



Autostrada Asti-Cuneo

ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI ALBA

PROGETTO DEFINITIVO

09 - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

09.01 - Parte generale

Relazione Parte 1 - L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

IMPRESA 	PROGETTISTA 	INTEGRATORE ATTIVITA' SPECIALISTICHE Dott. Ing. Salvatore Sguazzo Albo degli Ingegneri provincia di Salerno n. 5031 	COMMITTENTE Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. Direzione e Coordinamento: S.A.L.T. p.A. (Gruppo ASTM) Via XX Settembre, 98/E 00187 Roma
--	--	--	---

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTR.	APPROV.	RIESAME	DATA	SCALA
A	12-2022	EMISSIONE	Ing. Silvestre	Ing. Di Prete	Ing. Sguazzo	Ing. Sguazzo	DICEMBRE 2022	
							N. Progr.	
							09.01.01	

CODIFICA	PROGETTO	LIV	DOCUMENTO	REV	WBS
	P018	D	AMB RH 001	A	A331TA0000
					CUP
					G64E20002060005

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	VISTO DELLA COMMITTENTE
-------------------------------	-------------------------

INDICE

1. L'INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE ...	3
2. LA STRUTTURA DELLO STUDIO.....	6
3. LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ	11
3.1. OBIETTIVI E CRITICITÀ DAL PUNTO DI VISTA TECNICO	11
3.2. OBIETTIVI E CRITICITÀ DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE.....	12
4. LE CONFORMITÀ E LE COERENZE	13
4.1. L'INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PERTINENZA DELL'OPERA	13
4.2. LE CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE E CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	14
4.2.1. Beni culturali	15
4.2.2. Sito UNESCO	15
4.2.3. Beni paesaggistici.....	17
4.2.4. Aree protette e Rete Natura 2000	19
4.2.5. Vincolo idrogeologico	20
4.3. LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI PIANIFICAZIONE	21
4.3.1. Il Piano Territoriale Regionale (PTR)	21
4.3.2. Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR).....	23
4.3.3. Il Piano Territoriale Provinciale (PTP)	31
4.3.4. La pianificazione urbanistica comunale	33
4.3.5. La pianificazione del settore Trasporti.....	38
4.4. LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI BASE DELL'OPERA.....	43

1. L'INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Il presente Studio di Impatto Ambientale (di seguito SIA) ha per oggetto l'intervento di riqualifica funzionale della Tangenziale di Alba e dello svincolo Alba Nord Est. Il tracciato, localizzato quasi interamente presso il comune di Alba e per un breve tratto nei comuni di Guarene e Roddi, è parte dell'infrastruttura autostradale A33 "Asti-Cuneo", arteria di collegamento tra i comuni di Asti e Cuneo.

Tale autostrada, attualmente in parte in esercizio e in parte in costruzione, si articola in due tronchi tra loro connessi da un tratto di 19 km dell'Autostrada A6 Torino-Savona, tra Marene e Massimini, per un totale di 90 km, così divisi:

- Tronco 1, dalla città di Cuneo all'interconnessione di Massimini sulla A6 Torino-Savona;
- Tronco 2, dagli svincoli di Asti Est ed Asti Ovest della A21 Torino-Piacenza, sino allo svincolo di Marene sulla Autostrada dei Fiori Tronco A6 Torino-Savona.

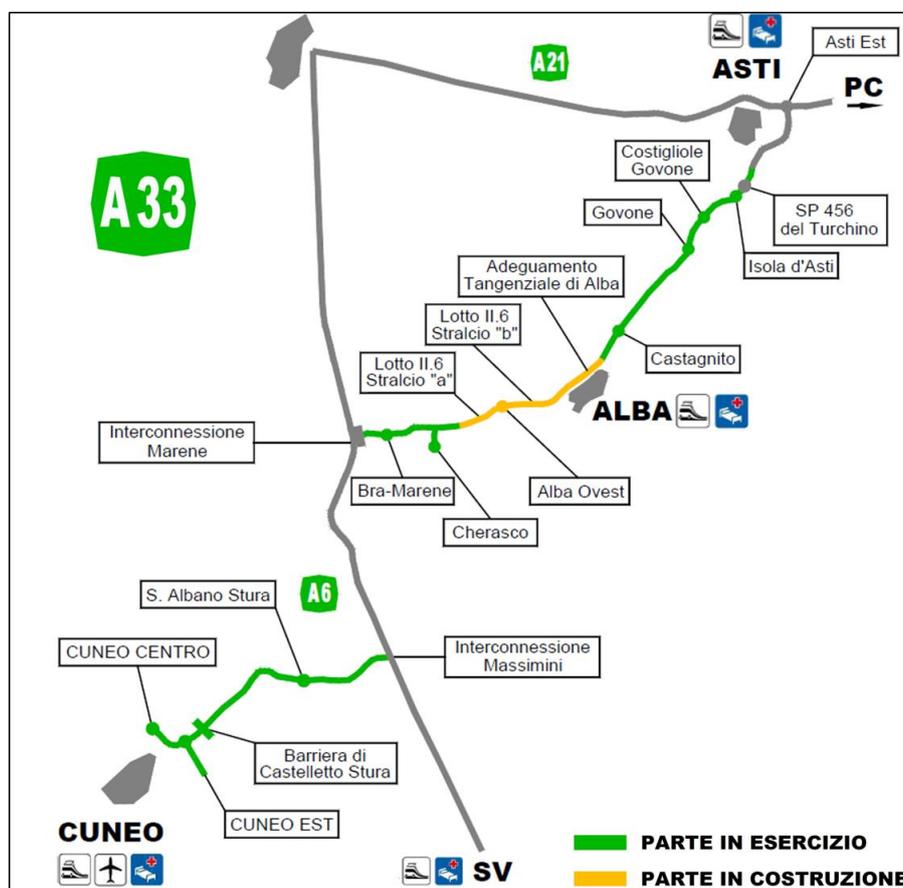


Figura 1-1 Quadro schematico Autostrada A33 Asti-Cuneo

Nello specifico, l'intervento di riqualifica della Tangenziale di Alba si inserisce come stralcio funzionale all'interno del nuovo itinerario autostradale Asti-Cuneo e risulta compresa fra il lotto 2.4 a nord/est ed il lotto 2.6 a sud/ovest.

L'adeguamento della Tangenziale di Alba renderà funzionale l'intero tronco II del collegamento autostradale tra il casello di Asti Est dell'A21 e il casello di Marene dell'A6. In considerazione della nuova funzione di collegamento di tipo autostradale all'interno dell'itinerario Asti-Cuneo che verrà assolta dalla tangenziale, il progetto di riqualifica prevede una serie di interventi di ammodernamento e adeguamento funzionale lungo il tracciato, allo scopo di elevare gli attuali standard ad un livello più consono e idoneo per un collegamento autostradale. In particolare, sono previsti i seguenti interventi:

- Riqualifica dello spartitraffico esistente con installazione di una barriera di sicurezza spartitraffico;
- Adeguamento dello sviluppo delle corsie di accelerazione e decelerazione;
- Inserimento di nuove piazzole di sosta lungo il tracciato coerenti con i criteri normativi;
- Installazione delle barriere di sicurezza e dei dispositivi di ritenuta bordo laterale lungo tutta la tangenziale e lo svincolo di Alba Nord-Est;
- Riqualifica della pavimentazione esistente e stesa di manti di usura drenanti fonoassorbenti;
- Riqualifica e modifica della segnaletica orizzontale e verticale;
- Installazione di barriere acustiche;
- Realizzazione di una nuova intersezione di tipo rotatorio per il collegamento dello svincolo alla viabilità locale a sud della tangenziale;
- Realizzazione di infrastrutture impiantistiche.

In considerazione dell'attuale assetto stradale della Tangenziale, la viabilità oggetto di riqualifica può essere divisa in due porzioni di tracciato (cfr. Figura 1-2):

- Il primo, avente un'estensione di circa 5,3 km, si estende lungo la Tangenziale di Alba tra le progressive 42+067 km e 47+364 km, comprendente oltre al tracciato stradale lungo l'Autostrada A33, anche gli svincoli di Alba Sud-Ovest, Alba centro e Alba Nord-Est;
- Il secondo tratto è invece esterno ai limiti di intervento lungo la Tangenziale ed è compreso fra lo svincolo di Verduno e l'inizio del tratto di collegamento funzionale.

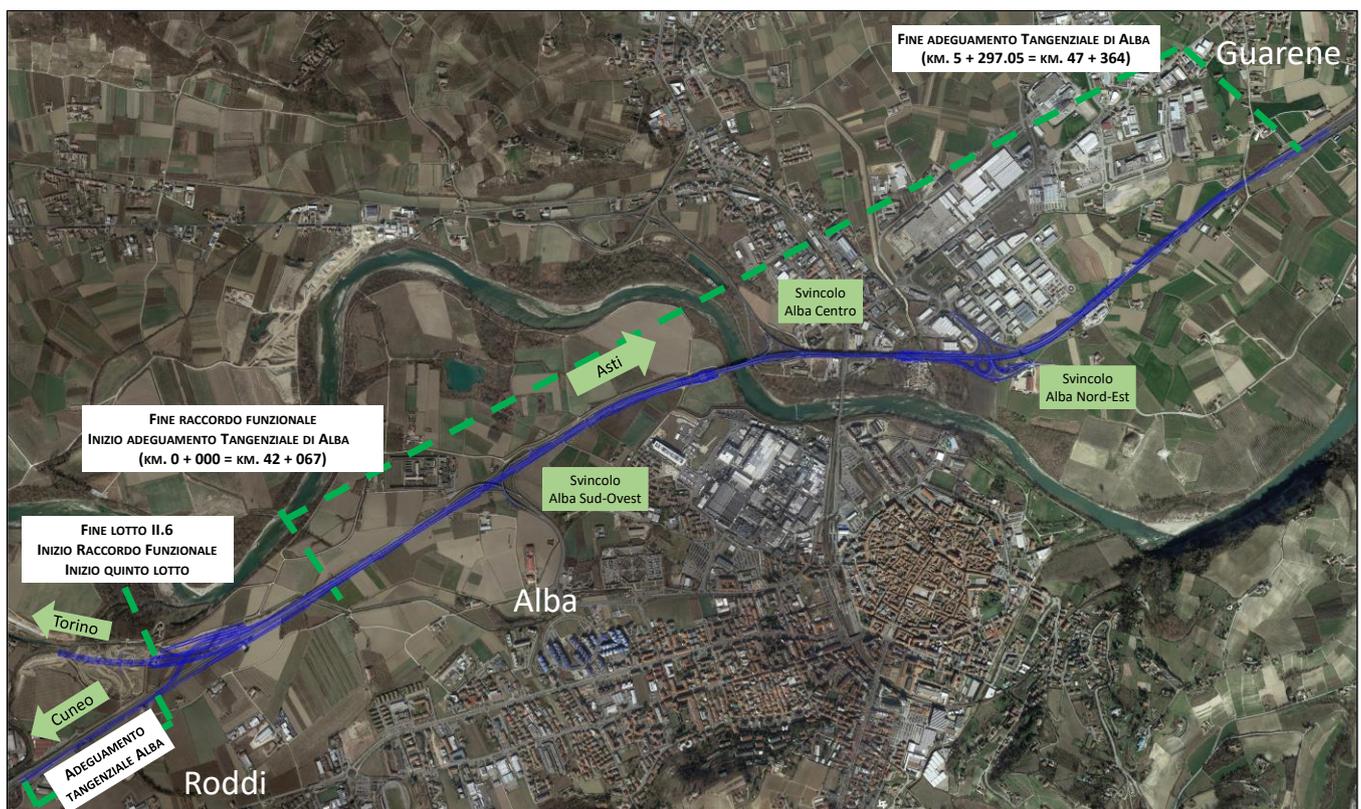


Figura 1-2 Inquadramento planimetrico dell'intervento

Come già è stato anticipato, attualmente gli unici tratti non ancora ultimati lungo l'autostrada A33 sono:

- Tronco II, lotto 6, denominato "Autostrada A33 Asti Cuneo. Tronco II, lotto 6 Roddi – Diga Enel", per il quale è stato espresso con decreto VIA DVA-DEC-2011-576 del 28 ottobre 2011 giudizio di

compatibilità ambientale positivo con prescrizioni, i cui termini di validità sono stati prorogati prima al 24/11/2018, con decreto ministeriale n. 220 del 08/08/2017, e successivamente al 24/11/2021 con decreto ministeriale n. 19 del 23/01/2020. Successivamente, il Ministero delle Infrastrutture e le Concessionarie A33 e A4, il 30 ottobre 2020 hanno sottoscritto gli Atti aggiuntivi alle Convenzioni uniche inerenti all'operazione di cross financing, che all'Art. 3.1 b prevede la realizzazione del Lotto II.6 in due stralci:

- II.6 A (*Completamento tra il lotto II.7 e Svincolo di Roddi*), il cui progetto definitivo è attualmente oggetto della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.;
- II.6 B (1° Stralcio Funzionale tra Tangenziale di Alba e la progressiva 5+000 compreso lo svincolo di Roddi), per il quale sono stati prorogati i termini di validità del decreto di compatibilità ambientale, con decreto ministeriale n.1 dell'11/03/2022, al 24/11/2024.

Da un punto di vista procedurale, l'intervento di Adeguamento della tangenziale di Alba è stato sottoposto ad una Valutazione Preliminare, ai sensi dell'art.6, comma 9, del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., la cui istanza è stata presentata dalla Società Asti Cuneo S.p.a al Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) con nota prot. 980 del 26/04/2022.

Successivamente, con nota prot. 80488 del 28/06/2022, il MiTE si è espresso richiedendo per il progetto in esame *“lo svolgimento di un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione dell'opera proposta attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006”*.

Stante la richiesta, il Proponente ha ritenuto opportuno sottoporre l'intervento in esame ad una procedura di Valutazione Ambientale, di cui il presente documento ne costituisce lo studio.

Da un punto di vista strettamente procedurale – ambientale, il riferimento normativo principale che disciplina le opere soggette a valutazione di Impatto Ambientale è rappresentato dal Testo Unico Ambientale D.Lgs 152/2006 “Norme in materia ambientale” e s.m.i, con particolare riferimento alle novità introdotte dal D.Lgs 104/2017. Il testo unico, infatti, disciplina le principali procedure in termini di valutazioni ambientali (con particolare riferimento alla Valutazione di Impatto Ambientale) e individua le classi dimensionali degli interventi che devono essere sottoposti alle procedure di valutazione ambientale, nonché l'ente competente alla valutazione (Stato o Regione). Secondo quanto disposto dall'articolo 6, comma 7, lettera a):

”7). La VIA è effettuata per:

- a) i progetti di cui agli allegati II e III alla parte seconda del presente decreto”*

Nello specifico l'opera in esame rientra tra i progetti per i quali deve essere effettuata Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, come indicato al punto 10, Allegato II alla Parte seconda *“Progetti di competenza statale”*:

...

“10) Opere relative a:

- autostrade e strade extraurbane principali”*

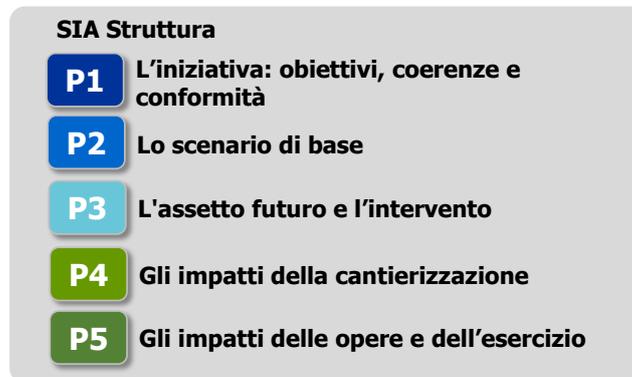
(fattispecie così modificata dall'art. 22 del D.Lgs n. 104 del 2017)

Stante quanto sinora sinteticamente evidenziato in termini di quadro normativo, ed in considerazione dell'attuale stato di aggiornamento dello stesso, si è scelto di redigere uno studio ambientale (studio di impatto ambientale) che fosse in grado di soddisfare in termini di contenuti sia la normativa ambientale (D.lgs. 152/06 e smi) sia la normativa sulla progettazione (D.Lgs 50/2016, DPR 120/2010).

Di seguito viene riportata la struttura dello SIA, le motivazioni poste a base dell'intervento nonché le conformità e le coerenze con il quadro pianificatorio di riferimento.

2. LA STRUTTURA DELLO STUDIO

Nello specifico, rispetto a quanto espresso al capitolo precedente, il presente Studio di Impatto ambientale si compone di 5 Parti:



Il presente Studio è redatto in conformità alla normativa vigente, considerando quanto indicato dal DL.gs. 152/2006 e smi in particolare da quanto dettato dall'Allegato VII, di cui all'articolo 25 co. 4 del D.Lgs. 104/2017.

Si evidenzia inoltre che per la redazione dello SIA sono state prese a riferimento le Linee Guida SNPA, 28/2020 "Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale", approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA)¹; la pubblicazione delle Linee Guida SNPA, ha infatti concretizzato quanto previsto dall'art. 25, co. 4 del D.Lgs. 104/2017, ed hanno permesso l'uniformazione, la standardizzazione e la semplificazione dello svolgimento della valutazione di impatto ambientale.

Al fine di fornire un quadro complessivo delle principali tematiche affrontate all'interno di ogni parte si può far riferimento alla figura sottostante.

