

**AUTOSTRADA A33
COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE ASTI – CUNEO – TRONCO II
LOTTO 6 STRALCIO B**



Giacomo Balla - *Velocità di auto e luce* (1913)

**TERZA RICHIESTA DI PROROGA DEI TERMINI DI VALIDITÀ DEL
DECRETO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE
DVA-DEC-2011-576 DEL 28/10/2011**

RELAZIONE



Indice

1	Contenuti e finalità del documento	4
1.1	Finalità del documento	4
1.2	Metodologia e contenuti di lavoro.....	5
2	Inquadramento amministrativo dell’iniziativa progettuale	6
2.1	La procedura VIA.....	6
2.2	Le richieste intervenute tra il 2011-2016	6
2.3	Le procedure correlate	8
2.4	Le verifiche di ottemperanza	9
2.5	La prima richiesta di proroga	10
2.6	La seconda richiesta di proroga.....	11
3	Sintesi dell’evoluzione dell’iniziativa	12
4	L’oggetto della 3^ proroga: il lotto II.6.B	17
4.1	La suddivisione in due tratte	17
4.2	Il Lotto II.6.A: la procedura di valutazione ambientale	18
4.3	Il lotto II.6.B: descrizione sintetica	18
4.4	Le procedure connesse.....	20
5	Le tematiche territoriali ed ambientali oggetti di analisi	21
6	Aggiornamento del quadro pianificatorio	23
7	Le tematiche di interesse	26
7.1	Struttura territoriale e assetto insediativo.....	26
7.2	Il rispetto delle condizioni di esposizione delle popolazioni	26
7.2.1	<i>Lo stato attuale della qualità dell’aria</i>	26
7.2.2	<i>La classificazione acustica del territorio</i>	33
7.3	I nuovi strumenti della pianificazione ordinaria generale.....	35
7.3.1	<i>Piano Territoriale Regionale (PTR)</i>	35
7.3.2	<i>Piano Paesaggistico Regionale (PPR)</i>	38
7.3.3	<i>Piano Regolatore Generale Comunale di Roddi</i>	46
7.3.4	<i>Piano Regolatore Generale Comunale di Alba</i>	47
7.4	I nuovi strumenti della pianificazione in materia ambientale.....	49
7.4.1	<i>Piano di Tutela delle Acque</i>	49
7.4.2	<i>Piano Faunistico Provinciale</i>	51
7.4.3	<i>Piano Assetto Idrogeologico (PAI) e Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)</i>	52
7.5	Sistema dei vincoli e delle tutele.....	54
7.6	Siti UNESCO	57
8	L’invarianza del contesto di riferimento	60



Elenco tavole allegate

<i>Codice Titolo</i>	<i>Scala</i>
T.01 Planimetria di progetto	1:5.000
T.02 Foto aerea di confronto tra lo stato del territorio 2011 - 2021	1:5.000
T.03 Piano Paesaggistico Regionale: Beni paesaggistici – rapporto con l’opera	1:5.000
T.04 Piano Paesaggistico Regionale: Componenti paesaggistiche – rapporto con l’opera	1:5.000
T.05 Piano Regolatore Generale Comunale di Roddi – rapporto con l’opera	1:5.000
T.06 Piano Regolatore Generale Comunale di Alba – rapporto con l’opera	1:5.000
T.07 Carta dei Vincoli e delle Tutele – rapporto con l’opera	1:5.000
T.08 Piano gestione rischio alluvioni – rapporto con l’opera	1:5.000
T.09 Carta dei Siti UNESCO – rapporto con l’opera	1:5.000
T.10 Carta delle invarianze	1:5.000

1 CONTENUTI E FINALITÀ DEL DOCUMENTO

1.1 Finalità del documento

Con decreto VIA DVA-DEC-2011-576 del 28 ottobre 2011, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.136 del 24 novembre 2011, è stato espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni per il progetto "Autostrada A33 Asti – Cuneo Tronco II Lotto 6 Roddi – Diga Enel", proposto dalla Società Asti – Cuneo S.p.a.

Tale decreto disponeva che *"ai sensi dell'articolo 26, comma 6 del D.lgs. 3 aprile 20016, n. 152, smi, il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale; trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata"*.

A seguito del Decreto di compatibilità ambientale la Società proponente ha presentato due motivate richieste di proroga dei tempi di validità del decreto VIA.

Di seguito si riporta uno schema semplificato delle tempistiche inerente le proroghe, rimandando ai successivi capitoli l'analisi di ciascun punto.



Figura 1-1 Le proroghe al DEC 2011-576

La scadenza della seconda proroga, come espresso nel DM n. 19 del 23 gennaio 2020, è il 24 novembre 2021 e per tale data non saranno completati i lavori di realizzazione dell'opera. Poiché gli stessi sono stati consegnati, ai sensi di legge il 29 giugno 2021, e si prevede il loro completamento

per il dicembre 2023, la Società proponente, al fine di poter portare a compimento la realizzazione dell'opera, presenta un'ulteriore richiesta di proroga dei tempi di validità del decreto VIA per 36 mesi.

Scopo del presente elaborato è quello di illustrare l'analisi del contesto territoriale e ambientale che ospita l'iniziativa progettuale, volta alla verifica della rispondenza dell'attualità a quanto indagato nello SIA sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale conclusasi con DVA-DEC-2011-576 del 28 ottobre 2011. Tale analisi consentirà di definire se i presupposti alla base del giudizio di compatibilità ambientale espresso sono ancora validi o meno e quindi se la nuova richiesta di proroga dei tempi di validità del decreto VIA è accoglibile o meno da parte dell'Autorità competente.

Si precisa, come meglio illustrato nel cap. 3, che l'opera è stata suddivisa in due tratte denominate Lotto II.6a (da pk 0+000 a pk 5+000) e Lotto II.6b (da pk 5+000 a fine progetto - tangenziale Alba) e che la presente richiesta di proroga è riferita al solo tratto denominato Lotto.II.6b.

1.2 Metodologia e contenuti di lavoro

Sulla base delle motivazioni indicate nel precedente paragrafo ed assunto che l'iniziativa progettuale permane nella sua validità così come indicata nel progetto presentato nell'istanza della procedura VIA espletata relativamente alla tratta di interesse, la presente relazione è volta a fornire gli elementi conoscitivi atti a comprendere se i presupposti alla base del giudizio di compatibilità ambientale espresso siano ancora validi e, quindi, se la richiesta di proroga dei tempi di validità del decreto VIA sia concedibile da parte dell'Autorità competente.

Per giungere a tale scopo la presente relazione è articolata in modo da documentare se il quadro di contesto territoriale ed ambientale, documentato all'interno dello SIA ed in relazione al quale all'esito dell'attività istruttoria è stata valutata la compatibilità ambientale dell'opera in progetto, abbia subito dei cambiamenti la cui significatività può essere ritenuta tale da modificare i presupposti del giudizio di compatibilità espresso.

Stante tale finalità, gli obiettivi del lavoro condotto nel presente e nei successivi capitoli, e, con essi, la metodologia seguita, può essere sintetizzata nei seguenti termini:

1. identificazione di quegli elementi del contesto territoriale ed ambientale che, tra tutti quelli documentati dallo SIA e presi in esame nel corso dell'iter istruttorio, hanno rivestito un ruolo centrale ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale;
2. verifica delle attuali condizioni degli elementi territoriali ed ambientali identificati mediante la fase di selezione di cui al punto precedente ed individuazione degli eventuali cambiamenti intercorsi;
3. stima della significatività degli eventuali cambiamenti di contesto intervenuti, in termini di compromissione della validità dei presupposti alla base dei quali è stato espresso il giudizio di compatibilità ambientale.

2 INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO DELL'INIZIATIVA PROGETTUALE

2.1 La procedura VIA

Il progetto definitivo del Lotto II.6 e il relativo Studio di Impatto sono stati pubblicati sui quotidiani "La Stampa" e "Il Giornale" il 17 aprile 2010 a seguito di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale avanzata dalla Società Asti - Cuneo S.p.a.

Nel corso dell'iter istruttorio sono state prodotte integrazioni che sono state, a loro volta, oggetto di pubblicazione sui quotidiani La Stampa e Il Giornale avvenute l'8 gennaio 2011.

La Regione Piemonte con DGR n. 5-1992 (adunanza 9 maggio 2011) ha espresso parere favorevole sia sulla compatibilità ambientale sia sulla Valutazione di Incidenza sul SIC IT1160029 "Colonie di Chiroteri di Santa Vittoria d'Alba e Monticello d'Alba", subordinando lo sviluppo delle fasi successive all'attuazione delle prescrizioni illustrate nella stessa delibera.

Il parere positivo del Ministero per i beni e le attività culturali è stato espresso con nota prot. DG/PBAAC/34.19.04/1817772011 del 31 maggio 2011.

Il Parere positivo con prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale è stato formulato il 21 giugno 2011, cui ha fatto seguito il decreto di compatibilità ambientale n. 576 del 28 ottobre 2011 con il quale è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

L'impianto prescrittivo del decreto VIA è stato strutturato in tre parti distinte in funzione del soggetto competente alla verifica della prescrizione stessa, nello specifico:

- a) Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare,
- b) Ministero per i Beni e le Attività Culturali,
- c) Regione Piemonte.

2.2 Le richieste intervenute tra il 2011-2016

Successivamente all'espressione del giudizio di compatibilità ambientale, il progetto definitivo è stato aggiornato ed integrato al fine di recepire le prescrizioni contenute nel suddetto decreto, limitatamente a quanto non rinviabile alla successiva fase di progettazione esecutiva.

Il progetto così aggiornato ed integrato è stato trasmesso dalla Società proponente, nel mese di gennaio 2012, agli Enti chiamati ad esprimersi in merito alla conformità urbanistica.

In seguito, in data 14 marzo 2012 ed in data 19 aprile 2012, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si sono tenute, rispettivamente, la prima e la seconda (deliberante) riunione della Conferenza di Servizi.

Il progetto definitivo è stato quindi approvato (Decreto MIT Prot. 0006916-06/08/2012) a valle della formulazione dei pareri di Regione Piemonte (Delibera di Giunta regionale n. 20-3910 del 29/05/12), Ministero per i Beni e le Attività Culturali (nota n. 10087 del 03/04/12) e del Ministero dell'Ambiente



e della Tutela del Territorio e del Mare (nota n. 15009 del 21/06/12), con allegato parere n.944 del 25/05/12 della Commissione tecnica VIA/VAS in merito all'ottemperanza alle prescrizioni ambientali di fase definitiva.

Il progetto definitivo che ha recepito le prescrizioni ambientali di cui è stata data l'ottemperanza, in data 06/08/2012 è stato approvato con il Provvedimento Finale prot. n. 6916 a seguito della chiusura della Conferenza di Servizi nazionale dal Concedente Ministero delle Infrastrutture. Con tale atto è stato accertato il perfezionamento dell'intesa *Stato-Regione Piemonte* ed è stato disposto il vincolo preordinato all'esproprio oltre che l'Autorizzazione Paesaggistica sul lotto.

Il progetto definitivo è stato successivamente trasmesso alla Concedente (Anas S.p.a.) per la conseguente approvazione tecnico-economica, intervenuta da parte di SVCA (Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) con Decreto SVCA-MIT-0002506-P del 21/12/2012, con la richiesta dell'eliminazione delle piazzole di sosta e di ulteriori approfondimenti tecnici ed economici, confrontando le due soluzioni di scavo in galleria, con fresa EPB e con sistema in tradizionale.

Parallelamente all'iter approvativo del progetto definitivo avviato presso la Concedente, nell'ambito degli approfondimenti propedeutici alla progettazione esecutiva, in ottemperanza alle prescrizioni inserite nel più volte citato decreto VIA e facenti riferimento a tale fase, sono state completate ulteriori indagini volte alla caratterizzazione del sistema idrogeologico dell'area attraversata dalla galleria di Verduno.

Nel frattempo, per addivenire ad una piena condivisione degli approfondimenti progettuali, si sono tenuti numerosi Tavoli Tecnici con l'Osservatorio Ambientale per trattare i seguenti argomenti in gran parte correlati tra loro: suolo e sottosuolo (studio idrogeologico, geologico e geotecnico della parte in sottoterraneo, piano delle emergenze), gestione dei materiali provenienti dallo scavo della galleria, cantierizzazione, studio acustico, opere a verde e mitigazioni, ambiente idrico superficiale, inserimento paesaggistico, Piano di manutenzione, Piano di Monitoraggio Ambientale, Sistema di Gestione Ambientale. Dai suddetti incontri è emersa una sostanziale condivisione degli approfondimenti e delle soluzioni sviluppate, che riguardavano la soluzione con scavo in tradizionale, essendosi svolti gli incontri prima dell'approvazione del definitivo da parte della SVCA.

Facendo poi seguito alle indicazioni contenute nel summenzionato decreto (SVCA- MIT-0002506-P del 21/12/2012) di approvazione tecnico-economica del Progetto Definitivo, che aveva stralciato, con riferimento al D.lgs. 264/2006, le dieci piazzole di sosta, si sono svolti i dovuti approfondimenti, questo anche in ottemperanza alle prescrizioni 2.44 del MATTM e 1 della Regione Piemonte, entrambe contenute nel decreto VIA, riscontrando come l'adozione dello scavo meccanizzato, con fresa TBM tipo EPB, in virtù dell'eliminazione delle piazzole, fornisse maggiori garanzie dal punto di vista tecnico e della sicurezza e presentasse una riduzione dell'impatto della fase di scavo sul territorio.

Sulla base delle conclusioni cui si era giunti, ovvero sulla base dell'opportunità di modificare la tecnologia di scavo in virtù dell'eliminazione delle piazzole di sosta, si è provveduto (gennaio-aprile 2013) ad elaborare il progetto esecutivo. Tale progetto contemplava quindi l'impiego di una fresa TBM di diametro pari a 14,57 m per lo scavo delle gallerie.

Inoltre, per la gestione del rischio legato all'intercettazione di cavità carsiche nella formazione dei gessi, si è ritenuto necessario prevedere la realizzazione di un cunicolo esplorativo provvisorio, da realizzare in anticipo rispetto allo scavo con TBM, dal quale eseguire indagini investigative e gli eventuali interventi di riempimento e rinforzo di cavità o fasce di ammasso in avanzata fase di dissoluzione.

Successivamente, il 10/05/2013, con nota prot. U/13/1153, la Società Asti Cuneo ha trasmesso il progetto esecutivo, così elaborato, al MATTM, al MiBACT e alla Regione Piemonte per la verifica di ottemperanza delle prescrizioni da recepire in tale fase progettuale.

Nel corso della procedura di competenza, il MATTM, recependo quanto rappresentato dalla Regione Piemonte circa la presenza di modifiche progettuali rispetto al progetto definitivo approvato con DEC/DVA/576 del 28/10/2011, ha richiesto, con nota prot. DVA2013-0025629 del 11/11/2013, di procedere ad una verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e smi, delle modifiche progettuali apportate (differente tecnologia di scavo e previsione di un nuovo cunicolo esplorativo). Contestualmente è stato richiesto di predisporre il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DM 161/2012. Nelle more del completamento di questa ulteriore fase di verifica in ambito di VIA, il MATTM ha quindi sospeso l'iter istruttorio circa la verifica di ottemperanza attivata in data 10/05/2013 sul progetto esecutivo.

Nel frattempo, è però intervenuta una comunicazione del Concedente che, con apposita nota del 21/10/2013, ha richiesto l'ampliamento della carreggiata autostradale, nelle tratte in galleria, per consentire l'adozione di una corsia di emergenza di larghezza pari a 3,75 m, al fine di incrementare i livelli di sicurezza al transito. Conseguentemente, la carreggiata autostradale, limitatamente alle tratte in galleria, sarebbe passata da 11,20 m a 11,95 m di larghezza complessiva. Pertanto, fatte salve le tratte prossime agli imbocchi, ove, per raggiungere i ricoprimenti minimi richiesti dalla fresa, si sarebbe mantenuto lo scavo con metodo tradizionale, nel progetto esecutivo sarebbe stata prevista l'adozione di una fresa TBM tipo EPB di diametro interno pari a 13,60 m ed esterno pari a 15,30 m.

2.3 Le procedure correlate

La Società Asti - Cuneo, stante quanto sopra emerso nel corso dell'iter istruttorio relativo alla verifica di ottemperanza, dopo aver provveduto ad aggiornare il progetto, ha quindi formulato istanza presso il MATTM di verifica di assoggettabilità alla VIA delle varianti progettuali introdotte e, parallelamente, ha attivato, sempre presso il MATTM, specifica procedura di approvazione del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 5 del D.M. 161/2012.

Le suddette procedure hanno visto i seguenti passaggi fondamentali.



In data 4 aprile 2014 la Società Autostrada Asti-Cuneo, con la nota prot. n. U/14/853, ha comunicato alla Concedente di aver dato avvio alla procedura di Verifica di assoggettabilità alla VIA presso il MATTM.

In data 17 aprile 2014 la Società Autostrada Asti-Cuneo, con la nota prot. n. U/14/939, ha presentato al MATTM ed agli Enti competenti l'istanza di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA (ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. 152/2006 e smi) relativa alle modifiche apportate al progetto definitivo sul quale si è espresso il MATTM con il DEC-VIA n. 576 del 28 ottobre 2011.

In pari data la Società Autostrada Asti-Cuneo ha provveduto alla pubblicazione dell'istanza di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA sugli Albi Pretori on-line dei Comuni di Cherasco, La Morra, Verduno, Roddi ed Alba e sulla Gazzetta Ufficiale, dandone avviso al MATTM ed agli Enti competenti con la nota Prot. n. U/14/940 del 18 aprile 2014.

In data 26 giugno 2014 la Regione Piemonte (SETIS), con la nota prot. n. 3249/DB 12.06, ha trasmesso la Determinazione Dirigenziale n. 151, con la quale ha formulato le proprie osservazioni circa l'assoggettabilità alla VIA relativa alle modifiche apportate al progetto definitivo, nel quale si evidenzia che le modifiche di cui sopra non comportano impatti tali da alterare il quadro delle valutazioni di cui al DEC-VIA 576 del 28 ottobre 2011.

In data 25 agosto 2014 la Società Autostrada Asti-Cuneo, con la nota prot. n. U/14/1927, ha presentato al MATTM l'istanza di avvio della procedura di approvazione del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi del DM 161/2012.

In data 19 gennaio 2015 il MATTM, con la nota prot. DVA-2015-0001564, ha approvato il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo presentato dalla Società proponente, a condizione che sia ottemperata una serie di prescrizioni e che l'esecuzione dei lavori avvenga del rispetto di alcune indicazioni contenute nella determinazione stessa.

In data 9 febbraio 2015 il MATTM, con la nota prot. DVA-2015-0003546, ha emesso il provvedimento di esclusione dalla procedura di VIA delle modifiche apportate al progetto definitivo del presente lotto, condizionata all'ottemperanza di una serie di prescrizioni.

2.4 Le verifiche di ottemperanza

A seguito dell'emissione del provvedimento di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, il MATTM, con nota prot. DVA-2015-0006576 del 11 marzo 2015, ha riavviato il procedimento di verifica di ottemperanza precedentemente sospeso.

Il Proponente ha quindi provveduto ad aggiornare ed integrare il progetto esecutivo sulla base di tutte le indicazioni ricevute, comprese quelle formulate in fase di verifica di assoggettabilità e con nota prot. 852 del 01 aprile 2015, acquisita dal MATTM al prot. DVA-2015-0010404 del 17 aprile 2015, ha trasmesso la documentazione progettuale aggiornata relativa alla verifica di ottemperanza. In data 8 luglio 2015 la Regione Piemonte/SETIS con la nota prot. n. 00036576/2015, ha trasmesso gli esiti della verifica di ottemperanza alle prescrizioni di competenza.

In data 15 luglio 2015 il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ha trasmesso con la nota prot. 16680 l'esito positivo della verifica di ottemperanza del Progetto Esecutivo, subordinato al rispetto delle prescrizioni esecutive generali, di tutela paesaggistica, di tutela archeologica e prevenzione del relativo rischio in esso contenute.

In data 3 agosto 2015 il Ministero dell’Ambiente, con la nota prot. DVA-2015-0020379, ha trasmesso la Determina Direttoriale prot. DVADEC-2015-0000292 del 31 luglio 2015, con la quale si è concluso positivamente il procedimento di verifica di ottemperanza del Progetto Esecutivo relativamente alle prescrizioni contenute nel DEC-VIA di esclusiva pertinenza del Ministero stesso.

In data 24 settembre 2015 il Ministero dell’Ambiente (Direzione Generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali), con la nota prot. DVA-2015-0024034, ha notificato alla Società Autostrade Asti-Cuneo S.p.A. il Provvedimento prot. DVADEC-20150000328 del 23 settembre 2015, con il quale il Ministero ha concluso positivamente la verifica di ottemperanza delle prescrizioni i cui contenuti erano di competenza anche della Regione Piemonte e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

In data 29 luglio 2021 la Regione Piemonte con la Determinazione Dirigenziale n. 217/A1812B/2021, ha concluso il procedimento di verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. 2.38, 2.55, 2.56, 2.57, 2.58, 2.59, 4.6 e 6.2. Dette prescrizioni ai sensi della Det. del Ministero della Transizione Ecologica (già MATTM) n. 328 del 23 settembre 2015 dovevano essere verificate da parte della Regione prima dell’inizio lavori.

2.5 La prima richiesta di proroga

A causa di successivi approfondimenti progettuali, dovuti per la maggior parte alla necessità di ottemperare a quanto richiesto alla Società proponente durante l’iter autorizzativo del progetto definitivo, brevemente descritto nei paragrafi precedenti, che hanno condotto a loro volta alla dilatazione dei tempi connessi con le procedure autorizzative stesse e con la progettazione esecutiva, non è stato possibile rispettare la tempistica indicata nel decreto VIA.

Conseguentemente, la Società proponente ha ritenuto opportuno avvalersi della possibilità di ricorrere alla richiesta di proroga e con nota prot. U/16/1644 del 4 agosto 2016 la Società Asti-Cuneo ha presentato alla Direzione generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) motivata richiesta di proroga dei tempi di validità del decreto VIA, per una durata di ulteriori 7 anni.

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS con il Parere n. 2421 del 09/06/2017 reso nell’ambito del sopra citato procedimento di proroga, ha stabilito che non era concedibile una proroga di 7 anni, e pertanto visto il protrarsi dei tempi dell’iter di approvazione del Concedente Ministero delle Infrastrutture, era possibile dare una proroga di 2 anni funzionale alla conclusione del citato iter e concluso il quale, il Proponente avrebbe potuto eventualmente richiedere ulteriore proroga per la concreta esecuzione dell’opera, la cui tempistica avrebbe dovuto essere definita mediante un dettagliato crono-programma dei lavori.

Con Decreto Ministeriale n. 220 dell’8 agosto 2017 sono stati prorogati i termini della validità del provvedimento di compatibilità ambientale di 24 mesi, fino al 24 novembre 2018.



2.6 La seconda richiesta di proroga

Con nota prot. 2167 del 07/11/2018, acquisita dal MATTM con prot. DVA-25321 del 12/11/2018, la Società Autostrada Asti Cuneo S.p.a. ha presentato istanza di una seconda proroga, di ulteriori 3 anni, dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale n. 576 del 28/10/2011, non essendosi concluso l'iter di approvazione del concedente Ministero delle Infrastrutture.

La Direzione DVA del MATTM, con nota prot. U.0026195 del 20 novembre 2018, ha rappresentato al Proponente la necessità di provvedere al versamento del contributo pari al 25% di quanto versato a suo tempo a titolo di 0.5 per mille e successivamente, con nota prot. U.0000873 del 15 gennaio 2019, ha richiesto di produrre la seguente documentazione:

- motivazioni per le quali non è stato possibile avviare/concludere l'opera;
- relazione descrittiva dello stato dei luoghi e dell'ambiente atta a dimostrare la variazione del contesto territoriale rispetto a quanto rappresentato nel SIA.

