

Provincia di Cuneo  
S.S. 28 del Colle di Nava  
Lavori di realizzazione della Tangenziale di Mondovì con collegamento alla S.S. 28 Dir – 564 e al casello A6 "Torino–Savona" – III Lotto (Variante di Mondovì)

**PROGETTO DEFINITIVO**

COD. T008

PROGETTAZIONE:

MANDATARIA:

MANDANTI:

RAGGRUPPAMENTO



**MATILDI+PARTNERS**

TEMPORANEO PROGETTISTI

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

*Ing. Andrea Renso – TECHNITAL  
Ordine Ingegneri Provincia di Verona n. A2413*

IL PROGETTISTA:

*Ing. Edoardo Piccoli  
Ordine Ingegneri Provincia di Verona n. A3381*

**GRUPPO DI PROGETTAZIONE:**

COORDINAMENTO PROGETTAZIONE E PROGETTAZIONE STRADALE:

*Ing. Carlo Vittorio Matildi – MATILDI + PARTNERS  
Ordine Ingegneri Provincia di Bologna n. 6457/A*

COORDINAMENTO PROGETTAZIONE E

COORDINATORE STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE:

*Ing. Edoardo Piccoli – TECHNITAL  
Ordine Ingegneri Provincia di Verona n. A3381*

OPERE D'ARTE MAGGIORI GALLERIA:

*Ing. Corrado Pesce – TECHNITAL  
Ordine Ingegneri Provincia di Verona n. A1984*

OPERE D'ARTE MAGGIORI PONTI E MINORI:

*Ing. Stefano Isani – MATILDI + PARTNERS  
Ordine Ingegneri Provincia di Bologna n. A4550*

GEOTECNICA:

*Ing. Alessandro Rizzo – TECHNITAL  
Ordine Ingegneri Provincia di Milano n. A19598*

IDROLOGIA ED IDRAULICA:

*Ing. Simone Venturini – TECHNITAL  
Ordine Ingegneri Provincia di Verona n. A2515*

IL GEOLOGO:

*Geol. Emanuele Fresia – TECHNITAL  
Ordine Geologi Veneto n. A501*

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

*Ing. Paolo Barrasso – MATILDI + PARTNERS  
Ordine Ingegneri Provincia di Bologna n. A9513*

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO:

*Ing. Giuseppe Danilo Malgeri*

PROTOCOLLO:

DATA:

**08 – STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE**

Verifiche di coerenza con il sistema della pianificazione e dei vincoli

CODICE PROGETTO

DPT00008D16

NOME FILE

08.03\_T00\_IA01\_AMB\_RE03\_B

PROGR. ELAB.

08.03

REV.

SCALA:

CODICE ELAB.

T00IA01AMBRE03

B

–

D

C

B

A

REV.

ISTRUTTORIA ANAS

EMISSIONE

DESCRIZIONE

Mag. 2020

Mar. 2020

DATA

Technital

Technital

SOCIETA'

Angelotti

Angelotti

REDATTO

Piccoli

Piccoli

VERIFICATO

Piccoli

Piccoli

APPROVATO

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO GENERALE DEL PROGETTO: OBIETTIVI E MOTIVAZIONE DELL'INTERVENTO..</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE CORRELABILI DIRETTAMENTE O INDIRECTAMENTE AL PROGETTO .....</b>	<b>5</b>
4.1	Livello regionale.....	5
4.1.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE .....	5
4.1.2	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE .....	10
4.1.3	PIANO REGIONALE MOBILITÀ E TRASPORTI.....	17
4.1.4	PIANO FORESTALE REGIONALE (P.F.R.) .....	20
4.1.5	PIANO FORESTALE TERRITORIALE (P.F.T.).....	22
4.1.6	PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE .....	27
4.1.7	PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA - PRQA .....	33
4.1.8	PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO - PAI .....	36
4.1.9	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONE - PGRA.....	40
4.2	Livello provinciale .....	42
4.2.1	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI CUNEO .....	42
4.3	Livello comunale.....	46
4.3.1	PIANO REGOLATORE COMUNALE.....	46
<b>6</b>	<b>RAPPORTI DEL PROGETTO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE.....</b>	<b>54</b>
6.1	VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI .....	54
6.2	VINCOLO IDROGEOLOGICO.....	55
6.3	AREE PROTETTE E RETE NATURA 2000 .....	56
<b>8</b>	<b>COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI DEI PIANI.....</b>	<b>57</b>
<b>10</b>	<b>BIBLIOGRAFIA E FONTI CONSULTATE .....</b>	<b>64</b>

## 1 PREMESSA

La Variante di Mondovì fa parte del più ampio programma di riordino e ammodernamento del sistema viario del Piemonte Sud Occidentale. L'obiettivo è quello di un più rapido ed agevole collegamento con il sistema portuale ligure a Sud.

Si è evidenziata pertanto l'importanza della S.S. 28 "del Col di Nava", che partendo dall'incrocio con la S.S. 20 nei pressi di Genola, si congiunge con il sistema viario ligure attraverso il Colle di Nava ad Imperia ed il Colle di Cadibona a Savona.

Nell'ambito delle priorità e dei provvedimenti di ammodernamento di tale arteria è emersa la necessità di realizzare una nuova circonvallazione dell'abitato di Mondovì.

Attraverso tale circonvallazione, gran parte del traffico veicolare della provincia di Cuneo, potrà agevolmente raggiungere l'autostrada Torino-Savona, presso il casello di Mondovì, raccogliendo il traffico radiale verso l'abitato di ben cinque strade.

La variante di Mondovì interesserà i settori Nord-Ovest-Sud del territorio comunale. La circonvallazione è stata suddivisa in tre lotti funzionali, di cui il primo e secondo sono stati eseguiti, mentre il terzo lotto, oggetto della presente relazione, è in fase di Progettazione Definitiva.

Il tracciato del 3° lotto è stato oggetto di un'apposita variante di P.R.G., la n. 15 del Marzo '98, che ne aveva individuato un tracciato di massima ed il relativo andamento piano altimetrico.

## **2 INQUADRAMENTO GENERALE DEL PROGETTO: OBIETTIVI E MOTIVAZIONE DELL'INTERVENTO**

Nell'ambito del riordino del sistema viario del Piemonte Sud Occidentale é stata accertata la necessit  di provvedere al suo ammodernamento, per un pi  rapido ed agevole collegamento di questa regione con il sistema portuale ligure a Sud.

Si   evidenziata pertanto l'importanza della S.S. 28 "del Col di Nava", che partendo dall'incrocio con la S.S. 20 nei pressi di Genola, si congiunge con il sistema viario ligure attraverso il Colle di Nava ad Imperia ed il Colle di Cadibona a Savona.

Nell'ambito delle priorit  e dei provvedimenti di ammodernamento di tale arteria   apparso immediatamente evidente la necessit  della realizzazione di una nuova circonvallazione dell'abitato di Mondov .

La variante di Mondov  (CU) rientra in tale piano di riordino del sistema viario del Piemonte Sud Occidentale.

Attraverso tale circonvallazione, gran parte del traffico veicolare della provincia di Cuneo, potr  agevolmente raggiungere l'autostrada Torino-Savona, presso il casello di Mondov , raccogliendo il traffico radiale verso l'abitato di ben cinque strade:

- la S.S. 28 dir con il raccordo alla A6 Torino-Savona ed le S.P. di fondovalle Tanaro;
- la S.S. 28 proveniente da Fossano;
- la S.S. 564 "del Monregalese" proveniente da Cuneo;
- la S.P. 5 proveniente da Villanova;
- la S.S. 28 per Ceva – Imperia – Savona.

Il restante arco di circonvallazione, che completer  il collegamento con la S.S. 28 a Sud della citt , riveste una grande importanza a livello intercomprensoriale come una nuova variante stradale e quindi come asse di assestamento delle vallate alpine e di collegamento con il sistema portuale ligure.

La variante di Mondov  avvolger  la zona abitata con un tracciato ad andamento semicircolare, nei settori Nord-Ovest-Sud del territorio comunale.

La circonvallazione si sviluppa, infatti, interamente nel territorio comunale di Mondov  e drener  il flusso di traffico proveniente dal quadrante Sud-Est, collegando la SS28, la SP 5, la SS 564 con l'Autostrada A6 Torino-Savona, presso lo svincolo di Mondov .

La progettazione e la realizzazione della suddetta arteria stradale   stata suddivisa in 3 lotti funzionali, dei quali i primi due sono stati gi  realizzati e in esercizio. Il 3° Lotto costituisce l'oggetto della presente analisi.

Il tracciato di progetto del 3° lotto ha inizio in corrispondenza della SP Villanova – Mondov  innestandosi sulla rotonda posta all'intersezione fra questa e la tangenziale di Mondov  ed   stato oggetto di un'apposita variante di P.R.G., la n. 15 del Marzo '98, che ne aveva individuato un tracciato di massima ed il relativo andamento piano altimetrico.

---

Successivamente il Comune di Mondovì, con nota prot. 22002 del 05.07.2018, ha richiesto una modifica progettuale che prevede la soppressione dello svincolo in destra idrografica del Fiume Ellero, e la realizzazione di un nuovo collegamento fra il rione Borgato ed il Km 31 della SS28 mediante un ponte ad unica campata sul torrente Ermena.

Il progetto definitivo, oggetto della presente analisi, è stato realizzato in accordo con quanto richiesto dal Comune di Mondovì con la succitata nota.

### 3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO

Il tracciato della variante in esame si sviluppa interamente all'interno del territorio del Comune di Mondovì, a sud del centro abitato di Mondovì.

Come già anticipato, il tracciato in esame rappresenta il 3° lotto della cosiddetta circonvallazione di Mondovì ed andrà a collegare la S.P. 5 e la S.S. 704 (2° lotto della variante) con la S.S. 28, con andamento come indicato in maniera indicativa nella figura sottostante.

Il torrente Ellero viene completamente scavalcato con un viadotto e successivamente la collina monregalese di S. Lorenzo viene attraversata con una galleria. L'innesto sulla S.S. 28 avverrà con uno svincolo a rotatoria.

Il progetto nel suo complesso prevede più a nord anche la realizzazione di un ponte sul t. Ermena di collegamento fra la S.S. 28 ed il rione Borgato.

Di seguito si riporta un inquadramento del tracciato viario in esame e l'ubicazione dell'opera di collegamento fra la S.S. 28 e rione Borgato.

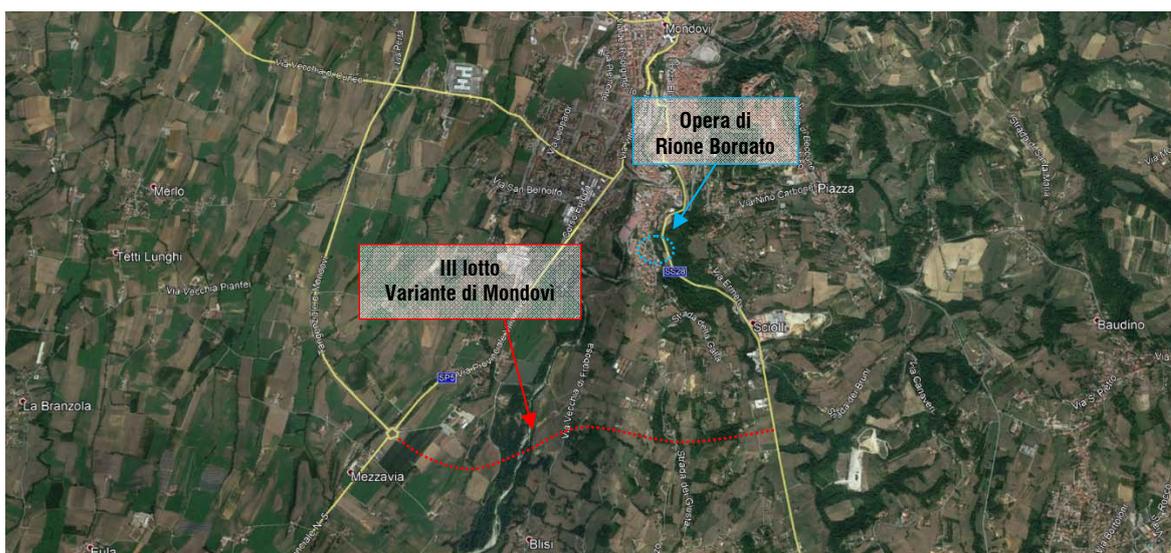


Figura 3.1 Inquadramento su ortofoto delle opere di progetto

## **4 ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE CORRELABILI DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE AL PROGETTO**

### **4.1 Livello regionale**

#### **4.1.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE**

Il Piano territoriale regionale (PTR) è stato approvato con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011.

Il Piano persegue le seguenti strategie:

STRATEGIA 1 - Riqualficazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio.

È finalizzata a promuovere l'integrazione tra la valorizzazione del patrimonio ambientale–storico–culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse; la riqualficazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, la rivitalizzazione delle "periferie" montane e collinari, lo sviluppo economico e la rigenerazione delle aree degradate.

STRATEGIA 2 - Sostenibilità ambientale, efficienza energetica. È finalizzata a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica, perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse.

STRATEGIA 3 - Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica.

È finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione europea; le azioni del PTR mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio 24 o dei due mari) e tra occidente e oriente (Corridoio 5).

STRATEGIA 4 -Ricerca, innovazione e transizione economico produttiva Individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l'incremento della sua capacità di produrre ricerca e innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento alle tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale e allo sviluppo della società dell'informazione.

STRATEGIA 5 -Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali Coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione/pianificazione attraverso il processo di governance territoriale.

Il PTR articola il territorio regionale in:

- Quadranti: aggregati territoriali vasti utilizzati nella definizione del Quadro di riferimento strutturale, ai fini di una lettura a scala più ampia del territorio, per meglio comprenderne le principali dinamiche evolutive.
- Ambiti di integrazione territoriale (Ait): insiemi di comuni gravitanti su un centro urbano principale, che costituiscono ambiti ottimali per costruire processi e strategie di sviluppo condivise.
- Reti: interconnessioni e interazioni tra gli Ait, nodi di una rete di sistemi locali presenti sul territorio regionale.

I quattro **Quadranti** sono così suddivisi:

**Nord-Est** che raggruppa le Province del Verbano-Cusio-Ossola, di Biella, di Novara e di Vercelli. Il territorio si può dividere in quattro grandi zone parallele al corso del Po e alla catena alpina. Da sud verso nord si ha una prima zona di bassa pianura agricola altamente produttiva, compresa tra il corso del Po e l'asse delle comunicazioni Torino-Milano (autostrada A4, ferrovia ordinaria e TAV) che tocca Vercelli e Novara;

**Sud-Est**, che corrisponde alle Province di Alessandria e Asti. Si estende da Nord a Sud tra il corso del Po e l'Appennino fin al confine con la Liguria e l'Emilia Romagna; da ovest a est tra i Quadranti metropolitano e Sud-ovest fin al confine con la Lombardia. La parte occidentale è occupata da una vasta area collinare, bipartita dal corso del Tanaro e formata dalle colline dell'Astigiano e dell'alto e del basso Monferrato, queste ultime solcate dalle valli del Belbo e della Bormida. A Est si apre il vasto golfo della pianura Alessandrina, orlata a sud dalle colline e dalla montagna appenninica, in cui penetrano le valli Borbera, Grue e Curone. La trama insediativa si regge su una rete urbana ben distribuita, che conta due centri di livello superiore (Alessandria e Asti), quattro di medio livello (Casale Monferrato, Tortona, Novi Ligure, Ovada e Acqui Terme) e sette di livello inferiore. I 645.000 abitanti si addensano principalmente nelle maggiori città e nei loro dintorni, lungo i fondi vallivi e ai piedi dell'Appennino. Densità molto basse si hanno nell'alta collina e nella montagna appenninica.

Il Quadrante **metropolitano** che corrisponde alla Provincia di Torino e raggruppa attorno all'Ait di Torino una prima corona di altri sei Ambiti, che circondano il nucleo metropolitano e che sono strettamente integrati con esso. Il Quadrante comprende vaste zone pianeggianti, ma anche le numerose valli alpine che si affacciano sulla pianura. Sia la pianura sia le zone montane non costituiscono insieme omogenei, ma appaiono fortemente differenziati. La pianura, la fascia pedemontana e le zone pianeggianti delle valli principali vedono infatti alternarsi aree di intensa espansione periurbana ad altre ancora largamente rurali. Anche le valli alpine del Quadrante presentano evidenti differenze. Mentre infatti in alcune valli, in particolare nella Montagna olimpica, i processi di sviluppo turistico sono più intensi, nelle medie Valli di Susa e del Chisone e in altre valli (Lanzo, Locana, Soana, ecc.) lo sviluppo turistico è più limitato, nonostante le ampie potenzialità offerte dall'ambiente naturale.

Il Quadrante **Sud-Ovest** corrisponde principalmente alla Provincia di Cuneo, ma la sua geometria è variabile a causa dei forti legami produttivi (zootecnia, viti-vinicoltura, industria dei mezzi di trasporto) e progettuali (area collinare della candidatura UNESCO) con l'Astigiano e la pianura a Sud di Torino. Raggruppa gli Ait di Saluzzo, Savigliano, Bra, Alba, Fossano, Cuneo, Mondovì e Ceva. Comprende la vasta pianura che si estende dai confini meridionali della regione metropolitana fino a Cuneo, delimitata a occidente e a sud dall'arco alpino fin al confine con la Francia e la Liguria, mentre sul lato Est è chiusa dalle colline delle Langhe e del Roero, che si prolungano con quelle del Quadrante Sud-Est. Sulla pianura sboccano diverse valli alpine, alcune delle quali danno accesso a valichi transalpini (Maddalena, Tenda, Cadibona e altri minori). I 572.000 abitanti si distribuiscono soprattutto nella fascia pedemontana e pedecollinare, dove si allineano anche quasi tutti i centri urbani. Questi formano una rete piuttosto densa, che comprende una città di livello superiore (Cuneo), 6 di livello medio (Saluzzo, Savigliano, Bra, Fossano, Alba, Mondovì) e 13 di livello inferiore. Quasi tutta la vasta zona montana interna è in condizioni critiche di sotto-popolamento.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 33 **Ambiti di integrazione territoriale** (Ait), a partire da una trama di base formata da unità territoriali di dimensione intermedia tra quella comunale e quella provinciale, e di identificare con essa il livello locale del Piano. Gli Ait hanno lo scopo di ottenere una visione integrata del territorio a scala locale, basata sulle relazioni di prossimità tra componenti, attori e progetti.

Gli Ambiti di integrazione territoriale costituiscono la base per la costruzione della costruzione delle politiche di Piano: come aggregati di base per descrivere e interpretare il territorio; come sistemi locali basati su relazioni di tipo funzionale; come nodi di una rete di connessioni su cui si basa l'organizzazione e la coesione territoriale della Regione.

Il PTR assume come obiettivo strategico il riconoscimento del sistema policentrico piemontese, attraverso la valorizzazione delle differenti identità e vocazioni dei territori, anche con riferimento alle loro capacità di relazionarsi con le altre regioni italiane e nel più vasto contesto europeo.

Alla gerarchia urbana dei poli su base regionale, la pianificazione e la programmazione alle diverse scale dovranno fare riferimento per valorizzare il loro ruolo sul territorio e per lo sviluppo dell'economia regionale.

MONDOVI' appartiene all'AIT 32 e corrisponde alla sub-regione storica del Monregalese. Si estende dai massicci delle prealpi liguri piemontesi, a un breve tratto di alta pianura terrazzata del Tanaro e ai versanti collinari di questo fiume che appartengono alle Langhe e gravitano anche in parte su Ceva. La popolazione (60.081 abitanti) è principalmente concentrata attorno a Mondovì e lungo l'asse del Tanaro, percorso dalle principali vie di comunicazione. Le risorse primarie principali sono quelle forestali e pedologiche. E' rilevante il patrimonio naturale (parco naturale Alta valle Pesio e Tanaro, fasce fluviali del Tanaro, Ellero e Pesio) e quello storico-culturale (centro storico di Mondovì, Santuario di Vicoforte, ecc.). E' presente un buon livello di nodalità, limitato dall'arretratezza della linea ferroviaria per Savona e dalla distanza dagli aeroporti internazionali. Le attività produttive si fondano sull'agricoltura della pianura e della collina delle Langhe (vigneto) e sull'industria, che presenta caratteristiche di qualità, ma anche di frammentazione simili a quelle già illustrate per l'Ait Cuneo. Sono presenti vari settori: agroalimentare, concimi e mangimi, componentistica auto, legno, ceramica e vetro, stampa ecc. Il turismo, oltre che sul patrimonio naturale, culturale e paesaggistico può contare su alcune stazioni di sport invernali (Prato Nevoso, Artesina, ecc.) il cui raggio di attrazione si estende alla vicina Liguria, ma che negli ultimi anni hanno sofferto, talvolta, per insufficiente innevamento.

Il sistema insediativo Mondovì, centro principale dell'ambito, si connota per uno sviluppo di tipo arteriale verso nord, lungo la SP n. 564 e la SS n. 28 dove si impone un'area per attività produttive di notevoli dimensioni e verso ovest per un'espansione residenziale di tipo ramificato. La maggior parte dei sistemi insediativi minori, nel territorio pianeggiante come sui rilievi, sono caratterizzati da sviluppi insediativi di tipo arteriale (Niella Tanaro, Magliano Alpi, Vicoforte e Roccaforte Mondovì in particolare). L'espansione residenziale è piuttosto contenuta nell'ambito e le maggiori superfici previste sono soprattutto di completamento. Le previsioni per aree industriali sono localizzate in maniera dispersa sul territorio, organizzate in piccoli agglomerati. Le maggiori superfici si individuano a Mondovì, ma anche a Carrù, Roccaforte Mondovì e Villanova si rilevano previsioni di ampliamenti piuttosto rilevanti di tipo arteriale.

Il ruolo regionale e sovregionale di Mondovì, collegato a Savona dall'autostrada A6 e dalla ferrovia, è storicamente di cerniera tra il Piemonte meridionale e il Ponente ligure, su cui esercita anche una limitata attrazione per quanto riguarda la formazione scolastica e universitaria (Politecnico) e una maggiore per il turismo montano e gli sport invernali.

