All'interno delle aree sopradette sono vincolanti le seguenti prescrizioni che impediscono l'alterazione di crinali e calanchi e l'eliminazione di elementi tipici delle sistemazioni agrarie e della struttura fondiaria, quando qualitativamente rilevanti: muri a secco, alberate, siepi, filari di piante significativi dal punto di vista paesaggistico e toponomastico. Gli obiettivi da perseguire per questi elementi sono :

- a) perseguire la riqualificazione della viabilità locale esistente compresa quella rurale, ai fini della fruizione turistica del paesaggio;
- b) promuovere il riuso del patrimonio edilizio esistente con cambio di destinazione d'uso per attività compatibili con le caratteristiche intrinseche delle Aree;
- c) promuovere lo sviluppo dell'attività agrituristica all'interno delle aziende agricole esistenti e di nuovo impianto;
- d) ottimizzare la fruizione turistica secondo principi di sviluppo sostenibile;
- e) regolamentare l'attività edificatoria all'interno delle aree agricole sia per quanto riguarda la residenza rurale, sia per le strutture destinate all'attività agricola, perseguendo il fine della valorizzazione paesaggistica dell'area.
- f) regolamentare gli interventi di trasformazione d'uso dei suoli tenendo conto della necessità di garantire la funzionalità eco-sistemica delle sponde dei corsi d'acqua.



### **Sistema dell'assetto naturale e agricolo forestale**

Il territorio della città di Asti in pianura ricade all'interno della zona denominata **Suoli produttivi di pianura**. Per tali zone, sottoposte all'art. 23 delle NTA, gli indirizzi per i Comuni, la Comunità Montana e collinare, i Comuni in altre forme associati sono di favorire il consolidamento dell'assetto idrogeologico; definire l'insieme degli interventi necessari alla manutenzione del paesaggio rurale ove degrada per l'abbandono; rivalutare e riqualificare la vocazione residenziale del territorio. Le porzioni di intervento ricadenti nella collina di San Pietro appartengono, invece, alla zona classificata le **Aree sottoposte a vincolo idrogeologico** e sono presenti sulla collina alcune **zone boscate**. L'art. 20 propone per questi ambiti i seguenti indirizzi:

- a) promuovere una corretta gestione delle specie autoctone, di quelle rare o in via di estinzione;
- b) promuovere una corretta gestione delle fitocenosi, favorendone la diversificazione in specie, strato ed età;
- c) favorire e promuovere la trasformazione di aree marginali agricole incolte, in superfici forestali;
- d) favorire e promuovere le pratiche agricole ambientalmente compatibili nelle zone agricole limitrofe ad aree boscate;
- e) favorire gli interventi di ripulitura, i tagli di cura e gli interventi che facilitano la rinnovazione naturale;
- f) favorire la conservazione e lo sviluppo delle fustaie e la conversione da ceduo, ove ciò non comprometta la stabilità dei versanti;
- g) promuovere e diffondere la conoscenza dell'ambiente forestale e delle norme di diritto e di natura che lo governano;
- h) conservare sentieri, piste forestali, strade sterrate;
- i) promuovere e diffondere la conoscenza e l'utilizzo della rete di sentieri, piste forestali e strade sterrate, anche avvalendosi di convenzioni con associazioni di volontariato.

Gli ambiti fluviali del Tanaro e del Borbore sono classificati come **Fasce tampone del Tanaro e del Borbore**. Essi sono disciplinati dall'art. 22, che prevede i seguenti indirizzi:

- a) prevedere di destinare una quota degli investimenti per il ripristino di aree degradate di proprietà comunale;
- b) destinare alla rinaturalizzazione le aree degradate e gli eventuali siti dismessi;
- c) prevedere opere di rinaturalizzazione all'interno delle fasce individuate, coordinandole con altri interventi realizzati sulla stessa asta fluviale;
- d) promuovere la creazione di fasce tampone alberate e cespugliate, con specie autoctone, aventi la funzione di riequilibrio ambientale tra le zone agricole ed i corpi idrici;
- e) regolamentare e prevedere limiti alle diverse tipologie di coltivazioni;
- f) promuovere il ricorso a tecniche di agricoltura ecocompatibile;
- g) dissuadere le utilizzazioni agricole fino al ciglio di sponda dei corsi d'acqua;
- h) evitare la rettifica e la modifica di tracciati naturali dei corsi d'acqua, limitando la risagomatura delle sponde e l'eliminazione della vegetazione naturale ed



