

**NUOVA LINEA TORINO LIONE - NOUVELLE LIGNE LYON TURIN
PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE - PARTIE COMMUNE FRANCO-ITALIENNE**

**LOTTO COSTRUTTIVO 1 / LOT DE CONSTRUCTION 1
CANTIERE OPERATIVO 02C/CHANTIER DE CONSTRUCTION 02C
RILOCALIZZAZIONE DELL'AUTOPORTO DI SUSÀ
DEPLACEMENT DE L'AUTOPORTO DE SUSE
PROGETTO ESECUTIVO - ETUDES D'EXECUTION
CUP C11J05000030001 - CIG 682325367F**

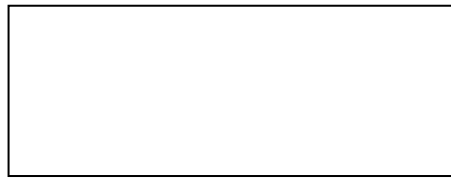
AMBIENTE

RELAZIONE DI CONFRONTO AMBIENTALE TRA PROGETTO ESECUTIVO E VARIANTE

Indice	Date/ Data	Modifications / Modifiche	Retabili par / Concepito da	Vérifié par / Controllato da	Autorisé par / Autorizzato da
0	31/08/2017	Prima emissione / Première diffusion	L. MORRA (-)	L. BARBERIS (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)
A	30/04/2018	Revisione a seguito commenti validatore	L. BARBERIS (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)
B	06/11/2018	Revisione a seguito richieste TELT	L. BARBERIS (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)
C	30/09/2020	Variatione geometria svincolo	L. MORRA (-)	L. BARBERIS (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)
D	29/09/2021	Variatione rampe di svincolo	A. VALENTE ARNALDI (-)	L. BARBERIS (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)
E	25/10/2021	Integrazione piste security	L. BARBERIS (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)
F	03/11/2021	Recepimento istruttoria validazione RINA Check	L. BARBERIS (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)	C. GIOVANNETTI (MUSINET ENG.)


1	0	2	C	C	1	6	1	6	7	O	O	A	0	O	G
Cat.Lav. Cat.Trav.	Lotto/Lot		Contratto/Contrat				Opera/Oeuvre			Tratto Tronçon	Parte Partie				

E	G	N	R	E	0	0	2	5	F
Fase Phase	Tipo documento Type de document		Oggetto Object		Numero documento Numéro de document			Indice Index	



SCALA / ÉCHELLE
-

IL PROGETTISTA/LE DESIGNER



Dott. Arch. Corrado GIOVANNETTI
Albo di Torino
N° 2736

L'APPALTATORE/L'ENTREPRENEUR

IL DIRETTORE DEI LAVORI/LE MAÎTRE D'ŒUVRE

SOMMAIRE / INDICE

1. PREMESSA	4
1.1 Oggetto e motivazioni del documento	4
1.2 Decorso autorizzativo dell'opera	4
1.3 Contenuti della relazione	4
2. LA VARIANTE PROGETTUALE.....	5
2.1 Inquadramento territoriale	5
2.2 Confronto tra Progetto Esecutivo e Variante.....	7
2.2.1 Ambito Svincolo Ovest.....	8
2.2.2 Ambito svincolo est	11
3. GLI ELEMENTI PER L' ATTESTAZIONE DELLA COMPATIBILITÁ' AMBIENTALE E PAESAGGISTICA DELLA VARIANTE.....	15
3.1 Le indicazioni della pianificazione territoriale	15
3.1.1 Piano Paesaggistico regionale.....	15
3.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC-2.....	33
3.1.3 Pianificazione locale – PRG del Comune di San Didero.....	35
3.1.4 Pianificazione locale – PRG del Comune di Bruzolo.....	35
3.1.5 I vincoli paesaggistici ed ambientali.....	36
3.2 Aspetti Ambientali.....	38
3.2.1 Atmosfera.....	38
3.2.2 Ambiente idrico	38
3.2.3 Suolo e sottosuolo	39
3.2.4 Ambiente naturale	40
3.2.5 Paesaggio	40
3.2.6 Rumore e vibrazioni.....	41
3.3 Quadro di confronto degli impatti	42
4. CONCLUSIONI.....	48

LISTE DES FIGURES / INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Area di progetto con edifici incompiuti in stato di abbandono e vegetazione in evoluzione	5
Figura 2 – Foto aerea dell’area di progetto. Con riquadri verdi sono evidenziati i due ambiti di Variante.	6
Figura 3 –Planimetria d’inquadramento Variante.....	6
Figura 4 – Assi di tracciamento. In riquadri verdi sono evidenziati gli ambiti di Variante.....	7
Figura 5 –Ambito Svincolo Ovest. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)	8
Figura 6 - Ambito Svincolo Ovest. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu). La pista di servizio a sud dell’autostrada subisce una modifica del tracciato sottopassando il sovrappasso e avvicinandosi al rilevato dell’A32 (freccia rossa)	9
Figura 7 – Opere a verde del Progetto Esecutivo. La freccia rossa indica il filare eliminato per far posto alla pista di servizio.....	10
Figura 8 - Opere a verde Variante.....	10
Figura 9 - Sovrapposizione pista security tra PE approvato (in blu) e Variante (in arancione)	11
Figura 10 – Ambito svincolo est. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)	12
Figura 11 - Opere a verde del Progetto Esecutivo. La freccia rossa indica il filare arboreo-arbustivo oggetto di modifiche.....	13
Figura 12 – Opere a verde Variante. La freccia rossa indica il filare arboreo-arbustivo modificato.....	13
Figura 13 – Ambito corsie lato ovest. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)	14
Figura 14 – Stralcio della Tavola P2 del PPR.....	20
Figura 15 – Stralcio della Tavola P3 del PPR.....	22
Figura 16 – Stralcio della Tavola P4 del PPR.....	24
Figura 17 – Stralcio della Tavola P4 del PPR – legenda	25
Figura 18 – Stralcio della Tavola P4 del PPR – dettaglio.....	26
Figura 19 – Stralcio della Tavola P5 del PPR.....	32
Figura 20 - Stralcio Carta dei dissesti (DS2a), l’area di intervento è segnalata con l’ovale arancione.....	34
Figura 21 – Vincoli paesaggistici ed ambientali.....	37

1. Premessa

1.1 Oggetto e motivazioni del documento

La presente relazione si pone l'obiettivo di valutare se e quali differenze dal punto di vista ambientale intercorrono tra la soluzione di Progetto Esecutivo relativo alla "Rilocalizzazione dell'aeroporto di Susa" e quella di Variante. Sin da principio occorre evidenziare che le **differenze progettuali sono legate alla variazione della geometria degli svincoli ai fini del miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'utenza e all'ampliamento delle carreggiate di accesso alla rotatoria R2 lato ovest.**

La valutazione avverrà come confronto tra lo scenario valutativo relativo al Progetto Esecutivo approvato con DVA n.10 del 14 febbraio 2020 e le eventuali differenze relative alla soluzione di Variante.

1.2 Decorso autorizzativo dell'opera

Il Progetto esecutivo della Rilocalizzazione dell'Aeroporto di Susa è stato sottoposto positivamente alla Verifica di Attuazione – Fase I, svolta ai sensi ex art. 185 c. 6 e 7 del D. Lgs. 163/06 con **DVA n. 10 del 14 febbraio 2020** (Decreto Direttoriale della Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo - MATTM_CRESS). Il decreto specifica che devono essere ottemperate le condizioni ambientali indicate nel parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (CTVIA) n. 3225 del 13 dicembre 2019.

La progettazione esecutiva risponde altresì a quanto prescritto dal **parere MIBACT n. 37937 del 17 dicembre 2019**, dal quale sono emersi alcuni affinamenti progettuali che non sono oggetto del presente confronto.

1.3 Contenuti della relazione

La presente relazione è articolata nelle seguenti parti:

- Inquadramento e descrizione delle modifiche apportate dalla variante (**cf. capitolo 2**);
- Ricostruzione della caratterizzazione ambientale dell'area coinvolta, con particolare riguardo alle componenti che potenzialmente potrebbero subire alterazioni dalla Variante; le argomentazioni condotte sulle potenziali ricadute ambientali sono di sostegno alle valutazioni in ordine alla compatibilità ambientale della Variante. Nell'ambito di questo tipo di analisi sono state predisposte valutazioni sia di natura ambientale sia di natura specificatamente paesaggistica (**cf. capitolo 3**)

2. La Variante progettuale

2.1 Inquadramento territoriale

Il sito per la rilocalizzazione dell'autoporto è individuato su una area, ubicata a cavallo dei Comuni di S. Didero e Bruzolo in adiacenza alla carreggiata autostradale A32 Torino-Bardonecchia, la cui superficie complessiva è di circa 65.500 mq.

L'area è classificata come urbanizzata, per la presenza di edifici, la cui realizzazione non si è mai conclusa. La zona era già stata destinata ad autoporto prima della realizzazione del sito di Susa. Al suo interno sono presenti edifici incompiuti ed in stato di degrado. Il sito è in generale stato di abbandono ed è dominato dalla vegetazione in evoluzione, che nelle parti marginali si connette a formazioni dominate da robinia. Si segnala la presenza della limitrofa attività di trattamento inerti e la vicinanza all'area industriale dell'acciaieria.

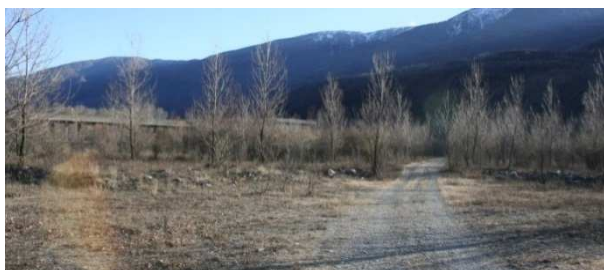


Figura 1 - Area di progetto con edifici incompiuti in stato di abbandono e vegetazione in evoluzione

L'accessibilità, al nuovo piazzale Autoporto, dalla rete autostradale è garantita sia in direzione Torino sia Bardonecchia attraverso la realizzazione di rampe di svincolo con corsie specializzate di accelerazione/decelerazione. L'accesso per quanto concerne la carreggiata sud (direzione Torino) necessita, oltre le suddette rampe di svincolo anche di due scavalchi della sede autostradale.

Gli interventi di Variante riguardano la variazione della geometria dei suddetti svincoli e quindi sono stati individuati tre principali ambiti di intervento, come evidenziato nelle immagini seguenti:

- **ambito dello svincolo ovest, riguardante le rampe e i sovrappassi di uscita dall'autoporto;**
- **ambito svincolo est, riguardante le rampe e sovrappassi di ingresso all'autoporto;**
- **ambito corsie lato ovest, riguardante le corsie di collegamento tra le rampe 4 e 2 di reimmissione nell'autostrada e la rampa 1 di diversione in direzione Bardonecchia.**

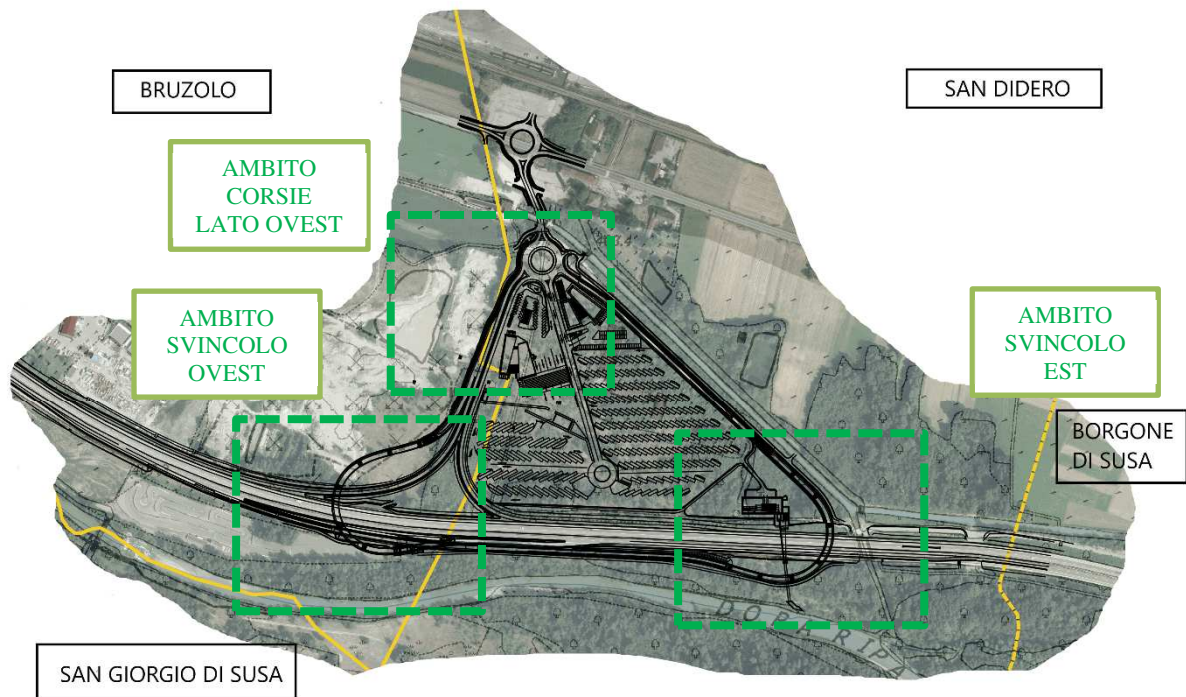


Figura 2 – Foto aerea dell'area di progetto. Con riquadri verdi sono evidenziati i due ambiti di Variante.