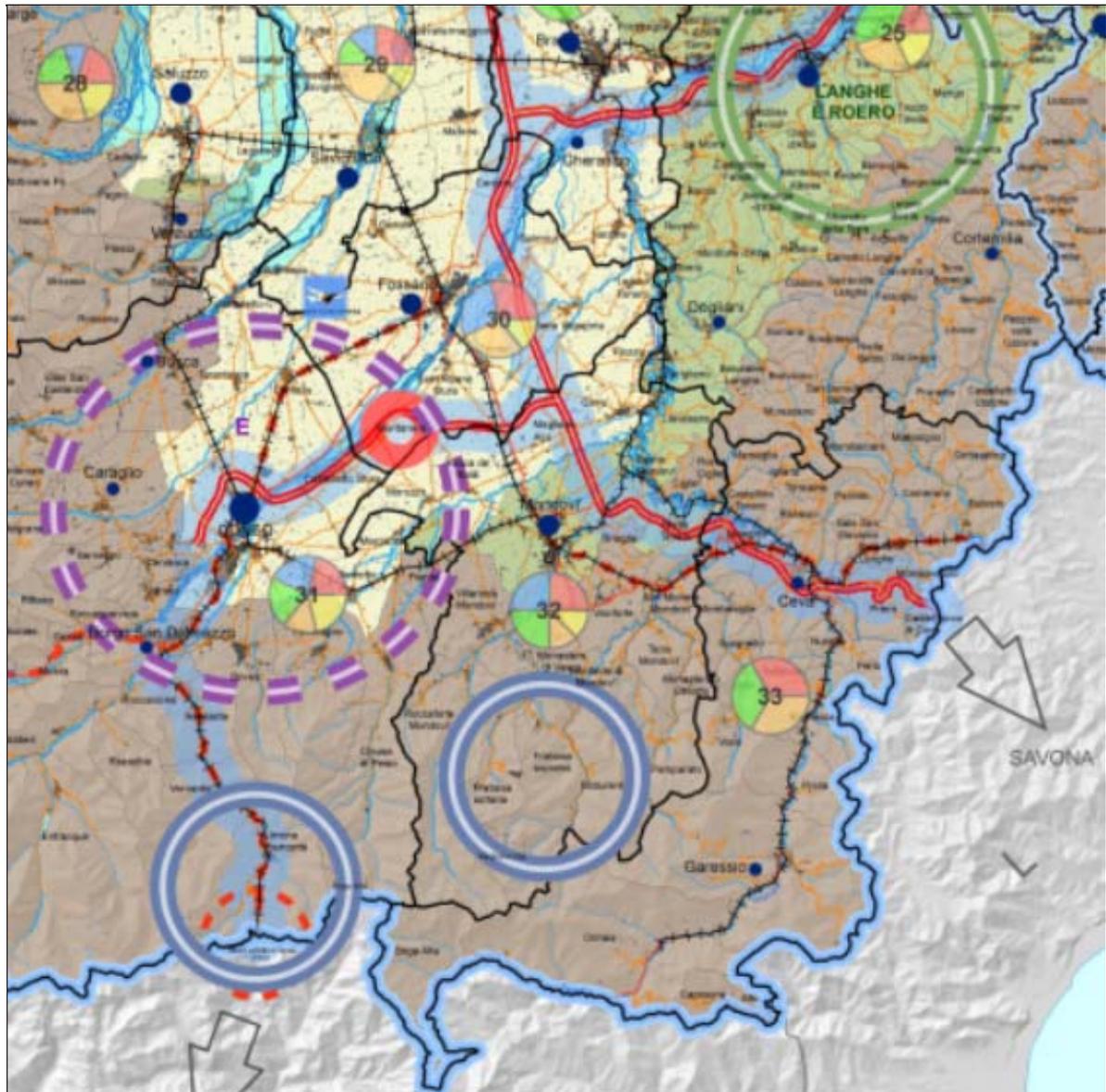


Figura 4.1 Piano Territoriale Regionale – Tavola di Progetto: AIT 32 – Mondovì

La progettazione integrata dell'ambito, che riguarda principalmente le zone montane e il comune principale, presenta una notevole potenzialità, sia per lo sviluppo interno dell'ambito sia per le politiche territoriali di livello regionale. Nonostante queste potenzialità, essa presenta un debole ancoraggio territoriale e una media organizzazione degli attori locali, di modo che risulta evidente la necessità di valorizzare maggiormente il capitale territoriale locale e di favorire una migliore organizzazione degli attori locali, in specifico per quanto riguarda la partecipazione degli attori privati attualmente solo debolmente attivi.

Le prospettive di sviluppo alla base della progettazione integrate sono fundamentalmente rivolte allo sviluppo dell'agricoltura (comparto ago-alimentare di nicchia) e dell'offerta ricettiva intorno al tema del benessere (terme e strutture per il benessere) e del prodotto neve (sport invernali). Tali prospettive sono coerenti con la notevole dotazione di capitale territoriale che caratterizza l'ambito, in particolare per quanto riguarda le risorse ambientali e culturali e quelle connesse alla posizione, mentre minore attenzione è dedicata alle risorse immateriali, in particolare il capitale cognitivo e organizzativo. Le possibilità di sviluppo previste dalla progettazione integrata devono però anche confrontarsi con alcune criticità derivanti principalmente dalle interazioni con altri processi espansivi, in particolare l'elevata pressione insediativa.

Per quanto riguarda le attività produttive e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale sono attivabili le stesse interazioni positive già indicate per l'Ait di Cuneo, con cui la prossimità territoriale permette di realizzare utili sinergie. Allo stesso modo la ristretta porzione delle Langhe gravitante su Mondovì si lega con il più vasto distretto albese per quanto riguarda le sue risorse specifiche viti-vinicole, paesaggistiche e turistiche.

<b>Elaborati P.T.R.</b>	<b>Elementi da pianificazione</b>	<b>Prescrizioni/vincoli da NTA</b>
<b>Tavola di Progetto</b>	AIT 32 – Mondovì	//

(Fonte: Piano Territoriale Regionale)

#### 4.1.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) è stato approvato con D.C.R. n. 233 35836 del 3 Ottobre 2017. Il quadro conoscitivo è stato suddiviso in quattro assi principali:

- naturalistico ambientale
- storico culturale
- percettivo identitario
- morfologico insediativo

Per il **sistema naturalistico – ambientale**, i settori della pianura piemontese sono stati suddivisi in funzione delle caratteristiche morfologiche e del conseguente paesaggio:

- I territori del tortonese-vogherese che riguardano un paesaggio con connotazioni fortemente “padane”, con caratteri ecologici già influenzati da condizioni climatiche continentali, nelle quali prevale la cerealicoltura irrigua industriale;
- La media pianura piemontese, che costituisce la struttura portante dei territori pianeggianti della regione, caratterizzata da terre profonde, irrigue, con marcate differenziazioni di uso delle terre nelle diverse aree (cerealicoltura e praticoltura nel cuneese e torinese, risicoltura nel vercellese e novarese, cerealicoltura nell’alessandrino);
- L’alta pianura piemontese, costituita dalle ondulate superfici a ridosso del rilievo alpino, con terre spesso ghiaiose e con falda freatica posta molti metri al di sotto del piano di campagna. Il paesaggio, certamente caratteristico della regione per estensione, si contraddistingue per un uso agrario più differenziato in funzione delle diverse condizioni stanziali.

Per il **sistema storico – culturale**, sono stati così classificati i centri:

- Città capitali dominanti, sedi diocesane, centri amministrativi storicamente consolidati (capoluoghi di provincia di antico regime)
- Centri amministrativi e di mercato di rilievo subregionale, centri a specializzazione funzionale di rilevanza regionale
- Centri con forte identità morfologica (ad esempio insediamenti di nuova fondazione); centri di riconoscibile complessità funzionale; centri specializzati di rilevanza subregionale; insediamenti abbandonati noti attraverso indagini archeologiche.

L’indagine ha confermato il ruolo predominante di poche città (Torino, Casale, Cuneo, Mondovì, Novara, etc...) che nel corso dei secoli hanno di norma centrato due o più funzioni e valenze a livello regionale: città capitale o dominante, sede diocesana; centro amministrativo storicamente consolidato, luogo di scambio commerciale di rilievo.

Per gli **aspetti percettivo – identitari** si rileva una regione con grande complessità e articolazione, tale da presentare un sistema di paesaggi identitari molto differenziati, il cui unico filo conduttore è la situazione pedemontana, fattore che attraversa due terzi del territorio insediato. Ciò comporta una diffusa rilevanza degli elementi di sfondo del versante alpino per quasi tutti gli insediamenti, di valle o di pianura, nelle provincie di Cuneo, Torino, Biella, Verbano-Cusio-Ossola e per una notevole parte delle provincie di Vercelli

e Novara. Per il territorio più distante dalla cerchia alpina, ovvero quello collinare, vi è una relazione sempre riconoscibile tra città consolidate, come Asti e Alessandria e parzialmente Cuneo e Torino e gli sfondi verdi o coltivati.

Per l'**assetto insediativo**, il PPR ha individuato, sulla base dei caratteri strutturali e dei fattori che ne hanno differenziato gli usi e i percorsi evolutivi, diverse tipologie di aree insediative, morfologicamente differenziate, distinguendo 15 casi tipo. Le componenti morfologico-insediative sono parti omogenee di territorio, per conformazione, caratteri, usi del suolo, densità dei tessuti edificati e maglia del tessuto agrario, con riferimento alle differenti epoche storiche e ai fenomeni di trasformazione che ne hanno condizionato gli sviluppi. Tale analisi ha confermato il processo di frammentazione che lo sviluppo urbanistico ha assunto negli ultimi decenni.

Il territorio regionale è articolato in **ambiti di paesaggio**, diversamente caratterizzati e diversamente gestibili e tutelabili. Risultano 76 ambiti di paesaggio, la cui delimitazione si basa:

- Sulla evidenza degli aspetti geomorfologici;
- Sulla presenza di ecosistemi naturali;
- Sulla presenza di sistemi insediativi storici coerenti;
- Sulla diffusione consolidata di modelli colturali e culturali

I 76 ambiti di paesaggio sono stati inoltre aggregati in 12 macro ambiti, omogenei dal punto di vista non solo delle caratteristiche geografiche, ma anche delle componenti percettive, che rappresentano una mappa dei paesaggi identitari del Piemonte:

- Paesaggio d'alta quota
- Paesaggio alpino del Piemonte settentrionale e dell'Ossola
- Paesaggio alpino walser
- Paesaggio alpino franco-provenzale
- Paesaggio alpino occitano
- Paesaggio appenninico
- Paesaggio collinare
- Paesaggio della pianura del seminativo
- Paesaggio della pianura risicola
- Paesaggio pedemontano
- Paesaggio urbanizzato della piana e della collina di Torino
- Paesaggio fluviale e lacuale

A loro volta i **macro ambiti** individuati possono essere raggruppati in 7 categorie generali:

- Paesaggio alpino
- Paesaggio appenninico
- Paesaggio collinare
- Paesaggio di pianura
- Paesaggio pedemontano
- Paesaggio urbanizzato della piana e della collina di Torino

- Paesaggio fluviale e lacuale

Le **linee strategiche paesaggistico** ambientali possono essere così sintetizzate:

- Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio
- Sostenibilità ambientale, efficienza energetica
- Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica
- Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva
- Valorizzazione delle risorse umane, delle capacità istituzionali e delle politiche sociali

Nella Tav. P3: *Ambiti e Unità di Paesaggio*, il territorio comunale di Mondovì rientra nell'Ambito di paesaggio n. **60 Monregalese**.

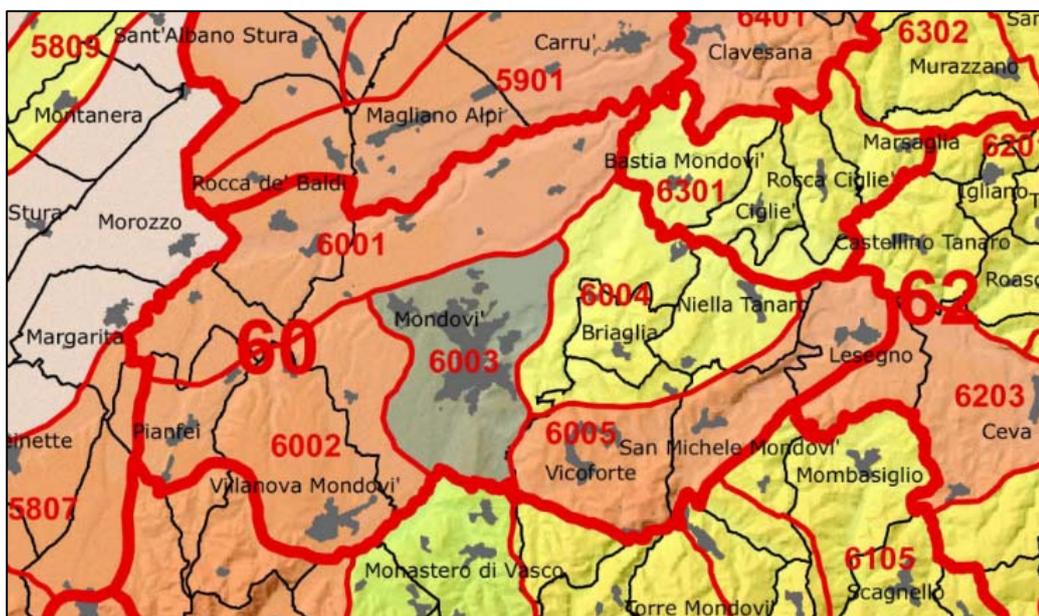
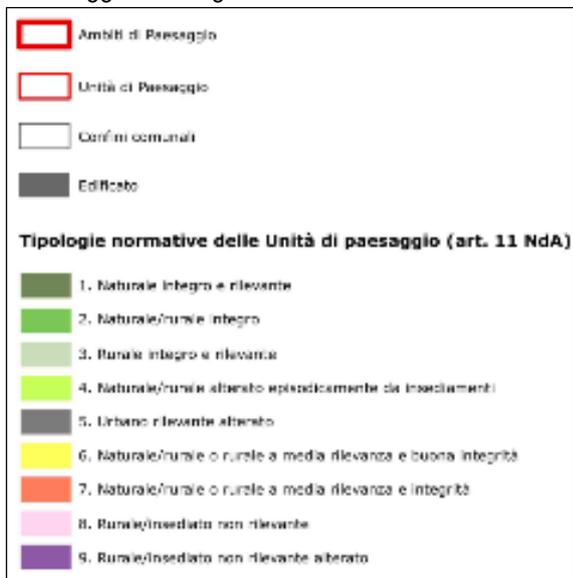


Figura 4.2 Piano Paesaggistico Regionale – Tavola P3: Ambiti e Unità di Paesaggio



Gli obiettivi e le linee d'azione relativi all'ambito di riferimento sono riportate nel prospetto seguente tratto dalle Norme di Attuazione del Piano:

<b>AMBITO 60 – MONREGALESE</b>	
<b>Obiettivi</b>	<b>Linee di azione</b>
<p><b>1.2.3.</b> Conservazione e valorizzazione degli ecosistemi a "naturalità diffusa" delle matrici agricole tradizionali, per il miglioramento dell'organizzazione complessiva del mosaico paesaggistico, con particolare riferimento al mantenimento del presidio antropico minimo necessario in situazioni critiche o a rischio di degrado.</p> <p><b>1.4.4.</b> Salvaguardia e valorizzazione degli aspetti di panoramicità regionali e locali, con particolare attenzione agli spazi aperti che consentono la percezione in profondità del territorio e l'inquadramento dei beni di interesse storico culturale e all'aspetto consolidato degli skyline urbani, collinari e montani.</p>	<p>Valorizzazione dei terrazzi tramite la promozione di usi del suolo ecocompatibili e tutela degli scorci panoramici fruibili da essi.</p>
<p><b>1.3.3.</b> Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico, urbanistico e museale e delle aree agricole di particolare pregio paesaggistico, anche attraverso la conservazione attiva e il recupero degli impatti penalizzanti nei contesti paesaggistici di pertinenza.</p>	<p>Salvaguardia e valorizzazione tematica della leggibilità delle tracce storiche fortemente stratificate (dall'età medievale all'infrastrutturazione novecentesca); conservazione integrata del patrimonio edilizio storico dei borghi, dei nuclei isolati e dei relativi contesti territoriali (percorsi, terrazzamenti, aree boschive).</p>
<p><b>1.5.2.</b> Contenimento e razionalizzazione delle proliferazioni insediative e di attrezzature, arteriali o diffuse nelle aree urbane e suburbane.</p>	<p>Contenimento delle forme di sviluppo lineare ed eventuale densificazione degli sviluppi arteriali non residenziali tra Mondovì e Pianfei; inserimento di servizi e centralità, con intervallo inferiore a 700 m, negli sviluppi arteriali tra Mondovì, Vicoforte e San Michele di Mondovì.</p> <p>Recupero delle aree agricole in stato di abbandono, valorizzazione delle aree agricole ancora vitali, limitazione di ulteriori espansioni insediative che portino alla perdita definitiva e irreversibile della risorsa suolo e dei residui caratteri rurali.</p>
<p><b>1.6.1.</b> Sviluppo e integrazione nelle economie locali degli aspetti culturali, tradizionali o innovativi, che valorizzano le risorse locali e le specificità naturalistiche e culturali dei paesaggi collinari, pedemontani e montani, che assicurano la manutenzione del territorio e degli assetti idrogeologici e paesistici consolidati.</p>	<p>Recupero e realizzazione di formazioni lineari arboree, che contribuiscono a mascherare le infrastrutture più impattanti.</p>
<p><b>1.8.2.</b> Potenziamento della caratterizzazione del paesaggio costruito con particolare attenzione agli aspetti localizzativi tradizionali (crinale, costa, pedemonte, terrazzo) e alle modalità evolutive dei nuovi sviluppi urbanizzativi.</p>	<p>Ridisegno dei sistemi insediati con mantenimento degli intervalli tra i nuclei e valorizzazione degli effetti di porta tra Mondovì e Villanova Mondovì.</p>
<p><b>1.9.3.</b> Recupero e riqualificazione delle aree interessate da attività estrattive o da altri cantieri temporanei con azioni diversificate (dalla rinaturalizzazione alla creazione di nuovi paesaggi) in funzione dei caratteri e delle potenzialità ambientali dei siti.</p>	<p>Contenimento dell'impatto prodotto dall'espansione delle cave di calcare per la produzione di pietrischi.</p>
<p><b>3.2.1.</b> Integrazione paesaggistico-ambientale delle piattaforme logistiche, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno)</p>	<p>Contenimento degli impatti prodotti dagli insediamenti logistici.</p>
<p><b>4.5.1.</b> Sviluppo di reti di integrazione e di attrezzature leggere per il turismo locale e diffuso, rispettoso e capace di valorizzare le specificità e le attività produttive locali.</p>	<p>Sviluppo di attività turistiche e agrituristiche, favorite dall'elevata accessibilità dell'area.</p>
<p><b>Comuni</b> Briaglia (60), Lesegno (60-62), Mondovì (60), Niella Tanaro (60-63), Pianfei (58-60-61), Rocca de' Baldi (59-60), San Michele Mondovì (60-61), Vicoforte (60-61), Villanova Mondovì (60-61).</p>	

Figura 4.3 Estratto Norme di Attuazione – Allegato B OBIETTIVI SPECIFICI DI QUALITÀ PAESAGGISTICA PER AMBITI DI PAESAGGIO





Elaborati P.P.R.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
<b>Tav. P3: Ambiti e Unità di Paesaggio</b>	Ambito di paesaggio n. 60 Monregalese.	Art. 10
	Unità di Paesaggio n. 6003 Mondovì	Art. 11
	Tipologia 5 Urbano rilevante alterato.	Art. 11
<b>P4.22 Componenti Paesaggistiche. Monregalese</b>	Aree rurali di pianura o collina	Art. 40
	Territori a prevalente copertura boscata	Art. 16
	Zona fluviale allargata ed interna	Art. 14
	Insedimenti specialistici organizzati	Art. 37
<b>Tav. P5: Rete di Connessione Paesaggistica</b>	Corso d'acqua fluviale	//

(Fonte: Piano Paesaggistico Regionale)

### 4.1.3 PIANO REGIONALE MOBILITÀ E TRASPORTI

Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) ha il compito di fornire alla pubblica amministrazione gli strumenti adeguati per fronteggiare, in una logica di anticipazione e non di emergenza, le nuove esigenze di cittadini e imprese.

Il PRMT, approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018, è di tipo strategico perché ragiona su un orizzonte temporale di lungo periodo, fissa le linee guida per lo sviluppo del settore e gli obiettivi da raggiungere al 2020, 2030 e 2050.

La Tabella di Marcia verso il 2050 è il punto di riferimento per attuare le strategie del PRMT che mirano a:

- la sicurezza di cittadini e imprese (protezione e incolumità);
- l'accessibilità (disponibilità di reti, fruibilità di servizi, accessibilità alle informazioni, integrazione dei sistemi);
- l'efficacia (utilità del sistema, qualità dell'offerta);
- l'efficienza (razionalizzazione della spesa, internalizzazione);
- l'attenzione agli impatti energetici e ambientali (riqualificazione energetica, uso razionale del suolo, limitazione delle emissioni, contenimento della produzione di rifiuti);
- il sostegno alle imprese (competitività, occupazione);
- la vivibilità del territorio e la qualità della vita (salvaguardia, recupero).

Il PRMT si applica nei confronti della Regione (per i bandi e i programmi regionali) e degli enti locali (per la pianificazione di settore). Riconosce le relazioni tra mobilità e territorio e l'importanza di operare in settori e a livelli istituzionali diversi: la governance è lo strumento organizzativo per fare collaborare Amministrazioni, cittadini e imprese.

Per perseguire la visione, il Piano definisce con chiarezza gli obiettivi che si propone di raggiungere e le strategie, ovvero i criteri secondo cui intende agire. Il Piano adotta 7 strategie e, per ognuna di esse, definisce gli obiettivi che le qualificano.

Gli obiettivi e le strategie che il Piano si prefigge presuppongono una coerenza nell'azione di governo nell'affrontare i cambiamenti in atto. Valorizzare la mobilità a supporto dello sviluppo, ridurre gli effetti negativi che impattano sul territorio e progettare un sistema di trasporti che risponda in modo adeguato alle nuove esigenze porta il Piano ad operare in una sfera che va oltre la politica di settore e richiede una continua inter e infra-istituzionale, nonché la coerenza fra le politiche poste in essere.

