

Collegamento tra l'A4 (Torino–Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri–Gravellona) in località Ghemme. Lotto 1

PROGETTO DEFINITIVO

COD.

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI

I PROGETTISTI:

ing. Vincenzo Marzi
Ordine Ing. di Bari n.3594
ing. Achille Devitofranceschi
Ordine Ing. di Roma n.19116

IL GEOLOGO:

geol. Serena Majetta
Ordine Geol. del Lazio n.928

RESPONSABILE DEL SIA

arch. Giovanni Magarò
Ordine Arch. di Roma n.16183

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

geom. Fabio Quondam

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO :

ing. Nicolò Canepa

PROTOCOLLO

DATA

Aggiornamento documentazione ambientale ai fini della conferma dei pareri di cui alla nota del MIT prot. 3038 del 16/03/2016

Relazione

CODICE PROGETTO

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

DPT007 D 1701

NOME FILE

T00IA10AMBRE01.docx

CODICE ELAB.

T00IA10AMBRE01

REVISIONE

A

SCALA:

-

C

B

A

emissione

Luglio 2018

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
2	IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO	4
2.1	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	4
2.2	PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI	6
2.3	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA - SETTORE SOCIO-ECONOMICO	6
2.4	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA - SETTORE AMBIENTE	6
3	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	9
3.1	LA PIANIFICAZIONE REGIONALE	9
3.1.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE	9
3.1.2	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE	13
3.2	LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	22
3.2.1	PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DI BIELLA	22
3.2.2	PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DI NOVARA	25
3.2.3	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI VERCELLI	26
3.3	LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE	33
3.3.1	PIANO REGOLATORE COMUNALE DI BRUSNENGO	33
3.3.2	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI GATTINARA	34
3.3.3	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI GHEMME	38
3.3.4	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI LOZZOLO	39
3.3.5	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI MASSERANO	42
3.3.6	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI ROASIO	44
3.3.7	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI ROMAGNANO SESIA	45
4	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI	46
4.1	TERZO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLE COMUNICAZIONI	46
4.2	OTTAVO RAPPORTO ANNUALE SULLO STATO DI AVANZAMENTO DELLE ATTIVITÀ 2012-2013	46
4.3	ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ IN PIEMONTE: LA GESTIONE DEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE	47
4.4	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI	48
5	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA - SETTORE SOCIO-ECONOMICO	50
5.1	DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA REGIONALE 2017-2019	50
6	VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA	51
6.1	AREE DI INTERESSE AMBIENTALE	51
6.2	BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI	53
6.3	VINCOLO IDROGEOLOGICO	54
7	RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	55
7.1	I RAPPORTI DI COERENZA	55
7.2	I RAPPORTI DI CONFORMITÀ	59
7.2.1	I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA	59
7.2.2	I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA	70

1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce l'aggiornamento del Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) che si inserisce nell'ambito dell'aggiornamento della documentazione ambientale di cui alla nota del MIT prot. 3038 del 16/03/2016 relativo al progetto definitivo del Collegamento viario della "Pedemontana Piemontese" tra la A4 e la A26 (Santhià - Biella - Gattinara- Ghemme) per il tratto viario compreso tra Masserano e Ghemme.

Il progetto in esame che si colloca in Piemonte, prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura il cui tracciato, circa di 16,4 chilometri, attraversa le tre province piemontesi di Biella, Vercelli e Novara. Tale infrastruttura, da realizzare ex novo, è finalizzata a garantire un collegamento diretto tra il territorio del comune di Masserano ed il comune di Ghemme, tramite la connessione tra la Strada Statale 142 e l'autostrada A26 Genova - Gravelona. Il tracciato di progetto è previsto in parallelo e a sud del tratto della SS142 la quale garantisce il collegamento attuale tra Masserano e Gattinara attraversando diversi centri abitati. Pertanto, il progetto in esame vuole fornire un'alternativa di maggiore funzionalità mediante la realizzazione di un' infrastruttura extraurbana principale (categoria B) che attraversa un ambito pressoché rurale, senza generare interferenze con centri residenziali.

Il tracciato, nello specifico, prevede quattro svincoli, uno ad inizio tracciato per il collegamento con la SP315 e la SS142, uno a fine tracciato per la connessione con l'autostrada ed altri due svincoli in prossimità di Roasio e Gattinara che collegano la nuova infrastruttura rispettivamente con la SP64 e la SS594. In tal modo l'infrastruttura viene inserita all'interno del territorio garantendo i collegamenti con le principali strade statali, provinciali e con l'autostrada, rispondendo efficientemente alla futura domanda di traffico prevista nell'area in oggetto.

Il presente documento, aggiornamento del Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA, è rivolto a documentare i rapporti esistenti tra le opere in progetto e gli atti di pianificazione e programmazione vigenti.

2 IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

2.1 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

La disamina degli strumenti pianificatori e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di studio è stata effettuata con riferimento alle indicazioni fornite dalla vigente legge urbanistica regionale del Piemonte, Legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56, recentemente oggetto di importanti mutamenti con l'entrata in vigore della Legge regionale n. 3 del 25 marzo 2013 "Modifiche alla legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo) e ad altre disposizioni regionali in materia di urbanistica ed edilizia".

Tale riforma muove i propri passi proprio dalla necessità di garantire un nuovo sistema di riferimento per il processo di pianificazione ai vari livelli amministrativi basato sulla copianificazione, per consentire l'affermarsi di politiche e azioni partecipate e condivise tese al conseguimento di obiettivi di sviluppo della comunità regionale in linea con i principi della sostenibilità, della tutela, della salvaguardia e del risanamento del territorio.

La riforma riconosce i seguenti strumenti di pianificazione per l'organizzazione e la disciplina d'uso del territorio:

- a) a livello regionale: il piano territoriale regionale (PTR), formato dalla Regione, che considera il territorio regionale anche per parti e ne esplica e ordina gli indirizzi di pianificazione; il piano paesaggistico regionale (PPR), o il piano territoriale regionale con specifica considerazione dei valori paesaggistici nel caso in cui la Regione decida di dotarsi di un unico strumento di pianificazione, formati in attuazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell' articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137);
- b) a livello provinciale e di area metropolitana: i piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP) formati dalle province e il piano territoriale di coordinamento della città metropolitana (PTCM), formato dalla città metropolitana, che considerano il territorio della provincia o dell'area metropolitana, delineano l'assetto strutturale del territorio e fissano i criteri per la disciplina delle trasformazioni, in conformità agli indirizzi di pianificazione regionale;
- c) a livello sub-regionale e sub-provinciale, per particolari ambiti territoriali o per l'attuazione di progetti o politiche complesse: i progetti territoriali operativi (PTO) e i piani e gli strumenti di approfondimento della pianificazione territoriale e paesaggistica. I PTO considerano particolari ambiti sub-regionali o sub-provinciali aventi specifico interesse economico, ambientale o naturalistico o interessati da progetti specifici o da iniziative di politica complessa, mentre i piani e gli strumenti di approfondimento della pianificazione territoriale e paesaggistica considerano particolari ambiti territoriali aventi preminenti caratteristiche di rilevante valore ambientale e paesaggistico;
- d) a livello comunale: i piani regolatori generali (PRG) aventi per oggetto il territorio di un singolo comune, o di più comuni riuniti in forme associate e i relativi strumenti di attuazione.

In tale processo assumono un ruolo determinante il PTR e il PPR: *il PTR [...] fornisce l'interpretazione e la lettura strutturale del territorio regionale, definisce gli indirizzi generali e settoriali di pianificazione del territorio della Regione anche ai fini del coordinamento dei piani, programmi e progetti regionali di settore, nonché delle direttive e degli atti programmatici approvati dal Consiglio regionale, aventi rilevanza territoriale.*

Il PPR o il piano territoriale regionale con specifica considerazione dei valori paesaggistici, comprensivo dei contenuti disciplinati dalla normativa statale, riconosce i caratteri peculiari e le caratteristiche paesaggistiche del territorio della Regione e ne delimita i relativi ambiti; stabilisce, altresì, specifiche disposizioni volte alla conservazione, alla valorizzazione e alla salvaguardia dei valori paesaggistici, nonché alla riqualificazione e rigenerazione dei territori degradati.

In conformità alle indicazioni contenute nel PTR e nel PPR o nel piano territoriale regionale con specifica considerazione dei valori paesaggistici, il PTCP e il PTCM *configurano l'assetto del territorio tutelando e valorizzando l'ambiente naturale nella sua integrità, considerano la pianificazione comunale esistente e coordinano le politiche per la trasformazione e la gestione del territorio che risultano necessarie per promuovere il corretto uso delle risorse ambientali e naturali e la razionale organizzazione territoriale delle attività e degli insediamenti.*

Stante il descritto impianto pianificatorio previsto dalla Legge regionale n. 3 del 25 marzo 2013, ed in considerazione della attuazione datane nella prassi dai diversi Enti territoriali e locali, il contesto pianificatorio di riferimento può essere identificato nei seguenti termini (cfr. Tabella 2-1).

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Piano Territoriale Regionale	Approvato con DCR n. 122-29783 del 21/07/2011
	Piano Paesaggistico Regionale	Approvato con DCR n. 233-35836 del 03/10/2017
Provinciale	Piano Territoriale Provinciale di Biella	Approvato con DCR n. 90-34130 del 17/10/2006. Variante n. 1 approvata con DCR n. 60-51347 del 01/12/2010
	Piano Territoriale Provinciale di Novara	Approvato con DCR n. 383-28587 del 05/10/2004
	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vercelli	Approvato con Atto del Consiglio Regionale n. 240-8812 del 24/02/2009
Comunale	PRGI Comune di Brusnengo	Approvato con DGR n. 11-10571 del 13/01/1987. Variante Parziale n. 19, approvata con DCC n. 24 del 27/07/2012
	PRG Comune di Gattinara	Approvato con DGR n. 10-192 del 21/06/2010. Variante Strutturale n. 1 approvata con DCC n. 4 del 26/02/2015
	PRG Comune di Ghemme	Approvato con DGR n. 80-07897 del 24/09/1986. Variante strutturale 1/2016 approvata con DCC n. 80 del 21/12/2016
	PRG Comune di Lozzolo	Approvato con DGR n. 5-7462 del 28/10/2002. Adeguamento alle osservazioni regionali approvato con DGR n. 40-230 del 04/08/2014

Ambito	Strumento	Estremi
	PRGI Comune di Masserano	Approvato con DGR n. 11-10571 del 13-01-1987. Variante di revisione del PRG approvata con DGR n. 54-2488 del 23/11/2015
	PRGI Comune di Roasio	Approvato con DGR n. 11-10571 del 13-01-1987. Approvazione della Variante Generale al PRGI con DGR n. 30-5625 del 08/04/2013
	PRG Comune di Romagnano Sesia	Approvato con DGR n. 3-3557 del 23/07/2001. Variante Parziale n. 17 approvata DCC n. 63 del 16/12/2015

Tabella 2-1 Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria generale

2.2 PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI

La pianificazione separata di settore è costituita nello specifico, date le caratteristiche dell'oggetto del presente Studio, dal settore trasporti.

Stante la natura dell'opera proposta ed in ragione della richiamata articolazione del quadro pianificatorio, nel caso in specie, questo è stato articolato secondo i diversi livelli di competenza nazionale e regionale, come riportato nella tabella che segue.

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	3° Piano dei Trasporti e delle Comunicazioni - Strategie	Adottato con DGR n. 16-14366 del 20/12/2004
	Ottavo rapporto annuale sullo stato di avanzamento delle attività 2012-2013	Predisposto dall'Osservatorio regionale delle infrastrutture di mobilità
	Accessibilità e Mobilità in Piemonte: la gestione del processo di pianificazione	Approvato con DGR n. 27-13113 del 25/01/2010
	Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti	Approvato con DCR n. 256-2458 del 16/01/2018

Tabella 2-2 Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria separata - Settore trasporti

2.3 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA - SETTORE SOCIO-ECONOMICO

In riferimento alla pianificazione e programmazione del settore socio-economico si dà evidenza allo strumento riportato nella tabella che segue.

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Documento di economia e finanza regionale 2017-2019	Approvato con DCR n. 181 - 42199 del 20/12/2016

Tabella 2-3 Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria separata - Settore socio-economico

2.4 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA - SETTORE AMBIENTE

La pianificazione ordinaria separata per il settore ambiente consultata in riferimento all'ambito territoriale

indagato è costituita dall'insieme di tutti i piani e programmi riportati nella tabella a seguire suddivisi rispetto alla componente ambientale specifica di riferimento.

Ambito	Strumento	Estremi
Aria	Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria	Con DGR n. 13-5132 del 05/06/2017 è stata adottata la Proposta di Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, il Rapporto Ambientale, la relativa Sintesi Non Tecnica
	Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale	Approvata con DGR n. 41-855 del 29/12/2014
Acqua	Piano di tutela delle acque	Approvato con DCR n. 117-10731 del 13/03/2007
	Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Po	Approvato con DPCM del 24/05/2001
	Piano di Gestione per il Distretto Idrografico del fiume Po	Approvato con DPCM del 8/02/2013
	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni	Approvato con Deliberazione n. 2/2016 del 03/03/2016 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del Fiume Po
Suolo	Classificazione sismica del territorio piemontese	Contenuta nella DGR n. 65-7656 del 21/05/2014
	Documento di Programmazione delle Attività Estrattive	Approvato con DGR n. 27-1247 del 06/11/2000
	Piano delle attività estrattive della Provincia di Novara	Approvato con DCR n. 120-29781 del 21/07/2011
Biodiversità	Piano forestale regionale 2017-2027	Approvato con DGR n.8-4583 del 23 gennaio 2017.
	Zonizzazione acustica del Territorio comunale di Brusnengo	Approvato con DCC n. 42 del 30/09/2003
Rumore	Zonizzazione acustica del Territorio comunale di Gattinara	Approvato con DCC n. 32 del 17/05/2005
	Zonizzazione acustica del Territorio comunale di Ghemme	Approvato con DCC n. 61 del 12/08/2009
	Zonizzazione acustica del Territorio comunale di Lozzolo	Approvato con DCC n. 6 del 15/02/2007
	Zonizzazione acustica del Territorio comunale di Masserano	Approvato con DCC n. 4 del 24/02/2005
	Zonizzazione acustica del Territorio comunale di Roasio	Approvato con DCC n. 32 del 28/04/2004
	Zonizzazione acustica del Territorio comunale di...	Approvato con DCC n. 41 del 28/12/2012

Ambito	Strumento	Estremi
--------	-----------	---------

	nale di Romagnano Sesia	
--	-------------------------	--

Tabella 2-4 Quadro di riferimento per la pianificazione ordinaria separata - Settore ambiente

In questa sede si sottolinea come la trattazione dei rapporti di conformità riguardanti aspetti direttamente connessi a fenomeni potenzialmente determinati dalle azioni di progetto, come ad esempio l'inquinamento atmosferico o quello acustico, oppure il rischio idraulico, possa trovare più pertinente trattazione all'interno di quelle parti dello Studio che compone la documentazione ambientale in aggiornamento nelle quali detti fenomeni sono indagati.

In ragione di tale considerazione, al preciso fine di evidenziare i termini nei quali, sia le opere progettuali si rapportino con gli indirizzi e/o le prescrizioni dei Piani a valenza ambientale, sia quelli in cui questi ultimi abbiano informato dette scelte, per la trattazione di tale tipologia di Piani si rimanda al Quadro di Riferimento Ambientale e segnatamente nei rispettivi capitoli dedicati alle componenti ambientali cui detti piani sono riferiti.

Unica eccezione è rappresentata dal Piano Paesistico Regionale, le cui trattazioni sono state condotte nell'ambito del presente Quadro di Riferimento, in ragione sia della sua natura di piano territoriale che, unitamente al Piano territoriale regionale, definisce gli indirizzi strategici per lo sviluppo sostenibile del territorio del Piemonte ai sensi della citata Legge regionale n. 3 del 25 marzo 2013.

Inoltre, per quanto attiene alla pianificazione nel settore delle attività estrattive, si sottolinea come questa sia anche strettamente funzionale all'elaborazione del Progetto Definitivo; in tale contesto, al preciso fine di evidenziare i termini in cui le scelte assunte nell'ambito della progettazione dell'opera abbiano a rapportarsi con i temi delle terre, l'esame di tali atti è stato affrontato in tale sede.

3 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

3.1 LA PIANIFICAZIONE REGIONALE

3.1.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il Consiglio Regionale del Piemonte, con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011, ha approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR) che costituisce il quadro degli indirizzi per il governo del territorio, ad ogni livello, per la programmazione regionale di settore, la programmazione negoziata, i piani di sviluppo delle grandi reti di servizi, che la Regione integra sistematicamente al fine di garantire un quadro conoscitivo coordinato e coerente con l'evoluzione delle esigenze.

Il PTR ha per oggetto:

- a) la predisposizione di un Quadro di riferimento strutturale riportante le analisi relative ai caratteri socioeconomici, alle potenzialità e alle criticità dei diversi territori della Regione;
- b) la definizione degli obiettivi strategici per lo sviluppo socioeconomico del territorio regionale anche con riferimento all'individuazione dei principali poli di sviluppo;
- c) la definizione di indirizzi per la pianificazione/programmazione territoriale di province, comunità montane e comuni al fine di garantirne, nel rispetto e nella valorizzazione delle autonomie locali, la complessiva rispondenza alle politiche di governo del territorio regionale.

Il PTR contiene:

- a) una interpretazione della struttura del territorio nella quale debbono essere riconosciuti gli elementi fisici, idrogeologici, ecologici, paesaggistici, culturali, insediativi, infrastrutturali e urbanistici che lo caratterizzano;
- b) la definizione di regole di conservazione e di trasformazione del territorio regionale;
- c) il Quadro di riferimento strutturale del territorio regionale per costruire il disegno strategico dei processi di sviluppo e trasformazione, le scelte normative, lo sviluppo operativo della pianificazione del territorio ai diversi livelli;
- d) la individuazione dei sistemi territoriali costituiti da ambiti sovracomunali nei quali si integrano la dimensione ambientale, sociale, culturale ed economica per il governo del territorio.

Per il perseguimento degli obiettivi assunti, il PTR individua 5 strategie diverse e complementari:

1. Riqualficazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio,
2. Sostenibilità ambientale, efficienza energetica,
3. Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica,
4. Ricerca, innovazione e transizione produttiva,
5. Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali.

Per ciascuna strategia il PTR detta disposizioni per gli strumenti della pianificazione territoriale che, ai diversi livelli, concorrono alla sua attuazione ed al perseguimento degli obiettivi assunti, dettando indirizzi, direttive e prescrizioni. Il PTR contiene esclusivamente indirizzi e direttive.

Per quanto attiene alla tipologia di opera in progetto indagata, si considera la strategia "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica" elencata al precedente punto 3, per la quale il Piano individua gli Obiettivi generali e specifici elencati nella Tabella 3-1, mentre la Parte V delle

norme di Piano ne definisce gli indirizzi e le direttive che gli strumenti di pianificazione territoriale devono attuare per il perseguimento degli stessi obiettivi definiti dal PTR.

Obiettivi generali	Obiettivi specifici
3.1 Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture	3.1.1 Sviluppo equilibrato e sostenibile di una rete di comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali che assicuri le connessioni esterne (interregionali e internazionali, corridoi europei) 3.1.2 Sviluppo equilibrato di una rete di comunicazioni stradali, autostradali e ferroviarie che assicuri le connessioni interne 3.1.3 Contenimento/razionalizzazione dei flussi veicolari del traffico urbano 3.1.4 Promozione dell'integrazione tra trasporti e uso del suolo con particolare riferimento ai nodi urbani 3.1.5 Promozione dell'intermodalità 3.1.6 Sostegno alla riconversione del sistema di mobilità dalla gomma al ferro per il trasporto di merci e persone 3.1.7 Promozione della mobilità ciclo-pedonale
3.2 Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica	3.2.1 Razionalizzazione della rete infrastrutturale dei servizi di connessione del sistema logistico regionale 3.2.2 Realizzazione di piattaforme logistiche transnazionali o di "cattura" esterna, in particolare retroportuale e aeroportuale 3.2.3 Gestione della logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di distribuzione commerciale
3.3 Sviluppo equilibrato della rete telematica	3.3.1 Estensione della rete infrastrutturale per la banda larga (fibra ottica, ADSL 2, ADSL 2 plus) per realizzare un servizio multiutenza diffuso sul territorio regionale 3.3.2 Diffusione di reti wireless su tutto il territorio regionale per la riduzione del digital divide

Tabella 3-1 Obiettivi generali e specifici della strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica"

Nello specifico per quanto attiene al perseguimento dell'obiettivo della "Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture", pertinente alla tipologia di opera indagata dal presente Studio, il PTR:

- compie una ricognizione sulla dotazione infrastrutturale regionale sintetizzata nella Tavola C di Piano "Strategia 3 – Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica" (Figura 3-1);
- descrive nell'allegato C con riferimento a ciascun Ambito di Integrazione Territoriale (AIT) i principali

- interventi di rilevanza sovralocale;
- rappresenta nella Tavola di progetto (Tavola “Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale Regionale”) i collegamenti di rilevanza regionale, interregionale, nazionale e internazionale, interessati da nuove realizzazioni o da riqualificazione dei tracciati esistenti.

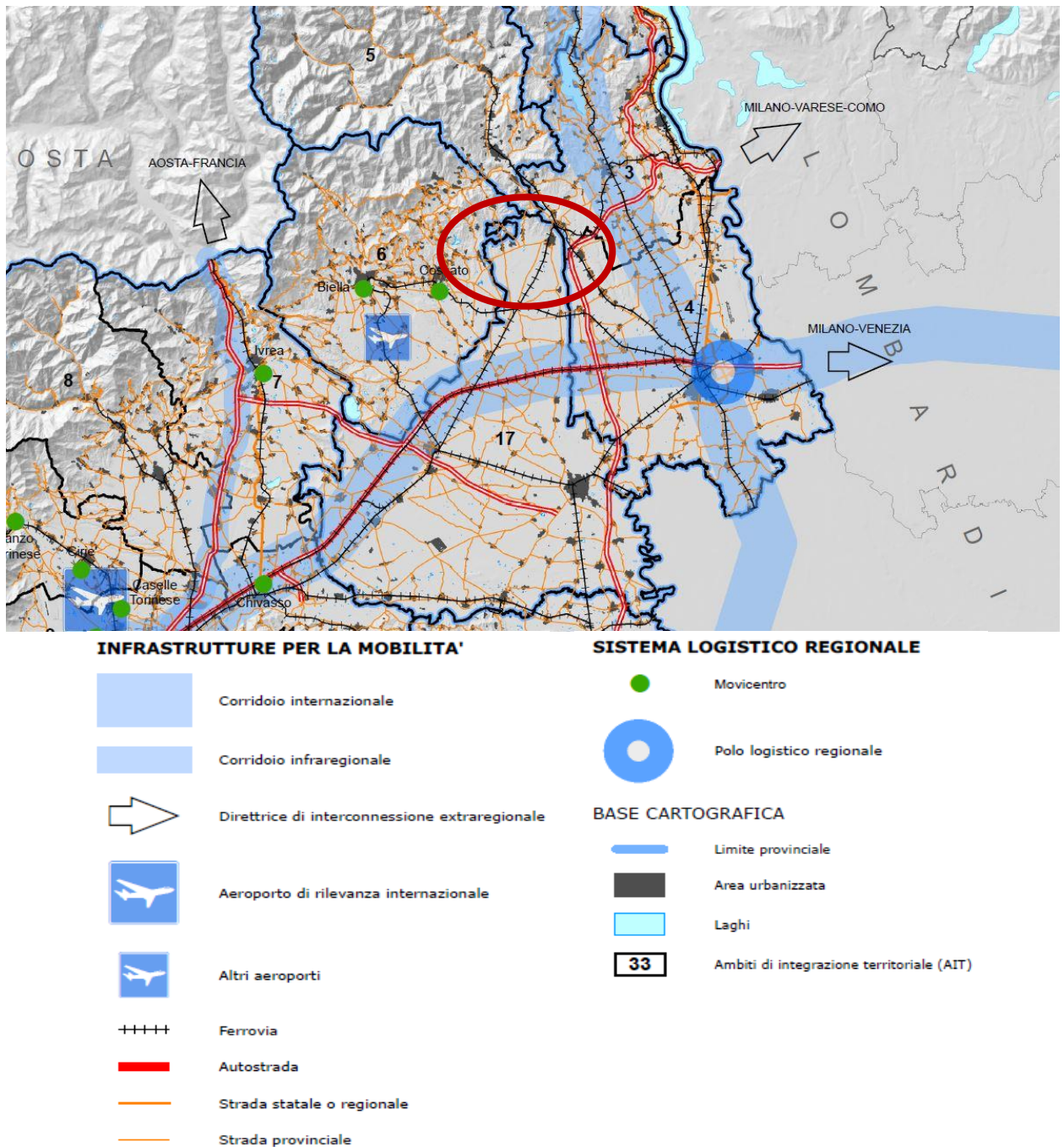


Figura 3-1 Tavola C “Strategia 3 – Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica”

Come si evince dalla Figura 3-1, l’opera progettuale indagata rientra negli Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) nn. 4 “Novara”, 6 “Biella” e 17 “Vercelli”.