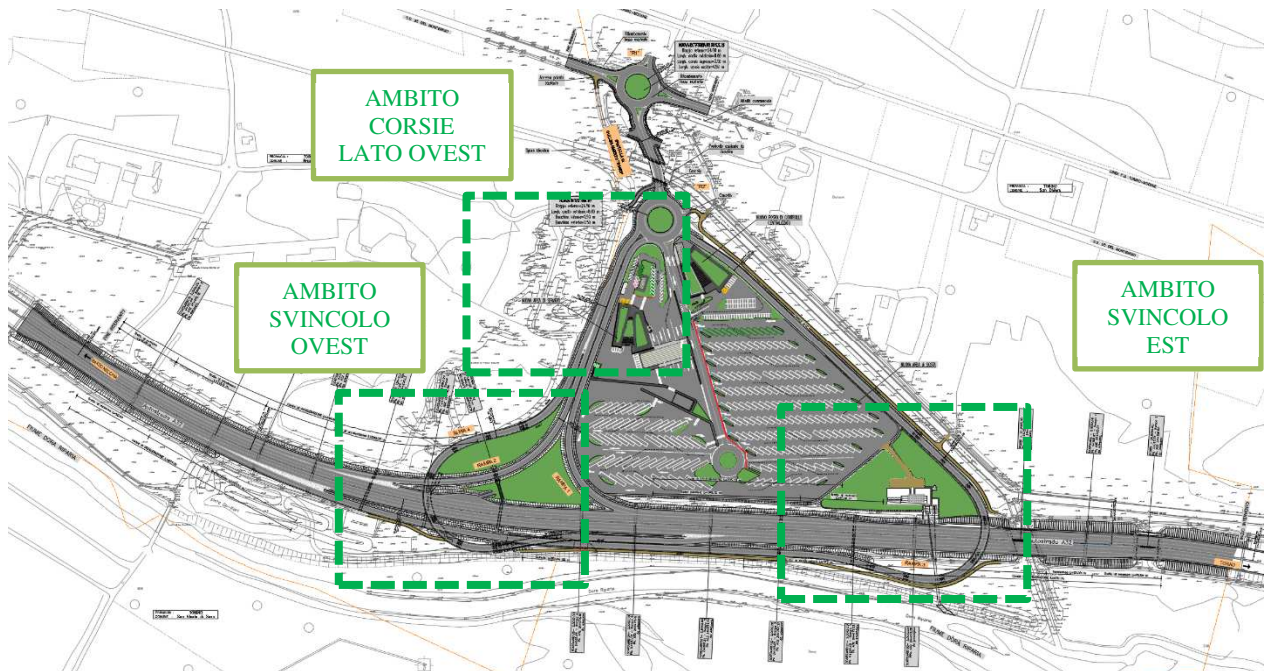


Figura 3 – Planimetria d'inquadramento Variante

Il sistema viario, costituito dai seguenti assi di tracciamento, è schematizzato di seguito:

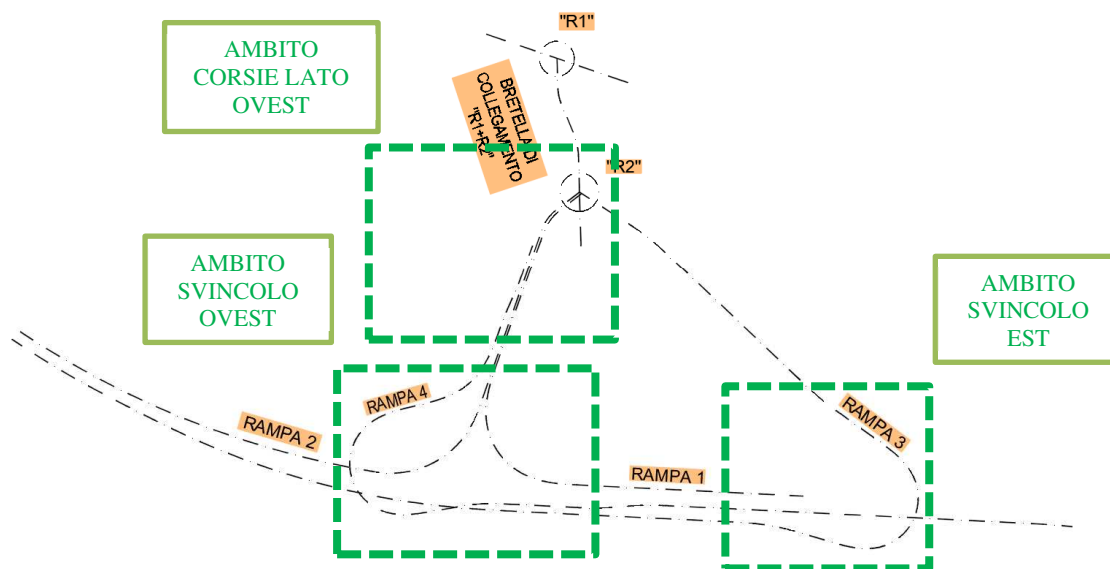


Figura 4 – Assi di tracciamento. In riquadri verdi sono evidenziati gli ambiti di Variante

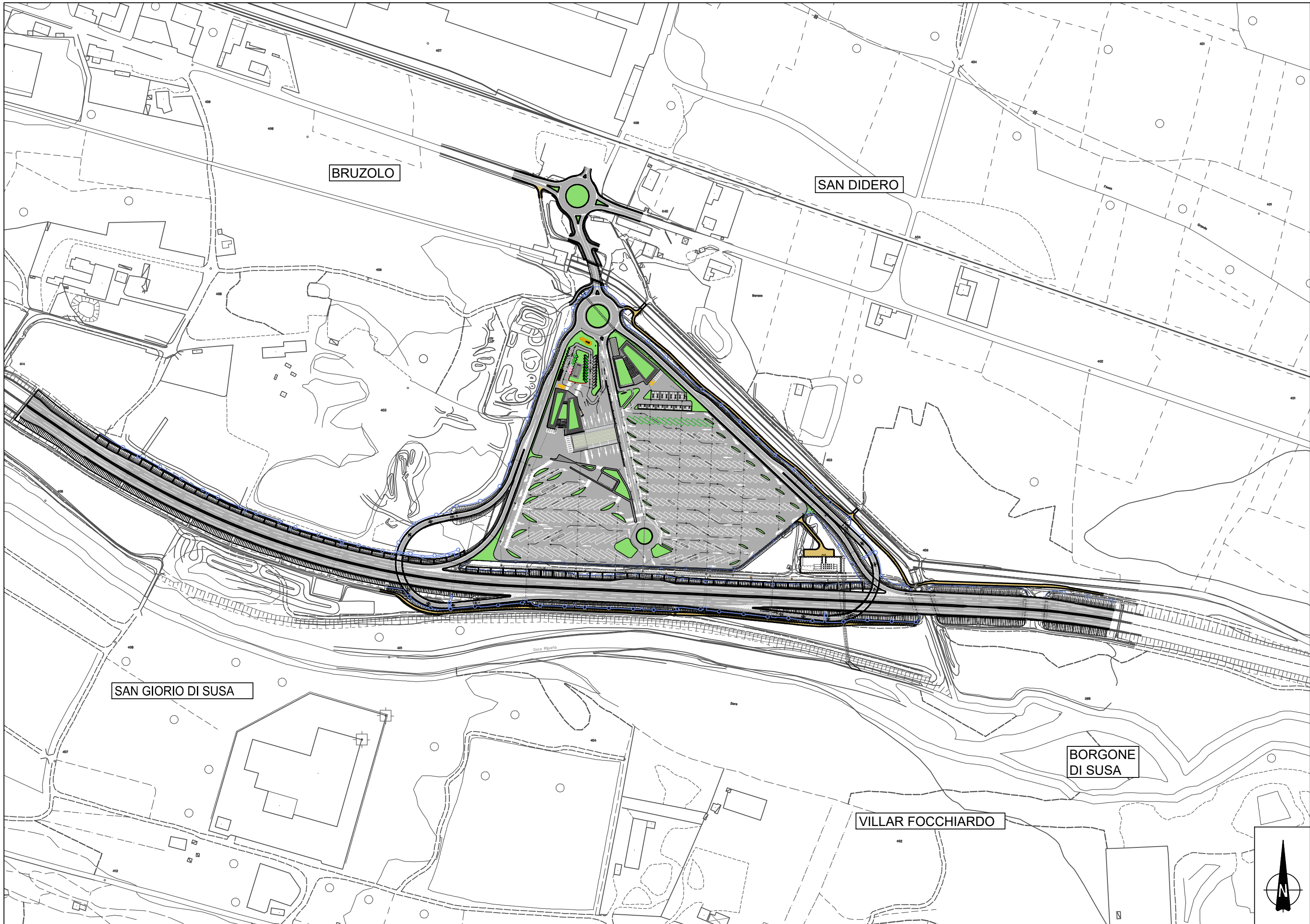
2.2 Confronto tra Progetto Esecutivo e Variante

Nel seguito vengono analizzate nel dettaglio le modifiche introdotte a livello di Progetto di Variante rispetto al Progetto Esecutivo (PE) approvato con DVA n. 10 del 14 febbraio 2020, trattando i tre ambiti di intervento “ambito dello svincolo ovest”, “ambito svincolo est” e “ambito corsie lato ovest” come individuati nel paragrafo precedente.

Occorre sin da subito evidenziare che la variazione della geometria degli svincoli, consistente principalmente in un lieve spostamento planimetrico delle rampe e dei sovrappassi, la quale determina adeguamenti progettuali minimi delle opere a verde, della viabilità temporanea di cantiere legata alle esigenze di security e della pista di servizio a sud dell’autostrada.

Per maggior facilità di analisi circa le differenze tra PE e Variante, nelle immagini che seguono sono rispettivamente riportati:

- Il progetto esecutivo approvato con DVA n.10 del 14 febbraio 2020.
- La Variante.
- Il confronto, con diverse cromie, tra PE e Variante.
- La sovrapposizione tra PE e Variante.
- La sovrapposizione del tracciato della pista di cantiere security previsto in PE e Variante.