*escludere la realizzazione di opere e/o manufatti che possano dar luogo a interruzioni dei corridoi biologici e delle fasce di salvaguardia in oggetto.*

### **Sistema ambientale**

L'intero territorio oggetto di intervento ricade all'interno di una vasta area definita come **Ambito di criticità**. La fascia di fondovalle del Bobore viene inserita tra i **bacini ad elevata criticità**, cioè tra i bacini e sottobacini ad elevata sensibilità per i quali è minima la pressione e massima la qualità ambientale definita dallo stato. All'art. 25 si prescrive che Gli Enti e le strutture competenti definiscono e prevedono, per tutti i bacini e sottobacini ad elevata criticità e ad elevata sensibilità, attraverso i piani di settore:

- a) gli indirizzi di carattere generale rivolti alle azioni di programmazione infrastrutturale finalizzate alla riduzione dei carichi inquinanti mediante la razionalizzazione delle reti fognarie e dei sistemi di depurazione;
- b) la razionalizzazione delle reti fognarie, con riduzione dei punti di scarico non depurati e del numero totale di scarichi attraverso il collettamento verso impianti di depurazione che garantiscano adeguati sistemi depurativi;
- c) il riutilizzo delle acque depurate per fini irrigui;
- d) il riciclo delle acque impiegate nei processi produttivi o il riutilizzo degli effluenti trattati in lavorazioni di carattere stagionale, mediante stoccaggio temporaneo e rilascio successivo;
- e) iniziative e strumenti formativi atti a garantire la massima resa e funzionalità dei sistemi di depurazione adottati.

### **Sistema dell'assetto economico-insediativo**

Il comune di Asti rientra tra i **Comuni polo della rete primaria**.

L'intervento ricade per gran parte all'interno di aree relative al sistema residenziale, in particolare coinvolge alcune zone sparse classificate come **Aree urbanizzate e urbanizzande da PRG**, mentre l'intero ambito di intervento è assegnato ai Sistemi di diffusione urbana, fatta eccezione per la fascia fluviale del Tanaro corrispondente al SIC.

### **3.6. PIANO FAUNISTICO VENATORIO**

Il Piano è stato approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 3635 del 26 aprile 2004. All'interno dell'area di intervento si possono individuare due aree perimetrare dal Piano come **Zone di ripopolamento e cattura (ZRC)**: San Marzanotto e Bobore (per l'esatta delimitazione vd. Tav. 2.I.DirP.d.B.6.1.2).

La zona San Marzanotto corrisponde alla superficie del SIC Stagni di Belangero. Essa, come riporta la scheda del Piano, si è sempre dimostrata idonea alla riproduzione della lepre e lungo gli argini si riscontra una forte presenza di fagiani e di numerose specie acquatiche stanziali, sia lungo il corso del fiume sia nei numerosi stagni artificiali che costellano l'area.

Nella zona Bobore, la cui componente predominante è quella collinare, è stato istituito il centro recupero rapaci della LIPU e nei dintorni sono previsti spazi per il rilascio degli



esemplari recuperati e per l'attività didattica, particolarmente interessante lungo le sponde dei torrenti Triversa e Borbore.

La parte IV del Piano faunistico "Interventi di gestione" definisce una serie di interventi utili al miglioramento ambientale, per ripristinare le condizioni degradate o distrutte dall'azione dell'uomo. Particolare rilievo viene dato alla scelta delle essenze da piantare gradite alla fauna, con vantaggi sia di natura faunistica che agronomica. Oltre al tipo di essenze da piantare, vengono fornite indicazioni anche sul tipo di lavorazioni ottimali ai fini faunistici, sulle modalità, sulla localizzazione.

### **3.7. "P.R.U.S.S.T DEL PIEMONTE MERIDIONALE: UNA PORTA NATURALE PER L'EUROPA"**

Il Programma di Riquilificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile realizzato dalla provincia di Cuneo è uno dei più estesi territorialmente e interessa, oltre la provincia promotrice, anche le province di Asti e Alessandria, d'intesa con i Comuni, le Comunità Montane e gli Enti parco partecipanti.

Il testo quadro è stato approvato nel 2002. Esso è stato recepito dalla Provincia di Asti con D.C.P. n. 9635 del 22 dicembre 2006.