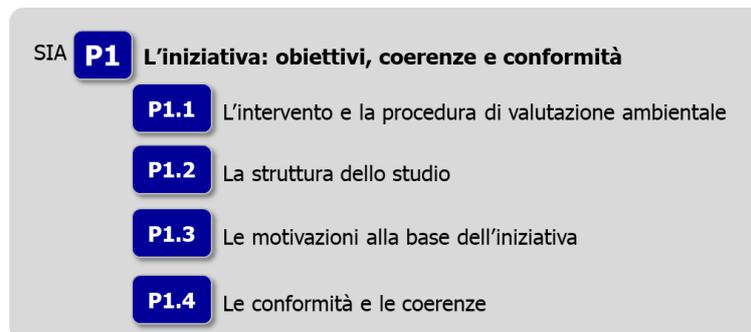


Figura 2-1 Struttura della presente parte P1 del SIA

¹ISBN 978-88-448-0995-9, maggio 2020.

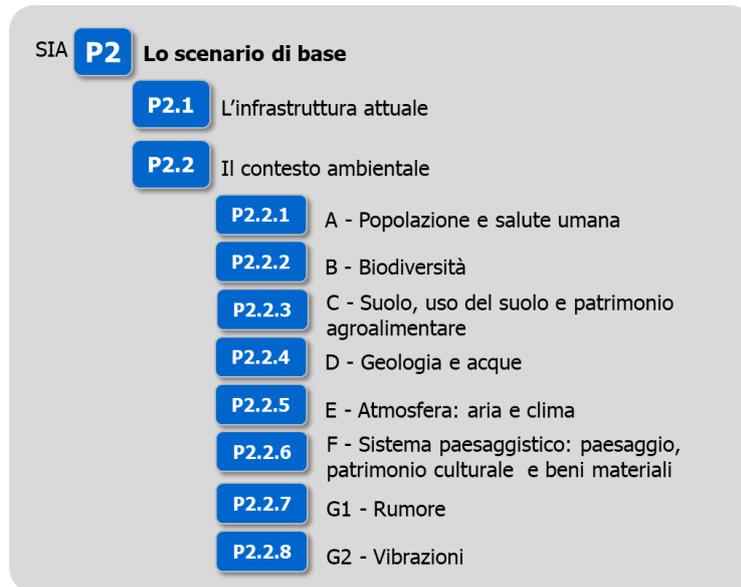


Figura 2-2 Struttura della parte P2 del SIA

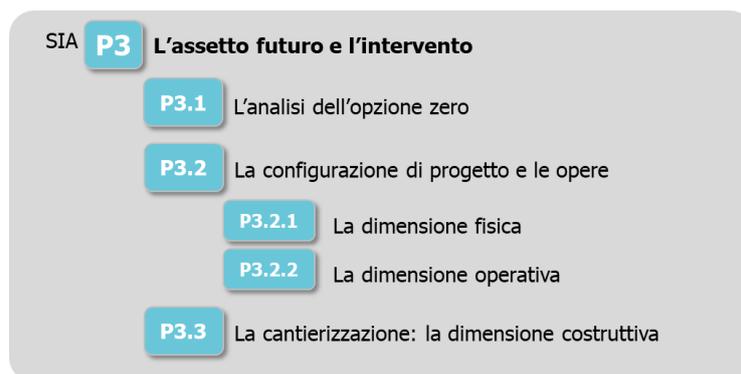


Figura 2-3 Struttura della parte P3 del SIA

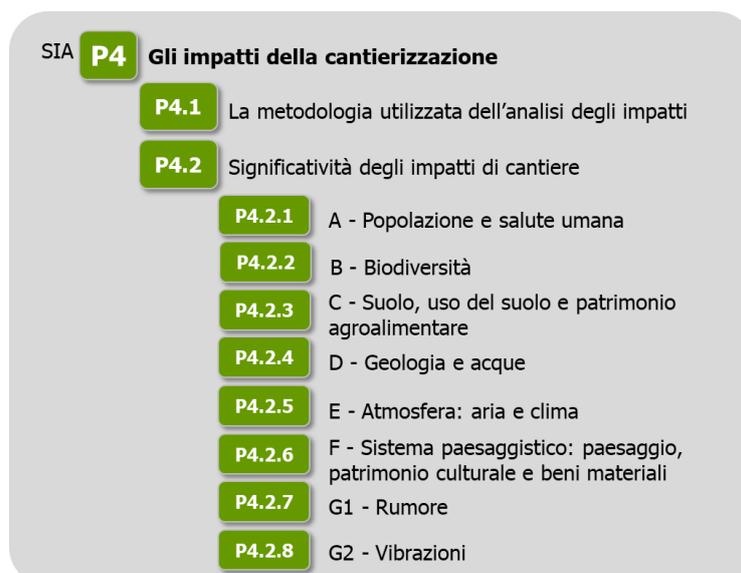


Figura 2-4 Struttura della parte P4 del SIA

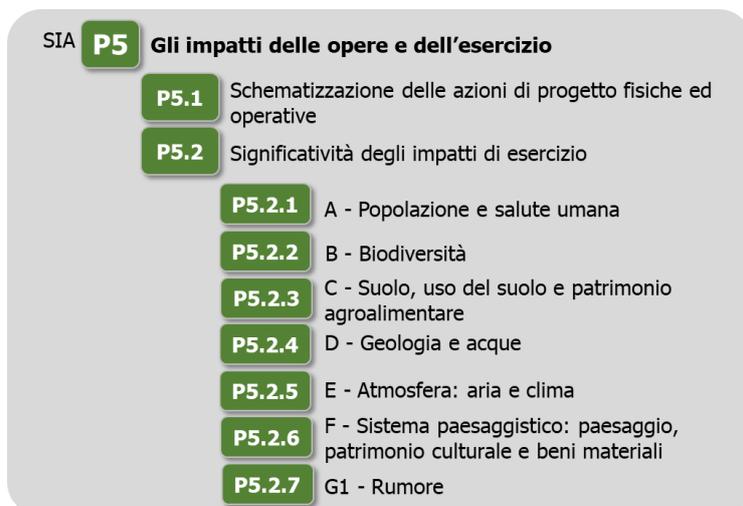


Figura 2-5 Struttura della parte P5 del SIA

Come si evince nella figura precedente, nel presente Studio di Impatto Ambientale si è ritenuto opportuno non considerare l'agente fisico "Campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici" poiché gli impatti ad esso inerenti sono da considerarsi assenti.

Tale considerazione risulta valida anche per l'agente "Vibrazioni" nel caso della dimensione operativa dell'infrastruttura stradale in esame. La tematica è comunque analizzata per la fase di costruzione dell'opera.

Di seguito si riportano gli elaborati relativi al presente al presente SIA.

CODICE	NOME	SCALA
09.01- Parte generale		
09.01.01_P018_D_AMB_RH_001_A	Relazione Parte 1 - L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità	-
09.01.02_P018_D_AMB_RH_002_A	Relazione Parte 2 - Lo scenario di base	-
09.01.03_P018_D_AMB_RH_003_A	Relazione Parte 3 - L'assetto futuro e l'intervento	-
09.01.04_P018_D_AMB_RH_004_A	Relazione Parte 4 - Gli impatti della cantierizzazione	-
09.01.05_P018_D_AMB_RH_005_A	Relazione Parte 5 - Gli impatti delle opere e dell'esercizio	-
09.01.06_P018_D_AMB_CO_001_A	Corografia generale ed organizzazione attuale del sistema infrastrutturale	1:25.000
09.01.07_P018_D_AMB_CW_001_A	Stralcio del Piano Paesaggistico Regionale (PPR)	1:25.000
09.01.08_P018_D_AMB_CW_002_A	Stralcio del Piano territoriale di coordinamento provinciale	1:10.000
09.01.09_P018_D_AMB_CW_003_A	Mosaico degli strumenti urbanistici comunali	1:10.000
09.01.10_P018_D_AMB_CW_004_A	Stralcio PAI - Rischio e Pericolo Frane	1:10.000
09.01.11_P018_D_AMB_CW_005_A	Stralcio PGRA - Rischio e Pericolo Alluvioni	1:15.000
09.01.12_P018_D_AMB_CY_001_A	Carta dei vincoli e delle tutele	1:10.000
09.01.13_P018_D_AMB_PZ_001_A	Planimetria di progetto su ortofoto	1:10.000
09.01.14_P018_D_AMB_PZ_002_A	Planimetria di progetto su ctr	1:10.000
09.01.15_P018_D_AMB_FL_001_A	Profilo longitudinale asse principale - Tavola 1 di 4	1:1000/100
09.01.16_P018_D_AMB_FL_002_A	Profilo longitudinale asse principale - Tavola 2 di 4	1:1000/100
09.01.17_P018_D_AMB_FL_003_A	Profilo longitudinale asse principale - Tavola 3 di 4	1:1000/100
09.01.18_P018_D_AMB_FL_004_A	Profilo longitudinale asse principale - Tavola 4 di 4	1:1000/100
09.01.19_P018_D_AMB_FL_005_A	Profilo longitudinale Svincolo di Alba nord-est	1:1000/100
09.01.20_P018_D_AMB_ST_001_A	Sezioni tipo corpo stradale e opere d'arte	varie

09.01.21_P018_D_AMB_PL_001_A	Cantierizzazione: ubicazione cave e discariche e viabilità	1:75:000
09.01.22_P018_D_AMB_PL_002_A	Cantierizzazione: ubicazione delle aree di cantiere e viabilità di servizio	varie
09.02 Biodiversità		
09.02.01_P018_D_AMB_CY_001_A	Carta della vegetazione reale	1:10.000
09.02.02_P018_D_AMB_CY_002_A	Ecosistemi ecosomaico e rete ecologica	1:50.000
09.02.03_P018_D_AMB_CY_003_A	Carta delle Aree Protette e siti natura 2000	1:50.000
09.03 Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare		
09.03.01_P018_D_AMB_CY_001_A	Carta dell'uso del suolo	1:10.000
09.04 Geologia e acque		
09.04.01_P018_D_AMB_CY_001_A	Carta geologica e idrogeologica	1:25.000
09.04.02_P018_D_AMB_CY_002_A	Carta del reticolo idrografico	1:25.000
09.05 Atmosfera: Aria e clima		
09.05.01_P018_D_AMB_CY_001_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni PM ₁₀ - Stato attuale	1:5.000
09.05.02_P018_D_AMB_CY_002_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni NO _x -Stato attuale	1:5.000
09.05.03_P018_D_AMB_CY_003_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni NO ₂ -Stato attuale	1:5.000
09.05.04_P018_D_AMB_CY_004_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni CO - Stato attuale	1:5.000
09.05.05_P018_D_AMB_CY_005_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni PM ₁₀ - Cantiere	1:5.000
09.05.06_P018_D_AMB_CY_006_A	Planimetria dei ricettori e concentrazioni NO _x - Cantiere	1:5.000
09.05.07_P018_D_AMB_CY_007_A	Planimetria dei ricettori e concentrazioni NO ₂ - Cantiere	1:5.000
09.05.08_P018_D_AMB_CY_008_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni PM ₁₀ - Stato di progetto	1:5.000
09.05.09_P018_D_AMB_CY_009_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni NO _x -Stato di progetto	1:5.000
09.05.10_P018_D_AMB_CY_010_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni NO ₂ -Stato di progetto	1:5.000
09.05.11_P018_D_AMB_CY_011_A	Planimetria dei recettori e concentrazioni CO - Stato di progetto	1:5.000
09.06 Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali		
09.06.01_P018_D_AMB_CY_001_A	Carta del contesto e della struttura del paesaggio	1:15.000
09.06.02_P018_D_AMB_CY_002_A	Carta della morfologia e percezione visiva	1:25.000
09.06.03_P018_D_AMB_CY_003_A	Documentazione fotografica	1:25.000
09.06.04_P018_D_AMB_CY_004_A	Fotosimulazioni	-
09.07 Rumore		
09.07.01_P018_D_AMB_CY_001_A	Carta dei ricettori e zonizzazione acustica - Tavola 1 di 2	1:5.000
09.07.02_P018_D_AMB_CY_002_A	Carta dei ricettori e zonizzazione acustica - Tavola 2 di 2	1:5.000
09.07.03_P018_D_AMB_CY_003_A	Clima acustico - Cantiere Diurno	1:2.000
09.07.04_P018_D_AMB_CY_004_A	Clima acustico - Stato di progetto diurno - Tavola 1 di 2	1:5.000
09.07.05_P018_D_AMB_CY_005_A	Clima acustico - Stato di progetto diurno - Tavola 2 di 2	1:5.000
09.07.06_P018_D_AMB_CY_006_A	Clima acustico - Stato di progetto notturno - Tavola 1 di 2	1:5.000
09.07.07_P018_D_AMB_CY_007_A	Clima acustico - Stato di progetto notturno - Tavola 2 di 2	1:5.000
09.07.08_P018_D_AMB_CY_008_A	Clima acustico - stato di progetto diurno post mitigato - Tavola 1 di 2	1:5.000
09.07.09_P018_D_AMB_CY_009_A	Clima acustico - stato di progetto diurno post mitigato - Tavola 2 di 2	1:5.000
09.07.10_P018_D_AMB_CY_010_A	Clima acustico - stato di progetto notturno post mitigato - Tavola 1 di 2	1:5.000
09.07.11_P019_D_AMB_CY_011_A	Clima acustico - stato di progetto notturno post mitigato - Tavola 2 di 2	1:5.000

Nell'ambito del SIA si richiama anche l'elaborazione del Piano di monitoraggio Ambientale (09.08) e della Sintesi Non Tecnica (09.09).

Tra studi connessi si rimanda anche agli elaborati redatti nell'ambito della Relazione Paesaggistica (02.06), dello Studio di Incidenza Ambientale (02.08), e della Relazione di sostenibilità dell'opera (02.09).

In relazione alla struttura sopra definita (cfr. Figura 2-1 ÷ Figura 2-5) il presente documento afferisce alla Parte 1 relativa agli obiettivi, coerenze e conformità dell'iniziativa prevista.

Per le successive parti si rimanda agli appositi documenti dello Studio.

3. LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ

3.1. OBIETTIVI E CRITICITÀ DAL PUNTO DI VISTA TECNICO

Le motivazioni che hanno reso necessario l'intervento di riqualifica funzionale della strada statale E74 - Tangenziale di Alba e dello svincolo Alba Nord Est, risiedono nella nuova funzione di collegamento autostradale che verrà assolta dalla tangenziale all'interno del nuovo itinerario autostradale Asti-Cuneo e la conseguente necessità di elevare gli attuali standard a quelli più consoni ad un collegamento di carattere autostradale.

Inoltre gli interventi di adeguamento delle corsie di accelerazione e decelerazione lungo gli svincoli di Alba, la riqualifica del manto stradale e l'installazione di nuove barriere di sicurezza e dispositivi di ritenuta lungo la Tangenziale, garantiranno sicuramente un miglioramento delle condizioni funzionali e di sicurezza stradale, oltre all'inserimento di nuove piazzole di sosta geometricamente coerenti con gli attuali riferimenti normativi.

Con ciò si vuole intendere un'analisi a 360 gradi ovvero non limitare la caratterizzazione e sistematizzazione delle motivazioni dell'intervento ai soli aspetti tecnico funzionali ma estendendo ciò anche a quelli ambientali.

In questi paragrafi, pertanto, si esegue la lettura del progetto distinguendo per praticità e per vocazione gli obiettivi tecnici e funzionali da quelli ambientali.

Per i primi, si sottolinea l'importanza di un'analisi specifica in quanto essi sono tutt'altro che scontati, ovvero se da un lato rappresentano il "core business" dell'iniziativa insita nella natura stessa della proposta dall'altro hanno un significativo effetto certamente sociale ma tale da individuare ottimizzazioni anche per la qualità ambientale e di vivibilità del territorio nel quale si inserisce l'opera.

Tali obiettivi, pertanto, se pur non esplicitati all'interno dei singoli documenti di progettazione, possono essere estrapolati dalle logiche dei processi progettuali nonché dalle grandezze numeriche utilizzate negli studi trasportistici.

A tale riguardo è possibile individuare dei Macro Obiettivi Tecnici, declinati sul caso specifico in esame, da cui discernono diversi Obiettivi Specifici Tecnici, in una struttura ad albero.

Stante le criticità della rete infrastrutturale esistente, così come sopra esposte, è stato possibile individuare i seguenti Macro Obiettivi Tecnici (MOT) correlati all'opera in progetto:

- MOT.01 Adeguare l'infrastruttura alle normative vigenti;
- MOT.02 Migliorare la sicurezza stradale.

È possibile far corrispondere ad ogni Macro Obiettivo Tecnico uno o più Obiettivi Specifici (OST). Di seguito si riportano quelli individuati in relazione all'intervento in esame:

MOT.01 - Adeguare l'infrastruttura alle normative vigenti:

- OST.1.1 Adeguamento delle sezioni stradali;
- OST.1.2 Adeguamento funzionale.

MOT.02 - Migliorare la sicurezza stradale:

- OST.2.1 Migliorare gli standard di sicurezza;
- OST.2.2 Ridurre il rischio di incidentalità.

3.2. OBIETTIVI E CRITICITÀ DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

In analogia a quanto visto dal punto di vista tecnico, nell'ottica di una progettazione integrata e sostenibile vengono di seguito definiti gli obiettivi ambientali che insieme a quelli tecnici costituiscono gli "obiettivi di progetto". Risulta chiaro come la realizzazione di un'opera generi possibili interferenze da un punto di vista ambientale, che verranno analizzate nel proseguo della trattazione, ma comporti anche dei benefici ambientali, rispetto alla situazione attuale. Con la finalità di valutare la compatibilità del progetto sotto il profilo ambientale, sono stati definiti i cosiddetti obiettivi ambientali, sotto riportati, distinguendoli, come fatto per quelli tecnici, in Macro Obiettivi ed Obiettivi Specifici.