BRUZOLO

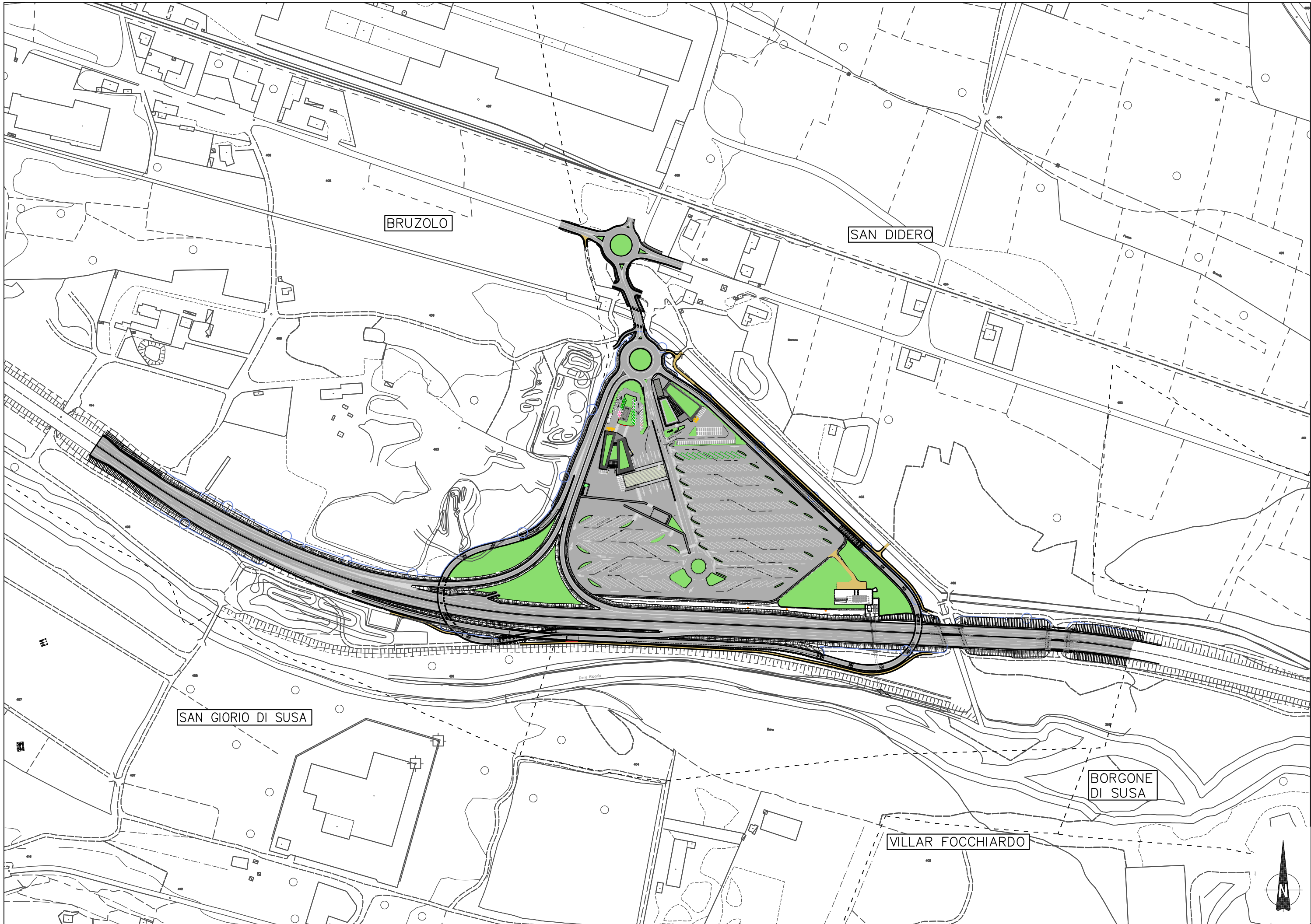
SAN DIDERO

SAN GIORIO DI SUSA

BORGONE
DI SUSA

VILLAR FOCCHIARDO





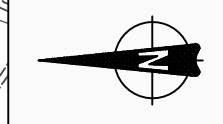
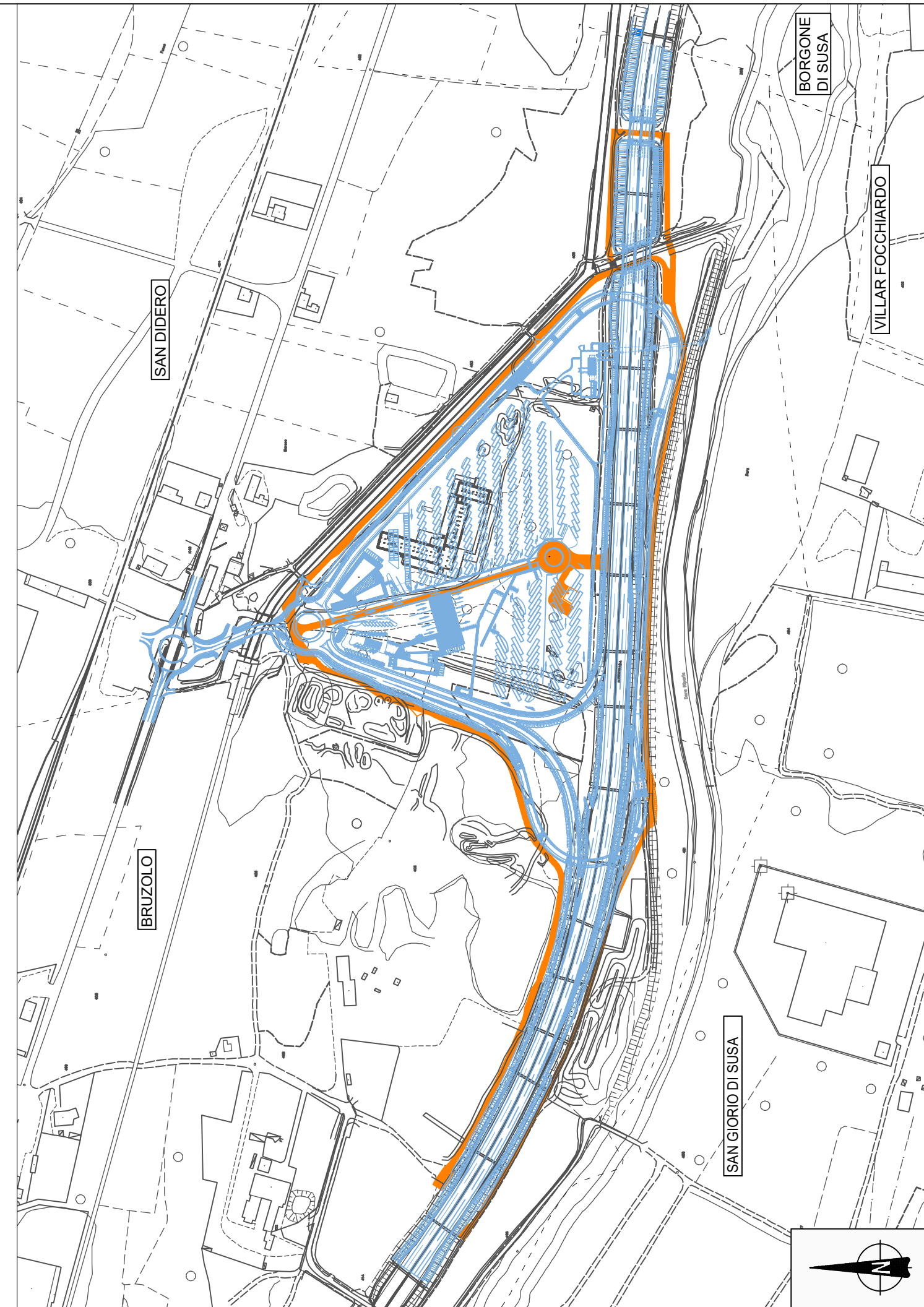
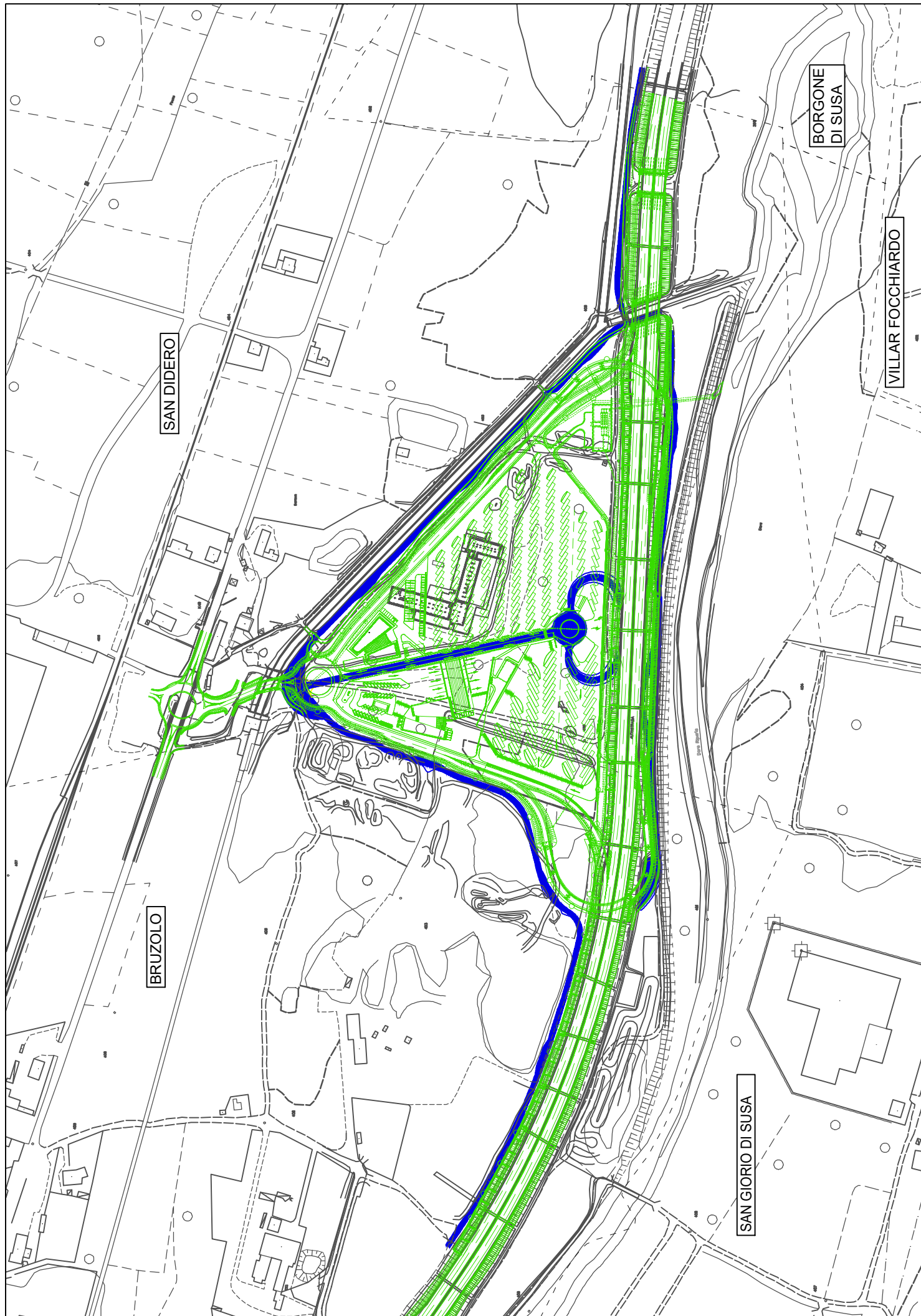
BRUZOLO

SAN DIDERO

SAN GIORIO DI SUSÀ

BORGONE
DI SUSÀ

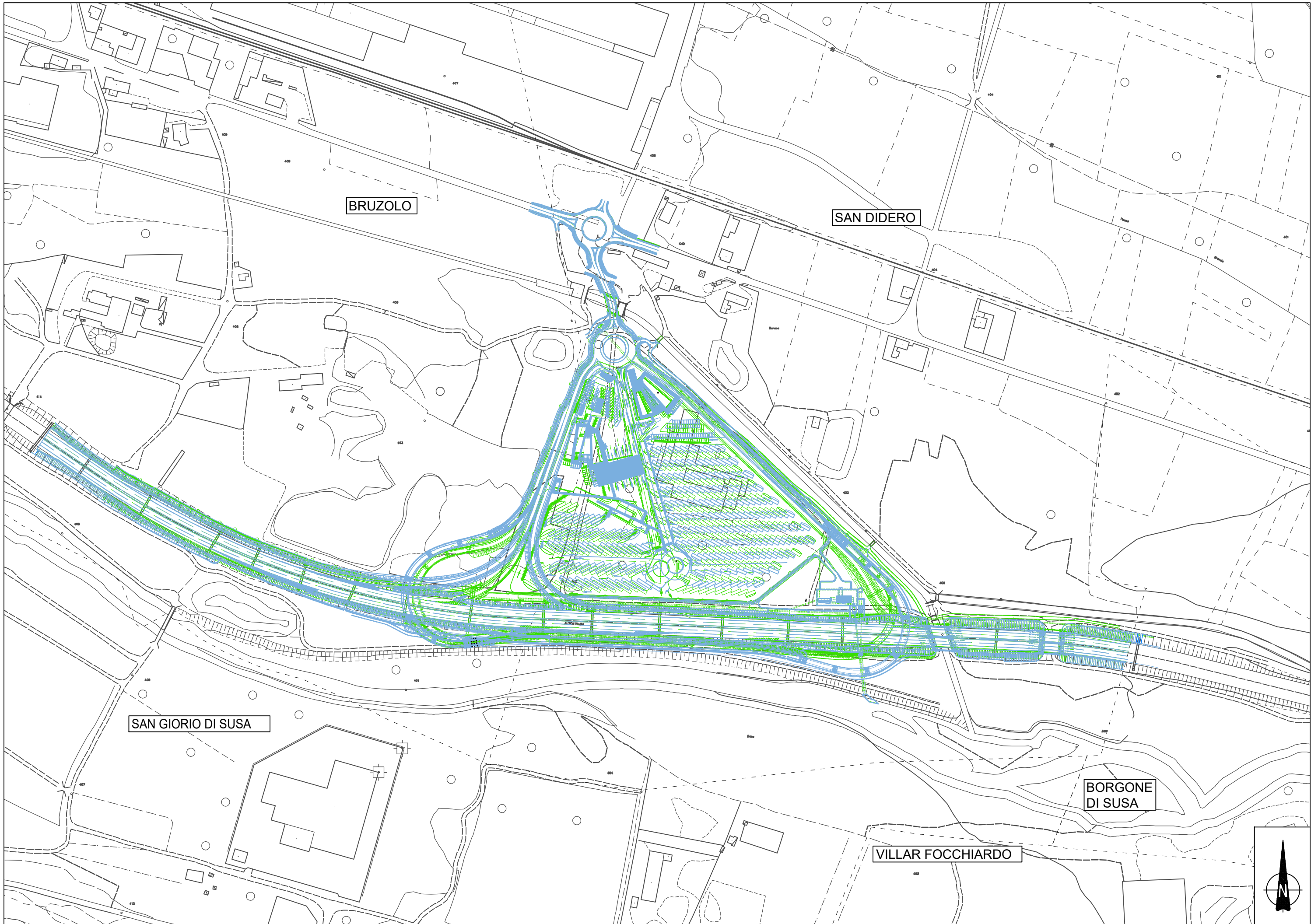
VILLAR FOCCHIARDO



PLANIMETRIA PROGETTO ESECUTIVO - In blu è rappresentata la viabilità provvisoria di cantiere

PLANIMETRIA PROGETTO DI VARIANTE - In arancione è rappresentata la viabilità provvisoria di cantiere