### **3.8. IL PROGRAMMA INTEGRATO DI SVILUPPO LOCALE "LE COLLINE DEL MARE"**

L'Ente parchi e riserve naturali astigiani, in qualità di Ente capofila, la provincia di Asti, il Comune di Asti, il WWF – Sezione Locale di Asti e Polo Universitario Asti Studi Superiori, hanno definito, attraverso un Protocollo d'intesa stipulato in data 24 maggio 2005, per quanto di competenza e mediante specifiche dichiarazioni d'intenti, le linee di azione comuni, al fine di promuovere un programma integrato di sviluppo locale (P.I.S.L.) dei geositi, biotopi ed aree ecologiche denominato "LE COLLINE DEL MARE"

Obiettivi del P.I.S.L. sono:

- acquisire e coordinare tra di loro i progetti e le iniziative espresse dagli Enti territoriali per le aree protette, per quelle di interesse comunitario (SIC), per le aree individuate per il loro interesse naturalistico, paesistico e ambientale, collegandole tra di loro con corridoi ecologici e attivando iniziative rivolte al miglioramento silvo-culturale, da attivare o già in atto;
- stabilire tra le aree ed i siti di cui al punto c) un sistema di connessioni a reti fisiche comunicative e culturali ricercando ed incentivando le integrazioni possibili;
- dare supporto all'Ente Parchi nella redazione di un Programma Integrato atto alla realizzazione di corridoi di collegamento fra le aree di interesse naturalistico della provincia di Asti, con particolare riferimento a quello ecologico – funzionale tra i "Boschi di Valmanera" situati nel Comune di Asti e la "Riserva Naturale Speciale della Valle Andona, Val Botto e Valle Grande";

In generale il PISL si prefigge il recupero ambientale di specifiche aree SIC attraverso il recupero delle aree demaniali comprese lungo le fasce fluviali del Tanaro, partendo dal biotopo "Stagni di Belangero", sito nel Comune di Asti, che adeguatamente completato e gestito dall'Ente Parchi Astigiani, rappresenterà il primo tassello della rinaturalizzazione di tutto il fiume Tanaro, tale da restituire al corso d'acqua le naturali funzioni ecologico-ambientali, da sempre svolte, ma oggi seriamente minacciate.



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco II Lotto 2.1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

I progetti del Programma integrato sono raggruppati secondo due temi principali:

Tema A:

- Ac - LA BULA - SIC STAGNI DI BELANGERO (AT)
- Ad-e - CORRIDOI ECOLOGICI

Tema B:

- Ba - MUSEO PALEONTOLOGICO TERRITORIALE DEL MONFERRATO ASTIGIANO
- Bb-d - GEOSITI E RETE MUSEALE TERRITORIALE
- Be - STUDIO RELATIVO ALLA VALUTAZIONE DELLA MATRICE ENERGETICA

Gli interventi previsti sono i seguenti:

**Ac) “LA BULA” – SIC STAGNI DI BELANGERO:** completamento della rinaturalizzazione e della valorizzazione del biotopo, ad integrazione della prima fase già progettata, finanziata e completata al 30 aprile 2005, con il collegamento tra le aree rinaturate de “La Bula” e le aree umide denominate “Stagni di Belangero” (vd. Fig. 3.8.A); da qui, attraverso corridoi ecologici, da realizzarsi lungo le fasce demaniali del fiume Tanaro, saranno collegate le aree protette dei comuni di Castagnole Lanze e di Cerro Tanaro, poi il collegamento sarà diramato nel comune di Rocchetta Tanaro fino all’Alneto di proprietà del WWF; inoltre, in gestione sinergica con l’ Ente “Parchi Astigiani”, sarà garantita una rete di connessione ecologica con il Parco di Rocchetta Tanaro, ottenendo così il completando della rete delle aree protette astigiane, in raccordo con il corridoio ecologico di collegamento alla Riserva Naturale della Val Sarmassa.

In tale progetto di recupero ambientale si inserisce, in modo integrativo e sostanziale, il progetto dell’ASP di Asti di realizzazione (programma triennale 2005-2007) un impianto di produzione di energia elettrica da biogas ottenuta dall’utilizzo dei fanghi di depurazione, a valle dell’esistente impianto di depurazione lungo il fiume Tanaro, a Sud della città di Asti.

**Ad-e) “ CORRIDOI ECOLOGICI”:** realizzazione di un sistema di connessioni a reti fisiche comunicative e ambientali collegandole tra di loro con corridoi ecologici e attivando iniziative rivolte al miglioramento silvo-colturale, da attivare o già in atto (vd. Fig. 3.8.A).