In linea generale è possibile individuare i seguenti Macro Obiettivi Ambientali:

- MOA.01 Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale;
- MOA.02 Tutelare il benessere sociale;
- MOA.03 Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo;
- MOA.04 Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali.

Secondo quanto sopra esposto è quindi possibile far corrispondere, ad ogni Macro Obiettivo Ambientale diversi Obiettivi Specifici, di seguito individuati.

MOA.01 - Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale:

- *OSA.1.1 Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale:* obiettivo del progetto è quello di tutelare il patrimonio culturale circostante l'area di intervento, minimizzando/escludendo le interferenze con i principali elementi paesaggistici, archeologici ed architettonici vincolati e di interesse;
- *OSA.1.2 Progettare opere coerenti con il paesaggio:* il tracciato previsto deve essere il più possibile compatibile con il paesaggio circostante, in particolare con gli elementi di caratterizzazione del paesaggio di pregio ossia quegli elementi strutturanti il paesaggio.

MOA.02 - Tutelare il benessere sociale:

- *OSA.2.1 Tutelare la salute e la qualità della vita:* obiettivo del progetto è quello di tutelare la salute dell'uomo ed in generale la qualità della vita attraverso la minimizzazione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici ed acustici generati dal traffico stradale;
- *OSA.2.2 Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici:* il presente obiettivo vuole eliminare il più possibile le interferenze tra il progetto e le aree classificate come a pericolosità idraulica e da frane;
- *OSA.2.4 Minimizzare il disturbo durante la realizzazione dell'opera:* obiettivo del progetto è quello di ridurre il più possibile le emissioni atmosferiche ed acustiche durante le fasi di cantiere.

MOA.03 - Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo:

- *OSA.3.1 Preservare la qualità delle acque:* obiettivo del progetto è quello di tutelare la qualità delle acque che potrebbero essere inquinate dalle acque meteoriche di piattaforma. Pertanto, l'obiettivo è quello di prevedere dei sistemi di smaltimento delle acque che tengano in considerazione di depurare le stesse prima dell'arrivo al recapito finale;
- *OSA.3.2 Contenerne il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili:* nella realizzazione della nuova strada l'obiettivo è quello di minimizzare il consumo di suolo, in particolare rispetto alle aree a destinazione agricola specifica;

MOA.04 - Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali:

- *OSA.4.1 Conservare e tutelare la biodiversità:* l'obiettivo riguarda la tutela della biodiversità attraverso la minimizzazione dell'occupazione di aree naturali e semi naturali al fine di non alterare gli habitat naturali presenti sul territorio.

4. LE CONFORMITÀ E LE COERENZE

4.1. L'INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PERTINENZA DELL'OPERA

L'analisi degli strumenti pianificatori e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di studio è stata effettuata nel rispetto delle indicazioni fornite dalla vigente legge urbanistica regionale del Piemonte (L.R. 56/77 "Tutela ed uso del suolo" e s.m.i.).

Il contesto della pianificazione di riferimento preso in esame, in quanto utile a determinare informazioni ed elementi pertinenti all'opera di progetto viene riassunto di seguito:

Pianificazione ordinaria generale		
Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Piano Territoriale Regionale (PTR) Piemonte	Approvato con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011
	Piano Paesaggistico Regionale (PPR) Piemonte	Approvato con DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017
Provinciale	Piano Territoriale Provinciale (PTP) Cuneo	Approvato con DCR n. 241-8817 del 24 febbraio 2009
Comunale	Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Alba	Approvato con DGR n. 30-3387 del 30 maggio 2016
	Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Roddi	Approvato con DGR n.30-13424 del 01/03/2010
	Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Guarene	Approvato con DGR n. 8-2624 del 26 settembre 2011

Tabella 3-1 Strumenti di pianificazione ordinaria generale

Pianificazione ordinaria separata – Settore Trasporti		
Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)	Approvato con DPR il 14 marzo 2011 e aggiornato il 26 luglio 2012
	Piano Nazionale della sicurezza stradale (PNSS) 2021-2030	Istituito con Legge n. 144 del 1999
Regionale	Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti 2018 (PRMT)	Approvato con DCR n.256-2458/2018
	Documento di Programmazione Economica e Finanza Regionale (DEFER)	Approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione n. 67-6123 del 24 marzo 2020

Tabella 3-2 Strumenti di pianificazione separata - Settore Trasporti

Gli strumenti di pianificazione ordinaria generale e del settore dei trasporti individuati nelle tabelle precedenti sono trattati nei paragrafi seguenti.

In considerazione dell'approccio metodologico assunto nel presente studio si è deciso di prevedere la trattazione degli strumenti di pianificazione relativi al settore ambientale all'interno delle singole componenti ambientali interessate dagli stessi, alle quali si rimanda.

4.2. LE CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE E CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

La finalità dell'analisi documentata nel presente paragrafo risiede nel verificare l'eventuale presenza di interferenze fisiche tra l'opera ed il sistema dei vincoli e delle tutele, quest'ultimo inteso con riferimento alle tipologie di beni nel seguito descritti rispetto alla loro natura e riferimenti normativi:

- *Beni culturali di cui alla parte seconda del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente quelli di cui all'articolo 10 del citato decreto;*
Secondo quanto disposto dal co. 1 del suddetto articolo «sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle Regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico», nonché quelli richiamati ai commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo;
- *Beni paesaggistici di cui alla parte terza del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente ex artt. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e 142 "Aree tutelate per legge".*
Come noto, i beni di cui all'articolo 136 sono costituiti dalle "bellezze individue" (co. 1 lett. a) e b)) e dalle "bellezze d'insieme" (co. 1 lett. c) e d)), individuate ai sensi degli articoli 138 "Avvio del procedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico" e 141 "Provvedimenti ministeriali". Per quanto riguarda le aree tutelate per legge, queste sono costituite da un insieme di categorie di elementi territoriali, per l'appunto oggetto di tutela ope legis in quanto tali, identificati al comma 1 del succitato articolo dalla lettera a) alla m). A titolo esemplificativo, rientrano all'interno di dette categorie i corsi d'acqua e le relative fasce di ampiezza pari a 150 metri per sponda, i territori coperti da boschi e foreste, etc.
- *Aree naturali protette*, così come definite dalla L 394/91, la Rete Natura 2000 e le Aree Ramsar Ai sensi di quanto disposto dall'articolo 1 della L394/91, le aree naturali protette sono costituite da quei territori che, presentando «formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche e biologiche, o gruppi di esse, che hanno rilevante valore naturalistico e ambientale», sono soggetti a specifico regime di tutela e gestione. In tal senso, secondo quanto disposto dal successivo articolo 2 della citata legge, le aree naturali protette sono costituite da parchi nazionali, parchi naturali regionali, riserve naturali.
- *Aree soggette a vincolo idrogeologico* ai sensi del RD 3267/1923 Come definito dall'articolo 1, il "vincolo per scopi idrogeologici" attiene ai quei «terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto di forme di utilizzazione contrastanti con le norme di cui agli artt. 7,8 e 9, possono con danno pubblico subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque». In tal senso e, soprattutto, letto nell'attuale prospettiva, è possibile affermare che detto vincolo definisce un regime d'uso e trasformazione (dissodamenti, cambiamenti di coltura ed esercizio del pascolo) di dette tipologie di terreni, il quale, oltre a prevenire il danno pubblico, è volto a garantire l'equilibrio ecosistemico.

La ricognizione dei vincoli e delle aree soggette a disciplina di tutela è stata operata sulla base delle informazioni tratte dalle seguenti fonti conoscitive:

- *Piano Paesaggistico Regionale (PPR)* del Piemonte, approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017;
- *Piano Territoriale Provinciale (PTP)* di Cuneo, approvato con D.C.R. n. 241-8817 del 24 febbraio 2009;

- *Portale Vincoli In Rete (beniculturali.it)* del MIC per l'individuazione dei beni culturali art.10 D.lgs. 42/2004;
- *Geoportale Regionale e Geoportale Nazionale*, al fine di individuare la localizzazione delle Aree naturali protette, delle aree della Rete Natura 2000 e delle aree Ramsar.

4.2.1. Beni culturali

In merito ai Beni culturali tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/04 (L.1089/39) nell'area oggetto d'intervento non è stata rilevata la presenza di tali beni (cfr. Figura 3-1).

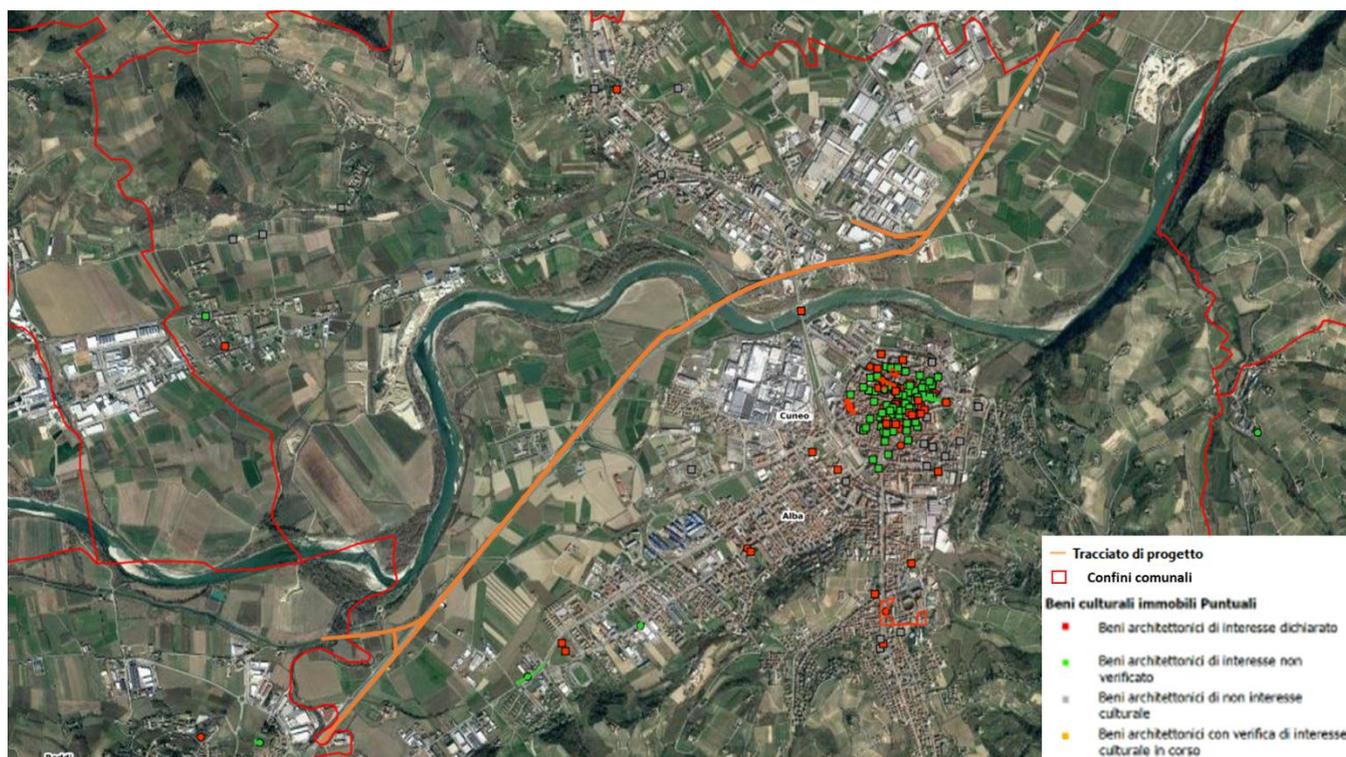


Figura 3-1 Beni culturali (Fonte: Vincoli In Rete (beniculturali.it))

4.2.2. Sito UNESCO

L'opera di progetto rientra all'interno della *Zona Buffer "I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato"*, riconosciuta dall'UNESCO come paesaggio culturale di eccezionale bellezza. Il Comitato per il Patrimonio Mondiale dell'Unesco, con Decisione n.38 COM8B.41 del 22 giugno 2014, ha iscritto tale sito nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità.

La prima attività svolta dalla Regione Piemonte in merito al Sito è stata la redazione di linee guida finalizzate alla messa a punto definitiva della rete di tutela, già in parte individuata attraverso provvedimenti della Giunta Regionale del 2010 e del 2013. Tali linee guida, denominate "*Linee guida per l'adeguamento dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi alle indicazioni di tutela per il Sito Unesco: i paesaggi vitivinicoli del Piemonte Langhe-Roero e Monferrato*", approvate con DGR n. 26-2131 del 21 settembre 2015, sono uno strumento rivolto agli enti preposti alla tutela del sito, finalizzato alla crescita della consapevolezza comune dei valori riconosciuti dall'UNESCO e a una comune intenzione di salvaguardia e di valorizzazione di questo territorio. Con tale intento le linee guida sono state redatte in modo da armonizzare gli obiettivi di salvaguardia che derivano dal riconoscimento UNESCO con gli obiettivi del Piano paesaggistico

regionale adottato nel maggio 2015, contemperando le esigenze di conservazione con quelle di sviluppo sostenibile e promozione del territorio del sito e della sua area di protezione.

Nello specifico, le linee guida sono finalizzate a supportare le amministrazioni comunali nella revisione dei piani regolatori e dei regolamenti edilizi sulla base di una approfondita analisi paesaggistica che tenga conto degli aspetti percettivi del paesaggio e metta in evidenza i punti critici da risolvere all'interno degli strumenti della pianificazione urbanistica locale.

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017) all'interno delle Norme di Attuazione identifica quest'area come "*Luoghi ed elementi identitari*" (art. 33). Per tali ambiti il Piano assume obiettivi prioritari quali:

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

Vengono applicate specifiche direttive e prescrizioni, rimandando alle linee guida 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:

- mantenere l'uso agrario e in particolare vitivinicolo del territorio, in continuità con la tradizione storica culturale locale;
- 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;
- conservare e valorizzare il patrimonio edilizio storico, rurale e urbano, e le trame insediative;
- 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;
- mantenere l'immagine articolata e plurale del paesaggio vitivinicolo piemontese;
- garantire un alto livello qualitativo degli interventi edilizi;
- 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.

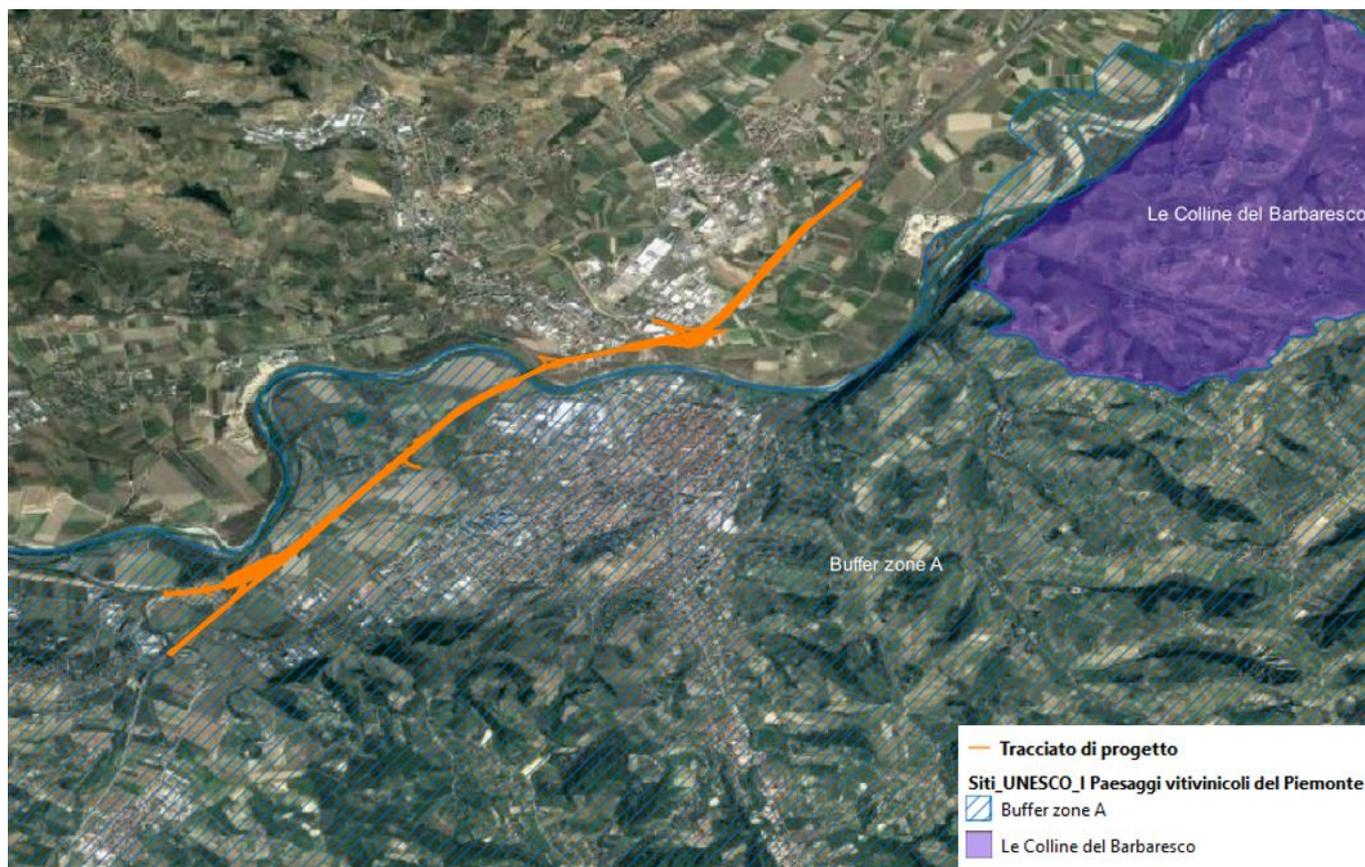


Figura 3-2 Sito UNESCO "I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato" (Fonte: PPR Piemonte elaborazione shapefile)