Scala 1:5.000



BRUZOLO

SAN DIDERO

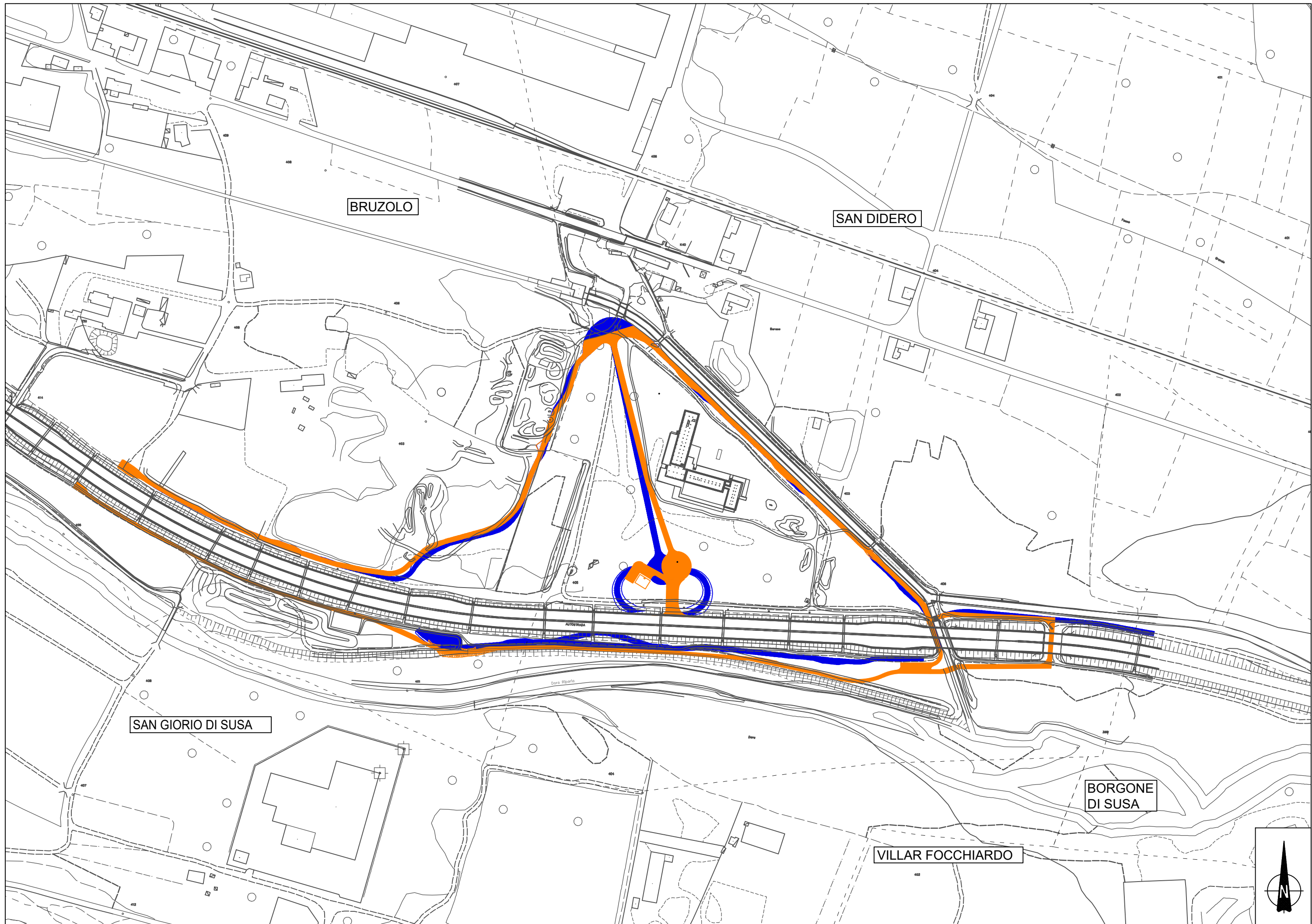
SAN GIORIO DI SUSA

BORGONE
DI SUSA

VILLAR FOCCHIARDO

PLANIMETRIA DI SOVRAPPOSIZIONE TRA PROGETTO ESECUTIVO (IN VERDE) E PROGETTO DI VARIANTE (IN BLU)

Scala 1:4.000



PLANIMETRIA DI SOVRAPPOSIZIONE TRA LA VIABILITÀ PROVVISORIA DI CANTIERE PREVISTA NEL PROGETTO ESECUTIVO (IN BLU) E QUELLA DELLA VARIANTE (IN ARANCIONE)

Scala 1:4.000

2.2.1 Ambito Svincolo Ovest

Le modifiche apportate con la Variante nell'ambito dello svincolo ovest riguardano:

- La **rampa 1** di diversione in direzione Bardonecchia (freccia rossa nella immagine seguente) risulta essere l'elemento di maggiore differenziazione dal PE, il quale prevedeva il posizionamento della stessa nell'ambito est. La nuova geometria prevede una diminuzione dell'area destinata all'Autoporto di circa 2000 m² nel settore sud-ovest, con una conseguente rielaborazione della configurazione delle opere a verde nell'ambito ovest (svincolo e corsie).
- La **rampa 2** di immissione in direzione Bardonecchia (freccia rossa nella immagine seguente) viene spostata verso nord-ovest di circa 20 m occupando l'area centrale dello svincolo, allontanandosi dal piazzale dell'autoporto;
- La **rampa 4** e il relativo sovrappasso di immissione nell'autostrada in direzione Torino (freccia blu nella immagine seguente) si spostano mediamente di 12 m verso ovest. Con la nuova geometria, il sovrappasso è lievemente più alto (di circa 40 cm). Si segnala altresì l'introduzione di un muro di contenimento nel rilevato della rampa (freccie magenta).

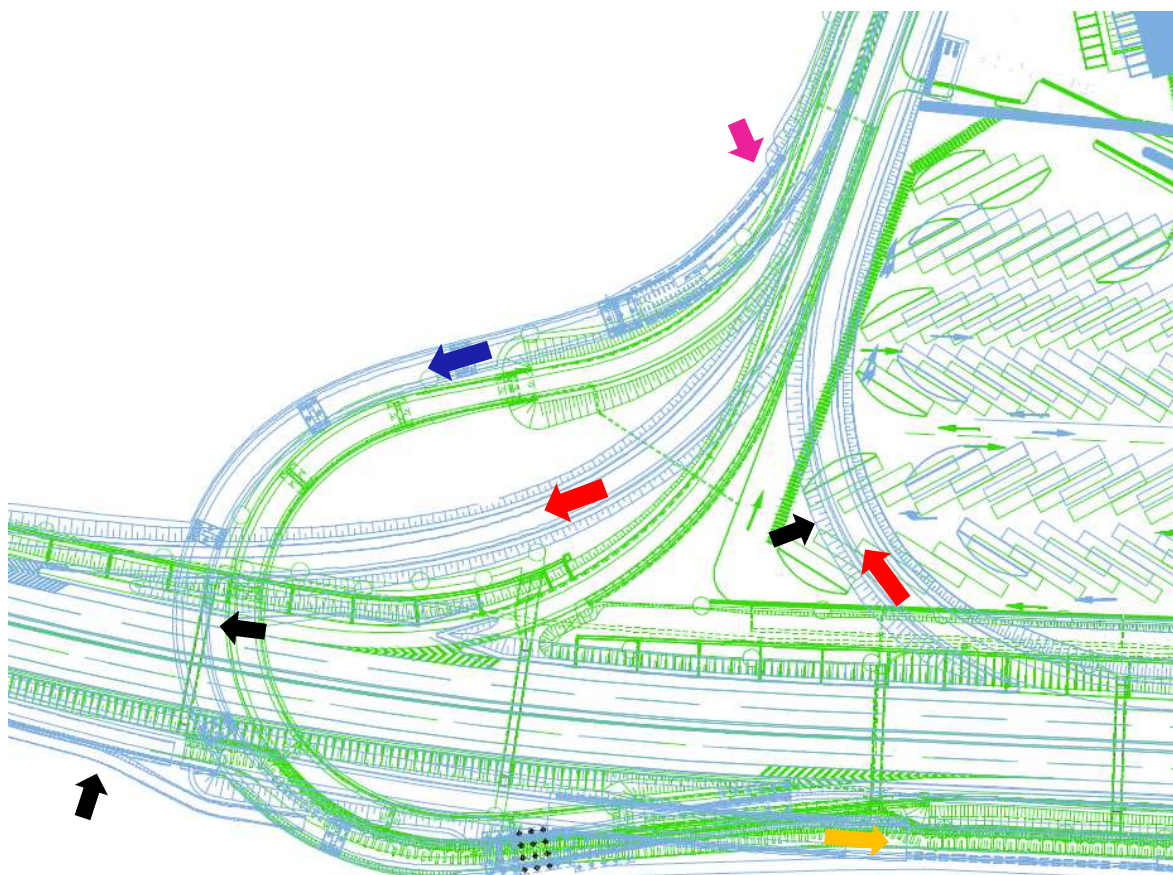


Figura 5 –Ambito Svincolo Ovest. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)

- La **rampa 3** di diversione in direzione Torino (freccia gialla), è interessata dalla realizzazione di una corsia specializzata di decelerazione in affiancamento all'autostrada da cui si diparte poi la rampa monodirezionale che raggiunge il piazzale dell'autoporto nell'ambito est. Precedentemente, la rampa 3 era prevista ad ovest della rampa 4 di immissione nell'autostrada in direzione Torino. Questa geometria aumenta il volume di opere stradali rispetto alle geometrie previste dal PE con uno spostamento verso sud di circa 10 m.

Tra gli adeguamenti progettuali nell'ambito dello svincolo Ovest si segnala la modifica del tracciato della pista di servizio a sud dell'autostrada. Lo spostamento del sovrappasso, riduce le superfici a disposizione verso la Dora, per cui la pista viene fatta sottopassare il viadotto e si avvicina al rilevato dell'A32.

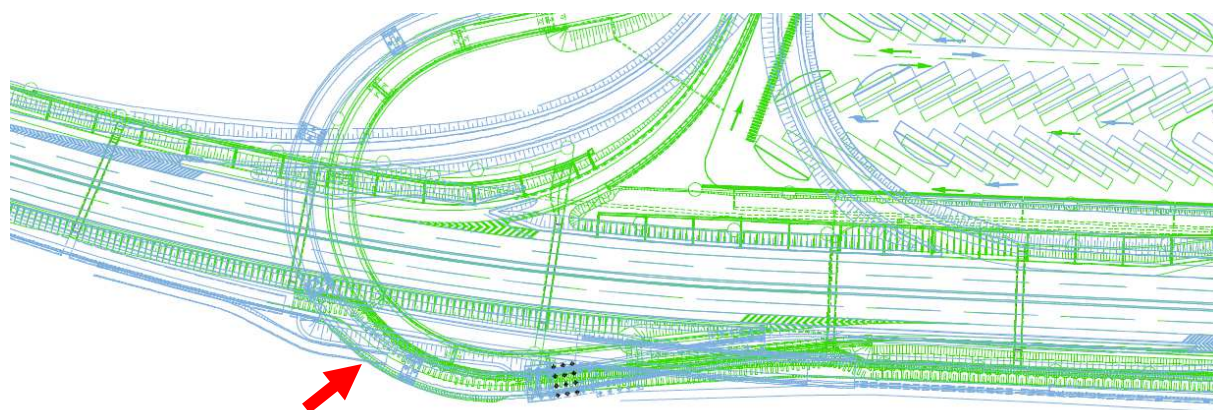


Figura 6 - Ambito Svincolo Ovest. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu). La pista di servizio a sud dell'autostrada subisce una modifica del tracciato sottopassando il sovrappasso e avvicinandosi al rilevato dell'A32 (freccia rossa)

Per ciò che concerne le opere a verde nell'ambito dello svincolo ovest, nel PE era prevista una macchia boscata (composta da n. 9 moduli) disposta centralmente all'area interclusa. Con la Variante, la rampa 2 viene a occupare l'area centrale, per cui è stato necessario dividere la macchia boscata in due nuclei, unitamente la rampa 1 restringe l'area precedentemente destinata all'autoporto aumentando l'area destinata al verde. Si è quindi divisa l'area boscata in un nucleo di 5 e un nucleo di 10 (tot. 15, quindi sono stati aggiunti 6 moduli). Inoltre nella Variante si è eliminato il breve filare arboreo-arbustivo a sud del rilevato autostradale (freccia rossa nella immagine seguente) per lasciare spazio alla pista di servizio.

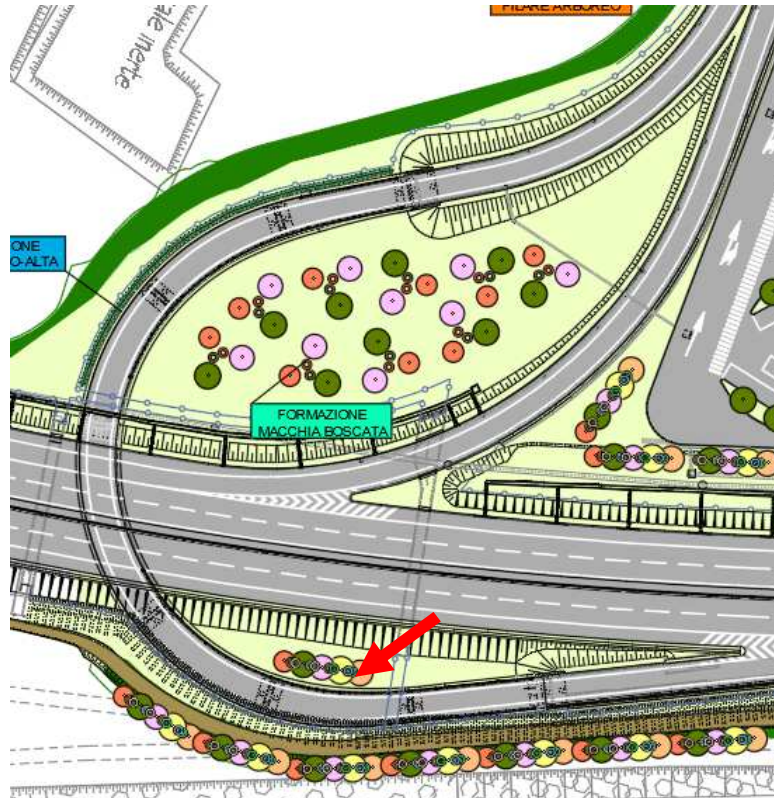


Figura 7 – Opere a verde del Progetto Esecutivo. La freccia rossa indica il filare eliminato per far posto alla pista di servizio.