Gli AIT sono sistemi territoriali e funzionali di livello regionale, che hanno lo scopo di favorire una visione integrata a scala locale di tutto ciò che il PTR intende governare. Essi costituiscono perciò un elemento di supporto alle fasi diagnostiche, valutative e strategiche del Piano per quanto riguarda le implicazioni locali delle scelte, riferimenti indispensabili per la promozione di azioni e progetti integrati coerenti con i caratteri dei territori interessati.

Per ciascun AIT si riportano nella Tabella 3-2 che segue le linee d'azione prevalenti relative alla tematica "Trasporti e logistica" da prendere in considerazione per la definizione delle politiche per lo sviluppo locale che costituiscono indirizzi e riferimenti di livello strategico, a scala regionale, da approfondire e integrare in sede di costruzione degli strumenti di programmazione e pianificazione alle varie scale (Allegato C alle norme di Piano).

AIT **Indirizzi per la tematica "Trasporti e logistica"**

4 "Novara"	<p>L'area novarese va pensata come nodo trasportistico e distretto logistico (di "cattura" e di primo trattamento delle merci) di livello internazionale, all'incrocio dei Corridoi europei 5 e 24, in un ambito geografico che comprende il retroporto di Genova nell'Alessandrino e la prossimità della regione milanese (Milano, Fiera a Rho-Però, Malpensa), attraverso la creazione di sinergie di complementarietà a scala macroregionale.</p> <p>Dal punto di vista tecnico occorre razionalizzare le interconnessioni tra le diverse reti e i loro collegamenti con gli insediamenti logistici, industriali e terziari (uffici, commercio, alberghi, business park, Università, Città della salute, centri di ricerca).</p> <p>Dal punto di vista territoriale e urbanistico, tale disegno deve iscriversi nel più vasto piano di riordino e riqualificazione urbana sopra indicato. Occorre infine realizzare i piani già approvati o in esecuzione relativi all'AV/AC ed all'autostrada Torino-Milano, alla connessione ferroviaria Alessandria-Mortara-Novara, agli accessi diretti a Malpensa, al potenziamento della connessione ferroviaria con Biella.</p> <p>Potenziamento attraverso il raddoppio ferroviario della tratta Vignale (Novara)-Oleggio-Arona (come previsto all'interno dell'Intesa Generale Quadro stipulata tra il Governo e la Regione Piemonte in data 23 gennaio 2009).</p>
6 "Biella"	<p>Integrazione dell'AIT nella grande viabilità sovregionale: attuazione dei progetti di connessione veloce di Biella con i fasci infrastrutturali dei corridoi 5 e 24: grande viabilità pedemontana (Masserano-Romagnano e raccordo di Biella con l'autostrada Torino-Milano); potenziamento delle linee ferroviarie che collegano Biella con Novara e con Santhià-Torino.</p> <p>Inserimento dell'aeroporto di Cerrione nel sistema aeroportuale del Nord-Ovest.</p>
17 "Vercelli"	<p>Integrazione del nodo di Vercelli nel sistema di Novara, in base a piani e programmi che escludano insediamenti logistici non coordinati e speculazioni immobiliari su aree agricole periurbane.</p> <p>Elettrificazione della linea Casale-Vercelli.</p>

Tabella 3-2 Le linee di azione per gli AIT 4 "Novara", 6 "Biella" e 17 "Vercelli"

Come si evince dalla precedente Tabella 3-2, per l'AIT 6 "Biella" tra le linee di azione individuate dal PTR

in riferimento alla tematica “Trasporti e logistica” vi è ricompresa l’integrazione dell’AIT nella grande viabilità sovraregionale mediante l’attuazione di progetti di connessione veloce di Biella con i fasci infrastrutturali dei corridoi 5 e 24: grande viabilità pedemontana (Masserano-Romagnano e raccordo di Biella con l’autostrada Torino-Milano); tali linee di azione, corrispondenti a nuove infrastrutture stradali in progetto, sono inoltre rappresentate all’interno della Tavola di progetto (Tavola “Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale Regionale”), allegata alla presente Relazione.

3.1.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), predisposto per promuovere e diffondere la conoscenza del paesaggio piemontese e il suo ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio, è stato adottato la prima volta con DGR n. 53-11975 del 4 agosto 2009.

A seguito della sua pubblicazione, il Piano è stato oggetto di numerose osservazioni da parte dei soggetti a vario titolo interessati, alle quali si è provveduto a dare puntuale riscontro fino ad arrivare alla predisposizione del nuovo PPR che è stato approvato con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017.

Il PPR disciplina la pianificazione del paesaggio e, unitamente al Piano Territoriale Regionale, definisce gli indirizzi strategici per lo sviluppo sostenibile del territorio del Piemonte.

Il PPR definisce modalità e regole volte a garantire che il paesaggio sia adeguatamente conosciuto, tutelato, valorizzato e regolato. A tale scopo promuove la salvaguardia, la gestione e il recupero dei beni paesaggistici e la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati.

Il PPR detta previsioni costituite da indirizzi, direttive, prescrizioni e specifiche prescrizioni d’uso per i beni paesaggistici di cui agli articoli 134, comma 1, lettere a e c, e 157 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i, nonché obiettivi di qualità paesaggistica, che nel loro insieme costituiscono le norme del PPR.

Per indirizzi si intendono le previsioni di orientamento e i criteri per il governo del territorio e del paesaggio rivolti alla pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica alle diverse scale; agli enti territoriali competenti è riconosciuta la potestà, nel rispetto degli indirizzi stessi, di esercitare una motivata discrezionalità nelle modalità di recepimento, purché in coerenza con le finalità e gli obiettivi individuati dal PPR.

Per direttive si intendono le previsioni che devono essere obbligatoriamente osservate nella elaborazione dei piani settoriali, dei piani territoriali e dei piani urbanistici alle diverse scale, previa puntuale verifica in sede di redazione del piano o della variante; eventuali scostamenti devono essere argomentati e motivati tecnicamente.

Per prescrizioni e specifiche prescrizioni d’uso si intendono le previsioni cogenti e immediatamente prevalenti ai sensi dell’articolo 143, comma 9, del D.lgs. 42/2004, con diretta efficacia conformativa sul regime giuridico dei beni paesaggistici e delle componenti oggetto del piano, che regolano gli usi ammissibili e disciplinano le trasformazioni consentite; le prescrizioni sono vincolanti e presuppongono immediata applicazione e osservanza da parte di tutti i soggetti pubblici e privati titolari di potestà territoriali o di diritti di proprietà e prevalgono sulle disposizioni eventualmente incompatibili contenute nei vigenti strumenti di pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica e nei relativi strumenti di attuazione.

La promozione della qualità del paesaggio è obiettivo prioritario della Regione, che assume il PPR come strumento fondamentale per il perseguimento di tale obiettivo, attraverso cinque strategie diverse e complementari, condivise con il PTR:

1. Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio,
2. Sostenibilità ambientale, efficienza energetica,
3. Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica,
4. Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva,
5. Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali.

Per il perseguimento di tali strategie, il PPR individua obiettivi e linee d'azione, coordinate tra loro, negli Allegati alle norme A - Sistema delle strategie e degli obiettivi del piano e B - Obiettivi specifici di qualità paesaggistica per ambiti di paesaggio, finalizzate alla tutela e valorizzazione dell'intero territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile specificatamente riferite alle diverse situazioni riscontrate.

In riferimento alla tipologia di opera progettuale indagata dal presente Studio, per quanto concerne la strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica" il Piano individua gli Obiettivi generali e specifici elencati nella Tabella 3-1 che segue.

Obiettivi generali	Obiettivi specifici
3.1 Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture	3.1.1 Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno) 3.1.2 Mitigazione degli impatti delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, per ripristinare connessioni, diminuire la frammentazione e gli effetti barriera
3.2 Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica	3.2.1 Integrazione paesistico-ambientale delle piattaforme logistiche, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno)
3.3 Sviluppo equilibrato della rete telematica	3.3.1 Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture telematiche, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno)

Tabella 3-3 Obiettivi generali e specifici per la strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica"

In riferimento agli Ambiti di paesaggio, trattati a seguire, sono riportati gli obiettivi e le linee di azione relative all'Ambito 19 "Colline Novaresi" e all'Ambito 22 "Colline di Curino e Coste della Sesia" all'interno dei quali rientra l'area oggetto di intervento.

Il PPR è costituito dai seguenti elaborati:

- a) Relazione,
- b) Norme di Attuazione,
- c) Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte,
- d) Schede degli ambiti di paesaggio,
- e) Elenchi delle componenti e delle unità di paesaggio,

- f) Tavole di Piano
 - P1 - Quadro strutturale,
 - P2 - Beni paesaggistici,
 - P3 - Ambiti e unità di paesaggio,
 - P4 - Componenti paesaggistiche,
 - P5 - Rete di connessione paesaggistica,
 - P6 - Strategie e politiche per il paesaggio,
- g) Rapporto ambientale,
- h) Sintesi non tecnica,
- i) Piano di monitoraggio.

Pertanto, ai fini del presente Studio sono state analizzate in dettaglio le tematiche relative agli Ambiti e unità di paesaggio ed alle Componenti e beni paesaggistici.

Ambiti e unità di paesaggio

Il PPR, ai sensi dell'articolo 135 del Codice, articola il territorio regionale in 76 ambiti di paesaggio (AP) che costituiscono complessi integrati di paesaggi locali differenti.

I 76 ambiti di paesaggio sono ulteriormente articolati in 535 unità di paesaggio (UP), intese come sub-ambiti connotati da specifici sistemi di relazioni che conferiscono loro un'immagine unitaria, distinta e riconoscibile.

Il PPR, in conformità con l'articolo 135 del Codice, nell'Allegato B delle presenti norme definisce per ciascun ambito di paesaggio gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica, con particolare attenzione alla salvaguardia dei paesaggi rurali e dei siti inseriti nella lista del Patrimonio mondiale dell'Unesco.

In coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'Allegato B, il PPR per ogni ambito individua azioni finalizzate:

- a) alla conservazione degli elementi costitutivi e delle morfologie, anche in ragione delle tipologie architettoniche, delle tecniche e dei materiali costruttivi, nonché delle esigenze di recupero dei valori paesaggistici;
- b) al recupero e alla riqualificazione delle aree significativamente compromesse o degradate;
- c) alla individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio in funzione della loro compatibilità con gli obiettivi stessi;
- d) alla conservazione delle caratteristiche paesaggistiche.

Come accennato, l'opera progettuale indagata rientra all'interno degli Ambiti 19 "Colline Novaresi" e 22 "Colline di Curino e Coste della Sesia", per i quali nella Tabella 3-4 che segue sono riportati gli obiettivi e le linee d'azione che devono essere considerati in sede di programmi o piani, generali o di settore, provinciali o locali, in riferimento alla strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica".

Ambito	Obiettivi	Linee di azione
19 "Colline Novaresi"	3.1.1. Integrazione paesaggistico-ambientale delle infrastrutture territoriali	Contenimento degli impatti prodotti dai grandi insediamenti (commerciali, golf)

Ambito	Obiettivi	Linee di azione
	li, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).	al fine di riqualificare situazioni alterate di porta urbana o di bordo (Sizzano).
22 “Colline di Curino e Coste della Sesia”	Nessun obiettivo individuato dal Piano	Nessuna linea di azione individuata dal Piano

Tabella 3-4 Le linee di azione per gli Ambiti 19 “Colline Novaresi” e 22 “Colline di Curino e Coste della Sesia”

In riferimento alle linee di azione definite dal PPR per gli Ambiti 19 e 22 finalizzate al raggiungimento degli obiettivi della strategia 3 “Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica”, non si evidenzia alcuna linea di azione pertinente alla tipologia di opera in progetto oggetto del presente Studio.

Componenti e beni paesaggistici

Il PPR riconosce le componenti paesaggistiche finalizzate ad assicurare la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio regionale.

Le norme contengono, per ciascuna componente:

- la definizione, i criteri identificativi e i riscontri sulle Tavole di Piano;
- gli obiettivi di tutela e valorizzazione;
- le previsioni, in termini di indirizzi, direttive e prescrizioni.

Le previsioni dei beni paesaggistici di cui all'articolo 134 e 157 del Codice sono definite da quelle delle componenti in essi ricadenti.

Per quanto concerne l'intervento progettuale oggetto del presente Studio, osservando l'elaborato cartografico “Piano Paesaggistico Regionale: Componenti paesaggistiche” (Tavola “Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Paesaggistico Regionale”) le componenti ed i beni paesaggistici interessati da esso sono di seguito elencati e per le quali si riportano a seguire le relative disposizioni dettate dalle norme di Piano:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del D.lgs. 42/2004
 - Bene individuato ai sensi della L. 1497/1939, del DM 21/09/1984 e del D.L. 312/1985;
- Sistema idrografico
 - Zona fluviale allargata e zona fluviale interna;
 - I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna (art. 142 co. 1, lett. c del D.lgs. 42/2004);
- Territori coperti da foreste e da boschi
 - Territori a prevalente copertura boscata;
 - I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'art. 2, commi 2 e 6, del D.lgs. n. 227/2001

- (art. 142 co. 1, lett. g del D.lgs. 42/2004);
- Aree naturali protette e altre aree di conservazione della biodiversità
 - i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dai parchi (art. 142 co. 1, lett. f del D.lgs. 42/2004);
 - Aree di elevato interesse agronomico;
 - Viabilità storica e patrimonio ferroviario
 - Rete varia di età romana e medievale;
 - Rete viaria di età moderna e contemporanea;
 - Rete ferroviaria storica;
 - Patrimonio rurale storico
 - Presenza stratificata di sistemi irrigui;
 - Belvedere, bellezze panoramiche, siti di valore scenico ed estetico
 - Percorsi panoramici;
 - Fulcri del costruito;
 - Elementi caratterizzanti di rilevanza paesaggistica;
 - Relazioni visive tra insediamento e contesto
 - Aree caratterizzate dalla presenza diffusa di sistemi di attrezzature o infrastrutture storiche;
 - Aree rurali di specifico interesse paesaggistico
 - Sistemi paesaggistici agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati;
 - Sistemi paesaggistici rurali di significativa omogeneità e caratterizzazione dei coltivi: le risaie;
 - Insule specializzate e complessi infrastrutturali;
 - Insediamenti rurali
 - Aree rurali di pianura o collina;
 - Aree rurali di pianura;
 - Aree caratterizzate da elementi critici e con detrazioni visive
 - Elementi di criticità lineari.

In riferimento agli immobili ed aree tutelate ai sensi degli articoli 136 e 157 del D.lgs. 42/2004 il PPR individua specifiche prescrizioni d'uso riportate nelle singole schede del Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte.

Per quanto concerne il Bene individuato ai sensi della l. 29 giugno 1939, n. 1497, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 27 giugno 1985, n. 312, con DD.MM. 1 agosto 1985 interessato dal tracciato stradale in progetto, esso è costituito dall'area denominata "Aree della Baraggia Vercellese ricadenti nei comuni di Masserano, Brusnengo, Roasio, Lozzolo, Gattinara, Lenta, Rovasenda e Castelletto Cervo" (D.M. 01/08/1985), per il quale il PPR individua le seguenti prescrizioni specifiche:

Deve essere salvaguardata la visibilità dei beni culturali e degli elementi a rilevanza paesaggistica; a tal fine gli interventi modificativi delle aree poste nelle loro adiacenze non devono pregiudicare l'aspetto visibile dei luoghi né interferire in termini di volumi, forma, materiali e cromie con i beni stessi. L'installazione di impianti per le infrastrutture di rete, per la telecomunicazione e di produzione energetica non deve pre-

giudicare le visuali panoramiche percepibili dai luoghi privilegiati di osservazione del paesaggio, dalle bellezze panoramiche e/o dalle altre componenti percettivo-identitarie, ovvero dai beni culturali e dagli elementi a rilevanza paesaggistica indicati in tale area. Gli interventi di riassetto idrogeologico, di messa in sicurezza dei versanti e di regimazione idraulica devono essere prioritariamente realizzati con opere di ingegneria naturalistica. Al fine di tutelare l'integrità del paesaggio baraggivo non sono consentite modifiche e alterazioni del terreno effettuate attraverso sbancamenti o livellamenti se non finalizzati al mantenimento dell'assetto geomorfologico e allo svolgimento delle pratiche agricole. Gli interventi sul patrimonio edilizio rurale esistente o quelli di nuova realizzazione non devono alterare gli elementi scenico-percettivi che compongono il paesaggio agrario circostante attraverso la realizzazione di volumi che per forma, posizione e colore modifichino la percezione visiva dei luoghi; per i nuovi fabbricati a uso agrosilvopastorale non è consentito l'impiego di strutture prefabbricate, metalliche e in cemento armato, lasciate a vista. Gli interventi sugli altri edifici devono essere coerenti con i caratteri tipologici e costruttivi distintivi dell'edificato consolidato e compatibili con la morfologia dei luoghi e la salvaguardia delle visuali, nonché con gli elementi di valore ambientale, storico-culturale e paesaggistico. Le eventuali previsioni di nuova edificazione devono essere poste nei lotti liberi interclusi o in contiguità con le aree edificate esistenti, senza compromettere aree integre e totalmente separate dal contesto edificato, ricercando un'ideale integrazione con i caratteri insediativi del tessuto consolidato. Gli interventi riguardanti i comparti edilizi non residenziali devono privilegiare il riutilizzo e la riqualificazione delle aree e degli edifici dismessi; eventuali nuove realizzazioni devono garantire un corretto inserimento paesaggistico, in particolare in relazione ai valori paesaggistici del bene, alla morfologia naturale dei luoghi e ai caratteri scenico-percettivi dell'area e prevedere, qualora necessario, la realizzazione di opere di mitigazione che limitino l'impatto visivo delle stesse. Le aree di pertinenza del demanio militare all'atto della loro dismissione sono da destinare ad attività compatibili con i valori paesaggistici e ambientali dell'area quali, ad esempio, le attività connesse alla Riserva naturale esistente. Per evitare la formazione di edificazioni a nastro e per garantire la continuità paesaggistica, devono essere conservati i varchi liberi. Non è consentita l'apertura di nuovi siti di cava; gli interventi di coltivazione nelle aree di cava esistenti, anche in ampliamento, devono prevedere il recupero contestuale delle aree dismesse e di deposito inerti nonché delle infrastrutture di servizio privilegiando l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica. Le sistemazioni agrarie, che prevedono l'asportazione di materiale argilloso, sono consentite solo se finalizzate al miglioramento fondiario, con sistemazione del piano campagna finale recuperato senza riporto di materiale dall'esterno. La differenza tra la quota del suddetto piano campagna finale recuperato e il piano originario deve essere compresa tra +/- 200 cm. Le opere idrauliche funzionali alle attività agricole devono essere realizzate con geometrie, materiali e cromie tali da ridurre l'impatto visivo, privilegiando tecniche di ingegneria naturalistica. Eventuali nuovi tracciati viari e l'adeguamento di quelli esistenti devono essere realizzati adattandosi all'andamento delle linee morfologiche dei paesaggi attraversati nonché con gli elementi di valore ambientale, storico-culturale e paesaggistico; inoltre la posa in opera di barriere di protezione deve risultare compatibile con la morfologia dei luoghi e la salvaguardia delle visuali. La viabilità minore deve essere mantenuta nella sua integrità con specifica attenzione alla conservazione delle strade bianche; in caso di dimostrata impossibilità a mantenere il piano viabile originario per ragioni di elevata pendenza, è consen-

tito l'utilizzo di altre tecniche costruttive che devono comunque garantire un adeguato inserimento paesaggistico. Lungo la viabilità panoramica non è ammessa la posa in opera di cartellonistica o altri mezzi pubblicitari ad eccezione di installazioni previste dalla normativa in materia di circolazione stradale o di cartellonistica pubblica per la fruizione e promozione turistica.

Per quanto concerne il sistema idrografico (art. 14 delle NTA), il PPR individua le zone fluviali, distinguendole in zone fluviali "allargate" e zone fluviali "interne", la cui delimitazione tiene conto:

- a) del sistema di classificazione delle fasce individuate dal Piano di Assetto Idrogeologico (A, B e C);
- b) delle aree che risultano geomorfologicamente, pedologicamente ed ecologicamente collegate alle dinamiche idrauliche, dei paleovalvei e delle divagazioni storiche dei corsi d'acqua, con particolare riguardo agli aspetti paesaggistici;
- c) delle aree tutelate ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera c, del D.lgs. 42/2004.

Le zone fluviali "allargate" comprendono interamente le aree di cui alle precedenti lettere a, b e c; le zone fluviali "interne" comprendono le aree di cui alla lettera a e c; in assenza delle fasce del PAI, la zona fluviale interna coincide esclusivamente con le aree di cui alla lettera c; in tale caso la zona fluviale allargata è presente solo in situazioni di particolare rilevanza paesaggistica ed è rappresentata sulla base degli elementi della lettera b e di eventuali elementi derivanti da trasformazioni antropiche.

In riferimento alle "zone interne", ferme restando le prescrizioni del PAI, nonché le indicazioni derivanti dagli altri strumenti della pianificazione e programmazione di bacino per quanto non attiene alla tutela del paesaggio, il PPR individua le seguenti prescrizioni:

- *le eventuali trasformazioni devono garantire la conservazione dei complessi vegetazionali naturali caratterizzanti il corso d'acqua, anche mediante misure mitigative e compensative atte alla ricostituzione della continuità ambientale del fiume e al miglioramento delle sue caratteristiche paesaggistiche e naturalistico-ecologiche, tenendo conto altresì degli indirizzi predisposti dall'Autorità di bacino del Po in attuazione del PAI e di quelli contenuti nella Direttiva Quadro Acque e nella Direttiva Alluvioni;*
- *la realizzazione degli impianti di produzione idroelettrica deve rispettare gli eventuali fattori caratterizzanti il corso d'acqua, quali cascate e salti di valore scenico, nonché l'eventuale presenza di contesti storico-architettonici di pregio ed essere coerente con i criteri localizzativi e gli indirizzi approvati dalla Giunta regionale.*

Con i territori coperti da foreste e da boschi il PPR (art. 16 delle NTA) individua le foreste e i boschi di cui all'articolo 142, comma 1, lett. g del D.lgs. 42/2004, quale componente strutturale del territorio e risorsa strategica per lo sviluppo sostenibile dell'intera regione stabilendone le seguenti prescrizioni:

I boschi identificati come habitat d'interesse comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e che sono ubicati all'interno dei confini dei siti che fanno parte della Rete Natura 2000 costituiscono ambiti di particolare interesse e rilievo paesaggistico; all'interno di tali ambiti fino all'approvazione dei piani di gestione o delle misure di conservazione sito-specifiche si applicano le disposizioni di cui alle "Misure di conservazione per la tutela dei siti della Rete Natura 2000 in Piemonte" deliberate dalla Giunta regionale.

Gli interventi che comportino la trasformazione delle superfici boscate devono privilegiare soluzioni che consentano un basso impatto visivo sull'immagine complessiva del paesaggio e la conservazione dei valori storico-culturali ed estetico-percettivi del contesto, tenendo conto anche della funzione di intervallo fra le colture agrarie e di contrasto all'omogeneizzazione del paesaggio rurale di pianura e di collina.

Fatto salvo quanto previsto per i precedenti boschi identificati come habitat d'interesse comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, per la gestione delle superfici forestali si applicano le disposizioni e gli strumenti di pianificazione di cui alla l.r. 4/2009 e i relativi provvedimenti attuativi.

Il PPR riconosce e individua i parchi nazionali e regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi, quali le aree contigue e le riserve nazionali e regionali di cui all'articolo 142, comma 1, lett. f del D.lgs. 42/2004, assoggettati alla disciplina in materia di autorizzazione paesaggistica, per i quali ne stabilisce le seguenti prescrizioni:

Nei parchi nazionali, regionali e provinciali dotati di piano d'area sono consentiti esclusivamente gli interventi conformi con i piani d'area vigenti, se non in contrasto con le prescrizioni del PPR stesso.

Nei parchi privi di piano d'area fino all'approvazione del piano d'area adeguato al PPR sono cogenti le norme prescrittive di quest'ultimo e, per quanto non in contrasto, quelle contenute negli strumenti di governo del territorio vigenti alla data dell'approvazione del PPR stesso, nel rispetto delle norme di tutela e di salvaguardia stabilite dalla legge istitutiva dell'area protetta e delle eventuali misure di conservazione della Rete Natura 2000.

Il PPR riconosce le aree a elevato interesse agronomico come componenti rilevanti del paesaggio agrario e risorsa insostituibile per lo sviluppo sostenibile della Regione.

Per tali aree il Piano (art. 20 delle NTA) ne individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.