4.2.3. Beni paesaggistici

Per quanto attiene ai beni paesaggistici, analizzando l'area di riferimento è possibile osservare come nell'intorno dell'opera di progetto (cfr. Figura 3-3) si possa rilevare la presenza di diversi elementi, ma dei quali soltanto alcuni, sono direttamente interessati dal tracciato solo le aree tutela per legge: *Art. 142, lett. c) Fiumi, torrenti, corsi d'acqua; i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.*

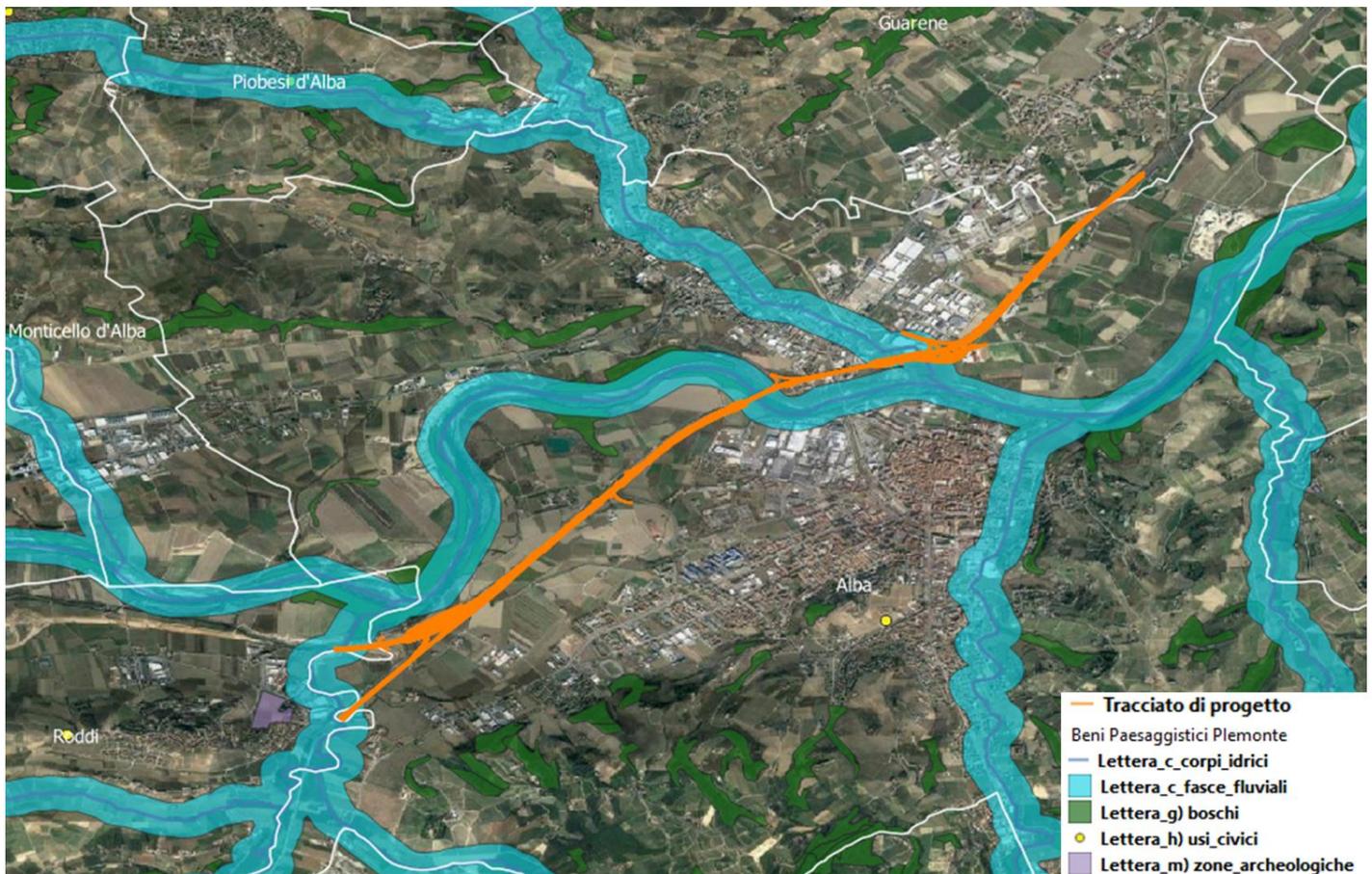


Figura 3-3 Beni Paesaggistici individuati nell'area interessata dal progetto (in arancione il tracciato)

Per tali beni paesaggistici si riporta di seguito quanto disposto dalle Norme di Attuazione del Piano:

- Let. c) Fiumi 150 m (art. 14 NTA)

Secondo l'art. 14 delle norme, 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. Nell'elaborato P4 il piano individua le zone fluviali in "allegate" ed "interne". La delimitazione di tali zone è stata individuata tenendo conto:

- del sistema di classificazione delle fasce individuate dal Piano di Assetto Idrogeologico – PAI (A, B e C);
- 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;
- delle aree tutelate ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera c., del Codice.

L'area di intervento ricade nella zona fluviale allargata; per tali aree il Piano limita gli interventi di trasformazione del suolo che comportino aumenti della superficie impermeabile; qualora le zone allargate ricomprendano aree già urbanizzate, gli eventuali interventi di rigenerazione e riqualificazione urbana, dovranno garantire la conservazione o la realizzazione di idonee aree verdi, anche funzionali alle connessioni ecologiche.

Per le aree tutelate ai sensi dell'art. 142 D. Lgs. 42/2004 "Codice dei Beni Culturali e del paesaggio" e dalle norme del PPR riguardanti principalmente il tracciato autostradale del ponte sul Fiume Tanaro e la parte di tracciato che attraversa il Torrente Ridone, si rende necessaria l'autorizzazione paesaggistica.

Si evidenzia che gli interventi previsti nel tratto tutelato di attraversamento del fiume Tanaro riguardano solamente lavori di manutenzione del manto stradale con ripristino dello strato di usura, del binder e della nuova pavimentazione spartitraffico.

Si tratta pertanto di interventi manutentivi riferibili al punto A10 dell'Allegato A (Interventi ed Opere in Aree Vincolate Esclusi dall'autorizzazione Paesaggistica) del DPR 13 febbraio 2017, n. 31:

A.10. opere di manutenzione e adeguamento degli spazi esterni, pubblici o privati, relative a manufatti esistenti, quali marciapiedi, banchine stradali, aiuole, componenti di arredo urbano, purché eseguite nel rispetto delle caratteristiche morfo-tipologiche, dei materiali e delle finiture preesistenti, e dei caratteri tipici del contesto locale;

Le lavorazioni previste nel tratto tutelato di attraversamento del rio Ridone invece, oltre alle lavorazioni manutentive del manto stradale, riguardano anche l'ampliamento delle carreggiate ed il conseguente adeguamento della viabilità vicinale. Tali interventi non andranno tuttavia ad interferire con i corridoi fluviali ed i corsi d'acqua presenti.

Per gli approfondimenti sulla compatibilità paesaggistica degli interventi si rimanda alla relazione paesaggistica (02.06), redatta conformemente a quanto disposto del Decreto del Consiglio dei ministri 12 dicembre 2005, contenente tutti gli elementi necessari alla verifica delle compatibilità, con lo scopo di valutare gli effetti diretti e indiretti del tracciato di progetto sulle aree tutelate per legge ai sensi dell'art.142, comma 1, lett.c) del citato D.Lgs 42/2004 e s.m.i.

4.2.4. Aree protette e Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000 costituisce la più importante strategia d'intervento dell'Unione Europea per la salvaguardia degli habitat e delle specie di flora e fauna. Tale Rete è formata da un insieme di aree, che si distinguono come Siti d'Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), individuate dagli Stati membri in base alla presenza di habitat e specie vegetali e animali d'interesse europeo. I siti della Rete Natura 2000 sono regolamentati dalla Direttiva Europea 2009/147/CE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, e dalla Direttiva Europea 92/43/CEE (e successive modifiche), relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali della flora e della fauna selvatiche.

Il tracciato di progetto non interessa direttamente nessun sito della Rete Natura 2000; considerando un raggio di 10 km dal tracciato si rileva la presenza di alcuni siti, nello specifico:

- ZSC IT1160012 *Boschi e Rocche del Roero* (a circa 10 km di distanza);
- ZSC IT1160029 *Colonie di chiroteri di S. Vittoria e Monticello d'Alba* (a circa 4,5 km di distanza);
- ZPS IT1160054 *Fiume Tanaro e Stagni di Neive* (a circa 4,5 km di distanza).

Nell' area esaminata si rileva inoltre la presenza delle seguenti Aree Naturali Protette (EUAP), le quali non interessano in modo diretto il tracciato di progetto:

- EUAP 0541 Zona di salvaguardia dei Boschi e delle Rocche del Roero (a circa 10 km di distanza);
- EUAP 0357 Riserva naturale speciale del popolamento di *Juniperus Phoenicea* di Rocca San Giovanni – Saben (a circa 12 km di distanza);
- EUAP 0363 Riserva naturale speciale dell'area di Augusta Bagiennorum (a circa 16 km di distanza).



Figura 3-4 Aree appartenenti alla Rete Natura 2000 ed aree EUAP

4.2.5. Vincolo idrogeologico

Il Regio Decreto Legge n. 3267/1923 sottopone a “vincolo per scopi idrogeologici i terreni di qualsiasi natura e destinazione che possono, con danno pubblico, subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque”. Lo scopo principale del vincolo idrogeologico è quello di preservare l’ambiente fisico e quindi di garantire che tutti gli interventi che vanno ad interagire con il territorio non compromettano la stabilità dello stesso, né inneschino fenomeni erosivi, etc, con la possibilità di danno pubblico, specialmente nelle aree collinari e montane.

Il vincolo idrogeologico in generale non preclude la possibilità di intervenire sul territorio, ma subordina gli interventi in queste aree all’ottenimento di una specifica autorizzazione (art. 7 - R.D. 3267/23).

Le Regioni, in virtù della competenza oggi attribuita dall’art. 61, comma 5 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., hanno disciplinato con legge la materia, regolando in particolare la competenza al rilascio della autorizzazione agli interventi da eseguire nelle zone soggette a vincolo, spesso delegandola a Province e/o Comuni in base all’entità delle opere.

Si rileva la presenza nei dintorni dell’area di intervento di aree soggette a vincolo Idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/23, che tuttavia non interessano direttamente il tracciato di progetto.

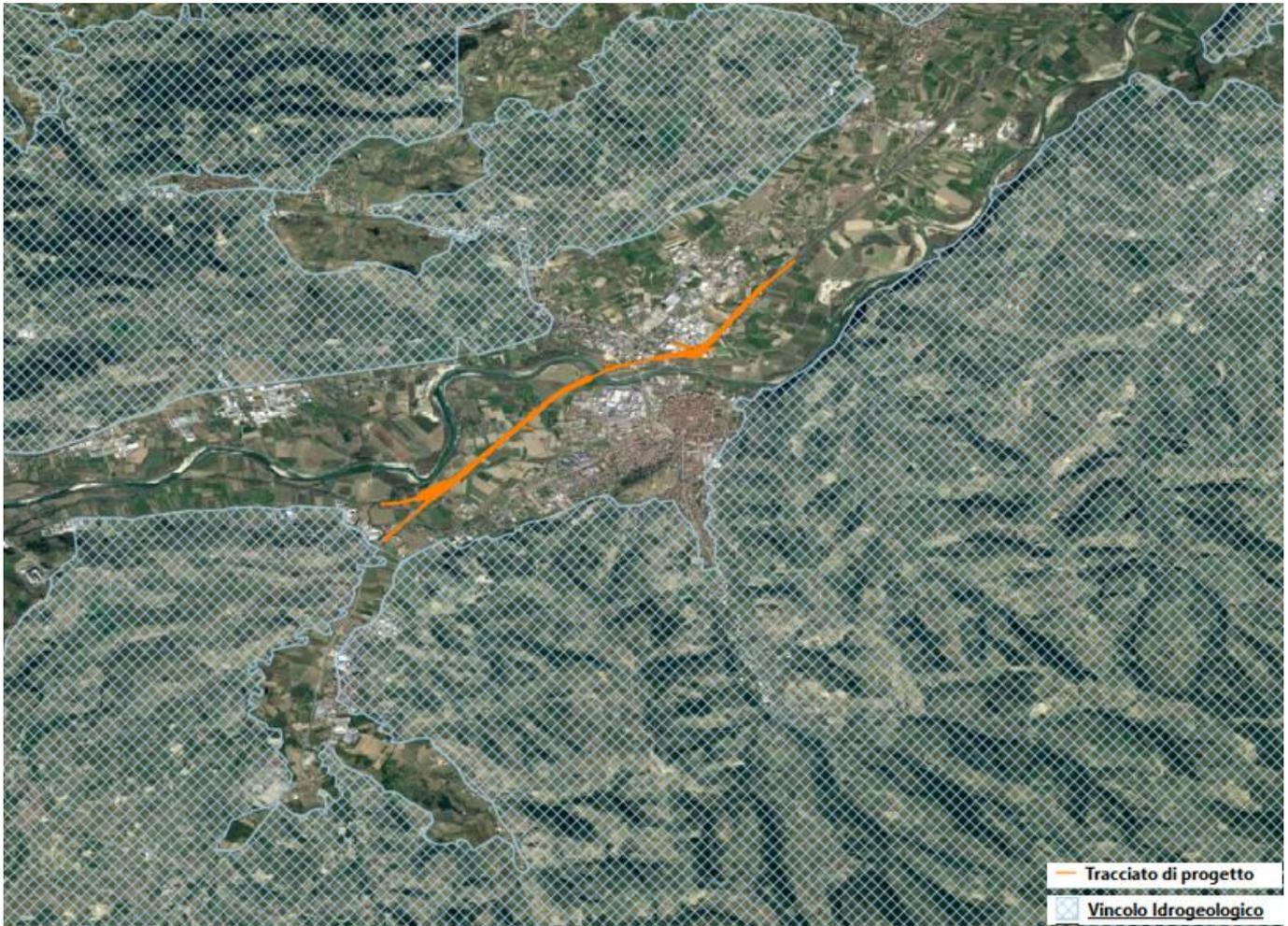


Figura 3-5 Vincolo Idrogeologico ai sensi del RD 3267/1923 (in arancione il tracciato)

4.3. LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI PIANIFICAZIONE

4.3.1. Il 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 piano si articola in tre componenti diverse che interagiscono tra di loro:

- Il *Quadro di Riferimento*, componente conoscitivo-strutturale del piano, avente per oggetto la lettura critica del territorio regionale (aspetti insediativi, socio-economici, morfologico, paesistico-ambientali ed ecologici), la trama delle reti e dei sistemi locali territoriali che struttura il Piemonte;
- La *Parte Strategica*, componente di coordinamento delle politiche e dei progetti di diverso livello istituzionale, di diversa scala spaziale, di diverso settore), sulla base della quale individuare gli interessi da tutelare a priori e i grandi assi strategici di sviluppo;
- La *Parte statutaria*, la componente regolamentare del piano, volta a definire i ruoli e funzioni dei diversi ambiti di governo del territorio sulla base dei principi di autonomia locale e sussidiarietà.

La matrice territoriale sulla quale si sviluppano le componenti del piano si basa sulla suddivisione del territorio regionale in 33 Ambiti di integrazione territoriale (AIT).

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.

Il PTR è costituito dai seguenti documenti:

- Relazione
- Norme Tecniche di Attuazione
- Tavole di piano (Tavole della conoscenza e tavole di Piano)
- Rapporto ambientale e relativa sintesi non tecnica
- Allegati

La matrice territoriale sulla quale si sviluppano le componenti del piano si basa sulla suddivisione del territorio regionale in 33 Ambiti di integrazione territoriale (AIT).

L'intervento di progetto è compreso nell'AIT n. 25 Alba, in aree turisticamente rilevanti.

Le finalità e le strategie perseguite dal PTR sono state declinate al livello di AIT in tematiche settoriali di rilevanza territoriale, come segue:

- Valorizzazione del territorio;
- Risorse e produzioni primarie
- Ricerca, tecnologia, produzioni industriali;
- Trasporti e logistica;
- Turismo.

Secondo le NTA (Allegato C) nello specifico per l'AIT n. 25 Alba, le finalità e le strategie perseguite dal PTR sono declinate in tematiche settoriali di rilevanza territoriale come segue:

AIT 25 - Alba	
Tematiche	Indirizzi
Valorizzazione del territorio	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 seminaturali 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
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 3-3 PTR Piemonte - Finalità e strategie per l'Ambito di Integrazione Territoriale n. 25 di Alba

Nello specifico, nella “*Tavola C – Strategia 3 - Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica*”, vengono rappresentati i collegamenti di rilevanza regionale, interregionale, nazionale, interessati da nuove realizzazioni o da riqualificazione dei tracciati esistenti. Come si evince dalla figura successiva, l'intervento di progetto rientra all'interno degli indirizzi relativi alla valorizzazione del territorio, in particolare nell'ambito di integrazione territoriale n.25 Alba, in cui si evince tra gli indirizzi di valorizzazione del territorio il “*completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo*”.