Successivamente il Ministero per i beni e le attività culturali – Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio, con nota prot. 33424-P del 21/12/2018, ha espresso il proprio avviso circa l'imprescindibilità di un propedeutico accertamento dell'avvenuta o meno modificazione dello stato dei luoghi interessati dal progetto e del loro livello vincolistico e di tutela, con specifico riferimento a quello relativo al patrimonio culturale ed al paesaggio (Parti II e III del D.Lgs. 42/2004).

Con nota prot. 288 del 12/02/2019 acquisita dal MATTM al prot DVA-3599 del 14/02/2019, successivamente integrata con la nota prot. 541 del 14/03/2019, acquisita al prot DVA-6599 del 14/03/2019, la Soc. Autostrada Asti Cuneo Spa ha provveduto a perfezionare l'istanza di seconda proroga, trasmettendo la quietanza di pagamento relativa agli oneri economici dovuti, la relazione descrittiva dello stato dei luoghi e dell'ambiente atta a dimostrare la variazione del contesto territoriale rispetto a quanto rappresentato nel SIA, nonché alle richieste tecniche del MIBAC.

Con Decreto Ministeriale n. 19 del 23 gennaio 2020 sono stati prorogati i termini della validità del provvedimento di compatibilità ambientale di 36 mesi, fino al 24 novembre 2021.

3 SINTESI DELL'EVOLUZIONE DELL'INIZIATIVA

Il presente capitolo ha l'obiettivo di illustrare l'iter procedurale del progetto di collegamento Asti-Cuneo, con particolare riferimento al lotto II.6, svoltosi negli ultimi trent'anni, al fine definire le motivazioni che hanno condotto all'individuazione della necessità di porre in realizzazione preliminarmente la tratta denominata Lotto II.6b, quale prima parte di stralcio funzionale dell'intero Lotto II.6, e per la quale si pone la necessità di avere una proroga di validità del Decreto di VIA per consentirne il completamento dei lavori.

Punto di partenza dell'analisi dell'iniziativa nel seguito condotta, è rappresentato dalla domanda di compatibilità ambientale presentata nel dicembre del 1991 dalla Società Autostrada Torino - Alessandria - Piacenza (SATAP) in merito al progetto di collegamento autostradale A6-A21 (Asti-Cuneo), dalla lunghezza totale di circa 93 km, che prevedeva la realizzazione di un collegamento a rapido scorrimento tra le province di Asti e Cuneo, articolato in due tronchi, tra di loro interconnessi da un tratto della autostrada A6, Torino-Savona:

- tronco I A6 (Massimini) - Cuneo, dallo svincolo di nuova realizzazione di Massimini (Carrù) sulla A6 Torino-Savona al terminale di Cuneo;
- tronco II (Asti est) - A6 (Marene) dal casello di Asti est sulla A21 Torino-Alessandria-Piacenza al casello di Marene sulla A6 Torino-Savona.

A valle di richieste di chiarimenti e approfondimenti da parte della Commissione per la valutazione di impatto ambientale, e dall'esame delle osservazioni e pareri pervenuti, è stato espresso giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto, con Decreto del Ministro dell'ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali DEC/VIA/1791 del 20 dicembre 1993.

Si evidenzia che nello stesso periodo (novembre 1993) il Parere del Presidente della "Commissione tecnica istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri per la verifica dei problemi sorti sul collegamento autostradale Asti - Cuneo", si concludeva indicando che: *"Il progetto di massima dei tracciati Asti-Marene e Massimini-Cuneo collegati dal tratto autostradale Torino-Savona tra Marene e Massimini, merita di essere approvato dagli organi competenti al fine di realizzare l'importante opera che eviterà l'isolamento della città di Cuneo dal resto del sistema viario europeo"*.

Con DPCM del 2 marzo 1994 viene approvato il progetto relativo al collegamento Asti -A6 (Marene). Con DPCM del 6 settembre 1994 il PCM approva il progetto relativo al collegamento A6- (Massimi) - Cuneo, nel quale si richiama la lettera n. 14404/94/UL del 6 settembre 1994 del Ministero dell'Ambiente, con la quale ha comunicato di *"non dover formulare osservazioni negative sotto il profilo della compatibilità ambientale del progetto stesso, in considerazione dell'esito degli accertamenti tecnici esperiti, che hanno acclarato che il progetto in questi rappresenta la migliore soluzione adottabile sul territorio"*.



Il tracciato di progetto preliminare è stato presentato in approvazione alla Conferenza dei Servizi nel maggio 1998, con alcune differenze rispetto al progetto approvato dal PCM, secondo le richieste contenute nel Parere del Comitato tecnico amministrativo del Magistrato del Po.

Con la Conferenza dei servizi del 20 aprile 1999 il MLLPP si esprime espressione favorevole su progetto preliminare dell'intera tratta.

Nella Conferenza di Servizi presso il Ministero dei lavori pubblici del 23 luglio 1999 il progetto del lotto II.6 viene approvato con prescrizioni.

Il 31 luglio 2000, nell'Ambito dell'Accordo di programma MLLPP e ANAS viene nominato un Commissario per l'Asti-Cuneo ed ANAS subentra alla SATAP.

Nella Conferenza di Servizi del 14 novembre 2001 viene discusso il progetto definitivo nel quale è stata adottata la soluzione in galleria.

Il 18 giugno 2002, la conferenza si è chiusa positivamente con l'intesa Stato-Regione.

Con nota prot. 1574/2 del 18 giugno 2002 il MIT autorizza ANAS alla realizzazione del Progetto definitivo del Lotto II.6.

Ad aprile del 2010 la società Asti -Cuneo S.p.a. ha presentato di richiesta di pronuncia di compatibilità del Lotto II.6.

La Regione Piemonte con DGR n.5-1992 (adunanza 9 maggio 2011) ha espresso parere favorevole sia sulla compatibilità ambientale sia sulla Valutazione di Incidenza.

Il parere positivo del Ministero per i beni e le attività culturali è stato espresso con nota prot. DG/PBAAC/34.19.04/1817772011 del 31 maggio 2011.

Il Parere positivo, già richiamato nei capitoli precedenti, con prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale, è stato formulato il 21 giugno 2011, cui ha fatto seguito il decreto di compatibilità ambientale n. 576 del 28 ottobre 2011 con cui è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

Nel mese di febbraio 2012 sono stati ultimati e aperti al traffico i Lotti I.4-3 e I.5 completando la tratta tra l'autostrada Torino-Savona (A6) e la città di Cuneo. Nel mese di giugno 2012 è stato ultimato il Lotto II.1a che si è aggiunto ai lotti già realizzati da ANAS lungo la tratta Marene (A6) – Asti est (A21).

Per il completamento del collegamento autostradale occorre pertanto procedere alla realizzazione del lotto II.6 (Roddi-Diga ENEL). Il progetto definitivo del predetto Lotto II.6 era stato approvato, da parte del concedente, il 21/12/2012 con provvedimento SVCA-MIT n. 2506, prendendo atto che la spesa prevista per l'intervento risultava solo parzialmente coperta del Piano Economico Finanziario allora vigente e in scadenza nello stesso mese di dicembre 2012.

Nel corso dell'anno 2013, la crisi economica iniziata nel 2008 e diffusa a livello nazionale ed internazionale, manifesta tutti i suoi effetti negativi. Tutti i settori produttivi sono influenzati da un sensibile calo dei consumi che, nel campo dei trasporti, si traduce, tra l'altro, in una significativa

contrazione del numero di utenti autostradali. La Società Asti-Cuneo S.p.a. si è trovata quindi a fronteggiare un grave squilibrio economico finanziario:

- minori introiti da pedaggio;
- incremento dei costi sostenuti per la costruzione dei lotti, a causa dell'aumento dei prezzi unitari (conseguente all'utilizzo di prezziari aggiornati);
- esigenza di adeguare i progetti alle nuove tecnologie e normative sopravvenute, nonché a seguito di richieste da parte degli Enti locali.

La variazione di tale insieme di condizioni, per cause esterne e non imputabili alla Società concessionaria, si è sviluppata in netto contrasto rispetto alle ipotesi formulate e adottate negli studi prodotti nella fase di partecipazione alla gara di appalto.

Le condizioni di squilibrio così evidenziate sono state rilevate e condivise dal Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, dal 2013 al 2015, ha esaminato alcune ipotesi di riequilibrio del Piano Economico Finanziario elaborate dalla concessionaria, ivi compresa l'ipotesi di accorpamento della A33 con alcune tratte autostradali limitrofe assentite in concessione allo stesso Gruppo SIAS, in alternativa al ricorso al contributo pubblico.

Nel contempo sono divenute sempre più pressanti le istanze del territorio per il completamento del collegamento autostradale, ritenuto - dagli Enti Locali e dalle associazioni imprenditoriali dell'area - un elemento essenziale per la ripresa e lo sviluppo economico della zona. In merito alla necessità ed urgenza del completamento del collegamento autostradale, vi è - inoltre - un alto livello di attenzione da parte delle Commissioni Parlamentari competenti.

Al fine di superare la situazione di stallo venutasi a creare, la Società Asti-Cuneo S.p.A., in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, propose una soluzione progettuale idonea a rendere funzionale l'intero collegamento autostradale e nel contempo a riequilibrare il rapporto concessorio senza ricorrere al contributo pubblico.

In tale quadro progettuale, il lotto II.6 è stato in parte rivisitato introducendo una variante in superficie in sostituzione della galleria di Verduno, in modo da consentire una sensibile riduzione dei costi e dei tempi di realizzazione.

Il medesimo quadro progettuale prevede che l'esistente tangenziale di Alba, migliorata ai fini della sicurezza per accogliere il traffico proveniente dal Lotto II.6, costituisca la naturale prosecuzione del tracciato, fino alla tratta autostradale A33 (Guarene-Rocca Schiavino) attualmente in esercizio.

Un sistema di esazione di tipo *Free Flow* (senza i tradizionali caselli e barriere) consentirà l'escussione dei pedaggi nell'intero tronco A33 (Marene-Asti est), data la presenza di accessi liberi presenti lungo il tracciato.

Questa proposta tecnica, supportata dal finanziamento incrociato tra la A33 e la SATAP S.p.a. - Tratta A4 - veniva inserita da parte del Governo italiano nel c.d. "Piano di rilancio autostradale", di cui all'Allegato al Documento di economia e finanza 2018, *Connettere l'Italia*, studiato per dare immediato impulso alla realizzazione di importanti investimenti infrastrutturali.

Il 27/04/2018, con comunicato stampa n. IP/18/3581, la Commissione Europea ha informato il Governo italiano in merito alla decisione, in pari data, con la quale è stato dato formalmente il via libera al suddetto "Piano di rilancio autostradale".

A seguito delle elezioni politiche del marzo 2018 e dell'insediamento di un nuovo governo (giugno 2018), si interrompe la procedura autorizzativa ministeriale, avviata dal precedente governo. Il nuovo governo, infatti, adottando una differente linea politica in materia di infrastrutture e "grandi opere", impone condizioni diverse nei rapporti Concedente - Concessionaria che portano alla revisione dei Piani Finanziari, confermando nel contempo l'obiettivo del completamento della tratta autostradale nel più breve tempo possibile e secondo la nuova soluzione tecnica individuata, che esclude la realizzazione della galleria di Verduno.

Il Governo ha individuato, quali misure idonee ad ovviare alla scarsità di risorse pubbliche disponibili ed a contenere gli incrementi tariffari:

- (i) il versamento, da parte di SATAP A4 – Società facente parte del medesimo Gruppo - di un contributo al Concessionario pari al capitale investito netto mai ammortizzato al 31/12/2017 ed all'ammontare degli investimenti da realizzare per il completamento del Collegamento Autostradale medesimo, da includere nell'oggetto della concessione di SATAP A4;
- (ii) il contenimento degli incrementi tariffari che ne sarebbero derivati con l'applicazione della formula di adeguamento tariffario prevista nella Convenzione Unica di SATAP A4 mediante l'introduzione di una variazione tariffaria annua predeterminata per tutta la durata della concessione compatibile con gli obiettivi di sviluppo economico,
- (iii) la corresponsione di un valore di subentro alla scadenza della concessione di SATAP A4.

È stato, inoltre, confermato il ricorso al modello di finanziamento incrociato (operazione di cross financing) e pertanto il Concedente ha chiesto al Concessionario la predisposizione del Piano economico finanziario nel rispetto della regolamentazione nazionale vigente e dei principali parametri di riferimento indicati dal Concedente stesso.

Di conseguenza, il 2 luglio 2019 il Concessionario ha trasmesso la proposta di Piano Economico-Finanziario secondo le indicazioni ricevute dal Concedente conformemente al meccanismo di salvaguardia individuato nella Delibera dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti n. 72 del 19/06/2019.

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), con le delibere nn. 13 e 14 del 14 maggio 2020, ha approvato la citata operazione di cross financing ed i pertinenti atti contrattuali recanti la revisione delle due concessioni.

Il Concedente Ministero delle Infrastrutture e le Concessionarie A33 e A4, il 30 ottobre 2020 hanno sottoscritto gli Atti aggiuntivi alle Convenzioni uniche inerenti la citata operazione di cross financing, che all'Art. 3.1 b, prevedono la realizzazione del Lotto II.6 (Roddi-Diga Enel) in due stralci:

- *-II.6 A (Completamento tra lotto II.7 e Svincolo di Roddi) - Tratta in variante;*



- *II.6 B (1° Stralcio Funzionale tra Tangenziale di Alba e la progressiva 5+000 compreso lo Svincolo di Roddi);*

In virtù della Sottoscrizione avvenuta, il 16 novembre 2020 la Concessionaria ha presentato al Concedente Ministero delle Infrastrutture in approvazione tecnico economica il Progetto Esecutivo dello stralcio invariato Lotto II.6b (da pk 5+000 a tangenziale di Alba).

In data 6 marzo 2021 la Corte dei Conti, con Atto riportato al registro 1 foglio 691, ha registrato il Decreto interministeriale MIT/MEF n.5 del 07/01/2021 di approvazione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritto il 30 ottobre 2020 tra Ministero delle Infrastrutture e la Concessionaria Asti-Cuneo S.p.a., per effetto della citata registrazione l'Atto Aggiuntivo risulta, ai sensi di legge, pienamente efficace.

L'8 marzo 2021 il Concedente MIT ha trasmesso con nota prot. n. 6219 il Decreto interministeriale MIT/MEF n.5 del 7 gennaio 2021 di approvazione dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica (contenente il Nuovo Piano Finanziario) tra Concedente e Concessionaria. Tale Approvazione per effetto della intervenuta registrazione dell'Atto da parte della Corte dei Conti risulta pienamente efficace;

L'Atto Aggiuntivo alla Convenzione ed il nuovo Piano Finanziario prevedono la realizzazione del Lotto II.6 (Roddi-Diga Enel) in due stralci:

- II.6 A (Completamento tra lotto II.7 e Svincolo di Roddi) - Tratta in variante;
- II.6 B (1° Stralcio Funzionale tra Tangenziale di Alba e la progressiva 5+000 compreso lo Svincolo di Roddi) - Tratta invariata.

Il 10 giugno 2021 il Concedente Ministero delle Infrastrutture (ora MIMS) ha approvato con Provvedimento Prot 16179 il Progetto Esecutivo dello stralcio invariato Lotto II.6b (da pk 5+000 a tangenziale di Alba).

Di conseguenza in data 29 giugno 2021 è stato sottoscritto il Processo Verbale di Consegna lavori del lotto tra Asti-Cuneo S.p.A. e Socio Costruttore Itinera S.p.A..

Stante ciò, alla data prevista di scadenza della proroga di VIA (24 novembre 2021) non sarà possibile il completamento dei lavori di realizzazione della tratta del Lotto II.6b iniziati a fine giugno 2021 e, vista l'invarianza progettuale del Lotto II.6b, si ritiene necessaria la proroga dei tempi di validità del decreto VIA al fine di completare la realizzazione dello stralcio in esame.

4 L'OGGETTO DELLA 3[^] PROROGA: IL LOTTO II.6.B

4.1 La suddivisione in due tratte

Il Lotto 6 appartiene al Tronco II (A21 Asti Est - A6 Marene) del Collegamento Autostradale Asti-Cuneo, da realizzarsi a cura della Concessionaria Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.

Il Lotto II.6 corre lungo la valle del fiume Tanaro, dalla spalla est del ponte Tanaro 4 sul lotto II.7 (comune di Cherasco) e si collega, attraverso la Tangenziale di Alba, al lotto II.4 (comune di Castagnito) ed ai successivi lotti già realizzati da ANAS ed aperti al traffico. Lo sviluppo complessivo del Lotto è di circa 9.800 m, compreso il raccordo alla tangenziale di Alba.



Figura 4-1 Collegamento At-CN Tronco I e Tronco II

Come detto in precedenza il Lotto II. 6 è stato suddiviso in due tratte:

- Lotto II.6 A: variante in superficie del tratto compreso tra la progressiva km 5+000 ed il Lotto II.7 "Diga Enel – Cherasco", alternativa al tracciato in galleria previsto nel progetto di cui al Decreto di Compatibilità del 2011;
- Lotto II.6 B: stralcio invariato del progetto che interessa gli interventi tra la progressiva km 5+000 del Lotto II.6 e la tangenziale di Alba, comprendendo anche il nuovo svincolo di Alba Ovest.

In termini di Valutazione ambientale quindi le due tratte hanno percorsi procedurali diversi come di seguito descritto.

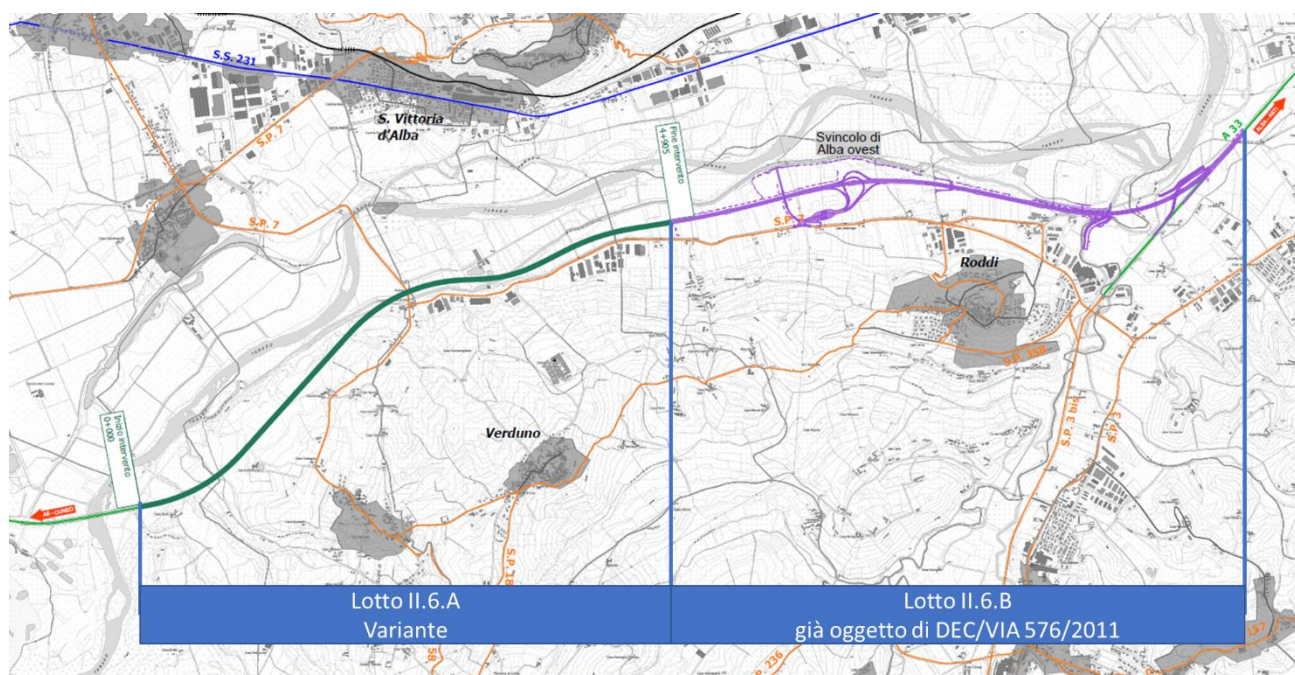


Figura 4-2 Il Lotto II.6 e la divisione in tratte

4.2 Il Lotto II.6.A: la procedura di valutazione ambientale

Come descritto nei paragrafi precedenti, il Ministero delle infrastrutture (ora MIMS) di concerto con la Concessionaria Asti-Cuneo S.p.A., hanno ravvisato la necessità di suddividere il Lotto II.6 in due sotto tratti. Il primo, denominato II.6.A, presenta una soluzione differente rispetto a quella oggetto del Decreto di Compatibilità Ambientale 576/2011 e pertanto è oggetto di un approfondimento progettuale che è al momento giunto a livello di progetto definitivo.

Come tale si configura come una variante all'originario progetto e, pur non cambiando gli elementi fondanti dello stesso né tanto meno i rapporti con le due tratte alle quali si collega, viene stralciato dal progetto originario e sarà, nell'immediato, oggetto di una nuova e specifica procedura di Valutazione ambientale.

A riguardo di quest'ultima, anche se ci potrebbero essere gli estremi per una verifica di assoggettabilità VIA, si è deciso di procedere con una nuova procedura di Compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 22 del Dlgs 152/06 e smi

Detta procedura viene attivata nell'immediato e a questa si rimanda per ogni considerazione in merito.

4.3 Il lotto II.6.B: descrizione sintetica

Per tale tratto coincidente in tutto e per tutto con quanto oggetto dell'originario progetto definitivo di cui al DEC/VIA 576/2011, stante proprio questa invarianza e considerato che nel corso dell'anno 2020 sono iniziati i correlati lavori di realizzazione, non vi sono gli estremi per una modifica della procedura di Valutazione ambientale se non per il fatto che la validità del Decreto di compatibilità

ha scadenza per novembre 2021 e per tale data non è possibile il completamento dei lavori. Da ciò l'istanza di cui in oggetto.

Nello specifico il Lotto II.6.B, ove è posizionato anche lo svincolo di Alba Ovest, ha inizio dalla progressiva km 5+000 del Lotto II.6 originario e si estende per circa 4800 m, attraversando il fondovalle del fiume Tanaro lungo il versante idrografico destro e collegandosi quindi con l'esistente tangenziale di Alba, la cui continuità in direzione sud-ovest sarà garantita da apposite rampe di interconnessione.

L'andamento piano altimetrico del lotto in oggetto è caratterizzato pertanto:

- dall'attraversamento del fondovalle del fiume Tanaro, ove è prevista la realizzazione del nuovo svincolo di Alba Ovest di connessione con la S.P. n. 7;
- dal superamento, nella tratta terminale, con il ponte Talloria della fascia di esondazione combinata del Tanaro e del Talloria in un complesso sistema di canali e prese irrigue;
- dal raccordo all'esistente tangenziale di Alba.