Il PPR riconosce gli immobili, i percorsi, i tratti stradali e quelli ferroviari di interesse storico-culturale di livello regionale, comprendendo le infrastrutture e le opere d'arte a essi connesse, distinti in: rete viaria di età romana e medioevale, rete viaria di età moderna e contemporanea e rete ferroviaria storica.

Anche in questo caso, il Piano (art. 22 delle NTA) ne individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.

Il PPR tutela le aree, gli immobili e i connessi sistemi di infrastrutturazione del territorio, espressione del paesaggio rurale storicamente consolidato, comprese le sistemazioni agrarie di pertinenza e le residue trame di appoderamento antico, tra le quali individua la presenza stratificata di sistemi irrigui.

Analogamente, il Piano (art. 25 delle NTA) ne individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.

Il PPR individua i siti e i contesti di valore scenico ed estetico, meritevoli di specifica tutela e valorizzazione, tra cui i percorsi panoramici, tratti di strade, sentieri, ferrovie, fruibili dal pubblico e dalle quali si gode

di visuali panoramiche sui paesaggi di pregio.

Per quanto riguarda tale componente paesaggistica, il Piano (art. 30 delle NTA) ne individua le direttive senza stabilirne specifici indirizzi e prescrizioni.

Sono stati individuati inoltre Fulcri del costruito ed Elementi caratterizzanti di rilevanza paesaggistica in prossimità dello svincolo di Gattinara senza esserne direttamente interferiti; analogamente anche per tali elementi il citato art. 30 delle NTA ne individua le direttive senza stabilirne specifici indirizzi e prescrizioni.

Il PPR individua e tutela i luoghi caratterizzati da peculiari interazioni di componenti edificate e parti libere coltivate o naturaliformi, o da relazioni morfologiche dei fondali, dei profili paesistici e delle emergenze visive. Tra questi individua le aree caratterizzate dalla presenza diffusa di sistemi di attrezzature o infrastrutture storiche (idrauliche, di impianti produttivi industriali o minerari, di impianti rurali: terrazzamenti, lottizzazioni fondiarie).

Anche per quanto concerne tale componente paesaggistica, il Piano (art. 31 delle NTA) ne individua esclusivamente direttive senza stabilirne specifici indirizzi e prescrizioni.

Il PPR riconosce e tutela le aree caratterizzate da peculiari insiemi di componenti coltivate o naturaliformi con specifico interesse paesaggistico-culturale, individuando tra questi:

- i sistemi paesaggistici agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati;
- i sistemi paesaggistici rurali di significativa omogeneità e caratterizzazione dei coltivi - le risaie.

Per tale componente paesaggistica il PPR (art. 32 delle NTA) ne individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.

Il PPR individua le principali aree edificate per funzioni specializzate, distinte dal resto del territorio e in particolare le insule specializzate che comprendono:

1. le aree militari o carcerarie;
2. le principali aree estrattive e minerarie;
3. i complessi ospedalieri;
4. le piste motoristiche, gli impianti da golf e gli altri impianti sportivi, i campeggi, le grandi strutture commerciali, i grandi vivai, i parchi tematici e i cimiteri di estesa dimensione o esterni all'urbanizzato;
5. i depuratori, le discariche, gli impianti speciali, le attrezzature produttive speciali e le raffinerie.

Per tali aree il PPR (art. 39 delle NTA) individua le seguenti prescrizioni:

La realizzazione di nuovi impianti per la produzione di energia, compresi quelli da fonti rinnovabili, deve essere coerente, oltre che con le previsioni delle norme del PPR, con i criteri localizzativi e qualitativi definiti a livello nazionale e regionale.

Il PPR individua le aree dell'insediamento rurale nelle quali le tipologie edilizie, l'infrastrutturazione e la sistemazione del suolo sono prevalentemente segnate da usi storicamente consolidati per l'agricoltura, l'allevamento o la gestione forestale, con marginale presenza di usi diversi.

Tra gli insediamenti rurali, si distinguono, secondo le morfologie insediative, le aree rurali di pianura o col-

lina e le aree rurali di pianura.

Il PPR (art. 40 delle NTA), per tale componente paesaggistica ne individua esclusivamente direttive.

Il PPR individua particolari aree caratterizzate da elementi paesaggisticamente critici ed esposte a rischi di detrazione visiva, derivanti da processi di urbanizzazione e infrastrutturazione; per tali aree promuove il recupero e la rigenerazione, quali interventi prioritari per la qualificazione del territorio e del paesaggio, con particolare attenzione ai casi in cui sono coinvolti siti, beni e componenti di pregio.

Tra tali elementi sono distinti gli elementi lineari costituiti da:

1. infrastrutture a terra o impianti costituenti barriera visiva o ecologica (grandi strade, ferrovie o attrezzature);
2. infrastrutture aeree impattanti quali elettrodotti, impianti a fune, antenne;
3. sistemi arteriali lungo strada.

Per tale componente paesaggistica il PPR (art. 41 delle NTA) ne individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.

3.2 LA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

3.2.1 PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DI BIELLA

Il Piano Territoriale Provinciale (PTP) di Biella, per il quale è stata approvata la Variante n. 1 con DCR n. 60-51347 del 1° dicembre 2010, orienta i processi di trasformazione territoriale della Provincia ed organizza le manovre di conservazione e protezione attiva dei valori naturali e storico culturali presenti sul territorio Provinciale, alla luce di obiettivi strategici selezionati al fine di assicurare lo sviluppo sostenibile della società e dell'economia biellese.

Il PTP di Biella risponde agli adempimenti che gli sono affidati dal PTR verificandone, integrandone o specificandone le previsioni anche attraverso l'attribuzione di specifiche prestazioni alla pianificazione urbanistica comunale, al perfezionamento della progettazione territoriale, allo sviluppo dell'attività di ricerca. In particolare, il PTP di Biella individua gli elementi territoriali a cui si applicano le previsioni di tutela e valorizzazione relative al Sistema delle Emergenze Paesistiche, al Sistema del Verde, alle Aree Protette Nazionali e Regionali, alle Aree con Strutture Culturali di Forte Dominanza Paesistica, alle Aree ad Elevata Qualità Paesistico Ambientale, al Sistema dei Suoli ad Eccellente e Buona Produttività, ai Centri Storici ed alla Rete dei Corsi d'Acqua. Il PTP di Biella inoltre integra e sviluppa gli indirizzi di governo del Territorio del PTR in relazione alla Rete Ferroviaria, alle Autostrade, alla rete stradale regionale, ai Centri Intermodali, agli Aeroporti, ai Servizi di Area Vasta, alle Aree Produttive, ai Centri Abitati e alle Aree di Diffusione Urbana, alle Dorsali di Riequilibrio Regionale, alla Zona di Ricarica della Falda.

In particolare, il PTP di Biella:

- concorre alla individuazione delle attività, degli spazi e delle infrastrutture funzionali alla delimitazione degli ambiti territoriali potenzialmente interessati dai centri intermodali e dalle piattaforme logistiche;
- specifica i criteri per la localizzazione dei poli terziari di terzo livello e dei centri per medie e grandi strutture di vendita.

Il P.T.P. è costituito dai seguenti elaborati:

1. il documento programmatico "Il sistema degli obiettivi e delle politiche",
2. la relazione illustrativa, comprensiva della valutazione di compatibilità ambientale,
3. le tavole di piano
 - dalle tavole della serie CTP "Carta dei Caratteri Territoriali e Paesistici"
 - o CTP-ART Articolazione territoriale in ambienti insediativi,
 - o CTP-PAE Sensibilità paesistiche e ambientali,
 - dalle tavole della serie IGT "Carta degli Indirizzi di Governo del Territorio"
 - o IGT-U Politiche per l'assetto urbanistico e infrastrutturale,
 - o IGT-F Politiche territoriali della fruizione,
 - o IGT-S Inventario degli elementi normativi e IGT-S+ Strona per l'asta del torrente Strona,
 - a. IGT-A Politiche per l'assetto del sistema agricolo e rurale,
4. le norme di attuazione,
5. il Rapporto Ambientale.

Ai fini del presente Studio sono state analizzate le seguenti Tavole di Piano e relative norme rispetto all'opera progettuale indagata:

1. CTP-PAE Sensibilità paesistiche e ambientali (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale Provinciale di Biella"),
1. IGT-A Politiche per l'assetto del sistema agricolo e rurale (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale Provinciale di Biella"),
2. IGT-U Politiche per l'assetto urbanistico e infrastrutturale (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale Provinciale di Biella").

Con riferimento alla tavola relativa alle Sensibilità paesistiche e ambientali, il tratto stradale in progetto ricadente nell'ambito del PTP di Biella interessa i seguenti elementi così come individuati dal Piano stesso:

- Beni ambientali
 - Boschi e foreste (art. 2.2 delle Norme)
 - Corsi d'acqua e relative fasce di rispetto fluviale (art. 2.3 delle Norme)
- Beni culturali
 - Paesaggi agrari di interesse culturale (art. 2.11 delle Norme)
- Aree a dominante costruita (art. 3.2 delle Norme)

Il PTP, seguendo le direttive in materia dettate dal PTR, tutela e valorizza il sistema forestale in relazione alla gestione della risorsa, alla prevenzione del dissesto e al consolidamento della rete ecologica provinciale e rientrano nelle categorie dei beni ambientali sottoposte a vincolo ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/04.

Analogamente anche i corsi d'acqua e relative fasce di rispetto fluviale rientrano nelle categorie dei beni ambientali sottoposte a vincolo ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/04. Inoltre, Al fine di favorire il riformarsi della vegetazione spontanea e la costituzione di corridoi ecologici, nonché di consentire il regolare svol-

gimento delle attività di vigilanza, manutenzione, irrigazione e difesa del suolo, ad una distanza inferiore a 10 m dagli alvei incisi dei corsi d'acqua sono vietati:

- la nuova edificazione,
- l'utilizzazione agricola del suolo fatte salve quelle in atto,
- i rimboschimenti a scopo produttivo,
- gli impianti per l'arboricoltura da legno.

Attraverso i paesaggi agrari di interesse culturale il PTP individua le aree caratterizzate dalla presenza delle colture viticole e risicole che rappresentano elemento distintivo e caratterizzante del paesaggio e ne promuove la tutela e la conservazione. Per queste aree, i Comuni, in sede di formazione degli strumenti urbanistici, provvedono a precisare le delimitazioni operate dal PTP e a individuare le forme della tutela idonee a garantire la conservazione della risorsa e la valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente rurale. Il PTP individua il perimetro delle aree prevalentemente utilizzate per gli insediamenti urbani residenziali, produttivi, terziari, o destinate ad ospitare tali insediamenti sulla base delle previsioni urbanistiche vigenti, qualificandole come "aree a dominante costruita". Per tali aree le norme non definiscono alcuna prescrizione pertinente all'opera progettuale indagata.

Osservando la tavola relativa alle politiche per l'assetto del sistema agricolo e rurale, si evince che il tracciato stradale in progetto corrisponde pressappoco con quello proposto dal PTP riguardo alla stessa Pedemontana piemontese, attraversando territori caratterizzati da:

- vigneti e risaie, quali paesaggi agrari di interesse culturale, per i quali sono già state riportate in precedenza le disposizioni dettate dalle norme del PTP, nonché riconosciute come aree interessate dalle colture di specializzazione DOC e DOP (art. 3.8).

Per tali aree il PTP stabilisce l'indirizzo ai PRG di minimizzare gli usi del territorio riduttivi della risorsa suolo e di valorizzare i contenuti paesaggistici e fruitivi dei paesaggi agrari, degli ambiti ricompresi nelle aree di prima e seconda classe di capacità d'uso del suolo e nelle aree interessate dalle colture viticole e risicole di specializzazione (DOC e DOP);

- aree coltivate (Seminativi e prato pascoli), per le quali le norme non individuano alcuna disposizione specifica in merito;
- aree a dominante costruita, per le quali sono già state riportate in precedenza le disposizioni dettate dalle norme del PTP.

Analizzando l'opera stradale in progetto rispetto alle politiche per l'assetto urbanistico e infrastrutturale emerge che il tracciato stradale corrisponde pressappoco con il tracciato della Pedemontana piemontese così come individuato dal PTP stesso.

Secondo quanto stabilito dalle norme di piano (art. 3.11), i tracciati appartenenti alla rete e interconnessioni autostradali segnalati dal PTP costituiscono riferimento per la localizzazione delle nuove infrastrutture; la progettazione ne stabilirà i tracciati definitivi, anche con eventuali scostamenti, alla luce delle valutazioni puntuali relative alle analisi di dettaglio.

La progettazione delle nuove infrastrutture dovrà specificare le misure di mitigazione ambientale e pae-

saggistica e di compensazione e gli indicatori di monitoraggio degli effetti prodotti sul contesto ambientale di riferimento dalla realizzazione degli interventi in progetto.

3.2.2 PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DI NOVARA

Il Piano Territoriale Provinciale PTP di Novara, approvato con DCR n. 383-28587 del 5 ottobre 2004, è redatto con riferimento al quadro legislativo e normativo nazionale e regionale. In particolare, esso è conforme alle disposizioni della legge 142/1990 e della LR 56/1977.

Il PTP attraverso le proprie norme stabilisce:

- obiettivi: indicazione delle aspettative derivanti dalla messa in atto delle previsioni di piano;
- indirizzi: orientamenti, sollecitazioni e inviti rivolti alla pianificazione locale ed a quella attuativa del PTP, dai quali è possibile discostarsi esclusivamente motivando adeguatamente le ragioni di scelte diverse;
- direttive: disposizioni specifiche del PTP riferite alla pianificazione locale ed attuativa, da rispettare nella predisposizione degli strumenti di pianificazione di competenza;
- prescrizioni: disposizioni immediatamente prevalenti sulla disciplina di livello comunale vigente, e vincolanti anche nei confronti degli interventi settoriali e dei privati, ai sensi del comma 4 dell'art. 8 L.R. 56/77 e smi.

Il P.T.P. è costituito dai seguenti elaborati di progetto:

- Norme di Attuazione,
- Tavole di piano
 - tavola A caratteri territoriali e paesistici,
 - tavola B indirizzi di governo del territorio,
 - tavola C infrastrutture e rete per la mobilità,
- Relazione.

Il P.T.P. è integrato dai seguenti elaborati aventi valore descrittivo:

- Quadro analitico conoscitivo
 1. Il contesto regionale e interregionale e allegati statistici,
 2. Il sistema provinciale e le specificità locali, con i seguenti allegati ai capitoli
 - Cap. 2.1. Struttura e dinamiche socio-economiche,
 - Cap. 2.2. Struttura insediativa,
 - Cap. 2.3. Le reti e i servizi di mobilità,
 - Cap. 2.5. L'assetto storico-culturale,
 - Cap. 2.6.1. Vincoli paesistici e ambientali,
 - Cap. 2.6.2 Ambiti di paesaggio,
- Tavole di analisi
 - tavola 1 struttura insediativa: mosaico degli strumenti urbanistici locali,
 - tavola 2 rete della viabilità,
 - tavola 3 uso del suolo,
 - tavola 4 carta delle unità geoambientali,
 - tavola 5 beni urbanistici, architettonici e archeologici,

- tavola 6 vincoli paesistici e ambientali,
- tavola 7 paesaggio e ambiente,
- tavola 8 vincolo idrogeologico.

Ai fini del presente Studio sono state analizzate le Tavole di Piano e relative norme rispetto all'opera progettuale indagata:

- tavola A caratteri territoriali e paesistici (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale Provinciale di Novara"),
- tavola B indirizzi di governo del territorio (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale Provinciale di Novara"),
- tavola C infrastrutture e rete per la mobilità (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale Provinciale di Novara").

Analizzando la tavola A si evince che il tratto dell'opera stradale in oggetto ricadente nell'ambito del PTP di Novara interessa porzioni di territorio appartenenti alla Rete ecologica individuata dal Piano per la tutela/riqualificazione del paesaggio e dell'ambiente e per la garanzia di uno sviluppo compatibile del territorio.

Le norme di Piano (art. 2.8) individuano per la rete ecologica obiettivi, indirizzi e direttive, senza stabilirne specifiche prescrizioni.

Osservando la tavola B risulta che il tratto stradale in progetto ricadente nell'ambito del PTP di Novara non interferisce con nessuno degli elementi costituenti gli Indirizzi di governo del territorio, mentre osservando il progetto stradale in rapporto agli elementi costituenti le "Infrastrutture e rete per la mobilità" (tavola C) risulta di chiara lettura la connessione della strada in progetto con l'Autostrada mediante il nuovo svincolo di Ghemme, in un ambito territoriale per il quale il Piano ne indica la previsione di nuovi tracciati stradali regionali e provinciali privi di sviluppo tecnico progettuale.

In riferimento al sistema stradale l'art. 5.1 delle NTA individua le seguenti prescrizioni pertinenti con l'opera progettuale indagata:

Nella progettazione di nuove strade e negli interventi di adeguamento della rete esistente, devono essere previsti manufatti di attraversamento per superare le barriere di separazione e ricomporre la continuità biologica del territorio, con particolare riferimento alla continuità dei corridoi ecologici indicati dal PTP.

I tracciati stradali devono ottemperare ai seguenti requisiti:

- *essere progettati in coerenza con le indicazioni di sviluppo degli insediamenti contenute negli strumenti di pianificazione locale;*
- *selezionare adeguatamente le intersezioni con la rete locale, limitandone il numero ed evitando coincidenze con la viabilità di accesso alle unità edilizie private;*
- *mantenere un livello di impatto acustico nei limiti di norma nei confronti dell'edilizia circostante;*
- *mantenere nel corso del tempo (mediante norme e/o fasce di vincolo imposte dagli strumenti urbanistici) le caratteristiche progettuali di capacità, sicurezza e scorrimento del traffico.*

3.2.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI VERCELLI

Il Piano Territoriale della Provincia di Vercelli (PTCP), approvato dal Consiglio Regionale con Atto n. 240-

8812 del 24.02.2009, è piano territoriale di coordinamento provinciale ai sensi delle vigenti leggi. Esso delinea l'assetto strutturale del territorio della provincia, in conformità agli indirizzi del PTR e della programmazione socio-economica della Regione.

Il PTCP di Vercelli è altresì piano di tutela e valorizzazione dell'ambiente naturale nella sua integrità, ed in specie nell'ambito della protezione della natura, della tutela delle acque, della difesa del suolo e del paesaggio. Esso considera in modo specifico il valore paesistico del territorio della provincia e costituisce piano di tutela e valorizzazione del paesaggio e delle specificità di questo, a tutti gli effetti di legge.

Il PTCP di Vercelli risponde agli adempimenti che gli sono affidati dal Piano Territoriale Regionale verificandone, integrandone o specificandone le previsioni. In particolare, il Piano integra le previsioni di tutela e valorizzazione del PTR relative al Sistema delle emergenze paesistiche, al Sistema del verde, alle Aree protette nazionali e regionali, alle Aree con strutture colturali di forte dominanza paesistica, alle Aree ad elevata qualità paesistico ambientale, al Sistema dei suoli ad eccellente e buona produttività, ai Centri storici ed alla Rete dei corsi d'acqua. Il PTP inoltre integra e sviluppa gli indirizzi di governo del Territorio del PTR in relazione alla Rete ferroviaria, alle Autostrade, alla rete stradale regionale, ai Centri intermodali, agli Aeroporti, ai Servizi di area vasta, alle Aree produttive, ai Centri, alle Dorsali di riequilibrio Regionale, alla Zona di ricarica della falda.

Il PTCP di Vercelli definisce:

1. le porzioni di territorio da sottoporre a particolare disciplina ai fini della tutela delle risorse primarie, della difesa del suolo dal dissesto idrogeologico, della prevenzione e difesa dall'inquinamento;
2. le porzioni di territorio da sottoporre a particolare disciplina ai fini della tutela e della valorizzazione dei beni storico-architettonici ed ambientali, delle aree protette e delle aree di interesse paesaggistico e turistico;
3. i criteri localizzativi per le reti infrastrutturali, i servizi, le attrezzature e gli impianti produttivi e commerciali di interesse e livello sovracomunale;
4. i criteri, gli indirizzi e le principali prescrizioni che devono essere osservati nella formazione dei piani a livello comunale o di settore; il PTCP precisa quali sono le eventuali prescrizioni immediatamente prevalenti sulla disciplina urbanistica comunale vigente e vincolanti anche nei confronti dei privati;
5. i casi e gli ambiti territoriali nei quali la specificazione o l'attuazione del PTCP è devoluta, anche attraverso all'impiego di intese fra pubbliche amministrazioni e fra queste e soggetti privati, ad altro strumento, o progetto, o complesso coordinato di progetti.

Il PTCP di Vercelli è costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione Illustrativa,
- Valutazione Ambientale Strategica (VAS),
- Elaborati grafici alla Relazione Illustrativa
 - Allegati cartografici
 - P.1.A Ambiti territoriali,
 - P.1.B /a Tutela e valorizzazione del paesaggio come sistema di ecosistemi,
 - P.1.B /b Tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali e ambientale,
 - P.1.B /c Prevenzione e riduzione del rischio idrogeologico,

- P.1.B /d Assetto insediativo e infrastrutturale,
- P.1.B /e Ambiti di Pianificazione e Progettazione a livello provinciale,
- P.1.C./1-3 Area di pianura,
- P.1.C./2-3 Area di collina,
- P.1.C./2-3 Area di montagna,
- Tavole di Piano
 - P.2.A Tutela e valorizzazione del paesaggio come sistema di ecosistemi,
 - P.2.B Tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali e ambientale,
 - P.2.C Prevenzione e riduzione del rischio idrogeologico,
 - P.2.D Assetto insediativo e infrastrutturale,
 - P.2.E Ambiti di Pianificazione e Progettazione a livello provinciale,
- Norme Tecniche di Attuazione.

Ai fini del presente Studio sono state analizzate le Tavole di Piano e relative norme rispetto all'opera progettuale indagata:

- P.2.A Tutela e valorizzazione del paesaggio come sistema di ecosistemi (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vercelli"),
- P.2.B Tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali e ambientale (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vercelli"),
- P.2.D Assetto insediativo e infrastrutturale (Tavola "Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vercelli").

Analizzando il primo elaborato relativo alla "Tutela e valorizzazione del paesaggio come sistema di ecosistemi" si evince che il tratto stradale in progetto ricadente nell'ambito del PTCP di Vercelli attraversa i seguenti elementi così come individuati dal Piano stesso:

- Zona 1 Sistema delle reti ecologiche
 - Macchie e corridoi primari a matrice naturale - Zona 1a,
 - Macchie e corridoi naturali a matrice mista - Zona 1b,
- Sistema agricolo diversificato,
- Ambiti di pianificazione e programmazione a livello superiore
 - Parchi regionali,
 - Limite tra la fascia A e B del PAI,
 - Limite tra la fascia B e C del PAI,
 - Limite esterno alla fascia C del PAI,
- Previsioni insediative del Piano Regolatore Generale
 - Aree residenziali,
 - Aree produttive,
 - Altro.

In riferimento alla Zona 1 Sistema delle reti ecologiche e relative Macchie e corridoi primari a matrice na-

turale (Zona 1a) e Macchie e corridoi naturali a matrice mista (Zona 1b), le norme del PTCP di Vercelli all'art. 12 individuano una serie di prescrizioni, tra cui alla lettera d:

I Comuni, in sede di pianificazione urbanistica generale, definiscono norme per i tipi di intervento ammessi nel Sistema delle reti ecologiche, tenendo conto delle seguenti disposizioni:

1. sono subordinate alla realizzazione di interventi di recupero ambientale delle aree interessate dai lavori, le seguenti opere:
 - strade primarie e di scorrimento di nuovo impianto o in ampliamento di tracciati esistenti;
 - infrastrutture di trasporto in sede propria (ferrovie, tramvie, funivie, funicolari, ecc.);
 - reti tecnologiche;
 - impianti di depurazione, trattamento e smaltimento delle acque di scarico ad eccezione degli impianti di depurazione naturale (fitodepurazione e lagunaggio);
 - campi da golf;
 - depositi di materiali a cielo aperto di superficie superiore a 1.000 mq;
 2. detto recupero ambientale dovrà riguardare le aree residue interessate dalle attività di trasformazione (scavi, terrapieni, piazzali, margini delle strade e dei parcheggi), incluse quelle utilizzate durante la fase di cantiere; gli interventi di recupero dovranno essere realizzati secondo i vigenti criteri tecnici oggetto di provvedimenti regionali ("Criteri tecnici per l'individuazione e il recupero delle aree degradate e per la sistemazione e rinaturalizzazione di sponde ed alvei fluviali e lacustri" - D.C.R. 2/4/97 n.377-4975, Capo II);
 3. il recupero ambientale delle seguenti infrastrutture:
 - direttrici di livello sovraregionale, che assicurano i collegamenti nazionali ed internazionali; direttrici di livello provinciale che assicurano i collegamenti fra i comuni della provincia
 - e degli impianti ed infrastrutture di cui all'art. 55 delle norme (Servizi e infrastrutture terziarie e direzionali, Servizi e infrastrutture per il trattamento delle merci, Servizi e infrastrutture aeroportuali, Servizi e infrastrutture pista di collaudo, Servizi e infrastrutture Parcheggio a Servizio del Comprensorio Turistico "Monterosa 2000", Aree per impianti di trattamento rifiuti);deve prevedere, oltre alla sistemazione delle aree residue, il restauro naturalistico a bosco di una fascia continua parallela all'infrastruttura, di larghezza non inferiore a metri dieci, da individuare all'interno della fascia di rispetto dell'infrastruttura stessa ed in coerenza con le vigenti norme di legge;
- [...].