Dall'analisi effettuata è possibile affermare la coerenza tra gli obiettivi del Piano e l'intervento in oggetto.

4.3.2. Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, sulla base dell'Accordo, firmato il 14 marzo 2017 tra il Ministero per i beni e le attività culturali (MIBACT) e la Regione Piemonte, è uno strumento di tutela e promozione del paesaggio piemontese, rivolto a regolarne le trasformazioni e a sostenerne il ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio, unitamente al Piano Territoriale Regionale.

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

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

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

Il PPR è costituito dai seguenti elaborati:

- a) Relazione,
- b) Norme di Attuazione,
- c) Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte,
- d) Schede degli ambiti di paesaggio,
- e) Elenchi delle componenti e delle unità di paesaggio,
- f) Tavole di Piano:
 - P1 - Quadro strutturale,
 - P2 - Beni paesaggistici,
 - P3 - Ambiti e unità di paesaggio,
 - P4 - Componenti paesaggistiche,
 - P5 - Rete di connessione paesaggistica,
 - P6 - Strategie e politiche per il paesaggio,
- g) Rapporto ambientale,
- h) Sintesi non tecnica,
- i) Piano di monitoraggio.

Ambiti ed unità paesaggistiche

Il PPR articola il territorio in 76 Ambiti di Paesaggio (AP) che costituiscono complessi integrati di paesaggi locali differenti. Tali ambiti di paesaggio sono articolati in ulteriori 535 unità di paesaggio (UP), intese come sub-ambiti connotati da specifici sistemi di relazioni che conferiscono loro un'immagine unitaria, distinta e riconoscibile. Le unità sono articolate in 9 tipologie normative in relazione ai caratteri paesaggistici prevalenti (art. 11 NTA), con riferimento all'integrità, alla rilevanza e alle dinamiche trasformative che le caratterizzano. Nelle singole schede degli ambiti di paesaggio, il Piano individua il quadro strutturale ed evidenzia i fattori costitutivi della struttura paesaggistica.

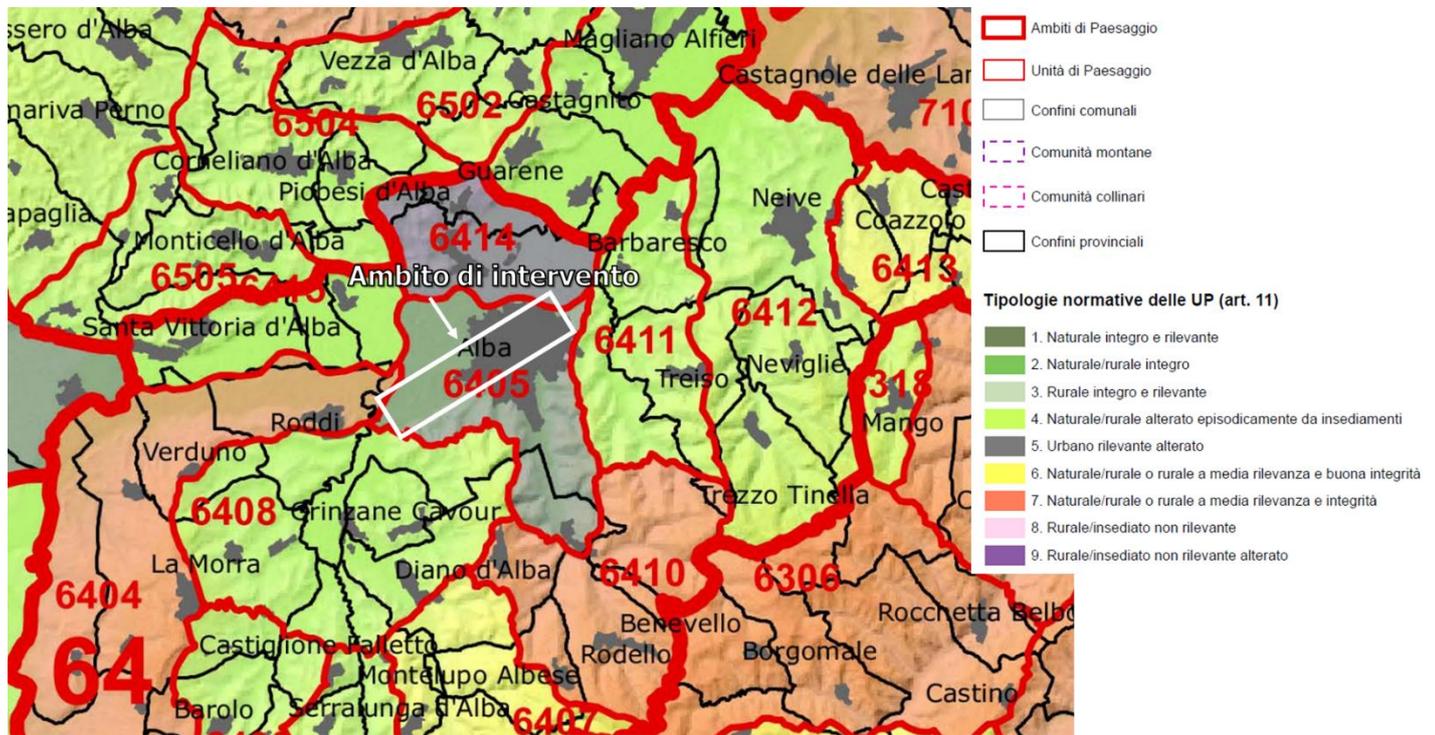


Figura 3-6 Stralcio Tavola P3 "Ambiti ed Unità di Paesaggio"

L'opera in oggetto ricade all'interno dell'Ambito di paesaggio n. 64 "Basse Langhe", UP 6405 con tipologia normativa "Urbano rilevante alterato" (Art. 11 NDA). Tale ambito, di medie dimensioni, la cui denominazione deriva dal suo estendersi sulla porzione meno elevate in quota dei rilievi collinari del Piemonte meridionale (langa). Morfologicamente è caratterizzato dalla successione di versanti collinari, dove predomina la viticoltura specializzata, che si dipanano dai crinali, a orientamento principale sud-nord, ed appiano profondamente incisi dai corsi d'acqua che costituiscono il fitto reticolo drenante secondario che alimenta il Tanaro. Il sistema insediativo è organizzato in borghi compatti d'altura.

Componenti Paesaggistiche

Nell'elaborato P4 "Componenti Paesaggistiche" vengono rappresentati l'insieme delle componenti paesaggistiche suddivise negli aspetti naturalistico-ambientali, storico-culturali, percettivo-identitari e morfologico-insediativi. A ciascuna componente è associata una specifica disciplina, dettagliata nelle Norme di Attuazione, finalizzata alla salvaguardia e alla valorizzazione del paesaggio.

Nella figura seguente si riporta stralcio dell'elaborato P4 con individuazione del tracciato di progetto.

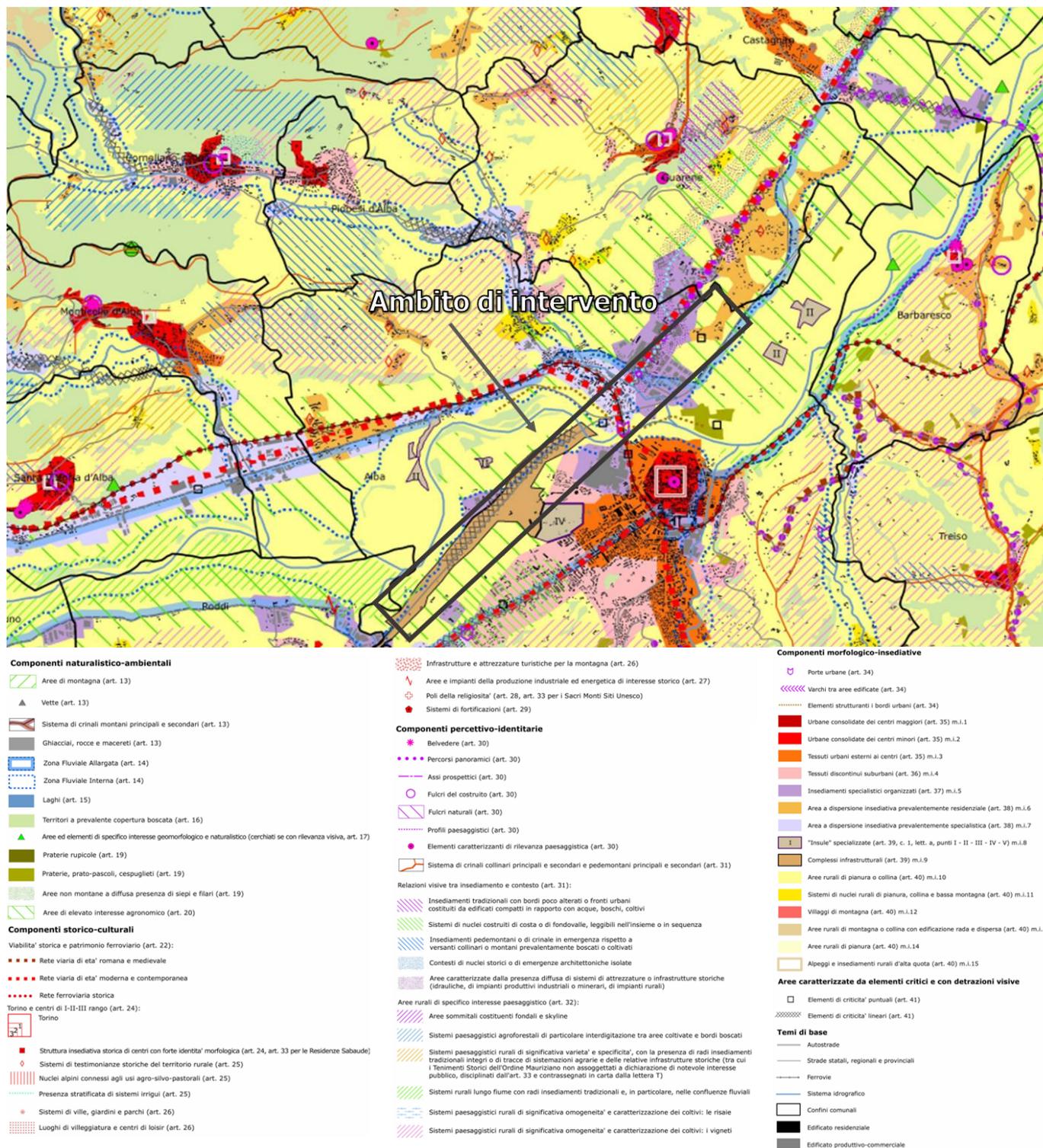


Figura 3-7 Stralcio Tavola P4 "Componenti Paesaggistiche" (fonte Geoportale Regione Piemonte)

L'infrastruttura di progetto intercetta le seguenti aree:

- Aree di elevato interesse agronomico (art. 20 NTA)
- Insediamenti specialistici organizzati (art. 37 NTA)
- Area a dispersione insediativa prevalentemente specialistica (art. 38 NTA)

- Area a dispersione insediativa prevalentemente residenziale (art. 38 NTA)
- Complessi infrastrutturali (art. 39 NTA)
- Aree rurali di pianura o collina (art. 40 NTA)
- Elementi di criticità lineari (art. 41 NTA)

Per tali aree il piano persegue i seguenti indirizzi e direttive:

Componente paesaggistica (PPR)	Indirizzi/direttive
Aree di elevato interesse agronomico (art. 20 NTA)	I piani locali prevedono che la realizzazione delle nuove edificazioni è subordinata alla dimostrazione del rispetto dei caratteri paesaggistici della zona interessata
Insedimenti specialistici organizzati (art. 37 NTA)	I piani territoriali provinciali e i piani locali stabiliscono disposizioni, tenendo conto dei seguenti criteri: <ol style="list-style-type: none"> a. sono ammissibili interventi di riuso, completamento e ampliamento in misura non eccedente al 20% della superficie utile lorda preesistente all'adozione del PPR oppure, se in misura maggiore, subordinatamente alle seguenti condizioni: <ol style="list-style-type: none"> I. siano ricompresi in progetti estesi alla preesistenza e volti al perseguimento degli obiettivi di cui al comma 2; II. rientrino in un ridisegno complessivo dei margini, degli spazi pubblici, delle connessioni con il sistema viario, del verde e delle opere di urbanizzazione in genere, indirizzato a una maggiore continuità con i contesti urbani o rurali, alla conservazione dei varchi, nonché al contenimento e alla mitigazione degli impatti; b. eventuali nuove aree per insediamenti specialistici possono essere previste dai piani territoriali provinciali e dai piani locali, in funzione dell'area di influenza, localizzate prioritariamente all'esterno dei beni paesaggistici e in modo da non pregiudicare la salvaguardia delle componenti tutelate ai sensi delle presenti norme, e tali da rispettare le seguenti condizioni: <ol style="list-style-type: none"> I. sia dimostrata l'impossibilità di provvedere al reperimento delle superfici necessarie attraverso il riordino, il completamento e la densificazione dell'esistente; II. non interferiscano con i varchi, con i corridoi di connessione ecologica o con aree di particolare capacità d'uso o pregio per le coltivazioni tipiche, di cui agli articoli 20, 32 e 42;

Componente paesaggistica (PPR)		Indirizzi/direttive
		<p>III. non determinino la necessità, se non marginale, di nuove infrastrutture o incrementi della frammentazione ecosistemica e paesaggistica;</p> <p>IV. sia prevista la contestuale realizzazione di adeguate aree di verde pubblico o a uso pubblico, per mitigare o compensare gli impatti paesaggistici ed ambientali.</p>
Area a dispersione insediativa (art. 38 NTA)	<p>Il Piano individua, nella Tavola P4, le aree rurali investite da processi di dispersione insediativa extra agricola nelle quali prevalgono altri modelli insediativi con recenti e intense dinamiche di crescita. In tali aree si distinguono due tipi di morfologie insediative (m.i.):</p> <p>a. caratterizzate da insediamenti a bassa densità, prevalentemente residenziali (m.i. 6);</p> <p>b. caratterizzate da insediamenti isolati reiterati, con edifici di grandi dimensioni prevalentemente specialistici (produttivi, terziari, commerciali, per attrezzature tecnologiche), localizzati per lo più lungo le strade, privi di un disegno d'insieme (m.i. 7);</p>	<p>I piani locali, in relazione alle specificità dei territori interessati, verificano e precisano la delimitazione delle morfologie di cui al comma 1, al fine di mantenerne e promuoverne la destinazione agricola prevalente; all'interno di queste individuano altresì le aree marginali irreversibilmente compromesse, per le quali i caratteri ambientali e paesaggistici siano stati strutturalmente modificati rispetto a quelli della preesistente matrice rurale.</p>
Complessi infrastrutturali (art. 39 NTA)	<p>Il piano individua nella tavola P4 le principali aree edificate per funzioni specializzate, distinte dal resto del territorio e in particolare:</p>	<p>I piani locali verificano e precisano la delimitazione delle morfologie.</p> <p>Eventuali ampliamenti o nuove aree per funzioni specializzate o lo sviluppo di nodi infrastrutturali di interesse regionale devono privilegiare:</p> <p>a. localizzazioni nei contesti degradati, anche segnalati nel PPR come aree di criticità, purché ricompresi all'interno di progetti di riqualificazione urbanistica ed edilizia dei siti;</p> <p>b. scelte localizzative finalizzate al conseguimento degli obiettivi di cui al comma 2 e subordinate alla realizzazione delle necessarie mitigazioni e compensazioni.</p>
Aree rurali di pianura o collina (art. 40 NTA)	<p>Il piano individua nella tavola P4 le aree di 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.</p>	<p>I piani locali, in relazione alle specificità dei territori interessati, precisano la delimitazione delle morfologie.</p> <p>Entro queste aree la pianificazione settoriale (lettere b., e.), territoriale provinciale (lettere f., g., h.) e locale (lettere a., b., c., d., f., g., h.) stabilisce normative atte a:</p> <p>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;</p> <p>b. collegare gli interventi edilizi e infrastrutturali alla manutenzione o al ripristino dei manufatti</p>

Componente paesaggistica (PPR)	Indirizzi/direttive
	<p>e delle sistemazioni di valenza ecologica e/o paesaggistica (bacini di irrigazione, filari arborei, siepi, pergolati, ecc.);</p> <p>c. contenere gli interventi di ampliamento e nuova edificazione non finalizzati al soddisfacimento delle esigenze espresse dalle attività agricole e a quelle a esse connesse, tenuto conto delle possibilità di recupero o riuso del patrimonio edilizio esistente e con i limiti di cui alla lettera g;</p> <p>d. disciplinare gli interventi edilizi in modo da assicurare la coerenza paesaggistica e culturale con i caratteri tradizionali degli edifici e del contesto;</p> <p>e. disciplinare, favorendone lo sviluppo, le attività agrituristiche e l'ospitalità diffusa, l'escursionismo e le altre attività ricreative a basso impatto ambientale;</p> <p>f. definire criteri per il recupero dei fabbricati non più utilizzati per attività agro-silvo-pastorali, in coerenza con quanto previsto dalla l.r. 9/2003;</p> <p>g. consentire la previsione di interventi eccedenti i limiti di cui al punto f. qualora vi sia l'impossibilità di reperire spazi e volumi idonei attraverso interventi di riqualificazione degli ambiti già edificati o parzialmente edificati, affrontando organicamente il complesso delle implicazioni progettuali sui contesti investiti; in tali casi gli interventi dovranno comunque non costituire la creazione di nuovi aggregati, ma garantire la continuità con il tessuto edilizio esistente e prevedere adeguati criteri progettuali, nonché la definizione di misure mitigative e di compensazione territoriale, paesaggistica e ambientale;</p> <p>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.</p>
<p>Elementi di criticità lineari (art. 41 NTA)</p>	<p>Il PPR individua nella Tavola P4 e negli Elenchi di cui all'articolo 4, comma 1, lettera e. particolari aree caratterizzate da elementi paesaggisticamente critici ed esposte a rischi di detrazione visiva, derivanti da processi di urbanizzazione e infrastrutturazione; per tali aree promuove il recupero e la rigenerazione, quali interventi</p> <p>[4]. I piani territoriali provinciali e i piani locali possono precisare e aggiornare le indicazioni del PPR relative agli elementi di cui al comma 2, evidenziando i casi, anche potenziali, di interferenza visiva con i beni e le componenti di cui alle presenti norme.</p> <p>[5]. Al fine di assicurare la riqualificazione delle aree in cui ricadono gli elementi di criticità di</p>

Componente paesaggistica (PPR)	Indirizzi/direttive
<p>prioritari per la qualificazione del territorio e del paesaggio, con particolare attenzione ai casi in cui sono coinvolti siti, beni e componenti di pregio</p>	<p>cui al presente articolo i piani locali, in caso di edifici o infrastrutture dismesse o da rimodernare, subordinano ogni intervento di riuso o trasformazione eccedente quanto previsto dal DPR n. 380/2001, articolo 3, comma 1, lettere a., b., c., alla previa mitigazione, o alla massima possibile mitigazione delle situazioni di degrado, di rischio e di compromissione e ne disciplinano, in funzione delle diverse situazioni, le modalità per l'attuazione.</p> <p>[6]. I piani settoriali e i piani locali, per quanto di rispettiva competenza, disciplinano le modalità di riqualificazione e riuso delle aree di cui al presente articolo, anche attraverso specifici progetti di riqualificazione, processi di rigenerazione urbana, misure, programmi e progetti unitari atti a consentire un riutilizzo appropriato del suolo impegnato dagli edifici e dalle infrastrutture dismesse, coerentemente con gli obiettivi di qualità paesaggistica di cui all'Allegato B delle presenti norme.</p>

Strategie e Politiche per il paesaggio

Per quanto riguarda i macroambiti, l'intervento di progetto ricade all'interno del "Paesaggio collinare vitivinicolo".