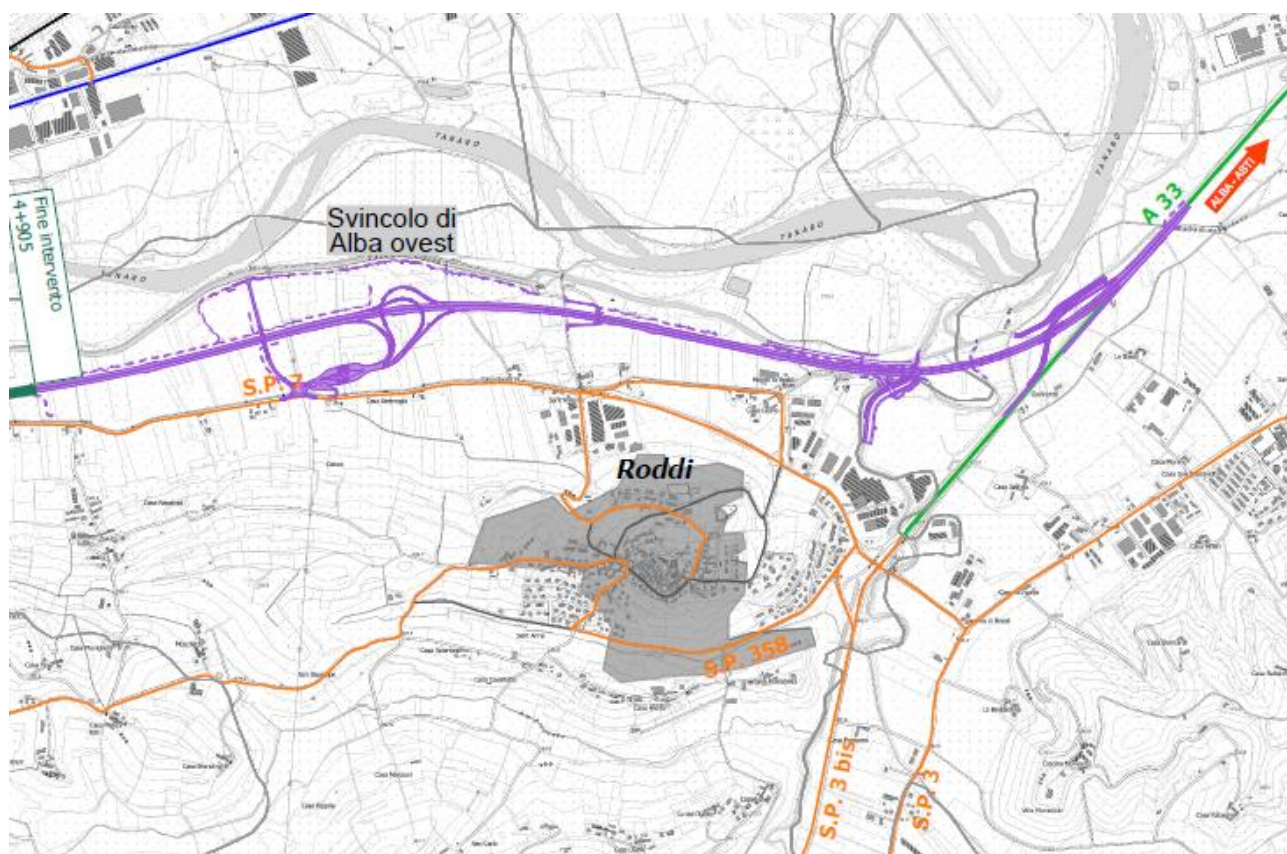


Figura 4-3 La tratta lotto II.6.B

La sezione stradale ha la seguente geometria:

- in rilevato: due corsie per senso di marcia di m 3,75, una corsia di emergenza di m 3,00, spartitraffico di m 4,00 (compresa banchina in sinistra di 0,70 m), ciglio di m 1,25 per una larghezza complessiva pari a 27,50 m.

- in opera d'arte: due corsie per senso di marcia di m 3,75, una corsia di emergenza di m 3,00, una banchina sinistra da 0,70 m, cordoli laterali da 0,70 m dei quali 0,15 m pavimentati e 0,55 m destinati all'alloggiamento della barriera di sicurezza, la larghezza complessiva per via di corsa è pertanto di 12,60 m.

Le opere d'arte principali realizzate con impalcato a struttura mista acciaio-calcestruzzo sono le seguenti:

- ponte Talloria di nove campate per una lunghezza complessiva pari a m 430,5;
- viadotto del ramo di svincolo Alba ovest – Cuneo di 3 campate per una lunghezza complessiva pari a m 86;
- viadotto del ramo di svincolo Asti - Alba ovest di 4 campate per una lunghezza complessiva pari a m 138;
- cavalcavia strada campestre di 3 campate per una lunghezza complessiva pari a m 88.

4.4 Le procedure connesse

Tra le principali procedure connesse all'istanza di VIA si ricordano quelle relative all'analisi di Incidenza per i siti appartenenti alla rete Natura 2000, l'analisi paesaggistica ai sensi del Dlgs 42/04 e smi nonché all'analisi delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/17.

In tal senso e per quanto sopra detto per il lotto II.6.A detta documentazione è presentata unitamente alla nuova istanza di VIA.

Per il lotto II.6.B mentre le prime (VINCA e Paesaggistica) non vengono ad essere modificate per l'invarianza del progetto e della sua realizzazione, in merito alle terre e rocce da scavo l'unitarietà della precedente istanza porta a dover chiedere una variante del Piano di Utilizzo per il lotto II.6.B che viene attivata presso gli Enti Competenti contemporaneamente alla presente istanza.

5 LE TEMATICHE TERRITORIALI ED AMBIENTALI OGGETTI DI ANALISI

Entrando nel merito dell'applicazione della metodologia di cui al par. 1.2, per quanto specificatamente attiene l'identificazione degli elementi del contesto territoriale ed ambientale che, tra tutti quelli documentati dallo SIA e presi in esame, si è fatto riferimento agli strumenti che hanno rivestito un ruolo centrale ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità e nel corso dell'iter istruttorio, in particolare:

- Nell'ambito del giudizio di compatibilità ambientale:
 - Parere n. 18177 del 31 maggio 2011, espresso dalla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, e la successiva nota 9975 del 29 agosto 2016 della Direzione Generale Archeologia Belle arti e Paesaggio del medesimo ministero;
 - Espressione della Regione Piemonte DGR n. 5-1992 del 9 maggio 2011 (DVA-2011-12882 del 27 maggio 2011);
 - Parere n. 758 del 21 giugno 2011, espresso dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale a seguito del completamento dell'iter istruttorio;
 - DVA-DEC-2011-576 del 28 ottobre 2011, Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di compatibilità ambientale VIA con prescrizioni.

- Nell'ambito della prima richiesta di proroga al Decreto di compatibilità ambientale:
 - Parere tecnico istruttorio della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo n. 11298 del 15 maggio 2017;
 - Parere *art. 9 DM 150/2007* n. 2421 del 9 giugno 2017 della CTVIA in merito alla richiesta di proroga;
 - DEC-VIA n. 220 dell'8 agosto 2017, Decreto di proroga dei termini validità del provvedimento DVA-DEC-2011-576 (e richiesta ottemperanza prescrizioni Provvedimento Direttoriale di esclusione VIA, DVA-3546 del 9 febbraio 2015).

- Nell'ambito della seconda richiesta di proroga al Decreto di compatibilità ambientale:
 - Richiesta ulteriore documentazione, Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio nota prot. 33424-P del 21 dicembre 2018;
 - Richiesta ulteriore documentazione, DVA nota prot. U.873 del 15 gennaio 2019;
 - Parere tecnico istruttorio della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo n. 19915 del 18 luglio 2019;
 - Parere *art. 9 DM 150/2007* n. 3098 del 2 agosto 2019 della CTVIA in merito alla richiesta di proroga;
 - DEC-VIA n. 19 del 23 gennaio 2020, Decreto di proroga dei termini validità del provvedimento DVA-DEC-2011-576.

L'analisi delle considerazioni e delle valutazioni, nonché delle prescrizioni, ha consentito di identificare, tra tutti i temi presi in esame nel corso dell'iter istruttorio, quelle condizioni di contesto che hanno rivestito un ruolo centrale nella formazione del giudizio di compatibilità ambientale dei cui termini di scadenza il proponente ha richiesto la proroga.



Tali condizioni, la cui centralità discende dal rappresentare un fattore di peculiarità, in positivo o in negativo, del contesto territoriale ed ambientale interessato dall'opera in progetto e/o dal rivestire un ruolo rilevante nella determinazione del rapporto Opera-Ambiente, attengono ai seguenti aspetti:

- Struttura territoriale e il sistema insediativo
- Stato della pianificazione ordinaria generale e di settore
- Stato della qualità dell'aria
- Esposizione della popolazione all'inquinamento acustico
- Reti ecologiche
- Patrimonio Unesco

Oltre a quanto detto, l'analisi va completata con l'intera revisione ed eventuale aggiornamento dei vincoli e dei livelli di tutela insistenti sull'area, con specifico riferimento al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004), nelle Parte II (Patrimonio dei beni culturali) e nella Parte III (Patrimonio dei beni paesaggistici) del suddetto Codice.

Infine, gli esiti di tale verifica e di quella della significatività di detti cambiamenti, unitamente alla conseguente identificazione degli elementi di invarianza, sono stati sintetizzati nel capitolo 8.

6 AGGIORNAMENTO DEL QUADRO PIANIFICATORIO

Coerentemente con l'obiettivo perseguito dalla presente Relazione, nel seguito si è proceduto con la revisione degli atti di programmazione e pianificazione analizzati nell'ambito dello SIA (DVA-DEC-2011-576 del 28/10/2011), al fine di evidenziare quelli che ad oggi sono stati oggetto di modifiche e/o integrazioni.

In tal senso, nel fornire un quadro di facile lettura degli strumenti di pianificazione e programmazione analizzati nell'ambito dello SIA, nelle tabelle che seguono tali strumenti sono stati suddivisi secondo le seguenti canoniche tipologie:

- Pianificazione ordinaria generale (cfr. Tabella 6-1),
- Pianificazione ordinaria separata – Settore ambiente (cfr. Tabella 6-2).

Il quadro pianificatorio è stato inoltre completato con riferimento allo stato dei vincoli ed alla disciplina di tutela ambientale analizzati nell'ambito dello stesso SIA (cfr. Tabella 6-3).

Per ciascuno di detti strumenti è riportato lo stato attuativo attuale ed il rapporto rispetto all'opera in progetto.

Successivamente, gli strumenti programmatici e pianificatori che hanno subito tali evoluzioni sono stati analizzati in rapporto all'opera in progetto al fine di verificare se vi siano intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro dei rapporti tra Opera ed atti di pianificazione analizzati in sede di VIA.

PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE		
Strumento pianificatorio analizzato nello SIA	Stato attuale della programmazione	Esito
Piano Territoriale Regionale (PTR) adottato con DGR n. 16- 10273 del 16/12/2008	Approvato con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011 ^(*)	Il PTR approvato è analizzato in rapporto all'opera in progetto al par. 7.3.1
Piano Paesaggistico Regionale (PPR) adottato con DGR n. 53-11975 del 4/08/2009	Approvato con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 ^(**)	Il PPR approvato è analizzato in rapporto all'opera in progetto al par. 7.3.2
Piano Territoriale Provinciale di Cuneo approvato con DGR n. 241-8817 del 24/02/2009	Ancora vigente. Nessuna modifica intervenuta	Rimane valido quanto riportato nello SIA
Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Roddi approvato con DGR n. 30-13424 del 01/03/2010	Variante strutturale n. 1 adottata con DCC n. 16 del 28 aprile 2015, resa immediatamente esecutiva ^(*)	Il PRGC e la Variante strutturale adottata sono analizzati in rapporto all'opera in progetto al par. 7.3.3
Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Alba adottato con DCC n. 69 del 28/07/2006	Approvato con DGR n. 30-3387 del 30 maggio 2016. Variante parziale n. 11 approvata con D.C.C. n. 42 del 16 giugno 2021	Il PRGC e la Variante parziale n. 11 sono analizzati in rapporto all'opera in progetto al par. 7.3.4
(*) L'aggiornamento era stato già analizzato nell'ambito della 1° proroga che si riporta nella presente relazione per completezza		
(**) L'aggiornamento era stato già analizzato nell'ambito della 2° proroga che si riporta nella presente relazione per completezza		

Tabella 6-1 Analisi dello stato attuale della pianificazione ordinaria generale



PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA - SETTORE AMBIENTE		
Strumento pianificatorio analizzato nello SIA	Stato attuale della pianificazione	Rapporto con l'opera in progetto
Piano di Tutela delle Acque approvato con DCR n. 117-10731 del 13/03/2007	Con D.G.R. n.28-7253 del 20 luglio 2018 è stato adottato il Progetto di Revisione del PTA. Con D.G.R. n. 64-8118 del 14 dicembre 2018 la Giunta Regionale ha approvato la proposta di Piano di Tutela delle Acque e la proposta di Dichiarazione di Sintesi(**)	Il Progetto di Revisione del PTA è analizzato al par. 7.4.1
Piano Regionale per il Risanamento e la Tutela della Qualità dell'Aria ai sensi della L.R. n. 43/2000	Con DCR n. 364-6854 del 25 marzo 2019 è stato approvato il Piano Regionale delle Qualità dell'Aria (PRQA)	Il PRQA è analizzato al par. 7.2.1
Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po approvato con DPCM 24 maggio 2001	Mappe del PAI aggiornate nel 2014. Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) approvato il 3 marzo 2016 con DCP AdB Fiume Po. Con DCP n. 3 del 29 dicembre 20 è stato adottato il Progetto di aggiornamento del PGRA	Il PAI e il PGRA sono analizzati al par. 7.4.3
Piano Faunistico Provinciale 2003-2008 adottato con DCP n. 10-32 del 30/06/2003	Il Piano è stato aggiornato con l'approvazione della D.C.P. n.20 del 4 maggio 2020	L'aggiornamento del Piano è analizzato al par. 7.4.2
Rete Ecologica Locale	Metodologia tecnico-scientifica di riferimento per l'individuazione degli elementi della RER e per la sua implementazione approvata con DGR n. 52-1979 del 31 luglio 2015. Ad oggi non è ancora stata definita una RER per l'ambito di indagine relativo all'opera in progetto	Rimane valido quanto riportato nello SIA
Piano di classificazione acustica del Comune di Roddi approvato con Delibera n. 48 del 02/12/2004	Revisione del "Regolamento comunale per la tutela dall'inquinamento acustico" allegato alla D.C.U. n. 1 del 18 aprile 2012. Variante parziale n. 5 approvata con DCC n. 26 del 27 maggio 2013(*)	Il Piano aggiornato con la Revisione della Classificazione Acustica e con il Regolamento acustico è analizzato in rapporto all'opera in progetto (cfr. 7.2.2)
Piano di classificazione acustica del Comune di Alba approvato con Delibera n. 25 del 23/06/2004.	Con D.C.C n. 8 del 27 febbraio 2018 è stata approvata la revisione del Piano comunale di classificazione acustica ai sensi del comma 4, art. 5 L.R. 52/00 e della D.G.R. n. 85-3802 del 6 agosto 2001(**)	La revisione del Piano è analizzata in rapporto all'opera in progetto (cfr. par. 7.2.2)
(*) L'aggiornamento era stato già analizzato nell'ambito della 1° proroga che si riporta nella presente relazione per completezza		
(**) L'aggiornamento era stato già analizzato nell'ambito della 2° proroga che si riporta nella presente relazione per completezza		

Tabella 6-2 Analisi dello stato attuale della pianificazione ordinaria separata – Settore ambiente

SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE e SITI UNESCO		
Sistema dei vincoli e delle tutele e Siti UNESCO analizzati nello SIA	Stato attuale dei vincoli e delle tutele	Rapporto con l'opera in progetto
Vincolo idrogeologico ex Regio Decreto n. 3267 del 30/12/1923 e disciplinato con L.R. 45/89	Revisionato tramite il Sistema Informativo Forestale Regionale del Piemonte, aggiornamento 2016	Il vincolo è analizzato in rapporto all'opera in progetto al par. 7.5
Beni culturali ex art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi	Aggiornati con il Sistema Informativo Territoriale di Vincoli in Rete (MIC e Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro)	I Beni culturali sono analizzati in rapporto all'opera in progetto al par. 7.5
Beni paesaggistici ex artt. 136 e 142 del D.lgs. 42/2004 e smi	Aggiornati nell'ambito del PPR del Piemonte approvato con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017(**)	I Beni paesaggistici sono analizzati in rapporto all'opera in progetto al par. 7.3.2 e al par. 7.5
Siti Rete Natura 2000 ed Aree naturali protette	Revisionati tramite Geoportale Nazionale e PPR del Piemonte	I siti e le aree sono analizzati in rapporto all'opera in progetto (cfr. par. 7.5)
Lista del patrimonio mondiale dell'Unesco - Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato - n.1390rev	Nella 38^ sessione del Comitato Mondiale UNESCO che si è tenuta a Doha in Qatar dal 15 al 25 giugno 2014 i Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato sono stati iscritti nella Lista del Patrimonio Mondiale con Decisione 38 COM 8B.41. DGR n. 34-6436 del 30 settembre 2013 relativa alla Candidatura UNESCO "I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato". Specificazioni sulla protezione della buffer zone	L'analisi è riportata al par. 7.6
(*) L'aggiornamento era stato già analizzato nell'ambito della 1° proroga che si riporta nella presente relazione per completezza		
(**) L'aggiornamento era stato già analizzato nell'ambito della 2° proroga che si riporta nella presente relazione per completezza		

Tabella 6-3 Analisi dello stato attuale del sistema dei vincoli e delle tutele

7 LE TEMATICHE DI INTERESSE

7.1 *Struttura territoriale e assetto insediativo*

Stante la finalità del presente documento, con riferimento alla tematica in esame, è stata condotta una verifica circa le considerazioni effettuate nello SIA (DVA-DEC-2011-576 del 28/10/2011) in merito allo stato ambientale Ante Operam e l'aggiornamento dello stesso allo stato attuale per porzioni di territorio limitrofe all'opera in progetto.

In merito a tale tematica è importante sottolineare come questa, qualsiasi sia l'opera da considerare, è una tra le più importanti nel contesto ambientale in quanto nella sua interpretazione si racchiude la storia del territorio da analizzare sotto il punto di vista "rapporto opera in progetto con lo sfruttamento del territorio".

Gli aspetti fondamentali presi in considerazione allo stato attuale rispetto alle condizioni dello SIA sono stati:

- il grado di antropizzazione del territorio in termini di presenza di armatura viaria, agglomerati urbani e zone dedite alle attività industriali e terziarie;
- sfruttamento del territorio ai fini agricoli e zootecnici.

Entrando nel merito delle argomentazioni si è effettuata nel documento un'analisi del territorio confrontando l'ortofoto dell'anno 2011 con quella del 2021.

Si è notato come non siano intervenute, in questi dieci anni, modifiche sostanziali degli agglomerati urbani prossimi al progetto stradale, come anche non siano state rintracciate espansioni delle aree industriali e del settore terziario, e come sia rimasta immutata l'armatura viaria.

In merito a quanto osservato dal confronto delle foto aeree delle diverse annualità (cfr. T.01 "Foto aerea di confronto tra lo stato del territorio 2011÷2021") si può affermare che l'assetto del territorio, il suo uso in termini di suolo e la presenza antropica risulta quindi invariato nell'arco degli anni, mantenendo la validità delle valutazioni già eseguite in sede di SIA.

Si rilevano infatti solo delle piccole modifiche, ma a sufficiente distanza dal tracciato di progetto, tali da non variare l'assetto e la configurazione generale del territorio.

7.2 *Il rispetto delle condizioni di esposizione delle popolazioni*

7.2.1 **Lo stato attuale della qualità dell'aria**

La verifica, in merito alle variazioni intercorse dalla compatibilità ambientale del SIA ad oggi, ha visto l'analisi di due diversi aspetti: il primo rappresentato dalla Normativa e dagli Strumenti di Pianificazione riferiti alla tematica in oggetto, ed il secondo, inerente al carattere ambientale vero e proprio, rappresentato dallo stato di qualità dell'aria del territorio di interesse.

Rispetto alla Pianificazione vigente, con la DGR del 29 dicembre 2014, n. 41-855, in attuazione degli articoli 3, 4 e 5 del D.lgs. 155/2010, è stata approvata la zonizzazione del territorio regionale

piemontese relativa alla qualità dell'aria, che prevede la suddivisione del territorio in quattro zone, come rappresenta la Figura 7-1.

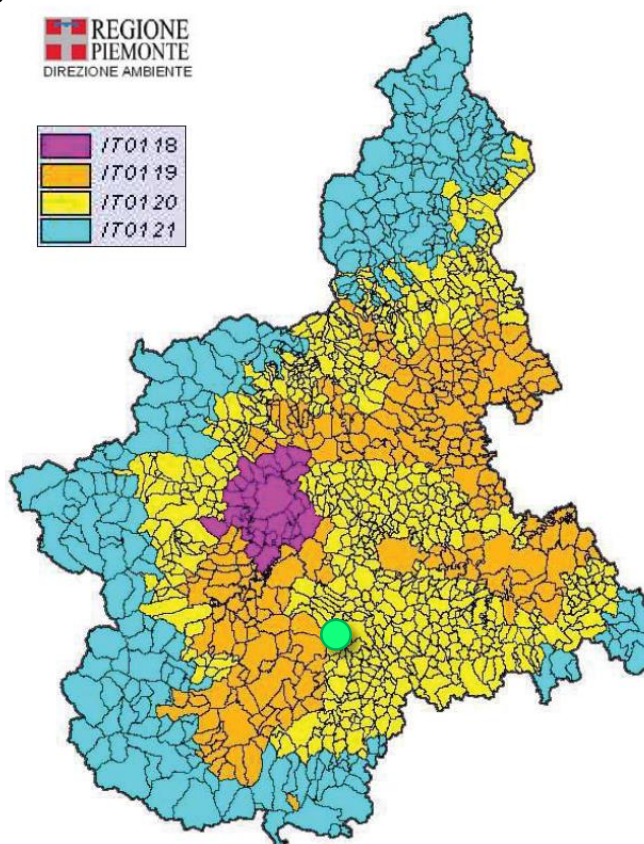


Figura 7-1 Zonizzazione del territorio regionale piemontese¹ (in verde la localizzazione dell'area di intervento)

La nuova zonizzazione è di seguito descritta:

- agglomerato di Torino (codice IT0118) coincidente con il territorio dei Comuni dell'Agenzia per la mobilità dell'area Metropolitana di Torino Questa zona, costituita da 32 Comuni, ha una popolazione complessiva pari a circa 1.555.000 abitanti ed un'estensione pari a 838 km²;
- zona di pianura (codice IT0119) alla quale, in aggiunta ai Comuni aggregati in zone altimetriche di pianura in conformità alla classificazione ISTAT, sono stati assegnati, in virtù della contiguità e del fattore di distribuzione territoriale dei vari inquinanti, i Comuni capoluogo di Provincia che ricadono in collina e i Comuni cuneesi che ricadono in montagna e hanno una densità abitativa maggiore di 50 abitanti per km². Questa zona, costituita da 269 Comuni, ha una popolazione di circa 1.325.000 abitanti ed un'estensione complessiva di 6.594 km²;
- zona di collina (codice IT0120) alla quale, in aggiunta ai Comuni aggregati in zone altimetriche di collina in conformità alla classificazione ISTAT, sono stati assegnati i Comuni contigui che ricadono in montagna e hanno una densità abitativa maggiore di 50 abitanti per km², nonché i Comuni che si affacciano sul Lago Maggiore. Questa zona, costituita da 660 Comuni, ha una popolazione di circa 1.370.000 abitanti ed un'estensione complessiva di 8.811 km²;

¹ Fonte: DGR 29/12/2014, n. 41-855



d) zona di montagna (codice IT0121) alla quale sono stati assegnati i Comuni aggregati in zone altimetriche di montagna in conformità alla classificazione ISTAT aventi tutte le seguenti caratteristiche:

- densità abitativa inferiore a 50 ab/km²;
- densità emissiva per km², relativamente ad almeno due inquinanti tra quelli esaminati (PM₁₀, NO₂, NH₃), inferiore a 1 t/km²;
- valore del cluster pari a 1. Questa zona, costituita da 245 Comuni, ha una popolazione di 195.532 abitanti e un'estensione complessiva di 9.144 km².

Nella citata Delibera del 2014 è inoltre definito che *"nelle more dell'aggiornamento del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, con successivo provvedimento della Giunta Regionale siano individuati i casi e le modalità di adeguamento della vigente pianificazione in materia di qualità dell'aria alla nuova zonizzazione e classificazione del territorio di cui all'Allegato 1 della presente deliberazione"*.