Per quanto riguarda il Sistema agricolo diversificato, le norme di Piano all'art. 15 individuano le seguenti prescrizioni:

I Comuni, in sede di pianificazione urbanistica generale, definiscono norme per i tipi di intervento ammessi nella Zona agricola diversificata, tenendo conto delle seguenti disposizioni:

1. sono subordinate alla realizzazione di interventi di recupero ambientale delle aree interessate dai lavori le seguenti opere:
 - strade primarie e di scorrimento di nuovo impianto o in ampliamento di tracciati esistenti;
 - infrastrutture di trasporto in sede propria (ferrovie, tramvie, funivie, funicolari ecc.);

- *reti tecnologiche interrato e in superficie;*
 - *interporti e centri intermodali;*
 - *discariche e impianti di smaltimento dei rifiuti e trattamento dei rifiuti;*
 - *impianti di depurazione, trattamento e smaltimento delle acque di scarico, ad eccezione degli impianti di depurazione naturale (fitodepurazione e lagunaggio) e delle vasche Imhoff;*
 - *piste per corse e prove auto, moto, motocross;*
 - *campi da golf;*
 - *attività estrattive, di lavorazione e frantumazione di materiali anche se svolte al di fuori delle cave;*
 - *depositi di materiali a cielo aperto di superficie superiore a 1.000 mq;*
2. *il recupero ambientale dovrà riguardare le aree residue interessate dalle attività di trasformazione (scavi, terrapieni, piazzali, margini delle strade e dei parcheggi) incluse quelle utilizzate durante la fase di cantiere; gli interventi di recupero dovranno essere realizzati secondo i vigenti criteri tecnici oggetto di provvedimenti regionali ("Criteri tecnici per l'individuazione e il recupero delle aree degradate e per la sistemazione e rinaturalizzazione di sponde ed alvei fluviali e lacustri" - D.C.R. 2/4/97 n.377-4975, Capo II);*
3. *il recupero ambientale delle seguenti infrastrutture:*
- *direttrici di livello sovregionale, che assicurano i collegamenti nazionali ed internazionali (infrastrutture di I livello: autostrade);*
 - *direttrici di livello regionale, che assicurano il collegamento fra Vercelli ed i capoluoghi delle province limitrofe (infrastrutture di II livello di interesse regionale);*
 - *direttrici di livello provinciale che assicurano i collegamenti fra i Comuni della Provincia (infrastrutture di II livello di interesse provinciale);*
 - *nonché quello degli impianti ed infrastrutture di cui al citato art. 55, deve prevedere, oltre alla sistemazione*
 - *delle aree residue, il restauro naturalistico a bosco di una fascia continua parallela all'infrastruttura, di larghezza non inferiore a metri dieci, da individuare all'interno della fascia di rispetto dell'infrastruttura stessa;*
- [...].

Con riferimento alla tavola di Piano relativa alla Tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali e ambientale si evincono alcune interferenze dell'opera in progetto con i seguenti elementi individuati dal Piano:

- Tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali e ambientali
 - Beni ambientali (SIC, SIR, ZPS),
 - Sistema della viabilità storica,
 - Sistema dei canali irrigui,
 - Testimonianza storico-architettoniche, documentali, rurali: casine e baite,
- Ambiti di pianificazione e programmazione a livello superiore
 - Parchi regionali,

- Limite tra la fascia A e B del PAI,
- Limite tra la fascia B e C del PAI,
- Limite esterno alla fascia C del PAI,
- Previsioni insediative del Piano Regolatore Generale
 - Aree residenziali,
 - Aree produttive,
 - Altro.

Ai sensi dell'art. 19 delle Norme, ferme restando le disposizioni di protezione, conservazione, tutela e valorizzazione previste per il patrimonio culturale dal D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i., il PTCP di VerCELLI riconosce e sottopone a specifiche normative i beni o sistemi di beni culturali ed ambientali tra cui:

- Sistema della viabilità storica,
- Sistema dei canali irrigui,
- Testimonianze storico-architettoniche, documentarie, rurali cascine e baite,
- Zone di protezione speciale (ZPS), Siti di Importanza Comunitaria (SIC), Siti di Importanza Regionale (SIR).

Per il sistema della viabilità storica (art. 20) e per il sistema dei canali irrigui (art. 21) il PTCP individua le seguenti prescrizioni:

- i Comuni, in sede di adeguamento del PRG, riportano nelle Tavole di Piano le strade appartenenti al sistema della viabilità storica e della tradizione locale e i canali appartenenti al sistema dei canali storici;
- i Comuni, attraverso il PRG, e la Provincia, in sede di formazione dei Piani Attuativi del Piano Territoriale Provinciale, possono integrare il sistema della viabilità storica, aggiungendo strade di antica formazione e quello dei canali irrigui individuando ulteriori canali; possono altresì, formulare ulteriori disposizioni per la tutela e la valorizzazione del sistema della viabilità storica e dei canali irrigui.

Per quanto concerne le testimonianze storico-architettoniche, documentarie, rurali: Cascine e Baite, il PTCP non dispone alcuna prescrizione in merito, demandando ai Comuni l'analisi di dettaglio per la verifica dell'effettiva sussistenza di valori documentari, nonché la definizione delle norme per gli interventi edilizi su cascine e baite, fatte salve norme già vigenti e procedure derivanti da vincoli di Legge esistenti.

Per quanto in ultimo riguarda l'assetto insediativo e infrastrutturale, l'opera stradale in progetto interessa i seguenti elementi così come individuati dal PTCP:

- Disposizioni per ambiti di riordino e sviluppo urbanistico
 - Ambiti di potenziamento e riordino del sistema produttivo e terziario
- Disposizioni per aree di interesse ambientale e turistico
 - Ambiti di sviluppo di funzioni sportivo-ricreative a valenza ambientale
- Disposizioni per la rete della viabilità di rilievo territoriale
 - Completamento Pedemontana
 - Infrastrutture viarie provinciali esistenti e da potenziare
 - Rete ciclabile esistente

- Disposizioni per il sistema ferroviario e a fune art. 60
 - Linea binario semplice da potenziare e/o riqualificare
- Ambiti di pianificazione e programmazione a livello superiore
 - Parchi regionali,
 - Limite tra la fascia A e B del PAI,
 - Limite tra la fascia B e C del PAI,
 - Limite esterno alla fascia C del PAI,
- Previsioni insediative del Piano Regolatore Generale
 - Aree residenziali,
 - Aree produttive,
 - Aree di pregio naturale,
 - Altro.

In riferimento agli ambiti di potenziamento e riordino del sistema produttivo e terziario, l'art. 51 delle Norme stabilisce che tali ambiti sono *preordinati, previa verifica con le linee programmatiche regionali, all'accoglimento delle attività produttive e commerciali aventi le caratteristiche dell'allegato A della D.C.R. n. 563-13414 del 29.10.99, modificato con D.C.R. n. 59-10831 del 24.03.2006.*

Per quanto concerne gli ambiti di sviluppo di funzioni sportivo-ricreative a valenza ambientale (art. 53 delle Norme), *nell'ambito territoriale Baraggia, relativamente al quale il PTCP fa proprie le indicazioni del "Progetto di valorizzazione ambientale e realizzazione aree per lo svago e il tempo libero lungo il fiume Sesia", nell'ambito dei finanziamenti regionali per i XX Giochi Olimpici Invernali "Torino 2006", individuando una possibile area di connessione dei siti di intervento lungo il fiume Sesia tra i Comuni di Gattinara e Lenta.*

Per quanto concerne le disposizioni per la rete della viabilità di rilievo territoriale del PTCP, di particolare interesse risulta l'individuazione del tracciato della nuova Pedemontana *secondo quanto concordato con le Province di Biella e di Novara, per la quale le norme (art. 59) stabiliscono che in sede di Piano provinciale della viabilità, in accordo con i comuni dell'area e, dove del caso, con le province di Biella e Novara, dovranno prioritariamente essere:*

- *progettati gli interventi sull'asse pedemontano per l'adeguamento ai volumi di traffico, per la separazione dei traffici di attraversamento da quelli di interesse locale, dagli accessi e dai parcheggi delle attività insediate e per il miglioramento della sicurezza stradale;*
- *definite le caratteristiche della nuova pedemontana e messe a punto le connessioni viarie con la Bassa Valsesia e con il sistema autostradale, con particolare riferimento alla indispensabile realizzazione della circonvallazione di Romagnano Sesia e Prato Sesia, in territorio della Provincia di Novara, nonché agli adeguamenti della viabilità dell'Alta Valsesia indicati nella Tavole P.2.D e P.2.E, e relativi all'attraversamento in particolare dei centri abitati di Campertogno, Scopa, Scopello;*
- *individuate le soluzioni ai problemi di attraversamento dell'abitato di Gattinara.*

In merito agli Ambiti di pianificazione e programmazione a livello superiore rappresentate in tutte le tavole del PTCP di Vercelli consultate vale quanto di seguito riportato:

- per quanto concerne le fasce A, B e C del PAI, secondo quanto stabilito dall'art. 36 delle norme del PTP per tali fasce valgono le prescrizioni disposte dalle norme dello stesso PAI;
- in riferimento alla campitura dei Parchi Regionali attraversata dalla infrastruttura stradale in progetto, questa corrisponde con la Riserva naturale orientata delle baragge, per la quale le norme del PTCP di Vercelli non stabiliscono alcuna prescrizione specifica; stante ciò, valgono le disposizioni di salvaguardia contenute nella legge regionale istitutiva della Riserva stessa alla quale si rimanda (cfr. § 6.1).

Per quanto riguarda le previsioni insediative del Piano Regolatore Generale rappresentate in tutte le tavole del PTCP di Vercelli consultate si rimanda alla analisi degli strumenti urbanistici comunali contenuta nel paragrafo 3.3 che segue.

3.3 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

3.3.1 PIANO REGOLATORE COMUNALE DI BRUSNENGO

Il Comune di Brusnengo, unitamente ai Comuni contermini di Masserano, Roasio e Villa del Bosco è dotato di un Piano Regolatore Generale Intercomunale, redatto ai sensi della Legge Regionale n. 56 del 05/12/1977 e s.m.i., approvato dalla regione Piemonte con deliberazione della Giunta regionale n. 11-10571 del 13/01/1987.

Successivamente all'approvazione definitiva del PRGI, il Comune di Brusnengo, per far fronte alle necessità che di volta in volta sono insorte nell'applicazione delle norme di Piano, ed in base alle mutate esigenze di programmazione urbanistica, propose una serie di varianti al PRGI con le motivazioni espresse negli atti di Piano.

L'ultima variazione al PRGI è rappresentata dal documento della Variante Parziale n. 19, approvata con DCC n. 24 del 27/07/2012.

In coerenza con la LR n. 56/1977, il PRGI si propone di salvaguardare e di valorizzare il patrimonio naturale, i beni ambientali e culturali, la piena e razionale utilizzazione delle risorse esistenti e potenziali, la crescita ordinata degli insediamenti, in un corretto ed equilibrato rapporto con le infrastrutture ed i servizi pubblici.

Gli elaborati costituenti il Piano sono:

- Studio geologico-tecnico in adeguamento al P.A.I. condiviso in data 11.06.2003 Prot. 3244/10,
- Relazione illustrativa
- Relazione di cui alla L.R. 14.12.1998 n. 40
- Norme Tecniche di Attuazione
- Elaborati di progetto:
 - Tavola P2 - Destinazione d'uso del suolo,
 - Tavole P4/1/2/3/4/5/6 - Sviluppi della variante al P.R.G.I. relativi al territorio comunale,
 - Tavole P4/1a/2a/3a - Individuazione aree di Uso Pubblico e residenziali di completamento e di nuovo impianto,
 - Tavole P5/1/2 - Specificazione degli interventi urbanistici-edilizi all'interno dei nuclei residenziali di vecchio impianto,

- Tavole P6/1/2/3/4/5/6 - Sviluppi della variante al P.R.G.I. relativi al territorio comunale con Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica,
- Elenco dei beni soggetti all'imposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Ai fini del presente Studio è stato analizzato l'elaborato cartografico "Destinazione d'uso del suolo" (Tavole "Mosaico degli strumenti urbanistici comunali"), allegato alla presente relazione e relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

Osservando tale elaborato si evince che il territorio del Comune di Brusnengo attraversato dal tracciato stradale in progetto è connotato da aree destinate alle attività agricole e dalla presenza di un tracciato stradale appartenente a "Strade extraurbane statali - regionali - provinciali come definite dall'art. 2 del DL 285/92", nonché dalla previsione del "Collegamento pedemontano S.S. 142 Variante Masserano Romagnano" e relativa "Fascia di rispetto stradale".

Con le [aree per le attività agricole](#) il PRG comprende le aree esterne ai concentrici urbani, alle aree per servizi pubblici e a quelle azionate con altra specifica destinazione, per le quali viene previsto un uso agricolo, inteso non solo in funzione produttiva, ma anche a tutela dell'equilibrio ecologico, naturale e idrogeologico.

In modo particolare il piano individua e classifica le aree destinate agli usi agricoli, disciplina gli interventi urbanistico - edilizi e gli altri interventi sul territorio agricolo ai fini del recupero, della valorizzazione e dello sviluppo del patrimonio produttivo agricolo, tutela le potenzialità colturali e le unità produttive, favorendo le esigenze economiche e sociali dei lavoratori agricoli, delle imprese coltivatrici e delle loro forme cooperative ed associative.

In tal senso si specifica che la tipologia di opera in oggetto non entra in contrasto con quanto disposto dal PRG (Capo V delle NTA) in merito alle aree per le attività agricole.

Per quanto concerne la [previsione del "Collegamento pedemontano S.S. 142 Variante Masserano Romagnano"](#), l'art. 22 delle NTA del PRG relativo alle aree per la viabilità stabilisce che ogni previsione compiuta anche da enti di livello diverso da quello comunale deve rispettare le linee di indirizzo contenute nello strumento di programmazione e pianificazione. Inoltre, i nuovi tracciati indicati nel piano possono subire lievi variazioni in sede di progetto esecutivo purché contenute nelle relative fasce di rispetto, senza che tali variazioni comportino variante di piano; analogamente, in sede di piano di settore, potranno essere introdotte variazioni alla classificazione assegnata alle strade.

3.3.2 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI GATTINARA

Il Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Gattinara deve essere inteso come "variante di revisione" generale di quello vigente, approvato dalla Regione Piemonte con Delibera della Giunta n. 46-11557 in data 09/12/1991 e successive varianti; tale variante, approvata con DCC n. 4 del 26/02/2015, è redatta secondo le definizioni, gli effetti e le modalità di cui all'art. 17 della legge urbanistica regionale 5 dicembre 1977 n. 56 e successive modifiche ed integrazioni.

La Revisione del Piano Regolatore Generale comprende i seguenti elaborati in materia urbanistica:

- gli elaborati descrittivi del Progetto (P1)
 - P1.1: Relazione Illustrativa,

- P1.1/a: Allegato alla Relazione Illustrativa - Relazione Ambientale (in applicazione dell'allegato f), art.20, L.R. 40/98),
- P1.1/b: Allegato alla Relazione Illustrativa - Verifica di compatibilità acustica,
- P1.2: Quadri Sinottici,
- P1.3: Scheda quantitativa dei dati urbani secondo il modello fornito dalla Regione Piemonte,
- le Tavole di Piano (P2)
 - P2.1: Planimetria P.R.G.C. contermini,
 - P2.2/1-2: Planimetria di progetto del territorio,
 - P2.3/1-3: Planimetria di progetto del concentrico,
 - P2.4: Planimetria di progetto del centro storico,
- le Norme Tecniche d'Attuazione (P3)
 - P3.1 Norme Tecniche d'Attuazione - Prescrizioni generali,
 - P3.2 Tabelle normative,
 - P3.3 Schede d'area,
- gli Allegati Tecnici (AT)
 - AT1.1/1-2: Atlante del tessuto edificato esistente del territorio e delle reti infrastrutturali,
 - AT1.2/1-3: Atlante del tessuto edificato esistente del concentrico e delle reti infrastrutturali,
 - AT1.3/1: Atlante del tessuto edificato esistente del centro storico,
 - AT1.3/2: Schede descrittive del patrimonio edificato esistente - centro storico,
 - AT1.3/3: Elementi tipologici - centro storico,
 - AT1.4: Schede descrittive del patrimonio edificato esistente - concentrico e territorio,
 - AT2: Uso del suolo in atto sul territorio.

Ai fini del presente Studio è stato analizzato l'elaborato cartografico "Planimetria di progetto del territorio" (Tavole "Mosaico degli strumenti urbanistici comunali"), allegato alla presente relazione e relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

Nell'ambito del territorio comunale di Gattinara, il tracciato stradale in progetto attraversa i seguenti elementi così come individuati dal PRG:

- **Zona con attività di escavazione in atto - SC** (art. 41 delle NTA)

Nelle aree destinate ad attività estrattive il PRG riconosce le autorizzazioni in vigore per la coltivazione di cave, rilasciate all'avente titolo tramite deliberazioni del Consiglio Comunale in base ai disposti della L. R. 22/11/1978 n. 69 e s.m.i, individuando i siti per eventuali ulteriori autorizzazioni. All'interno di tali aree è ammessa la realizzazione di costruzioni transitorie a supporto delle attività estrattive che dovranno essere demolite alle date di scadenza dell'attività di escavazione prevista dai permessi di costruire rilasciati.
- **Sottozona per attrezzature per la collettività e ospitalità (TP/c)** è ricompresa tra le aree del PRG destinate ad attività private di interesse collettivo (art. 42 delle NTA). Nelle aree del tipo TP/c sono consentite tutte le destinazioni d'uso proprie delle attività socio-assistenziali, sanitarie, per l'istruzione, per il culto.

Nello specifico, l'area TP/c n. 268 attraversata dall'opera in progetto è altresì finalizzata alla ricettività di comunità di nomadi e servizi connessi; sono autorizzabili solo costruzioni finalizzate alle predette finalità.

- **Zona agricola** (art. 43 delle NTA)

Il PRG classifica come zona agricola quelle parti del territorio comunale a prevalente destinazione agricola poste all'esterno dell'ambito urbano ed al suo margine. Su tale parte del territorio sono consentite le attività e le opere destinate all'esercizio ed allo sviluppo della produzione agraria, e sono vietate quelle incompatibili con la produzione stessa e con la funzione propria di tale parte di territorio.

Per quanto riguarda la **Zona agricola (EE)** e la **Sottozona agricola di salvaguardia ambientale (EE/sa)** attraversate dal progetto stradale indagato, le disposizioni dettate dalle NTA non risultano in contrasto con l'intervento in oggetto.

- **Fasce di rispetto di torrenti e canali e loro utilizzazione e sistemazione**

Per tutti i corsi d'acqua valgono misure di tutela, attraverso l'individuazione di fasce di rispetto di differente ampiezza, in quanto rappresentano segni caratterizzanti il paesaggio.

In riferimento alle fasce attraversate dal progetto stradale il PRG dispone quanto segue:

- **Fasce di rispetto delle acque pubbliche (150 metri) ai sensi del D.lgs. 22/01/04 n. 42** (art. 50 delle NTA): all'interno di tali fasce sono sempre ammessi interventi per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria previste dal Piano e di quelle finalizzate all'uso pubblico del bene. La realizzazione di nuovi manufatti edilizi, nel rispetto delle indicazioni del P.R.G.C., è subordinata al rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art 149 del D.lgs. n. 42 del 22/01/04. Tutti gli interventi ammessi, anche quelli subordinati alla formazione di strumenti urbanistici esecutivi, devono garantire l'accessibilità delle sponde garantendo la loro tutela e manutenzione.
- **Fasce di rispetto delle acque demaniali (10 metri) RD n. 523 del 1904** (art. 56 delle NTA): la distanza dei 10 metri dalle acque demaniali prevista dal R.D. n° 523 del 25/07/1904 e s.m.i. si applica a tutti i corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche nonché a quelli appartenenti al demanio ancorché non iscritti nei predetti elenchi; tale normativa va applicata congiuntamente ad una serie di norme tra cui quella relativa alla opere di attraversamento per le quali vale quanto previsto dall'art. 19 delle N.d.A. del P.A.I.;
- **Limite tra la fascia A e la fascia B e tra la fascia B e la fascia C** (art. 56 delle NTA): per i territori compresi nelle fasce A, B e C si applicano le disposizioni normative previste dal PAI.
- **Riserva naturale orientata delle Baragge** (art. 50 delle NTA)
Sul territorio comunale coincidente con la riserva naturale orientata delle Baragge il PRG recepisce le disposizioni di salvaguardia contenute nella legge regionale istitutiva.
- **Sistema dei canali irrigui (storici) e della viabilità storica** (art. 51 delle NTA) appartengono all'insieme dei beni culturali ambientali da salvaguardare che il PRG individua sul territorio comunale.
Per tali sistemi, gli interventi edilizi attuati sono sottoposti alle seguenti disposizioni:
 - per il sistema della viabilità storica si prescrive il mantenimento del tracciato e della vegetazione significativa posta a margine della viabilità. All'esterno del centro abitato si richiede la sistema-

zione di una fascia a verde parallela di almeno 5 mt. di profondità.

- nell'ambito del sistema dei canali irrigui gli interventi su tali manufatti dovranno:
 - o migliorare o almeno conservare la percorribilità pubblica esistente;
 - o salvaguardare gli elementi vegetali significativi posti a ridosso dei canali e sulle immediate fasce contigue assicurando il ripristino della copertura vegetale se interessata dagli interventi;
 - o adottare criteri e tecniche di ingegneria naturalistica, privilegiare l'utilizzo di materiali tradizionali per la manutenzione dei manufatti di arginatura in presenza di manufatti idraulici di particolare rilevanza documentaria.
- **Sistema della viabilità** (art. 52 delle NTA)
In riferimento agli elementi attraversati dal progetto indagato, si evidenziano le seguenti disposizioni:
 - nell'ambito dei sedimi destinati a viabilità il PRG individua quello relativo alle **aree interessate dallo studio di fattibilità della Pedemontana**, delle quali, le norme del PRG stabiliscono che le dimensioni e il tracciato in attesa di un progetto definitivo potranno subire variazioni planimetriche. In corrispondenza delle "aree interessate dallo studio di fattibilità della Pedemontana" non è ammessa la realizzazione di nuovi fabbricati affinché risulti mantenuto libero lo spazio necessario per la realizzazione della suddetta infrastruttura viaria.
 - in corrispondenza delle "**piste ciclabili e percorsi pedonali in progetto**", non è ammessa la realizzazione di manufatti edilizi e di recinzioni di alcun tipo. È data facoltà di realizzare recinzioni a confine del tracciato in progetto previa autorizzazione degli uffici comunali competenti ed alla stipula di un atto di impegno da parte del richiedente allo smantellamento gratuito e a propria cura e spese al momento della realizzazione stradale delle parti di recinzione che eventualmente risultassero interferire con il cantiere stradale.
- **Fasce di rispetto delle strade statali e comunali** (art. 53 delle NTA)
Il PRG individua, in conformità alle vigenti leggi di settore, le geometrie e le dimensioni delle principali fasce e zone di rispetto della viabilità stradale. Ai fini della determinazione della dimensione delle fasce di rispetto della viabilità il PRG ha adottato la classificazione delle strade prevista dal D.lgs. n.285 del 30.04.1992 e s.m.i. così come applicato dai regolamenti attuativi vigenti. Per tali fasce ne definisce inoltre le distanze dal confine stradale da rispettare per le nuove costruzioni.
- **Vincoli geomorfologici** (art. 57 delle NTA)
Conformemente alle prescrizioni della "Circolare del Presidente della Giunta regionale n. 7/LAP approvata in data 6 maggio 1996 - L.R. 5/12/77 e s.m.i.. Specifiche tecniche per l'elaborazione degli studi geologici a supporto degli strumenti urbanistici" il territorio comunale è stato suddiviso per settori omogenei dal punto di vista della pericolosità geomorfologica intrinseca e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica.
Il tracciato in progetto attraversa le seguenti classi:
 - **Classe II** - Porzioni di territorio nelle quali le condizioni di moderata pericolosità geomorfologica possono essere agevolmente superate attraverso l'adozione ed il rispetto di modesti accorgimenti tecnici. Aree edificate e non edificate. Pericolosità geomorfologica moderata. Agli atti progettua-

li dovrà essere allegata una relazione geologica - tecnica relativa al singolo lotto e ad un intorno significativo;

- **Classe IIIa** - Porzioni di territorio non edificate che presentano caratteri geomorfologici o idrogeologici che le rendono idonee a nuovi insediamenti. Pericolosità geomorfologica da media a molto elevata.