Figura 3-8 Stralcio Tavola P6 "Strategie e Politiche del Paesaggio"

Per tale ambito di paesaggio vengono indicati gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica e le conseguenti linee d'azioni, secondo l'allegato B delle Norme Tecniche. Nello specifico per la strategia riguardante "Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica" gli obiettivi da perseguire sono:

- Integrazione paesistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno);

- Mitigazione degli impatti delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, per ripristinare connessioni, diminuire la frammentazione e gli effetti barriera.

La “mitigazione delle opere infrastrutturali connesse al potenziamento dell’autostrada Asti-Cuneo” è una delle linee d’azione di tali obiettivi.

Dall’analisi effettuata è possibile sostenere la coerenza dell’opera in oggetto con le disposizioni del PPR, in quanto il progetto indagato, inerente ad interventi di adeguamento del tracciato esistente, risulta coerente con gli obiettivi di qualità paesaggistica e relative linee d’azione individuate dal piano.

4.3.3. Il Piano Territoriale Provinciale (PTP)

Il Piano Territoriale Provinciale, adottato con D.P.C. n.52 del 5 settembre 2005, è stato approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 241-8817 del 24 febbraio 2009.

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

Il Piano è composto dai seguenti documenti:

- Documento programmatico
- Relazione illustrativa e Analisi di compatibilità ambientale
- Norme di attuazione
- Elaborati cartografici (Carta dei caratteri territoriali e paesistici e Carta degli indirizzi di governo del territorio)
- Matrice Ambientale (Sintesi divulgativa, Scenari economici e sociali, Sistema della mobilità, Atlante dell’accessibilità, Le politiche della montagna)

Nelle figure seguenti vengono riportati gli stralci degli elaborati cartografici del Piano “Carta dei caratteri territoriali e paesistici” (Tav. CTP 192) e “Carta degli indirizzi di governo del territorio” (Tav. IGT 192).

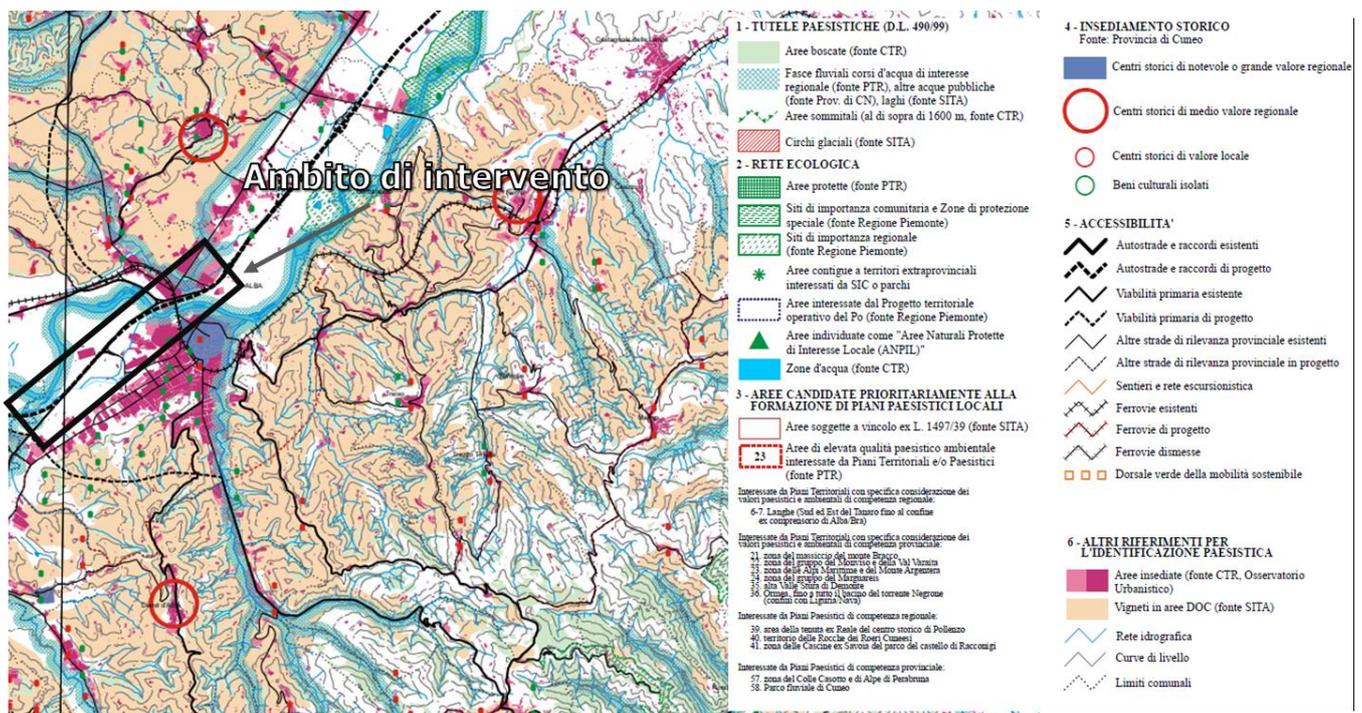


Figura 3-9 Stralcio Tavola CTP n. 193 “Carta dei caratteri territoriali e paesistici”

Nell'elaborato CTP vengono individuati i contenuti del piano per quanto concerne gli aspetti paesistico ambientali; si evidenzia che l'opera oggetto d'intervento è classificata come "autostrada e raccordi di progetti" ed interessa in particolare:

- fasce fluviali corsi d'acqua di interesse regionale (Art. 2.3 NTA)
- aree insediate

Le fasce fluviali rientrano nelle categorie dei beni ambientali sottoposte a vincolo ai sensi del D.lgs. 42/2004. Per quanto riguarda le aree boscate il Piano tutela e valorizza il sistema forestale e boschivo in relazione alla gestione della risorsa, alla prevenzione del dissesto e al consolidamento della rete ecologica secondo una serie di obiettivi.

Per quanto riguarda i corsi d'acqua, obiettivo perseguito dal Piano è quello di garantire la tutela e il miglioramento della funzionalità dei corsi d'acqua perseguita attraverso un processo di rinaturalizzazione degli stessi.

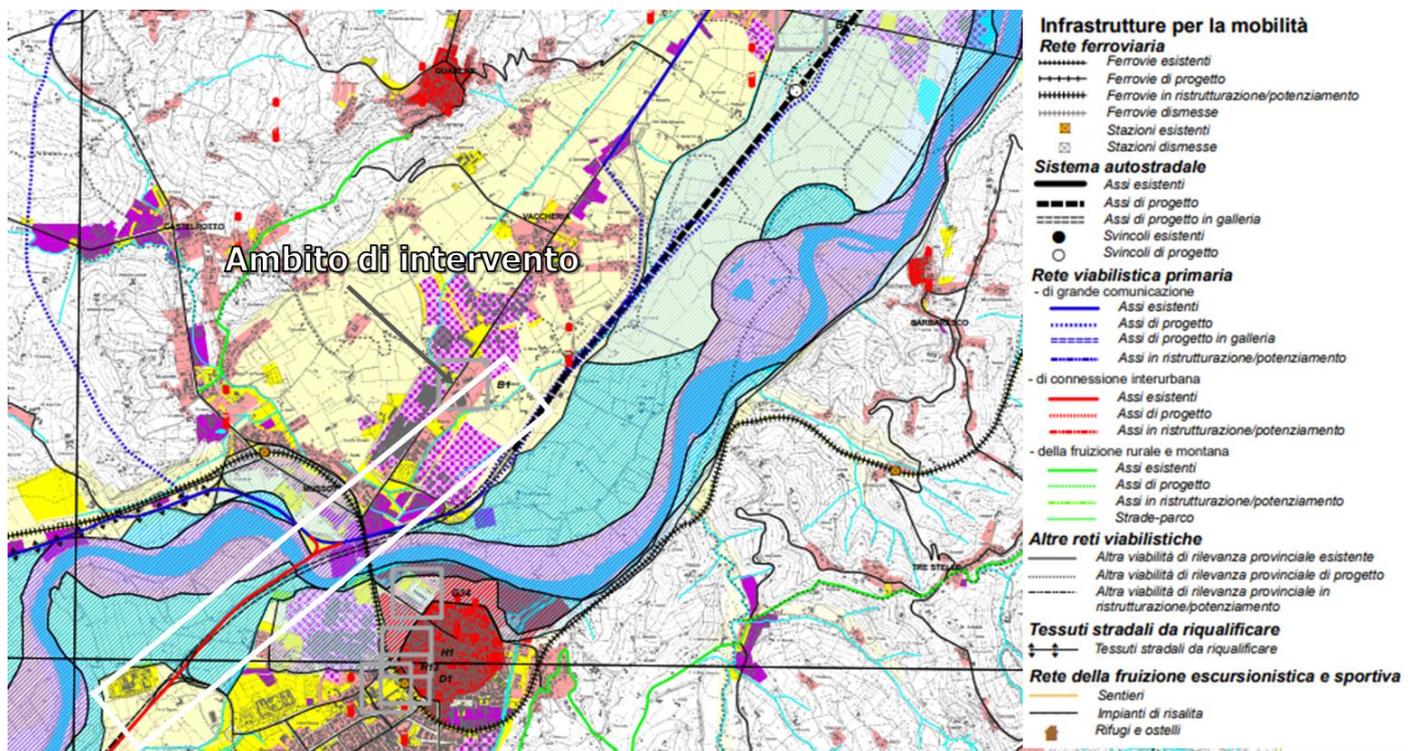


Figura 3-10 Stralcio Tavola IGT n. 193 NO - "Carta Indirizzi di Governo del Territorio"

L'elaborato *Indirizzi di Governo del Territorio* (IGT) individua i contenuti più propriamente riferiti agli aspetti infrastrutturali ed urbanistici del piano. L'intervento rientra all'interno delle infrastrutture per la mobilità, in particolare nella rete autostradale (art. 3.12 NTA) come "Asse esistente" e parte come "Asse in ristrutturazione/potenziamento".

Dall'analisi effettuata è possibile sostenere la piena coerenza dell'opera progettuale oggetto della presente Relazione con le disposizioni del Piano Territoriale Provinciale di Cuneo.

4.3.4. La pianificazione urbanistica comunale

Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Alba

Il piano regolatore generale comunale (PRGC) approvato con DGR n.30-3387 del 20/05/2016 disciplina, per l'intero territorio comunale, l'uso del suolo e le sue trasformazioni ed utilizzazioni urbanistiche ed edilizie. Il PRGC provvede anche a dettare le necessarie prescrizioni speciali ed a definire i vincoli e -in genere- le cautele atte a garantire la tutela dell'ambiente e delle sue risorse naturali, il recupero ed il positivo riuso del patrimonio edilizio nonché l'adeguata attrezzatura del territorio comunale a mezzo di servizi, di spazi e di impianti pubblici e di uso pubblico e di infrastrutture urbanizzative.

Il PRGC è costituito, dai seguenti elaborati:

- 1 - Relazione Illustrativa, con Allegato A - Dati quantitativi relativi alla determinazione del fabbisogno, al dimensionamento residenziale e degli standards e Allegato B – Componente mobilità e traffico;
- 2 - Norme Tecniche di Attuazione
 - 2.1 - Norme Tecniche di Attuazione specifiche AS25 e AS26
- 3 – Tavole di Piano, comprendenti:
 - 3.1 - Planimetria sintetica, scala 1:25.000;
 - 3.2 – Suddivisione in zone omogenee, scala 1:5.000: 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3;
 - 3.3 – Suddivisione in zone omogenee, scala 1:2.000: 3.3.1, 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.5, 3.3.6, 3.3.7, 3.3.8, 3.3.9;
 - 3.4 - Disciplina speciale per il nucleo antico: 3.4.1 Perimetrazione unità edilizie e suddivisione in zone a disciplina ordinaria scala 1:1.000, 3.4.2 Trattamento degli spazi liberi scala 1:2.000;
 - 3.5 – Ambiti speciali d'intervento
 - 3.6 – Viabilità esistente e di progetto, scala 1:5.000 - 1:100: 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3;
 - 3.7 – Sovrapposizione fra zone omogenee e insediamenti commerciali, scala 1:2.000: 3.7.1, 3.7.2, 3.7.3, 3.7.4.
 - 3.8 – Valutazione Ambientale Strategica (VAS); 3.8.1 Rapporto Ambientale; 3.8.2 Rapporto Ambientale - Sintesi non tecnica; 3.8.3 Rapporto Ambientale – Relazione finale; 3.8.4 Rapporto Ambientale – Piano di Monitoraggio.
 - 3.9 – Suddivisione in zone omogenee con sovrapposizione classi di pericolosità geomorfologica, scala 1:5.000: 3.9.1, 3.9.2, 3.9.3.
 - 3.10 – Scheda quantitativa dei dati urbani.
 - 3.11 – Verifica di compatibilità acustica.

Considerata la tipologia di intervento in oggetto è stato analizzato l'elaborato "viabilità esistente e di progetto" di cui si riporta uno stralcio nella figura seguente (cfr. Figura 3-11). Il tracciato di progetto viene classificato in parte come "Autostrada di progetto" ed in parte "Tangenziale di progetto".

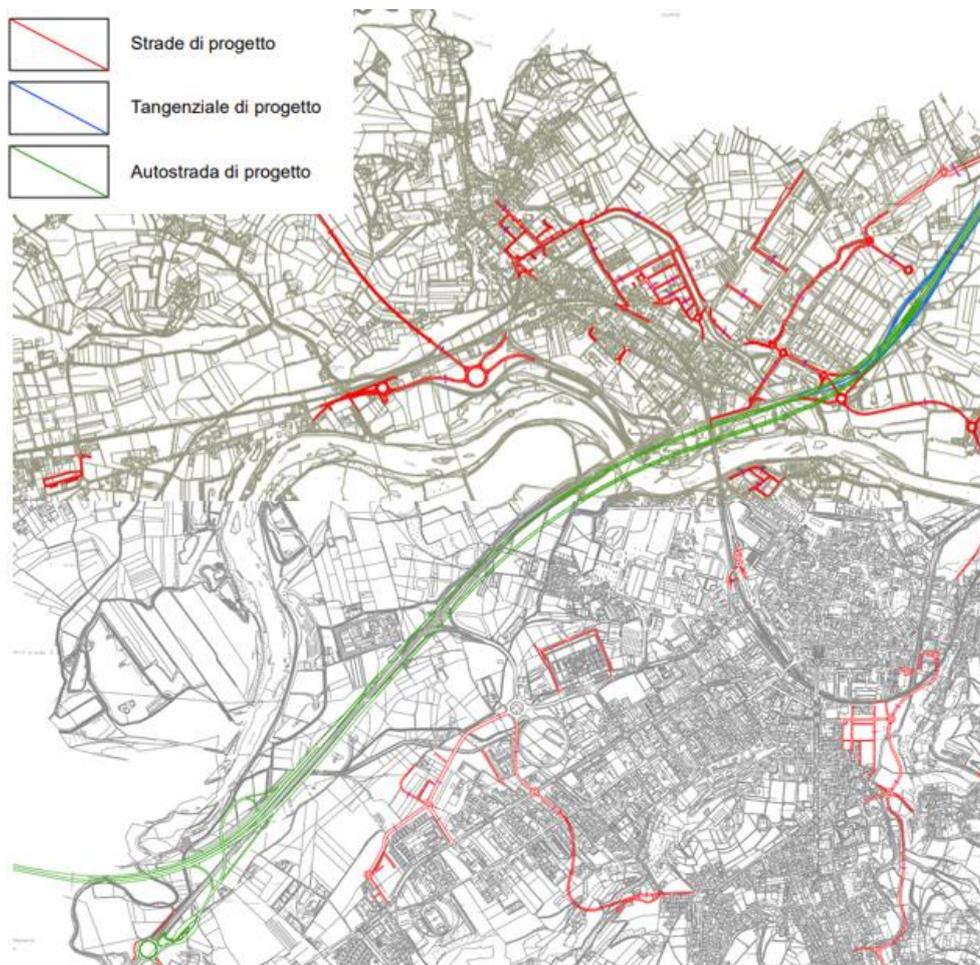


Figura 3-11 Stralcio Tavole 3.6.1 e 3.6.2 "Viabilità esistente e di progetto"

Dall'analisi del PRGC di Alba non sono emersi elementi ostativi all'adeguamento oggetto della presente relazione.

Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Roddi

Il Comune di Roddi è dotato di Piano Regolatore Generale, ai sensi del titolo III della Legge Regionale urbanistica n. 56/77, approvato con DGR n.30-13424 del 01/03/2010.

Nel corso degli anni sono state approvate diverse varianti parziali al Piano, le ultime sono state: la Variante strutturale n. 1 con DCC n. 16 del 28/04/2015 e la variante Parziale n.8 adottata con delibera C.C. n.14 del 26/07/2019.

Gli elaborati costitutivi il Piano, come prescritto nell'art. 14 della L.R. 56/77, sono:

- Allegati Tecnici comprendenti le indagini, le analisi e le rappresentazioni cartografiche precisate al punto 2 del citato articolo della Legge Regionale; Trattandosi di Variante di P.R.G.C. si fa riferimento agli Allegati Tecnici del precedente Piano.
- Elaborati di Piano
 - Tavola n. 1 - Relazione - Verifica di Compatibilità Ambientale L.R. 40/98
 - Tavola n. 2 - Insieme territoriale e confini amministrativi scala 1:25.000
 - Tavola n. 3 - Uso del suolo scala 1:10.000

- Tavola n. 4 - Assetto generale – Carta di Sintesi scala 1:5.000
- Tavola n. 5 - Add. e Localizzazioni di carattere commerciale scala 1:5.000
- Tavola n. 6.1 - Proprietà comunali ed usi civici scala 1:5.000
- Tavola n. 6.2 - Infrastrutture a rete. scala 1:5.000
- Tavola n. 7.1 - Sviluppo del piano – Capoluogo scala 1:2.000
- Tavola n. 7.2 - Sviluppo del piano – Loc. Toetto – scala 1:2.000
- Tavola n. 7.3 - Sviluppo del piano – Loc. Ravinali-Elia – scala 1:2.000
- Tavola n. 8 - Centro storico scala 1:500
- Elaborato n. 9.1 - Norme di Attuazione
- Elaborato n. 9.2 - Schede delle aree
- Elaborato n. 10 - Scheda quantitativa dei dati urbani
- Elaborato n. 11 - Relazione verifica vincoli su aree a destinazione pubblica previste dal PRGC e preordinate all'esproprio
- Elaborato n. 12 - Verifica di compatibilità acustica ai sensi della L.R. 52/2000. D.G.R. 06.08.2001, n. 85-3802
- Elaborato n. 13 - Fascicolo Esame Osservazioni
- Relazione e normativa geologica
 - G1 - Carta geomorfologica, dei dissesti, della dinamica fluviale e del reticolo idrografico minore - scala 1:10.000;
 - G2 - Carta dell'acclività del territorio comunale - scala 1:10.000;
 - G3 - Carta geoidrologica e schema litostratigrafico - scala 1:10.000;
 - G4 - Corsi d'acqua maggiormente significativi - scala 1:10.000;
 - G5 - Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica - scala 1:10.000;
 - G6 - Relazione e normativa geologica;
 - G7 - Relazione geologico tecnica sulle aree di nuova espansione urbanistica ed opere pubbliche di particolare rilevanza.

Dall'analisi della Tavola n. 4 "*Assetto generale – Carta di Sintesi*" si rileva che la sede stradale oggetto di adeguamento viene classificata come viabilità esistente.

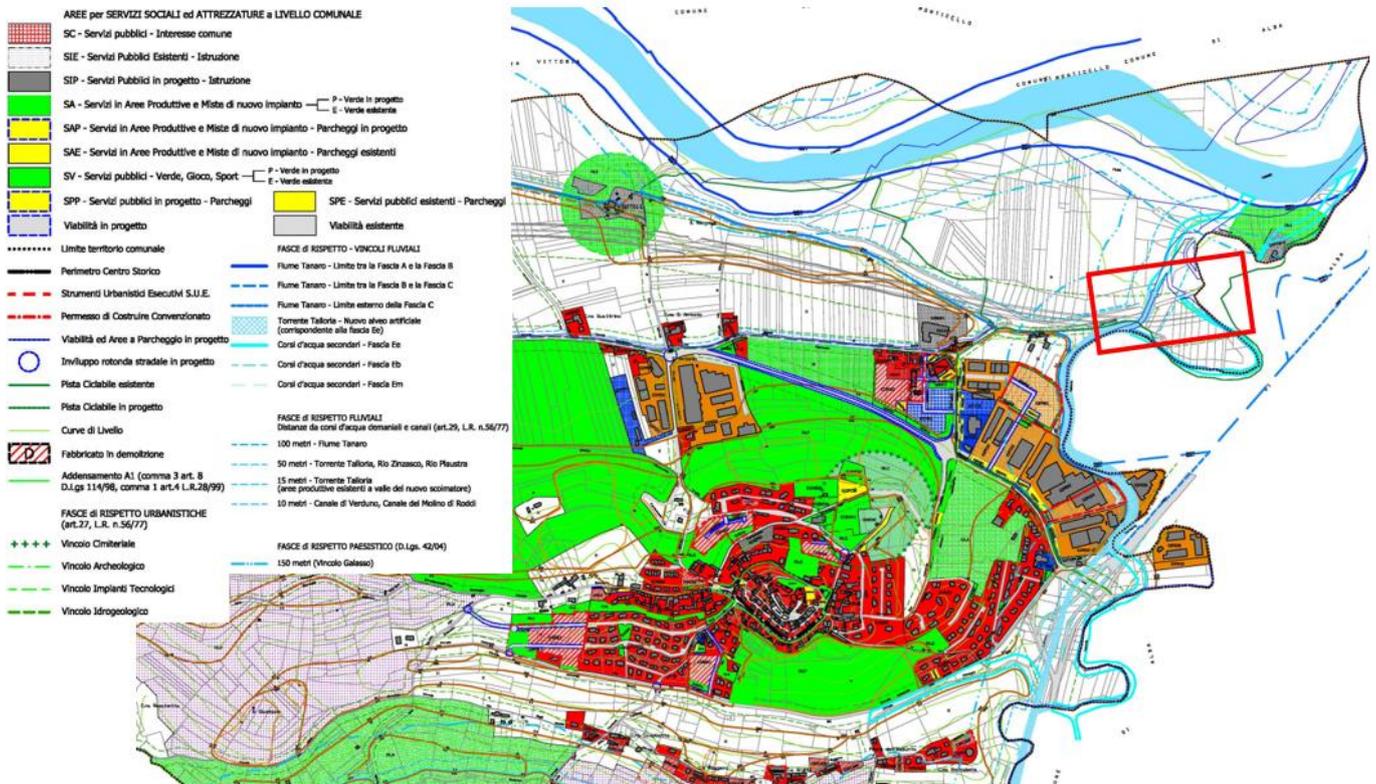


Figura 3-12 Stralciamento PRGC Roddi - Tavola di piano n.4 "Assetto generale- carta di sintesi" (in rosso l'area di intervento)

Dall'analisi del PRGC di Roddi non sono emersi elementi ostativi all'adeguamento oggetto della presente relazione.

Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Guarene

Il Comune di Guarene è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale approvato dalla regione Piemonte con Deliberazione Giunta Regionale. n. 8-2624 del 26/09/2011, ai sensi della Legge 17/08/1942 n°1150 e successive modificazioni ed integrazioni ed ai sensi dell'art. 19 della Legge Regionale 05/12/1977 n° 56.

Il P.R.G.C. è costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione Tecnica
- TAVOLE DI INDAGINE:
 - Tav. A – Uso del suolo in scala 1:5000
 - Tav. B – Servizi acquedotto e fognatura Capoluogo scala 1:2000
 - Tav. C – Servizi illuminazione e metano Capoluogo scala 1:2000
 - Tav. D – Servizi acquedotto e fognatura Fraz. Vaccheria scala 1:2000
 - Tav. E – Servizi illuminazione e metano Fraz. Vaccheria scala 1:2000
 - Tav. F – Servizi acquedotto e fognatura Fraz. Racca scala 1:2000
 - Tav. G – Servizi illuminazione e metano Fraz. Racca scala 1:2000
 - Tav. H – Destinazioni d'uso piano terreno Capoluogo scala 1:2000
 - Tav. I – Destinazioni d'uso piano primo Capoluogo scala 1:2000
 - Tav. L – Destinazioni d'uso piano terreno Fraz. Vaccheria scala 1:2000

- Tav. M – Destinazioni d'uso piano primo Fraz. Vaccheria scala 1:2000
- Tav. N – Destinazioni d'uso piano terreno Fraz. Racca scala 1:2000
- Tav. O – Destinazioni d'uso piano primo Fraz. Racca scala 1:2000
- Tav. P – Stato di conservazione dei fabbricati Centro Storico scala 1:1000
- TAVOLE DI PIANO
 - Tav. 1 – Inquadramento territoriale scala 1:25000
 - Tav. 2 – Territorio comunale scala 1:5000
 - Tav. 3 – Capoluogo scala 1:2000
 - Tav. 4 – Vaccheria scala 1:2000
 - Tav. 5 – Racca scala 1:2000
 - Tav. 6 – Centro storico scala 1:1000
 - Tav. 7 – Vincoli scala 1:5000
- Norme di attuazione
- Relazione normativa geologica
 - carta geomorfologica dei dissesti, della dinamica fluviale e del reticolo idrografico minore, scala 1:10000
 - carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica, scala 1:10000.
- Allegato A. Analisi di compatibilità ambientale
- Allegato B. Analisi di compatibilità acustica
- Allegato C. Programmazione commerciale.

Successivamente l'Amministrazione Comunale ha valutato l'opportunità di modificare il P.R.G.C. giudicando positivamente alcune istanze pervenute all'Ufficio tecnico comunale da parte di privati cittadini. Dall'analisi della variante n. 8 di cui si riporta stralcio nella figura seguente, si evidenzia la sede stradale oggetto di adeguamento classificata come viabilità principale.

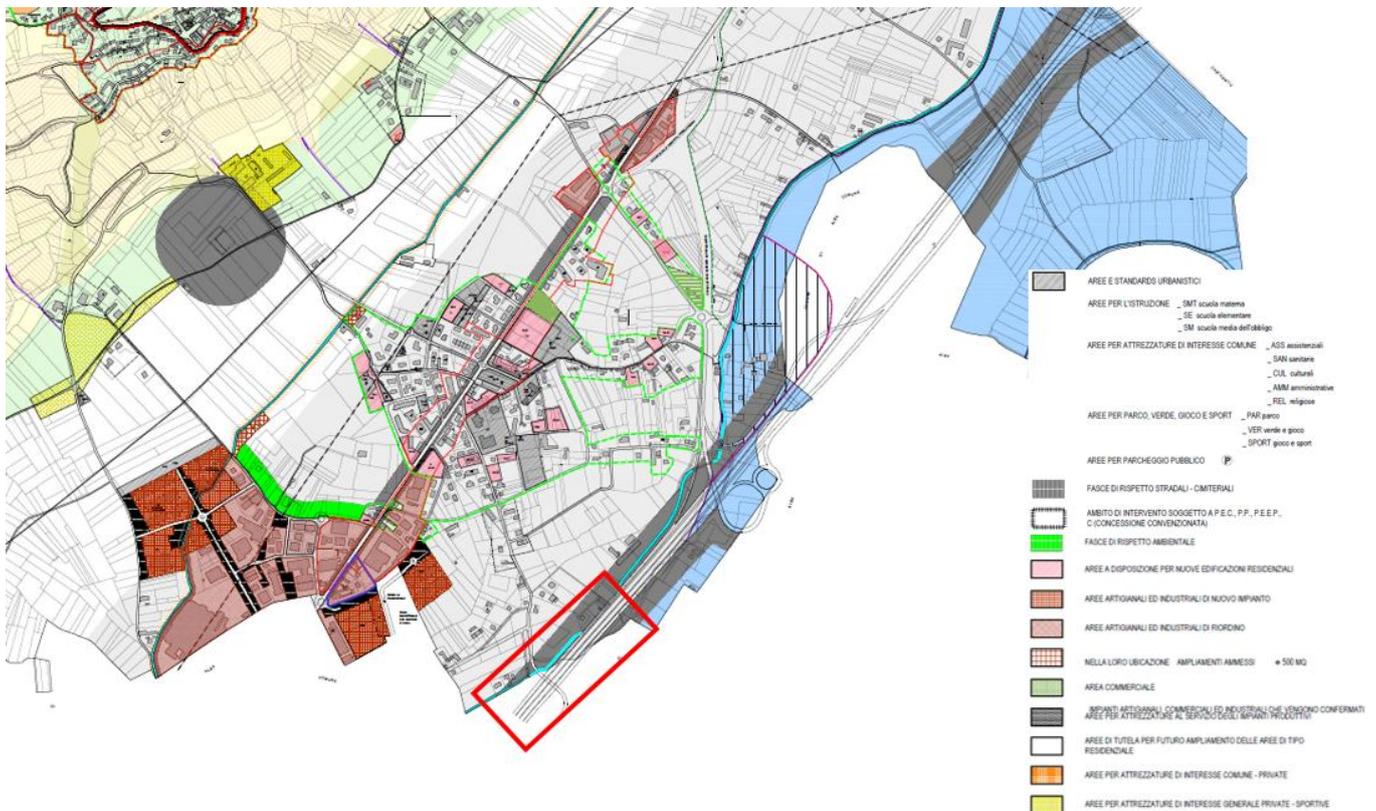


Figura 3-13 Stralcio PRGC Guarene - Variante parziale n.8 (in rosso l'area di intervento)

Dall'analisi del PRGC di Guarene non sono emersi elementi ostativi all'adeguamento oggetto della presente relazione.

4.3.5. La pianificazione del settore Trasporti

Piano Nazionale della Logistica 2011 - 2020

Il Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, approvato nel dicembre 2010 ed aggiornato il 26/07/2012 dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica del MIT¹, è un piano operativo che intende modificare nel prossimo decennio il rapporto domanda-offerta attraverso una serie di azioni tese alla riduzione dell'inefficienza logistica ed al rilancio della competitività delle imprese, ma soprattutto alla creazione di una visione strategica e complessiva del sistema dei trasporti, con particolare riguardo alle specificità territoriali.

Il Piano ha come obiettivo lo sviluppo delle politiche del settore della logistica inteso come sistema portante del Paese, attuandole tramite linee strategiche ed azioni coordinate, e nello specifico anche la formulazione di indirizzi e di proposte in materia di sicurezza della circolazione stradale, con riferimento ai programmi ed alle strategie dei controlli sull'attività di autotrasporto. In riferimento a quest'ultimo obiettivo la realizzazione dell'intervento di progetto, punta a migliorare la sicurezza stradale, con la nuova arteria

¹ Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 12 comma 20, del decreto legge 95/2012, convertito con legge 135/2012, a decorrere dal 28 luglio 2012 è stata soppressa la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica le cui funzioni sono state definitivamente trasferite alla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

che quindi, tra i suoi obiettivi di tipo ambientale, consegue il soddisfacimento di quanto stabilito a livello pianificatorio.

Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) 2021-2030

Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2021-2030 (PNSS 2030) nasce nello spirito di fornire al nostro Paese un importante documento di programmazione, che consenta, attraverso successivi programmi operativi di attuazione, di imprimere al processo di riduzione della incidentalità stradale un forte impulso, dopo un periodo di significativo miglioramento nei primi anni del 2000 ed un successivo rallentamento negli anni più recenti.

Il PNSS 2030 si colloca a valle dei due documenti precedenti: Piano PNSS 2010 e relativo aggiornamento PNSS Orizzonte 2020, che hanno costituito delle pietre miliari nel processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

Il PNSS 2030 propone un sistema gerarchico di obiettivi, in modo da tener conto sia dell'andamento generale dell'incidentalità, che, più in particolare, di quello delle sue categorie a maggior rischio.

Il PNSS 2030 definisce sia delle linee strategiche di miglioramento della sicurezza stradale specifiche per le categorie maggiormente a rischio, sia delle linee strategiche generali che interessano tutte le componenti di utenza del sistema stradale, nonché i diversi fattori che entrano in gioco nei fenomeni di incidentalità.

Documento Economia e Finanza Regionale 2020 - 2022

Il Consiglio Regionale con deliberazione 24 marzo 2020, n. 67-6123 del 30 luglio 2020 ha approvato il Documento di economia e finanza regionale (DEFR) 2020-2022. Il documento si compone di una prima parte in cui viene analizzato il contesto di riferimento e gli obiettivi strategici e da una seconda parte strettamente legata al quadro della finanza regionale. Tra gli indirizzi e obiettivi strategici della programmazione regionale rientra il settore della logistica e dei trasporti. Afferiscono all'Area di governo "Logistica e trasporti" tutte le azioni programmatiche finalizzate a migliorare la mobilità di merci e persone sul territorio piemontese, attraverso interventi sul sistema delle infrastrutture e sul trasporto pubblico.