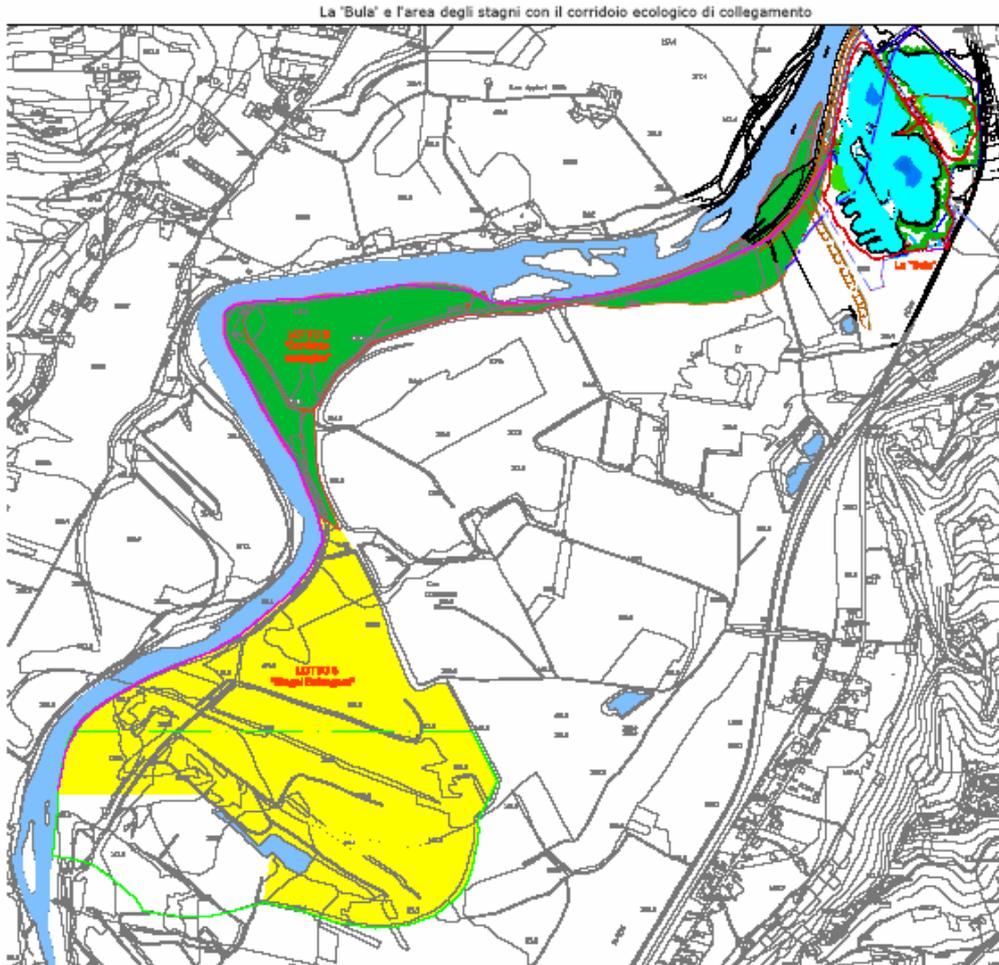


Fig. 3.8.A Stralcio della planimetria di intervento "Bula – ac- Rete di corridoi ecologici tra la Bula e gli Stagni di Belangero" (dallo Studio di Fattibilità - PRUSST Piemonte Meridionale)

### 3.9. IL PRUSST E IL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE DEL FIUME TANARO

La Provincia di Asti, nell'ambito del P.R.U.S.S.T. ha sviluppato, coerentemente con le indicazioni della pianificazione territoriale, un sistema di interventi finalizzati alla valorizzazione e recupero del Tanaro, per il tratto di competenza provinciale.

Tale intervento, che comprende progetti a carico sia di enti pubblici che di privati, consiste in un sistema organico di interventi di recupero, valorizzazione e tutela ambientale della fascia fluviale al fine di orientare i progetti di recupero delle numerose cave (in corso di esaurimento o attive) localizzate lungo l'asta del fiume, e allo stesso tempo, prevedere un progetto integrato di infrastrutture (es. piste ciclabili, punti di sosta, ecc.) volte alla fruizione dell'area e delle nuove mete di richiamo costituite dalle aree recuperate (zone umide naturalizzate attrezzate per il bird watching) (vd. Figg. 3.9.A/1-2).



Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco II Lotto 2.1dir  
PROGETTO PRELIMINARE  
STUDIO IMPATTO AMBIENTALE  
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione

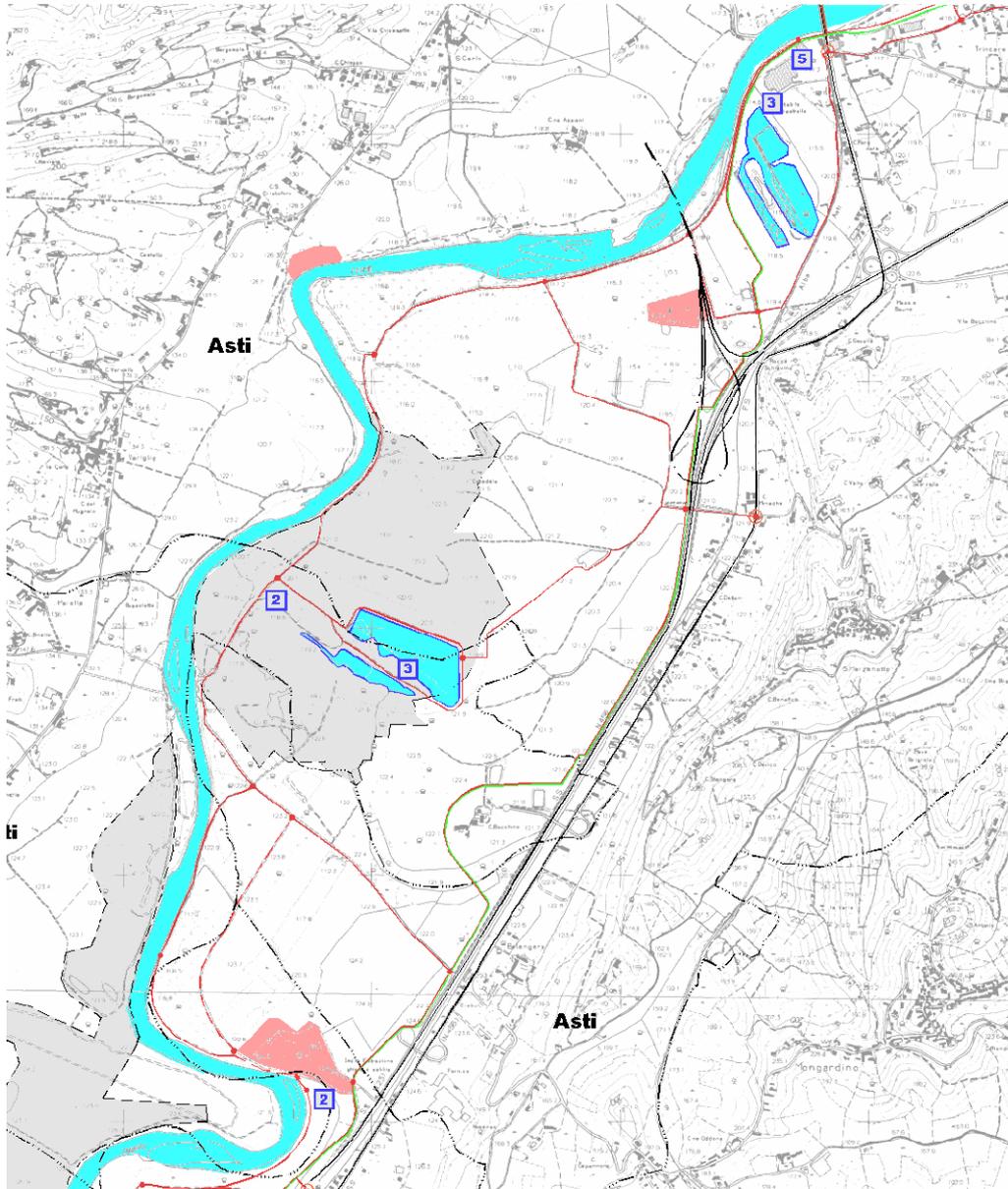
**LEGENDA**

	stagni e laghi esistenti		argineolenale esistente
	cave esistenti		risistemazione futura dell'argineolenale
	stagni e laghi previsti in altri progetti		piste ciclabili principali in progetto
	interventi previsti in altri progetti		piste ciclabili secondarie previste in altri progetti
	confine comunale		ingressi all'area ciclabile in progetto
	confine provinciale		piste ciclabili di collegamento esistenti
	viabilità principale		
	asse futura autostrada Asti - Cuneo		