LE STRATEGIE	GLI OBIETTIVI
A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti	Protezione di passeggeri e merci
	Incolunità delle persone
B. Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero	Disponibilità delle reti
	Fruibilità dei servizi
	Accessibilità alle informazioni
	Integrazione dei sistemi
C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti	Utilità del sistema
	Qualità dell'offerta
D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività	Razionalizzazione della spesa pubblica
	Internalizzazione dei costi esterni
E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture	Uso razionale del suolo
	Riqualificazione energetica
	Limitazione delle emissioni
	Contenimento della produzione di rifiuti
F. Sostenere la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo	Competitività delle imprese
	Sviluppo dell'occupazione
G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini	Salvaguardia dell'ambiente naturale
	Recupero degli spazi costruiti

Attraverso le norme d'attuazione, il Piano detta direttive per l'organizzazione e per le politiche di settore e fornisce indirizzi per lo sviluppo integrato e sostenibile del Piemonte ad ogni livello istituzionale. Le direttive devono essere obbligatoriamente osservate nell'elaborazione di piani e programmi alle diverse scale, motivando ed argomentando gli eventuali scostamenti. Gli indirizzi costituiscono previsioni di orientamento per l'attuazione delle politiche integrate.

I piani di settore, in coerenza con il Piano, sviluppano i temi del trasporto pubblico, della logistica, delle infrastrutture di trasporto, della sicurezza; la mobilità sostenibile e l'innovazione tecnologica applicata ai trasporti costituiscono aspetti trasversali. I piani di settore, nello specifico dei temi di cui si occupano, devono:

- definire l'assetto gerarchico e integrato di riferimento;
- individuare le macroazioni per conseguire gli obiettivi delineati dal Piano;
- definire le priorità sulla base dei target stabiliti dal Piano;
- definire le modalità per la gestione delle ricadute ambientali, mitigabili e non, e degli impatti ambientali residui;
- valutare, attraverso il monitoraggio, i cambiamenti prodotti dalle macroazioni messe in campo;
- definire la struttura della governance verticale e il processo di partecipazione da attivare per la redazione dei programmi di attuazione.

Il Piano individua un set di indicatori misurabili e rappresentativi delle sue strategie e definisce i risultati (target) da conseguire entro il 2050.

PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI	
I TARGET AL 2050	
Avvicinarsi all'obiettivo ideale delle "zero vittime" per incidenti sulle strade	Morti su strada → 0
Portare il trasporto pubblico allo stesso livello di prestazione del mezzo privato	Rapporto tra accessibilità TPL e Auto → 1
Allineare, relativamente agli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-studio, la domanda potenziale con quella servita dal trasporto pubblico	Rapporto tra domanda servita con TPL e domanda potenziale → 1
Portare al 50% il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi dei servizi di trasporto pubblico	Rapporto tra ricavi e costi TPL ≥ 0,50
Portare a 1,5 il numero di persone che utilizzano la stessa auto per gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-studio	Coefficiente occupazione auto ≥ 1,5
Contribuire all'obiettivo ideale di "zero consumo di suolo" dovuto a infrastrutture e aree connesse ai trasporti	Consumo di suolo da superficie infrastrutturata → 0
Azzerare, in ambito urbano, l'uso di autovetture alimentate con carburanti tradizionali	Consumo di carburanti tradizionali in ambito urbano → 0
Ridurre, in riferimento ai valori del 2015, il consumo energetico dei trasporti rispetto ai chilometri percorsi	Rapporto consumo energetico e Km percorsi ≤ valore del 2015
Ridurre del 60%, rispetto ai livelli del 1990, le emissioni di gas a effetto serra da trasporti	Emissioni di gas serra da trasporti: -60% rispetto al 1990
Ridurre in modo significativo le emissioni dei principali inquinanti atmosferici da trasporti rispetto ai valori del 2005	Emissioni di inquinanti atmosferici da trasporti: NOx ≤ 69%; PM2.5 ≤ 45%; COVNM ≤ 54%
Dimezzare, rispetto al 2013, la quantità di merci trasportate su strada per le percorrenze superiori ai 300 km, a favore di modi più efficienti sotto il profilo energetico	Merchi trasportate su strada ≤ 48 % rispetto al 2013
Aumentare, rispetto al 2017, gli standard di efficienza e competitività dei servizi logistici piemontesi	Indice di qualità logistica ≥ valori del 2017
Aumentare, in ambito urbano, gli spostamenti sistematici con modalità a minor impatto ambientale: trasporto pubblico, mobilità ciclabile e trasporto privato a zero emissioni	Split modale in ambito urbano: auto+moto ≤ 31% ; TPL ≥ 30%; bici ≥ 15%

Elaborati P.R.M.T.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
Piano	Strategie ed obiettivi che il piano si prefigge	//

(Fonte: Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti)

#### 4.1.4 PIANO FORESTALE REGIONALE (P.F.R.)

La Giunta Regionale con deliberazione n. 8-4585 del 23.01.2017, ai sensi dell'art 9 della Legge Regionale n. 4/2009 ha approvato il Piano Forestale Regionale.

La L.r. 4/2009 articola infatti la pianificazione forestale su tre livelli:

- **Piano Forestale Regionale (PFR)**, documento di indirizzo e di strategia politica;
- **Piani Forestali Territoriali (PFT)**, documenti conoscitivi di dettaglio e di scelte di destinazioni funzionali prevalenti;
- **Piani Forestali Aziendali (PFA)**, documenti gestionali di supporto alla programmazione economica e con valore di norma selvicolturale, rappresenta lo strumento di programmazione e gestione degli interventi selvicolturali delle proprietà forestali e delle opere connesse.

Il **Piano Forestale Regionale (PFR)** è lo strumento fondamentale per orientare la politica forestale regionale, definendo obiettivi e azioni prioritari nel quadro dell'attuazione delle norme e orientamenti emanati a livello nazionale, dell'Unione europea e degli accordi internazionali a scala globale.

In particolare il PFR è delineato in armonia con gli indirizzi del Programma quadro nazionale per il settore forestale (PQSF, 2008) e con i principi della legge forestale Regionale (n. 4/2009), che sono di seguito richiamati (art. 1):

1. La Regione Piemonte, considera le foreste come bene a carattere ambientale, culturale, economico e paesaggistico di irrinunciabile valore collettivo da utilizzare e preservare a vantaggio delle generazioni future.
2. Le foreste sono riconosciute quale risorsa di materie prime ed energie rinnovabili, per il loro apporto al benessere degli individui, per la protezione del territorio, della vita umana e delle opere dell'uomo dalle calamità naturali e per la tutela della biodiversità.
3. Sono ritenute indispensabili la pianificazione degli interventi di gestione forestale, basata su un'approfondita conoscenza del territorio, e la programmazione degli stessi nel rispetto del ruolo delle autonomie locali.
4. La Regione riconosce il ruolo di interesse pubblico delle attività selvicolturali svolte secondo i principi della gestione forestale sostenibile e finalizzate al mantenimento della multifunzionalità delle foreste.

La Regione, in armonia con gli indirizzi definiti dalla legislazione comunitaria, nazionale e regionale e dagli accordi internazionali in tema di gestione forestale sostenibile, mitigazione dei cambiamenti climatici, tutela dell'ambiente e del paesaggio, si propone, in particolare, di:

- a) promuovere la gestione forestale sostenibile e la multifunzionalità delle foreste;
- b) tutelare e valorizzare il patrimonio forestale pubblico e privato;
- c) sviluppare le filiere del legno derivato dalle foreste e dall'arboricoltura;
- d) promuovere l'impiego del legno come materia prima rinnovabile;
- e) incentivare la gestione associata delle foreste;
- f) migliorare le condizioni socio-economiche delle aree rurali;

- g) promuovere la crescita e qualificare la professionalità delle imprese e degli addetti forestali;
- h) accrescere le conoscenze scientifiche e tecniche in campo forestale, promuovendo la ricerca e l'innovazione in materia;
- i) aumentare la sensibilità e la consapevolezza sociale circa il valore culturale, ambientale ed economico delle foreste e degli alberi.

In base all'Art. 9 della Legge Regionale 4 del 2009 costituiscono parte essenziale del piano forestale regionale l'individuazione delle aree forestali di riferimento per la pianificazione forestale territoriale. In tal senso il Piano Forestale Regionale nella sua prima redazione definisce le Aree Forestali (AF) omogenee in cui è suddiviso il territorio regionale ai fini della pianificazione Forestale Territoriale di secondo livello. Le Aree Forestali sono identificate su base fisiografica, articolata in bacini per le zone montane alpine e appenniniche, e su base amministrativa di area vasta per le zone di collina e pianura. In tutti i casi sono rispettati i limiti comunali.

L'area di progetto rientra nell'Area Forestale n. 12 denominata *Valli Monregalesi*.

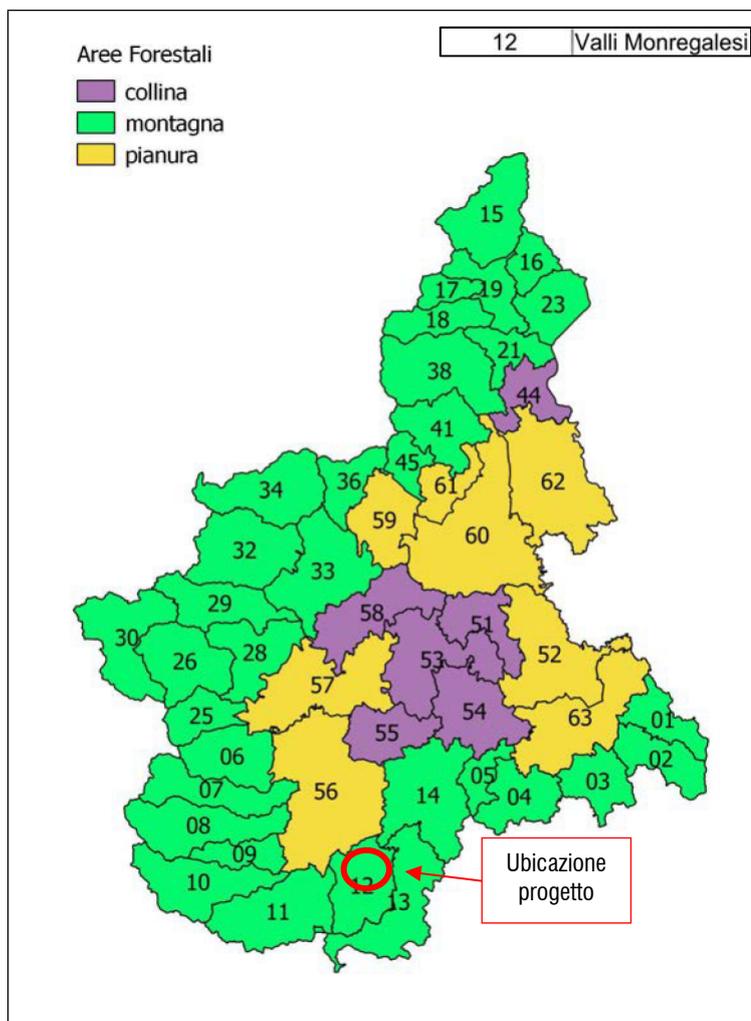


Figura 4.6 Piano Forestale Regionale 2017-2027 - Suddivisione del territorio regionale in Aree Forestali omogenee

Elaborati P.F.R.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
Piano	Area forestale n. 12 Valli Monregalesi	//

(Fonte: Piano Forestale Regionale)

#### 4.1.5 PIANO FORESTALE TERRITORIALE (P.F.T.)

Il Piano Forestale Territoriale o PFT (art. 10 l.r. n. 4/2009) è finalizzato alla valorizzazione polifunzionale delle foreste e dei pascoli all'interno delle singole aree forestali individuate dal Piano Forestale Regionale; determina le destinazioni d'uso delle superfici boscate e le relative forme di governo e trattamento, nonché le priorità d'intervento per i boschi e i pascoli. Il PFT è sottoposto ad aggiornamento almeno ogni quindici anni.

L'ambito territoriale di pianificazione sovracomunale dei PFT è rappresentato dall'Area Forestale.

Il Piemonte è stato suddiviso in 47 aree forestali: 34 di queste comprendono Comuni montani e i confini si identificano nella maggior parte dei casi con quelli di una o più Comunità Montane (ora Unioni di Comuni); i Comuni di pianura e di collina sono stati raggruppati in 13 Aree Forestali su base subprovinciale.

La zonizzazione del territorio è basata su limiti morfologici di agevole individuazione sul campo e tiene conto di destinazione, tipo o categoria forestale, proprietà, individuando per la gestione settori di superficie territoriale media pari a 200 - 300 ha. Oltre alle indagini sui boschi e sulle praterie nel territorio di ciascuna Area forestale sono previsti approfondimenti relativi alla viabilità silvo-pastorale e ai fenomeni di dissesto, con la formulazione di proposte d'intervento

L'area di progetto rientra nell'Area Forestale n. 12 denominata *Valli Monregalesi*.

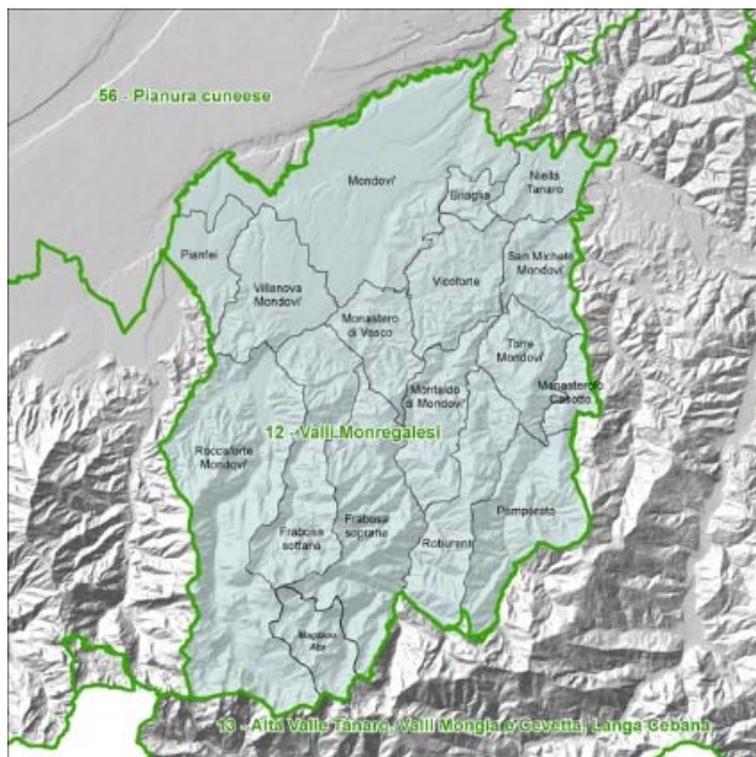


Figura 4.7 AF n. 12 Valli Monregalesi – Sistemapiemonte (SIFOR) – Indagini PFT 2000 – Scheda area forestale

AF 12 Valli Monregalesi: si tratta di un'area montana con copertura arborea caratterizzata in maniera preponderante dalla presenza dei castagneti, sia cedui che da frutto. Anche le coperture a valenza pastorali sono estese ed estremamente importanti nell'ambito dell'economia di questo territorio. È un'area di grande valenza naturalistica con la presenza di numerose aree protette regionali e Siti della Rete Natura 2000.

Presenta una spiccata vocazione forestale con elevata possibilità di sfruttamento sia in termini economici, attraverso utilizzazioni forestali guidate anche mediante tecniche volte a valorizzare assortimenti di maggiore qualità e conseguente beneficio economico. È un'importante filiera sviluppata sulla base dei prodotti non legnosi: castagne, funghi, tannino.

La presenza di forme associate di gestione forestale potrebbero assicurare un'utilizzo razionale della risorsa ed un'interessante sbocco per la filiera della bassa e media valle potrebbe essere determinato dalla diffusione di centrali termiche di medio-bassa potenza alimentate a biomassa.

Dalla consultazione della *Carta forestale e delle altre coperture del territorio* dell'AF n. 12, che individua tutte le classi di occupazione del suolo, si ricava che il tracciato intercetta aree a seminativo, prati stabili di pianura, in minima parte impianti per arboricoltura da legno e frutteti, vigneti, orti e giardini. Si ricorda che la maggior parte del tracciato si svilupperà in galleria e dunque la copertura superficiale non verrà minimamente intaccata. In corrispondenza del torrente Ellero sono presenti formazioni legnose riparie. In corrispondenza dell'opera a Rione Borgato il terreno è classificato come praterie non utilizzate ed aree urbanizzate, mentre la parte di versante ad est della SS28 interessata dalla realizzazione della rotatoria è classificata come robinieti.

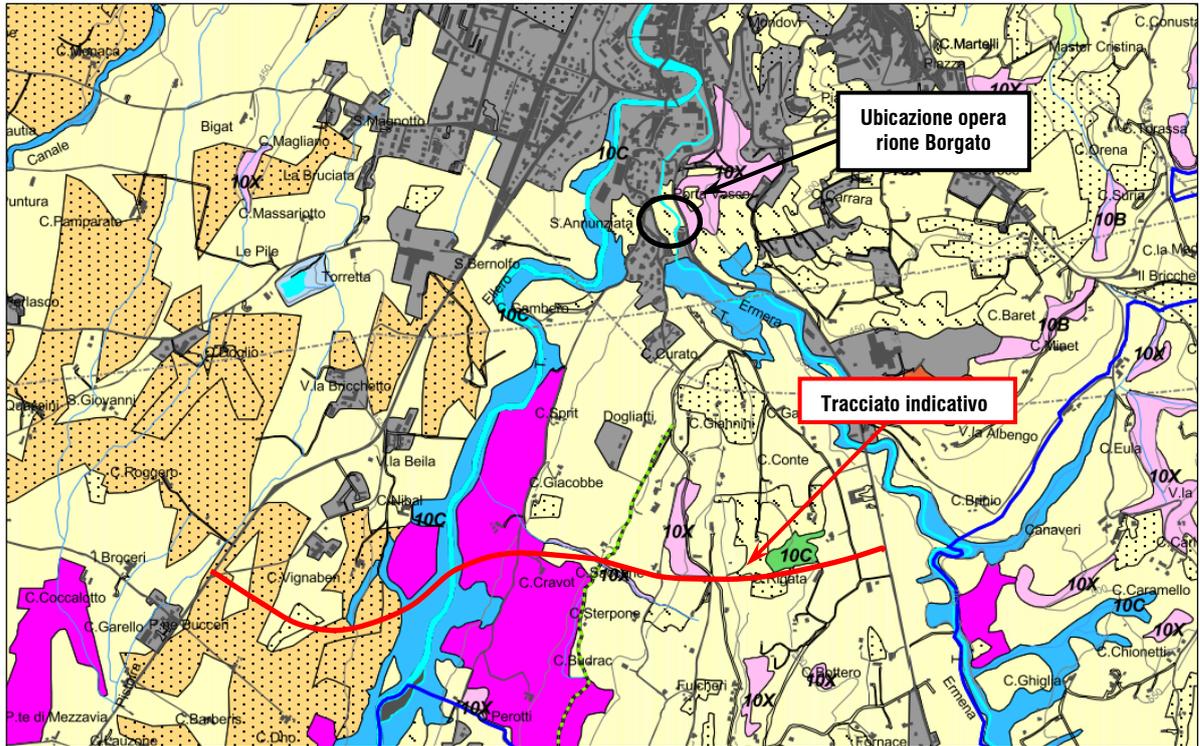


Figura 4.8 Piano Forestale Territoriale - Carta forestale e delle altre coperture del territorio

**COPERTURA FORESTALE**

**Categorie forestali**

[Yellow]	Querceti di roverella
[Orange]	Cerrete
[Light Green]	Ostrieti
[Light Green]	Quercio-carpineti
[Green]	Querceti di rovere
[Green]	Acerò-tiglio-frassineti
[Light Green]	Castagneti
[Cyan]	Faggete
[Light Blue]	Pinete di pino marittimo
[Light Blue]	Pinete di pino silvestre
[Purple]	Abetine
[Purple]	Peccete
[Light Purple]	Lariceti e Cembrete
[Purple]	Pinete di pino uncinato
[Pink]	Rimboschimenti
[Pink]	Robineti
[Blue]	Formazioni legnose riparie
[Yellow-Green]	Boscaglie pioniere d'invasione
[Light Green]	Alneti planiziali e montani
[Green]	Alneti di ontano verde
[Pink]	Arbusteti planiziali, collinari e montani
[Brown]	Unità mosaico

**ALTRE COPERTURE**

[Orange]	Prato-pascoli
[Dotted Orange]	Prati stabili di pianura
[Light Green]	Praterie
[Dotted Green]	Praterie rupicole
[Dotted Green]	Praterie non utilizzate
[Red]	Cespuglieti
[Red]	Cespuglieti pascolabili
[Yellow]	Seminativi
[Dotted Yellow]	Frutteti, vigneti, orti e giardini
[Dotted Yellow]	Coltivi abbandonati
[Pink]	Impianti per arboricoltura da legno
[Grey]	Aree urbanizzate, infrastrutture
[Grey]	Aree verdi di pertinenza di infrastrutture
[Grey]	Rocce, macereti, ghiacciai
[Grey]	Greti
[Blue]	Acque

**Viabilità di interesse silvopastorale**

[Dotted Green]	Esistente
[Black Line]	Rilevata
[Dotted Red]	Erroneamente riportata sulla CTR

Le sigle riportate in carta si riferiscono al tipo/sottotipo/variante delle categorie.  
Fare riferimento alla Relazione Tecnica per la trascodifica.

Dalla consultazione della *Carta delle destinazioni funzionali prevalenti* dell'AF n. 12, la parte di tracciato che si innesta nella rotatoria fra SP5 e SS704 ricade in un territorio che presenta una **destinazione produttiva-protettiva** il cui obiettivo generale è il mantenimento di prati e prato-pascoli di fondovalle e di pendice. In corrispondenza del t. Ellero, il viadotto ricade in un'area sempre a destinazione produttiva-protettiva con presenza di boschi montani e collinari, sottoposti a vincolo idrogeologico o con rilevanza paesaggistica, con buone o medie potenzialità produttive di legname e non difficili condizioni di accessibilità. Nella medesima categoria ricade parte della nuova rotatoria da realizzare sulla SS28 in corrispondenza dell'opera di collegamento con Rione Borgato.