Ad oggi, risulta infatti vigente il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), approvato con DCR 364-6854 del 25/03/19.

La documentazione relativa al PRQA riporta:

- lo stato di qualità dell'aria e l'individuazione degli ambiti che hanno maggior peso sulla qualità dell'aria (Agricoltura, Energia, Trasporti, Industria);
- le misure afferenti a ciascun ambito e relativa quantificazione in termini di riduzione emissiva;
- i risultati delle simulazioni modellistiche relative all'attuazione delle misure di qualità dell'aria, che indicano il 2030 quale anno di rientro nei limiti di qualità dell'aria, definiti nella direttiva 2008/50/CE;
- approfondimenti tecnici che validano da un punto di vista scientifico i contenuti del PRQA.

In particolare, verranno definiti gli "Indirizzi strategici per la pianificazione Regionale per la qualità dell'aria", evidenziando che il Piano stesso non ha la pretesa di esaminare tutte le pressioni sull'ambiente, il cambiamento climatico, l'inquinamento delle acque, la perdita della biodiversità e i problemi di gestione dei rifiuti, ma tenderà di valutare le conseguenze delle azioni politiche dei diversi settori responsabili dell'inquinamento atmosferico. La metodologia utilizzata prevede la realizzazione di uno scenario di riferimento (baseline) a legislazione corrente su cui calare uno scenario futuro (2030) con l'inserimento delle misure che verranno prese per ridurre le emissioni in atmosfera e verificare, mediante l'uso di modelli tridimensionali di diffusione e trasporto in atmosfera degli inquinanti, la possibilità di rientrare nei limiti di legge posti a tutela della salute dei cittadini.

Alla luce di ciò, riguardo al primo aspetto analizzato, si può concludere che in termini di Pianificazione sia stato aggiornato il Piano Regionale di Qualità dell'Aria finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente. La Normativa (D.Lgs. 155/2010) che regola le soglie limite di concentrazione degli inquinanti in atmosfera non ha subito aggiornamenti rispetto all'anno di redazione dello SIA.

Passando al secondo aspetto, relativo allo stato di qualità dell'aria del territorio in esame, di seguito si riporta l'aggiornamento della relazione di "Monitoraggio della qualità dell'aria", fornita dal Dipartimento ARPA di Cuneo.

Nello SIA erano stati analizzati i dati di qualità dell'aria forniti dal documento "Monitoraggio della Qualità dell'Aria - 2007" curato dal Dipartimento provinciale di Cuneo dell'ARPA. In particolare, con riferimento all'areale di interesse, le centraline considerate sono Alba e Bra. Ai fini del confronto dei valori di qualità dell'aria tra il 2007 ed oggi si è preso come riferimento il documento "Monitoraggio sulla qualità dell'aria - Anno 2019", grazie al quale è possibile confrontare i valori di concentrazione dall'anno 2003 al 2019.

Con specifico riferimento agli inquinanti PM₁₀, NO₂ e CO si riportano, nelle figure sottostanti, i confronti tra i valori registrati nel 2007, anno preso come riferimento nello SIA, ed i valori registrati nel 2019, presi come riferimento per lo stato attuale, ultimo aggiornamento. Il confronto si riferisce principalmente ai valori registrati nelle due centraline considerate nello SIA, Alba e Bra, la prima di tipologia "fondo urbana" e la seconda di tipologia "traffico urbana".

Relativamente all'inquinante PM₁₀, in Figura 7-2 è riportato il dato aggregato per le centraline di Alba, Bra, Cuneo e Saliceto in cui è evidente l'andamento decrescente negli anni, sia per la media annua che per il valore massimo e minimo delle concentrazioni di PM₁₀. In particolare, si nota come dal 2007 al 2019 si abbia una notevole riduzione di tutti e tre gli indicatori, per cui anche il valore massimo che al 2007 superava la soglia limite, risulta nettamente inferiore a questa nel 2019.

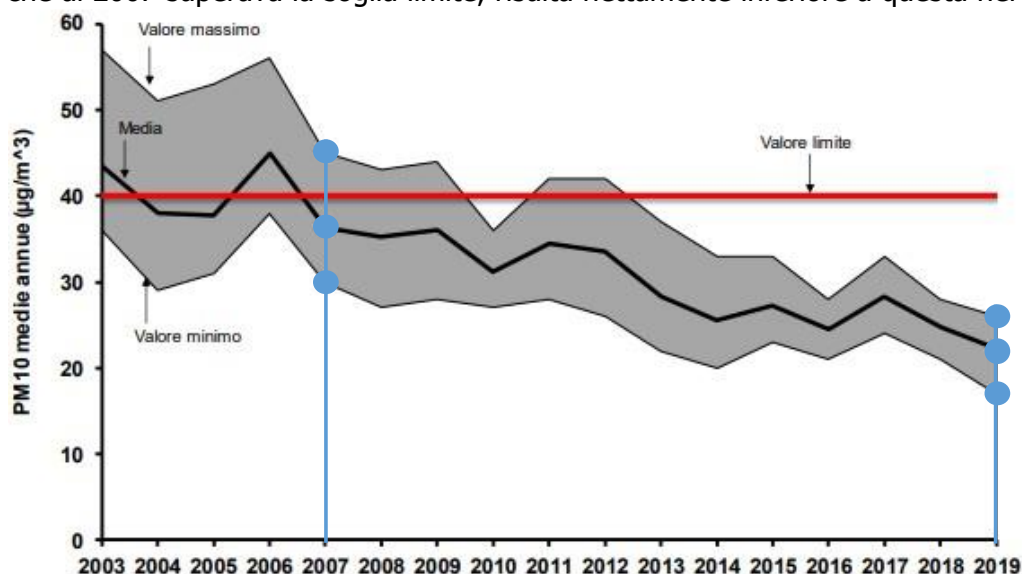


Figura 7-2 Valore massimo medio e minimo delle concentrazioni medie annue di PM₁₀ rilevate dalle centraline di Alba, Bra, Cuneo e Saliceto (Fonte: Monitoraggio della qualità dell'aria Anno 2019)

Entrando maggiormente nel dettaglio, analizzando in luogo della media provinciale i dati delle singole stazioni di monitoraggio (cfr. Figura 7-3), si osserva come in termini di medie annue i valori di concentrazione nelle due centraline di riferimento, Alba e Bra, evidenziano una riduzione nel 2019.

Nello specifico si evidenzia, per la centralina di Alba, un valore che da circa 39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2007 decresce a circa 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2019, mentre per la centralina di Bra si passa da circa 44 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ registrati nel 2007 (valore sopra la soglia limite) a circa 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2019.

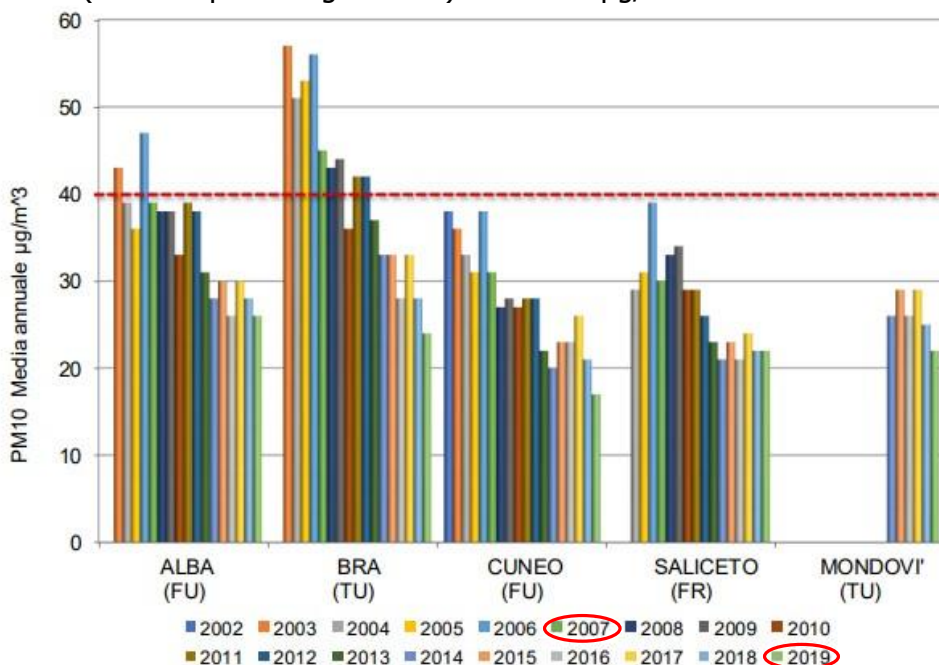


Figura 7-3 Confronto medie annue PM₁₀ (Fonte: Monitoraggio della qualità dell'aria Anno 2019)

Infine, considerando il numero di superamenti giornalieri rispetto al valore limite di concentrazione per il PM₁₀, si nota dalla Figura 7-4 una riduzione, anche in questo caso, per entrambe le centraline di riferimento, passando da valori sopra al limite a valori inferiori al limite normativo.

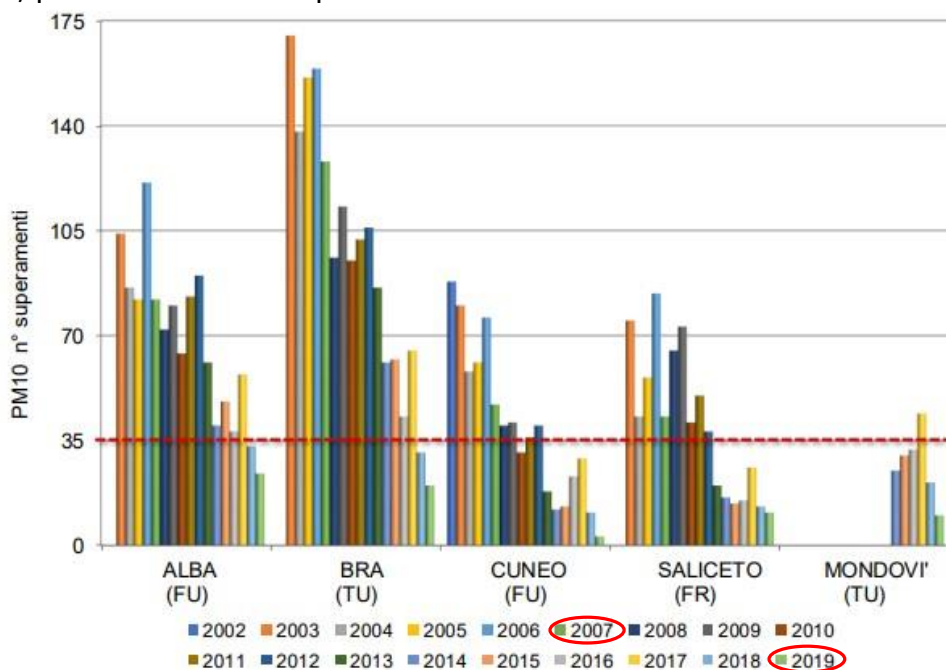


Figura 7-4 Numero di superamenti del limite giornaliero di PM₁₀ (Fonte: Monitoraggio della qualità dell'aria Anno 2019)

Riassumendo dunque nel 2019, in tutte le stazioni, sia la concentrazione media che il numero di superamenti del limite giornaliero sono diminuiti rispetto al 2007. Per le stazioni di Alba e Bra, che,

proprio per la loro collocazione geografica, risentono maggiormente dell'inquinamento da polveri sottili che caratterizza il bacino padano, nel 2018 e 2019 si è arrivati al rispetto del limite stabilito per le concentrazioni giornaliere di PM10, contrariamente a tutti gli anni precedenti.

Con riferimento al secondo inquinante considerato, l'NO₂, nella Figura 7-5 viene riportato l'andamento dei valori medi, massimi e minimi di tutte le centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria, presenti nella Provincia di Cuneo. In particolare, si può notare una riduzione di tutti e tre gli indicatori nel 2019 rispetto al 2007. Si specifica come il valore massimo che nel 2007 superava il limite normativo, al 2019 risulta essere al di sotto dello stesso.

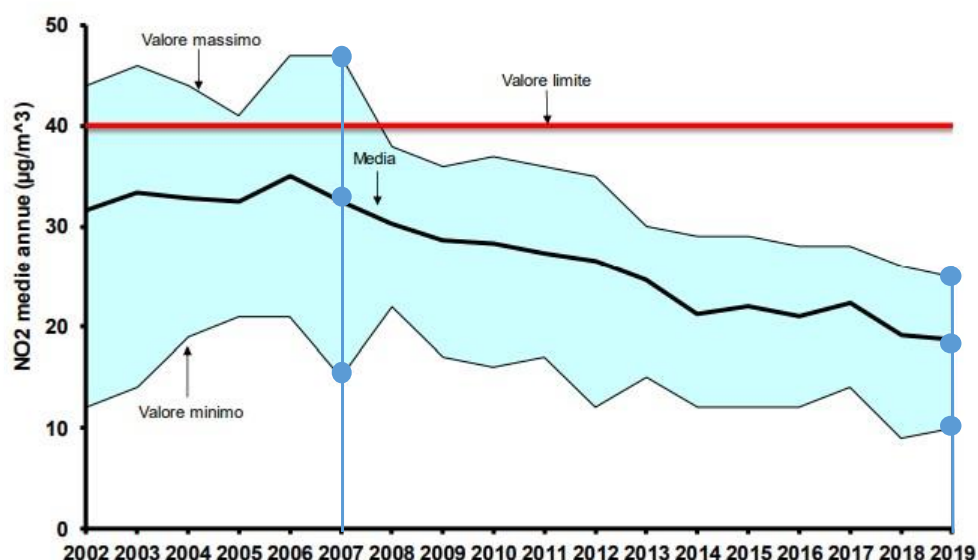


Figura 7-5 Valore massimo medio e minimo delle concentrazioni medie annue di NO₂ rilevate dalle centraline della Provincia (Fonte: Monitoraggio della qualità dell'aria Anno 2019)

Entrando nel merito di ogni centralina, dal valore medio annuo, riportato in Figura 7-6, emerge, dal 2007 al 2019, un trend decrescente per entrambe le centraline di Alba e Bra. Per la centralina di Alba, si ha una riduzione dal valore di concentrazione media annua di NO₂ da circa 34 µg/m³ nel 2007 a circa 21 µg/m³ nel 2019, mentre per la seconda centralina, Bra, si ha un valore circa pari a 35 µg/m³ nel 2007 e circa pari a 24 µg/m³ nel 2019.

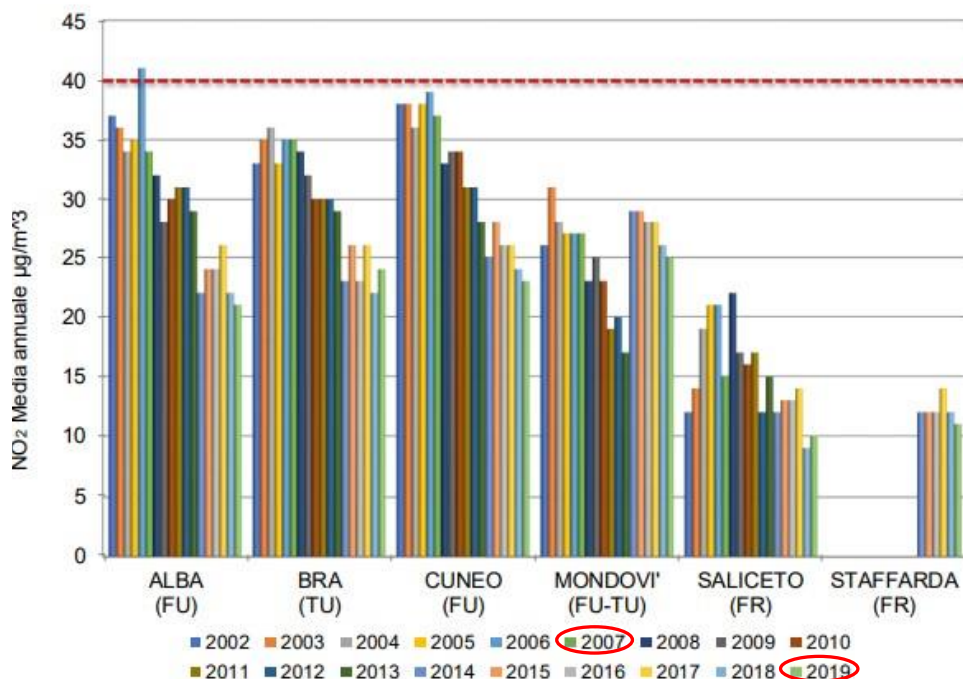


Figura 7-6 Concentrazione media annua NO2 (Fonte: Monitoraggio della qualità dell'aria Anno 2019)

Per quanto concerne, invece, il valore di concentrazione massimo orario, si evidenzia, in Figura 7-7, l'andamento del 99.8° percentile che, tra gli anni analizzati relativi al 2007 e al 2019, diminuisce per entrambe le centraline di riferimento, Alba e Bra, pur mantenendosi al di sotto dei 200 µg/m³, limite normativo di riferimento per i massimi orari di NO2.

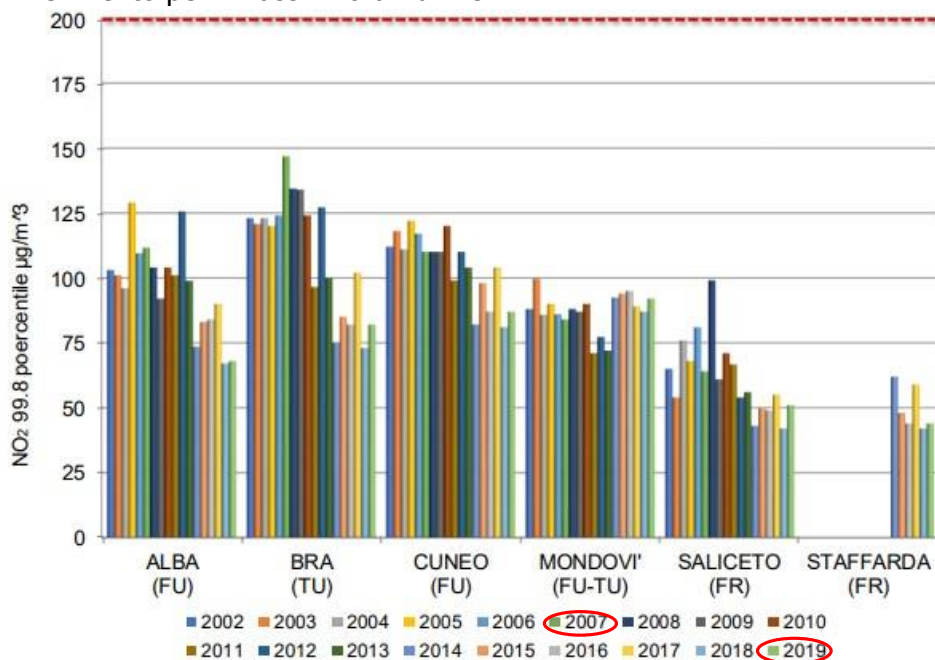


Figura 7-7 Diciannovesima concentrazione oraria più elevata di NO2 (99.8° percentile) (Fonte: Monitoraggio della qualità dell'aria Anno 2019)

Infine, considerando l'inquinante CO, nello SIA venivano riportati i valori registrati dalle due centraline, Alba e Bra, dal 2002 al 2007 ma nell'aggiornamento del documento "Monitoraggio sulla

qualità dell'aria - Anno 2019' tali centraline non registrano più il sopracitato inquinante. In tale documento vengono, però, riportate le centraline di Mondovì e Cuneo. Come si può notare dai dati registrati al 2007, i valori di CO registrati dalle centraline di Cuneo e Mondovì risultano in linea con i valori registrati dalle centraline di Alba e Bra. Ciò detto si può affermare che anche le centraline di Cuneo e Mondovì siano rappresentative dell'area d'interesse. Tali valori vengono, quindi, riportati nella tabella sottostante:

Centralina	CO mg/m ³ (2007)	CO mg/m ³ (2019)
Alba	2.0	-
Bra	2.3	-
Cuneo	2.4	1.3
Mondovì	2.0	1.1

Tabella 7-1 Media massima su 8 ore di concentrazione di CO (Fonte: Monitoraggio della qualità dell'aria Anno 2007 e Monitoraggio della qualità dell'aria Anno 2019)

Dal confronto tra il 2007 e il 2019 emerge una riduzione, di quasi il 50% per entrambe le centraline di Cuneo e di Mondovì.

Stante le analisi sopra riportate, è possibile concludere che dal 2007 ad oggi i valori di concentrazione degli inquinanti di maggiore interesse per il progetto in esame si siano notevolmente ridotti e che i valori registrati dalle centraline di riferimento (Alba e Bra) siano sempre al di sotto dei limiti normativi. Stante tali considerazioni risulta evidente come la qualità dell'aria della zona in cui si inserisce il progetto risulti migliore attualmente rispetto allo stato ante operam dello SIA, e pertanto le differenze evidenziate non mettono in discussione le risultanze dello SIA, anzi le analisi condotte nell'ambito dello stesso possono considerarsi cautelative rispetto alla tematica dell'inquinamento atmosferico.

7.2.2 La classificazione acustica del territorio

Coerentemente con l'obiettivo perseguito dalla presente Relazione si è proceduto, in via preliminare, con una revisione degli atti di programmazione e pianificazione analizzati nell'ambito dello SIA (DVA-DEC-2011-576 del 28/10/2011) al fine di evidenziare quelli che ad oggi sono stati oggetto di modifiche e/o integrazioni.

Entrando nel merito delle argomentazioni si rammenta che i Comuni interessati dal tracciato stradale Lotto II.6.b in progetto sono:

- Roddi,
- Alba.

Sulla base della verifica dello stato approvativo degli strumenti di pianificazione acustica comunale, è emerso il seguente quadro:

1. Comune di Roddi: Lo strumento pianificatorio analizzato nello SIA era il "Piano di classificazione acustica del Comune di Roddi", approvato con Delibera n. 48 del 02/12/2004. Allo stato attuale tale strumento risulta aggiornato relativamente al "Regolamento comunale per la tutela dell'inquinamento acustico" con approvazione del C.U. (Consiglio dell'Unione

delle Colline di Langa e Barolo) n. 1 del 18/04/2012 della "Bozza di regolamento comunale per la tutela dell'inquinamento acustico (L. 26.10.1995 N. 447 - DPCM 512/1997). Variante parziale n. 5 approvata con DCC n. 26 del 27/05/2013.

- Comune di Alba: Lo strumento pianificatorio analizzato nello SIA era il "Piano di classificazione acustica del Comune di Alba", approvato con Delibera n. 25 del 23/06/2004; ad oggi il quadro pianificatorio è rappresentato dalla revisione del Piano comunale di classificazione Acustica, approvata con DCC n. 8 del 27/02/2018. In particolare i documenti che fanno parte di tale revisione sono la relazione descrittiva e gli elaborati grafici del Piano di classificazione acustica; operativamente per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, bisogna far riferimento alle 3 tavole relative alla fase IV. Le altre tavole, infatti, rappresentano le fasi intermedie del progetto, che non trovano applicazione nella gestione del territorio.

In base allo stato approvativo sopra riportato emergono aggiornamenti dei due Piani di classificazione acustica; a fronte di tale circostanza è stato effettuato un controllo puntuale della zonazione relativa alle porzioni di territorio comunale attraversate dall'opera in progetto.

In merito al comune di Roddi è emerso che l'unico cambiamento significativo riguarda la classificazione di un'area di modeste dimensioni, localizzata tra le progressive 40+000 e 40+500, inizialmente prevista in Classe 3 (PCCA assunto nello SIA) ed ora riportata come Classe 2.