*Fig. 3.9.A/1 Legenda  
Tavola Progetto di  
Valorizzazione del Fiume  
Tanaro*

**Interventi localizzati**

- 1** Punti ristoro
- 2** Posti tappa
- 3** Bird-watching
- 4** Parcheggio
- 5** Rampa di accesso argine



*Fig. 3.9.A/2 Stralcio della planimetria di “Lavori di completamento degli interventi di recupero, valorizzazione e tutela ambientale del fiume Tanaro in provincia di Asti (Provincia di Asti – Assessorato Pianificazione)*

Le cave costituiscono un settore molto importante per l'economia locale, ma, nel contempo, rappresentano un'attività con effetti negativi potenzialmente molto rilevanti per la fascia fluviale e per tutta l'area di riferimento.



Per questo motivo il P.A.E.P. provinciale (ancora in corso di approvazione) è stato sottoposto a verifica di compatibilità con il PRUSST al fine di conseguire la coerenza delle future attività del settore con gli obiettivi di valorizzazione del Fiume e della sua fascia.

#### **4. LA PIANIFICAZIONE LOCALE – PRG DI ASTI**

Il PRG vigente di Asti è stato approvato con D.G.R. n. 30-71 del 24 maggio 2000.

Per il presente studio è stata consultata la versione aggiornata fino alla Variante parziale n. 14, redatta ai sensi del 7° comma dell'art. 17 della L.R. 56/1977 e s.m.i., adottata con D.C.C. n. 53 del 30 maggio 2006, approvata definitivamente con D.C.C. n. 15 dell'8 febbraio 2007. La variante apporta una serie di modifiche imposte dalla modifica del quadro normativo di riferimento e dall'adeguamento al Piano Territoriale di Provinciale. In occasione di questa variante sono state introdotte specifiche e puntuali modifiche volte a soddisfare singole richieste di privati o di altri uffici dell'Amministrazione Comunale, ritenute compatibili con le linee programmatiche dello strumento urbanistico. Infine, le previsioni del PRG sono state trasferite sul nuovo supporto cartografico, reso disponibile grazie alla digitalizzazione di tutti i fogli di mappa del territorio comunale.

È stata prodotta la sovrapposizione del progetto in analisi sugli stralci delle tavole di Piano. Come si evince dagli elaborati 2.1.DirPd.6.1.3/4 gli ambiti coinvolti dal progetto in analisi sono classificati come segue:

##### **Collegamento Ospedale**

**Zona CD1** Area a prevalente destinazione commerciale destinata all'insediamento di medie e grandi strutture di vendita con offerta extralimentare.

##### **Zona D111**

**Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e per lo sport**

##### **Asse Principale tratto 1**

Km 0+025 – km 0+305, 79

**Aree inedificabili - Strade in progetto.** Art. 9 Nelle aree edificabili poste lungo il tracciato autostradale e delle strade di scorrimento a grande traffico, trovano applicazione le disposizioni in tema di contenimento dell'inquinamento acustico. L'attuazione del tracciato della tangenziale Ovest è subordinata alla predisposizione di una specifica relazione geologico tecnica e alle prescrizioni in essa contenute.

La fascia di rispetto per la strada in progetto passa attraverso due zone, a Ovest CD0.3 (area consolidata a prevalente destinazione commerciale), a Est TR0.2 (Area consolidata a prevalente destinazione turistica sportiva e per l'impiego del tempo libero).

**Area agricola** (art. 27) L'articolo riporta prescrizioni di tipo edilizio.

##### **Asse Principale tratto 2**

Km 0+000 – km 1+029



**Limite delle aree soggette a vincolo ai sensi della L. 431/1985 (fasce 150m per i corsi d'acqua)** art. 11bis Nelle aree che il PRG individua e vincola per la loro elevata qualità paesistico-ambientale, oltre alle prescrizioni proprie della zona, gli interventi devono essere orientati al ripristino e al recupero dei caratteri paesistico-ambientali e alla conservazione, se presenti, degli elementi tipici rilevanti del paesaggio agricolo quali ad esempio muri a secco, siepi, alberate e filari di piante.