La parte di tracciato che si innesta nella SS28 non presenta alcuna indicazione; il restante tracciato si sviluppa in galleria.

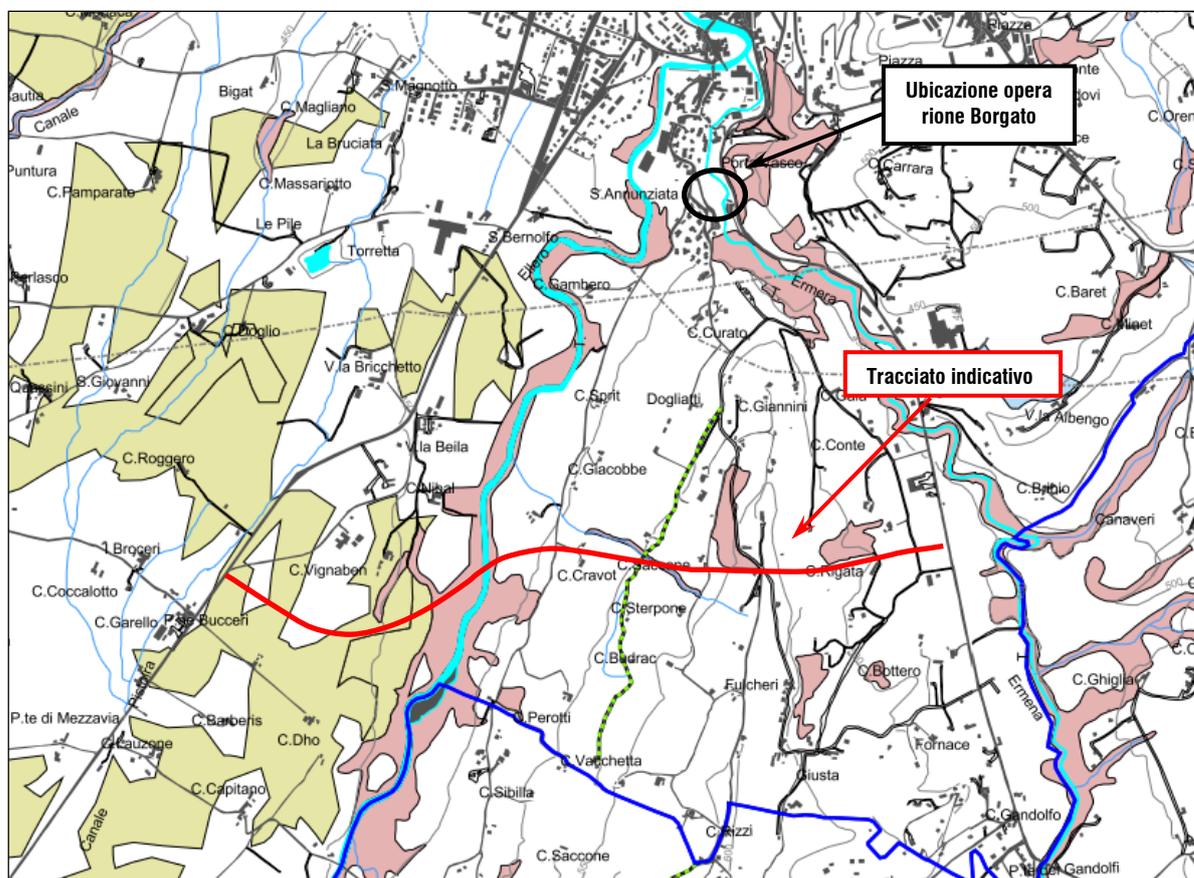


Figura 4.9 Piano Forestale Territoriale - Carta delle destinazioni funzionali prevalenti

DESTINAZIONI	OBIETTIVI GESTIONALI	§	Naturalistica
	Aree ad alta frequentazione turistica in cui prevale la funzione sociale del bosco, in genere di proprietà pubblica, intesa sia come ricreazione e sosta in aree attrezzate, sia percettivo-paesaggistica e didattica		Valorizzazione delle aree forestali di primario interesse naturalistico-ambientale
		Praterie destinate prioritariamente ad attività sportive o turistiche (es. piste da sci) secondariamente anche pastorali	
	Stazioni con buone possibilità di accesso ed esbosco, senza particolare rilevanza naturalistica o protettiva		<b>Evoluzione libera</b> Boschi o cespuglieti in cui non si prevede alcuna gestione
	Boschi montani e collinari, sottoposti a vincolo idrogeologico o con rilevanza paesaggistica, con buone o medie potenzialità produttive di legname e non difficili condizioni di accessibilità		Equilibrio dinamico delle praterie subalpine ed alpine, spesso rupicole, e dei cespuglieti, con pascolo degli ungulati selvatici ed episodica presenza di ovini domestici
	Mantenimento di prati e prato-pascoli di fondovalle e di pendice		<b>Mantenimento delle praterie di altitudine</b> Complessi con rilevanti potenzialità foreggere
	Boschi con rilevante ruolo di protezione generale del territorio e/o di difesa diretta di insediamenti ed infrastrutture		Libera evoluzione, rimboschimento o pascolo di praterie incluse in aree forestali a varie destinazioni
	Aree pastorali da rimboschire		Conservazione del paesaggio delle praterie
			Aree a diversa vocazione

Elaborati P.F.T.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
<b>Carta forestale e delle altre coperture del territorio</b>	Aree a seminativo, prati stabili di pianura Impianti per arboricoltura da legno e frutteti, vigneti, orti e giardini Formazioni legnose riparie Praterie non utilizzate Aree urbanizzate Robinieti.	//
<b>Carta delle destinazioni funzionali prevalenti</b>	Destinazione produttiva-protettiva	//

(Fonte: Piano Forestale Territoriale)

#### 4.1.6 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE

Con D.G.R. 14 Dicembre 2018, n. 64-8118 è stato proposto al Consiglio regionale di approvazione del Piano di Tutela delle Acque ai sensi dell'art. 121 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 7 della l.r. 56/1977 e modifica dell'art. 23 delle Norme di piano del Progetto di revisione del PTA adottato con D.G.R. 20 luglio 2018, n. 28-7253.

Il Piano di Tutela delle Acque compendia due esigenze: da una parte la necessità di adeguare ed allineare formalmente e temporalmente l'impianto della strategia regionale di salvaguardia e gestione delle acque piemontesi alle corpose e significative evoluzioni normative - in primis comunitarie - intervenute negli ultimi quindici anni, dall'altra la necessità di aggiornare, in un'ottica di coordinamento con le altre regioni del distretto padano, sia il quadro conoscitivo territoriale, con specifico riferimento alla risorsa idrica, in termini di esame delle fonti di pressione ed impatto e di valutazione dello stato ambientale della risorsa, sia l'insieme delle misure, degli interventi, e delle regolamentazioni necessarie, a scala regionale, per il conseguimento degli obiettivi definiti dalla Direttiva 2000/60/CE "che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque" (Direttiva Quadro Acque – DQA).

Il tutto alla luce degli attuali cambiamenti climatici e di quelli prevedibili, nonché della imprescindibile urgenza del recupero dei costi connessi all'impatto ambientale delle attività antropiche, in un'ottica di sostenibilità dell'azione umana sul territorio.

Il piano è formato da specifica cartografia, di seguito analizzata.

Nella Tav. 1. *Corpi idrici superficiali soggetti a obiettivi di qualità ambientale - fiumi e laghi*, l'area di studio ricade nel **sottobacino idrografico del TANARO**.

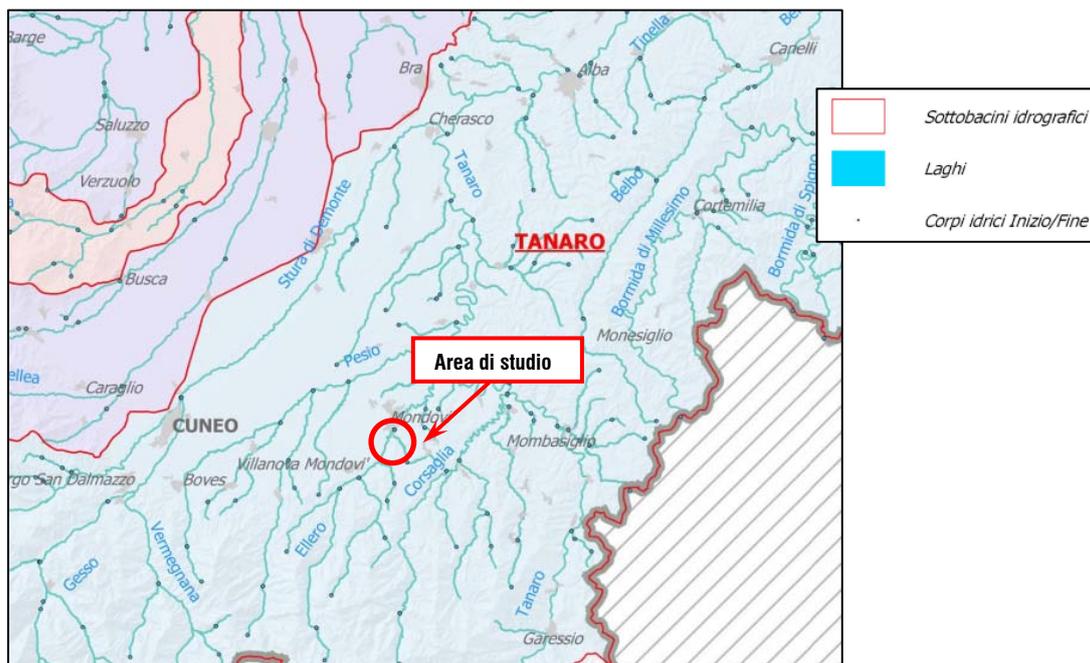


Figura 4.10 Piano di Tutela delle Acque – Tav. 1 Corpi idrici superficiali soggetti a obiettivi di qualità ambientale - fiumi e laghi

Nella Tav. 2. **GWB<sup>1</sup>** - Corpi idrici sotterranei soggetti ad obiettivi di qualità ambientale e aree idrogeologicamente separate l'area di studio risulta interessata dalla presenza da una parte del fiume Ellero di un acquifero profondo di pianura, il **GWB-P3 Pianura Cuneese - Torinese meridionale - Astigiano occidentale**, dall'altro dall'acquifero **GWB-BTPS Langhe-Roero**. Nella parte relativa all'acquifero profondo di pianura, è segnalata la presenza anche dell'acquifero superficiale di pianura e principali fondovalle **GWB-S7 Pianura cuneese in destra Stura di Demonte**, oltre all'area idrogeologicamente separata dell'acquifero superficiale **CN03 Pianura cuneese tra Stura di Demonte e Tanaro**.

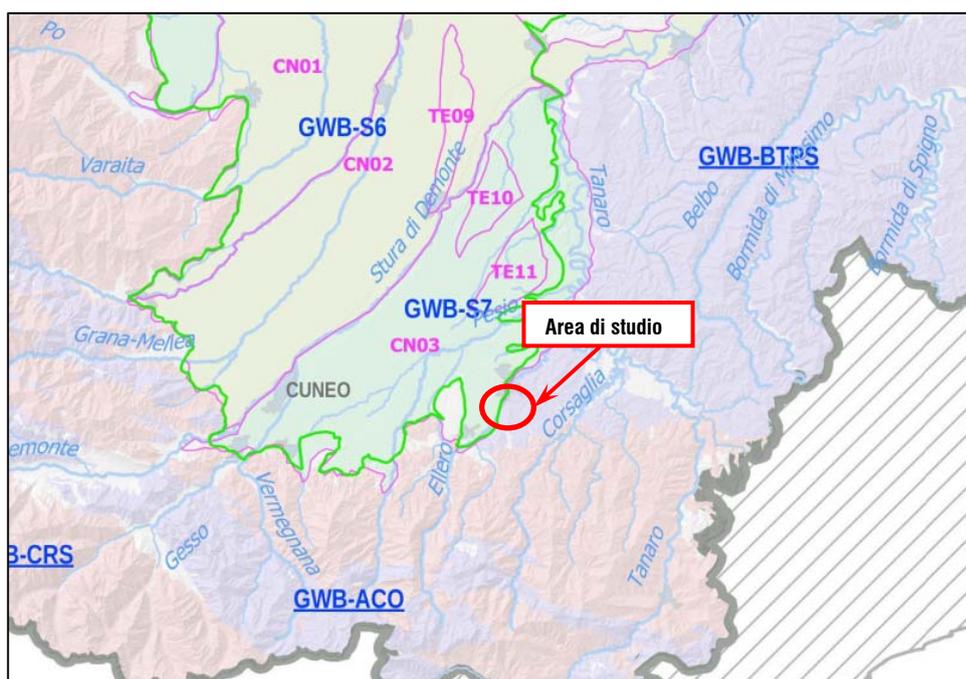
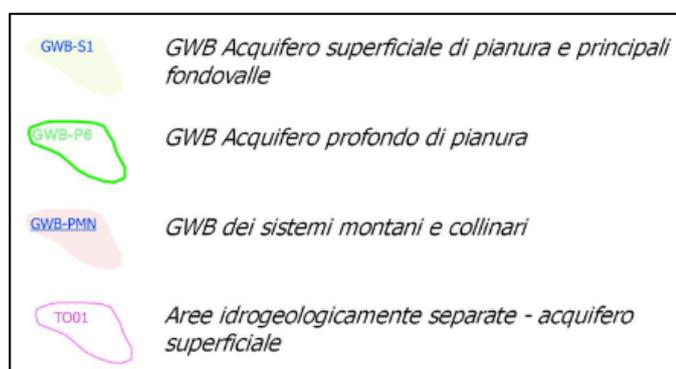


Figura 4.11 Piano di Tutela delle Acque – Tav. 2. **GWB** - Corpi idrici sotterranei soggetti ad obiettivi di qualità ambientale e aree idrogeologicamente separate



<sup>1</sup> **GWB**: GroundWater Body

La Tav. 4. Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola classifica in minima parte il tracciato (parte più occidentale) in **ZVN designate dal regolamento regionale 9R/2002**.

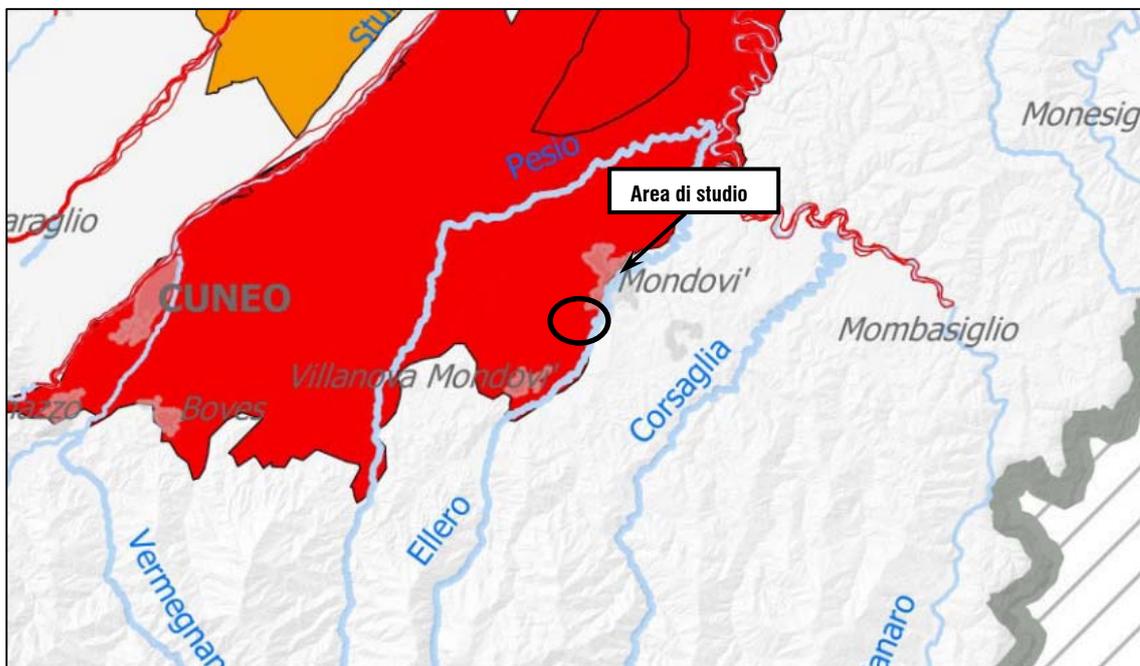
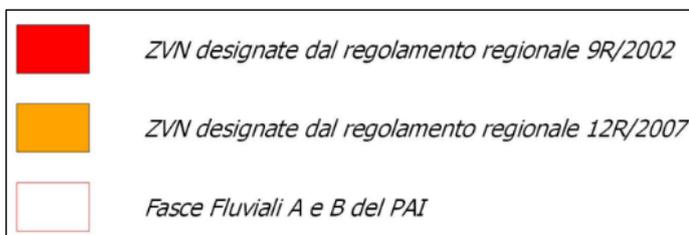


Figura 4.12 Piano di Tutela delle Acque – Tav. 4. Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola



La Tav. 5. Zone vulnerabili da prodotti fitosanitari classifica parte del tracciato ad ovest del fiume Ellero in **aree designate con Indice di Vulnerazione basso – IV4**.

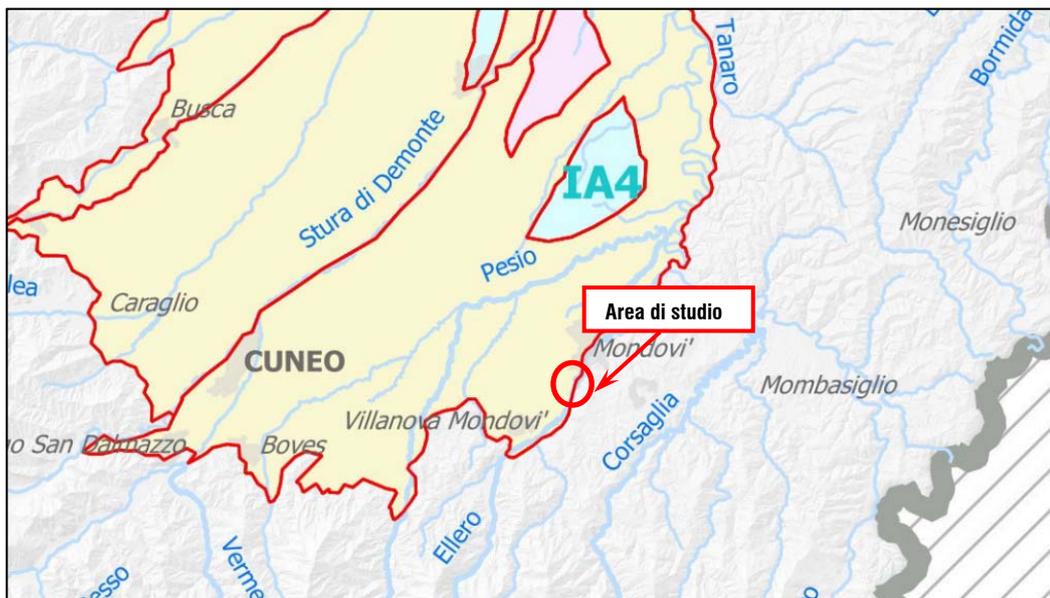
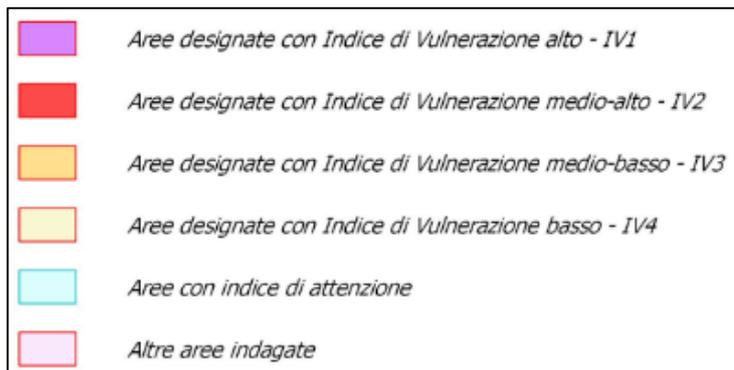


Figura 4.13 Piano di Tutela delle Acque – Tav. 5. Zone vulnerabili da prodotti fitosanitari



Le Tavv. 6 Aree ad elevata protezione e 7 Zone di protezione delle acque destinate al consumo umano non riportano alcuna indicazione per l'area di Mondovì.