Posto che tale area è localizzata in prevalenza all'interno della fascia di pertinenza acustica dell'opera in progetto, detta modifica non rileva ai fini del regime normativo al quale è soggetta l'area in questione.

Stante quanto osservato è possibile affermare che rispetto al quadro documentato nello SIA ed assunto alla base del giudizio di compatibilità di cui al DECVIA oggetto di richiesta di proroga dei termini di validità, non sussistono cambiamenti significativi.

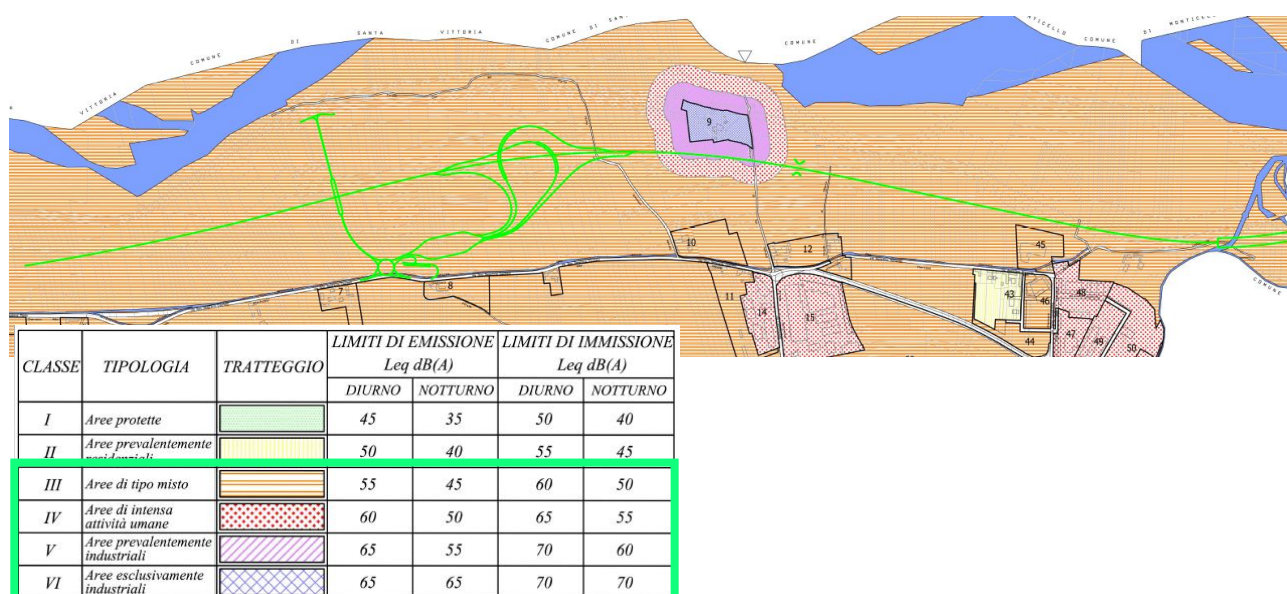


Figura 7-8 Stralcio PCCA Comune di Roddi (Variante parziale n. 5 approvata con DCC n. 26 del 27/05/2013) (nel riquadro verde le zone attraversate dal tracciato)

In merito al comune di Alba è stato effettuato un controllo puntuale della zonazione relativa alla porzione di territorio comunale attraversata dall'opera in progetto dalla quale è emerso che non vi sono cambiamenti significativi tra il precedente piano di classificazione acustica e l'ultima revisione del 2018, cui si è fatto riferimento. L'infrastruttura si colloca tutta in Classe 3: aree di tipo misto.

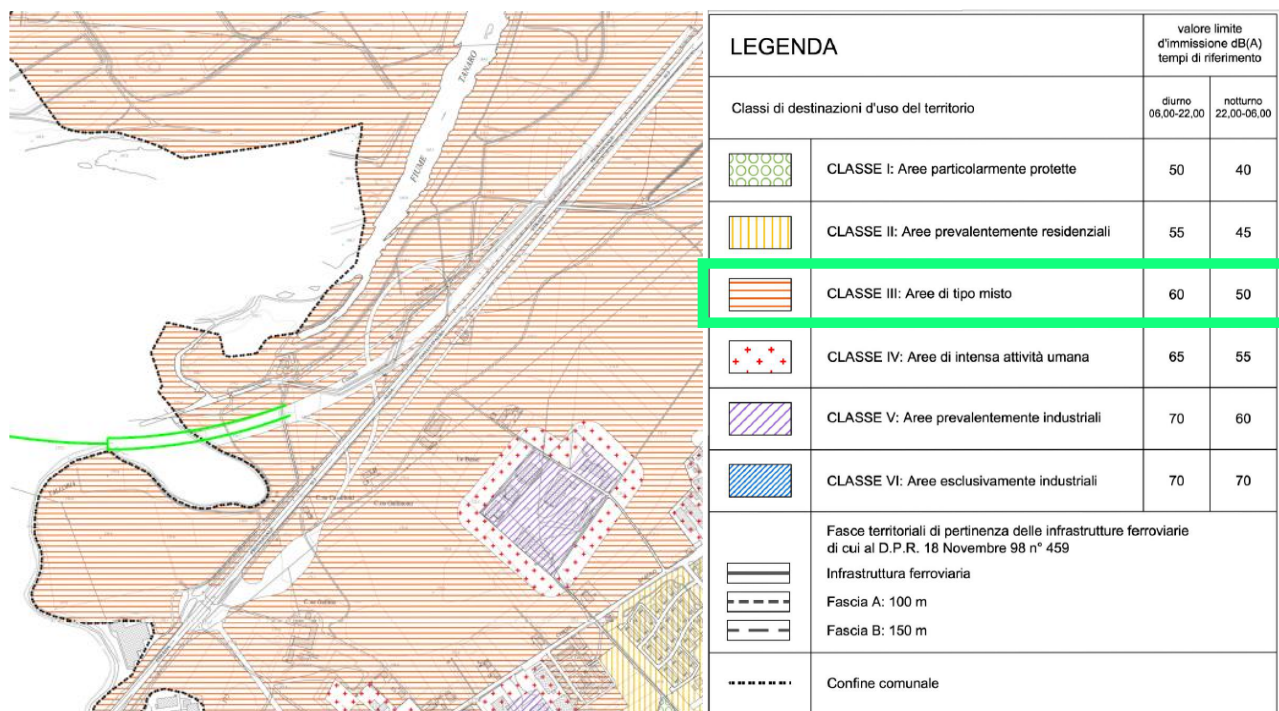


Figura 7-9 Stralcio PCCA del Comune di Alba (Revisione approvata con DCC n° 8 del 27/02/2018 ((nel riquadro verde le zone attraversate dal tracciato)

Stante quanto osservato è possibile affermare che rispetto al quadro documentato nello SIA non sussistono cambiamenti significativi da evidenziare.

7.3 I nuovi strumenti della pianificazione ordinaria generale

7.3.1 Piano Territoriale Regionale (PTR)

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

Il PTR ha per oggetto:

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

Il PTR contiene:

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

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

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

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

Nello specifico, per quanto attiene alla tipologia di opera in progetto indagata, per la strategia "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica" elencata al precedente punto 3, il Piano individua gli Obiettivi generali e specifici elencati nella Tabella 7-2 e la Parte V delle norme di Piano, in riferimento a tale strategia, ne definisce gli indirizzi e le direttive che gli strumenti di pianificazione territoriale devono attuare per il perseguimento degli stessi obiettivi definiti dal PTR.

Obiettivi generali		Obiettivi specifici	
3.1	Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture	3.1.1	Sviluppo equilibrato e sostenibile di una rete di comunicazioni stradali, autostradali, ferroviarie, aeroportuali che assicuri le connessioni esterne (interregionali e internazionali, corridoi europei)
		3.1.2	Sviluppo equilibrato di una rete di comunicazioni stradali, autostradali e ferroviarie che assicuri le connessioni interne
		3.1.3	Contenimento/razionalizzazione dei flussi veicolari del traffico urbano
		3.1.4	Promozione dell'integrazione tra trasporti e uso del suolo con particolare riferimento ai nodi urbani
		3.1.5	Promozione dell'intermodalità
		3.1.6	Sostegno alla riconversione del sistema di mobilità dalla gomma al ferro per il trasporto di merci e persone
		3.1.7	Promozione della mobilità ciclo-pedonale
3.2	Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica	3.2.1	Razionalizzazione della rete infrastrutturale dei servizi di connessione del sistema logistico regionale

Obiettivi generali		Obiettivi specifici	
		3.2.2	Realizzazione di piattaforme logistiche transnazionali o di "cattura" esterna, in particolare retroportuale e aeroportuale
		3.2.3	Gestione della logistica interna di distretto, di sistema produttivo, di distribuzione commerciale
3.3	Sviluppo equilibrato della rete telematica	3.3.1	Estensione della rete infrastrutturale per la banda larga (fibra ottica, ADSL 2, ADSL 2 plus) per realizzare un servizio multiutenza diffuso sul territorio regionale
		3.3.2	Diffusione di reti wireless su tutto il territorio regionale per la riduzione del digital divide

Tabella 7-2 Obiettivi generali e specifici della strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica"

Nello specifico per quanto attiene al perseguimento dell'obiettivo della "Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture" il PTR compie una ricognizione sulla dotazione infrastrutturale regionale sintetizzata nella Tavola C di Piano "Strategia 3 – Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica" per la quale si riporta a seguire stralcio dell'area indagata.

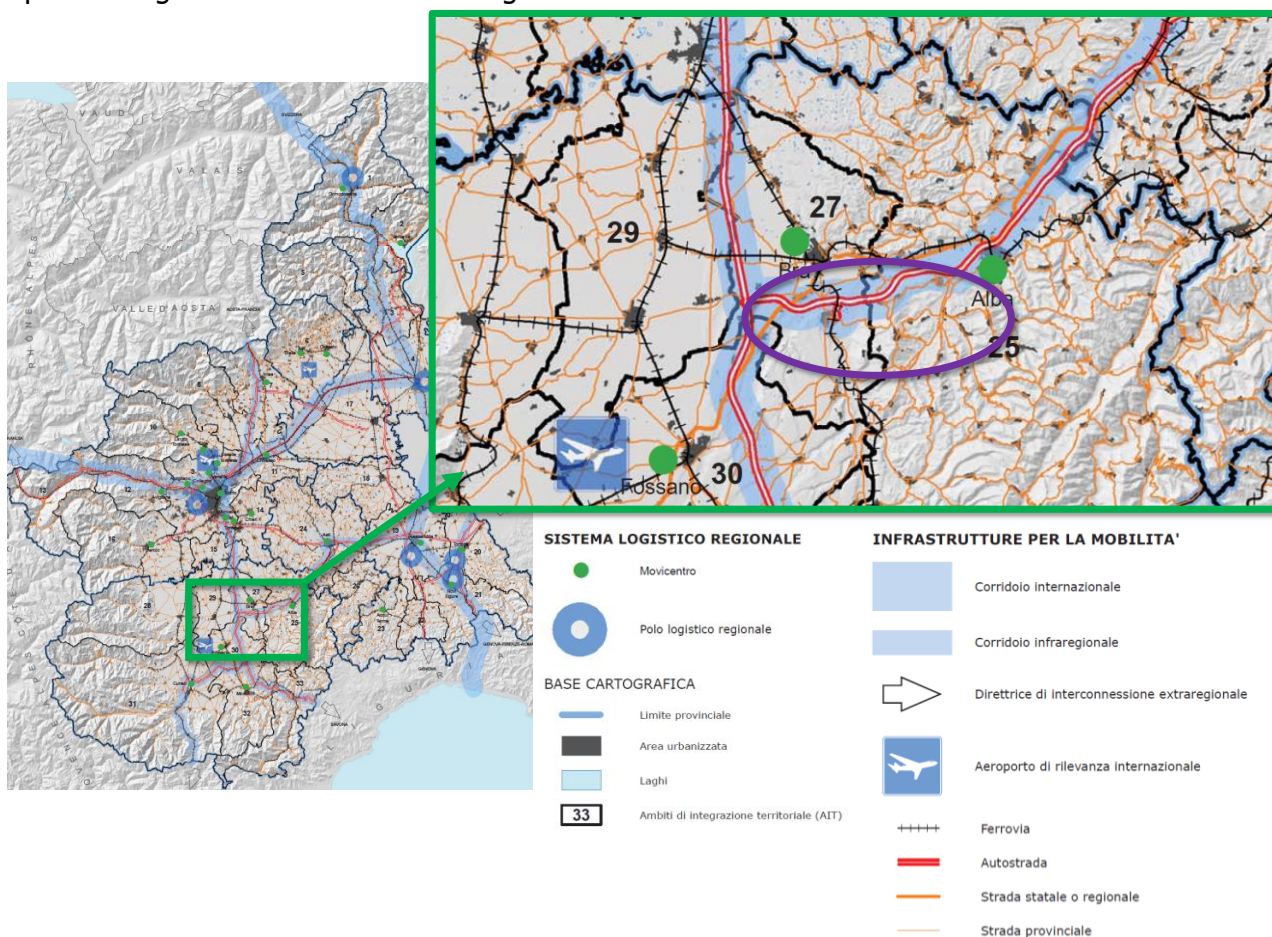


Figura 7-10 Tavola C "Strategia 3 – Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica"

Tale Tavola rappresenta i collegamenti di rilevanza regionale, interregionale, nazionale e internazionale, interessati da nuove realizzazioni o da riqualificazione dei tracciati esistenti, rimandando all'allegato C per la descrizione dei principali interventi di rilevanza sovralocale per ciascun Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) individuato dal PTR.

Come si evince dall'immagine, l'opera progettuale indagata rientra nell'AIT 25 di Alba per il quale si riportano nella Tabella 7-3 che segue le linee d'azione prevalenti da prendere in considerazione per la definizione delle politiche per lo sviluppo locale che costituiscono indirizzi e riferimenti di livello strategico, a scala regionale, da approfondire e integrare in sede di costruzione degli strumenti di programmazione e pianificazione alle varie scale.

<i>Tematiche</i>	<i>Indirizzi</i>
Valorizzazione del territorio	<ul style="list-style-type: none"> • Conservazione e gestione del patrimonio paesaggistico e storico-architettonico (centri storici di Alba, La Morra, Monforte, Pollenzo, castelli) • Messa in sicurezza idraulica della fascia fluviale del Tanaro e del Belbo • Riduzione delle emissioni inquinanti; prevenzione del rischio idrogeologico nelle aree collinari soggette a dissesti. • Governo delle superfici boscate semi-naturali dell'alta Langa e delle fasce fluviali e gestione dei residui vegetali per impianti di cogenerazione • Controllo della dispersione urbana e forte regolazione degli interventi nelle aree collinari e nel periurbano di Alba • Realizzazione di APEA nell'area di Alba • Completamento dell'autostrada Asti-Cuneo • Potenziamento in funzione para-metropolitana della ferrovia Alba-Bra-Torino, Bra-Mondovì e Bra-Cavallermaggiore-Cuneo • Potenziamento di Alba come polo per la formazione scolastica superiore ed universitaria nel settore viti-vinicolo ed enologico, veterinario, turistico, alberghiero e come polo ospedaliero integrato con l'AIT di Bra
Risorse e produzioni primarie	Alba come uno dei tre poli principali (assieme ad Asti e Canelli) della produzione vitivinicola del sistema Langhe-Monferrato e dei servizi connessi: commerciali, logistici, di ricerca, formazione (secondaria e superiore a Pollenzo) e trasferimento tecnologico. Una strategia da perseguire anche con riferimento ad altre produzioni tipiche dell'intera area collinare meridionale, come formaggi, frutta (Canale) nocciole e tartufi. Integrazione della zootecnia con il sistema cuneese
Ricerca, tecnologia, produzioni industriali	Interventi sulle condizioni di contesto a sostegno delle rilevanti presenze industriali nei settori alimentare, tessile-abbigliamento-moda e gomma
Turismo	Valorizzazione turistica del patrimonio storico-architettonico, monumentale, archeologico e paesaggistico, integrata con enogastronomia, prodotti tipici locali, manifestazioni fieristiche e culturali e congressi; organizzata in circuiti collegati con quelli dei vicini AIT di Bra, Asti, Canelli e Acqui e con l'area della candidatura Unesco. Potenziamento di Alba come polo fieristico

Tabella 7-3 Le linee di azione per l'AIT 25 - Alba

Come emerge dalla Tabella 7-3 sopra riportata, tra gli indirizzi relativi alla valorizzazione del territorio vi è ricompreso il **Completamento dell'autostrada Asti-Cuneo**, pertanto è possibile affermare la piena coerenza dell'opera in progetto oggetto della presente Relazione con il PTR.

7.3.2 Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

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

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

La promozione della qualità del paesaggio è obiettivo prioritario della Regione, che assume il PPR come strumento fondamentale per il perseguimento di tale obiettivo, attraverso cinque strategie diverse (Allegato A delle Norme di Attuazione) e complementari, condivise con il PTR, come riportato anche dall'art.8 delle Norme di attuazione del PPR, che individua gli obiettivi di piano:

- 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 e delle capacità istituzionali.

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

In riferimento alla tipologia di opera progettuale indagata, per quanto concerne la strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica" il Piano individua gli Obiettivi generali e specifici elencati nella Tabella 7-4 che segue.

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

Tabella 7-4 Obiettivi generali e specifici per la strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica"

Proseguendo nell'analisi, un ulteriore elemento del PPR, ai sensi dell'articolo 135 del Codice, è l'articolazione del territorio regionale in 76 ambiti di paesaggio (AP) che costituiscono complessi integrati di paesaggi locali differenti.

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

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

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

Come si evince dalla Figura 7-11, l'opera progettuale indagata rientra nell'Ambito 64 "Basse Langhe" e nell'unità di paesaggio 6404 "Sistema collinare in destra Tanaro con La Morra", definito come sistema naturale/rurale a media rilevanza ed integrità.

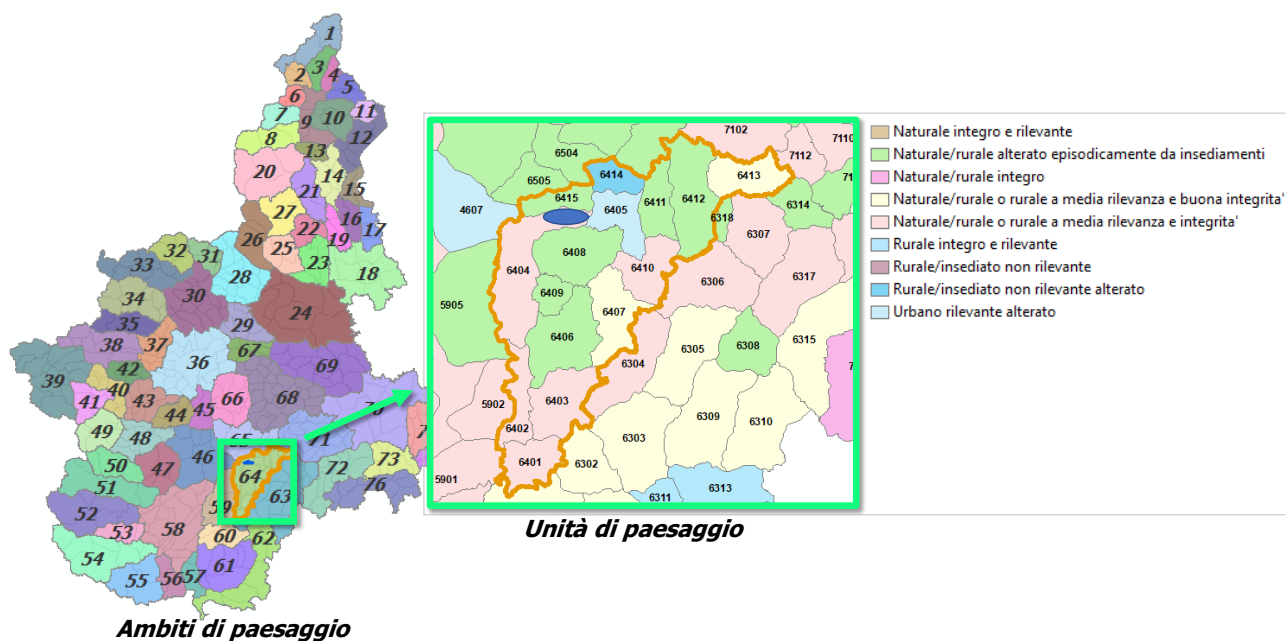


Figura 7-11 Ambiti e unità di paesaggio (fonte: shapefile² tav. P3 del PPR)

Per tale ambito si riportano nella Tabella 7-5 che segue gli obiettivi e le linee d'azione che devono essere considerati in sede di programmi o piani, generali o di settore, provinciali o locali, in riferimento alla strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica".

² <https://www.geoportale.piemonte.it/cms/archivio-news/66-approvato-il-piano-paesaggistico-regionale-ppr>

Obiettivi	Linee di azione
3.1.1. Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno) 3.1.2. Mitigazione degli impatti delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, per ripristinare connessioni, diminuire la frammentazione e gli effetti barriera	Mitigazione delle opere infrastrutturali connesse al potenziamento dell'autostrada Asti-Cuneo

Tabella 7-5 Linee di azione relative all'Ambito 64 "Basse Langhe" in relazione alla strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica"

In riferimento alle linee di azione definite dal PPR per l'Ambito 64 "Basse Langhe" finalizzate al raggiungimento degli obiettivi della strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica", è possibile sostenere la piena coerenza dell'opera progettuale oggetto della presente Relazione con le disposizioni del PPR, in quanto il progetto indagato, afferente al completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo, prevede una serie di misure ed accorgimenti finalizzati al corretto inserimento delle opere all'interno del contesto paesaggistico di riferimento già presentati nell'ambito dello SIA e successivamente integrati e/o modificati in sede di Verifica delle Ottemperanze.

L'analisi dei rapporti di coerenza e conformità verte quindi, oltre all'analisi degli obiettivi generali e specifici del PPR, anche sulla disamina delle interrelazioni tra opera in progetto e beni e componenti paesaggistiche che vengono interessati (Rif Tav. Piano Paesaggistico Regionale, rispettivamente Figura 7-12 e Figura 7-13).