In relazione alla presenza di corsi d'acqua superficiali sono ancora individuati i seguenti elementi interessati dal tracciato stradale:

- **Ema** - Fenomeni di tipo areale: limite della fascia di esondabilità sulla rete idrografica minore, ad intensità media/moderata.

Preliminarmente alla progettazione e realizzazione di ogni intervento sul territorio comunale dovranno sempre essere verificati gli elaborati geologici relativi al PRG per il riconoscimento puntuale della classe di idoneità all'utilizzazione urbanistica; tali disposizioni prevalgono su quelle rappresentate dalle tavole di Progetto del PRG.

3.3.3 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI GHEMME

Il Piano Regolatore Generale Comunale (PRG) di Ghemme, approvato con DGR n. 80-07897 del 24/09/1986, è stato sottoposto a Variante strutturale 1/2016, approvata con DCC n° 80 del 21.12.2016, al fine prevalente di adeguare il testo normativo alle nuove disposizioni legislative nazionali e regionali.

L'uso del territorio è disciplinato secondo "aree normative" diversamente classificate in funzione delle preesistenze storico-ambientali, dei caratteri insediativi delle destinazioni d'uso e degli indirizzi del piano.

Il PRG si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione illustrativa e Allegati tecnici contenente:
 1. documento con le linee di indirizzo per la revisione del Piano Regolatore Generale,
 2. descrizione del progetto,
 3. allegati tecnici: le indagini del Piano;
- Norme urbanistico-edilizie di attuazione
All. A "Fasce di rispetto e vincoli. Individuazione aree a rischio archeologico". Documento della Soprintendenza Archeologica del Piemonte,
- Allegato A1: Schede normative delle "Aree di trasformazione all'interno delle "Aree di Antico impianto",
- Allegato B: Ricetto: Stralcio Planimetrico Prescrittivo,
- Allegato C: Aree residenziali di nuovo impianto:
 - All.C1 - Area via Lungo Mora,
 - All.C2 - Aree di via Romagnano,
- Allegato D:
 - All. D1 - Area di completamento e di nuovo impianto Loro Piana schema planimetrico-normativo,
 - All. D2 - Area SUE Topaldo- Schema planimetrico-normativo,
- Allegato E: Parco delle Esposizioni
 - All.E1: Area Parco delle Esposizioni 1,
 - All.E2: Area Parco delle Esposizioni 2,

- Tavole di piano
 - Tavola n.1: Previsioni del Piano entro la pianificazione dei Comuni contermini,
 - Tavole n.2.1, 2.2, 2.3, 2.4: Azionamento generale,
 - Tavole n.3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6: Azionamento aree urbanizzate,
 - Tavola n.4: Area di antico impianto - Individuazione dei gruppi di edifici e trasformazioni fisiche,
 - Tavole n.5.1, 5.2 Vincoli e fasce di rispetto,
 - Tavola n.6.1: Carta geologica,
 - Tavola n.6.2: Carta geomorfologica e del dissesto,
 - Tavola n.6.3: Carta geoidrologica,
 - Tavola n.6.4: Carta dell'acclività,
 - Tavola n.6.5: Carta della dinamica fluviale, dell'esondabilità e delle opere di difesa idraulica,
 - Tavola n.6.6: Carta della caratterizzazione geotecnica,
 - Relazione illustrativa geologico-tecnica secondo la nota Regione Piemonte Protocollo 12.338 del 21.9.2000
 - Tavola n.7: Schema di struttura - Tavola illustrativa del Piano
 - Scheda quantitativa dei dati urbani
 - Proposte per l'arredo urbano e la riqualificazione degli spazi pubblici,
 - Valutazione del fabbisogno abitativo e dimensionamento del Piano.
 - Aggiornamento del Documento di PRG:
 - Integrazioni alla Relazione Geologico-tecnica;
 - Tavola 6.7a Territorio "Carta di sintesi dell'idoneità alla utilizzazione urbanistica";
 - Tavola 6.7b Concentrico "Carta di sintesi dell'idoneità alla utilizzazione urbanistica";
 - Relazione illustrativa geologico-tecnica (ottobre 1997)
 - Relazione illustrativa geologico-tecnica: analisi delle aree di nuova edificazione (ottobre 1997).

Ai fini del presente Studio è stato analizzato l'elaborato cartografico "Azionamento Aree urbanizzate" (Tavole "Mosaico degli strumenti urbanistici comunali"), allegato alla presente relazione e relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

Osservando tale elaborato si evince che il tratto stradale in progetto ricadente nel territorio comunale di Ghemme è ubicato esclusivamente all'interno di [aree agricole](#) (art. 14 delle NTA). Per tali aree gli interventi sono finalizzati alla tutela dei valori agricoli e ambientali, attraverso una corretta lettura della morfologia del territorio e degli insediamenti, nonché alla conservazione degli edifici di pregio e di impianto antico da valorizzare in area agricola, puntualmente individuati dal PRG come "Nuclei rurali di rilevanza ambientale" da considerarsi come "Nuclei rurali minori".

In riferimento all'opera progettuale indagata, si specifica che questa non entra in contrasto con quanto disposto dal PRG (Capo V delle NTA) in merito alle aree per le attività agricole.

3.3.4 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI LOZZOLO

Il Piano Regolatore Generale Comunale (PRG) di Lozzolo, approvato con DGR n. 5-7462 del 28/10/2002, è stato sottoposto ad un processo di adeguamento alle osservazioni regionali approvato con DGR n. 40-

230 del 4 agosto 2014.

Gli elaborati costituenti il PRG nel seguito riportati hanno valore giuridico fondamentale, costituiscono unico riferimento probante in caso di controversia, definiscono e normano i limiti, le condizioni, i parametri, gli usi, i tipi, le modalità di intervento in ogni area del territorio comunale:

1. tavola B01-B02/controdeduzioni: destinazioni d'uso e vincoli,
4. tavola B03/controdeduzioni: centro storico tipi di intervento,
5. tavola A.T.G. O2 - c - carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità alla utilizzazione urbanistica.
6. elaborato B05 B04/controdeduzioni: Norme di Attuazione.

Ai fini del presente Studio è stato analizzato l'elaborato cartografico "Destinazioni d'uso e vincoli" (Tavole "Mosaico degli strumenti urbanistici comunali"), allegato alla presente relazione e relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

Osservando tale elaborato si evince l'interessamento da parte della opera stradale in progetto dei seguenti elementi individuati dal PRG:

- **Aree boscate** (art. 17.3 delle NTA)
Il PRG individua i boschi ed assegna agli stessi funzioni paesaggistiche, culturali, ambientali, protettive del suolo, economiche, di attenuazione dei cambiamenti climatici da preservare e tutelare in conformità alla L.R. 10 febbraio 2009, n. 4 ed al DPGR 20/09/2011, n. 8/R "Regolamento forestale di attuazione dell'articolo 13 della legge regionale 10 febbraio 2009, n. 4.
- **Condizioni idrogeologiche per l'utilizzazione urbanistica e fasce di rispetto fluviale** (art. 25 delle NTA)
Conformemente alle prescrizioni della "Circolare del Presidente della Giunta regionale n. 7/LAP approvata in data 6 maggio 1996 - L.R. 5/12/77 e s.m.i.. Specifiche tecniche per l'elaborazione degli studi geologici a supporto degli strumenti urbanistici" il territorio comunale è stato suddiviso per settori omogenei dal punto di vista della pericolosità geomorfologica intrinseca e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica.

Il tracciato in progetto attraversa le seguenti classi:

- **Classe II-A** - Porzioni di territorio nelle quali le condizioni di moderata pericolosità geomorfologica possono essere agevolmente superate attraverso l'adozione di accorgimenti tecnici esplicitati a livello di norme di attuazione ispirate al DM 11/03/88 e realizzabili a livello di progetto esecutivo esclusivamente nell'ambito del singolo lotto edificatorio o dell'intorno significativo circostante.
Nella classe 2 rientrano le porzioni di territorio dove le condizioni morfologiche e geomorfologiche determinano situazioni tali da condizionare l'utilizzo urbanistico all'utilizzazione di una progettazione specificamente mirata ad evitare l'ingenerarsi di condizioni di dissesto.
La realizzazione delle opere di edificazione ammesse e di qualsiasi intervento comportante modificazioni morfologiche è subordinata all'esecuzione di indagini geologiche comprendenti:
 - o esame geologico dell'area estesa ad un intorno adeguato;
 - o esecuzione di prospezioni geognostiche atte ad evidenziare la situazione litostratigrafica e le attitudini geotecniche dei terreni affioranti;

- esecuzione delle verifiche geotecniche fondamentali (verifiche di portanza, calcolo dei cedimenti e verifica di stabilità dei versanti);
 - indicazione delle eventuali opere atte alla stabilizzazione dei versanti, alla regimazione delle acque di ruscellamento superficiale, allo smaltimento delle acque di infiltrazione ed al recupero vegetazionale.
- **Classe III-A2** - Porzioni di territorio inedificate in cui sussistono condizioni geomorfologiche o idrogeologiche tali da renderle inidonee a nuovi insediamenti. Per le opere di interesse pubblico non altrimenti localizzabili varrà quanto previsto all'art. 31 della L.R. 56/77.

Nella classe 3A sono compresi settori in cui le caratteristiche geomorfologiche non consentono un utilizzo urbanistico a scopi edificativi del suolo. Sono aree con condizioni geomorfologiche assai sfavorevoli, in dipendenza di precarie condizioni di stabilità dei versanti (sottoclasse 3-A-2) o per l'azione diretta dei corsi d'acqua (sottoclasse 3-A-1). Sono inoltre ascritte a tale classe le aree interessate da dissesti gravitativi in atto.

Nella sottoclasse 3-A-2 rientrano pendii acclivi o molto acclivi, potenzialmente dissestabili, nonché, aree poste presso impluvi o incisioni minori e più in generale aree che possono risentire di dissesti di varia natura che insistono su aree contigue. Nell'ambito di queste aree è vietata l'edificazione. Negli eventuali fabbricati preesistenti possono essere ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e risanamento conservativo. La realizzazione di limitati ampliamenti è ammissibile solo nel caso in cui sia verificata la compatibilità con l'assetto geomorfologico. Sono consentiti interventi tesi al consolidamento o al riassetto idrogeologico per la messa in sicurezza dei siti. Sono inoltre ammissibili la coltivazione e gli interventi di recupero ambientale e di sistemazione morfologica, nonché interventi estrattivi progettati in modo tale da non aggravare le condizioni di stabilità dei pendii.

È inoltre ammessa la realizzazione di opere di interesse pubblico, non diversamente localizzabili (strade, linee elettriche, edifici per impianti tecnologici, fognature, acquedotti, ecc).

La realizzazione degli interventi consentiti è subordinata all'esecuzione di indagini geologiche comprendenti:

- esame geologico dell'area estesa ad un intorno adeguato;
- esecuzione di prospezioni geognostiche atte ad evidenziare la situazione litostratigrafica e le attitudini geotecniche dei terreni affioranti;
- esecuzione delle verifiche geotecniche fondamentali (verifiche di portanza, calcolo dei cedimenti e verifica di stabilità dei versanti);
- indicazione delle eventuali opere atte alla stabilizzazione dei versanti, alla regimazione delle acque di ruscellamento superficiale, allo smaltimento delle acque di infiltrazione ed al recupero vegetazionale.

Per le aree interessate da dissesti gravitativi attivi, è consentita unicamente la realizzazione di interventi di manutenzione ordinaria e di quella straordinaria (quest'ultima unicamente finalizzata alla riduzione del rischio. In particolare, è consentita, oltre che caldeggiata, la realizzazione di interventi di sistemazione idrogeologica finalizzati a migliorare le condizioni di stabilità o ad operare

la bonifica dei dissesti stessi.

- **Sito di Importanza Comunitaria** (art. 21 delle NTA)

Le porzioni di territorio comunale comprese nel Sito di Importanza Comunitaria IT1120004 Baraggia di Rovasenda costituiscono un'entità ecologica di rilevante interesse per la conservazione della natura e della biodiversità. Gli interventi ed i progetti suscettibili di determinare, direttamente o indirettamente, incidenze significative sulle specie e sugli habitat di cui al Sito di Importanza Comunitaria IT1120004 sono sottoposti a procedura di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997.

3.3.5 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI MASSERANO

Il Comune di Masserano, unitamente ai Comuni contermini di Brusnengo, Roasio e Villa del Bosco è dotato di un Piano Regolatore Generale Intercomunale, redatto ai sensi della Legge Regionale n. 56 del 05/12/1977 e s.m.i., approvato dalla regione Piemonte con DGR n. 11-10571 del 13/01/1987.

Come accennato precedentemente per il Comune di Brusnengo, anche quello di Masserano, per far fronte alle necessità che di volta in volta sono insorte nell'applicazione delle norme di Piano, ed in base alle mutate esigenze di programmazione urbanistica, ha proposto una Variante di revisione al Piano approvata con DGR n. 54-2488 del 23 novembre 2015.

Gli elaborati urbanistici costituenti la variante di revisione sono:

- Elaborato 1RA Rapporto Ambientale,
- Elaborato 2RA Piano di Monitoraggio,
- Elaborato 3RA Relazione preliminare alla stesura della dichiarazione di sintesi,
- Elaborato PR.B Norme di attuazione,
- Elaborato PR.1.A-B Articolazione generale del territorio comunale,
- Elaborato PR.2.A-B-C Fattibilità geologica su articolazione generale del territorio comunale,
- Elaborato PR.3.A-B Vincoli su articolazione generale del territorio comunale,
- Elaborato PR.4.A-B-C-D-E-F Ambiti ed aree di piano territorio urbanizzato,
- Elaborato PR.6 Sintesi delle previsioni di piano,
- Elaborato PR.7 Planimetria di piano con previsioni urbanistiche dei comuni contermini,
- Elaborato G7 Carta di sintesi e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica,
- Elaborato G9 Relazione aree di nuovo intervento.

Ai fini del presente Studio è stato analizzato l'elaborato cartografico "Articolazione generale del territorio comunale" (Tavole "Mosaico degli strumenti urbanistici comunali"), allegato alla presente relazione e relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

In riferimento al tracciato oggetto del presente Studio, sono da questo interessati i seguenti elementi individuati dal PRG:

- **Aree a servizio di insediamenti per attività economiche** (art. 52 delle NTA) - Si trattano di aree previste dal PRG che, per caratteristiche localizzative e dimensionali, sono idonee a soddisfare dotazioni di aree pubblico o di uso pubblico relativamente agli usi produttivi e terziari.
- **Sito ex discarica** (art. 53 delle NTA) - Le aree della ex discarica di S. Giacomo, compresa una fascia

di rispetto di m 50 su ogni lato, sono assimilate alle aree incolte (art. 71) e qualsiasi intervento è subordinato alla dimostrazione dell'avvenuta bonifica ambientale (compreso un eventuale successivo utilizzo a fini agricoli produttivi).

- **Nuova viabilità** (art. 54 delle NTA) - Il PRG individua le aree destinate alla viabilità esistenti ed in progetto secondo la classificazione dettata dal nuovo Codice della Strada, DL 30/07/1992 n. 285 e relativo Regolamento di attuazione DPR 16/12/1992 n. 495 come modificato dal DPR 16/06/96 n. 610. I nuovi tracciati indicati nel piano possono subire, in sede di progetto esecutivo, rettifiche contenute all'interno delle relative fasce di rispetto individuate dal piano (cartograficamente o attraverso la normativa), senza che tali modifiche comportino variante di piano.

- **Sentieri, percorsi pedonali e/o ciclabili da salvaguardare e valorizzare** (art. 54 delle NTA) - Il PRG individua gli assi stradali o percorsi per i quali è prevista la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali; i sentieri ed i percorsi pedonali di interesse naturalistico individuati sulle planimetrie di PRG, sono soggetti ad uso pubblico. A tali percorsi viene asservita una fascia minima, di norma non inferiore a m 1,50 di larghezza, di uso pubblico.

- **Ambiti agricoli** (art. 71 delle NTA)

Le aree agricole sono suddivise in sottozone territoriali omogenee, differenziate in base alle caratteristiche ambientali, agronomiche, produttive, socioeconomiche, di integrità territoriale, nonché in relazione alla loro collocazione nella zona rurale ed alla specifica suscettività di destinazione urbanistica. Le sottozone attraversate dall'asse stradale in progetto sono di seguito individuate:

- **Ambiti E1 - prati, prati pascoli e seminativi.**
- **Ambiti E2 - risaie.** Vaste aree localizzate nella parte meridionale del territorio comunale generalmente messe a coltura in anni recenti su terreni Baraggivi fortemente impermeabili e irrigate a sommersione mediante acqua proveniente da bacini artificiali montani. Ulteriori interventi di sviluppo delle superfici a risaia dovranno essere coerenti con quanto previsto nel "Regolamento speciale per la coltivazione del riso nella Provincia di Biella" (Deliberazione del Consiglio Provinciale 76 del 23/09/2002 e Decreto Presidente Giunta Regionale n° 4 del 15 Gennaio 2003). A favore degli ambiti residenziali, produttivi e terziari esistenti e di nuovo impianto dovrà essere resa franca da risaia una fascia di almeno 100 m, diminuibile fino a 50 m in casi particolari connessi a Comune di Masserano P.R.G.C. - N. di A. insediamenti già esistenti. In ogni caso la formazione di nuove risaie deve essere accompagnata dall'intromissione di siepi e filari alberati quali elementi naturaliformi da introdurre nell'ambito del sistema agricolo.
- **Ambiti E4 - aree incolte (cespuglietti, arbusteti e brughiere)** per le quali, in assenza di trasformazioni agricole del suolo per usi agricoli produttivi, non sono ammessi interventi edilizi.

In riferimento all'opera stradale indagata, le prescrizioni dettate dalle NTA relative agli ambiti agricoli non risultano in contrasto con l'intervento in oggetto.

- **Ambiti E5 forestali-boscati** (art. 74 delle NTA) - In tali aree è consentita esclusivamente l'effettuazione degli interventi previsti dal D.Lgs. 227/2001 secondo le procedure e le prescrizioni previste dalla L.R. 4/2009 e ss.mm.ii. e relativi regolamenti di attuazione (D.P.G.R. n. 8/R/2011); rientra in questi interventi anche l'apertura di piste forestali e viali tagliafuoco. Sono inoltre consentite opere di ripristino

ambientale e di urbanizzazione a rete.

3.3.6 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI ROASIO

Come anticipato precedentemente, il Comune di Roasio è dotato di un Piano Regolatore Generale Intercomunale, redatto ai sensi della Legge Regionale n. 56 del 05/12/1977 e s.m.i., approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 11-10571 del 13/01/1987, e che è stato successivamente sottoposto ad aggiornamento con l'approvazione della Variante Generale al PRGI con DGR 8 aprile 2013, n. 30-5625. In coerenza con la LR n. 56/1977, il PRGI si propone di salvaguardare e di valorizzare il patrimonio naturale, i beni ambientali e culturali, la piena e razionale utilizzazione delle risorse esistenti e potenziali, la crescita ordinata degli insediamenti, in un corretto ed equilibrato rapporto con le infrastrutture ed i servizi pubblici.

Il Piano è costituito dai seguenti elaborati urbanistici:

- Norme di attuazione,
- R1 - Rapporto ambientale e relazione con analisi di compatibilità ambientale,
- Tavola P2 - lettere a) b) c) - PRGI con destinazioni d'uso del suolo,
- Tavola P3 - lettera d) - Sviluppi del PRGI relativi ai territori Urbanizzati,
- Tavola P6 - Planimetria sintetica del PRGI con situazione di fatto e previsioni urbanistiche dei comuni contermini,
- Tavola AT1 - Uso del suolo agricolo,
- Tavola AT2 - Stato di fatto delle infrastrutture a rete,
- Tavola P3 - lettere a) b) c) d) - Sviluppi del PRG relativi ai territori urbanizzati di variante,
- Tavola P4 - lettere a) b) - Nuclei di antica formazione,
- Tavola P5* - Stralcio della Tavola P5 per le aree urbanizzate con sintesi della pericolosità geomorfologica e delle idoneità all'utilizzazione urbanistica.

Ai fini del presente Studio è stato analizzato l'elaborato cartografico "PRGI con destinazioni d'uso del suolo" (Tavole "Mosaico degli strumenti urbanistici comunali"), allegato alla presente relazione e relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

Nell'ambito del territorio comunale di Roasio, il progetto stradale indagato attraversa i seguenti ambiti:

- **Area agricola generica** (art. 43 delle NTA) - La normativa relativa al territorio agricolo, ha come obiettivi la valorizzazione ed il recupero del patrimonio agricolo, la tutela e l'efficienza delle unità produttive, ed ogni altro intervento atto a soddisfare le esigenze economiche e sociali dei produttori e dei lavoratori agricoli, ed il miglioramento quantitativo e qualitativo della produzione agricola e forestale. In riferimento all'opera stradale indagata, le prescrizioni dettate dalle NTA relative agli ambiti agricoli non risultano in contrasto con l'intervento in oggetto.
- **Siti di Interesse Comunitario e Limite dell'area protetta delle Baragge** (art. 28 delle NTA) - Si evidenzia infine che porzioni dei territori di Roasio sono comprese nella Riserva Naturale delle Baragge e che per tale area gli interventi devono essere conformi con le finalità di cui all'art. 8 della L.R. 19/09. Per i progetti di qualsiasi natura potenzialmente suscettibili di determinare, direttamente o indirettamente, incidenze significative sulle specie e sugli habitat tutelati dal SIC IT1120004 "Baraggia di Ro-

vasenda” è obbligatorio sottoporre a procedura di Valutazione d’incidenza, ai sensi dell’art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i. e dell’art. 43 della L.R. 19/09.

3.3.7 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI ROMAGNANO SESIA

Il Comune di Romagnano Sesia è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con DGR n. 3-3557 del 23/07/2001. Nel corso del tempo tale piano ha subito degli aggiornamenti, l’ultimo dei quali risulta quello riferito alla Variante Parziale n. 17, approvata DCC n. 63 del 16/12/2015.

Attraverso le disposizioni contenute negli elaborati grafici e nelle norme di attuazione il PRG di Romagnano Sesia regola l’attività urbanistica ed edilizia in tutto il territorio comunale.

Il Piano è costituito dai seguenti elaborati urbanistici:

- Norme Tecniche di Attuazione
- Allegato alle NTA - Tavola localizzazione beni del repertorio comunale
- Allegato alle NTA - Schede d'area
- Allegato alle NTA - Fascicolo delle schede normative del repertorio dei beni paesistici e storici
- Tavole P2a e P3a Usi del suolo - Sviluppo del PRG relativo ai territori urbani ed urbanizzandi
- Tavole P2b e P3b Vincoli - Sviluppo del PRG relativo ai territori urbani ed urbanizzandi
- Tavola P4 Sviluppi del PRG relativi ai Nuclei di antica formazione

Ai fini del presente Studio è stato analizzato l’elaborato cartografico “Usi del suolo - Sviluppo del PRG relativo ai territori urbani ed urbanizzandi” (Tavole “Mosaico degli strumenti urbanistici comunali”), allegato alla presente relazione e relative disposizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA).

Osservando tale elaborato si evince che il territorio del Comune di Romagnano Sesia attraversato dal tracciato stradale in progetto è connotato da **aree per usi agricoli** (art. 32 delle NTA) per le quali le norme di Piano non dettano disposizioni in contrasto con la tipologia di opera in oggetto.

4 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI

4.1 TERZO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLE COMUNICAZIONI

Il Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle comunicazioni, adottato con DGR n. 16-14366 del 20 dicembre 2004, in riferimento alla rete stradale regionale riporta e descrive tutti gli interventi infrastrutturali programmati dal Piano Triennale Anas e dal Piano regionale degli investimenti.

In particolare, per la rete stradale regionale il Piano evidenzia una questione cruciale costituita dal problema di porre urgenza all'adeguamento delle reti esistenti, nonché al potenziamento di quella esistente. Attraverso lo schema strutturale il Piano definisce un insieme di corridoi dedicati destinati prioritariamente all'inserimento delle infrastrutture a rete di trasporto e distribuzione e, per quanto concerne il potenziamento della rete viaria, tra gli interventi di potenziamento-adequamento-completamento il Piano individua il completamento della Pedemontana (Vigliano-Carisio e Rolmo-Ghemme).

4.2 OTTAVO RAPPORTO ANNUALE SULLO STATO DI AVANZAMENTO DELLE ATTIVITÀ 2012-2013

Il Rapporto annuale ha come obiettivo quello di descrivere l'attività svolta dall'Osservatorio regionale delle Infrastrutture di mobilità, di delineare il quadro aggiornato dello sviluppo della rete infrastrutturale piemontese e di presentare alcuni approfondimenti ritenuti di interesse.

L'ottavo rapporto è riferito all'annualità 2012/2013 ed è strutturato in quattro specifiche sezioni: "L'attività dell'Osservatorio"; "I risultati del monitoraggio"; "I focus" e "La prossima programmazione".