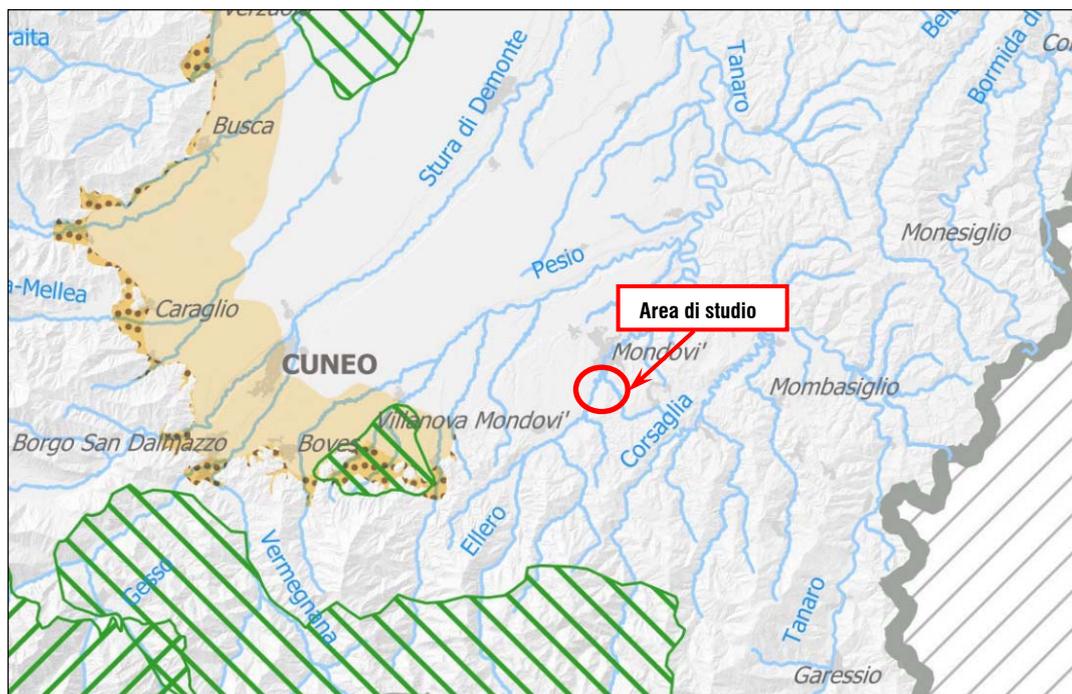
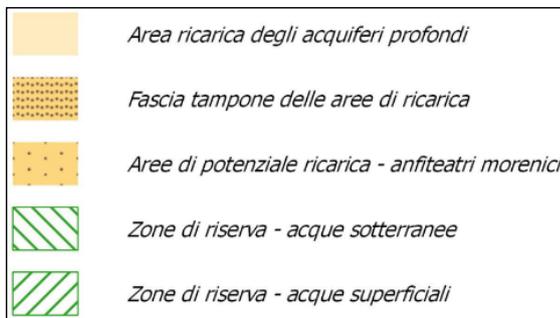


Figura 4.14 Piano di Tutela delle Acque – Tav. 7 Zone di protezione delle acque destinate al consumo umano



Elaborati P.T.A.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
<b>Tav. 1. Corpi idrici superficiali soggetti a obiettivi di qualità ambientale - fiumi e laghi</b>	Sottobacino idrografico del TANARO	//
<b>Tav. 2. GWB<sup>2</sup> - Corpi idrici sotterranei soggetti ad obiettivi di qualità ambientale e aree idrogeologicamente separate</b>	GWB-P3 Pianura Cuneese - Torinese meridionale - Astigiano occidentale GWB-BTPS Langhe-Roero GWB-S7 Pianura cuneese in destra Stura di Demonte CN03 Pianura cuneese tra Stura di Demonte e Tanaro	//
<b>Tav. 4. Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola</b>	ZVN designate dal regolamento regionale 9R/2002.	Art. 16
<b>Tav. 5. Zone vulnerabili da prodotti fitosanitari</b>	Aree designate con Indice di Vulnerazione basso – IV4.	Art. 17
<b>Tav. 6 Aree ad elevata protezione</b>	Assenti	Art. 18
<b>Tav. 7 Zone di protezione delle acque destinate al consumo umano</b>	Assenti	Art. 19

(Fonte: Piano di Tutela delle Acque)

<sup>2</sup> GWB: GroundWater Body

#### 4.1.7 PIANO REGIONALE DI QUALITÀ DELL'ARIA - PRQA

Il PRQA è lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Il PRQA è stato approvato dal Consiglio regionale, con DCR 25 marzo 2019, n. 364-6854 (Approvazione del Piano regionale di qualità dell'aria ai sensi della legge regionale 7 aprile 2000, n. 43), in esito alla procedura di Valutazione ambientale strategica.

In particolare il progetto relativo alla nuova zonizzazione e classificazione del territorio, sulla base degli obiettivi di protezione per la salute umana per gli inquinanti NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Pb, As, Cd, Ni, B(a)P, nonché obiettivi a lungo termine per la protezione della salute umana e della vegetazione relativamente all'ozono, ha ripartito il territorio regionale nelle seguenti zone ed agglomerati:

- Agglomerato di Torino - codice zona IT0118
- Zona denominata Pianura - codice zona IT0119
- Zona denominata Collina - codice zona IT0120
- Zona denominata di Montagna - codice zona IT0121
- Zona denominata Piemonte - codice zona IT0122

In conformità all'articolo 16 della decisione 850/2011/EU e all'articolo 19 del d.lgs. 155/2010, la nuova zonizzazione e classificazione del territorio regionale è divenuta applicabile per i relativi obblighi di reporting delle informazioni sulla qualità dell'aria del 2014.

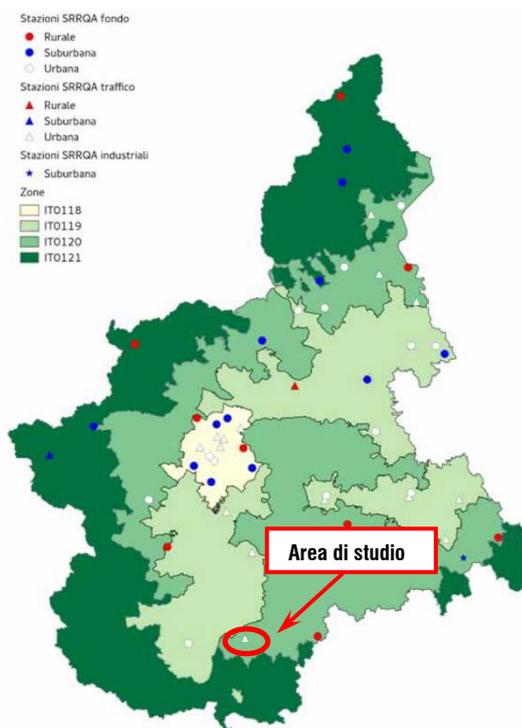


Figura 4.15 PRQA - La rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria al 31/12/2015

Il Comune di Mondovì rientra nella Zona Collina IT0120.

Il Piano prevede sia obiettivi di sostenibilità generale sia obiettivi ambientali specifici del PRQA, di seguito riportati in forma tabellare.

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' GENERALI	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE SPECIFICI	SNSvS - Obiettivi del Millennio
<b>STRATEGIA UE INQUINAMENTO ATMOSFERICO</b>		
Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente	Limitare esposizione umana a vari inquinanti atmosferici.	Area Persone Obiettivo 3 - Una vita sana Area Pianeta Obiettivo 11 - Città sostenibili
	Integrazione delle politiche di riduzione dell'inquinamento atmosferico con le politiche agricole, energetiche e dei trasporti.	
	Ridurre emissioni di gas inquinanti	
	Ridurre eccessi di deposizioni acida su aree forestali e superfici d'acqua dolce	
	Ridurre zone ed ecosistemi esposti a fenomeni eutrofici	
	Limitare immissioni in aria per IPA (BaP) e Metalli (As, Cd, Hg, Ni).	
<b>CAMBIAMENTI CLIMATICI</b>		
Contenimento del riscaldamento globale prodotto dal cambiamento climatico, attraverso la stabilizzazione di gas serra	Ridurre le emissioni di gas serra in particolare nei settori edilizia, trasporti e agricoltura	Area Pianeta/Area Prosperità Obiettivo 11 - Città sostenibili Obiettivo 13 - Arrestare il Cambiamento Climatico Obiettivo 15 - Tutela della biodiversità
	Incrementare la capacità dei suoli agricoli di preservare e catturare il carbonio e potenziare le risorse forestali	
Energia	Promuovere la riduzione dei consumi energetici, la riduzione delle emissioni di gas climalteranti e l'incremento di produzione di energia da fonti rinnovabili	Area Prosperità Obiettivo 7 -Energia pulita e sostenibile Obiettivo 9 -Innovazione e Infrastrutture Obiettivo 12 -Consumi sostenibili
Mobilità e Trasporti	Tendere alla libera circolazione delle merci e delle persone, superando l'esistente frammentazione delle infrastrutture tra i diversi modi di trasporto, e promuovere la mobilità ed il trasporto sostenibili.	Area Persone Obiettivo 3 -Una vita sana Area Pianeta/Area Prosperità Obiettivo 9 -Innovazione e Infrastrutture Obiettivo 11 -Città sostenibili
Agricoltura	Promuovere la crescita del settore agricolo e dell'economia rurale nel rispetto dell'ambiente	Area Pianeta Obiettivo 13 -Arrestare il Cambiamento Climatico Obiettivo 15 -Tutela della biodiversità
Consumo di risorse e produzione di rifiuti	Riduzione della produzione e della pericolosità dei rifiuti, minimizzare l'impatto sull'ambiente derivante dalla gestione dei rifiuti attraverso il rispetto della gerarchia comunitaria (privilegiare il recupero di materia al recupero di energia e minimizzare lo smaltimento in discarica)	Area Prosperità Obiettivo 8 -Lavoro e crescita economica Obiettivo 9 -Innovazione e infrastrutture Obiettivo 12 -Consumi sostenibili

Tabella Obiettivi di sostenibilità

Di seguito sono delineati gli obiettivi generali e specifici del PRQA e i relativi ambiti settoriali.

OBIETTIVI GENERALI DEL PRQA	OBIETTIVI SPECIFICI DEL PRQA	SETTORI
Rientrare nei valori limite nel più breve tempo possibile in riferimento agli inquinanti che ad oggi superano i valori limite su tutto il territorio regionale o in alcune zone/agglomerati	Riduzione delle emissioni primarie di PM <sub>10</sub>	- Trasporti; - Combustione non industriale - Combustione industriale - Agricoltura
	Riduzione delle emissioni primarie di PM <sub>2,5</sub>	- Trasporti - Combustione non industriale - Combustione industriale - Agricoltura
	Riduzione delle emissioni secondarie di PM <sub>10</sub>	- Trasporti; - Combustione non industriale; - Combustione industriale; - Agricoltura
	Riduzione delle emissioni secondarie di PM <sub>2,5</sub>	- Trasporti; - Combustione non industriale; - Combustione industriale
	Riduzione delle emissioni primarie di NO <sub>2</sub>	- Trasporti; - Combustione non industriale; - Combustione industriale; - Agricoltura
	Riduzione delle emissioni di inquinanti che concorrono alla formazione di O <sub>3</sub> (NO <sub>2</sub> , COV)	- Trasporti; - Combustione non industriale; - Combustione industriale
Preservare la qualità dell'aria nelle zone e nell'agglomerato in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto di tali valori limite, mantenendo e/o riducendo ulteriormente le concentrazioni degli inquinanti	Riduzione delle emissioni di inquinanti di benzene, IPA (BaP) e metalli (piombo, arsenico, cadmio e nichel).	- Trasporti; - Combustione non industriale; - Combustione industriale; - Agricoltura
	Stabilizzazione/mantenimento delle emissioni relative a tutti gli inquinanti (PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , NO <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, benzene, piombo, arsenico, cadmio e nichel, IPA, BAP	Tutti i settori

### Obiettivi Specifici

Per quanto riguarda il comparto trasporti, migliorare la qualità dell'aria in questo settore significa guidare la transizione della regione verso un sistema di trasporti meno inquinante nel contesto di un'economia a basso tenore di carbonio; per questo sono necessarie sia nuove soluzioni tecnologiche che nuove politiche finalizzate a stimolare un cambiamento negli stili di mobilità.

Il mezzo privato continua ad essere la modalità di spostamento prevalente nel nostro paese; occorre, dunque, reindirizzarsi verso la multimodalità, cercando di incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili, ridurre il più possibile le necessità di spostamento e i chilometri percorsi, ma risulta utile anche migliorare l'efficienza di veicoli ed infrastrutture.

In quest'ottica la realizzazione del terzo ed ultimo lotto della tangenziale di Mondovì consente di migliorare la fruibilità e l'efficienza dell'infrastruttura viaria, liberando il paese dalla congestione del traffico e dalla relativa emissione di inquinanti derivanti dallo stesso.

Elaborati P.R.Q.A.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
Piano	Zona Collina IT0120	//

(Fonte: Piano Regionale di Qualità dell’Aria)

#### 4.1.8 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO - PAI

Il tracciato attraversa il fiume Ellero, affluente del Tanaro che a sua volta si getta nel fiume Po. L’area ricade dunque all’interno del Bacino del Fiume Po.

Il Piano stralcio per l’assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Po (PAI) – approvato con il DPCM 24 maggio 2001 - è stato redatto, adottato ed approvato ai sensi della legge n. 183/89, quale “Piano stralcio” del piano generale del bacino del Po. Il Piano, attraverso le sue disposizioni, persegue l’obiettivo di garantire al territorio del bacino del Po un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e idrogeologico, attraverso il ripristino degli equilibri idrogeologici ed ambientali, il recupero degli ambiti fluviali e del sistema delle acque, la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni, il recupero delle aree fluviali ad utilizzi ricreativi.

Dalla consultazione del webgis dell’Autorità di Bacino del Fiume Po si ricava come il tracciato attraversi aree classificate come **frana quiescente e frana attiva** e la fascia in corrispondenza del fiume Ellero è **soggetta ad alluvioni**, come meglio esplicitato al successivo paragrafo relativo al Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni PGRA.



Autorità di bacino del fiume Po

Bacino di rilievo nazionale

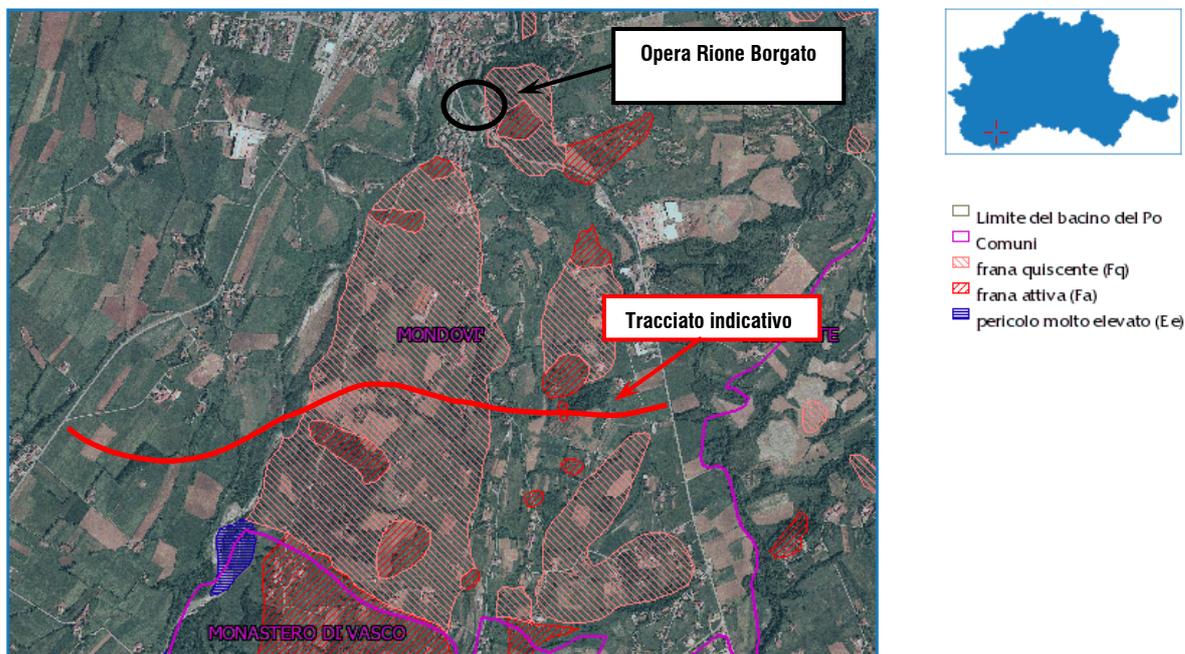


Figura 4.16 Stralcio cartografia PAI – Dissesti (esondazioni e frane). Fonte: WebGis

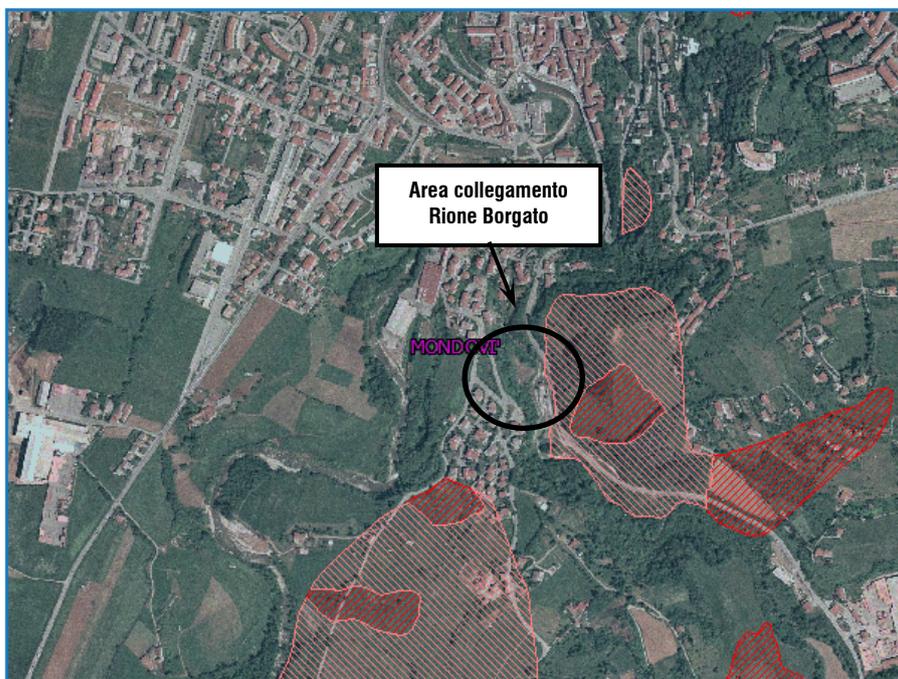
In particolare il versante occidentale della collina di S Lorenzo è interessato da un'ampia frana quiescente complessa entro cui s'instaurano più modeste frane attive.

Sul versante orientale la pericolosità geomorfologica è meno marcata e diffusa; sono censite frane quiescenti di dimensioni contenute e alcune frane potenzialmente attive; questi elementi non interessano comunque le zone d'imbocco della galleria né dal punto di vista planimetrico né altimetrico.

In corrispondenza del previsto nuovo ponte a Rione Borgato, è indicata la presenza sul versante orientale, interessato dalla costruzione della nuova rotatoria in cui si innesterà il nuovo ponte sul t. Ermena, di una frana quiescente, entro cui si sviluppa una più piccola frana attiva, che rimane comunque ad est delle opere.



**Autorità di bacino del fiume Po**  
Bacino di rilievo nazionale



- Limite del bacino del Po
- Comuni
- ▨ frana quiescente (Fq)
- ▨ frana attiva (Fa)

Figura 4.17 Stralcio cartografia PAI – Dissesti – frane. Dettaglio opera di collegamento a Rione Borgato.  
Fonte: WebGis

Come sopra indicato, nel versante orientale sono individuate in cartografia frane potenzialmente attive, ma questi elementi non interessano comunque le zone d'imbocco della galleria né dal punto di vista planimetrico né altimetrico. In particolare risulta, dal punto di vista cartografico, che un'area cartografata come frana attiva ricade in corrispondenza della galleria naturale in un tratto dove quest'ultima si sviluppa nel substrato in posto ed a profondità tale (60 m) da non essere in alcun modo coinvolta da possibili dinamiche superficiali.

In riferimento alle Norme di Attuazione del PAI, l'art. 9, comma 2 prevede quanto segue:

"2. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 3 ter del D.L. 12 ottobre 2000, n. 279, convertito in L. 11 dicembre 2000, n. 365, nelle aree Fa sono esclusivamente consentiti:

*(...) la ristrutturazione e la realizzazione di infrastrutture lineari e a rete riferite a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili, previo studio di compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente validato dall'Autorità competente. Gli interventi devono comunque garantire la sicurezza dell'esercizio delle funzioni per cui sono destinati, tenuto conto dello stato di dissesto in essere."*

Nella *Relazione geologica, geomorfologica e idrogeologica* di progetto, cui si rimanda per un'analisi di dettaglio, è stata valutata l'assenza di interferenza fra l'opera e la succitata frana cartografata come attiva dal PAI.

Elaborati P.A.I.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
<b>Cartografia PAI – Dissesti (esondazioni e frane)</b>	Frana quiescente e frana attiva La fascia in corrispondenza del fiume Ellero è soggetta ad alluvioni	Art. 9

(Fonte: Piano di Assetto Idrogeologico del Bacino del fiume Po)

#### 4.1.9 PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONE - PGRA

La Direttiva Europea 2007/60/CE, recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010, ha dato avvio ad una nuova fase della politica nazionale per la gestione del rischio di alluvioni, che il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) deve attuare, nel modo più efficace. Il PGRA, introdotto dalla Direttiva per ogni distretto idrografico, dirige l'azione sulle aree a rischio più significativo, organizzate e gerarchizzate rispetto all'insieme di tutte le aree a rischio e definisce gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala distrettuale, in modo concertato fra tutte le Amministrazioni e gli Enti gestori, con la partecipazione dei portatori di interesse e il coinvolgimento del pubblico in generale.

Nella seduta di Comitato Istituzionale del 17 dicembre 2015, con deliberazione n.4/2015, è stato adottato il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), successivamente approvato nella seduta di Comitato Istituzionale del 3 marzo 2016, con deliberazione n.2/2016.

Dalla consultazione delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni, risulta che il tracciato di progetto attraversa un'area soggetta a pericolosità di alluvioni elevata ed a rischio moderato R1 di alluvione, in corrispondenza del fiume Ellero.

L'area interessata dalla costruzione del ponte di collegamento con Rione Borgato sul t. Ermena, non presenta alcuna pericolosità di alluvione o rischio.