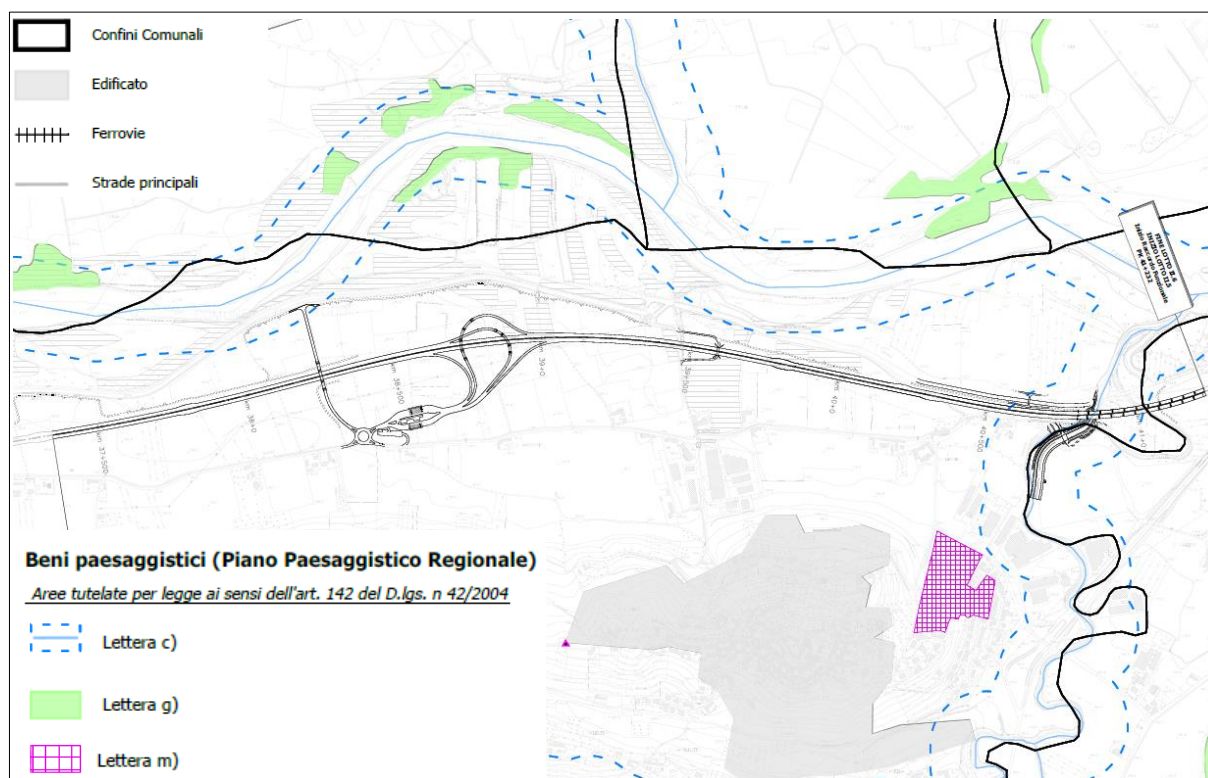


Figura 7-12 Stralcio tavola "T.03 Piano Paesaggistico Regionale: Beni paesaggistici – rapporto con l'opera"

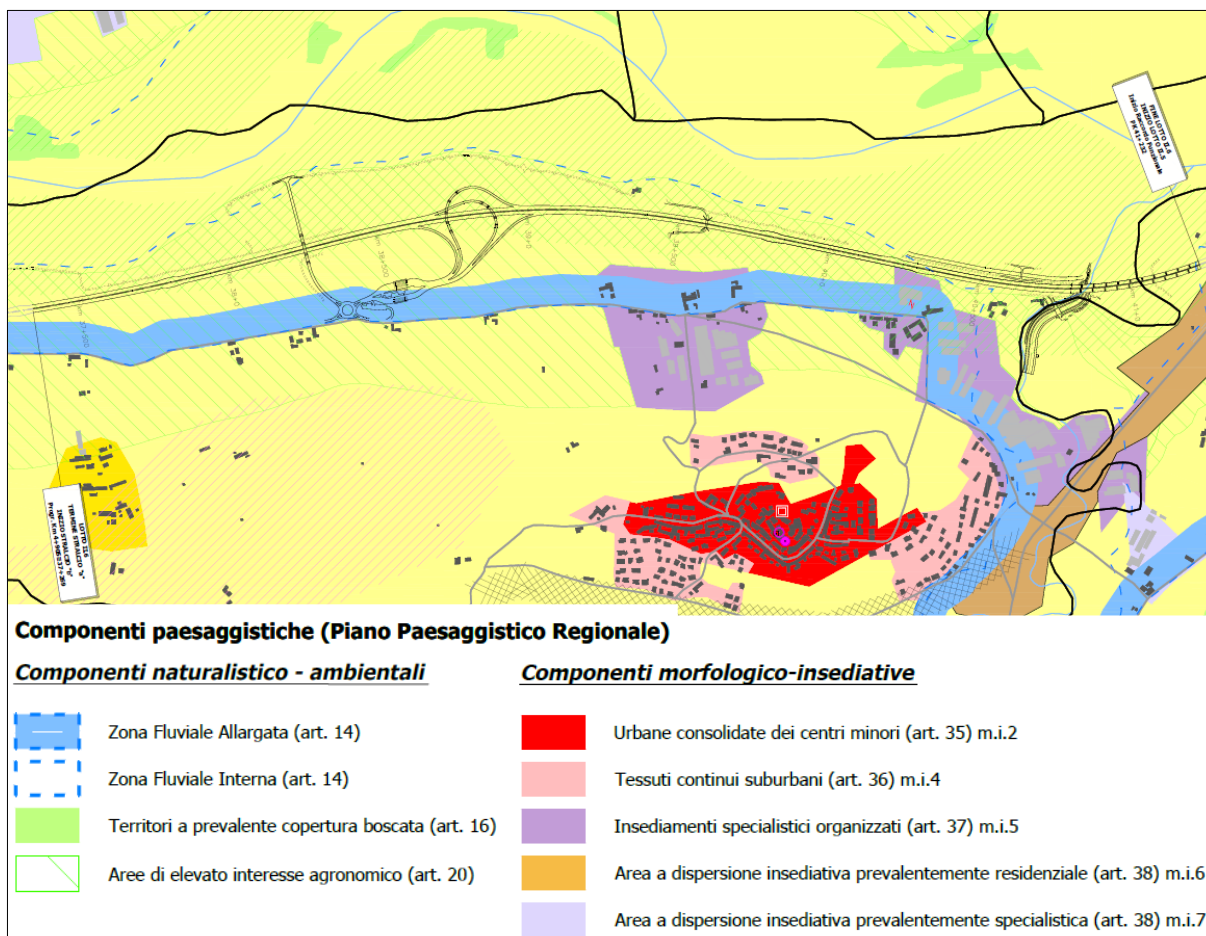


Figura 7-13 Stralcio tavola "T.04 Piano Paesaggistico Regionale: Componenti paesaggistiche – rapporto con l'opera"

Il PPR riconosce le componenti paesaggistiche finalizzate ad assicurare la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio regionale, come disciplinate di cui alla Parte IV delle NdA (Norme di Attuazione) e nello specifico con l'art. 12, gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni, riguardanti ciascuna componente, sono definite in ragione dei contenuti degli Allegati A e B alle presenti norme, del quadro conoscitivo e delle Tavole P1, P2 e P4, con riferimento ai seguenti aspetti:

- naturalistico-ambientale, con riferimento alle componenti che caratterizzano il territorio e il paesaggio sotto tale aspetto, disciplinate dagli articoli da 13 a 20;
- storico-culturale, con riferimento alle componenti che caratterizzano il territorio e il paesaggio sotto tale aspetto, disciplinate dagli articoli da 22 a 29;
- percettivo-identitario, con riferimento alle componenti che caratterizzano le relazioni e i contesti sotto tale aspetto, disciplinate dagli articoli da 30 a 33;
- morfologico-insediativo, con riferimento alle componenti che caratterizzano il territorio e il paesaggio sotto tale aspetto, disciplinate dagli articoli da 35 a 40.

Le norme contengono, per ciascuna componente:

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

Per quanto concerne i ***beni paesaggistici*** tutelati ai sensi dell'art. 142 co.1 del D.Lgs. 52/2004 e smi (cfr. Figura 7-12), il tracciato in oggetto interessa i beni definiti come "fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna" (art. 142 co. 1, lett. c del D.lgs. 42/2004).

Per le specifiche di tale bene si rimanda a quanto descritto al paragrafo 7.5 "Sistema dei vincoli e delle tutele".

Nell'intorno del tracciato, non direttamente interessate da esso (cfr. Figura 7-12), si riscontra la presenza di beni paesaggistici di cui alla lettera g) "I territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.lgs. n. 227/2001".

Le ***componenti paesaggistiche*** interessate dal tracciato in oggetto sono:

- zone fluviali "allargate" e zone fluviali "interne";
- aree di elevato interesse agronomico;
- aree rurali di specifico interesse paesaggistico – Sistemi rurali lungo fiume con radi insediamenti tradizionali e, in particolare, nelle confluenze fluviali -Sistema collinare in destra Tanaro,
- insediamenti rurali - Aree rurali di pianura o collina.

In merito a tali componenti di seguito sono analizzati indirizzi, direttive e prescrizioni così come disciplinate all'interno delle NdA, attraverso la quale sarà possibile evidenziare i rapporti di coerenza e di conformità in relazione all'opera da realizzare.

Il Sistema idrografico definito dal PPR (art. 14), composto da fiumi, torrenti, corsi d'acqua e dalla presenza stratificata di sistemi irrigui, distingue zone fluviali in **zone fluviali "allargate" e zone fluviali "interne"** che tengono conto:

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

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



Nella sezione **indirizzi** della norma, al fine di *garantire il miglioramento delle condizioni ecologiche e paesaggistiche delle zone fluviali* (Rif. Comma 7) – fermi restando, per quanto non attiene alla tutela del paesaggio, i vincoli e le limitazioni dettate dal PAI, nonché le indicazioni derivanti da altri strumenti di pianificazione e programmazione di bacino, *nelle zone fluviali "interne"*, si provvede a:

- a) *limitare gli interventi trasformativi che possano danneggiare eventuali fattori caratterizzanti il corso d'acqua, quali cascate e salti di valore scenico, e interferire con le dinamiche evolutive del corso d'acqua e dei connessi assetti vegetazionali;*
- b) *assicurare la riqualificazione della vegetazione arborea e arbustiva ripariale e dei lembi relitti di vegetazione planiziale, anche sulla base delle linee guida predisposte dall'Autorità di bacino del Po in attuazione del PAI;*
- c) *favorire il mantenimento degli ecosistemi più naturali, con la rimozione o la mitigazione dei fattori di frammentazione e di isolamento e la realizzazione o il potenziamento dei corridoi di connessione ecologica, di cui all'articolo 42;*
- d) *migliorare l'accessibilità e la percorribilità pedonale, ciclabile e a cavallo, nonché la fruibilità di eventuali spazi ricreativi con attrezzature e impianti a basso impatto ambientale e paesaggistico.*

In merito alle **direttive** nelle zone fluviali "interne" si prevede:

I. il ricorso prioritario a tecniche di ingegneria naturalistica per la realizzazione delle opere di protezione delle sponde;

II. il ripristino della continuità ecologica e paesaggistica dell'ecosistema fluviale;

III. azioni di restauro ambientale e paesaggistico mirate alla salvaguardia di aree a particolare fragilità ambientale e paesaggistica;

IV. il recupero e la riqualificazione delle aree degradate o abbandonate;

V. che, qualora le zone fluviali interne ricomprendano aree già urbanizzate, gli interventi edilizi siano realizzati secondo criteri progettuali tali da garantire un corretto inserimento paesaggistico; in caso di presenza di tessuti edificati storicamente consolidati o di manufatti di interesse storico, tali interventi dovranno essere rivolti alla conservazione e valorizzazione dei manufatti stessi, nonché alla continuità delle cortine edilizie poste lungo fiume;

Nelle zone fluviali "allargate" si limitano gli interventi di trasformazione del suolo che comportino aumenti della superficie impermeabile.

Per quanto riguarda gli aspetti **prescrittivi**, il comma 11 lettera a), stabilisce che *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 PPR riconosce le **aree a elevato interesse agronomico** (art. 20) come componenti rilevanti del paesaggio agrario e risorsa insostituibile per lo sviluppo sostenibile della Regione. Esse, in relazione al tracciato in questione, sono costituite dai territori riconosciuti come appartenenti alla II classe nella "Carta della capacità d'uso dei suoli del Piemonte", adottata con DGR n. 75-1148 del 30 novembre 2010, individuati nella Tavola P4 limitatamente ai territori ancora liberi, e da quelli riconosciuti dai disciplinari relativi ai prodotti che hanno acquisito una Denominazione di Origine.

Gli **indirizzi** prevedono come *nelle aree di elevato interesse agronomico i piani locali prevedono che le eventuali nuove edificazioni siano finalizzate alla promozione delle attività agricole e alle funzioni ad esse connesse; la realizzazione di nuove edificazioni è subordinata alla dimostrazione del rispetto dei caratteri paesaggistici della zona interessata.*

A livello di **direttive** per i territori inseriti all'interno dei disciplinari dei prodotti a denominazione di origine, i piani settoriali e i piani locali, *riportano in cartografia le perimetrazioni dei vigneti e delle risaie a Denominazione di Origine; all'interno di queste aree vengono individuati gli specifici ambiti in cui è vietata ogni trasformazione, nonché gli usi diversi da quello agricolo. Inoltre incentivano le mitigazioni degli impatti pregressi e promuovono gli aspetti culturali e storico-tradizionali, al fine di assicurare la manutenzione del territorio e degli assetti idrogeologici e paesaggistici, valorizzando le risorse locali e le specificità naturalistiche e culturali.*

Il PPR riconosce e tutela le **aree** caratterizzate da peculiari insiemi di componenti coltivate o naturaliformi con specifico **interesse paesaggistico-culturale** (art. 32). Di queste aree, quelle attraversate dall'opera progettuale oggetto di indagine sono i **Sistemi rurali lungo fiume con radi insediamenti tradizionali e, in particolare, nelle confluenze fluviali.**

Per quanto riguarda gli **indirizzi** *i piani settoriali disciplinano le aree identificate per garantire la loro conservazione attiva, la valorizzazione dei segni agrari e la connettività ecosistemica.*

I piani locali e, per quanto di competenza, i piani delle aree protette, anche in coerenza con le indicazioni del Ptr, come **direttive** invece:

- a. disciplinano le trasformazioni e l'edificabilità nelle aree in oggetto, al fine di contribuire a conservare o recuperare la leggibilità dei sistemi di segni del paesaggio agrario, in particolare ove connessi agli insediamenti tradizionali (contesti di cascine o di aggregati rurali), o agli elementi lineari (reticolo dei fossi e dei canali, muri a secco, siepi, alberate lungo strade campestri);*
- b. definiscono specifiche normative per l'utilizzo di materiali e tipologie edilizie, che garantiscano il corretto inserimento nel contesto paesaggistico interessato, anche per la realizzazione di edifici di nuova costruzione o di altri manufatti (quali muri di contenimento, recinzioni e simili).*



Il PPR, all'art. 40 delle NdA, individua le aree dell'**insediamento rurale** nelle quali le tipologie edilizie, l'infrastrutturazione e la sistemazione del suolo sono prevalentemente segnate da usi storicamente consolidati per l'agricoltura, l'allevamento o la gestione forestale, con marginale presenza di usi diversi.

Al comma 2 del medesimo articolo, gli insediamenti rurali sono distinti in morfologie insediative, delle quali il tracciato attraversa nello specifico:

- a. le **aree rurali di pianura o collina** (m.i. 10)

Per tali aree il PPR persegue i seguenti obiettivi generali:

- I. *sviluppo delle attività agro-silvo-pastorali che valorizzano le risorse locali e le specificità naturalistiche e culturali;*
- II. *contenimento delle proliferazioni insediative non connesse all'agricoltura, con particolare attenzione alle aree di pregio paesaggistico o a elevata produttività;*
- III. *salvaguardia dei suoli agricoli di alta capacità d'uso;*
- IV. *potenziamento della riconoscibilità dei luoghi di produzione agricola che qualificano l'immagine del Piemonte;*
- V. *sviluppo, nelle aree protette e nei corridoi ecologici, delle pratiche forestali che uniscono gli aspetti produttivi alla gestione naturalistica;*

Nello specifico, per quanto attiene alle *aree rurali di pianura o collina (m.i.10)*, in contesti esposti alla dispersione urbanizzativa:

- I. *sviluppo, nei contesti periurbani, delle pratiche culturali e forestali innovative che uniscono gli aspetti produttivi alla fruizione per il tempo libero e per gli usi naturalistici.*

Le **direttive** stabiliscono come la pianificazione settoriale debba:

- a. *disciplinare gli interventi edilizi e infrastrutturali in modo da favorire il riuso e il recupero del patrimonio rurale esistente, con particolare riguardo per gli edifici, le infrastrutture e le sistemazioni di interesse storico, culturale, documentario;*
- b. *collegare gli interventi edilizi e infrastrutturali alla manutenzione o al ripristino dei manufatti e delle sistemazioni di valenza ecologica e/o paesaggistica (bacini di irrigazione, filari arborei, siepi, pergolati, ecc.);*
- h. *consentire la previsione di interventi infrastrutturali di rilevante interesse pubblico solo a seguito di procedure di tipo concertativo (accordi di programma, accordi tra amministrazioni, procedure di copianificazione), ovvero se previsti all'interno di strumenti di programmazione regionale o di pianificazione territoriale di livello regionale o provinciale, che definiscano adeguati criteri per la progettazione degli interventi e misure mitigative e di compensazione territoriale, paesaggistica e ambientale.*

7.3.3 Piano Regolatore Generale Comunale di Roddi

Per il Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Roddi, approvato con DGR n. 30-13424 del 01/03/2010, si segnala ad oggi l'adozione della Variante strutturale n. 1 con DCC n. 16 del

28/04/2015, la cui Tavola di Piano n. 4 "Assetto generale – Carta di sintesi" è rappresentata nell'elaborato cartografico "T.05 - Piano Regolatore Generale Comunale di Roddi – Rapporto con l'opera", allegato alla presente Relazione.

Analizzando tale elaborato non emerge alcuna modifica e/o integrazione rispetto a quella analizzata in ambito dello SIA. Anche per quanto concerne le Norme Tecniche di Attuazione del Piano non si evidenzia alcuna evoluzione in relazione al tracciato stradale in progetto e le zone da esso attraversate, fatta eccezione per l'area perimetrata buffer-zone UNESCO "I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato" all'interno della quale ricade il territorio comunale di Roddi. Per tale buffer zone l'art. 11 delle Norme di Piano stabilisce che ogni intervento edilizio da effettuarsi in tale ambito deve rispettare quanto disposto dalla Regione Piemonte con DGR n. 34-6436 del 30.09.2013 "Specificazioni sulla protezione della buffer zone" (cfr. § 7.5).

Pertanto non si ravvisa alcuna criticità nel rapporto tra l'opera progettuale ed il PRGC di Roddi.

7.3.4 Piano Regolatore Generale Comunale di Alba

Il Comune di Alba si è dotato di un nuovo strumento urbanistico aggiornato, al fine di disciplinare, per l'intero territorio comunale, l'uso del suolo e le sue trasformazioni ed utilizzazioni urbanistiche ed edilizie, mediante l'approvazione del Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) con DGR n. 30-3387 del 30/05/2016.

Gli elaborati del Piano Regolatore sono aggiornati con l'ultima Variante e/o Modificazione approvata, ossia la Variante Parziale n. 11 con D.C.C. n.42 del 16/06/2021.

Il PRGC è costituito dai seguenti elaborati:

- 1 - Relazione Illustrativa e allegati,
- 2 - Norme Tecniche di Attuazione,
- 3 - Tavole di Piano comprendenti:
 - 3.1 - Planimetria sintetica,
 - 3.2 - Suddivisione in zone omogenee, scala 1:5.000,
 - 3.3 - Suddivisione in zone omogenee, scala 1:2.000,
 - 3.4 - Disciplina speciale per il nucleo antico
 - 3.5 - Ambiti speciali d'intervento in scale varie
 - 3.6 - Viabilità esistente e di progetto,
 - 3.7 - Sovrapposizione fra zone omogenee e insediamenti commerciali,
 - 3.8 - Valutazione Ambientale Strategica (VAS),
 - 3.9 - Suddivisione in zone omogenee con sovrapposizione classi di pericolosità geomorfologica,
 - 3.10 - Scheda quantitativa dei dati urbani,
 - 3.11 - Verifica di compatibilità acustica,
- 4 - Allegati tecnici,
- 5 - Relazione di controdeduzione alle osservazioni.

Ai fini della presente Relazione è stata analizzata la tavola di Piano 3.2.2 "Suddivisione in zone omogenee" rappresentata nell'elaborato cartografico "T.06 Piano Regolatore Generale Comunale di Alba – rapporto con l'opera", allegato alla presente Relazione, e relative norme.

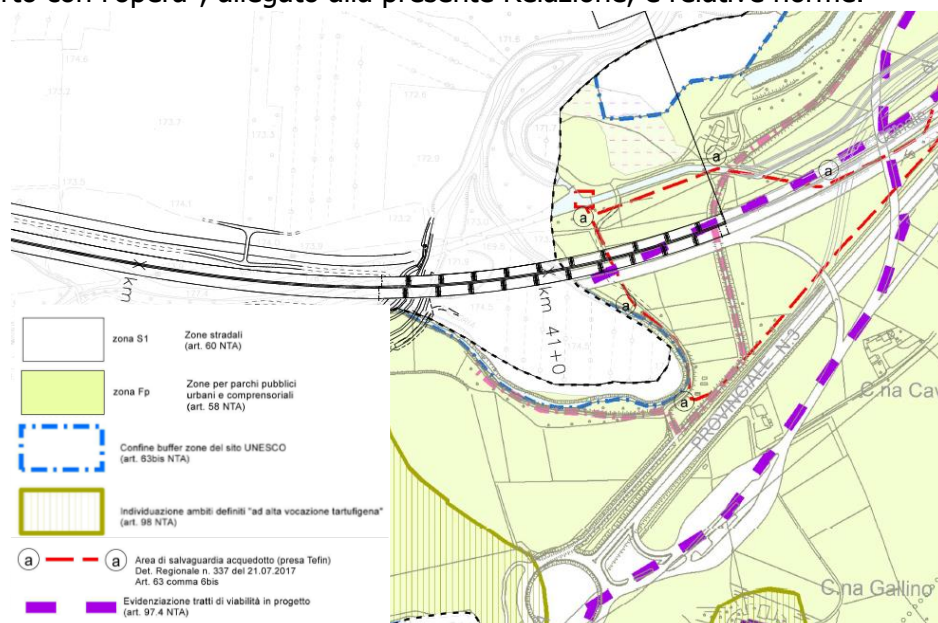


Figura 7-14 PRGC Alba (stralcio T.06 Piano Regolatore Generale Comunale di Alba – rapporto con l'opera)

Analizzando tale elaborato è possibile osservare come il Piano abbia recepito il tracciato del progetto in analisi, salvo alcune difformità rispetto ad alcune rampe di accesso e di uscita, classificandolo tra le Zone S per la viabilità – Zone stradali (S1), art. 60 Nda.

Lungo il suo percorso, il tratto autostradale in progetto attraversa Zone per parchi pubblici urbani e comprensoriali (art. 58).

L'opera in esame interessa in parte l'Area di salvaguardia acquedotto (presa Tefin) Det. Regionale n.337 del 21/07/2017; in riferimento all'art. 63 comma 6bis delle Nda, infatti si applicano i vincoli e le limitazioni d'uso definiti dall'articolo 4 del Regolamento regionale 11 dicembre 2006, n. 15/R recante "Disciplina delle aree di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano (LR 29 dicembre 2000, n. 61)" e smi., relativi alla zona di tutela assoluta, coincidente con la zona di rispetto.

Si specifica che l'ambito territoriale del Comune di Alba attraversato dall'opera progettuale ricade all'interno della Buffer zone del sito UNESCO dei "Paesaggi vitivinicoli", per il quale l'art. 63bis definisce le seguenti disposizioni in merito alla valutazione degli interventi edilizi (art. 63bis.1), in conformità con la DGR n. 34-6436 del 30.09.2013 "Specificazioni sulla protezione della buffer zone":

- garantire la tutela delle visuali maggiormente significative dalla buffer zone alla core zone e viceversa;
- garantire che le nuove costruzioni rispettino un alto livello qualitativo sia come inserimento nel contesto sia come materiali da costruzione.



7.4 I nuovi strumenti della pianificazione in materia ambientale

7.4.1 Piano di Tutela delle Acque

L'aggiornamento del Piano di tutela delle acque (DGR n. 28-2845 del 15 maggio 2006) è stato approvato in data 13 marzo 2007 con D.C.R. n. 117-10731.

Con D.G.R. n.28-7253 del 20/07/2018 è stato adottato il Progetto di Revisione del PTA e con D.G.R. n. 64-8118 del 14 dicembre 2018 la Giunta Regionale ha, infine, approvato la proposta al Consiglio Regionale di Piano di Tutela delle Acque e la proposta di Dichiarazione di Sintesi.

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) persegue la protezione e la valorizzazione delle acque superficiali e sotterranee del territorio del Piemonte nell'ottica dello sviluppo sostenibile della comunità e per il pieno raggiungimento degli obiettivi ambientali previsti dalla direttiva quadro acque 2000/60/CE. È, inoltre, strumento fondamentale per rafforzare la resilienza degli ambienti acquatici e degli ecosistemi connessi e per affrontare gli effetti dei cambiamenti climatici in atto.