Figura 8 - Opere a verde Variante

Rispetto alla viabilità temporanea di cantiere legata alle esigenze di security, si segnalano minimi e puntuali adeguamenti progettuali a seguito della variazione geometrica delle rampe di svincolo.

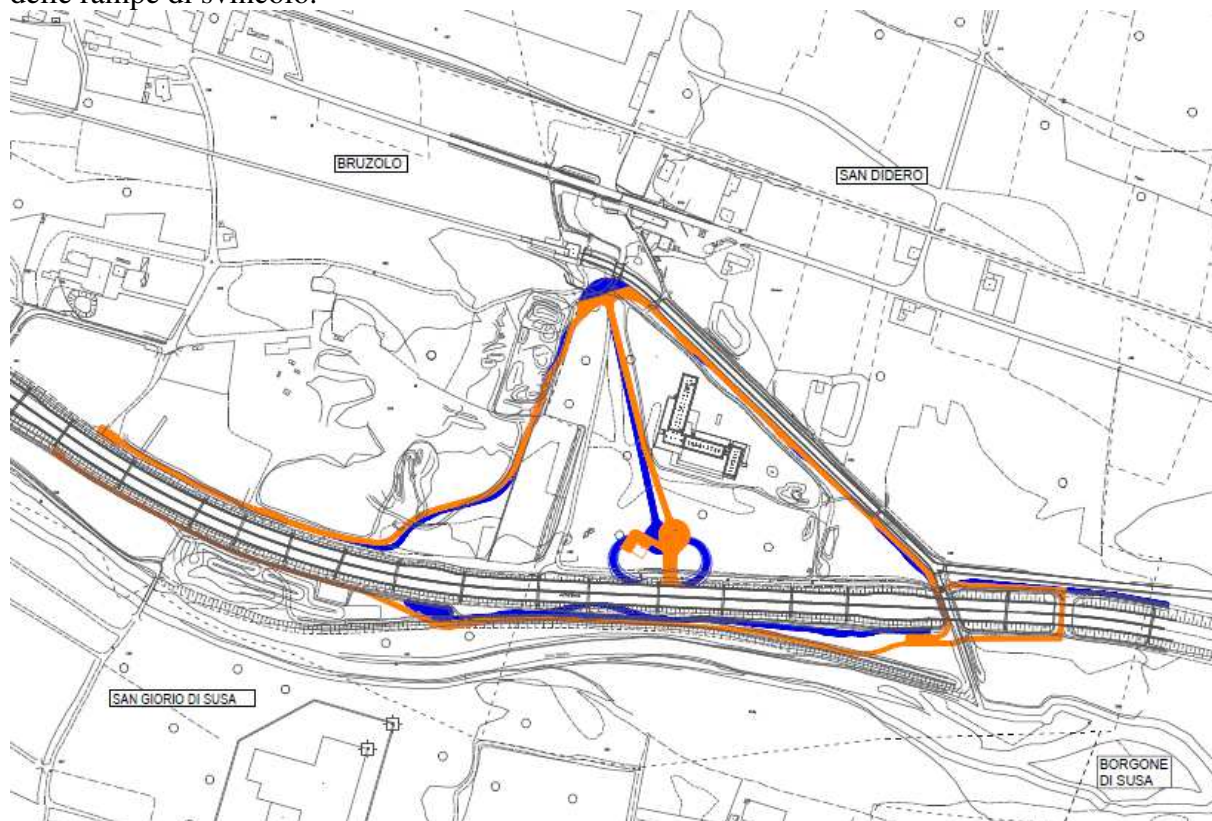


Figura 9 - Sovrapposizione pista security tra PE approvato (in blu) e Variante (in arancione)

2.2.2 Ambito svincolo est

Le modifiche apportate con la Variante nell'ambito dello svincolo est riguardano:

- La rampa 1 di diversione in direzione Bardonecchia, come precedentemente descritto, risulta essere collocata nel settore ovest.
- La rampa 3 di diversione dall'autostrada in direzione Torino (freccia rossa nella immagine seguente) si sposta mediamente di 25 m verso sud-est. Con la nuova geometria, il sovrappasso è lievemente più alto (di circa 30 cm). Si segnala altresì l'introduzione di un muro di contenimento nel rilevato della rampa (freccia magenta).

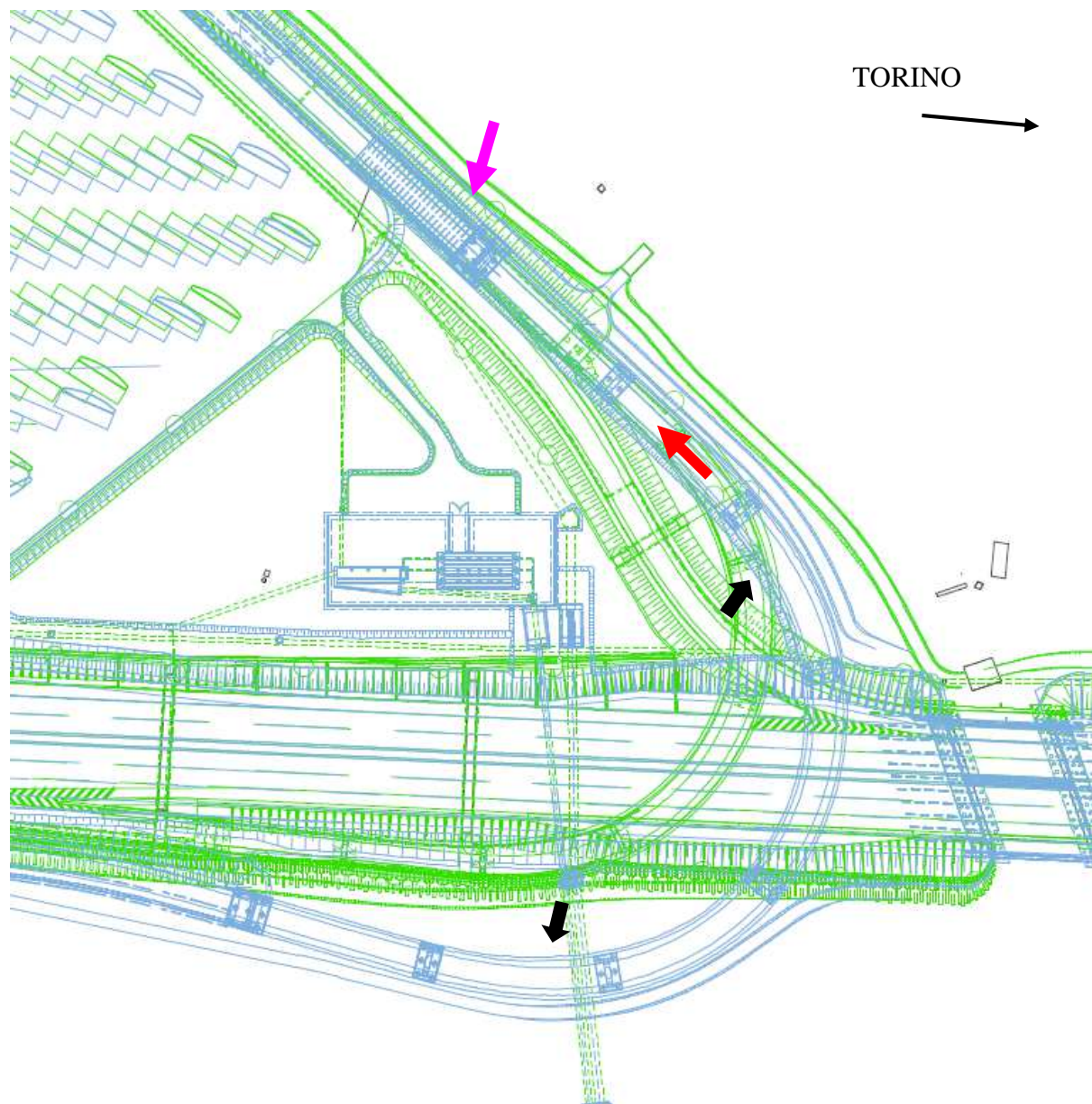


Figura 10 – Ambito svincolo est. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)

Per ciò che concerne le opere a verde nell'ambito dello svincolo Est, nel PE era previsto un filare arboreo-arbustivo compreso tra la pista di servizio, adiacente il canale NIE, e la rampa 3. In conseguenza della modifica della geometria della rampa 3, che si avvicina al canale NIE, lo spazio per le piantumazioni si riduce, rendendo necessario l'accorciamento del filare per garantire le distanze minime dal tracciato stradale.

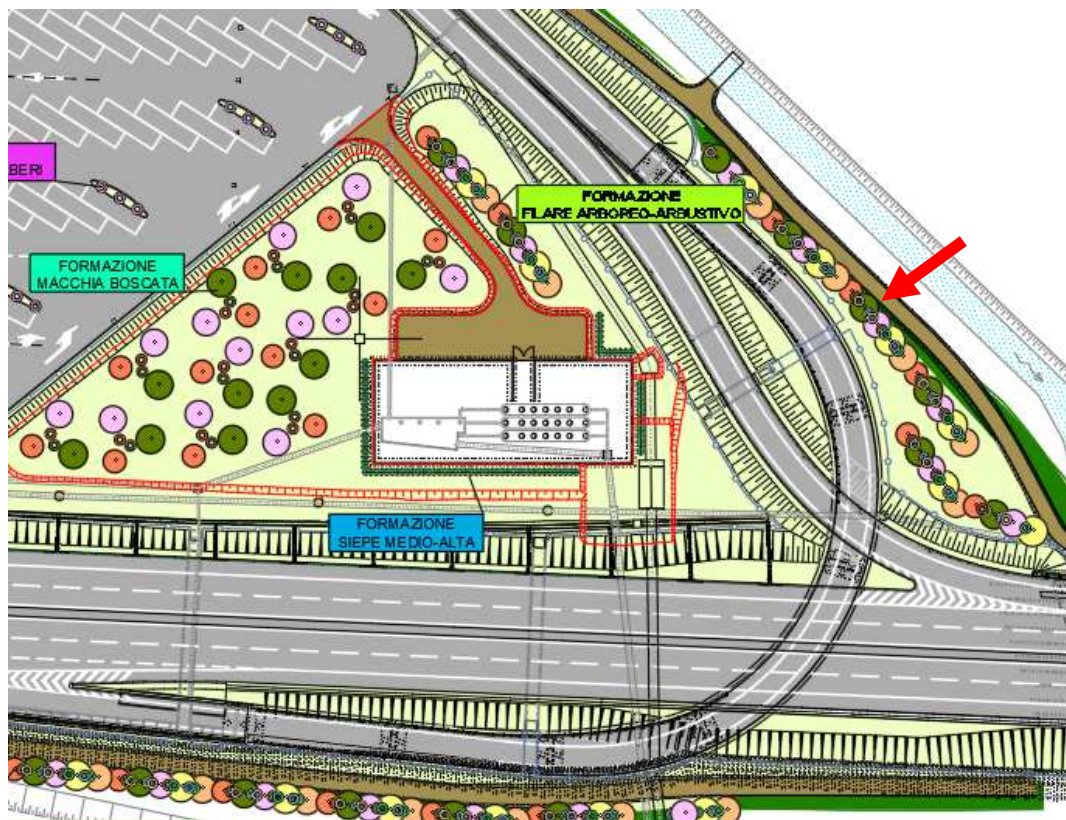


Figura 11 - Opere a verde del Progetto Esecutivo. La freccia rossa indica il filare arboreo-arbustivo oggetto di modifiche

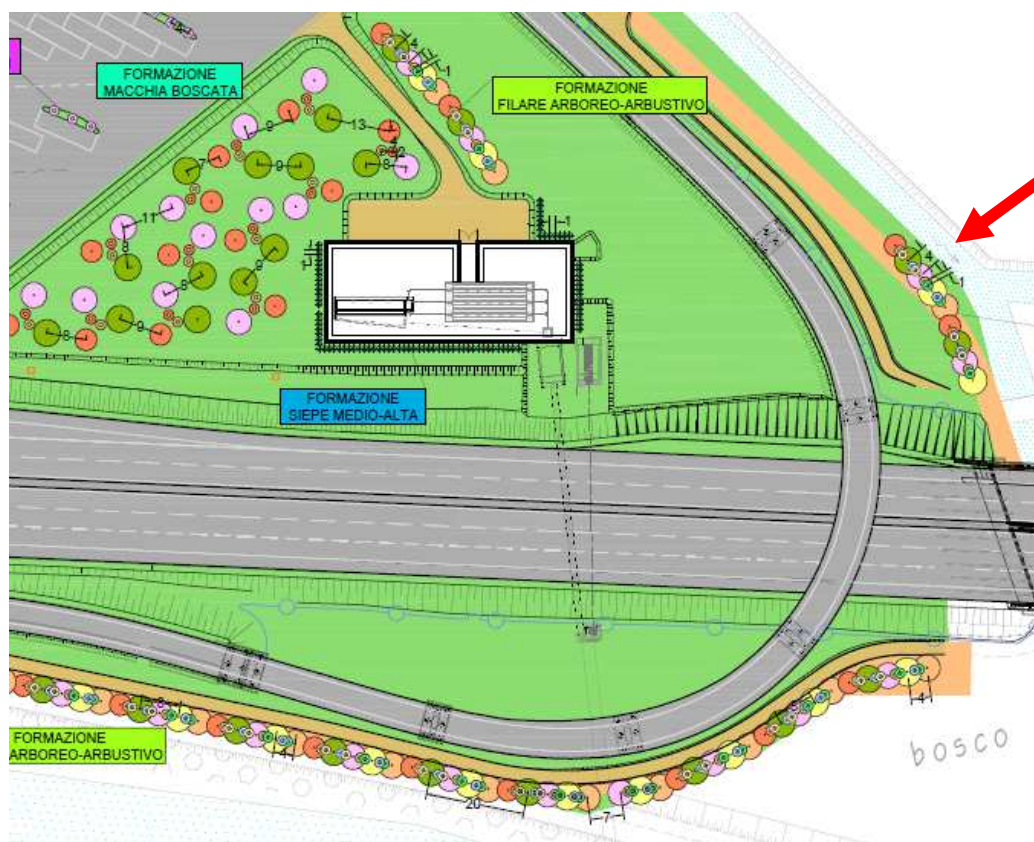


Figura 12 – Opere a verde Variante. La freccia rossa indica il filare arboreo-arbustivo modificato

Rispetto alla pista di servizio (a sud dell'autostrada e ad est dell'autoporto) e alla viabilità temporanea di cantiere legata alle esigenze di security, si segnalano minimi e puntuali adeguamenti progettuali.