**Area agricola** (art. 27) L'articolo riporta prescrizioni di tipo edilizio.

**Area per l'istruzione superiore all'obbligo** (Art. 8) e **strade in progetto** corrispondenti la viabilità di accesso al complesso scolastico (galleria artificiale).

**Area per attrezzature pubbliche di tipo direzionale, di supporto logistico e tecnologico, per attrezzature di tipo direzionale di società che svolgono un servizio di interesse generale e aree cimiteriali e strade in progetto** (tratto in rilevato)

**Area di pertinenza di linee ferroviarie** (FF.SS. Torino – Asti)

**Area agricola** (art. 27) L'articolo riporta prescrizioni di tipo edilizio

**Strade esistenti e relativa di fascia di rispetto**

#### **Galleria naturale (km 1+029 – 2+289)**

**Area agricola**

**Zona CP6.3 Perimetro delle aree per l'edilizia residenziale favorita da interventi pubblici** con una zona destinata a **spazi pubblici a parco, per il gioco e per lo sport** (su cui è prevista l'area del cantiere di imbocco)

#### **Asse collegamento Corso Alba – Cavalcavia Giolitti**

Km 0+000 – km 0+290

**Strade esistenti.** La rotatoria 1 interessa la superficie **SP1.1** a prevalente destinazione sportiva e per l'impiego del tempo libero. Il tratto sfrutta il tracciato di una strada già esistente, ma allargandosi il sedime coinvolge, a Est una **zona agricola**, a Ovest una **zona B9.1** a destinazione residenziale di consolidamento.

Km 0+290 – km 1+300

**Zona agricola.** Il sistema di svincolo viene previsto dal PRG, ma in una forma completamente diversa. Pertanto esiste in questo punto l'indicazione della **Strada in progetto**, ma non corrisponde al tracciato oggetto della presente analisi.

Il tratto di spalla del ponte sul Borbore entra nel perimetro della fascia dei 150m per i corsi d'acqua (L. 431/1985).

Km 1+300 – 1+600

Il Ponte sul Borbore interessa una fascia di **Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e per lo sport** e una fascia di **Aree ad orti urbani**. L'art. 8 prescrive che l'area è destinata alla creazione di un sistema di verde e servizi di confine e interposizione tra il centro abitato e il fiume Tanaro. In dette aree potranno essere realizzate tutte le opere e gli interventi propri delle specifiche destinazioni di zona con la finalità di qualificare le



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco II Lotto 2.1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

aree dal punto di vista dell'utilizzazione per verde gioco sport, tempo libero e della qualità e sicurezza degli insediamenti esistenti.

Il tratto finale corrisponde al tracciato di una strada in progetto, per la quale è prevista anche una fascia classificata come **Spazi pubblici, per il gioco e per lo sport**.

### **Viadotto sul Tanaro**

**Area agricola** (art. 27) L'articolo riporta prescrizioni di tipo edilizio

**Limite tra la fascia A e la fascia B**

**Limite tra la fascia B e la fascia C**

**Limite dell'area soggetta a vincolo ai sensi della L. 431/1985 (150m per i corsi d'acqua)**

### **Collegamento Ospedale**

Cantiere km 0+500: **zona B6.1, Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e per lo sport,**

Cantiere km 0+400 – 0+500: **zona D111**

### **Asse principale**

Cantiere imbocco Nord: **zona agricola**

Cantiere imbocco Sud: **zona Cp6.3 e Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e per lo sport**

Cantiere base e cls: **zona agricola**

Cantiere svincolo con futura Asti-Cuneo: **limite tra la fascia B e la fascia C**



## 5. VERIFICA DELLA COERENZA DEL PROGETTO CON LE LINEE DI SVILUPPO SETTORIALE E CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Il progetto della tangenziale sud-ovest alla città di Asti si ritrova nelle prime valutazioni in ordine alla necessità di dotare la città di un efficiente collegamento con il sistema autostradale che si andava articolando anche nella direzione sud, con l'arrivo dell'A33 AT-CN fino all'autostrada A21.

Inoltre, con la sempre più chiara identificazione delle problematiche che lo sviluppo cittadino poneva sul piano dell'accessibilità ai nuovi poli di generazione (es. Nuovo Ospedale, espansione verso sud, ecc..) è stata affrontata l'impostazione di un tracciato viario di livello funzionale "non autostradale", ma di collegamento a valenza "extraurbana" a ridosso del centro abitato di Asti, con frequenti raccordi con la viabilità esistente e con funzioni di "distributore" della mobilità periurbana<sup>1</sup>.