Nella sezione prima sono descritte sia il ruolo dell'Osservatorio, le cui attività sono finalizzate alla conoscenza delle azioni intraprese sul territorio nell'ambito delle infrastrutture per i trasporti, sia le potenzialità del nuovo sistema informativo di caricamento, archiviazione ed elaborazione dati.

I risultati del monitoraggio sono raccolti nella seconda sezione che costituisce il corpo centrale del Rapporto e nel quale è esposta l'analisi sui dati raccolti supportata da grafici, tabelle e cartografie. Tale sezione analizza inoltre lo sviluppo della rete infrastrutturale per ciascuna tipologia di intervento, mettendo anche in rilievo i risultati conseguiti in ogni Provincia piemontese e riportando in appositi box le informazioni di dettaglio delle opere che hanno avuto avanzamenti significativi nel periodo 2012-2013.

La terza sezione approfondisce i temi rilevanti nel settore delle infrastrutture e dei trasporti tra il 2012 e il 2013, mentre nella quarta sezione si espongono la strategia dell'Europa per uscire dalla crisi, la programmazione 2014-2020 e le principali sfide che il Piemonte si pone nell'ambito della mobilità e dei trasporti.

Nell'ambito dei risultati del monitoraggio, il rapporto mette in luce lo stato della rete stradale regionale evidenziando che nel 2007 la Regione Piemonte ha istituito la Società Concessioni Autostrade Piemontesi S.p.A. (CAP S.p.A.) al fine di dotarsi di una Società concedente per la realizzazione e la gestione delle autostrade di interesse regionale, ovvero di opere attualmente in fase di programmazione/progettazione tra cui è citata la Pedemontana piemontese per il tratto Santhià-Biella-Romagnano-Ghemme; questa si tratta di un'opera di interesse concorrente tra Stato e Regione oggetto dell'Accordo di Programma Quadro "Reti Infrastrutturali di trasporto" e risulta inserita nel Piano Investimenti di ANAS S.p.A.

La terza parte del Rapporto, dedicata alla descrizione delle specifiche opere infrastrutturali, approfondisce in maniera esaustiva la realizzazione della Pedemontana piemontese nell'ambito degli sviluppi per gli interventi della CAP S.p.A., specificando come la realizzazione della Pedemontana possa contribuire alla valorizzazione ed allo sviluppo del territorio da essa attraversato. Il Rapporto inoltre ne descrive lo stato di avanzamento evidenziando quanto segue:

Il 12/08/2013 la Struttura Tecnica di Missione ha richiesto alla C.A.P. S.p.A., su indicazione del D.I.P.E. del 2/5/2013, di procedere all'aggiornamento della convenzione e del P.E.F. in base a quanto previsto dalla Del C.I.P.E. n. 27 del 21/3/2013, pubblicata il 24/05/2013, che, tra altre cose, ha introdotto un limite al "premio di rischio di mercato", parametro fondamentale per la determinazione del costo medio ponderato del denaro all'interno dei P.E.F.. Le modifiche alla documentazione presentata per la definizione dello schema di Convenzione e del relativo Piano Economico Finanziario sono state effettuate e restituite dall'Aggiudicatario Provvisorio il 13 Dicembre 2013.

Gli effetti richiesti, combinati con gli aggiornamenti del traffico al 2013, hanno evidenziato l'inapplicabilità della normativa in materia di "defiscalizzazione" (art. 18 - Legge 183/2011), portando il contributo in conto capitale che sarebbe necessario al successo dell'iniziativa di project financing (513 ML di €), ampiamente oltre la soglia del 50% del costo dell'investimento. In riferimento alle risultanze citate, la C.A.P. S.p.A., al fine di poter iniziare a realizzare una prima tratta dell'infrastruttura in oggetto, con i finanziamenti stanziati da Stato e Regione Piemonte, in attesa che le condizioni di traffico originariamente stimate si ristabiliscano per poter rilanciare la gara completa, ha proposto alla Struttura Tecnica di Missione di realizzare l'intervento per fasi di attuazione successive, di cui la Masserano - Ghemme ne risulterebbe la prima in ordine di realizzazione.

4.3 ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ IN PIEMONTE: LA GESTIONE DEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE

La Regione con il documento "Accessibilità e mobilità in Piemonte: la gestione del processo di pianificazione", approvato con DGR n. 27 -13113 del 25 gennaio 2010, si pone l'obiettivo di rilevare ed affrontare due esigenze:

1. perseguire la realizzazione di un processo di innovazione fondato sul principio della mobilità sostenibile, che promuova una mobilità più efficiente dal punto di vista economico, sociale e ambientale in linea con i traguardi definiti in sede europea e nazionale, indicando interventi adeguati alle diverse esigenze di mobilità extraurbana ed urbana, incentivando l'uso dei sistemi di mobilità collettiva e un più ampio utilizzo delle integrazioni tecnologiche disponibili;
2. incrementare l'accessibilità, sia interregionale che intraregionale, individuando nel potenziamento delle reti regionali e nella realizzazione di grandi opere strategiche, gli elementi che possono contribuire ad un equilibrato sviluppo del territorio.

La rete dei trasporti regionale è suddivisa in tre distinti livelli gerarchici e funzionali:

- rete transeuropea Ten- t,
- rete di ancoraggio regionale,
- rete di accessibilità locale.

Con riferimento ai livelli di suddivisione della rete di trasporto si considerano le indicazioni di tale docu-

mento relative all'opera stradale in progetto oggetto del presente Studio:

- la realizzazione della Pedemontana Piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano Ghemme) è compresa tra gli interventi strategici da realizzare celermente per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati al corridoio 5 (asse prioritario 6);
- la Pedemontana piemontese costituisce un progetto strategico del Quadrante nord - est (Novara - Vercelli - Biella - Verbania).

È, inoltre, evidenziato che la Regione ha costituito nel 2008 insieme all'ANAS la società C.A.P. S.p.A. con il compito di realizzare una serie di infrastrutture autostradali, tra cui la Pedemontana piemontese sull'intero arco Santhià – Biella – Romagnano Sesia – Gemme.

4.4 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI

Il Consiglio Regionale con Deliberazione n. 256-2458 del 16 gennaio 2018 ha approvato il nuovo Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT).

Il nuovo PRMT si compone di tre parti:

1. nella prima parte, che riguarda la Visione, il Piano fornisce un inquadramento generale dei processi in atto e dell'assetto attuale del Piemonte delineando gli obiettivi che si propone di raggiungere, le strategie secondo cui intende agire ed i risultati che intende perseguire;
2. nella seconda parte, che riguarda l'Attuazione, il Piano stabilisce le direttive per l'organizzazione e per le politiche di settore e fornisce gli indirizzi per lo sviluppo integrato e sostenibile della Regione ad ogni livello istituzionale. Le direttive devono essere obbligatoriamente osservate nell'elaborazione di piani e programmi alle diverse scale, gli indirizzi costituiscono previsioni di orientamento;
3. la terza parte, denominata Transitorio, contiene le norme transitorie che hanno lo scopo di allineare gli strumenti di pianificazione e di programmazione in attesa che il Piano si completi con i piani di settore e con l'adozione delle disposizioni per l'integrazione delle politiche.

Per quanto riguarda la Visione, il Piano definisce gli obiettivi che si propone di raggiungere e le strategie, ovvero i criteri secondo cui intende agire. In tal senso, il Piano adotta le seguenti 7 strategie e, per ognuna di esse, definisce gli obiettivi che le qualificano (Tabella 4-1).

Obiettivi generali

Obiettivi specifici

A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti	<ul style="list-style-type: none"> • Protezione di passeggeri • Incolumità delle persone
B. Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità delle reti • Fruibilità dei servizi • Accessibilità alle informazioni • Integrazione dei sistemi
C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità del sistema • Qualità dell'offerta
D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività	<ul style="list-style-type: none"> • Razionalizzazione della spesa pubblica • Internalizzazione dei costi esterni
E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scel-	<ul style="list-style-type: none"> • Uso razionale del suolo

Obiettivi generali	Obiettivi specifici
te energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture	<ul style="list-style-type: none"> • Riqualificazione energetica • Limitazione delle emissioni • Contenimento della produzione dei rifiuti
F. Sostenere la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo	<ul style="list-style-type: none"> • Competitività delle imprese • Sviluppo dell'occupazione
G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini	<ul style="list-style-type: none"> • Salvaguardia dell'ambiente naturale • Recupero degli spazi costruiti

Tabella 4-1 Strategie ed obiettivi del PRMT

Facendo riferimento all'opera oggetto del presente Studio, è possibile prendere in considerazione la strategia B "Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero" intesa dal Piano come la possibilità che gli individui hanno di combinare, a proprio favore, i tempi e gli spazi della propria vita, per andare a scuola, lavorare, compiere le pratiche quotidiane e mantenere le relazioni significative per la propria sfera sociale è legata all'accessibilità, anche oltre i confini regionali. L'accessibilità incide concretamente sulla qualità della vita degli individui e sulle possibilità di sviluppo delle imprese: le caratteristiche del sistema dei trasporti di un territorio possono limitare la libertà di spostamento o offrire nuove opportunità di relazioni, in funzione della localizzazione territoriale, della fruibilità e della disponibilità di reti e servizi, ma anche in relazione ai costi e alla percezione della sicurezza.

In tema di trasporti, tale strategia orientata all'accessibilità è declinata secondo i suoi aspetti di reti, servizi, ma anche disponibilità di informazioni e integrazione:

- disponibilità delle reti che significa completare e potenziare, ma soprattutto mantenere le infrastrutture lineari (strade, ferrovie, metropolitane), le infrastrutture tecnologiche (ITS) e i nodi (centri urbani ma anche nodi di interscambio per passeggeri e per le merci e la logistica);
- fruibilità dei servizi che significa rispondere alle esigenze di cittadini e imprese con un sistema efficace in grado di utilizzare in modo complementare tutte le opportunità offerte e garantire tempi di viaggio accettabili e affidabili per tutti i modi, sia per le persone sia per le merci. I servizi sono quelli del trasporto pubblico locale (su gomma e su ferrovia) ma anche modalità alternative che trovano una specifica identità in riferimento al territorio e/o alla comunità cui si riferiscono (aree a domanda debole e aree urbane);
- accessibilità alle informazioni che significa garantire informazioni chiare, univoche ed esaurienti, universalmente e tempestivamente disponibili utilizzando le tecnologie innovative del settore dei trasporti (veicoli, infrastrutture, servizi, ITS) al fine di contribuire all'efficacia del sistema e alla gestione dell'integrazione;
- integrazione dei sistemi significa connettere e coordinare l'insieme di reti, servizi, prezzi (tariffe e nolo) e informazioni per dare risposte adeguate alle esigenze di mobilità; un ruolo determinante è affidato al miglioramento (e maggiore operatività di quelli esistenti) dei collegamenti intermodali nell'ambito dei quali è possibile rendere più agevoli i trasbordi da una modalità all'altra;

5 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA - SETTORE SOCIO-ECONOMICO

5.1 DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA REGIONALE 2017-2019

Il Documento di Programmazione Economico-Finanziaria Regionale (DPEFR), Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) nella nuova denominazione, approvato con DCR n. 181 - 42199 del 20/12/2016, definisce, sulla base di valutazioni sullo stato e sulle tendenze della situazione economica e sociale internazionale, nazionale e regionale, il quadro di riferimento per:

- la predisposizione dei bilanci pluriennale e annuale,
- la definizione e attuazione delle politiche della Regione.

Le politiche regionali sono raggruppate secondo le seguenti "Aree di governo":

- Ambiente e territorio,
- Benessere sanitario,
- Benessere sociale,
- Efficienza organizzativa,
- Istruzione, cultura e sport,
- Logistica e trasporti,
- Politiche per la crescita,
- Presenza istituzionale.

Nello specifico, per quanto attiene all'area di governo "Logistica e trasporti", e in relazione all'opera stradale oggetto del presente Studio, il DEFR individua i seguenti obiettivi:

- Politica regionale unitaria per i trasporti e il diritto alla mobilità
 - avvio e completamento degli interventi previsti negli Accordi di Programma sottoscritti;
 - contributo alla definizione degli interventi infrastrutturali sul sistema dei trasporti e della logistica di competenza statale (RFI, ANAS, Concessionarie Autostradali, Aeroporti, Infrastrutture strategiche) e regionale (SFM, reti viarie, ferroviarie, ciclabili, navigabili, aeroportuali);
- Viabilità e infrastrutture stradali
 - sviluppo della rete strategica e delle connessioni secondarie e terziarie ai corridoi TEN-T e alla rete ANAS;
 - progettazione e realizzazione del collegamento Masserano-Ghemme.

6 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

6.1 AREE DI INTERESSE AMBIENTALE

Il territorio attraversato dall'opera in progetto presenta un discreto numero di aree di interesse naturale; in tal senso, ai fini del presente Studio sono state prese in considerazione le seguenti aree sottoposte a disciplina di tutela:

- Aree naturali protette (EUAP) ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991,
- Siti di Interesse Comunitario (SIC), Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) individuati dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003,
- Important Bird Areas (IBA), individuate in attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli",
- Zone umide di importanza internazionale (Zone Ramsar) ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971,
- Siti di Importanza Regionale (SIR), proposti dalla Regione Piemonte nell'ambito del Progetto Bioitaly (Ministero dell'Ambiente) ai sensi della LR 47/1995.

Nella tabella che segue si riporta l'analisi delle relazioni tra dette aree naturali protette ed il tracciato stradale in progetto, facendo riferimento all'elaborato cartografico "Carta dei vincoli e delle tutele", allegato al presente Studio.

Vinco-

Analisi

lo/disciplina

EUAP	Rif. lex	Ai sensi della Legge n. 394 del 6 dicembre 1991
	Rapporto	Il tracciato stradale in progetto attraversa la Riserva naturale orientata delle Baragge (EUAP0349). Le distanze intercorrenti tra il progetto stradale e le altre aree naturali protette più prossime ad esso sono riportate alla successiva Tabella 6-2.
Rete Natura 2000	Rif. lex	Individuate dal DPR n. 357 del 8/09/1997, s.m. dal DPR n. 120 del 12/03/2003
	Rapporto	Il tracciato stradale in progetto attraversa porzioni di territorio ricadenti nella ZSC "Baraggia di Rovasenda" (IT1120004). Le distanze intercorrenti tra il progetto stradale e le altre aree della Rete Natura 2000 sono riportate alla successiva Tabella 6-2; per quanto concerne le ZPS, le distanze intercorrenti tra esse e l'opera stradale sono tali da potersi considerare trascurabili.
Aree IBA	Rif. lex	In attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"
	Rapporto	Il tracciato stradale in progetto non ricade in aree IBA. Le distanze intercorrenti tra tali aree e l'opera progettuale sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili.
Zone Ramsar	Rif. lex	Individuate dalla Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971
	Rapporto	Il tracciato stradale in progetto non interessa zone Ramsar.

**Vinco-
lo/disciplina**

Analisi

		Le distanze intercorrenti tra tali aree e l'opera progettuale sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili.
Siti di Importanza Regionale	Rif. lex	Progetto Bioltaly ex LR 47/1995
	Rapporto	Il tracciato stradale in progetto non interessa SIR. Le distanze intercorrenti tra tali aree e l'opera progettuale sono tali da potersi ragionevolmente considerare trascurabili.

Tabella 6-1 Rapporto tra le aree di intervento e le Aree naturali protette

Ai fini di inquadrare il progetto stradale all'interno del sistema delle aree a valenza ambientale oggetto di disciplina di tutela, si riportano in Tabella 6-2 le distanze intercorrenti tra il progetto stradale e le aree naturali protette più prossime ad esso come rappresentati nell'elaborato cartografico "Carta dei vincoli e delle tutele", allegato alla presente Relazione.

Aree di interesse ambientale		Distanza dall'opera
EUAP	"Riserva naturale orientata delle Baragge" (EUAP0349)	Interferita
EUAP	"Zona di salvaguardia del Monte Fenera" (EUAP1184)	Circa 7,5 km
EUAP	"Parco Naturale del Monte Fenera" (EUAP0209)	Circa 10 km
ZSC	"Baraggia di Rovasenda" (IT1120004)	Interferito
SIC	"Stazioni di Isoetes malinverniana" (IT1120026)	Circa 1,5 km
ZSC	"Baraggia di Piano Rosa" (IT1150007)	Circa 3,6 km
SIC	"Monte Fenera" (IT1120003)	Circa 7,5 km
ZSC	"Baraggia di Candelo" (IT1130003)	Circa 5,5 km

Tabella 6-2 Sistema delle aree di interesse ambientale nell'intorno dell'opera progettuale

Come emerge dalle tabelle sopra riportate, la "Riserva naturale orientata delle Baragge" (EUAP0349) ed la ZSC "Baraggia di Rovasenda" (IT1120004) rappresentano le uniche aree di interesse ambientale attraversate dall'opera stradale in progetto.

La "Riserva naturale orientata delle Baragge" è stata istituita con L.R. n. 3 del 14/01/1992 con le finalità così specificate:

1. tutelare e conservare il particolare ambiente baraggivo anche attraverso interventi di recupero ambientale e di ripristino di aree che abbiano subito modificazioni reversibili;
2. consentire, qualificare e valorizzare le attività agricole presenti nell'area;
3. assicurare la fruizione dell'area a fini culturali, scientifici e ricreativi, compatibilmente con le attività agricole presenti.

Attualmente la gestione della Riserva è stata affidata all'Ente di gestione delle aree protette del Ticino e del Lago Maggiore che non ha ancora provveduto alla redazione di un piano di gestione.

In generale, fino all'entrata in vigore del piano di gestione, nel territorio della Riserva valgono le Norme di salvaguardia stabilite dall'atto istitutivo della Riserva stessa che, all'art. 6 dispone quanto segue:

«Sull'intero territorio della Riserva naturale orientata delle Baragge, oltre al rispetto della legislazione statale in materia di tutela e di conservazione dei beni culturali ed ambientali di cui al decreto legislativo 29

ottobre 1999, n. 490 (Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre 1997, n. 352), delle leggi statali e regionali in materia di tutela dell'ambiente, della flora e della fauna, nonché delle leggi sulla caccia e sulla pesca, è fatto divieto di:

- 1. aprire e coltivare cave ad eccezione di quelle finalizzate al ripristino ambientale e paesaggistico ed alla ricostruzione di aree di interesse naturalistico ed ecologico individuate e promosse dall'ente di gestione;*
- 2. aprire e gestire discariche;*
- 3. costruire nuove strade ed ampliare le esistenti, fatti salvi i collegamenti ai sistemi autostradali mediante nuove arterie con caratteristiche superstradali e autostradali e le strade necessarie allo svolgimento delle attività agricole e forestali.*

[...].».

Per quanto concerne l'interessamento della ZSC "Baraggia di Rovasenda" (IT1120004), nonché delle aree della Rete Natura 2000 più prossime all'opera stradale in progetto, si rimanda alla Studio di Valutazione di Incidenza, ai sensi del DPR n. 120 del 12 marzo 2003 che costituisce integrazione e modifica del DPR n. 357 del 8 settembre 1997, predisposto nell'ambito dell'aggiornamento della documentazione ambientale di cui è parte anche la presente Relazione.

6.2 BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI

Il presente paragrafo è finalizzato nel fornire un quadro delle relazioni tra il sito di intervento oggetto di Studio e la normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, facendo riferimento in particolare a:

- Patrimonio culturale e naturale così come riconosciuto dalla Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del patrimonio culturale e naturale adottata dalla conferenza generale dell'UNESCO il 16 novembre 1972 a Parigi;
- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi, nonché il Patrimonio monumentale identificato nella Carta del Rischio Archeologico;
- Beni paesaggistici
 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi,
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi.

Si specifica che gli Immobili e le aree sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.lgs. 42/2004 e smi sono stati considerati laddove interessati dalle opere progettuali nell'ambito delle analisi del Piano Paesaggistico Regionale al paragrafo 3.1.2.

Per la localizzazione dei beni culturali, monumentali e paesaggistici di riferimento rispetto all'area di intervento oggetto di studio, sono state consultate le seguenti fonti:

- Sistema online "Carta del Rischio Archeologico",
- Piano paesaggistico Regionale del Piemonte,
- Geoportale della Regione Piemonte.

La Carta del Rischio Archeologico, che contiene tutti i decreti di vincolo su beni immobili emessi dal 1909 al 2003 (*ex leges* 364/1909, 1089/1939, 490/1999), è un sistema informativo realizzato dall'Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro (ISCR) al fine di fornire agli Istituti e agli Enti statali e locali preposti alla tutela, salvaguardia e conservazione del patrimonio culturale, uno strumento di supporto per

l'attività scientifica ed amministrativa.

Tale strumento è costituito da un Sistema Informativo Territoriale e da numerose banche dati alfanumeriche a questo associate, che permette di esplorare, navigare e rielaborare informazioni sul territorio e sui beni, inclusi i potenziali fattori di rischio.

Facendo riferimento alla “Carta delle valenze artistiche, architettoniche storiche e archeologiche”, allegata alla presente relazione, si evince che nessun bene culturale nonché bene appartenente al Patrimonio monumentale è direttamente interferito dal tracciato stradale in progetto.

Seppur non interessati dall'opera in progetto, si segnala la presenza di alcuni beni architettonici in prossimità del nuovo svincolo di Gattinara, in ragione della vicinanza intercorrente tra di essi e l'opera progettuale stessa.

Per quanto attiene ai beni paesaggistici, analizzando la “Carta dei vincoli e delle tutele”, allegata alla presente relazione, è possibile osservare l'interessamento da parte dell'opera stradale in progetto dei seguenti beni:

- Area di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. denominata “Aree della Baraggia Vercellese ricadenti nei comuni di Masserano, Brusnengo, Roasio, Lozzolo, Gattinara, Lenta, Rovasenda e Castelletto Cervo” (D.M. 01/08/1985);
- Aree tutelate per legge ai sensi dell'Art. 142 del citato Decreto, in particolare:
 - i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art. 142 comma 1 let. c);
 - i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (art. 142 comma 1 let. f);
 - territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento (art. 142 comma 1 let. g).

Rispetto a tali interferenze dell'opera progettuale con i sopra citati beni paesaggistici si specifica che è stata predisposta la Relazione Paesaggistica formulata ai sensi del D.lgs. 42/2004 e smi e in conformità delle disposizioni di cui al DPCM del 12 dicembre 2005, nell'ambito della stessa procedura di VIA, al fine dell'ottenimento dell'autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del D.lgs. 42/2004 e smi.

In ultimo si evidenzia che nessun elemento appartenente al Patrimonio culturale e naturale così come riconosciuto dalla Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del patrimonio culturale e naturale adottata dalla conferenza generale dell'UNESCO il 16 novembre 1972 a Parigi è interessato dalle opere in progetto.

6.3 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Facendo riferimento ai territori regionali sottoposti a Vincolo idrogeologico regolato dal RDL n. 3267 del 30 dicembre 1923 ed il successivo regolamento di applicazione (RDL n. 1126 del 16 maggio 1926)¹, il cui stralcio è riportato in Figura 6-1 e sono inoltre rappresentati nella tavola “Carta dei vincoli e delle tutele”

¹ Fonte: Geoportale Piemonte

allegata al presente Studio, si evince che l'ambito attraversato dalla opera progettuale in oggetto non è gravato da tale tipologia di vincolo.

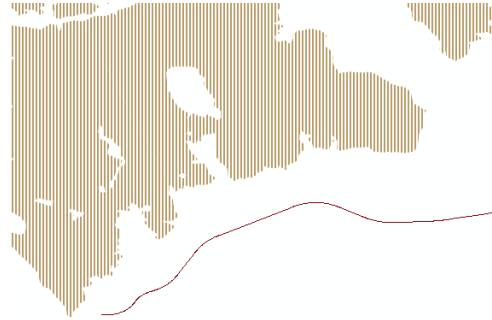


Figura 6-1 Aree gravate da vincolo idrogeologici

7 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

7.1 I RAPPORTI DI COERENZA

Il presente paragrafo è finalizzato a fornire una descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata, le eventuali modificazioni intervenute per le ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni e l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto.

Tuttavia, l'obiettivo dell'analisi dei rapporti di coerenza si struttura, all'interno del presente studio, non soltanto nell'individuazione delle congruenze tra le opere in progetto e la previsione degli strumenti di pianificazione, ma anche nell'elaborazione ed interpretazione dei rapporti tra le prime ed il modello di assetto territoriale che emerge dalla lettura degli atti di pianificazione e programmazione.

L'analisi dei rapporti di coerenza relativi ai casi in cui il progetto della Pedemontana piemontese trova completa rispondenza negli strumenti di pianificazione del settore dei trasporti discende dalla considerazione degli obiettivi e finalità che stanno alla base degli interventi stessi.