2.2.3 Ambito corsie lato ovest

Le modifiche apportate con la Variante nell'ambito lato ovest sono principalmente legate alla variazione geometrica della rampa 1. Lungo il lato ovest dell'autoporto sono quindi presenti due corsie in collegamento con alla rotatoria R2, delle quali la corsia in ingresso (freccia rossa nell'immagine seguente) occupa una porzione di area precedentemente adibita all'autoporto. La diminuzione areale del settore ovest ha determinato una redistribuzione degli spazi interni, in particolare la nuova geometria prevista dal progetto di Variante presenta una roto-traslazione dei fabbricati di servizio in direzione sud-est senza variazioni volumetriche degli stessi.

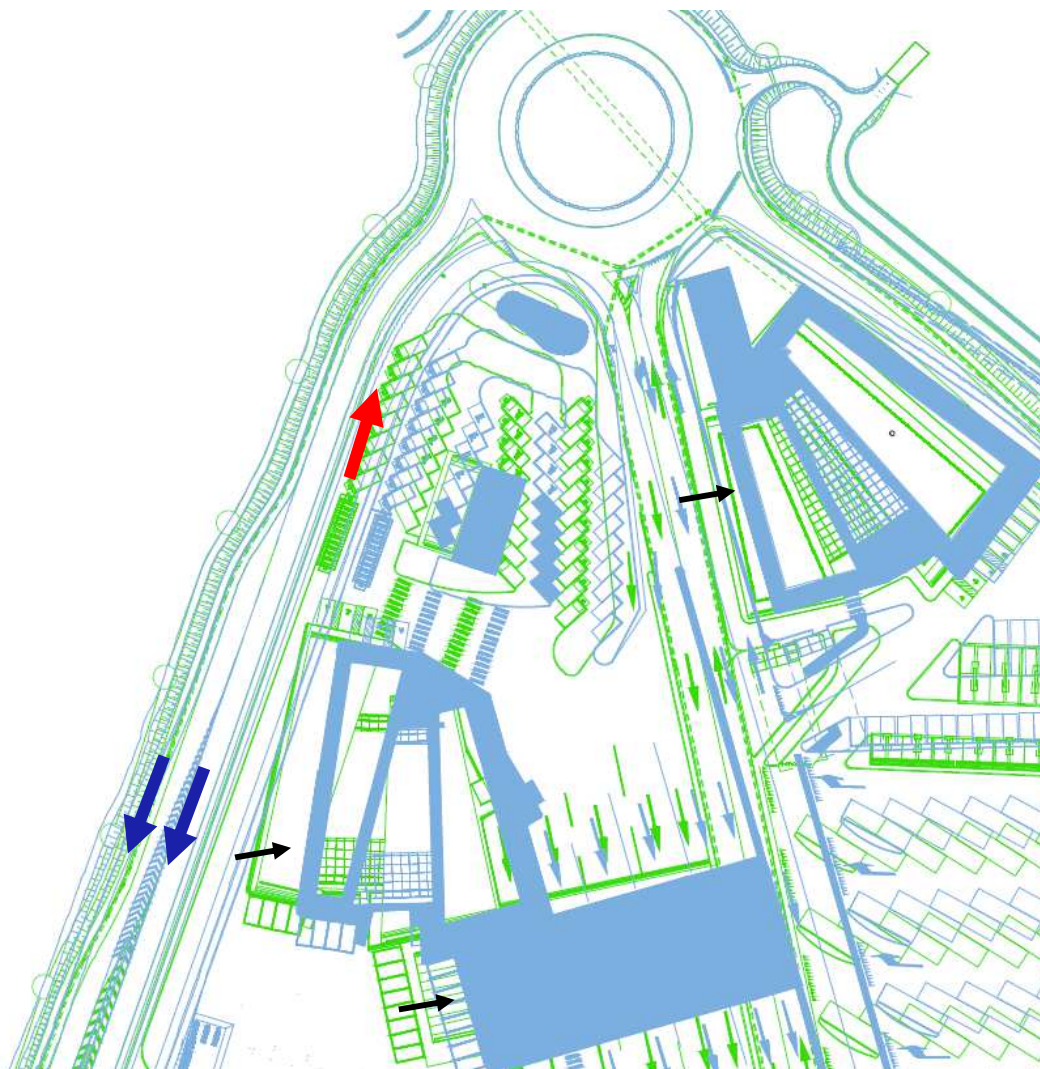


Figura 13 – Ambito corsie lato ovest. Sovrapposizione tra PE approvato (in verde) e Variante (in blu)

3. Gli elementi per l'attestazione della compatibilità ambientale e paesaggistica della variante

Per verificare il permanere delle condizioni di compatibilità delineate con il progetto esecutivo approvato con DVA n. 10 del 14 febbraio 2020, si è proceduto con una ricognizione dello stato pianificatorio dell'area di riferimento, e ciò con l'intento di escludere da un lato variazioni sul piano delle sensibilità e dall'altro di aggiornare il quadro delle azioni derivanti dalla Variante.

3.1 Le indicazioni della pianificazione territoriale

3.1.1 Piano Paesaggistico regionale

Il Piano paesaggistico regionale (Ppr), predisposto per promuovere e diffondere la conoscenza del paesaggio piemontese e il suo ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio, è stato adottato la prima volta con D.G.R. n. 53-11975 del 4 agosto 2009.

L'elaborazione del Piano, come previsto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, è stata sviluppata congiuntamente con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MiBACT), secondo le modalità disciplinate dal Protocollo d'intesa sottoscritto il 28 marzo 2008 e dal Disciplinare d'attuazione del Protocollo d'intesa dell'11 luglio 2008, ed è proseguita dopo l'adozione, con specifico riferimento alla *ricognizione dei beni paesaggistici* e alla definizione della loro disciplina normativa. L'insieme dei contributi pervenuti ha portato a un processo di revisione e integrazione degli aspetti conoscitivi, cartografici, normativi del Ppr, volto a predisporre uno strumento di pianificazione il più possibile completo, comprensibile ed efficace.

Gli esiti del processo di ricognizione dei beni paesaggistici sono confluiti in un nuovo elaborato del Ppr, il Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte, che ne fornisce le informazioni necessarie alla corretta gestione.

Il nuovo Ppr è stato adottato dalla Giunta regionale con D.G.R. n. 20-1442 del 18 maggio 2015. Nella medesima seduta, la Giunta regionale ha provveduto, con D.G.R. n. 19-1441, a controdedurre le 8 osservazioni pervenute a seguito della rielaborazione dell'articolo 13 delle Norme di Attuazione, le cui risultanze sono parte integrante del Piano riadottato.

Dalla data di nuova adozione del Ppr, non sono consentiti sugli immobili e nelle aree tutelate ai sensi dell'articolo 134 del Codice dei beni culturali e del paesaggio interventi in contrasto con le prescrizioni di cui agli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33 e 39 delle Norme di Attuazione del Piano e con quelle specifiche dettate per i beni di cui agli articoli 136 e 157 del Codice, dettagliate nelle schede del Catalogo dei beni paesaggistici, in quanto le prescrizioni sopra citate sono sottoposte alle misure di salvaguardia di cui all'articolo 143, comma 9 del Codice stesso.

A seguito di alcune problematiche interpretative emerse nella prima fase di attuazione del Piano è stato ritenuto opportuno predisporre, congiuntamente col MiBACT, le "Indicazioni per l'applicazione della *salvaguardia del Piano paesaggistico regionale* adottato con deliberazione della Giunta regionale n. 20-1442 del 18 maggio 2015", (approvate con D.G.R. n. 31-2530 del 30 novembre 2015) finalizzate a chiarire e precisare le disposizioni in salvaguardia del Ppr e ad assicurare uniformità e puntualità nell'applicazione. In attuazione di tale deliberazione, con D.G.R. n.47-2748 del 29 dicembre 2015, D.G.R. n. 30-2950 del 22 Febbraio 2016, D.G.R. n. 20-3113 del 4 aprile 2016, D.G.R. n. 50-3450 del 6 giugno 2016, D.G.R. n. 26-3942 del 19 Settembre 2016, D.G.R. n. 31-4076 del 17 Ottobre 2016 è stata ridefinita la rappresentazione dei tracciati di alcuni corpi idrici rispetto a quanto rappresentato

nel Ppr adottato; i tracciati così ridefiniti e riportati negli allegati alle deliberazioni sopra citate sostituiscono quelli rappresentati nella Tavola P2 e negli altri elaborati del Ppr adottati con la D.G.R. 20-1442 del 18 maggio 2015.

In data 14 novembre 2016, con D.G.R. n. 33-4204, sono state inoltre assunte le determinazioni relative alle osservazioni e ai pareri pervenuti a seguito della nuova adozione del Ppr; con la stessa deliberazione si è provveduto alla corretta rappresentazione di alcuni beni tutelati ai sensi degli articoli 136, 142 e 157 del Codice dei beni culturali e del paesaggio (A094, B013, B052, ARCHEO 007, ARCHEO 020, ARCHEO 072, L074, L133, L051, ARCHEO 091, ARCHEO 092, ARCHEO 093, ARCHEO 094).

Il Piano, come modificato, è stato trasmesso al MiBACT con D.G.R. n 34-4205 del 14 novembre 2016, ai fini della sottoscrizione dell'Accordo previsto dall'articolo 143, comma 2 del Codice dei beni culturali e del paesaggio e della successiva approvazione da parte del Consiglio regionale ai sensi della l.r. 56/1977.

Il 3 ottobre 2017 il Consiglio regionale, con deliberazione n. 233-35836, ha approvato il Nuovo Piano paesaggistico regionale, concludendone il lungo processo di formazione.

Nel quadro del processo di pianificazione territoriale avviato dalla Regione, il PPR rappresenta lo strumento principale per fondare sulla qualità del paesaggio e dell'ambiente lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale. L'obiettivo centrale è perciò la tutela e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico, naturale e culturale, in vista non solo del miglioramento del quadro di vita delle popolazioni e della loro identità culturale, ma anche del rafforzamento dell'attrattività della regione e della sua competitività nelle reti di relazioni che si allargano a scala globale.

Il Ppr persegue tale obiettivo in coerenza con il Piano territoriale, soprattutto:

- Promuovendo concretamente la conoscenza del territorio regionale, dei suoi valori e dei suoi problemi, con particolare attenzione per i fattori "strutturali", di maggior stabilità e permanenza, che ne condizionano i processi di trasformazione;
- Delineando un quadro strategico di riferimento, su cui raccogliere il massimo consenso sociale e con cui guidare le politiche di governante multi settoriale del territorio regionale e delle sue connessioni con il contesto internazionale;
- Costruendo un apparato normativo coerente con le prospettive di riforma legislativa a livello regionale e nazionale, tale da responsabilizzare i poteri locali, da presidiare adeguatamente i valori del territorio e da migliorare l'efficacia delle politiche pubbliche.