Obiettivi prioritari per i prossimi anni sono quelli di garantire i servizi minimi del trasporto locale a tutto il territorio regionale, migliorando la gestione della rete di collegamenti, e assicurare treni sicuri, puliti e puntuali ai pendolari, favorendo così la competitività rispetto alle regioni confinanti.

Tra gli obiettivi, in materia di grandi opere, il piano attenziona le infrastrutture regionali, quali la TAV, il Terzo valico, l'Asti-Cuneo (completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo), il Tunnel del Tenda e la Pedemontana piemontese, a sostegno del sistema della logistica regionale e dell'integrazione del Piemonte con i porti della Liguria, la Lombardia e i Paesi transalpini.

L'opera di completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo era stata già inserita nell'allegato al DEFR 2016 nell'elenco delle opere prioritarie di interesse regionale atta a perseguire il miglioramento dell'accessibilità quale presupposto di sviluppo socio-economico del territorio e di miglioramento della qualità della vita dei propri cittadini.

Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) 2018

Con DCR n. 256 - 2458/2018 la Regione ha approvato il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT). Il nuovo PRMT si compone dei seguenti allegati:

- Rapporto Ambientale
- Dichiarazione di sintesi

- Piano di Monitoraggio
- Tabella di Marcia
- Norme finali e transitorie

Attraverso l'adozione del PRMT, il Piemonte si propone di delineare le linee guida di sviluppo nel settore della mobilità che dovranno, di qui ai prossimi anni, essere il punto di riferimento anche degli interventi infrastrutturali che saranno realizzati nella nostra regione.

Il Piano regionale della mobilità e dei trasporti si configura pertanto come:

- *un piano strategico*, nel senso che è uno strumento di indirizzo che trova attuazione in successivi e specifici piani di settore, che operano in modo sinergico e in una logica di pianificazione gerarchica e integrata e sviluppano i temi del trasporto pubblico, della logistica, delle infrastrutture di trasporto, della sicurezza; mentre la mobilità sostenibile e l'innovazione tecnologica sono aspetti trasversali alla base di ognuno;
- *un piano processo* ovvero un documento aperto che si costruisce mediante la partecipazione, uno strumento flessibile che monitora la propria capacità di raggiungere gli obiettivi posti nel lungo periodo e, attraverso i piani di settore che lo completano, adegua le politiche di breve-medio termine ad un contesto in continua evoluzione;
- *un piano integrato*, nel senso che la valenza plurisetoriale della sostenibilità della crescita presuppone un'azione comune e coerente da parte di tutti (trasporti, territorio, ambiente, energia, sanità, commercio, industria, innovazione) rapportandosi ed integrandosi con gli altri strumenti di pianificazione ed a ogni livello istituzionale;
- *un piano a lungo termine* nel senso che si fonda su una visione al 2050 quale orizzonte temporale più probabile per immaginare di produrre un reale cambiamento.

Il nuovo PRMT si compone di tre parti:

Nella prima parte, che riguarda la *Visione*, il Piano fornisce un inquadramento generale dei processi in atto e dell'assetto attuale del Piemonte delineando gli obiettivi che si propone di raggiungere, le strategie secondo cui intende agire ed i risultati che intende perseguire.

Nella seconda parte, che riguarda l'*Attuazione*, il Piano stabilisce le direttive per l'organizzazione e per le politiche di settore e fornisce gli indirizzi per lo sviluppo integrato e sostenibile della Regione ad ogni livello istituzionale. Le direttive devono essere obbligatoriamente osservate nell'elaborazione di piani e programmi alle diverse scale, gli indirizzi costituiscono previsioni di orientamento.

La terza parte, denominata *Transitorio*, contiene le norme transitorie che hanno lo scopo di allineare gli strumenti di pianificazione e di programmazione in attesa che il Piano si completi con i piani di settore e con l'adozione delle disposizioni per l'integrazione delle politiche.

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

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

Tabella 3-4 Strategie ed obiettivi del PRMT

Gli obiettivi e le strategie che il Piano si prefigge presuppongono una coerenza nell'azione di governo nell'affrontare i cambiamenti in atto. Valorizzare la mobilità a supporto dello sviluppo, ridurre gli effetti negativi che impattano sul territorio e progettare un sistema di trasporti che risponda in modo adeguato alle nuove esigenze.

Facendo riferimento all'opera progettuale oggetto della presente Relazione, è possibile prendere in considerazione la strategia B "Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero" che si attua in particolare attraverso l'obiettivo della "Disponibilità delle reti" che mira a completare, potenziare e mantenere le infrastrutture lineari (strade, ferrovie, metropolitane), le infrastrutture tecnologiche (ITS) ed i nodi (centri urbani, nodi di interscambio per passeggeri e per le merci e la logistica).

L'opera progettuale in oggetto, che consiste nel completamento del collegamento autostradale Asti-Cuneo e nello specifico nell' adeguamento della Tangenziale di Alba, risulta pertanto pienamente coerente con gli obiettivi e le strategie definite dal nuovo PRMT.

Inoltre, come si evince dalle figure che seguono, tale tratto stradale è ricompreso tra i corridoi esistenti della mobilità di passeggeri della mobilità di merci definiti dal Piano stesso.

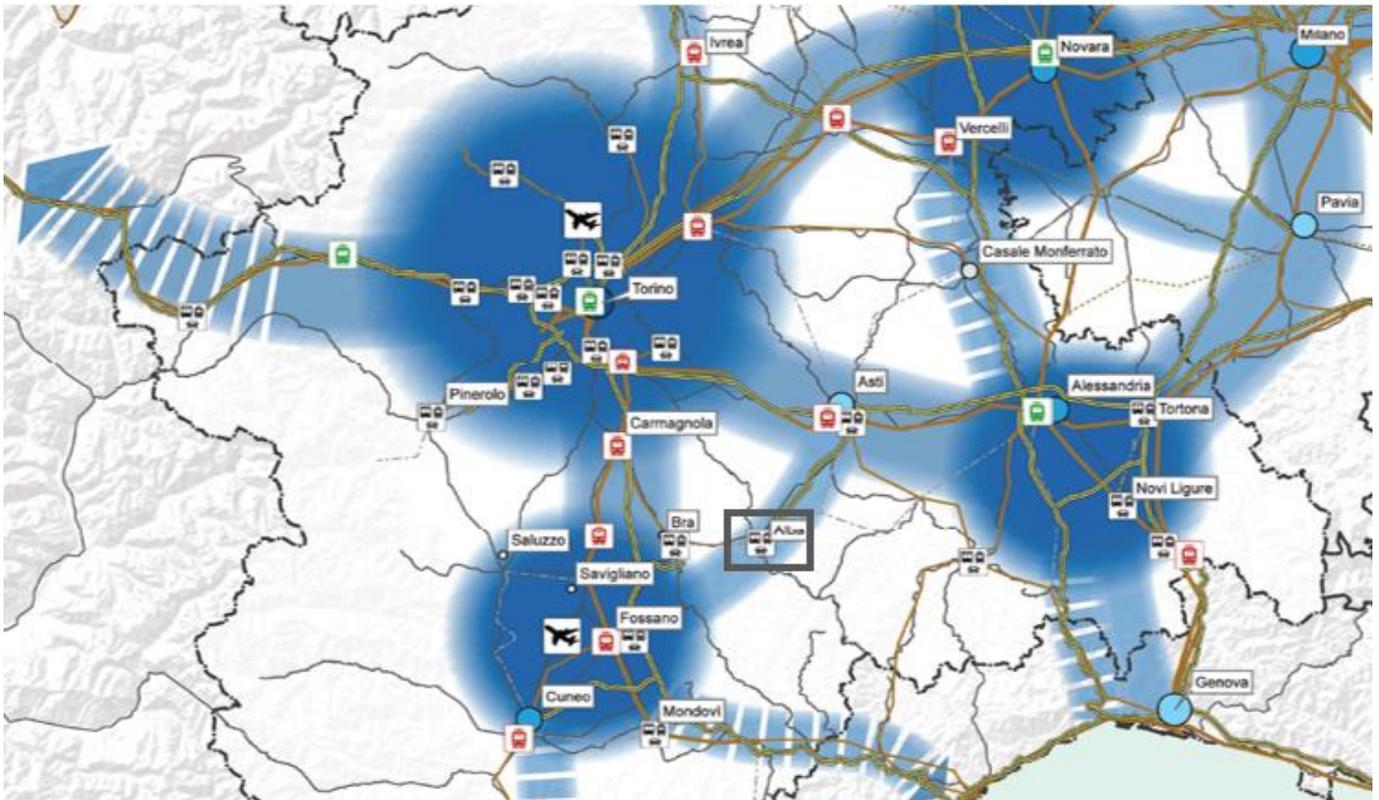


Figura 3-14 Corridoi esistenti e potenziali per la mobilità passeggeri

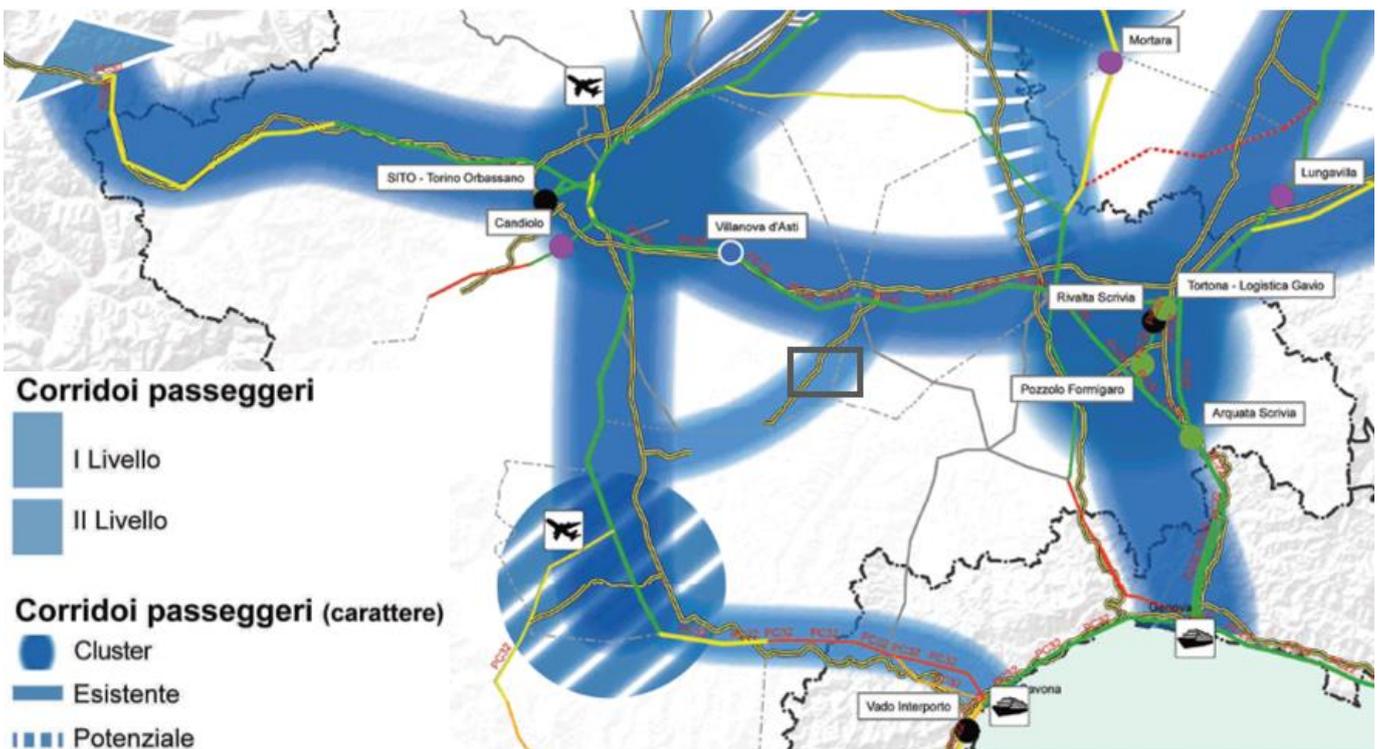


Figura 3-15 Corridoi esistenti e potenziali per la mobilità merci

Al fine di fornire un quadro esaustivo si riporta che, in attuazione del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) la Giunta regionale ha approvato, con deliberazione n. 13 - 7238 del 20 luglio 2018, gli

Indirizzi per i piani di settore. Il documento individua i piani regionali di settore da redigere, fornisce gli indirizzi per lo sviluppo dei loro contenuti e definisce il termine per la loro approvazione. I piani di settore, che completano il PRMT e definiscono le politiche di medio termine funzionali al raggiungimento dei suoi obiettivi, sono il Piano regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale della Logistica (PrLog). La loro durata è decennale e l'orizzonte finale di riferimento è il 2030. I due piani di settore operano in modo sinergico, tra loro e con le altre politiche regionali, ed a scale diverse in una logica di pianificazione gerarchica e integrata, tenendo conto e portando a sintesi quanto già programmato e finanziato.

Sottoinsieme e parte integrante del PrMoP e del PrLog è il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) previsto a livello nazionale dalla legge n. 2/2018 (recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta).

Per la redazione del PrMoP e del PrLog la Giunta regionale, con deliberazione n. 5-620 del 3 dicembre 2019, ha disegnato un percorso di tipo partecipato che consenta la contestuale costruzione della proposta dei due piani e del Rapporto Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) finalizzata al coordinamento, all'integrazione e alla reciproca convergenza dei due processi, nel rispetto della loro autonomia.

4.4. LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI BASE DELL'OPERA

Le finalità del presente paragrafo è quella di verificare che l'intervento di progetto sia coerente con gli obiettivi di base prefissati, sia tecnici che ambientali.

In relazione agli obiettivi tecnici è stato possibile verificare la coerenza dell'intervento in quanto nel suo funzionamento complessivo, l'adeguamento geometrico e funzionale della tangenziale di Alba costituisce un intervento strategico in considerazione della nuova funzione che assolverà all'interno del nuovo itinerario autostradale Asti - Cuneo.

L'infrastruttura allo stato attuale non soddisfa infatti i criteri geometrici e funzionali richiesti per un collegamento di carattere autostradale. Gli interventi previsti di ammodernamento e di adeguamento alle normative vigenti garantiranno inoltre elevati standard di sicurezza.

Per quanto riguarda gli obiettivi ambientali, invece, la verifica della coerenza dell'intervento in progetto è stata condotta sulla base delle risultanze del presente Studio di Impatto Ambientale, in relazione alle analisi effettuate per le singole componenti ambientali, espone nelle Parti successive dello SIA.

Entrando nel merito delle tematiche ambientali, in primo luogo gli obiettivi di base prefissati relativi alla conservazione del paesaggio e del patrimonio culturale vengono rispettati, in quanto l'adeguamento del tracciato previsto non comporta una variazione significativa del contesto in relazione ai vincoli o agli elementi paesaggistici, né rispetto gli altri elementi archeologici ed architettonici.

Come visto nella sezione dedicata al sistema vincolistico, con la realizzazione dell'intervento, laddove presenti, si è cercato di minimizzare l'impatto dello stesso con le aree tutelate interferite.

Si evidenzia che il tracciato interessa unicamente aree tutelate ai sensi dell'art. 142 del D.lgs 42/2004 lett c) *fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna* in relazione all'attraversamento del Fiume Tanaro e del Torrente Ridone, per i quali si rimanda alla Relazione Paesaggistica (02.06) per gli approfondimenti.

Non si rileva la presenza di aree naturali protette e siti della Rete Natura 2000 direttamente interessate dal tracciato oggetto di adeguamento, i siti più prossimi sono la ZSC IT1160029 *Colonie di chirotoni di S. Vittoria e Monticello d'Alba* e la ZPS IT1160054 *Fiume Tanaro e Stagni di Neive* a circa 4,5 km di distanza.

In merito alla coerenza dell'intervento con gli strumenti di pianificazione ordinaria generale analizzati si rileva che:

- L'intervento di progetto rientra all'interno degli indirizzi del PTR relativi alla valorizzazione del territorio, in particolare nell'ambito di integrazione territoriale n.25 Alba, in cui si evince tra gli indirizzi di valorizzazione del territorio il *"completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo"*;
- L'elaborato *Indirizzi di Governo del Territorio* (IGT) del PTP della provincia di Cuneo, individua la tangenziale tra le infrastrutture per la mobilità, in particolare nella rete autostradale (art. 3.12 NTA) come *"Asse esistente"* e come *"Asse in ristrutturazione/potenziamento"*;
- Il PRGC vigente di Alba individua il tracciato come *"tangenziale di progetto"* nell'elaborato *"viabilità esistente e di progetto"*.

Rispetto all'analisi degli strumenti di pianificazione del settore trasporti emerge che:

- Tra gli obiettivi del Documento di economia e finanza regionale (DEFER) 2020-2022, in materia di grandi opere, il piano attenziona le infrastrutture regionali, tra le quali l'Asti-Cuneo (completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo);
- Tra le strategie del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) si evidenzia la strategia B "Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero" che si attua in particolare attraverso l'obiettivo della "Disponibilità delle reti" che mira a completare, potenziare e mantenere le infrastrutture lineari (strade, ferrovie, metropolitane).

Alla luce di quanto brevemente riportato è possibile concludere che l'intervento di adeguamento risulta coerente con gli obiettivi di base che si erano prefissati preliminarmente e con gli strumenti di pianificazione analizzati.