Il progetto della Pedemontana, infatti, tenendo debitamente conto delle grandi potenzialità e capacità di contribuire allo sviluppo regionale piemontese presenti nell'ambito dell'area oggetto di intervento, derivanti dalla massa demografica ed occupazionale del sito, dalla forte concentrazione di insediamenti industriali (fortemente specializzati nel settore tessile) ed agro-industriali, nonché dalla valorizzazione del patrimonio naturale e storico culturale, concorrerà, oltre ad una maggiore coesione tra le Province di Biella, Vercelli e Novara, al potenziamento dell'accessibilità di tale territorio rispetto agli altri contesti regionali e nazionali

Secondo questa ottica, il [Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle comunicazioni](#), adottato con DGR n. 16-14366 del 20 dicembre 2004, individua un insieme di corridoi destinati all'inserimento delle infrastrutture a rete di trasporto e distribuzione, finalizzate a risolvere il problema dell'adeguamento delle reti esistenti e al potenziamento di quella esistente. Tra queste infrastrutture, per quanto concerne il potenzia-

mento della rete viaria, il Piano individua il completamento della Pedemontana.

L'[Ottavo rapporto annuale sullo stato di avanzamento delle attività 2012-2013](#) ha come obiettivo quello di descrivere l'attività svolta dall'Osservatorio regionale delle Infrastrutture di mobilità, di delineare il quadro aggiornato dello sviluppo della rete infrastrutturale piemontese e di presentare alcuni approfondimenti ritenuti di interesse.

Nello specifico, per quanto attiene all'opera progettuale indagata, il rapporto approfondisce in maniera esaustiva la realizzazione della Pedemontana piemontese nell'ambito degli sviluppi per gli interventi della CAP S.p.A., specificando come la realizzazione della Pedemontana possa contribuire alla valorizzazione ed allo sviluppo del territorio da essa attraversato. Il Rapporto inoltre ne descrive lo stato di avanzamento evidenziando la proposta della CAP S.p.A.² di realizzare l'intervento per fasi di attuazione successive individuando il tratto Masserano - Ghemme come il primo in ordine di realizzazione.

La Regione Piemonte con il documento [Accessibilità e mobilità in Piemonte: la gestione del processo di pianificazione](#), approvato con DGR n. 27 -13113 del 25 gennaio 2010, si pone l'obiettivo di rilevare ed affrontare sia il perseguimento di un processo di innovazione fondato sul principio della mobilità sostenibile, sia l'incremento dell'accessibilità, sia interregionale che intraregionale, individuando nel potenziamento delle reti regionali e nella realizzazione di grandi opere strategiche, gli elementi che possono contribuire ad un equilibrato sviluppo del territorio.

In riferimento al secondo dei due obiettivi, ovvero sia quello relativo all'incremento dell'accessibilità territoriale mediante la realizzazione di opere strategiche, tra gli interventi finalizzati a tal scopo il documento redatto dalla Regione individua la l'opera della Pedemontana Piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano Ghemme), considerata sia tra gli interventi strategici da realizzare celermente per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati al corridoio 5 (asse prioritario 6), sia come progetto strategico del Quadrante nord - est (Novara - Vercelli - Biella - Verbania).

Il nuovo [Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti \(PRMT\)](#), approvato con DCR n. 256-2458 del 16 gennaio 2018, definisce gli obiettivi che si propone di raggiungere e le strategie, ovvero i criteri secondo cui agire.

In riferimento all'opera progettuale oggetto del presente Studio, è possibile prendere in considerazione la strategia B "Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero" intesa dal Piano come la possibilità che gli individui hanno di combinare, a proprio favore, i tempi e gli spazi della propria vita, per andare a scuola, lavorare, compiere le pratiche quotidiane e mantenere le relazioni significative per la propria sfera sociale è legata all'accessibilità, anche oltre i confini regionali. L'accessibilità incide concretamente sulla qualità della vita degli individui e sulle possibilità di sviluppo delle imprese: le caratteristiche del sistema dei trasporti di un territorio possono limitare la libertà di spostamento o offrire nuove opportunità di relazioni, in funzione della localizzazione territoriale, della fruibilità e della disponibilità di reti e servizi, ma anche in relazione ai costi e alla percezione della

² Il proponente dell'opera oggi è Anas SPA, come illustrato nel Quadro di riferimento progettuale - Evoluzione dell'iniziativa progettuale. Questa variazione non modifica i rapporti di coerenza dell'iniziativa con la pianificazione trasportistica di riferimento.

sicurezza.

Nello specifico, tale strategia sia attuata mediante la “Disponibilità delle reti”, ovvero mediante il completamento e potenziamento, ma soprattutto la manutenzione delle infrastrutture lineari (strade, ferrovie, metropolitane), delle infrastrutture tecnologiche (ITS) e dei nodi (centri urbani ma anche nodi di interscambio per passeggeri e per le merci e la logistica).

In tale ottica, è possibile esprimere la piena coerenza tra le finalità imputate alla realizzazione della Pedemontana piemontese con gli obiettivi e le strategie del nuovo PRMT della Regione Piemonte.

Il nuovo [Piano Territoriale Regionale](#) (PTR), approvato con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011, costituisce il quadro degli indirizzi per il governo del territorio, ad ogni livello, per la programmazione regionale di settore, la programmazione negoziata, i piani di sviluppo delle grandi reti di servizi, che la Regione integra sistematicamente al fine di garantire un quadro conoscitivo coordinato e coerente con l'evoluzione delle esigenze.

Il PTR individua le seguenti cinque strategie diverse e complementari e, per ciascuna di essa, definisce una serie di obiettivi generali e specifici da perseguire:

1. Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio,
2. Sostenibilità ambientale, efficienza energetica,
3. Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica,
4. Ricerca, innovazione e transizione produttiva,
5. Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali.

Per quanto attiene alla tipologia di opera in progetto indagata, si considera la strategia “Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica” per la quale il Piano individua i seguenti Obiettivi generali:

- Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture;
- Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica;
- Sviluppo equilibrato della rete telematica.

Nello specifico, in riferimento al primo obiettivo generale “Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture” il Piano individua i seguenti obiettivi specifici:

- Sviluppo equilibrato e sostenibile di una rete di comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali che assicuri le connessioni esterne (interregionali e internazionali, corridoi europei);
- Sviluppo equilibrato di una rete di comunicazioni stradali, autostradali e ferroviarie che assicuri le connessioni interne;
- Contenimento/razionalizzazione dei flussi veicolari del traffico urbano;
- Promozione dell'integrazione tra trasporti e uso del suolo con particolare riferimento ai nodi urbani;
- Promozione dell'intermodalità;
- Sostegno alla riconversione del sistema di mobilità dalla gomma al ferro per il trasporto di merci e persone;
- Promozione della mobilità ciclo-pedonale.

Nell'ambito della ricognizione sulla dotazione infrastrutturale regionale sintetizzata nella Tavola C di Pia-

no “Strategia 3 – Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica” si evince che l’opera progettuale indagata rientra negli Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) nn. 4 “Novara”, 6 “Biella” e 17 “Vercelli”.

Gli AIT sono sistemi territoriali e funzionali di livello regionale, che hanno lo scopo di favorire una visione integrata a scala locale di tutto ciò che il PTR intende governare.

Per ciascun AIT sono state individuate le linee d’azione prevalenti relative alla tematica “Trasporti e logistica” e, in tale sede, si sottolinea quanto previsto dal PTR in riferimento all’AIT 6 di Biella per la quale si prevede l’“Integrazione dell’AIT nella grande viabilità sovregionale: attuazione dei progetti di connessione veloce di Biella con i fasci infrastrutturali dei corridoi 5 e 24: grande viabilità pedemontana (Masserano-Romagnano e raccordo di Biella con l’autostrada Torino-Milano)”.

Stante tali considerazioni, è possibile affermare la piena coerenza dell’opera in progetto con il PTR del Piemonte.

Il [Piano Paesaggistico Regionale](#) (PPR), approvato con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, disciplina la pianificazione del paesaggio e, unitamente al PTR, definisce gli indirizzi strategici per lo sviluppo sostenibile del territorio del Piemonte.

La promozione della qualità del paesaggio è obiettivo prioritario della Regione, che assume il PPR come strumento fondamentale per il perseguimento di tale obiettivo, attraverso le cinque strategie diverse e complementari, condivise con il PTR e, per le quali definisce obiettivi generali e specifici da perseguire:

1. Riqualficazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio,
2. Sostenibilità ambientale, efficienza energetica,
3. Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica,
4. Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva,
5. Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali.

In riferimento alla tipologia di opera progettuale indagata dal presente Studio, per quanto concerne la strategia “Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica” il Piano individua i seguenti Obiettivi generali

- Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture,
- Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica,
- Sviluppo equilibrato della rete telematica.

Nello specifico, in riferimento al primo obiettivo generale “Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture” il Piano individua i seguenti obiettivi specifici:

- Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell’intorno);
- Mitigazione degli impatti delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, per ripristinare connessioni, diminuire la frammentazione e gli effetti barriera.

Il PPR articola il territorio regionale in 76 ambiti di paesaggio (AP) che costituiscono complessi integrati di paesaggi locali differenti e per ciascuno di questi il Piano definisce gli obiettivi e le linee di azione atte al perseguimento delle strategie di Piano.

A tal proposito, l'opera progettuale indagata rientra all'interno degli Ambiti 19 "Colline Novaresi" e 22 "Colline di Curino e Coste della Sesia", per i quali nella Tabella 7-1 che segue sono riportati gli obiettivi e le linee d'azione che devono essere considerati in sede di programmi o piani, generali o di settore, provinciali o locali, in riferimento alla strategia "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica".

Ambito	Obiettivi	Linee di azione
19 "Colline Novaresi"	Integrazione paesaggistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).	Contenimento degli impatti prodotti dai grandi insediamenti (commerciali, golf) al fine di riqualificare situazioni alterate di porta urbana o di bordo (Sizzano).
22 "Colline di Curino e Coste della Sesia"	Nessun obiettivo individuato dal Piano	Nessuna linea di azione individuata dal Piano

Tabella 7-1 Le linee di azione per gli Ambiti 19 "Colline Novaresi" e 22 "Colline di Curino e Coste della Sesia"

Come si evince dalla tabella sopra riportata, per gli Ambiti 19 e 22 finalizzate al raggiungimento degli obiettivi della strategia "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica", non si evidenzia alcuna linea di azione pertinente alla tipologia di opera in progetto oggetto del presente Studio.

7.2 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ

7.2.1 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA

Sulla scorta della vigente legge urbanistica regionale (LR 5 dicembre 1977, n. 56, recentemente oggetto di importanti mutamenti con l'entrata in vigore della LR n. 3 del 25 marzo 2013), il governo del territorio del Piemonte si attua mediante una pluralità di Piani, fra loro coordinati e differenziati, i quali, nel loro insieme, costituiscono la pianificazione del territorio stesso.

Posto che i Piani si caratterizzano ed articolano sia in ragione del diverso ambito territoriale cui si riferiscono, sia in virtù del contenuto e della funzione svolta dagli stessi, le analisi delle conformità sono state effettuate tra le opere previste per la realizzazione della Pedemontana Piemontese con i seguenti strumenti pianificatori:

- Piano Paesaggistico Regionale, approvato con DCR n. 233-35836 del 03/10/2017,
- Piano Territoriale Provinciale di Biella, approvato con DCR n. 90-34130 del 17/10/2006. Variante n. 1 approvata con DCR n. 60-51347 del 01/12/2010,
- Piano Territoriale Provinciale di Novara, approvato con DCR n. 383-28587 del 05/10/2004,
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vercelli, approvato con Atto del Consiglio Regionale n. 240-8812 del 24/02/2009,
- Piano Regolatore Generale Intercomunale del Comune di Brusnengo, approvato con DGR n. 11-

- 10571 del 13/01/1987. Variante Parziale n. 19, approvata con DCC n. 24 del 27/07/2012,
- Piano Regolatore Generale del Comune di Gattinara, approvato con DGR n. 10-192 del 21/06/2010. Variante Strutturale n. 1 approvata con DCC n. 4 del 26/02/2015,
 - Piano Regolatore Generale del Comune di Ghemme, approvato con DGR n. 80-07897 del 24/09/1986. Variante strutturale 1/2016 approvata con DCC n. 80 del 21/12/2016,
 - Piano Regolatore Generale del Comune di Lozzolo, approvato con DGR n. 5-7462 del 28/10/2002. Adeguamento alle osservazioni regionali approvato con DGR n. 40-230 del 04/08/2014,
 - Piano Regolatore Generale Intercomunale del Comune di Masserano, approvato con DGR n. 11-10571 del 13-01-1987. Variante di revisione del PRG approvata con DGR n. 54-2488 del 23/11/2015,
 - Piano Regolatore Generale Intercomunale del Comune di Roasio, approvato con DGR n. 11-10571 del 13-01-1987. Approvazione della Variante Generale al PRGI con DGR n. 30-5625 del 08/04/2013,
 - Piano Regolatore Generale del Comune di Romagnano Sesia, approvato con DGR n. 3-3557 del 23/07/2001. Variante Parziale n. 17 approvata DCC n. 63 del 16/12/2015.

Oltre quanto già esposto al precedente paragrafo 7.1 in riferimento al [Piano Paesaggistico Regionale](#) (PPR), si evidenzia che esso riconosce le componenti paesaggistiche finalizzate ad assicurare la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio regionale e per ciascuna di queste le norme di Piano individuano gli obiettivi di tutela e valorizzazione e le previsioni, in termini di indirizzi, direttive e prescrizioni. Le previsioni dei beni paesaggistici di cui all'articolo 134 e 157 del Codice sono definite da quelle delle componenti in essi ricadenti.

Per quanto concerne l'intervento progettuale oggetto del presente Studio, si evidenziano le seguenti componenti e beni paesaggistici interessati da esso:

- [Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del D.lgs. 42/2004: Bene individuato ai sensi della L. 1497/1939, del DM 21/09/1984 e del D.L. 312/1985](#)

Tale Bene è costituito dall'area denominata "Aree della Baraggia Vercellese ricadenti nei comuni di Masserano, Brusnengo, Roasio, Lozzolo, Gattinara, Lenta, Rovasenda e Castelletto Cervo" (D.M. 01/08/1985), per il quale il PPR individua specifiche prescrizioni finalizzate alla salvaguardia delle visuali panoramiche percepibili dai luoghi privilegiati di osservazione del paesaggio dalle bellezze panoramiche e/o dalle altre componenti percettivo-identitarie, ovvero dai beni culturali e dagli elementi a rilevanza paesaggistica, nonché alla tutela dell'integrità del paesaggio baraggivo.

[...] eventuali nuove realizzazioni devono garantire un corretto inserimento paesaggistico, in particolare in relazione ai valori paesaggistici del bene, alla morfologia naturale dei luoghi e ai caratteri scenico-percettivi dell'area e prevedere, qualora necessario, la realizzazione di opere di mitigazione che limitino l'impatto visivo delle stesse.

[...] Eventuali nuovi tracciati viari e l'adeguamento di quelli esistenti devono essere realizzati adattandosi all'andamento delle linee morfologiche dei paesaggi attraversati nonché con gli elementi di valore ambientale, storico-culturale e paesaggistico; inoltre la posa in opera di barriere di protezione deve risultare compatibile con la morfologia dei luoghi e la salvaguardia delle visuali. La viabilità minore deve essere mantenuta nella sua integrità con specifica attenzione alla conservazione delle

strade bianche; in caso di dimostrata impossibilità a mantenere il piano viabile originario per ragioni di elevata pendenza, è consentito l'utilizzo di altre tecniche costruttive che devono comunque garantire un adeguato inserimento paesaggistico.

- **Sistema idrografico**

Per quanto concerne il sistema idrografico (art. 14 delle NTA), il PPR individua le zone fluviali, distinguendole in zone fluviali "allargate" e zone fluviali "interne": le zone fluviali "allargate" comprendono interamente le fasce individuate dal Piano di Assetto Idrogeologico (A, B e C), mentre le zone fluviali "interne", oltre a comprendere le fasce individuate dal Piano di Assetto Idrogeologico (A, B e C), considera anche i fiumi, torrenti e corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna (art. 142 co. 1, lett. c del D.lgs. 42/2004).

In riferimento alle "zone interne", ferme restando le prescrizioni del PAI, il PPR, tra le prescrizioni individuate, stabilisce che *le eventuali trasformazioni devono garantire la conservazione dei complessi vegetazionali naturali caratterizzanti il corso d'acqua, anche mediante misure mitigative e compensative atte alla ricostituzione della continuità ambientale del fiume e al miglioramento delle sue caratteristiche paesaggistiche e naturalistico-ecologiche.*

- **Territori coperti da foreste e da boschi**

Per i territori coperti da foreste e da boschi, in particolare per i *boschi identificati come habitat d'interesse comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e che sono ubicati all'interno dei confini dei siti che fanno parte della Rete Natura 2000, fino all'approvazione dei piani di gestione o delle misure di conservazione sito-specifiche si applicano le disposizioni di cui alle "Misure di conservazione per la tutela dei siti della Rete Natura 2000 in Piemonte" deliberate dalla Giunta regionale.*

Gli interventi che comportino la trasformazione delle superfici boscate devono privilegiare soluzioni che consentano un basso impatto visivo sull'immagine complessiva del paesaggio e la conservazione dei valori storico-culturali ed estetico-percettivi del contesto, tenendo conto anche della funzione di intervallo fra le colture agrarie e di contrasto all'omogeneizzazione del paesaggio rurale di pianura e di collina.

Fatto salvo quanto previsto per i precedenti boschi identificati come habitat d'interesse comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, per la gestione delle superfici forestali si applicano le disposizioni e gli strumenti di pianificazione di cui alla l.r. 4/2009 e i relativi provvedimenti attuativi.

- **Aree naturali protette e altre aree di conservazione della biodiversità: i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dai parchi (art. 142 co. 1, lett. f del D.lgs. 42/2004)**

L'area naturale protetta interessata dall'opera progettuale indagata corrisponde con la Riserva naturale orientata delle Baragge (EUAP0349) il cui ente di gestione non ha ad oggi ancora provveduto alla redazione di uno specifico piano di gestione.

Pertanto, in riferimento alle aree protette sprovviste di un piano d'area il PPR stabilisce che sono cogenti le norme prescrittive di quest'ultimo e, per quanto non in contrasto, quelle contenute negli strumenti di governo del territorio vigenti alla data dell'approvazione del PPR stesso, nel rispetto delle norme di tutela e di salvaguardia stabilite dalla legge istitutiva dell'area protetta e delle eventuali misure di conservazione della Rete Natura 2000.

Nel caso specifico della Riserva naturale orientata delle Baragge (EUAP0349) si rimanda a quanto definito dalle norme di tutela e di salvaguardia stabilite dalla legge istitutiva nel seguito esposta.

- **Aree di elevato interesse agronomico**
Per le aree di elevato interesse agronomico il PPR individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.
- **Viabilità storica e patrimonio ferroviario**
Analogamente, anche per quanto riguarda la viabilità storica ed il patrimonio ferroviario, il PPR individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.
- **Patrimonio rurale storico: presenza stratificata di sistemi irrigui**
Anche per tale componente paesaggistica il PPR individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.
- **Belvedere, bellezze panoramiche, siti di valore scenico ed estetico**
Anche per tale componente paesaggistica il PPR individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.
- **Relazioni visive tra insediamento e contesto**
Analogamente, anche per quanto riguarda le **Relazioni visive tra insediamento e contesto**, e più nello specifico le aree caratterizzate dalla presenza diffusa di sistemi di attrezzature o infrastrutture storiche, il PPR individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.
- **Aree rurali di specifico interesse paesaggistico**
Anche per quanto riguarda le Aree rurali di specifico interesse paesaggistico, costituite in tal caso da sistemi paesaggistici agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati e sistemi paesaggistici rurali di significativa omogeneità e caratterizzazione dei coltivi: le risaie, il PPR individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.
- **Insule specializzate e complessi infrastrutturali**
In riferimento alle insule specializzate e complessi infrastrutturali, che comprendono le aree militari o carcerarie, le principali aree estrattive e minerarie, i complessi ospedalieri, le piste motoristiche, gli impianti da golf e gli altri impianti sportivi, i campeggi, le grandi strutture commerciali, i grandi vivai, i parchi tematici e i cimiteri di estesa dimensione o esterni all'urbanizzato ed i depuratori, le discariche, gli impianti speciali, le attrezzature produttive speciali e le raffinerie, il PPR stabilisce alcune prescrizioni non pertinenti con la tipologia di opera in oggetto.
- **Insedimenti rurali**
Per quanto concerne gli insediamenti rurali il PPR individua esclusivamente direttive.
- **Aree caratterizzate da elementi critici e con detrazioni visive**
Il PPR individua particolari aree caratterizzate da elementi paesaggisticamente critici ed esposte a rischi di detrazione visiva, derivanti da processi di urbanizzazione e infrastrutturazione; per tali aree promuove il recupero e la rigenerazione, quali interventi prioritari per la qualificazione del territorio e del paesaggio, con particolare attenzione ai casi in cui sono coinvolti siti, beni e componenti di pregio. Per tale componente paesaggistica il PPR ne individua indirizzi e direttive senza stabilirne specifiche prescrizioni.

Il [Piano Territoriale Provinciale \(PTP\) di Biella](#), per il quale è stata approvata la Variante n. 1 con DCR n. 60-51347 del 1° dicembre 2010, orienta i processi di trasformazione territoriale della Provincia ed organizza le manovre di conservazione e protezione attiva dei valori naturali e storico culturali presenti sul territorio Provinciale, alla luce di obiettivi strategici selezionati al fine di assicurare lo sviluppo sostenibile della società e dell'economia biellese.

Con riferimento alle [Sensibilità paesistiche e ambientali](#) individuate dal Piano, il tratto stradale in progetto interessa i seguenti elementi:

- [Beni ambientali: Boschi e foreste e Corsi d'acqua e relative fasce di rispetto fluviale](#)

Il sistema forestale ed i corsi d'acqua e relative fasce di rispetto fluviale rientrano nelle categorie dei beni ambientali sottoposte a vincolo ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/04.

Il PTP tutela e valorizza il sistema forestale in relazione alla gestione della risorsa, alla prevenzione del dissesto e al consolidamento della rete ecologica provinciale.

Per quanto concerne i corsi d'acqua e relative fasce di rispetto fluviale, al fine di favorire il riformarsi della vegetazione spontanea e la costituzione di corridoi ecologici, nonché di consentire il regolare svolgimento delle attività di vigilanza, manutenzione, irrigazione e difesa del suolo, ad una distanza inferiore a 10 m dagli alvei incisi dei corsi d'acqua sono vietati la nuova edificazione, l'utilizzazione agricola del suolo fatte salve quelle in atto, i rimboschimenti a scopo produttivo e gli impianti per l'arboricoltura da legno.

- [Beni culturali: Paesaggi agrari di interesse culturale](#)

Attraverso i paesaggi agrari di interesse culturale il PTP individua le aree caratterizzate dalla presenza delle colture viticole e risicole che rappresentano elemento distintivo e caratterizzante del paesaggio e ne promuove la tutela e la conservazione. Per queste aree, i Comuni, in sede di formazione degli strumenti urbanistici, provvedono a precisare le delimitazioni operate dal PTP e a individuare le forme della tutela idonee a garantire la conservazione della risorsa e la valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente rurale.

- [Aree a dominante costruita](#)

Per tali aree le norme non definiscono alcuna prescrizione pertinente all'opera progettuale indagata.

Le tavole relative alle [Politiche per l'assetto del sistema agricolo e rurale](#) del PTP di Biella prevedono il tracciato della Pedemontana piemontese corrispondente pressappoco con quello oggetto del presente Studio e dalla analisi di tali elaborati cartografici si evince che il tracciato stradale in progetto attraversa territori caratterizzati da:

- [vigneti e risaie](#), per i quali il PTP individua esclusivamente indirizzi volti ai Comuni in sede di redazione dei propri strumenti urbanistici;
- [aree coltivate \(Seminativi e prato pascoli\)](#), per le quali le norme non individuano alcuna disposizione pertinente alla tipologia di opera stradale in oggetto.

Analizzando l'opera stradale in progetto rispetto alle [Politiche per l'assetto urbanistico e infrastrutturale](#)

emerge che il tracciato stradale corrisponde pressappoco con il tracciato della Pedemontana piemontese così come individuato dal PTP stesso.

Secondo quanto stabilito dalle norme di piano, i tracciati appartenenti alla rete e interconnessioni autostradali segnalati dal PTP costituiscono riferimento per la localizzazione delle nuove infrastrutture; la progettazione ne stabilirà i tracciati definitivi, anche con eventuali scostamenti, alla luce delle valutazioni puntuali relative alle analisi di dettaglio.

La progettazione delle nuove infrastrutture dovrà specificare le misure di mitigazione ambientale e paesaggistica e di compensazione e gli indicatori di monitoraggio degli effetti prodotti sul contesto ambientale di riferimento dalla realizzazione degli interventi in progetto.

In riferimento al [Piano Territoriale Provinciale \(PTP\) di Novara](#), approvato con DCR n. 383-28587 del 5 ottobre 2004, l'opera stradale della Pedemontana piemontese è stata analizzata rispetto ai Caratteri territoriali e paesistici, agli Indirizzi di governo del territorio ed alle Infrastrutture e rete per la mobilità così come definiti dal PTP stesso.