Se gli obiettivi generali sono comuni con il Ptr, le strategie operative e le strumentazioni sul versante paesaggistico-ambientale sono in larga parte differenti da quelle territoriali, come risulta dal quadro di **obiettivi specifici** contenuti nell'Allegato A alle Norme di attuazione ("Sistema delle strategie e degli obiettivi del Piano"), di seguito riportato:

1 Riquilibratura territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio

1.1 Valorizzazione del policentrismo e delle identità culturali e socio-economiche dei sistemi locali

1.2 Salvaguardia e valorizzazione della biodiversità e patrimonio naturalistico-ambientale

1.3 Valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale dei territori

1.4 Tutela e riquilibratura dei caratteri e dell'immagine identitaria del paesaggio

1.5 Riquilibratura del contesto urbano e periurbano

- 1.6 Valorizzazione delle specificità dei contesti rurali*
- 1.7 Salvaguardia e valorizzazione integrata delle fasce fluviali e lacuali*
- 1.8 Rivitalizzazione della montagna e della collina*
- 1.9 Recupero e risanamento delle aree degradate, abbandonate e dismesse*

2 Sostenibilità ambientale, efficienza energetica

- 2.1 Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: acqua*
- 2.2 Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: aria*
- 2.3 Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: suolo e sottosuolo*
- 2.4 Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: patrimonio forestale*
- 2.5 Promozione di un sistema energetico efficiente*
- 2.6 Prevenzione e protezione dei rischi naturali e ambientali*
- 2.7 Contenimento della produzione e ottimizzazione del sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti*

3 Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica

- 3.1 Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e relative infrastrutture*
- 3.2 Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica*
- 3.3 Sviluppo equilibrato della rete telematica*

4 Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva

- 4.1 Promozione selettiva delle attività di ricerca, trasferimento tecnologico, servizi per le imprese e formazione specialistica*
- 4.2 Promozione dei sistemi produttivi locali agricoli e agro-industriali*
- 4.3 Promozione dei sistemi produttivi locali industriali e artigianali*
- 4.4 Riqualificazione e sviluppo selettivo delle attività terziarie*
- 4.5 Promozione delle reti e dei circuiti turistici*

5 Valorizzazione delle risorse umane, delle capacità istituzionali

- 5.1 Promozione di un processo di governante territoriale e promozione della progettualità integrata sovracomunale*
- 5.2 Organizzazione ottimale dei servizi collettivi sul territorio.*

Al fine di costruire un solido quadro conoscitivo, è stato sviluppato un ampio ventaglio di approfondimenti tematici organizzati sui principali assi:

- Naturalistico (fisico ed ecosistemico);
- Storico-culturale;
- Urbanistico-insediativo;
- Percettivo identitario.

La *funzione regolativa* del Piano si esprime nell'apparato normativo, articolato in tre direttrici principali, che discendono dal sistema complessivo delle strategie e degli obiettivi sopra elencati:

- a) la disciplina per ambiti di paesaggio;
- b) la disciplina per beni e componenti;
- c) la disciplina per le reti.

Allo scopo di specificare gli indirizzi strategici e le forme di disciplina in funzione dei caratteri locali, il Ppr articola infatti il territorio regionale in ambiti di paesaggio, ognuno dei quali a sua volta suddiviso in unità di paesaggio, distintamente caratterizzate sulla base della tipologia, della rilevanza e dell'integrità dei loro contesti paesaggistici. L'Allegato B alle NdA del Piano definisce, per ciascun ambito, gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica e le linee di azione con cui perseguirli, rinviandone la precisazione alla pianificazione provinciale e locale, nell'ottica del coinvolgimento delle comunità locali nel processo di gestione della pianificazione.

L'attenzione del Ppr è poi rimandata alla tutela dei beni paesaggistici, di quelli individualmente oggetto di specifica tutela e di quelli tutelati per legge (ex art. 142 del Codice). Le due categorie non esauriscono il campo d'attenzione del Piano, che si estende a tutto il territorio, considerandone congiuntamente tutte le componenti (naturalistico/ambientali, storico/culturali, percettive/identitarie e morfologico/insediative) e i beni paesaggistici in esse compresi.

Le indicazioni del Ppr per le reti integrano in ultimo quelle espresse per gli ambiti di paesaggio e per le componenti e i beni paesaggistici, assumendo notevole rilevanza in rapporto ai processi, tuttora in corso, di frammentazione ecologica, paesaggistica ed urbanistica. Il Ppr promuove la formazione della Rete di connessione paesaggistica che è costituita dall'integrazione di elementi della rete ecologica, di quella storico-culturale e di quella fruitiva. La rete ecologica regionale costituisce un sistema integrato di risorse naturali interconnesse, volto ad assicurare in tutto il territorio regionale le condizioni di base per la sostenibilità dei processi di trasformazione e per la conservazione della biodiversità.

Al fine di consentire l'individuazione della normativa d'uso e di valorizzazione del territorio a opera degli elaborati progettuali e conoscitivi, la parte normativa del Ppr contiene inoltre, secondo le caratteristiche tipologiche dei beni e delle aree, la definizione di *indirizzi, direttive e prescrizioni*:

- **indirizzi**: previsioni di orientamento e criteri per il governo del territorio e del paesaggio, nelle cui modalità di recepimento gli enti territoriali possono esercitare una motivata discrezionalità;
- **direttive**: previsioni che devono essere obbligatoriamente osservate nell'elaborazione dei piani settoriali, territoriali e urbanistici;
- **prescrizioni**: previsioni vincolanti, che presuppongono immediata osservanza da parte di tutti i soggetti pubblici e privati, e che prevalgono sulle eventuali disposizioni incompatibili contenute nei vigenti strumenti di pianificazione. Le prescrizioni previste dal Piano, infatti, sia quelle definite nelle Norme di attuazione, che quelle contenute nel "Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte", sono sottoposte alle misure di salvaguardia ai sensi dell'art. 143, comma 9, del Codice. Per cui, se dal momento dell'adozione del Ppr non erano consentiti interventi in contrasto con tali prescrizioni sui beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 134 del Codice stesso, in seguito alla sua approvazione tali prescrizioni sono entrate in vigore su tutte le componenti da esse disciplinate.

Recentemente è stato approvato il **D.P.G.R. 22 marzo 2019, n. 4/R - Regolamento regionale recante: "Attuazione del Piano paesaggistico regionale del Piemonte (Ppr), ai sensi dell'articolo 8 bis comma 7 della legge regionale 5 dicembre 1977 n. 56 (Tutela e uso del suolo) e dell'articolo 46, comma 10, delle norme di attuazione del Ppr."**

Secondo l'art. 15 di tale regolamento: “(...) *La Relazione paesaggistica predisposta ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica deve contenere, come stabilito nell'Allegato al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 dicembre 2005, tutti gli elementi necessari per la verifica di conformità dell'intervento rispetto alle disposizioni cogenti e immediatamente prevalenti contenute nel Ppr e richiamate all'articolo 2, comma 1, lettera a)¹ del presente regolamento, nonché alle altre disposizioni del Prg introdotte a seguito dell'adeguamento al Ppr*”.

Nel seguito vengono sinteticamente analizzati gli elementi principali del PPR, come emergono dalle tavole del Piano, in particolare ai fini della verifica della coerenza della Variante con le disposizioni cogenti e immediatamente prevalenti del PPR richiamate all'articolo 2, comma 1, lettera a) del regolamento attuativo, con gli obiettivi, gli indirizzi e le direttive del PPR.

Tavole di piano del PPR

Dalla **Tavola P1 - Carta del Quadro strutturale** si evince che sul territorio sono presenti numerosi elementi strutturali, tra i quali: l'asta fluviale della Dora Riparia e la relativa fascia fluviale, il sistema della paleo industria e della produzione industriale ottonecentesca, boschi seminaturali e prati stabili, direttrici viarie medioevali e linee ferroviarie storiche (1848-1940).

Dalla **Tavola P2 – Carta dei Beni Paesaggistici** si evince che l'area vasta nella quale si inserisce l'opera è caratterizzata dalla presenza dei vincoli paesaggistici derivanti dall'art. 142, comma 1, lettere c (fasce fluviali 150 m), g (aree boscate) e h (usi civici) del D.Lgs 42/2004.

¹ Art. 2. (Attuazione del Ppr) - L'attuazione del Ppr, ai sensi dell'articolo 5 delle Nda, avviene mediante: a) il rispetto delle disposizioni cogenti e immediatamente prevalenti, rivolte a tutti gli strumenti generali e settoriali di governo del territorio alle diverse scale, compresi i piani d'area delle aree protette, espressamente richiamate ai sensi dell'articolo 8, comma 4, della l.r. 56/1977 nella D.C.R. 3 ottobre 2017 n. 233-35836 di approvazione del Ppr e contenute nelle Nda (**articolo 3, comma 9, articolo 13, commi 11, 12 e 13, articolo 14, comma 11, articolo 15, commi 9 e 10, articolo 16, commi 11, 12 e 13, all'articolo 18, commi 7 e 8, all'articolo 23, commi 8 e 9, articolo 26, comma 4, articolo 33, commi 5, 6, 13 e 19, articolo 39, comma 9 e articolo 46, commi 6, 7, 8, 9**) e nelle schede del Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte, Prima parte, che prevalgono sulle disposizioni eventualmente incompatibili e che sono di immediata applicazione per gli interventi sul territorio.

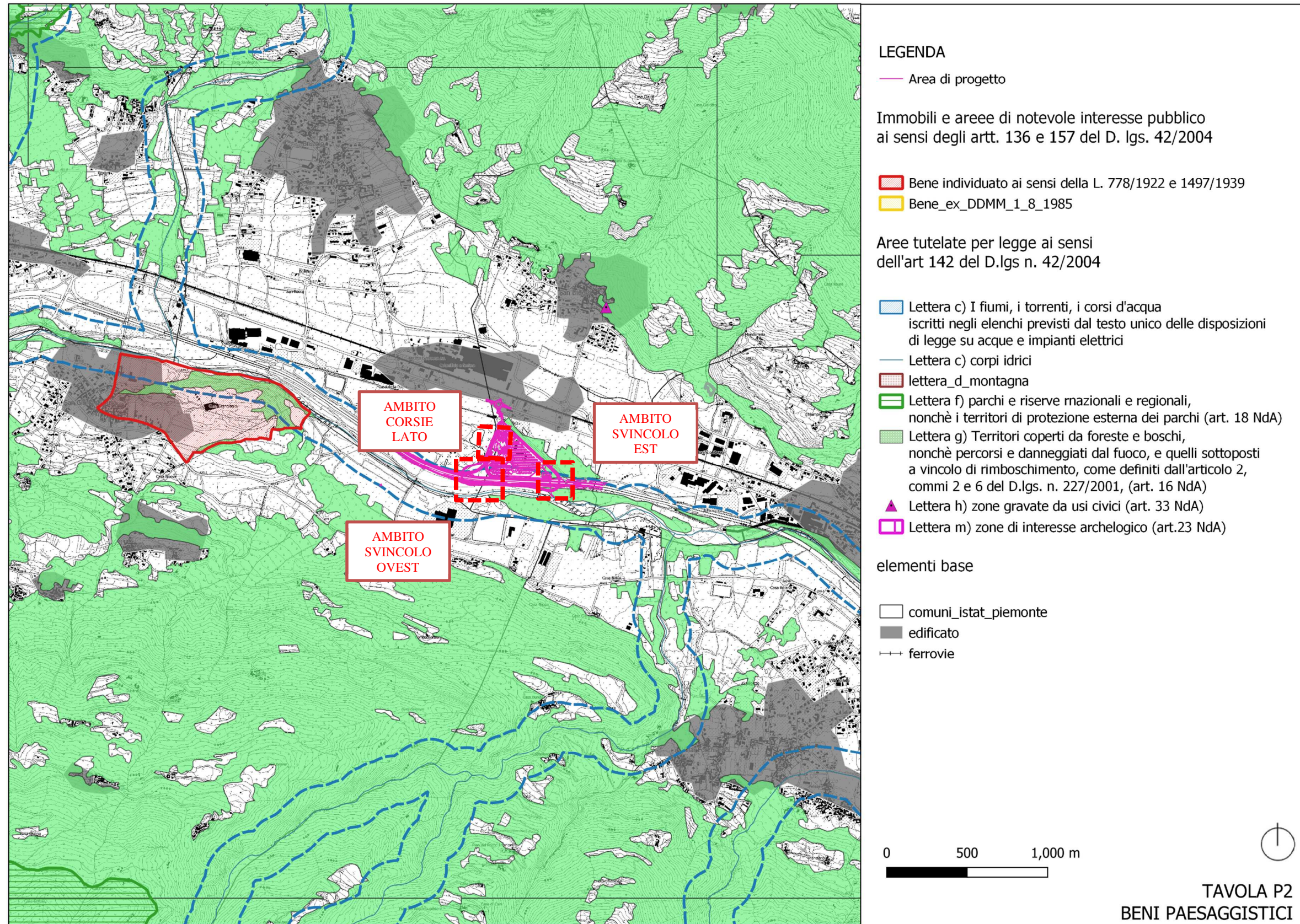


Figura 14 – Stralcio della Tavola P2 del PPR

Con riferimento alla **Tavola P3 - Carta Ambiti e unità di paesaggio** la Variante ricade nell'**Ambito di paesaggio 38 "Bassa Val Susa"** ed in particolare nell'**Unità di paesaggio 3804 "Bussoleno"**, classificata come unità di paesaggio di **Classe VII "Naturale/rurale o rurale a media rilevanza e integrità"**.