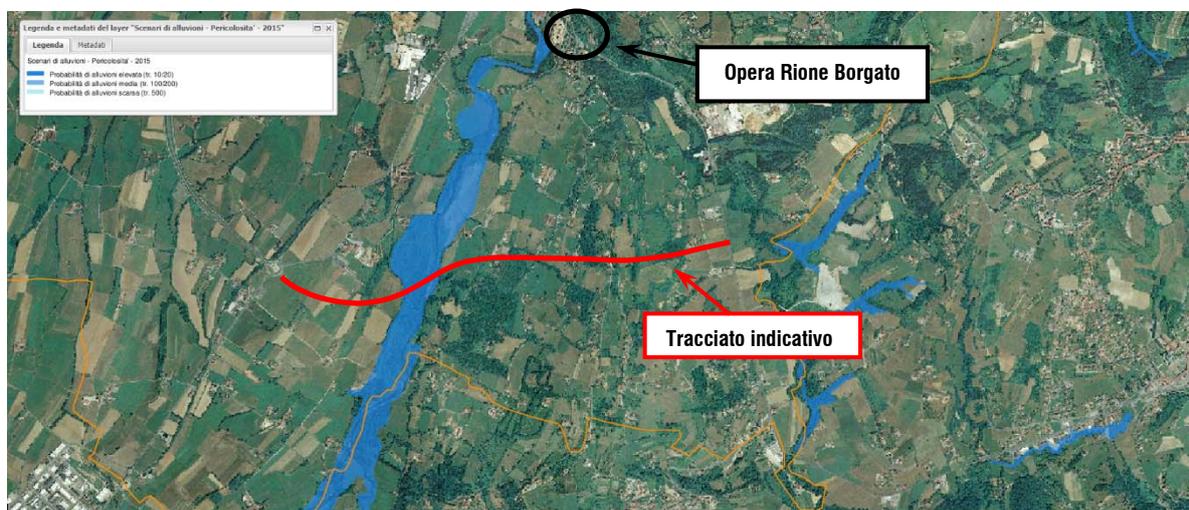


Figura 4.18 Piano Gestione Rischio Alluvioni – Scenari di Pericolosità - 2015

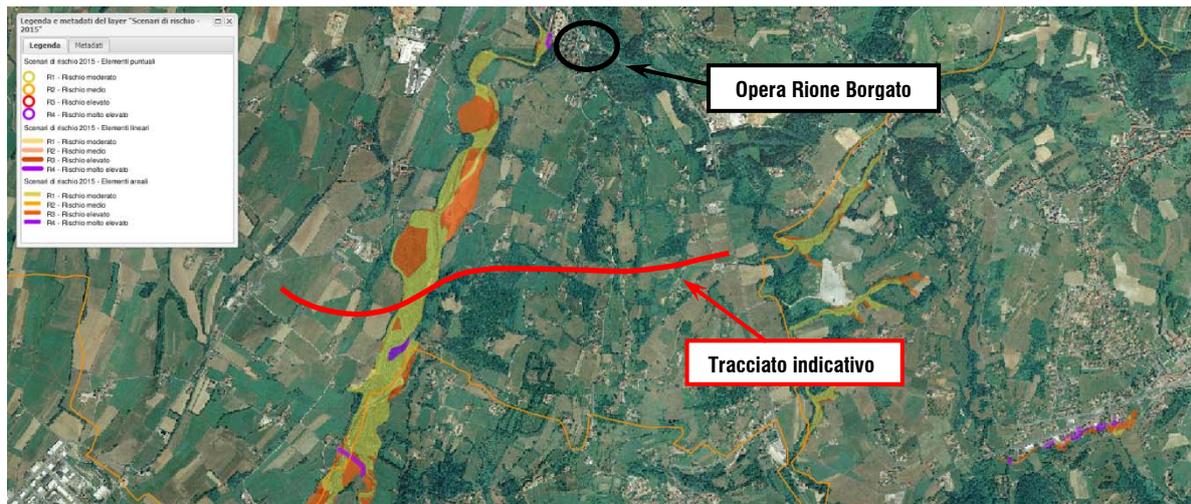


Figura 4.19 Piano Gestione Rischio Alluvioni – Scenari di Rischio – 2015

Elaborati P.G.R.A.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
<b>Scenari di Pericolosità - 2015</b>	Area soggetta a pericolosità di alluvioni elevata (alveo t. Ellero)	//
<b>Scenari di Rischio – 2015</b>	Rischio moderato R1 di alluvione	//

(Fonte: Piano di Gestione del Rischio di Alluvione)

## 4.2 Livello provinciale

### 4.2.1 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI CUNEO

Il Piano Territoriale Provinciale, adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 52 del 5 settembre 2005, è stato approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 241-8817 del 24 febbraio 2009 con le modifiche ed integrazioni e precisazioni specificatamente riportate nella "Relazione sulla conformità del piano territoriale della provincia di Cuneo".

L'obiettivo strategico del Piano Territoriale, è lo sviluppo sostenibile della società e dell'economia cuneese, attraverso l'analisi degli elementi critici e dei punti di forza del territorio provinciale ed una valorizzazione dell'ambiente in cui tutte le aree di una Provincia estremamente diversificata possano riconoscersi.

Il P.T.P. assume l'obiettivo dello sviluppo sostenibile inteso come "sviluppo che risponda alle necessità del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie esigenze".

A tal fine la Provincia si impegna a realizzare percorsi di partecipazione ed ascolto sociale per verificare ed arricchire i contenuti del proprio P.T.P. ed a promuovere con le istituzioni e gli attori sociali della provincia la condivisione di un sistema di indicatori appropriati, attraverso i quali monitorare la sostenibilità ambientale, economica e sociale del Piano, oltre a contribuire alla formazione del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente.

Gli elaborati cartografici del Piano sono rappresentati dalla Carta dei caratteri territoriali e paesistici (C.t.p.) e dalla Carta degli indirizzi di governo del territorio (I.g.t.), di cui si riporta un estratto.

Nella *Carta dei caratteri territoriali e paesistici* (C.t.p.) il tracciato di progetto ed il ponte a Rione Borgato attraversano un **corso d'acqua d'interesse regionale** e la relativa **fascia fluviale**, oltre ad **aree boscate**. Nella tavola è riportato un tracciato di progetto indicativo della variante corrispondente al tracciato oggetto d'analisi, classificato come **viabilità primaria di progetto**.

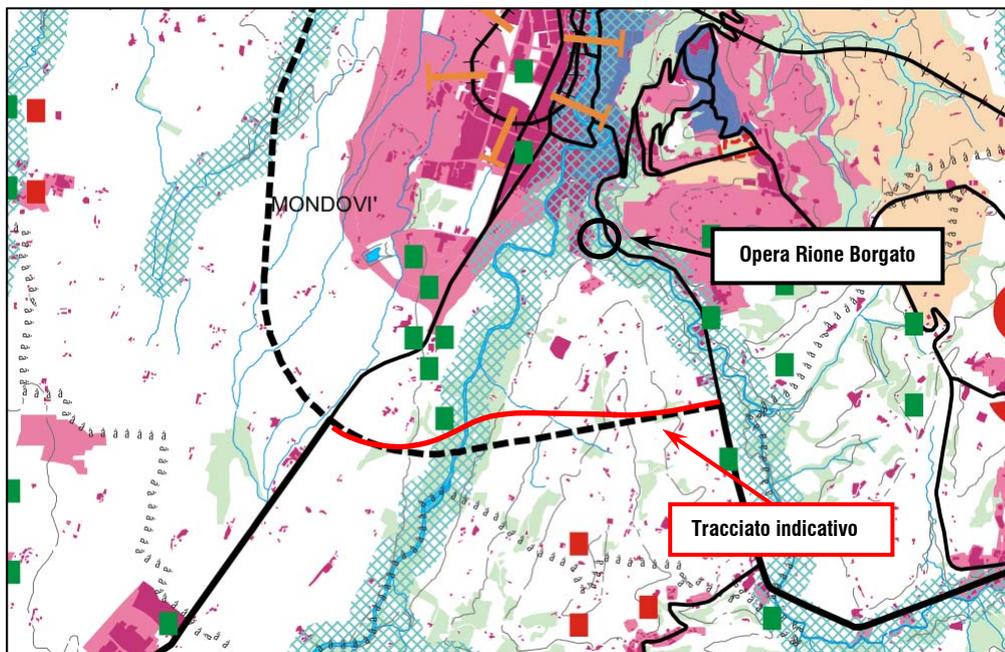


Figura 4.20 Piano Territoriale Provinciale - Carta dei caratteri territoriali e paesistici (C.t.p.)

**1 - TUTELE PAESISTICHE (D.L. 490/99)**

- Aree boscate (fonte CTR)
- Fasce fluviali corsi d'acqua di interesse regionale (fonte PTR), altre acque pubbliche (fonte Prov. di CN), laghi (fonte SITA)
- Aree sommitali (al di sopra di 1600 m, fonte CTR)
- Circhi glaciali (fonte SITA)

**2 - RETE ECOLOGICA**

- Aree protette (fonte PTR)
- Siti di importanza comunitaria e Zone di protezione speciale (fonte Regione Piemonte)
- Siti di importanza regionale (fonte Regione Piemonte)
- Aree contigue a territori extraprovinciali interessati da SIC o parchi
- Aree interessate dal Progetto territoriale operativo del Po (fonte Regione Piemonte)
- Aree individuate come "Aree Naturali Protette di Interesse Locale (ANPIL)"
- Zone d'acqua (fonte CTR)

**3 - AREE CANDIDATE PRIORITARIAMENTE ALLA FORMAZIONE DI PIANI PAESISTICI LOCALI**

- Aree soggette a vincolo ex L. 1497/39 (fonte SITA)
- Aree di elevata qualità paesistico ambientale interessate da Piani Territoriali e/o Paesistici (fonte PTR)

Interessate da Piani Territoriali con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali di competenza regionale:  
6-7. Langhe (Sud ed Est del Tanaro fino al confine ex comprensorio di Alba/Bra)

Interessate da Piani Territoriali con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali di competenza provinciale:  
21. zona del massiccio del monte Bracco  
22. zona del gruppo del Monviso e della Val Varaita  
23. zona delle Alpi Marittime e del Monte Argentera  
24. zona del gruppo del Marguareis  
35. alta Valle Stura di Demonte  
36. Ormea, fino a tutto il bacino del torrente Negrone (confini con Liguria/Nava)

Interessate da Piani Paesistici di competenza regionale:  
39. area della tenuta ex Reale del centro storico di Pollenzo  
40. territorio delle Rocche dei Roeri Cuneesi  
41. zona delle Cascine ex Savoia del parco del castello di Racconigi

Interessate da Piani Paesistici di competenza provinciale:  
57. zona del Colle Casotto e di Alpe di Perabrana  
58. Parco fluviale di Cuneo

Altre aree:

- A. area collinare e centro storico di Saluzzo
- B. Conca di Castelmagno
- C. Cichu del Villar
- D. Piana della Roncaglia
- E. castello di Gorzegno

**4 - INSEDIAMENTO STORICO**

Fonte: Provincia di Cuneo

- Centri storici di notevole o grande valore regionale
- Centri storici di medio valore regionale
- Centri storici di valore locale
- Beni culturali isolati

**5 - ACCESSIBILITA'**

- Autostrade e raccordi esistenti
- Autostrade e raccordi di progetto
- Viabilità primaria esistente
- Viabilità primaria di progetto
- Altre strade di rilevanza provinciale esistenti
- Altre strade di rilevanza provinciale in progetto
- Sentieri e rete escursionistica
- Ferrovie esistenti
- Ferrovie di progetto
- Ferrovie dismesse
- Dorsale verde della mobilità sostenibile

**6 - ALTRI RIFERIMENTI PER L'IDENTIFICAZIONE PAESISTICA**

- Aree insediate (fonte CTR, Osservatorio Urbanistico)
- Vigneti in aree DOC (fonte SITA)
- Rete idrografica
- Curve di livello
- Limiti comunali

Anche nella *Carta degli indirizzi di governo del territorio* (I.g.t.) è rappresentato un tracciato ipotetico per il completamento della variante di Mondovì, indicato come **Asse di progetto di connessione interurbana**.

A nord del tracciato, nei pressi della rotatoria fra la SP5 e la SS704 in cui si innesterà il tracciato di progetto, è presente la struttura sportiva indicata con la sigla G49 - "Complesso sportivo del Beila", la quale non verrà in alcun modo interessata dall'opera in esame.

Il ponte sul t. Ermena che collega la SS28 a Rione Borgato è sita in un'area definita prevalentemente residenziale.

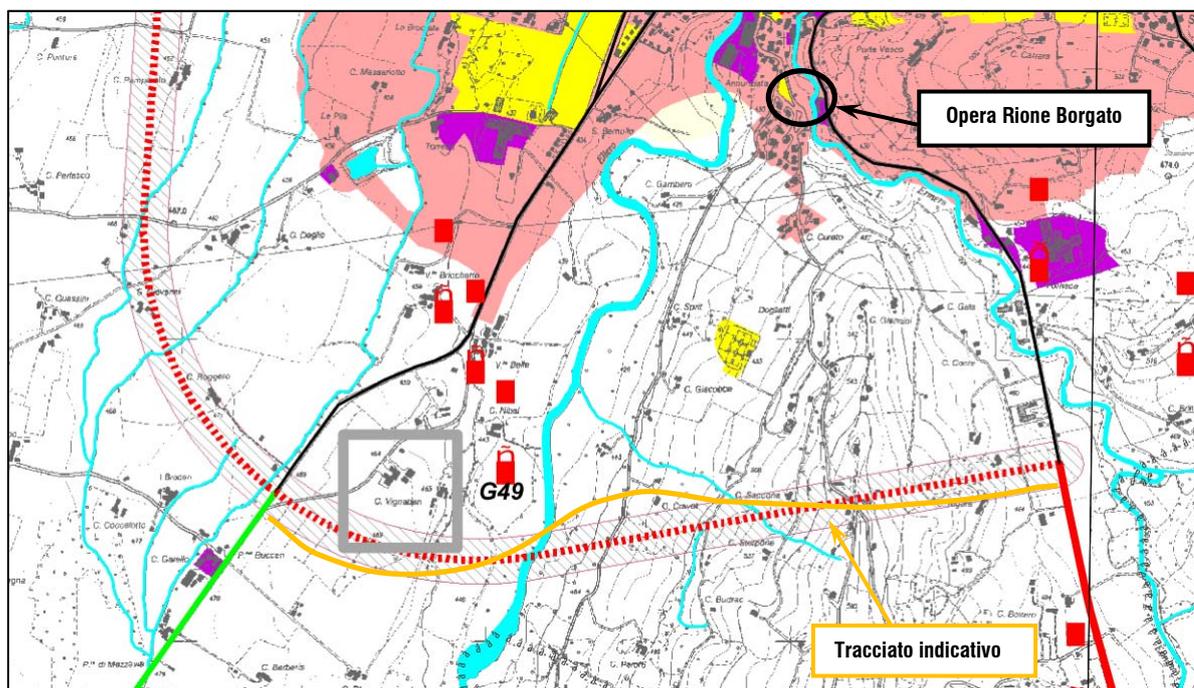


Figura 4.21 Piano Territoriale Provinciale - Carta degli indirizzi di governo del territorio (I.g.t.)

### Rete urbana

**CUNEO** Centri ordinatori dell'armatura urbana

**CEVA** Centri integrativi di primo livello

**BAGNASCO** Centri integrativi di secondo livello

**PERLO** Centri di base e centri frazionali

### Aree a dominante costruita

(Fonte: PRG)

-  Aree urbane a matrice storica
-  Aree prevalentemente residenziali
-  Aree produttive
-  Servizi
-  Servizi per la fruizione

### Aree protette

(Fonte: SITA)

-  Parchi e riserve naturali

### Beni culturali

(Fonte: AIS)

-  Beni religiosi
-  Beni militari
-  Beni civili
-  Beni rurali
-  Archeologia industriale
-  Beni archeologici

### Poli funzionali

(Fonte: Provincia)

-  A) Centri fieristici, espositivi
-  B) Centri commerciali e ipermercati
-  C) Aree per la logistica (centri intermodali, aree attrezzate per autotrasporto)
-  D) Aeroporti, stazioni ferroviarie principali
-  E) Poli tecnologici, universitari, di ricerca
-  F) Parchi tematici o ricreativi
-  G) Strutture per manifestazioni, culturali, religiose, sportive, spettacolari
-  H) Scuole superiori, ospedali, parchi urbani e territoriali
-  I) Grandi infrastrutture ecologiche

### Aree produttive di rilievo sovracomunale

-  Aree produttive di rilievo sovracomunale

### Infrastrutture per la mobilità

#### Rete ferroviaria

-  Ferrovie esistenti
-  Ferrovie di progetto
-  Ferrovie in ristrutturazione/potenziamento
-  Ferrovie dismesse
-  Stazioni esistenti
-  Stazioni dismesse

#### Sistema autostradale

-  Assi esistenti
-  Assi di progetto
-  Assi di progetto in galleria
-  Svincoli esistenti
-  Svincoli di progetto

#### Rete viabilistica primaria

- di grande comunicazione
  -  Assi esistenti
  -  Assi di progetto
  -  Assi di progetto in galleria
  -  Assi in ristrutturazione/potenziamento
- di connessione interurbana
  -  Assi esistenti
  -  Assi di progetto
  -  Assi in ristrutturazione/potenziamento
- della fruizione rurale e montana
  -  Assi esistenti
  -  Assi di progetto
  -  Assi in ristrutturazione/potenziamento
  -  Strade-parco

#### Altre reti viabilistiche

-  Altra viabilità di rilevanza provinciale esistente
-  Altra viabilità di rilevanza provinciale di progetto
-  Altra viabilità di rilevanza provinciale in ristrutturazione/potenziamento

#### Tessuti stradali da riqualificare

-  Tessuti stradali da riqualificare

#### Rete della fruizione escursionistica e sportiva

-  Sentieri
-  Impianti di risalita
-  Rifugi e ostelli

-  Corridoi infrastrutturali

#### Limiti agli insediamenti

##### Fasce fluviali

(Fonte: PAI)

-  Fascia "A"
-  Fascia "B"
-  Fascia "C"

#### Capacità d'uso dei suoli

(Fonte: IPLA)

-  Classe I - suoli privi di limitazioni
-  Classe II - suoli con alcune moderate limitazioni

Elaborati P.T.P.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
<b>Carta dei caratteri territoriali e paesistici (C.t.p.)</b>	Corso d'acqua d'interesse regionale e relativa fascia fluviale Aree boscate Viabilità primaria di progetto.	Art. 2.3 Art. 2.2 Art. 3.13
<b>Carta degli indirizzi di governo del territorio (I.g.t.)</b>	Asse di progetto di connessione interurbana. Area prevalentemente residenziale	Art. 3.13 //

(Fonte: Piano Territoriale Provinciale di Cuneo)

## 4.3 Livello comunale

### 4.3.1 PIANO REGOLATORE COMUNALE

Lo Strumento Urbanistico Generale (P.R.G.C.) del Comune di Mondovì è stato approvato dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 15-13798 del 02/11/2004 ed all'oggi è stata approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 30/09/2019 la Variante parziale n. 25.

Il tracciato del 3° lotto é stato oggetto già di un'apposita variante di P.R.G., la n. 15 del marzo '98, che ne aveva già previsto in modo preciso, seppur di massima, il tracciato e l'andamento planoaltimetrico.

Successivamente il Comune di Mondovì, con nota prot. 22002 del 05.07.2018, ha richiesto una modifica progettuale che prevede la soppressione dello svincolo in destra idrografica del Fiume Ellero, e la realizzazione di un nuovo collegamento fra il rione Borgato ed il Km 31 della SS28 mediante un ponte ad unica campata sul torrente Ermena.

Di seguito si riporta un estratto del vigente P.R.G. tratto dal Sistema Informativo Territoriale comunale, da cui si evince come il tracciato in esame attraversi le seguenti zone:

- Zona EE - Zona agricola
- Zona SP.I - Zona destinata a servizi sociali ed attrezzature a livello comunale - art. 21 l.u.r. 56/77
- Zona TP - Zona destinata ad attività (pubbliche, private o enti) di interesse collettivo
- Viabilità - Zona destinata alla viabilità in progetto prescritta
- Fasce di rispetto stradali

Inoltre dal punto di vista vincolistico, il tracciato attraversa aree soggette ai seguenti vincoli:

- Vincoli Geomorfologici:
  - CLASSE\_1 - Aree a pericolosità geomorfologica minima o nulla
  - CLASSE\_2 - Aree a pericolosità geomorfologica moderata
  - CLASSE\_3a1, 3a2, 3b - Aree a pericolosità geomorfologica da elevata a molto elevata
- Vincolo idrogeologico (R.D. 30/12/1923 n. 3267)
- Vincoli paesaggistici - Vincolo di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04 (aree Galasso)

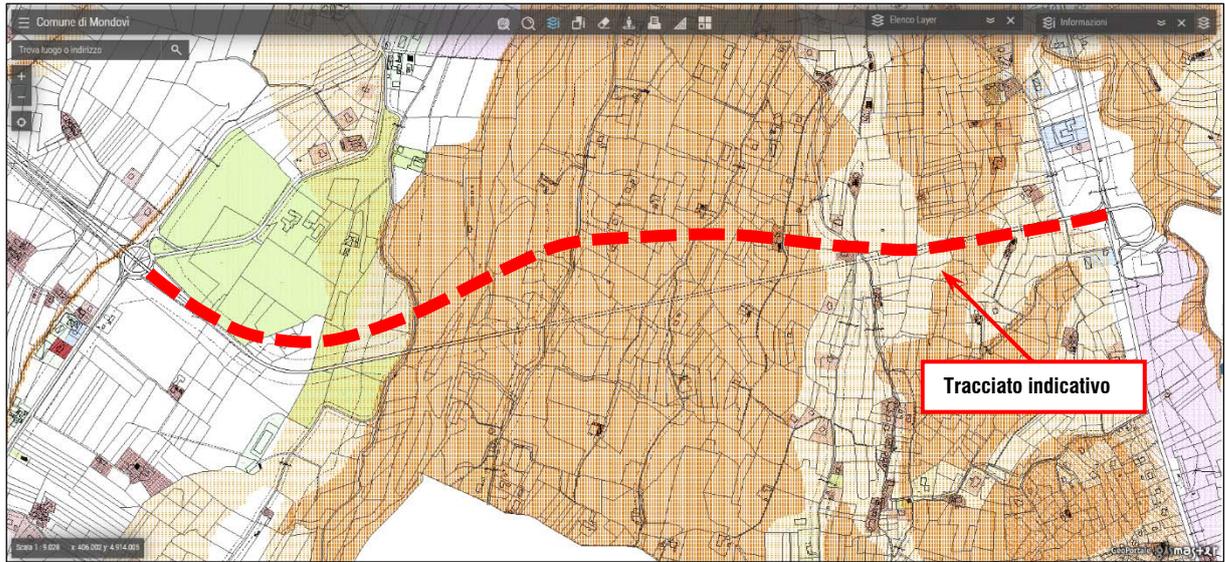


Figura 4.22 Piano Regolatore Generale del Comune di Mondovì - Rappresentazione indicativa del tracciato di variante. (Fonte: <https://geoportale.sportellounicodigitale.it/GisMaster/Default.aspx?IdCliente=004130&IdSer=1>)