La revisione del PTA è in continuità con la strategia delineata nel PTA 2007 e specifica ed integra, a scala regionale, i contenuti del Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po.

Fino all'approvazione del nuovo PTA da parte del Consiglio Regionale resta vigente il Piano approvato nel 2007 e sono inoltre immediatamente vigenti le norme di salvaguardia previste nel nuovo PTA. Per questo si riporta l'art. 13 delle norme, relativo agli obiettivi di qualità ambientale, il quale, distinguendo tra:

- a) corpi idrici superficiali naturali (corsi d'acqua o laghi);
- b) corpi idrici superficiali artificiali e corpi idrici superficiali fortemente modificati;
- c) corpi idrici sotterranei.

Stabilisce le seguenti misure per raggiungere gli obiettivi stessi:

- a) per i corpi idrici superficiali naturali sia mantenuto o raggiunto l'obiettivo di qualità corrispondente allo stato "buono" ecologico e chimico e sia altresì mantenuto, ove già esistente, lo stato ecologico "elevato";
- b) per i corpi idrici superficiali artificiali e fortemente modificati sia mantenuto o raggiunto l'obiettivo di qualità corrispondente al potenziale ecologico "buono" e allo stato chimico "buono" e sia altresì mantenuto, ove già esistente, il potenziale ecologico "massimo";
- c) per i corpi idrici sotterranei sia mantenuto o raggiunto l'obiettivo di qualità corrispondente allo stato "buono" chimico e quantitativo.

Si riporta inoltre anche l'aggiornamento delle tavole relative ai corpi idrici superficiali e sotterranei, in ordine alla localizzazione del progetto.

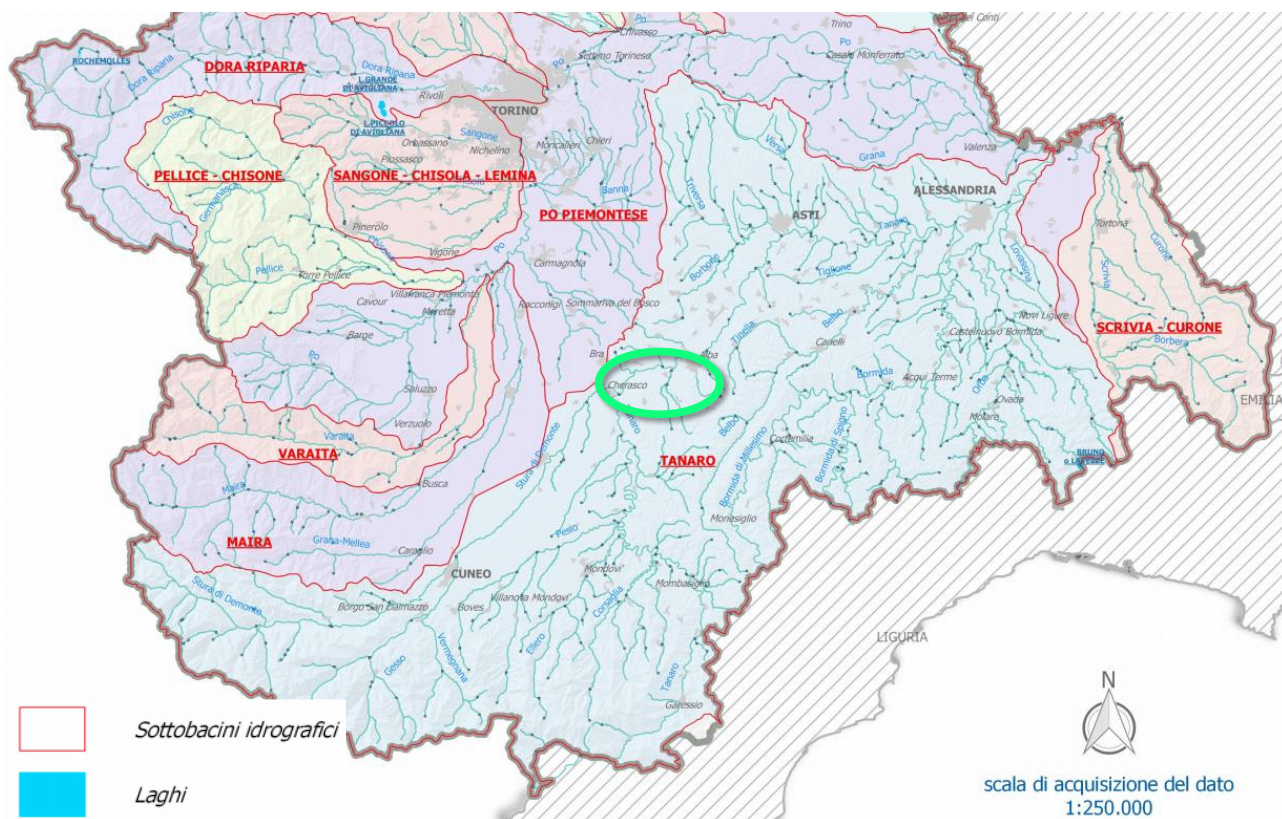


Figura 7-15 - Corpi idrici superficiali soggetti ad obiettivi di qualità - Fiumi e laghi

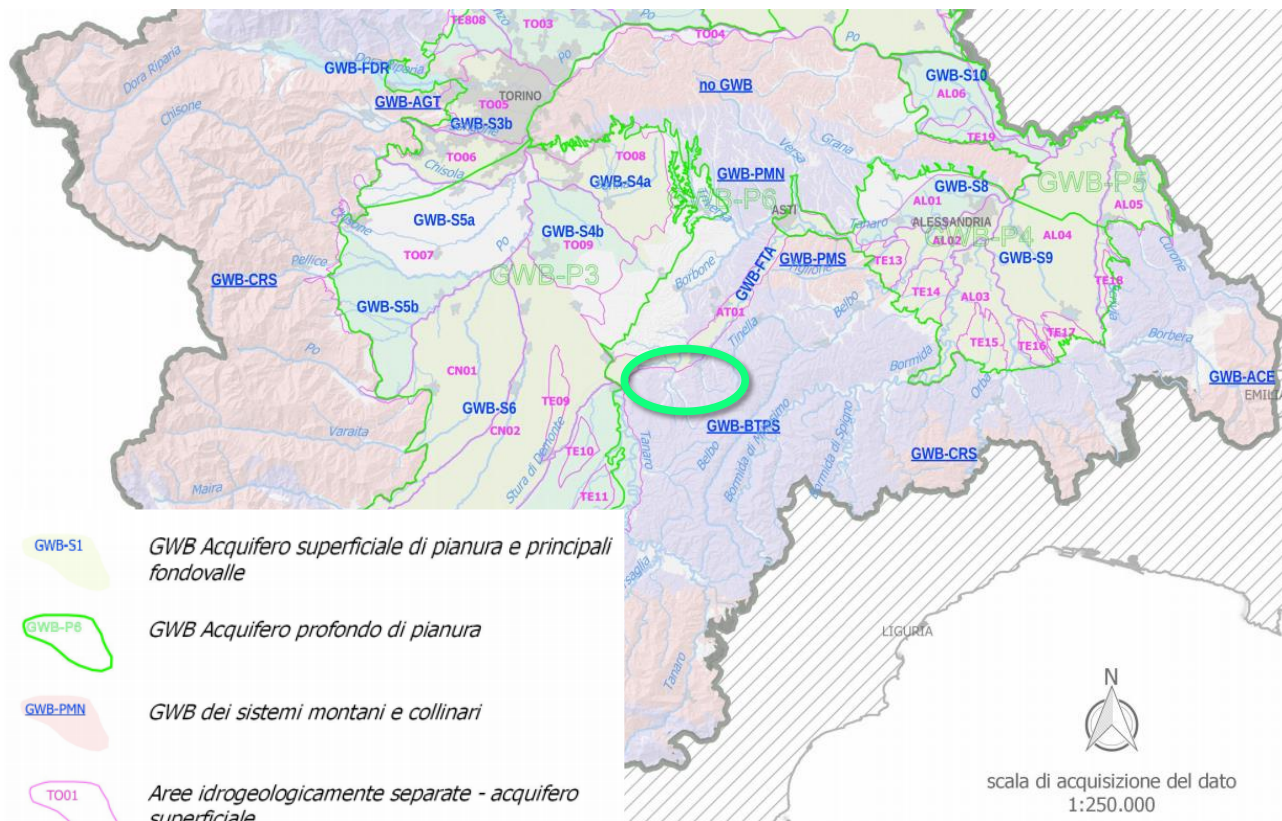


Figura 7-16 - GWB Corpi idrici sotterranei soggetti ad obiettivi di qualità ambientale e aree idrogeologicamente separate

Per quanto riportato, l'aggiornamento della norma riportata non varia nella sostanza quanto definito dal Piano del 2007 ancora vigente, per questo non si rilevano modifiche al quadro già analizzato nello SIA.

7.4.2 Piano Faunistico Provinciale

Il Piano faunistico-venatorio della provincia di Cuneo attualmente in vigore è stato adottato dal Consiglio Provinciale con D.C.P. n. 10-32 del 30/06/2003 ed è diventato esecutivo con provvedimento n. 102-10160 del 28/7/2003 della Giunta Regionale. È stato più volte oggetto di aggiornamento, l'ultimo dei quali avvenuto con l'approvazione della D.C.P. n. 20 del 4 maggio 2020.

In merito all'ultimo aggiornamento del piano risultano in parte modificati alcuni confini delle ZRC (Zona di ripopolamento e cattura) interessate dal progetto, come si evince dal confronto tra gli stralci seguenti.



Figura 7-17 Cartografia generale del Piano faunistico 2003-2008 considerato nel SIA 2011 (in blu l'area di intervento)

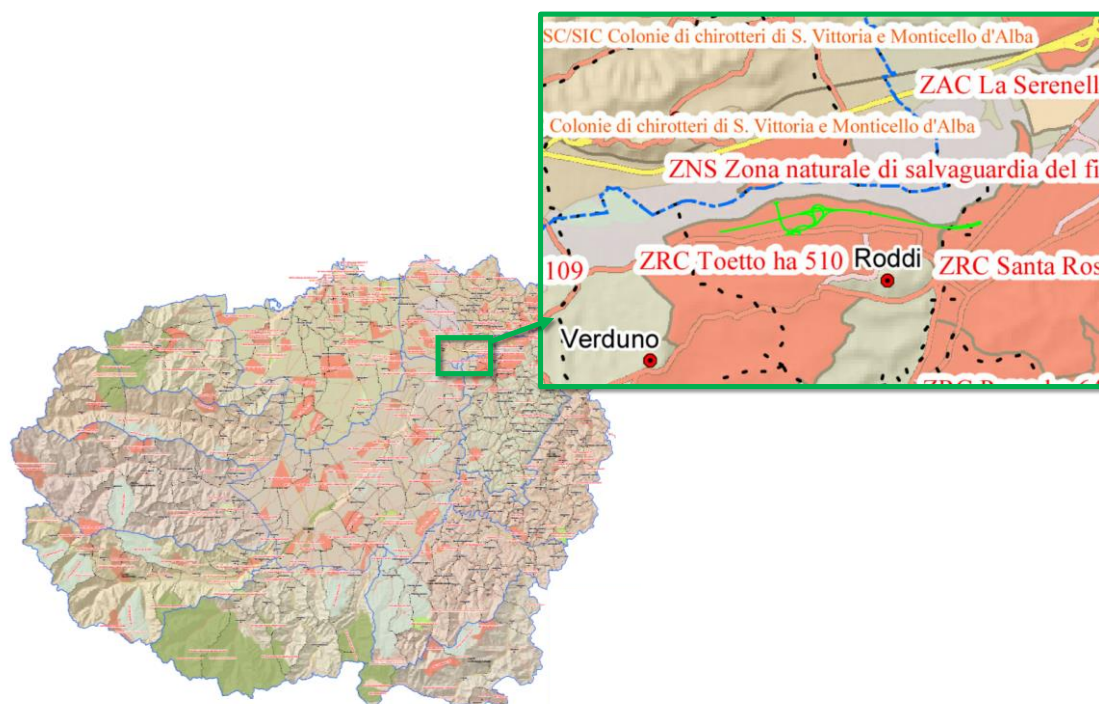


Figura 7-18 Cartografia generale del Piano faunistico aggiornato al 2020 (in verde il tracciato Lotto II.6.b)

Per quanto si osserva dalle figure precedenti, con particolare riferimento alla ZRC Toetto, la superficie complessiva della stessa, interessata dal tracciato di progetto risulta mediamente diminuita; perciò per quanto detto, dall'analisi del piano di settore non si rilevano modifiche sostanziali rispetto a quanto già descritto in fase di SIA.

7.4.3 Piano Assetto Idrogeologico (PAI) e Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGR)

Coerentemente con l'obiettivo perseguito dalla presente Relazione si è proceduto alla verifica dell'attuale aggiornamento della pianificazione del settore in oggetto.

Relativamente al PAI, che costituisce lo strumento rispetto al quale è stato sviluppato e verificato il progetto, di seguito si riporta il confronto tra le mappe delle fasce fluviali indicate nel PAI del 2001, considerato nella stesura del SIA 2011, e le fasce presentate dall'ultimo aggiornamento del PAI del 2014³.

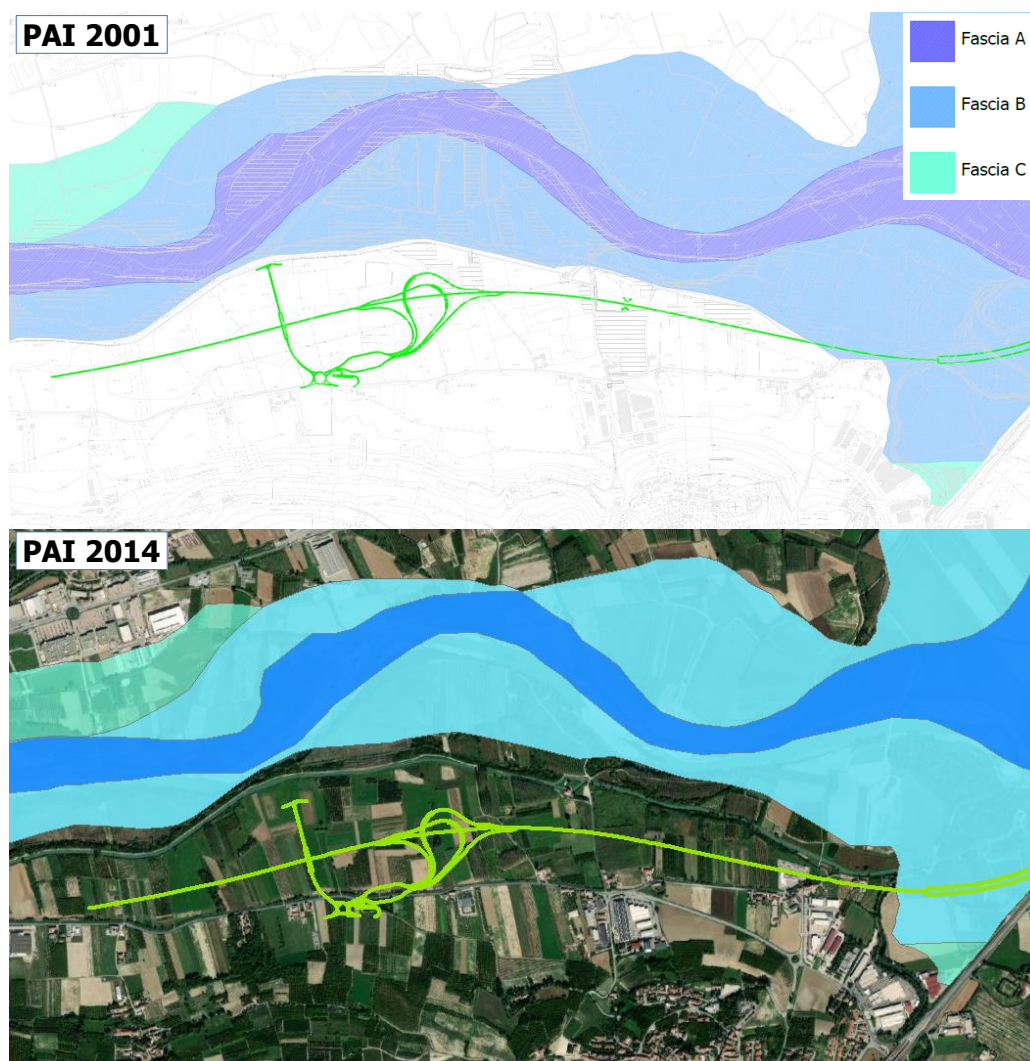


Figura 7-19 Confronto mappatura fasce fluviali PAI

³ <https://pai.adbpo.it/index.php/documentazione-pai/>



Dall'immagine precedente risulta evidente come, nell'area interessata dalla tratta in esame, le indicazioni del Piano di assetto idrogeologico dell'AdB del Fiume Po siano rimaste invariate rispetto a quanto considerato nello SIA ed oggetto di compatibilità ambientale.

Per completezza si riporta quando indicato dalla Pianificazione di Distretto (PGR) introdotta a partire dal 2016. Il comitato istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, con Deliberazione n. 2 del 3 marzo 2016, ha approvato il Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGR) del fiume Po. Tale strumento, in coordinamento anche con Il Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Po, ha lo scopo di definire 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.

Il piano si prefigge tre obiettivi principali, ovvero:

1. migliorare nel minor tempo possibile la sicurezza delle popolazioni esposte utilizzando le migliori pratiche e le migliori tecnologie disponibili a condizione che non comportino costi eccessivi;
2. stabilizzare nel breve termine e ridurre nel medio termine i danni sociali ed economici delle alluvioni;
3. favorire un tempestivo ritorno alla normalità in caso di evento.

Considerando la porzione di territorio italiano che il bacino del Po occupa, tale pianificazione è stata effettuata, articolandola su più livelli istituzionali, ovvero coinvolgendo regioni, sia le provincie, per arrivare sino ai comuni.

Tale strategia ha permesso e permetterà il raggiungimento di obiettivi locali sempre più specifici, con il risultato di allocare i finanziamenti per le opere di prevenzione in base alle priorità ed urgenze di specifiche porzioni di territorio.

A tal proposito il piano tiene conto anche della attuale organizzazione del sistema nazionale per la prevenzione, previsione e gestione dei rischi naturali per favorire l'attuazione delle misure e per confermare che le autorità statali, regionali e locali, con le loro azioni congiunte, lavorano insieme per la gestione dei rischi di alluvioni.

Considerate tali obiettivi, il PGR non ha lo scopo di sostituirsi al PAI vigente ma di integrarlo, fornendo un quadro di riferimento per il suo futuro aggiornamento, così come indicato dalla delibera n. 5 del 7 dicembre 2016 del Comitato Istituzionale dell'AdB del fiume Po.

Di seguito si riporta uno stralcio della mappa di pericolosità predisposta nell'ambito della revisione 2019, adottata con delibera n. 7 del 20 dicembre 2019 (entrata in vigore dal 16 marzo 2020, data della sua pubblicazione sul sito istituzionale dell'Autorità).

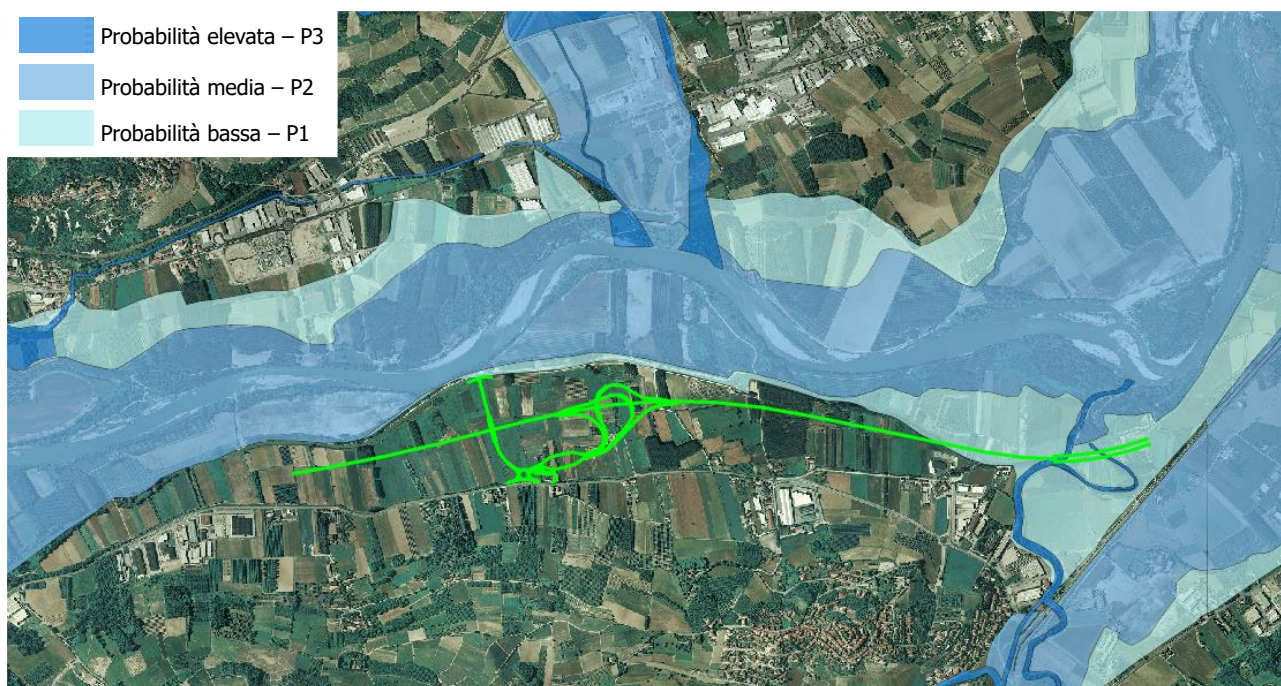


Figura 7-20 Stralcio mappa pericolosità alluvioni del PGRA (fonte: <https://pianoalluvioni.adbpo.it/mappe-della-pericolosita-e-del-rischio-di-alluvione/>)

Così come per le fasce fluviali individuate dal PAI, anche per il PGRA l'unico interessamento di aree a pericolosità è quella in corrispondenza dell'attraversamento e sistemazione idraulica del torrente Talloria.

Per questa zona, le mappe del PGRA evidenziano che il progetto si trova all'interno dell'area con probabilità di alluvione media, con tempi di ritorno tra 100 e 200 anni.

Ai fini dell'analisi in atto e nello specifico della verifica di sussistenza di cambiamenti significativi tali da modificare i presupposti alla base del decreto di compatibilità ambientale, è importante rilevare che, a prescindere dallo strumento pianificatorio al quale ci si riferisce, il parametro per le verifiche idrauliche assunto nel tempo di ritorno pari a 200 anni, così come richiesto dal PAI, non è in contrasto quello del PGRA.