Rispetto ai [Caratteri territoriali e paesistici](#) il tratto dell'opera stradale in oggetto interessa porzioni di territorio appartenenti alla [Rete ecologica](#), per la quale le norme di Piano individuano obiettivi, indirizzi e direttive, senza stabilirne specifiche prescrizioni.

Con riferimento alle tavole relative agli [Indirizzi di governo del territorio](#) emerge che il tratto stradale in progetto non interferisce con nessuno degli elementi individuati dal Piano, mentre osservando il progetto stradale in rapporto agli elementi costituenti le [Infrastrutture e rete per la mobilità](#) risulta di chiara lettura la connessione della nuova Pedemontana con l'Autostrada mediante il nuovo svincolo di Ghemme in progetto, in un ambito territoriale per il quale il Piano ne indica la previsione di nuovi tracciati stradali regionali e provinciali privi di sviluppo tecnico progettuale. In riferimento al sistema stradale le norme di Piano individuano le seguenti prescrizioni pertinenti con l'opera progettuale indagata:

Nella progettazione di nuove strade e negli interventi di adeguamento della rete esistente, devono essere previsti manufatti di attraversamento per superare le barriere di separazione e ricomporre la continuità biologica del territorio, con particolare riferimento alla continuità dei corridoi ecologici indicati dal PTP.

I tracciati stradali devono ottemperare ai seguenti requisiti:

- *essere progettati in coerenza con le indicazioni di sviluppo degli insediamenti contenute negli strumenti di pianificazione locale;*
- *selezionare adeguatamente le intersezioni con la rete locale, limitandone il numero ed evitando coincidenze con la viabilità di accesso alle unità edilizie private;*
- *mantenere un livello di impatto acustico nei limiti di norma nei confronti dell'edilizia circostante;*
- *mantenere nel corso del tempo (mediante norme e/o fasce di vincolo imposte dagli strumenti urbanistici) le caratteristiche progettuali di capacità, sicurezza e scorrimento del traffico.*

Il [Piano Territoriale della Provincia di Vercelli \(PTCP\)](#), approvato dal Consiglio Regionale con Atto n. 240-8812 del 24.02.2009, è piano territoriale di coordinamento provinciale ai sensi delle vigenti leggi. Esso delinea l'assetto strutturale del territorio della provincia, in conformità agli indirizzi del PTR e della pro-

grammazione socio-economica della Regione.

In riferimento alla [Tutela e valorizzazione del paesaggio come sistema di ecosistemi](#) il tratto stradale in progetto attraversa i seguenti elementi così come individuati dal Piano stesso:

- [Zona 1 Sistema delle reti ecologiche: Macchie e corridoi primari a matrice naturale - Zona 1a e Macchie e corridoi naturali a matrice mista - Zona 1b e Sistema agricolo diversificato](#)

In riferimento sia alla Zona 1 Sistema delle reti ecologiche e relative Macchie e corridoi primari a matrice naturale (Zona 1a) e Macchie e corridoi naturali a matrice mista (Zona 1b), sia al sistema agricolo diversificato, le norme del PTCP di Vercelli individuano una serie di prescrizioni rivolte esclusivamente ai Comuni che, in sede di pianificazione urbanistica generale, devono definire norme per i tipi di intervento ammessi nel Sistema delle reti ecologiche, tenendo conto che le strade primarie e di scorrimento di nuovo impianto o in ampliamento di tracciati esistenti sono subordinate alla realizzazione di interventi di recupero ambientale delle aree interessate dai lavori; detto recupero ambientale dovrà riguardare le aree residue interessate dalle attività di trasformazione (scavi, terrapieni, piazzali, margini delle strade e dei parcheggi), incluse quelle utilizzate durante la fase di cantiere; gli interventi di recupero dovranno essere realizzati secondo i vigenti criteri tecnici oggetto di provvedimenti regionali ("Criteri tecnici per l'individuazione e il recupero delle aree degradate e per la sistemazione e rinaturalizzazione di sponde ed alvei fluviali e lacustri" - D.C.R. 2/4/97 n.377-4975, Capo II).

Il recupero ambientale delle direttrici di livello sovregionale, che assicurano i collegamenti nazionali ed internazionali; direttrici di livello provinciale che assicurano i collegamenti fra i comuni della provincia deve prevedere, oltre alla sistemazione delle aree residue, il restauro naturalistico a bosco di una fascia continua parallela all'infrastruttura, di larghezza non inferiore a metri dieci, da individuare all'interno della fascia di rispetto dell'infrastruttura stessa ed in coerenza con le vigenti norme di legge.

Con riferimento alla [Tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali e ambientale](#) si evincono alcune interferenze dell'opera in progetto con i seguenti elementi individuati dal Piano:

- [Tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali e ambientali: Sistema della viabilità storica, Sistema dei canali irrigui, Testimonianza storico-architettoniche, documentali, rurali: cascate e baite, Beni ambientali \(SIC, SIR, ZPS\)](#)

Ferme restando le disposizioni di protezione, conservazione, tutela e valorizzazione previste per il patrimonio culturale dal D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i., per il sistema della viabilità storica e per il sistema dei canali irrigui il PTCP di Vercelli definisce una serie di prescrizioni rivolte esclusivamente ai Comuni in sede di adeguamento del PRG ed alla Provincia, in sede di formazione dei Piani Attuativi del Piano Territoriale Provinciale.

Per quanto concerne le testimonianze storico-architettoniche, documentarie, rurali: Cascine e Baite, il PTCP non dispone alcuna prescrizione in merito, demandando ai Comuni l'analisi di dettaglio per la verifica dell'effettiva sussistenza di valori documentari, nonché la definizione delle norme per gli interventi edilizi su cascate e baite, fatte salve norme già vigenti e procedure derivanti da vincoli di Legge esistenti.

Per quanto in ultimo riguarda l'[Assetto insediativo e infrastrutturale](#), emerge che l'opera stradale in progetto coincide pressapoco con il progetto di completamento della Pedemontana così come individuato dal PTCP stesso, *secondo quanto concordato con le Province di Biella e di Novara*, per la quale le norme stabiliscono che *in sede di Piano provinciale della viabilità, in accordo con i comuni dell'area e, dove del caso, con le province di Biella e Novara, dovranno prioritariamente essere:*

- *progettati gli interventi sull'asse pedemontano per l'adeguamento ai volumi di traffico, per la separazione dei traffici di attraversamento da quelli di interesse locale, dagli accessi e dai parcheggi delle attività insediate e per il miglioramento della sicurezza stradale;*
- *definite le caratteristiche della nuova pedemontana e messe a punto le connessioni viarie con la Bassa Valsesia e con il sistema autostradale, con particolare riferimento alla indispensabile realizzazione della circonvallazione di Romagnano Sesia e Prato Sesia, in territorio della Provincia di Novara, nonché agli adeguamenti della viabilità dell'Alta Valsesia e relativi all'attraversamento in particolare dei centri abitati di Campertogno, Scopa, Scopello;*
- *individuare le soluzioni ai problemi di attraversamento dell'abitato di Gattinara.*

In merito agli [Ambiti di pianificazione e programmazione a livello superiore](#) rappresentate in tutte le tavole del PTCP di Vercelli consultate vale quanto di seguito riportato:

- per quanto concerne le fasce A, B e C del PAI, secondo quanto stabilito dalle norme del PTP per tali fasce valgono le prescrizioni disposte dalle norme dello stesso PAI.
- In riferimento alla campitura dei Parchi Regionali attraversata dalla infrastruttura stradale in progetto, questa corrisponde con la Riserva naturale orientata delle baragge, per la quale le norme del PTCP di Vercelli non stabiliscono alcuna prescrizione specifica; stante ciò, valgono le disposizioni di salvaguardia contenute nella legge regionale istitutiva della Riserva stessa nel seguito esplicitata.

Per quanto riguarda le [Previsioni insediative del Piano Regolatore Generale](#) rappresentate in tutte le tavole del PTCP di Vercelli consultate si rimanda alla analisi degli strumenti urbanistici comunali, i cui esiti sono riportati a seguire.

Il Comune di Brusnengo, unitamente ai Comuni contermini di Masserano, Roasio e Villa del Bosco è dotato di un Piano Regolatore Generale Intercomunale, redatto ai sensi della Legge Regionale n. 56 del 05/12/1977 e s.m.i., approvato dalla regione Piemonte con DGR n. 11-10571 del 13/01/1987.

Successivamente all'approvazione definitiva del PRGI, il Comune di Brusnengo, per far fronte alle necessità che di volta in volta sono insorte nell'applicazione delle norme di Piano, ed in base alle mutate esigenze di programmazione urbanistica, propose una serie di varianti al PRGI, l'ultima delle quali è rappresentata dal documento della Variante Parziale n. 19, approvata con DCC n. 24 del 27/07/2012.

In riferimento alle [Destinazione d'uso del suolo del PRGI di Brusnengo](#) è emerso che il territorio attraversato dal tracciato stradale in progetto è connotato da:

- [Aree per le attività agricole](#), per le quali il PRG non individua alcuna prescrizione pertinente con la tipologia di opera progettuale indagata.

- [Strade extraurbane statali - regionali - provinciali come definite dall'art. 2 del DL 285/92](#), per le quali il PRG non individua alcuna prescrizione pertinente con la tipologia di opera progettuale indagata.
- [Collegamento pedemontano S.S. 142 Variante Masserano Romagnano e relativa Fascia di rispetto stradale](#), per il quale il PRG stabilisce che ogni previsione compiuta anche da enti di livello diverso da quello comunale deve rispettare le linee di indirizzo contenute nello strumento di programmazione e pianificazione. Inoltre, i nuovi tracciati indicati nel piano possono subire lievi variazioni in sede di progetto esecutivo purché contenute nelle relative fasce di rispetto, senza che tali variazioni comportino variante di piano; analogamente, in sede di piano di settore, potranno essere introdotte variazioni alla classificazione assegnata alle strade.

Il Comune di Masserano, dotato anch'esso del medesimo Piano Regolatore Generale Intercomunale, approvato dalla regione Piemonte con DGR n. 11-10571 del 13/01/1987, ha proposto una Variante di revisione al Piano approvata con DGR n. 54-2488 del 23 novembre 2015.

In riferimento all'[Articolazione generale del territorio comunale del PRGI di Masserano](#), l'opera progettuale indagata interessa i seguenti elementi così individuati dal Piano:

- [Aree a servizio di insediamenti per attività economiche](#), per le quali il PRG non individua alcuna prescrizione pertinente con la tipologia di opera progettuale indagata.
- [Sito ex discarica](#), per il quale il PRG non individua alcuna prescrizione pertinente con la tipologia di opera progettuale indagata.
- [Nuova viabilità](#), per la quale il Piano stabilisce che queste possono subire, in sede di progetto esecutivo, rettifiche contenute all'interno delle relative fasce di rispetto individuate dal piano, senza che tali modifiche comportino variante di piano.
- [Sentieri, percorsi pedonali e/o ciclabili da salvaguardare e valorizzare](#), per i quali le norme del PRG garantiscono una fascia minima, di norma non inferiore a m 1,50 di larghezza, di uso pubblico.
- [Ambiti agricoli](#), per le quali il PRG non individua alcuna prescrizione in contrasto con la tipologia di opera progettuale indagata.
- [Ambiti forestali-boscati](#) per i quali è consentita esclusivamente l'effettuazione degli interventi previsti dal D.Lgs. 227/2001 secondo le procedure e le prescrizioni previste dalla L.R. 4/2009 e ss.mm.ii. e relativi regolamenti di attuazione (D.P.G.R. n. 8/R/2011); rientra in questi interventi anche l'apertura di piste forestali e viali tagliafuoco. Sono inoltre consentite opere di ripristino ambientale e di urbanizzazione a rete.

Analogamente anche il Comune di Roasio è dotato di un Piano Regolatore Generale Intercomunale approvato con DGR n. 11-10571 del 13/01/1987, e che è stato successivamente sottoposto ad aggiornamento con l'approvazione della Variante Generale al PRGI con DGR 8 aprile 2013, n. 30-5625.

Relativamente alle [Destinazioni d'uso del suolo del PRGI di Roasio](#), il progetto stradale indagato attraversa i seguenti ambiti:

- [Area agricola generica](#), la cui norma di Piano associata non stabilisce alcuna prescrizione in contrasto con l'intervento della Pedemontana piemontese in oggetto.

- **Siti di Interesse Comunitario e Limite dell'area protetta delle Baragge**, per i quali le norme stabiliscono che gli interventi devono essere conformi con le finalità di cui all'art. 8 della L.R. 19/09. Per i progetti di qualsiasi natura potenzialmente suscettibili di determinare, direttamente o indirettamente, incidenze significative sulle specie e sugli habitat tutelati dal SIC IT1120004 "Baraggia di Ro-vasenda" è obbligatorio sottoporre a procedura di Valutazione d'incidenza, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i. e dell'art. 43 della L.R. 19/09.

Il **Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Gattinara** deve essere inteso come "variante di revisione" generale di quello vigente, approvato dalla Regione Piemonte con Delibera della Giunta n. 46-11557 in data 09/12/1991 e successive varianti; tale variante è stata approvata con DCC n. 4 del 26/02/2015.

In riferimento alla **Planimetria di progetto del territorio**, il tracciato stradale in progetto attraversa i seguenti elementi così come individuati dal Piano:

- **Zona con attività di escavazione in atto**, la cui norma di Piano associata non stabilisce alcuna prescrizione in contrasto con l'intervento della Pedemontana piemontese in oggetto.
- **Sottozona per attrezzature per la collettività e ospitalità**, per le quali sono consentite tutte le destinazioni d'uso proprie delle attività socio-assistenziali, sanitarie, per l'istruzione, per il culto; ad ogni modo le norme non prevedono prescrizioni in contrasto con l'intervento progettuale indagato.

Zona agricola, per la quale le disposizioni dettate dalle NTA non risultano in contrasto con l'intervento della Pedemontana piemontese in oggetto.

Fasce di rispetto di torrenti e canali e loro utilizzazione e sistemazione. Per tutti i corsi d'acqua valgono misure di tutela, attraverso l'individuazione di fasce di rispetto di differente ampiezza, in quanto rappresentano segni caratterizzanti il paesaggio. In riferimento alle fasce attraversate dal progetto stradale il PRG dispone quanto segue:

- **Fasce di rispetto delle acque pubbliche (150 metri) ai sensi del D.lgs. 22/01/04 n. 42**: le disposizioni dettate dalle NTA non risultano in contrasto con l'intervento della Pedemontana piemontese in oggetto.
- **Fasce di rispetto delle acque demaniali (10 metri) RD n. 523 del 1904**: la distanza dei 10 metri dalle acque demaniali prevista dal R.D. n° 523 del 25/07/1904 e s.m.i. si applica a tutti i corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche nonché a quelli appartenenti al demanio ancorché non iscritti nei predetti elenchi; tale normativa va applicata congiuntamente ad una serie di norme tra cui quella relativa alla opere di attraversamento per le quali vale quanto previsto dall'art. 19 delle N.d.A. del P.A.I..
- **Limite tra la fascia A e la fascia B e tra la fascia B e la fascia C**: per tali fasce si applicano le disposizioni normative previste dal PAI.
- **Riserva naturale orientata delle Baragge**, per la quale il PRG recepisce le disposizioni di salvaguardia contenute nella legge regionale istitutiva.

Sistema dei canali irrigui (storici) e della viabilità storica, costituito dall'insieme dei beni culturali ambientali da salvaguardare che il PRG individua sul territorio comunale. Per tali sistemi, gli interventi

edilizi attuati sono sottoposti alle seguenti disposizioni:

- Per il sistema della viabilità storica si prescrive il mantenimento del tracciato e della vegetazione significativa posta a margine della viabilità. All'esterno del centro abitato si richiede la sistemazione di una fascia a verde parallela di almeno 5 mt. di profondità.
- Nell'ambito del sistema dei canali irrigui gli interventi su tali manufatti dovranno:
 - o migliorare o almeno conservare la percorribilità pubblica esistente;
 - o salvaguardare gli elementi vegetali significativi posti a ridosso dei canali e sulle immediate fasce contigue assicurando il ripristino della copertura vegetale se interessata dagli interventi;
 - o adottare criteri e tecniche di ingegneria naturalistica, privilegiare l'utilizzo di materiali tradizionali per la manutenzione dei manufatti di arginatura in presenza di manufatti idraulici di particolare rilevanza documentaria.
- **Sistema della viabilità**, per il quale si evidenziano le seguenti disposizioni:
 - Nell'ambito dei sedimi destinati a viabilità il PRG individua quello relativo alle **aree interessate dallo studio di fattibilità della Pedemontana**, delle quali, le norme del PRG stabiliscono che le dimensioni e il tracciato in attesa di un progetto definitivo potranno subire variazioni planimetriche. In corrispondenza delle "aree interessate dallo studio di fattibilità della Pedemontana" non è ammessa la realizzazione di nuovi fabbricati affinché risulti mantenuto libero lo spazio necessario per la realizzazione della suddetta infrastruttura viaria.
 - In corrispondenza delle "**piste ciclabili e percorsi pedonali in progetto**", non è ammessa la realizzazione di manufatti edilizi e di recinzioni di alcun tipo. È data facoltà di realizzare recinzioni a confine del tracciato in progetto previa autorizzazione degli uffici comunali competenti ed alla stipula di un atto di impegno da parte del richiedente allo smantellamento gratuito e a propria cura e spese al momento della realizzazione stradale delle parti di recinzione che eventualmente risultassero interferire con il cantiere stradale.
- **Fasce di rispetto delle strade statali e comunali**, per le quali le disposizioni dettate dalle NTA non risultano in contrasto con l'intervento della Pedemontana piemontese in oggetto.
- **Vincoli geomorfologici**, per i quali il PRG stabilisce che preliminarmente alla progettazione e realizzazione di ogni intervento sul territorio comunale dovranno sempre essere verificati gli elaborati geologici relativi al PRG per il riconoscimento puntuale della classe di idoneità all'utilizzazione urbanistica; tali disposizioni prevalgono su quelle rappresentate dalle tavole di Progetto del PRG.

Il **Piano Regolatore Generale Comunale (PRG) di Ghemme**, approvato con DGR n. 80-07897 del 24/09/1986, è stato sottoposto a Variante strutturale 1/2016, approvata con DCC n° 80 del 21.12.2016, al fine prevalente di adeguare il testo normativo alle nuove disposizioni legislative nazionali e regionali.

In riferimento all'**Azzonamento Aree urbanizzate** il tratto stradale in progetto è ubicato esclusivamente all'interno di **aree agricole**, per le quali le norme di Piano non definiscono alcuna prescrizione in contrasto con l'intervento progettuale in oggetto.

Il [Piano Regolatore Generale Comunale \(PRG\) di Lozzolo](#), approvato con DGR n. 5-7462 del 28/10/2002, è stato sottoposto ad un processo di adeguamento alle osservazioni regionali approvato con DGR n. 40-230 del 4 agosto 2014.

Rispetto alle [Destinazioni d'uso e vincoli](#) l'opera stradale in progetto interessa i seguenti elementi individuati dal PRG:

- [Aree boscate](#) per le quali le norme stabiliscono che queste vanno preservate e tutelate in conformità alla L.R. 10 febbraio 2009, n. 4 ed al DPGR 20/09/2011, n. 8/R “Regolamento forestale di attuazione dell'articolo 13 della legge regionale 10 febbraio 2009, n. 4.
- [Condizioni idrogeologiche per l'utilizzazione urbanistica e fasce di rispetto fluviale](#) il cui tracciato in progetto attraversa aree appratenti alla [Classe II-A](#), per la quale la realizzazione delle opere di edificazione ammesse e di qualsiasi intervento comportante modificazioni morfologiche è subordinata all'esecuzione di indagini geologiche ed aree comprese nella [Classe III-A2](#) all'interno della quale è ammessa la realizzazione di opere di interesse pubblico, non diversamente localizzabili, tra cui le strade.
- [Sito di Importanza Comunitaria](#) corrispondente con il Sito IT1120004 Baraggia di Rovasenda; gli interventi ed i progetti suscettibili di determinare, direttamente o indirettamente, incidenze significative sulle specie e sugli habitat di cui al Sito di Importanza Comunitaria IT1120004 sono sottoposti a procedura di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997.

Il [Comune di Romagnano Sesia](#) è dotato di [Piano Regolatore Generale](#) approvato con DGR n. 3-3557 del 23/07/2001. Nel corso del tempo tale piano ha subito degli aggiornamenti, l'ultimo dei quali risulta quello riferito alla Variante Parziale n. 17, approvata DCC n. 63 del 16/12/2015.

Rispetto alla consultazione degli [Usi del suolo - Sviluppo del PRG relativo ai territori urbani ed urbanizzandi](#) si evince che il territorio del Comune di Romagnano Sesia attraversato dal tracciato stradale in progetto è connotato da [aree per usi agricoli](#) per le quali le norme di Piano non dettano disposizioni in contrasto con la tipologia di opera in oggetto.

7.2.2 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

All'interno del presente paragrafo si è proceduto all'analisi dei rapporti di conformità intercorrenti tra gli interventi previsti per la Pedemontana piemontese ed il sistema dei vincoli e delle tutele, per come esso definito dagli strumenti e dagli atti di pianificazione esaminati nei precedenti capitoli.

A tale riguardo si ricorda che gli interventi in progetto non interessano:

- Patrimonio culturale e naturale così come riconosciuto dalla Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del patrimonio culturale e naturale adottata dalla conferenza generale dell'UNESCO il 16 novembre 1972 a Parigi,
- Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale appartenenti alla Rete Natura2000,
- Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971,
- Important Bird Areas,
- Beni culturali dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi, nonché Beni monumentali appartenenti alla Carta del Rischio archeologico,

- Aree gravate da vincolo idrogeologico ai sensi del RDL 30/12/1923 n. 3267.

I vincoli e tutele riscontrati attengono alle seguenti e aree naturali:

- [Riserva naturale orientata delle Baragge \(EUAP0349\)](#), ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991,
- [Zone Speciali di Conservazione \(ZSC\) "Baraggia di Rovasenda" \(IT1120004\)](#), così come individuata dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003,

La "Riserva naturale orientata delle Baragge", istituita con L.R. n. 3 del 14/01/1992, attualmente non è provvista di uno specifico piano di gestione; pertanto, fino all'entrata in vigore del piano di gestione, nel territorio della Riserva valgono le Norme di salvaguardia stabilite dall'atto istitutivo della Riserva stessa che, all'art. 6 dispone quanto segue:

«Sull'intero territorio della Riserva naturale orientata delle Baragge, oltre al rispetto della legislazione statale in materia di tutela e di conservazione dei beni culturali ed ambientali di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490 (Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre 1997, n. 352), delle leggi statali e regionali in materia di tutela dell'ambiente, della flora e della fauna, nonché delle leggi sulla caccia e sulla pesca, è fatto divieto di:

- 4. aprire e coltivare cave ad eccezione di quelle finalizzate al ripristino ambientale e paesaggistico ed alla ricostruzione di aree di interesse naturalistico ed ecologico individuate e promosse dall'ente di gestione;*
- 5. aprire e gestire discariche;*
- 6. costruire nuove strade ed ampliare le esistenti, fatti salvi i collegamenti ai sistemi autostradali mediante nuove arterie con caratteristiche superstradali e autostradali e le strade necessarie allo svolgimento delle attività agricole e forestali.*

[...].».

Per quanto concerne l'interessamento della ZSC "Baraggia di Rovasenda" (IT1120004), nonché delle aree della Rete Natura 2000 più prossime all'opera stradale in progetto, si rimanda alla Studio di Valutazione di Incidenza, ai sensi del DPR n. 120 del 12 marzo 2003 che costituisce integrazione e modifica del DPR n. 357 del 8 settembre 1997, predisposto nell'ambito dell'aggiornamento della documentazione ambientale di cui fa parte la presente Relazione.

Per quanto attiene ai beni paesaggistici, si riscontrano interferenza dell'opera stradale con i seguenti beni:

- [Area di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. denominata "Aree della Baraggia Vercellese ricadenti nei comuni di Masserano, Brusnengo, Roasio, Lozzolo, Gattinara, Lenta, Rovasenda e Castelletto Cervo" \(D.M. 01/08/1985\);](#)
- [Aree tutelate per legge](#) ai sensi dell'Art. 142 del citato Decreto, in particolare:
 - i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di

legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art. 142 comma 1 let. c);

- **i parchi e le riserve nazionali o regionali**, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (art. 142 comma 1 let. f);
- **i territori coperti da foreste e da boschi**, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento (art. 142 comma 1 let. g).

Rispetto a tali interferenze dell'opera progettuale con i beni paesaggistici interessati dalle opere in progetto si specifica che è stata predisposta la Relazione Paesaggistica formulata ai sensi del D.lgs. 42/2004 e s.m.i. e in conformità delle disposizioni di cui al DPCM del 12 dicembre 2005, nell'ambito della stessa procedura di VIA, al fine dell'ottenimento dell'autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.