<ul style="list-style-type: none"> <li>▼ Piano Regolatore - Variante Parziale n.22             <ul style="list-style-type: none"> <li>● Base cartografica del Piano Regolatore</li> <li>▼ Planimetria di progetto - Territorio</li> </ul> </li> <li>DESTINAZIONI RESIDENZIALI             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ L.U.A. - Perimetrazione della zona I.U.A. (Insediamenti urbani aventi carattere ambientale), (art.26 NTA)</li> <li>■ BR.I - Zona residenziale con capacità edificatoria esaurita (art.27 NTA)</li> <li>■ Edifici per i quali è prescritta la demolizione</li> <li>■ BR.I/r - Zona residenziale con capacità edificatoria esaurita compresa nel Piano Ampliamento "Rigotti" (art.27 NTA)</li> <li>■ BR.II - Zona residenziale consolidata di impianto unitario (art.28 NTA)</li> <li>■ BR.II/p - Insediamenti di edilizia pubblica</li> <li>■ BR.III - Zona residenziale parzialmente consolidata (art.29 NTA)</li> <li>■ BR.III/c - Aree subordinate a concessione convenzionata</li> <li>■ BR.IV - Zona residenziale consolidata di impianto rurale (art.30 NTA)</li> <li>■ BR.IV/v - In fascia di rispetto stradale</li> <li>■ BR.IV/t - Sul territorio</li> <li>■ BR.IV/e - Entro il perimetro del centro abitato</li> <li>■ BR.V - Zona residenziale collinare in ambito urbano (art.31 NTA)</li> <li>■ VP - Zona destinata a verde privato in ambito urbano (art.32 NTA)</li> <li>■ CR.I - Zona residenziale di completamento edilizio (art.33 NTA)</li> <li>■ CR.I/c - Aree subordinate a concessione convenzionata</li> <li>■ CR.II - Zona residenziale di completamento urbanistico</li> <li>■ CR.II/c - Aree subordinate a concessione convenzionata</li> <li>■ CR.III - Zona residenziale di nuovo impianto (art.35 NTA)</li> <li>■ TR - Zona di trasformazione a prevalente destinazione residenziale (art.36 NTA)</li> </ul> </li> <li>SERVIZI PUBBLICI             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ SPI - Zona destinata a servizi sociali ed attrezzature a livello comunale - art. 21 l.u.r. 56/77 (art.49 NTA)</li> <li>■ SPI/v - Aree per l'istruzione</li> <li>■ SPI/a - Aree per attrezzature di interesse comune</li> <li>■ SPI/v - Aree per spazi pubblici, a parco, per l'arredo urbano, il gioco e lo sport</li> <li>■ SPI/p - Aree per parcheggi pubblici</li> <li>■ SPI/pp - Aree per servizi produttivi</li> <li>■ SPIH - Zona destinata a servizi sociali ed attrezzature di interesse generale - art. 22 l.u.r. 56/77 (art.50 NTA)</li> <li>■ SPIH/a - Aree per attrezzature di interesse collettivo</li> <li>■ SPIH/b - Aree per attrezzature relative all'istruzione superiore dell'obbligo</li> <li>■ SPIH/o - Aree per attrezzature sociali, sanitarie ed ospedaliere</li> <li>■ SPIH/p - Aree per parchi pubblici, urbani e comprensoriali</li> <li>■ SPIH/m - Aree per attrezzature militari</li> <li>■ SPIH/s - Aree per lo svago e lo sport</li> </ul> </li> <li>SIMBOLOGIE             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Numerazione delle aree urbanistiche</li> <li>■ Numerazione e classificazione delle aree soggette a Strumento Urbanistico Esecutivo</li> <li>■ Perimetrazione delle aree sottoposte ad attuazione mediante Strumento Urbanistico Esecutivo</li> <li>■ Filo fisso di edificazione</li> <li>■ Viabilità in progetto prescritta</li> <li>■ Viabilità in progetto proposta</li> <li>■ Piste ciclabili e percorsi pedonali</li> <li>■ Collegamenti (funicolare, passerella scalinate...)</li> <li>■ Depuratori</li> <li>■ Viale alberato prescritto</li> </ul> </li> <li>ZONE DI INSIEDIAMENTO COMMERCIALE             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Addensamenti commerciali A1</li> <li>■ Addensamenti commerciali A3</li> <li>■ Addensamenti commerciali A4</li> <li>■ Localizzazioni commerciali L1</li> <li>■ Localizzazioni commerciali L2</li> </ul> </li> </ul>	<p>ATTIVITA' ECONOMICHE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ BC - Zona destinata ad attività terziarie e commerciali in ambito urbano consolidato (art.37 NTA)</li> <li>■ BM - Zona destinata ad attività miste, artigianali e commerciali esistenti (art.38 NTA)</li> <li>■ BI - Zona destinata ad attività artigianali e produttive esistenti (art.39 NTA)</li> <li>■ IC - Zona destinata alla distribuzione di carburanti (art.40 NTA)</li> <li>■ CC - Zona destinata ad attività terziarie e commerciali di nuovo impianto (art.41 NTA)</li> <li>■ CC/o - Zona speciale destinata ad attività ricreative e commerciali di nuovo impianto (art.41 NTA)</li> <li>■ DM - Zona destinata ad attività miste artigianali e commerciali di nuovo impianto (art.42 NTA)</li> <li>■ DI - Zona destinata ad attività produttive di nuovo impianto (art.43 NTA)</li> <li>■ DC - Zona destinata ad attività estrattive (art.44 NTA)</li> <li>■ TT - Zona di trasformazione a prevalente destinazione terziario - commerciale (art.45 NTA)</li> <li>■ TP - Zona destinata ad attività (pubbliche, private o enti) di interesse collettivo (art.46 NTA)</li> <li>■ TP/c - Attrezzature per la collettività, istruzione, ospitalità</li> <li>■ TP/e - Attrezzature per la fornitura di servizi (Enel, Vv, Italgas, Telecom...)</li> <li>■ TP/s - Attrezzature sportive per il tempo libero e il gioco</li> <li>■ TP/i - Attrezzature universitarie e per l'istruzione</li> <li>■ TP/i - Aree riservate alle funzioni ferroviarie in attività</li> <li>■ TP/i - Aree riservate alle funzioni ferroviarie disattivate</li> </ul> <p>ATTIVITA' AGRICOLE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ EE - Zona agricola (art.47 NTA)</li> <li>■ EE/3a1 - Edifici in ambito rurale compresi in classe di pericolosità geomorfologica IIIa1</li> <li>■ EE/sa - Aree agricole di salvaguardia ambientale</li> <li>■ EP - Zona agricola per aziende produttive agricole o floricole esistenti (art.48 NTA)</li> <li>■ EE/int - Aree in cui è consentito l'impianto di allevamenti intensivi (art.47 NTA)</li> </ul> <p>VINCOLI GEOMORFOLOGICI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 1 - Aree a pericolosità geomorfologica minima o nulla</li> <li>■ 2 - Aree a pericolosità geomorfologica moderata</li> <li>■ 3a1, 3a2, 3b - Aree a pericolosità geomorfologica da elevata a molto elevata</li> <li>■ 3c - Aree a pericolosità geomorfologica molto elevata con divieto di qualsiasi utilizzazione urbanistica</li> </ul> <p>ALTRI VINCOLI</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vincolo idrogeologico (R.D. 30/12/1923 n.3267)</li> <li>■ Perimetrazione ai sensi della L. 445 del 9/7/1908 (Area interna delle frecce)</li> <li>■ Edifici vincolati ai sensi della legge 1089/39</li> <li>■ Edifici segnalati ai sensi dell'art. 24 L.u.r. 56/77             <ul style="list-style-type: none"> <li>a - di carattere storico-artistico</li> <li>b - di carattere storico-documentario</li> </ul> </li> <li>■ Aree vincolate ai sensi della legge 1497/39 riserva naturale speciale dell'Oasi Crava-Morozzo</li> <li>■ Fasce di rispetto stradali</li> <li>■ Fasce di rispetto dei corsi d'acqua</li> <li>■ Perimetro dell'area urbana</li> <li>■ Delimitazione del centro abitato</li> </ul>
--	--

L'ambito specifico in cui si localizza l'opera di Rione Borgato, secondo il Piano Regolatore Comunale, è classificata come segue:

- Zona SP.I - Zona destinata a servizi sociali ed attrezzature a livello comunale - art. 21 l.u.r. 56/77
- Zona EE/sa - EE/sa - Aree agricole di salvaguardia ambientale
- Zona BR.V - BR.V - Zona residenziale collinare in ambito urbano
- Viabilità - Zona destinata alla viabilità esistente
- Fasce di rispetto stradali

Dal punto di vista vincolistico, l'opera è soggetta ai seguenti vincoli:

- Vincoli geomorfologici:
  - CLASSE\_2 - Aree a pericolosità geomorfologica moderata - Classe 2
  - CLASSE\_3A2 - Aree a pericolosità geomorfologica da elevata a molto elevata - Classe 3a2
- Vincolo idrogeologico (R.D. 30/12/1923 n. 3267)
- Vincoli paesaggistici - Vincolo di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04 (aree Galasso)

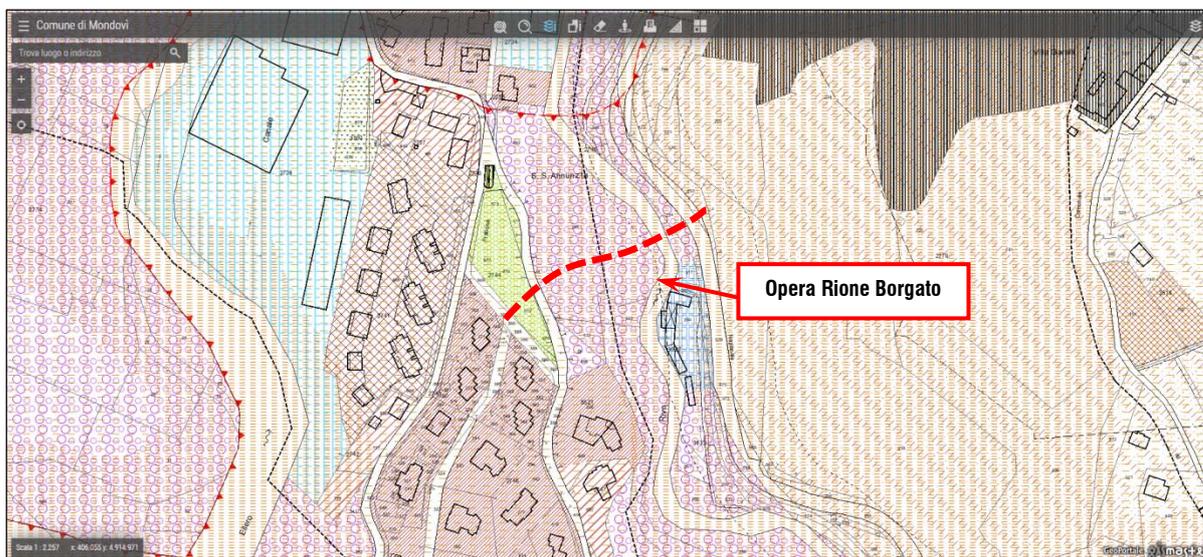


Figura 4.23 Piano Regolatore Generale del Comune di Mondovì - Rappresentazione indicativa del tracciato del ponte di Rione Borgato. (Fonte: <https://geoportale.sportellounicodigitale.it/GisMaster/Default.aspx?IdCliente=004130&IdSer=1>)

## **Sistema della Mobilità**

Per la sua particolare collocazione geografica, il Comune di Mondovì si trova al centro di un complesso sistema di infrastrutture per la mobilità, anche di alto livello, che ne permettono un buon collegamento con la rete sovra-regionale già esistente o di cui è previsto o in fase di realizzazione il potenziamento (Autostrada A6 Torino-Savona).

L'indagine condotta sul territorio ha inteso evidenziare le interconnessioni esistenti tra il sistema delle comunicazioni e dei trasporti e la distribuzione delle attività e delle funzioni presenti non essendo possibile definire le scelte territoriali indipendentemente del sistema della mobilità e delle conseguenze che tali scelte comportano per soddisfare le esigenze dei comparti economici e produttivi o delle aree residenziali, sia consolidate che di nuovo impianto.

In particolare, assume notevole rilevanza l'interdipendenza tra esigenze di natura sovracomunale e quelle maggiormente circoscritte all'ambito urbano. Queste considerazioni, imperniate sulla necessità di valutare attentamente le relazioni tra problematiche di diversa natura, si riscontrano soprattutto in merito alle ipotesi di soluzione di un problema viabilistico apparentemente ben delimitato e circoscritto: la variante alla S.S. n. 28, necessaria per consentire un rapido collegamento nord-sud esterno all'abitato e il conseguente decongestionamento delle aree centrali tra Breo e l'Altipiano.

La soluzione di questo problema comporta, in realtà, anche la soluzione di altri temi ad esso connessi in merito all'accessibilità con importanti direttrici di traffico (S.S. n° 28 dir., S.S. n° 564, S.P. per Frabosa) e alla zona industriale a nord del concentrico. A questi si affianca la ridefinizione delle relazioni urbane tra le diverse parti del tessuto edificato soprattutto tra i rioni storici di Piazza, Breo, Carassone, Rinchiuso, Borgato e le espansioni più recenti condotte nella zona dell'Altipiano e nell'area industriale.

L'attuale struttura urbana della città mostra chiaramente tutte le fasi del processo di urbanizzazione. Accanto ai nuclei originari di Breo, Rinchiuso, Borgato e Carassone, sorti lungo antichi e consolidati tracciati del fondovalle, e di Piazza, edificata sulla cima della sovrastante collina, si affiancano gli interventi successivi attuati a seguito delle nuove esigenze di espansione. I Borghi storici presentano un sistema di collegamento ad anello, ancora riconoscibile nonostante il prevalere della nuova viabilità realizzata nell'Ottocento a seguito della localizzazione delle attività artigianali e industriali lungo l'Ellero e dell'espansione di inizio secolo nella zona dell'Altipiano che ha trasformato radicalmente l'originario sistema viario della Città. A questo nuovo sistema si è poi affiancato nel secondo dopoguerra un insieme di assi di scorrimento interni all'edificato, resosi necessario per soddisfare le esigenze delle nuove zone di espansione, non solo residenziali.

La collocazione di Mondovì quale crocevia di diversi assi di importanza regionale e interregionale ha inoltre enfatizzato il problema della mancanza di adeguati sistemi di collegamento tra i Borghi, in particolare il collegamento Altipiano-Breo-Piazza, ma anche gli annosi problemi di attraversamento di Carassone e Rinchiuso.

In particolare l'asse di collegamento tra il capoluogo piemontese e la Liguria di Ponente (S.S. n° 28) e l'asse pedemontano (S.S. n° 564), che nel tratto tra Cuneo e Mondovì assume funzioni di rilevanza interregionale, portano un consistente volume di traffico ad interferire con la struttura urbana della Città.

Se si considera, poi, che tra lo svincolo dell'Autostrada A6, a nord, e il ponte della Madonnina, a sud, si innesta un sistema radiale di assi di collegamento, costituito dalla S.S. n° 564 proveniente da Cuneo, dalla S.S. n° 28 proveniente da Fossano, dalla S.S. n° 28 proveniente da Ceva, dalla S.S. n° 28 dir. che porta al casello autostradale e alla fondovalle Tanaro, dalla S.P. per Frabosa e le Valli Monregalesi e da quella per Vicoforte, si comprende quale possa essere la pressione dei flussi di traffico che si riscontra nei due nodi dove convergono queste direttrici e lungo il corrispondente tratto di collegamento lungo l'Ellero.

A questo sistema composito si affiancano altri importanti elementi quali: - l'anello di collegamento tra i Borghi di Piazza, Carassone e Breo; - il reticolo a scacchiera dell'Altipiano che si appoggia a due assi principali con andamento nord-sud e su cui si attestano anche una serie di strade di interesse locale con andamento est-ovest; - il reticolo della viabilità esistente nella zona industriale collegato con le Strade Statali n° 28 e n° 28 Dir.

L'indagine condotta sul sistema della mobilità non può, comunque, esimersi da un parallelo esame condotto sulla distribuzione delle attività localizzate sul territorio edificato. Al sistema viario fa allora riscontro una relativa specializzazione funzionale originaria dei tre Borghi storici (vocazione prevalentemente commerciale per Breo; direzionale e culturale per Piazza; residenziale-produttiva per Carassone) a cui ha fatto seguito una sempre più marcata distinzione dei ruoli tra le varie zone urbanizzate che ha interessato anche le aree di più recente insediamento. A queste si aggiunge così la concentrazione delle attività produttive nella zona settentrionale della Città, dapprima lungo la ferrovia, poi lungo il raccordo autostradale, infine all'interno di un vasto quadrilatero subito a nord di via Torino e via delle Langhe; l'intero quartiere di Altipiano, tra la Stazione e il Borgo Ferrone, invece, ha assunto fin dalla sua origine una funzione esclusivamente residenziale.

Questo processo di divisione funzionale del territorio non ha fatto altro che aggravare i problemi di accessibilità delle diverse parti del tessuto edificato, già resi problematici dai flussi di attraversamento provenienti da direttrici esterne o da quelli di attestamento dovuti al ruolo polarizzante della Città.

Ulteriori punti di criticità del sistema viario sono riconducibili anche alla notevole dispersione degli insediamenti avvenuta negli ultimi decenni all'esterno del perimetro dell'area urbana. Il nucleo frazionale di Sant'Anna Avagnina e le località di Breolungi e Regione Gandolfi sono, a questo proposito, casi emblematici.

Un ultimo, ma non trascurabile, fattore di criticità è rappresentato anche dalla morfologia del luogo dove le discontinuità orografiche, da una parte, e i terrazzamenti dell'Ellero, dall'altra, influiscono non poco sulla fluidità del sistema viario soprattutto per una realtà come quella di Mondovì, caratterizzata da uno sviluppo sostanzialmente pluri-nastriforme con andamento nord-sud a cui fa da riscontro una cronica carenza di efficienti collegamenti trasversali.

Tali fattori di criticità sono stati analizzati in fase di elaborazione del novo P.R.G.C. ed assunti quali dati di riferimento per la proposta contenuta negli elaborati di progetto, coordinando sempre le scelte con attività di pianificazione settoriali quali il Piano Parcheggi e privilegiando i sistemi di "people moving" particolarmente adatti alla morfologia locale (ricostruzione della funicolare, scale mobili per il collegamento di Breo con Altipiano, ascensori per il superamento di forti dislivelli a Piazza).

---

Le scelte progettuali precedentemente richiamate sono state punto di riferimento per la stesura del Progetto Preliminare di Movicentro (DCC n° 82 del 29/09/2000) con il quale si sono poste le basi operative per l'attuazione delle previsioni del P.R.G.C. in materia di trasporti. (L. 549/95 e 59/97 e D. Lgs. 422/97).

Elaborati P.R.G.	Elementi da pianificazione	Prescrizioni/vincoli da NTA
<b>Individuazione tracciato variante di Mondovì su PRG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona EE - Zona agricola</li> <li>• Zona SP.I - Zona destinata a servizi sociali ed attrezzature a livello comunale - art. 21 l.u.r. 56/77</li> <li>• Zona TP - Zona destinata ad attività (pubbliche, private o enti) di interesse collettivo</li> <li>• Viabilità - Zona destinata alla viabilità in progetto prescritta</li> <li>• Fasce di rispetto stradali</li> <li>• Vincoli Geomorfologici:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ CLASSE_1 - Aree a pericolosità geomorfologica minima o nulla</li> <li>○ CLASSE_2 - Aree a pericolosità geomorfologica moderata</li> <li>○ CLASSE_3a1, 3a2, 3b - Aree a pericolosità geomorfologica da elevata a molto elevata</li> </ul> </li> <li>• Vincolo idrogeologico (R.D. 30/12/1923 n. 3267)</li> <li>• Vincoli paesaggistici - Vincolo di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04 (aree Galasso)</li> </ul>	<p>Art. 47</p> <p>Art. 49</p> <p>Art. 46</p> <p>Art. 59</p> <p>Art. 60</p> <p>Art. 64</p> <p>Art. 64</p> <p>Art. 63</p>
<b>Individuazione opera a Rione Borgato su PRG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona SP.I - Zona destinata a servizi sociali ed attrezzature a livello comunale - art. 21 l.u.r. 56/77</li> <li>• Zona EE/sa - EE/sa - Aree agricole di salvaguardia ambientale</li> <li>• Zona BR.V - BR.V - Zona residenziale collinare in ambito urbano</li> <li>• Viabilità - Zona destinata alla viabilità esistente</li> </ul>	<p>Art. 49</p> <p>Art. 47</p> <p>Art. 31</p> <p>Art. 59</p>

- |   |         |
|---|---------|
| • Fasce di rispetto stradali  | Art. 60 |
| • Vincoli geomorfologici:   | Art. 64 |
| ○ CLASSE_2 - Aree a pericolosità geomorfologica moderata - Classe 2   |         |
| ○ CLASSE_3A2 - Aree a pericolosità geomorfologica da elevata a molto elevata - Classe 3a2                       |         |
| • Vincolo idrogeologico (R.D. 30/12/1923 n. 3267)   | Art. 64 |
| • Vincoli paesaggistici - Vincolo di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04 (aree Galasso) | Art. 63 |

(Fonte: Piano Regolatore Generale di Mondovì)

## 6 RAPPORTI DEL PROGETTO CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

### 6.1 VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

Il tracciato di progetto del III lotto della variante di Mondovì ricade in parte in vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04 per la fascia di rispetto del torrente Ellero, mentre l'opera sul t. Ermena di collegamento fra SS28 e Rione Borgato ricade interamente in vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04 per la fascia di rispetto fluviale.

In conformità a quanto indicato dalla normativa di riferimento nazionale D.P.C.M. 12 dicembre 2005 e dalla normativa regionale in materia L.R. 1 dicembre 2008 n. 32 (art. 3) è stata predisposta una specifica Relazione Paesaggistica al fine di procedere all'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica.