7.5 Sistema dei vincoli e delle tutele

In merito al sistema dei **Beni culturali** (D.Lgs. 42/2004 e smi, Parte II), non si rilevano interferenze con il tracciato di progetto; nell'area di studio sono presenti alcuni beni, rilevati dal Sistema Informativo Territoriale di Vincoli in Rete del MiC e dalla ricognizione dei documenti redatti all'interno del SIA, già oggetto di valutazione (cfr. T.07 Carta dei Vincoli e delle Tutele – rapporto con l'opera):

- Beni architettonici puntuali di interesse culturale dichiarato tutelati ai sensi dell'art. 10 (ex L. 1089/39)
- Beni archeologici puntuali di interesse culturale dichiarato tutelati ai sensi dell'art. 10 (ex L. 1089/39)

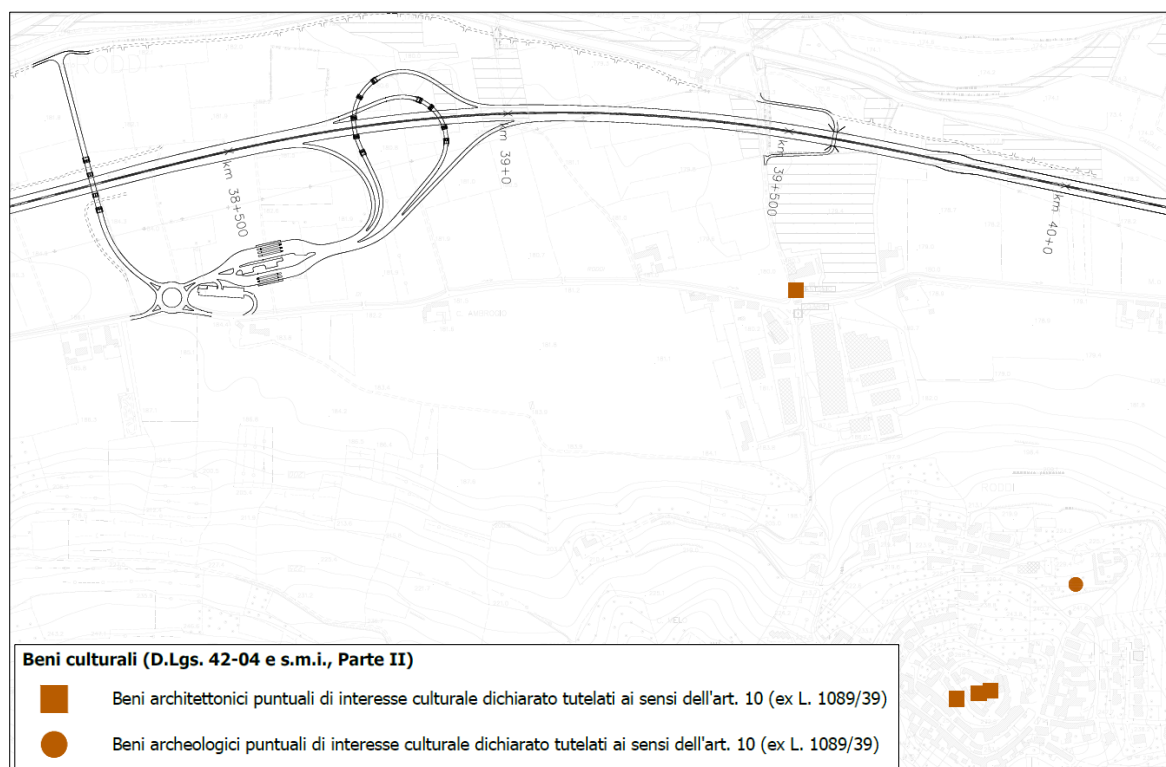


Figura 7-21 Beni culturali (stralcio elaborato T.07 Carta dei Vincoli e delle Tutele – rapporto con l'opera)

Per quanto concerne i **Beni paesaggistici** (D.Lgs. 42-04 e s.m.i., Parte III), a fronte dell'approvazione del PPR con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, nel presente paragrafo sono analizzate le disposizioni normative del nuovo Piano in merito ai beni paesaggistici interessati dall'opera progettuale oggetto di indagine.

Osservando l'elaborato cartografico T.03 "Piano Paesaggistico Regionale: Beni paesaggistici", allegato alla presente Relazione, si evince come l'opera, confermando quanto già riportato nello SIA, e nella Relazione paesaggistica, formulata ai sensi del D.lgs. 42/2004 e smi nell'ambito della medesima procedura di VIA, interessi i beni lett. c) "I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con R.D. n. 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna. Per tali beni paesaggistici si riporta di seguito quanto disposto dalle norme del Piano Paesaggistico, specificando che le previsioni di tali beni sono definite da quelle delle componenti in essi ricadenti.

Nel paragrafo 7.3.2, dedicato al PPR, già è stata analizzata in maniera estesa la sezione relativa al Sistema Idrografico (art. 14 NdA) del quale fa parte, rappresentato nella Tavola P2, e nel Catalogo, il sistema dei **fiumi, torrenti e corsi d'acqua e le relative sponde per una fascia di 150 metri ciascuna**, tutelati ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera c., del D. Lgs. 42/04. Si riporta di seguito quindi una sintesi degli aspetti principali emersi.

Il PPR riconosce il sistema idrografico delle acque correnti, composto da fiumi, torrenti, corsi d'acqua e dalla presenza stratificata di sistemi irrigui, quale componente strutturale di primaria importanza per il territorio regionale e risorsa strategica per il suo sviluppo sostenibile, individuandone le zone fluviali d'interesse paesaggistico da assoggettare a specifiche misure di tutela.



In tal caso, le aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. c) del D.lgs. 42/2004, insieme alle fasce A e B del PAI, compongono le zone fluviali "interne" così come definite dal PPR.

Per tali zone fluviali, al fine di garantirne il miglioramento delle condizioni ecologiche e paesaggistiche, fermi restando, per quanto non attiene alla tutela del paesaggio, i vincoli e le limitazioni dettate dal PAI, nonché le indicazioni derivanti da altri strumenti di pianificazione e programmazione di bacino, si provvede a:

- I. limitare gli interventi trasformativi che possano danneggiare gli eventuali fattori caratterizzanti il corso d'acqua, quali cascate e salti di valore scenico, e interferire con le dinamiche evolutive del corso d'acqua e dei connessi assetti vegetazionali;
- II. assicurare la riqualificazione della vegetazione arborea e arbustiva ripariale e dei lembi relitti di vegetazione planiziale, anche sulla base delle linee guida predisposte dall'Autorità di bacino del Po in attuazione del PAI.

All'interno delle zone fluviali, ferme restando le prescrizioni del PAI, nonché le indicazioni derivanti dagli altri strumenti della pianificazione di bacino, per quanto non attiene alla tutela del paesaggio, province e comuni, in accordo con le altre autorità competenti, prevedono:

- I. il ricorso prioritario a tecniche di ingegneria naturalistica per la realizzazione delle opere di protezione delle sponde;
- II. il ripristino della continuità ecologica e paesaggistica dell'ecosistema fluviale;
- III. azioni di restauro ambientale e paesaggistico mirate alla salvaguardia di aree a particolare fragilità ambientale e paesaggistica;
- IV. il recupero e la riqualificazione delle aree degradate o abbandonate.

All'interno delle zone fluviali "interne", ferme restando le prescrizioni del PAI, nonché le indicazioni derivanti dagli altri strumenti della pianificazione di bacino per quanto non attiene la 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 attraverso la ricostituzione della continuità ambientale del fiume e il 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;
- b. la realizzazione degli impianti di produzione idroelettrica deve rispettare gli eventuali fattori caratterizzanti il corso d'acqua quali cascate e salti di valore scenico, nonché essere coerente con i criteri localizzativi e gli indirizzi approvati dalla Giunta regionale.

Oltre a quanto riportato, come nel caso dei beni culturali, si elenca per completezza quanto rilevato nell'area ma che non interessa l'opera di progetto, per quanto concerne altri beni paesaggistici:

- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001 n. 227, articolo 142, comma 1 lett. g) D.Lgs. 42/04;
- le zone gravate da usi civici, articolo 142, comma 1 lett. h) D.Lgs. 42/04;



- le zone di interesse archeologico, articolo 142, comma 1 lett. m) D.Lgs. 42/04.

Per quanto concerne il *Vincolo Idrogeologico* (R.D. 3267/1923), questo non interferisce con il tracciato di progetto, così come per quanto riguarda il sistema delle aree protette, con l'area afferente alla Rete Natura 2000, *Zona Speciale di Conservazione* "IT1160029 Colonie di chiroterri di S. Vittoria e Monticello d'Alba", che si trova ad una distanza di circa 1,5 km dal punto più prossimo del tracciato. Quest'area è rimasta invariata nella sua perimetrazione come da SIA, mentre ne è cambiata la denominazione, da SIC (Sito di Interesse Comunitario) a ZPS (Zona di Protezione Speciale).

Da quanto riportato sin qui si evince che i beni interessati dall'opera progettuale sono quelli di tipo paesaggistico (nella fattispecie afferenti al D.Lgs. 42/04, art. 142, c.1 lett. c)), risultano confermarsi quelli già individuati nello SIA e nella Relazione paesaggistica presentata nell'ambito della medesima procedura di VIA.

Per tali beni le norme del nuovo PPR non stabiliscono prescrizioni più restrittive rispetto a quanto già considerato nello stesso SIA e Relazione paesaggistica, pertanto è possibile affermare che nell'ambito della presente verifica non è emersa alcuna variazione tale da modificare il rapporto tra l'opera progettuale ed i beni paesaggistici da essa interessati.

7.6 Siti UNESCO

Analizzando l'elaborato cartografico T.09 "Carta dei Siti UNESCO – rapporto con l'opera", emerge, come conferma di quanto indicato nello SIA, come la tratta in esame ricada interamente all'interno della Buffer zone del Sito UNESCO "I paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato".

In ragione dell'avvenuta approvazione del nuovo PPR del Piemonte con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, è stata quindi analizzata la normativa di piano in merito alla disciplina del sito in questione.

Come dettato dall'art. 10 delle NdA del PPR, in conformità con l'art. 135 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., il Piano definisce per ciascun ambito di paesaggio gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica, con particolare attenzione alla salvaguardia dei paesaggi rurali e dei siti inseriti nella lista del Patrimonio mondiale dell'Unesco.

L'art. 135 co. 4 lett. d) del predetto Decreto stabilisce che per ciascun ambito il Piano deve definire apposite prescrizioni e previsioni ordinate in particolare alla individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio, in funzione della loro compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati, con particolare attenzione alla salvaguardia dei paesaggi rurali e dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO.

I "Paesaggi vitivinicoli del Piemonte Langhe-Roero e Monferrato" sono ricompresi tra i luoghi ed elementi identitari costituenti principale patrimonio storico-culturale e architettonico, nonché luoghi la cui immagine è ritenuta di particolare valore simbolico nella percezione sociale locale, in quanto:



- a. connessi tradizionalmente a eventi o valori di tipo storico, devozionale, tradizionale e d'uso sociale dello spazio;
- b. connessi a una notorietà o fama turistica consolidata;
- c. evocati da rappresentazioni di interesse artistico.

Il PPR quindi stabilisce le "Norme per i Siti e le relative aree esterne di protezione inseriti nella lista del Patrimonio mondiale dell'Unesco" riconoscendo i Siti (core zone) e le relative aree esterne di protezione inseriti nella lista del Patrimonio mondiale dell'UNESCO (buffer zone) come ambiti meritevoli di salvaguardia, ai sensi dell'articolo 135, comma 4, lettera d. del D.lgs. 42/2004 e smi, e per tali ambiti assume quali obiettivi prioritari:

- a. la salvaguardia dell'identità storica e culturale,
- b. la tutela del patrimonio edilizio di impianto storico,
- c. la salvaguardia dell'integrità territoriale da non frammentare,
- d. la salvaguardia dell'impianto scenico paesaggistico-percettivo,
- e. la valorizzazione e la fruizione delle risorse del patrimonio agricolo-produttivo, storico-artistico e ambientale;

applicando a essi direttive e prescrizioni da osservare.

L'interessamento del tracciato è relativo alla buffer zone dei "Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato" per la quale è prevista, a livello di **direttive**:

Nei Siti (core zone) e nelle relative aree esterne di protezione (buffer zone), di cui al comma 2, lettera a., i piani locali, in coerenza con i relativi piani di gestione, specificano la disciplina relativa agli interventi di trasformazione, prevedendo una normativa di dettaglio che garantisca la tutela delle visuali dalla buffer zone alla core zone e viceversa, nonché assicuri la conservazione e la valorizzazione degli elementi del paesaggio rurale e naturale, delle tipologie edilizie, delle tecniche costruttive, dei materiali, degli altri caratteri tipizzanti che connotano il patrimonio costruito con particolare riferimento alle modalità di realizzazione degli interventi di recupero e delle eventuali nuove costruzioni e infrastrutture.

A livello di **prescrizioni**, al comma 6 dell'art. 33 delle NdA viene stabilito come nei Siti (core zone) e nelle relative aree esterne di protezione (buffer zone), in aggiunta a quanto previsto dalle norme del Ppr, si rimanda ai contenuti delle Linee guida operative approvate dalla Giunta regionale con DGR n. 26-2131 del 21 settembre 2015, come riferimento per gli strumenti urbanistici ed edilizi dei comuni ricadenti in tali ambiti, allo scopo di consolidare la rete di tutela esistente, e finalizzate a:

- a. mantenere l'uso agrario e in particolare vitivinicolo del territorio, in continuità con la tradizione storica culturale locale;
- b. tutelare i luoghi del vino, quali i vigneti, i manufatti legati alla coltivazione e produzione viticola e alla vinificazione (cascine, ciabot, cantine, ecc.), i luoghi e gli spazi pubblici per la commercializzazione dell'uva e del vino;
- c. conservare e valorizzare il patrimonio edilizio storico, rurale e urbano, e le trame insediative;



- d. tutelare i siti e i contesti di valore scenico ed estetico e le visuali, con particolare attenzione ai rapporti visivi fra buffer zone e core zone e alla conservazione dei profili paesaggistici e delle linee di crinale collinari;
- e. mantenere l'immagine articolata e plurale del paesaggio vitivinicolo piemontese;
- f. garantire un alto livello qualitativo degli interventi edilizi;
- g. riqualificare e valorizzare le aree compromesse, mitigando gli elementi di detrazione visiva, con particolare attenzione alla valorizzazione degli assi viari di accesso alla core zone.

Fermo restando l'approvazione del nuovo Piano Paesaggistico, i contenuti dello stesso ed i dettami delle NdA in merito ai Siti UNESCO non variano rispetto all'ultimo aggiornamento effettuato, non rilevando pertanto modifiche sostanziali.

8 L'INVARIANZA DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Con il termine invarianza, nella presente relazione si intende dar conto di come il contesto territoriale ed ambientale all'interno del quale la tratta in esame si inserisce, non abbia subito, allo stato attuale, quei «cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato in sede di sede di VIA»; tale analisi ha lo scopo di conseguire la terza proroga del decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-2011-576 del 28 ottobre 2011, in merito alla tratta denominata Lotto.II.6b.

L'invarianza del contesto di riferimento costituisce pertanto l'esito dell'attività sin qui svolta finalizzata nel documentare se i cambiamenti intervenuti nell'ambito del contesto territoriale ed ambientale di riferimento nel corso del decennio 2011÷2021 abbiano una significatività tale da modificare i presupposti alla base del giudizio di compatibilità espresso nell'ambito del predetto Decreto.

Le analisi svolte hanno permesso di dimostrare che, per i temi centrali emersi dall'analisi dei pareri espressi dalla MATTM (ora MiTE) e dal MIBACT (ora MIC), non è scaturito alcun elemento tale da modificare in modo sostanziale il quadro ambientale documentato nello SIA ed assunto alla base del giudizio di compatibilità espresso.

Inoltre anche la revisione e l'aggiornamento delle condizioni di stato e della disciplina normativa/pianificatoria documentata all'interno della presente relazione non aggiungono elementi tali da considerare modificato in modo sostanziale lo stato dei luoghi interessati dal progetto.

Entrando nel merito, per avere contezza di quanto e come le potenziali modifiche siano sostanzialmente non significative, si possono consultare, oltre a quanto riportato a livello testuale negli aggiornamenti dei piani, gli elaborati relativi sia al confronto delle foto aeree tra le annualità 2011 e 2021 (T.02 "Foto aerea di confronto tra lo stato del territorio 2011 – 2021") che all'elaborato T.10 "Carta delle invarianze".

In particolare nella Carte delle invarianze, se per invarianze sono stati riportati quegli elementi del contesto che non hanno subito variazione (2011), con il termine "varianze" è stato invece cartografato al contrario quanto è cambiato ad oggi rispetto al 2011.

Per quanto più specificatamente concerne la *struttura territoriale ed assetto insediativo*, si è potuto osservare come il contesto di riferimento circostante l'opera in progetto non abbia subito alcuna sostanziale modifica per quanto riguarda il grado di antropizzazione del territorio in termini di armatura viaria e di consistenza delle aree urbanizzate sia a prevalente connotazione residenziale sia di quella industriale e terziaria; difatti l'unica modifica sostanziale riguarda l'aggiunta di alcuni insediamenti di tipo commerciale, nell'asse intorno alla SS231, ad ogni modo sufficientemente lontani dall'opera e di superficie ridotta rispetto a quanto già esistente.

Di conseguenza, tale invarianza permette di confermare anche quella relativa ai ricettori esposti all'inquinamento atmosferico ed acustico.

Con riferimento a tale ultimo aspetto si rileva inoltre che, anche sotto il profilo della normazione delle condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento acustico, l'analisi dello stato approvativo dei Piani di classificazione acustica comunale e la verifica dei contenuti di quelli che hanno subito degli aggiornamenti nel corso degli anni, non ha evidenziato alcun cambiamento che

possa essere ritenuto significativo specialmente se considerato in funzione delle presenze antropiche (cfr. § 7.2.2). Difatti dall'analisi gli aggiornamenti normativi che hanno riguardato i due Comuni interessati dal Lotto II.6.b, non è stato rilevato un cambiamento delle indicazioni dei piani di classificazione acustica rispetto ai precedenti.

Per quanto concerne lo *stato della qualità dell'aria* (cfr. § 7.2.1), si evidenzia che dal confronto effettuato tra i valori di concentrazione documentati nell'ambito della compatibilità paesaggistica (dati anno 2007) e quelli relativi all'annualità 2019 e fermo restando i dati come sopra indicati, è emersa una situazione mediamente stabile rispetto allo stato di qualità dell'aria per tutti gli inquinanti considerati.

In analogia a quanto condotto per le tematiche più strettamente correlate alle componenti ambientali di cui sopra, nell'ambito della presente indagine si è proceduto anche ad una revisione del quadro pianificatorio analizzato e del sistema dei vincoli e delle tutele considerato nell'ambito dello SIA, al fine di riscontrare eventuali modifiche e/o integrazioni intervenute negli strumenti pianificatori e, se del caso, analizzarne la significatività.

Per quanto attiene alla *pianificazione separata del settore ambiente*, gli strumenti pianificatori che hanno avuto una modifica nel corso del decennio scorso, sono stati la Proposta di Piano di Tutela delle Acque (approvata con D.G.R. n. 64-8118 del 14 dicembre 2018), il Piano Faunistico Provinciale di Cuneo (approvato con D.C.P. n.20 del 04/05/2018, aggiornato con D.C.P. n.20 del 04/05/2020) e il Piani di Assetto idrogeologico, aggiornato nel 2014.

I suddetti Piani ad ogni modo non hanno modificato nella sostanza il quadro analizzato nei precedenti aggiornamenti in merito alla realizzazione dell'opera.

Relativamente alla *pianificazione ordinaria generale di livello territoriale*, a partire dal 2005, la Regione Piemonte ha avviato un processo di rinnovamento del sistema della pianificazione regionale del territorio attraverso la redazione di nuovi strumenti, quali il Piano Territoriale Regionale - PTR, approvato con DCR n. 122-29783 del 21/07/2011, ed il Piano Paesaggistico Regionale - PPR, approvato con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017.

Tali strumenti, ciascuno per la propria competenza, suddividono il territorio regionale in ambiti, Ambito di Integrazione Territoriale del PTR ed Ambiti di Paesaggio del PPR, e per ognuno di questi definiscono gli obiettivi specifici e le linee di azione da prendere in considerazione in sede di programmi o piani, generali o di settore, provinciali o locali, al fine di perseguire le strategie di sviluppo comuni.

In riferimento alla strategia 3 "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica", il PTR, per quanto riguarda l'Ambito di Integrazione Territoriale n. 25 di Alba, prevede tra le linee di azione volte al raggiungimento degli obiettivi quella del Completamento dell'autostrada di Cuneo; allo stesso modo, il PPR, per l'Ambito di paesaggio n. 64 "Basse Langhe", prevede come linea di azione finalizzata al raggiungimento degli obiettivi quella della "Mitigazione delle opere infrastrutturali connesse al potenziamento dell'autostrada Asti-Cuneo" (Obiettivo specifico 3.1.2 declinato per l'ambito 64).

Quanto previsto sia dal PTR sia dal PPR non modifica il quadro delle coerenze intercorrenti tra gli obiettivi perseguiti da detti piani e l'opera in progetto, riscontrato nello SIA.

In merito alla *pianificazione ordinaria generale locale*, dal 2011 ad oggi, i due Comuni interessati dalla tratta Lotto II.6.b, hanno aggiornato i rispettivi strumenti urbanistici (PRGC), ma senza che questo abbia comportato l'introduzione di elementi tali da modificare il quadro di contesto esaminato nello SIA, e con esso, il rapporto tra opera e pianificazione preso in considerazione.

In merito al *sistema dei vincoli e delle tutele*, le uniche interferenze dirette dell'opera riguardano alcuni *beni paesaggistici*, le disposizioni dei quali, previste dal PPR, sono contenute all'interno di quelle relative alle componenti paesaggistiche nelle quali ricadono detti beni.

A tale riguardo, premesso che la ricognizione dello stato dei vincoli non ha evidenziato variazioni di rilievo rispetto al quadro rappresentato nello SIA, l'analisi delle disposizioni del nuovo PPR relative ai beni paesaggistici non ha evidenziato prescrizioni più restrittive rispetto a quanto già considerato. Anche in tal caso è quindi possibile concludere che le modifiche intercorse non hanno determinato cambiamenti significativi rispetto al quadro precedentemente documentato.

Per quanto concerne il tema dei *Siti UNESCO*, l'ambito interessato dall'opera in progetto ricade all'interno della "buffer zone"⁴, dei "Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato". L'analisi effettuata (è stata condotta alla luce dell'avvenuta approvazione del nuovo PPR con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017. Le Norme di attuazione del Piano dedicano parte delle specifiche disposizioni di cui all'articolo 33 "Luoghi ed elementi identitari" ai Siti ed alle relative aree esterne di protezione inseriti nella lista del Patrimonio mondiale dell'Unesco. In particolare, una volta stabilito che «il PPR riconosce i Siti (core zone) e le relative aree esterne di protezione (buffer zone) inseriti nella lista del Patrimonio mondiale dell'Unesco come ambiti meritevoli di salvaguardia, ai sensi dell'articolo 135, comma 4, lettera d) del D.Lgs. 42/04» e definiti gli obiettivi ad essi relativi, al comma 6 (sempre dello stesso art. 33 delle NdA) dispone che «nei Siti (core zone) e nelle relative aree esterne di protezione (buffer zone) [...], in aggiunta a quanto previsto dalle norme del PPR, si rimanda ai contenuti delle Linee guida operative predisposte dalla Giunta regionale come riferimento per gli strumenti urbanistici ed edilizi dei comuni ricadenti in tali ambiti, allo scopo di consolidare la rete di tutela esistente e finalizzate al conseguimento di una serie di obiettivi tra i quali si evidenzia quello di tutelare i siti e i contesti di valore scenico ed estetico e le visuali, con particolare attenzione ai rapporti visivi fra buffer zone e core zone e alla conservazione dei profili paesaggistici e delle linee di crinale collinari».

Alla luce di quanto esposto, effettuata l'analisi degli aggiornamenti normativi nonché degli elaborati cartografici a supporto della documentazione, è possibile affermare che nella sostanza non si riscontrano elementi significativi tali da mettere in luce una modifica evidente dello stato dei luoghi rispetto all'ultima proroga ottenuta in merito alla realizzazione dell'intervento di progetto.

⁴ Le buffer zone, come precedentemente indicato, sono definite come aree di protezione delle aree d'eccellenza selezionate, rappresentate dalle "Core zone"