Pertanto le due infrastrutture, autostrada Asti-Cuneo e Collegamento sud-ovest, hanno percorso insieme il lungo processo che dalla definizione degli schemi funzionali hanno portato, via via alla progettazione dei vari Lotti, alcuni dei quali già approvati ed in procinto di essere realizzati.

Il collegamento sud-ovest è stato per un breve momento associato al tratto terminale dell'autostrada A33 (con caposaldo il casello di Asti-ovest anziché Asti-est), tanto che l'intero sistema afferente al nodo di Asti, con il resto del collegamento autostradale, rientra a tutti gli effetti tra le opere inserite nel 1° Programma delle Opere di Interesse strategico della legge Obiettivo.

Il progetto che ANAS ha posto a base della Gara per l'affidamento della Concessione dell'A33 tiene conto dei nuovi orientamenti emersi nel lungo e travagliato percorso dell'autostrada, prevedendo una strada di collegamento extraurbano connessa all'autostrada A33, a sud di Asti, in località Rocca Schiavino e lungo il percorso che la porta ad ovest della città, con il sistema viario locale (via Cuneo-Giolitti, c.so Alba, S.S. 10 in prossimità dello Svincolo di Asti ovest, C.so Ivrea) fino a giungere all'Ospedale Cardinal Massaia.

Il collegamento trova riscontro nelle indicazioni della programmazione e pianificazione di livello regionale e locale, tuttavia il tracciato, nella configurazione del progetto in esame, non trova una piena conformità nell'ambito della documentazione prodotta (studi di fattibilità) e nello strumento urbanistico comunale.

Infatti, data la genesi del progetto, studi pregressi e indicazioni del PRG del Comune di Asti non risultano tra loro coerenti come non vi è piena rispondenza tra il tracciato di PRG e quello di progetto.

Dal punto di vista funzionale sono state comunque rispettate le indicazioni, sia in ordine alle connessioni con la viabilità locale coinvolta, sia all'esigenza di definire un collegamento con l'Ospedale, non condizionato dai fenomeni di congestione della

---

<sup>1</sup> Dallo Studio di Fattibilità strada extraurbana sud-ovest - Collegamento con l'autostrada Asti-Cuneo tra Rocca Schiavina e la statale n.10 (corso Torino) – Comune di Asti, ottobre 2003



**Collegamento autostradale Asti – Cuneo – Tronco II Lotto 2.1dir**  
**PROGETTO PRELIMINARE**  
**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**  
**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO - Relazione**

conurbazione cittadina ma ad essa connesso tramite un'infrastruttura ad elevati prestazioni e capacità di trasferimenti centro periferia.

Dal punto di vista del coinvolgimento del sistema dei vincoli e delle aree ad elevato interesse paesaggistico è da segnalare l'attraversamento del SIC "Stagni di Belangero" e dell'"Oasi del Tanaro", costituita dalle aree golenali del Fiume Tanaro sottoposte a vincolo paesaggistico. Tale attraversamento è imposto dalla necessità di scavalcare il fondovalle del fiume che si inserisce come un cuneo nel settore meridionale della città.

L'infrastruttura, dovendo rispondere a precise prescrizioni dell'autorità competente in linea idraulica si insedia in viadotto (lunghezza complessiva pari a 1340 m, composto di 26 campate di luce variabile e senza pile in alveo), prevedendo con ciò la realizzazione di opere più *trasparenti* possibili ai flussi idrici e ai movimenti che caratterizzano il corridoio ecologico associato al fiume e al suo diretto intorno (fasce vegetate, zone umide e spazi agricoli del fondovalle).

Il settore di territorio della Collina di S. Pietro presenta una prevalente destinazione agricola anche se sono ben evidenti nuclei di insediamenti, alcuni anche di recente realizzazione, frutto di dinamiche che portano ad una espansione della città verso luoghi più ameni e meno congestionati.

Più congestionato e omologato alle periferie urbane il settore posto a ridosso della S.R.10, cui la tangenziale si connette nel punto terminale ad ovest, e per un tratto anche della bretella che porta all'Ospedale.

Dopo C.so Ivrea l'infrastruttura si inserisce in un'area classificata dal PRG area per spazi pubblici a parco, anche se di fatto tali spazi aperti costituiscono una fascia a verde con funzioni *ambientali*, interposta tra l'autostrada A21 e il sito in cui sorge l'ospedale.