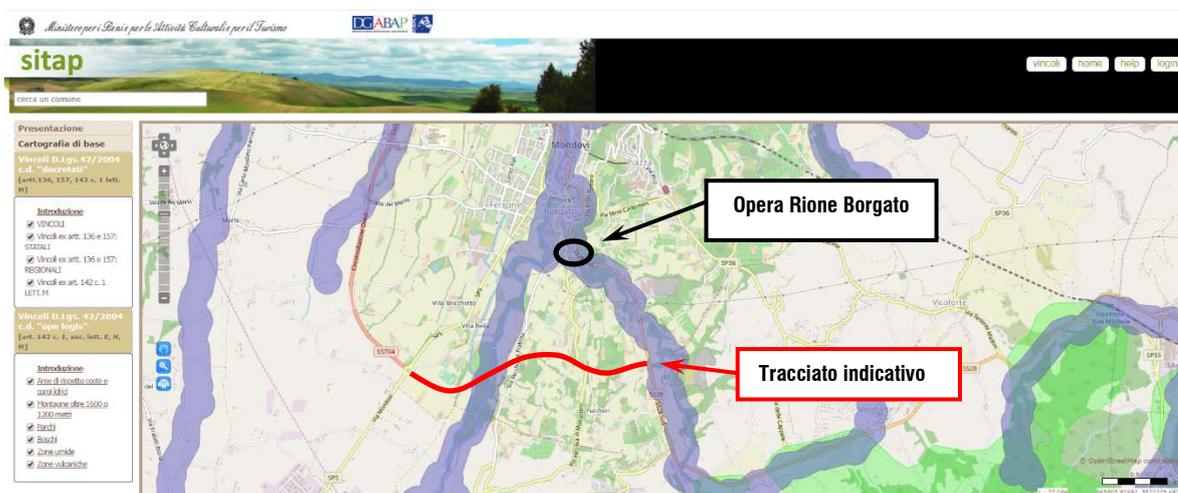


Figura 6.1 Vincoli D. Lgs. 42/2004

- Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice
- Aree boscate acquisite dalle carte di uso del suolo disponibili al 1987 (acquisite per ogni regione in base alle cartografie disponibili), tutelate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera g) del Codice

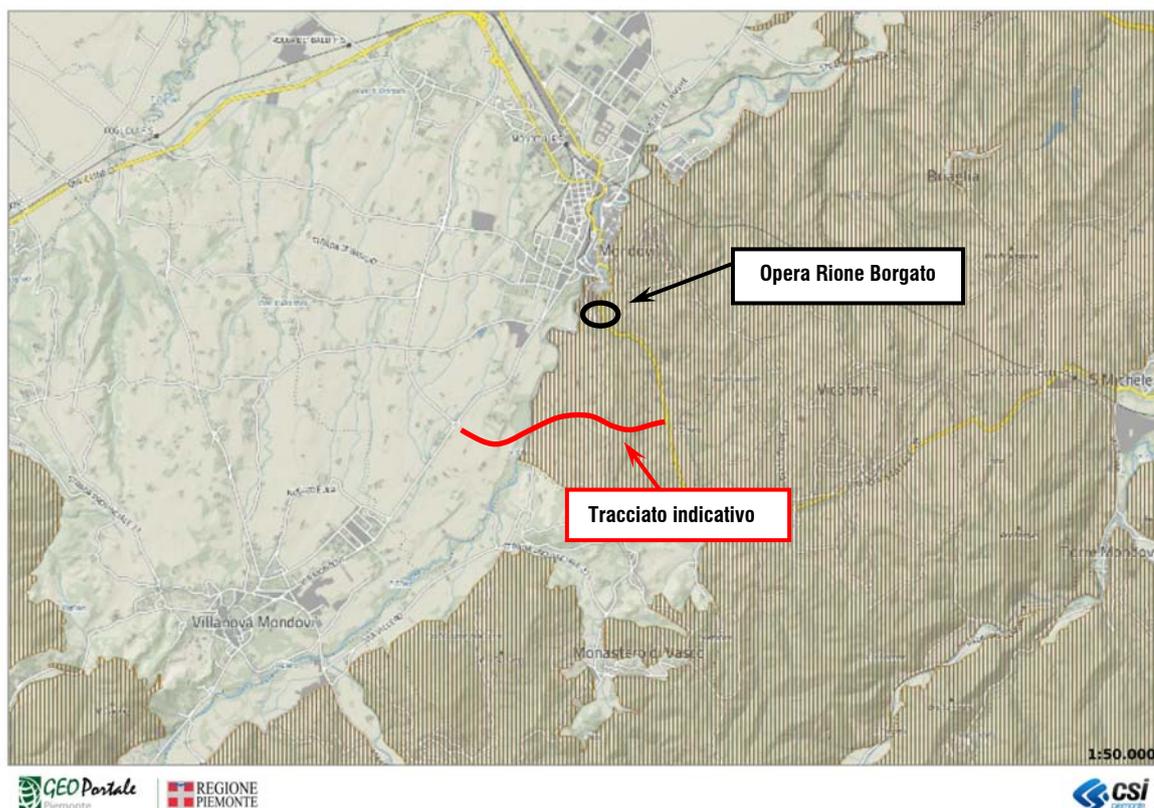
Per quanto concerne la componente archeologica, da specifiche indagini è risultato che la zona interessata dal 3° lotto non presenta specifici vincoli archeologici. Per dettagli si rimanda alla specifica Relazione archeologica (06.01\_P00\_IA00\_AMB\_RE01\_A Relazione, schede e carte delle presenze archeologiche e del rischio).

(Fonte: SITAP)

## 6.2 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Parte del tracciato di progetto e l'opera di Rione Borgato ricadono in vincolo idrogeologico.

Il vincolo non preclude la possibilità di intervenire sul territorio, ma subordina l'intervento all'ottenimento di una specifica Autorizzazione da parte dell'Autorità Competente.



### Legenda

▤▤▤▤ Vincolo Idrogeologico al 10k (edizione 2016)

Figura 6.2 Mappa del Vincolo idrogeologico

(Fonte: GeoPortale della Regione Piemonte)

### 6.3 AREE PROTETTE E RETE NATURA 2000

Il tracciato in esame, come evidenziato dalla cartografia tratta dal GeoPortale della Regione Piemonte, non attraversa aree della Rete Natura 2000 o Aree protette.

L'ambito tutelato più vicino è rappresentato dal SIC/ZPS IT1160003 Oasi di Crava Morozzo, la quale è anche Riserva Naturale e dista dall'area d'intervento circa 7 km.

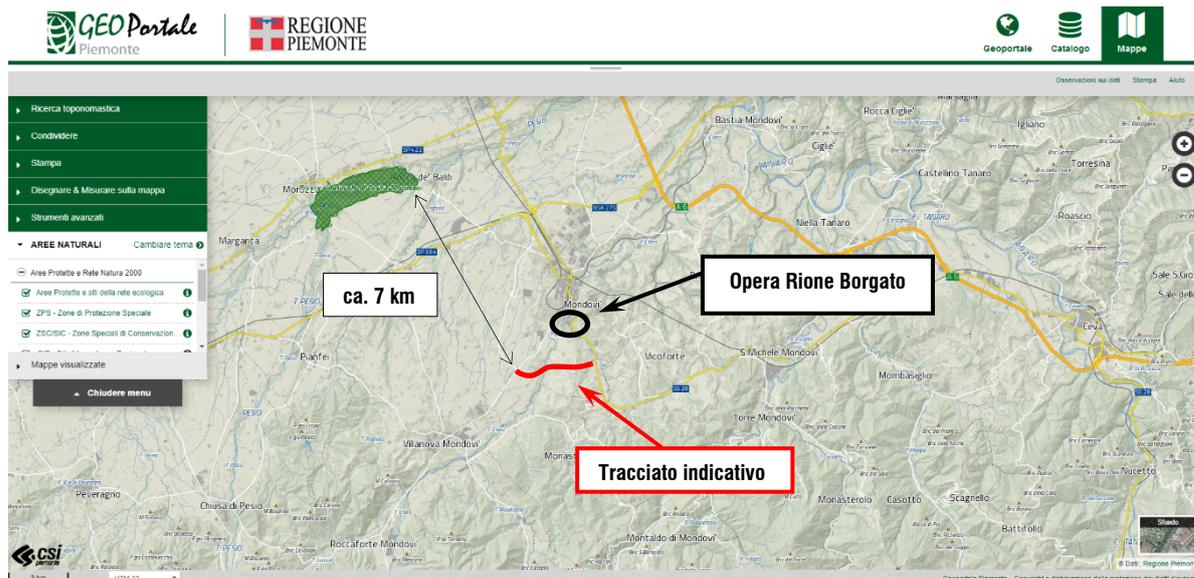


Figura 6.3 Aree Protette e Rete Natura 2000  
(Fonte: GeoPortale della Regione Piemonte)

## 8 COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI DEI PIANI

Dopo aver analizzato i piani territoriali e settoriali a diverso livello, di seguito si valuta la coerenza del progetto in esame con tali piani.

Al fine di sintetizzare e verificare la coerenza del progetto con i Piani sovraordinati analizzati, viene utilizzata una tabella con la valutazione del livello di interazione che utilizza la seguente simbologia:

LEGENDA COLORI	LIVELLO DI COERENZA	DEFINIZIONE
	ALTO	Il progetto analizzato è in linea con le previsioni ed indicazioni del piano sovraordinato di riferimento. Non vi sono prescrizioni o vincoli da rispettare
	MEDIO	Il progetto analizzato è SOSTANZIALMENTE in linea con le previsioni ed indicazioni del piano sovraordinato di riferimento ma vi sono prescrizioni o vincoli da rispettare
	BASSO	Il progetto analizzato NON è in linea con le previsioni ed indicazioni del piano sovraordinato di riferimento

PIANO SOVRAORDINATO	LIVELLO DI COERENZA	VALUTAZIONE
<b>Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) della Regione Piemonte</b>		<p>Il progetto in esame si inserisce nell'ambito dell'ammmodernamento del sistema viario del Piemonte sud occidentale, per un più rapido ed agevole collegamento di questa regione con il sistema portuale ligure a Sud. Ciò si può inquadrare nell'obiettivo della "riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture", ed in particolare si può inquadrare nell'obiettivo specifico "Sviluppo equilibrato di una rete di comunicazioni stradali, autostradali e ferroviarie che assicuri le connessioni interne".</p> <p>Il progetto risulta coerente con gli obiettivi di piano.</p>
<b>Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) della Regione Piemonte</b>		<p>La tavola <i>P4.22 Componenti Paesaggistiche. Monregalese</i> classifica il territorio attraversato dal progetto in esame come <i>aree rurali di pianura o collina (art. 40) m.i.10</i>. Il tracciato, inoltre, attraversa in minima parte territori a <i>prevalente copertura boscata (art. 16)</i> e <i>zona fluviale allargata ed interna (art. 14)</i> in corrispondenza del previsto viadotto sul t. Ellero.</p> <p>L'opera a Rione Borgato ricade anch'essa in <i>zona fluviale allargata ed interna (art. 14)</i> ed in <i>insediamenti specialistici organizzati (Art. 37)</i>.</p>

Art. 14 Sistema idrografico

(...) Prescrizioni

[11]. All'interno delle zone fluviali "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, valgono le seguenti prescrizioni:

a. 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;

Il progetto prevede un idoneo progetto delle opere di mitigazione a verde, in particolare nella fascia riparia del t. Ellero in cui è prevista la piantumazione di essenze arboree in sostituzione ed ampliamento di quelle che verranno asportate per la realizzazione del viadotto.

Art. 16. Territori coperti da foreste e da boschi

Prescrizioni

[11]. I boschi identificati come habitat d'interesse comunitario a 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.

[12]. Nei territori di cui al comma 1 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.

[13]. Nei territori di cui al comma 1, fatto salvo quanto previsto al comma 11 del presente articolo, 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 progetto non ricade in aree della Rete Natura 2000 e, secondo quanto indicato dalla relazione paesaggistica di progetto e dalla tavola relativa alle opere a verde, è prevista la piantumazione di idonee essenze arboree anche nella fascia riparia, in sostituzione

		<p>delle essenze che saranno tagliate per la realizzazione del viadotto.</p>
<p><b>Piano Regionale Mobilità e Trasporti</b></p>		<p>Il progetto in esame costituisce l'ultimo lotto del progetto della circonvallazione di Mondovì, in cui i primi due lotti sono già stati realizzati e sono in funzione. Tale progetto rappresenta dunque il completamento di un'opera già prevista nell'ambito del più ampio riordino del sistema viario del Piemonte Sud Occidentale. In tale occasione è stata accertata la necessità di provvedere al suo ammodernamento, per un più rapido ed agevole collegamento di questa regione con il sistema portuale ligure a Sud.</p> <p>Già in fase preliminare è stata evidenziata l'importanza della S.S. 28 "del Col di Nava", che partendo dall'incrocio con la S.S. 20 nei pressi di Genola, si congiunge con il sistema viario ligure attraverso il Colle di Nava ad Imperia ed il Colle di Cadibona a Savona.</p> <p>Nell'ambito delle priorità e dei provvedimenti di ammodernamento di tale arteria è apparso immediatamente evidente la necessità della realizzazione di una nuova circonvallazione dell'abitato di Mondovì.</p> <p>Attraverso tale circonvallazione, gran parte del traffico veicolare della provincia di Cuneo, potrà agevolmente raggiungere l'autostrada Torino-Savona, presso il casello di Mondovì, raccogliendo il traffico radiale verso l'abitato di ben cinque strade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la S.S. 28 dir con il raccordo alla A6 Torino-Savona ed le S.P. di fondovalle Tanaro;</li> <li>• la S.S. 28 proveniente da Fossano;</li> <li>• la S.S. 564 "del Monregalese" proveniente da Cuneo;</li> <li>• la S.P. 5 proveniente da Villanova;</li> <li>• la S.S. 28 per Ceva – Imperia – Savona.</li> </ul> <p>Il restante arco di circonvallazione, che completerà il collegamento con la S.S. 28 a Sud della città, riveste una grande importanza a livello inter-comprenditoriale come una nuova variante stradale e quindi come asse di assestamento delle vallate alpine e di collegamento con il sistema portuale ligure.</p> <p>Il progetto può dirsi coerente con le strategie previste dal Piano, in particolare in riferimento al miglioramento delle opportunità di</p>

		spostamento di persone e merci ed all'aumento dell'efficienza economica del sistema, per esempio migliorando l'asse di collegamento con il sistema portuale ligure, con positive ripercussioni sul tessuto produttivo.
<b>Piano Forestale Regionale 2017-2027 della Regione Piemonte - Piano Forestale Territoriale (P.F.T.)</b>		<p>La fascia riparia del t. Ellero nella <i>carta delle destinazioni funzionali prevalenti</i> è classificata con destinazione <i>produttiva-protettiva</i>. Questa destinazione, espressamente multifunzionale, è comprensiva dei boschi montani e collinari senza ruolo di protezione diretta e in stazioni non particolarmente vulnerabili ma soggetti al vincolo idrogeologico, dove è possibile effettuare una selvicoltura sostenibile mirata anche alla produzione legnosa senza comprometterne la stabilità.</p> <p>Trattandosi di fascia riparia fluviale, la destinazione prevalente risulta essere quella protettiva e, secondo quanto indicato dalla tavola delle opere a verde e dalla relazione paesaggistica di progetto, lo stesso risulta coerente con le indicazioni dei piani, in quanto per tale fascia si prevede la piantumazione di specie della stessa tipologia di quelle all'oggi presenti in sostituzione delle essenze arboree che saranno tagliate per la realizzazione del viadotto.</p>
<b>Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.)</b>		<p>Il Piano di Tutela delle Acque orienta la sua azione, come enunciato all'articolo 1 delle proprie Norme di Piano, verso <i>"la protezione e la valorizzazione del sistema idrico piemontese nell'ottica dello sviluppo sostenibile della comunità per il pieno raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite"</i>.</p> <p>Il Piano prevede nelle Norme di Attuazione degli indirizzi da rispettare al fine della prevenzione dei rischi ambientali. In particolare l'art. 27 delle norme di Attuazione riguarda le "acque meteoriche di dilavamento e di lavaggio delle aree esterne".</p> <p>Il progetto rispetta quanto indicato dalle norme di piano.</p>
<b>Piano Regionale di Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.)</b>		Per quanto riguarda il settore mobilità e trasporti, uno degli obiettivi del piano riguarda il superamento dell'esistente frammentazione delle infrastrutture tra i diversi modi trasporto. In quest'ottica, la variante di Mondovì nel suo complesso era stata prevista all'interno del più ampio programma di riordino e ammodernamento del sistema viario del Piemonte Sud Occidentale, il cui obiettivo è quello di un più rapido ed agevole

		<p>collegamento con il sistema portuale ligure a Sud.</p> <p>Il completamento della variante risponde a tale obiettivo.</p> <p>Inoltre il completamento della variante di Mondovì consente di migliorare la fruibilità e l'efficienza dell'infrastruttura viaria locale, liberando il centro abitato dalla congestione del traffico e dalla relativa emissione di inquinanti derivanti dallo stesso.</p>
<p><b>Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) del Bacino distrettuale del Fiume Po</b></p>		<p>Dalla consultazione del webgis dell'Autorità di Bacino del Fiume Po si ricava come il tracciato attraversi aree classificate come frana quiescente e frana attiva, ma tali aree non risultano interessare le zone d'imbocco delle gallerie né dal punto di vista planimetrico né altimetrico.</p> <p>L'art. 9 comma 2 delle Norme di Attuazione prevede quanto segue:</p> <p><i>"2. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 3 ter del D.L. 12 ottobre 2000, n. 279, convertito in L. 11 dicembre 2000, n. 365, nelle aree Fa sono esclusivamente consentiti:</i></p> <p><i>(...) la ristrutturazione e la realizzazione di infrastrutture lineari e a rete riferite a servizi pubblici essenziali non altrimenti localizzabili, previo studio di compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente validato dall'Autorità competente. Gli interventi devono comunque garantire la sicurezza dell'esercizio delle funzioni per cui sono destinati, tenuto conto dello stato di dissesto in essere."</i></p> <p>Il progetto dovrà essere conforme a quanto indicato dal suddetto articolo.</p> <p>Nella <i>Relazione geologica, geomorfologica e idrogeologica</i> di progetto, cui si rimanda per un'analisi di dettaglio, è stata valutata l'assenza di interferenza fra l'opera e la succitata frana cartografata come attiva dal PAI.</p>
<p><b>Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (P.G.R.A.) del Bacino distrettuale del Fiume Po</b></p>		<p>Il tracciato di progetto attraversa un'area soggetta a pericolosità di alluvioni elevata ed a rischio moderato R1 di alluvione, in corrispondenza del fiume Ellero. Tale area coincide con l'alveo fluviale, in cui sarà realizzato un viadotto.</p> <p>Il restante tracciato non intercetta alcuna area classificata a pericolosità o rischio di alluvione.</p> <p>In riferimento a quanto sopra, il progetto risulta coerente con gli obiettivi del piano.</p>

<p><b>Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Cuneo</b></p>		<p>Nella cartografia di Piano è indicato un tracciato preliminare ed indicativo della variante di Mondovì, classificato come <b>viabilità primaria di progetto</b> nella <i>Carta dei caratteri territoriali e paesistici</i> (C.t.p.) e come <b>Asse di progetto di connessione interurbana</b> nella <i>Carta degli indirizzi di governo del territorio</i> (I.g.t.). Si tratta di viabilità classificata nelle norme tecniche come "strade rosse".</p> <p>Nelle norme di piano all'art. 3.13 <i>Rete stradale</i>, per tale tipologia di strada il piano indica quanto segue: "Strade rosse: Viabilità primaria di integrazione interurbana da riqualificare e, localmente, completare in modo da estendere l'accessibilità territoriale alla rete dei poli integrativi di primo livello e alle polarità funzionali di rilievo territoriale, garantendo la migliore integrazione con i tessuti urbani interessati, anche attraverso la razionalizzazione della rete del trasporto pubblico locale e politiche di moderazione del traffico."</p> <p>In riferimento a quanto sopra, il progetto risulta coerente con gli obiettivi del piano.</p>
<p><b>Piano Regolatore Generale del Comune di Mondovì</b></p>		<p>Il Piano Regolatore Generale del Comune di Mondovì già prevede il completamento della variante di Mondovì, indicando anche il tracciato del progetto preliminare del III lotto della variante. Si ricorda che tale variante è stata oggetto di un'apposita variante di P.R.G., la n. 15 del Marzo '98, che ne aveva individuato un tracciato di massima ed il relativo andamento piano altimetrico.</p> <p>Il tracciato oggetto di valutazione presenta delle limitate differenze rispetto a quello indicato nel PRG, ma tali differenze derivano da necessità progettuali definite in sede di progetto definitivo oltre che dall'accoglimento delle richieste avanzate dallo stesso Comune di Mondovì; con nota prot. 22002 del 05.07.2018 il Comune ha richiesto una modifica progettuale che prevede la soppressione dello svincolo in destra idrografica del Fiume Ellero, e la realizzazione di un nuovo collegamento fra il rione Borgato ed il Km 31 della SS28 mediante un ponte ad unica campata sul torrente Ermena.</p> <p>Il progetto risulta coerente con gli obiettivi del piano.</p>

SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	LIVELLO DI COERENZA	VALUTAZIONE
Vincoli ambientali e paesaggistici		<p>Parte del tracciato di progetto e il collegamento fra la S.S. 28 e Rione Borgato ricadono in vincolo paesaggistico per la presenza di corsi d'acqua vincolati.</p> <p>Il vincolo non preclude la possibilità di intervenire sul territorio, ma è stata predisposta una specifica Relazione Paesaggistica al fine di procedere all'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica.</p>
Vincolo idrogeologico		<p>Parte del tracciato di progetto e il collegamento fra la S.S. 28 e Rione Borgato ricadono in vincolo idrogeologico.</p> <p>Il vincolo non preclude la possibilità di intervenire sul territorio, ma subordina l'intervento all'ottenimento di una specifica Autorizzazione da parte dell'Autorità Competente.</p>
Aree protette e Rete Natura 2000		<p>Il tracciato in esame non attraversa aree della Rete Natura 2000 o Aree protette.</p> <p>Il progetto risulta coerente con gli obiettivi del piano.</p>

---

## 10 BIBLIOGRAFIA E FONTI CONSULTATE

Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) della Regione Piemonte

Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) della Regione Piemonte

Piano Regionale Mobilità e Trasporti

Piano Forestale Regionale 2017-2027 della Regione Piemonte

Piano Forestale Territoriale (P.F.T.)

Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.)

Piano Regionale di Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.)

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) del Bacino distrettuale del Fiume Po

Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (P.G.R.A.) del Bacino distrettuale del Fiume Po

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Cuneo

Piano Regolatore Generale del Comune di Mondovì

SITAP - <http://www.sitap.beniculturali.it/>

GeoPortale della Regione Piemonte - <http://www.geoportale.piemonte.it/cms/>