Secondo l'art. 11 delle NTA, la Classe VII è caratterizzata da *compresenza e consolidata interazione tra sistemi insediativi tradizionali, rurali o microurbani, in parte alterati dalla realizzazione, relativamente recente, di infrastrutture e insediamenti abitativi o produttivi sparsi.*

L'Allegato B alle NTA riporta gli obiettivi specifici di qualità paesaggistica:

AMBITO 38 – BASSA VAL SUSa

Obiettivi	Linee di azione
1.2.1. Salvaguardia delle aree protette, delle aree sensibili e degli habitat originari residui, che definiscono le componenti del sistema paesaggistico dotate di maggior naturalità e storicamente poco intaccate dal disturbo antropico.	Mantenimento degli ecotoni e delle radure nelle foreste, in special modo nel piano montano, e integrazione della fascia boschiva a latifoglie nell'area protetta dell'Orsiera. Salvaguardia dei massi erratici mediante adozione di strumenti specifici di tutela degli stessi e del loro intorno e azioni di valorizzazione geoturistica.
1.2.3. Conservazione e valorizzazione degli ecosistemi a "naturalità diffusa" delle matrici agricole tradizionali, per il miglioramento dell'organizzazione complessiva del mosaico paesaggistico, con particolare riferimento al mantenimento del presidio antropico minimo necessario in situazioni critiche o a rischio di degrado.	Conservazione e recupero dei castagneti da frutto secolari, soprattutto nelle aree di tradizionale coltura di varietà locali. Valorizzazione delle specie spontanee rare.
1.3.3. Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico, urbanistico e museale e delle aree agricole di particolare pregio paesaggistico, anche attraverso la conservazione attiva e il recupero degli impatti penalizzanti nei contesti paesaggistici di pertinenza.	Valorizzazione degli aspetti di rete dei sistemi storici territoriali; conservazione integrata dei siti medievali e dei relativi contesti; valorizzazione delle opere stradali e ferroviarie storiche e delle aree industriali dismesse.
1.5.1. Riqualificazione delle aree urbanizzate prive di identità e degli insediamenti di frangia.	Contenimento dell'edificazione lungo direttrici e circonvallazioni; riqualificazione degli spazi pubblici; ridefinizione dei margini urbani sfranciati a Chiusa S. Michele, Vaie, Bruzolo, Bussoleno, S. Didero, Caprie, S. Valeriano, Novaretto, S. Antonino e Borgone.
1.6.1. Sviluppo e integrazione nelle economie locali degli aspetti culturali, tradizionali o innovativi, che valorizzano le risorse locali e la specificità naturalistiche e culturali dei paesaggi collinari, pedemontani e montani, che assicurano la manutenzione del territorio e degli assetti idrogeologici e paesistici consolidati.	Promozione di incentivi per l'agricoltura montana e promozione della gestione associata del patrimonio forestale, già avviata in alcuni comuni con fondi del PSR.
1.7.1. Integrazione a livello del bacino padano delle strategie territoriali e culturali interregionali per le azioni di valorizzazione naturalistiche ecologiche e paesistiche del sistema fluviale.	Promozione di azioni di tutela e rinaturalizzazione della fascia fluviale della Dora, con recupero delle formazioni forestali seminaturali e delle zone umide.
1.8.1. Contrasto all'abbandono del territorio, alla scomparsa della varietà paesaggistica degli ambiti boscati (bordi, isole prative, insediamenti nel bosco) e all'alterazione degli assetti idrogeologici e paesistici consolidati e del rapporto tra versante e piana	Promozione di misure di incentivazione e razionalizzazione delle attività di alpeggio; manutenzione e recupero delle borgate montane abbandonate, con individuazione di attività innovative e compatibili.
1.8.2. Potenziamento della caratterizzazione del paesaggio costruito con particolare attenzione agli aspetti localizzativi tradizionali (crinale, costa, pedemonte, terrazzo) e alle modalità evolutive dei nuovi sviluppi urbanizzativi.	Contenimento degli insediamenti dispersi a monte dei conoidi a Condove, Villarfochiardo, Meana di Susa e S. Giorio; recupero dei centri storici della Valle Cenischia, Venaus e Novalesa.
1.8.4. Valorizzazione e rifunionalizzazione degli itinerari storici e dei percorsi panoramici.	Ripristino e valorizzazione culturale dei tratti di percorso storico.
1.8.5 Mitigazione e compensazione degli impatti provocati dagli attraversamenti montani di grandi infrastrutture (viabilità, ferrovia, energia)	Mitigazione di insediamenti fuori scala (insediamenti produttivi, terziari, commerciali ecc.) o tali da alterare intervalli liberi, skyline e assi fruitivi.
3.1.1. Integrazione paesaggistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).	Contenimento degli impatti delle nuove infrastrutture attraverso il rispetto dei rapporti scalari e morfologici con le peculiarità del luogo.
1.9.3. Recupero e riqualificazione delle aree interessate da attività estrattive o da altri cantieri temporanei con azioni diversificate (dalla rinaturalizzazione alla creazione di nuovi paesaggi) in funzione dei caratteri e delle potenzialità ambientali dei siti.	Regolamentazione delle cave attive in rapporto ai sistemi adiacenti di beni, mediante rinaturalizzazione e valorizzazione dei siti minerari storici.
2.4.1. Salvaguardia del patrimonio forestale.	Valorizzazione degli alberi monumentali o comunque a portamento maestoso, e mantenimento di alberi maturi in misura adeguata a favorire la tutela della biodiversità.
2.4.2. Incremento della qualità del patrimonio forestale secondo i più opportuni indirizzi funzionali da verificare caso per caso (protezione, habitat naturalistico, produzione).	
4.5.1. Sviluppo di reti di integrazione e di attrezzature leggere per il turismo locale e diffuso, rispettoso e capace di valorizzare le specificità e le attività produttive locali.	Tutela attiva e promozione della fruizione turistico-escursionistica (Via Francigena), delle emergenze naturalistiche e delle borgate rurali antiche.

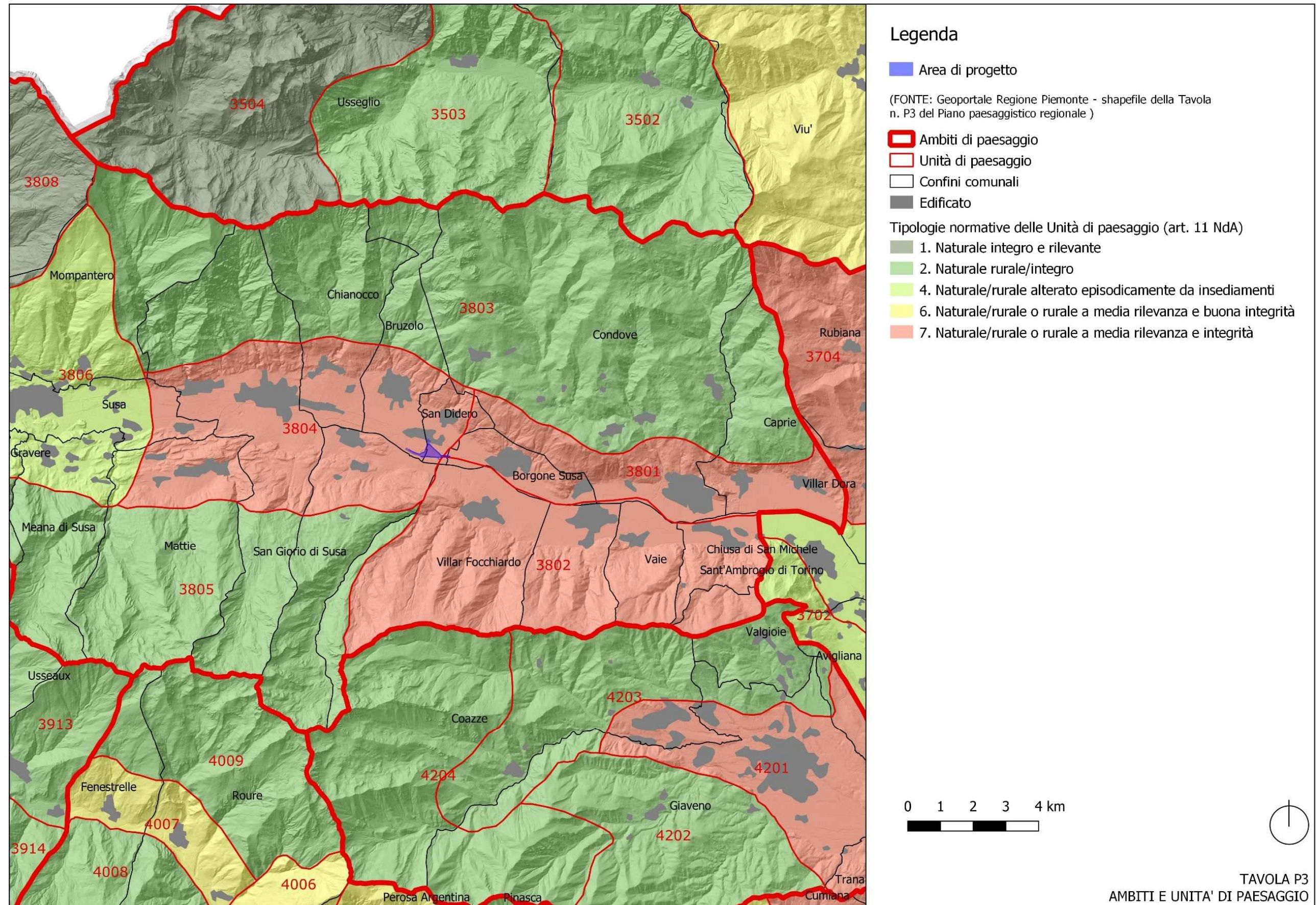


Figura 15 – Stralcio della Tavola P3 del PPR

Secondo la **Tavola P4 - Carta Componenti paesaggistiche**, la Variante interessa i seguenti ambiti:

- **Zona fluviale interna e allargata (art. 14)**
- **Territori a prevalente copertura boscata (art. 16)** (nelle aree perimetrali a est)
- **“Insule” specializzate (art. 39)**
- **Aree rurali di pianura o collina (art.40)** (nelle aree perimetrali)

A nord e a sud dell'area di intervento si evidenziano tra le componenti storico culturali, la viabilità storica e il patrimonio ferroviario (art. 22) rappresentati nell'area dalla Rete viaria di età romana e medioevale, quella di età moderna e contemporanea (SS24 ed SS25) e la rete ferroviaria storica.

Il corridoio autostradale adiacente all'area di intervento viene individuato come elemento di criticità lineare normato dall'art 41 delle NTA di Piano.

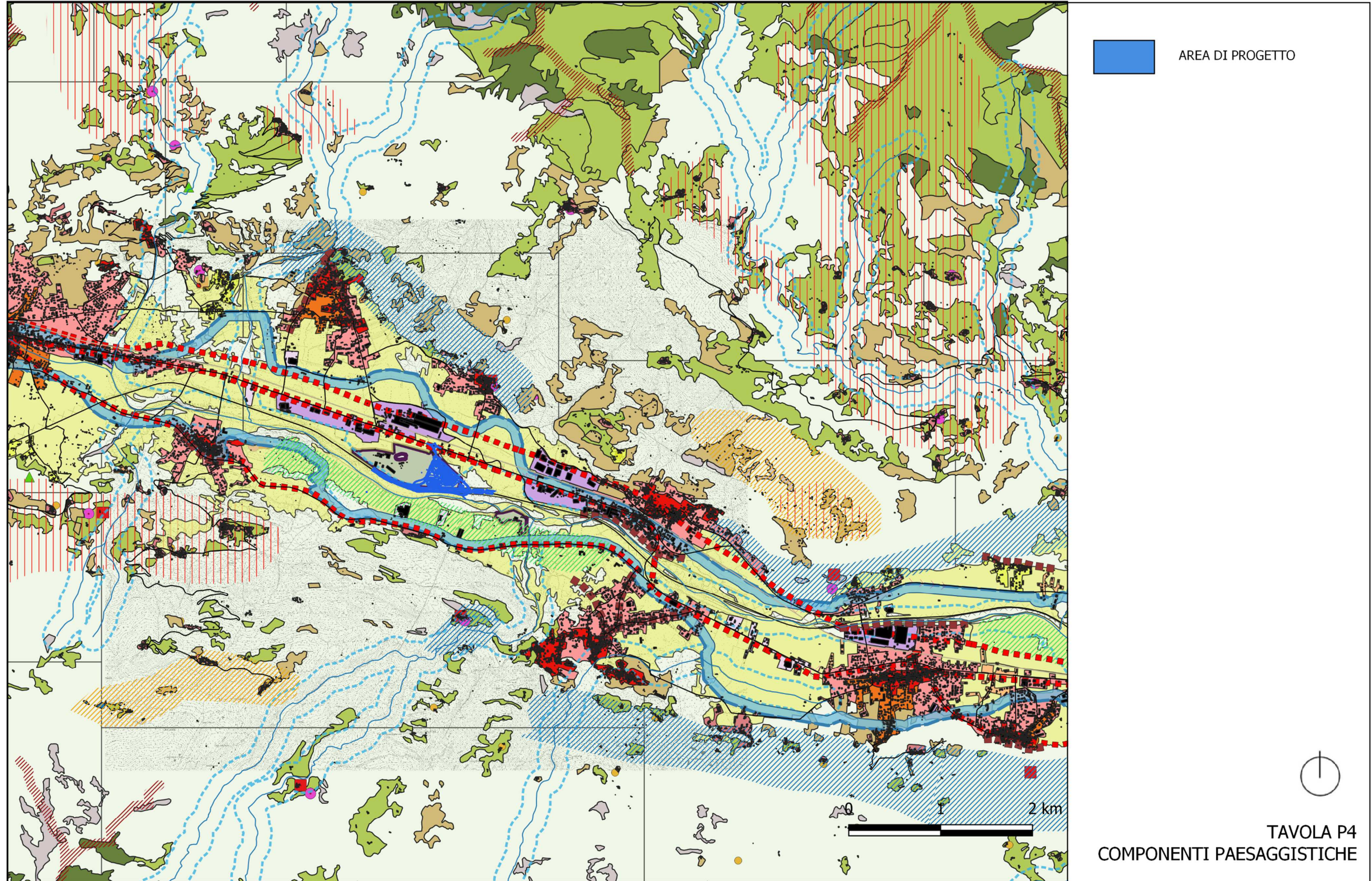


Figura 16 – Stralcio della Tavola P4 del PPR



Figura 17 – Stralcio della Tavola P4 del PPR – legenda

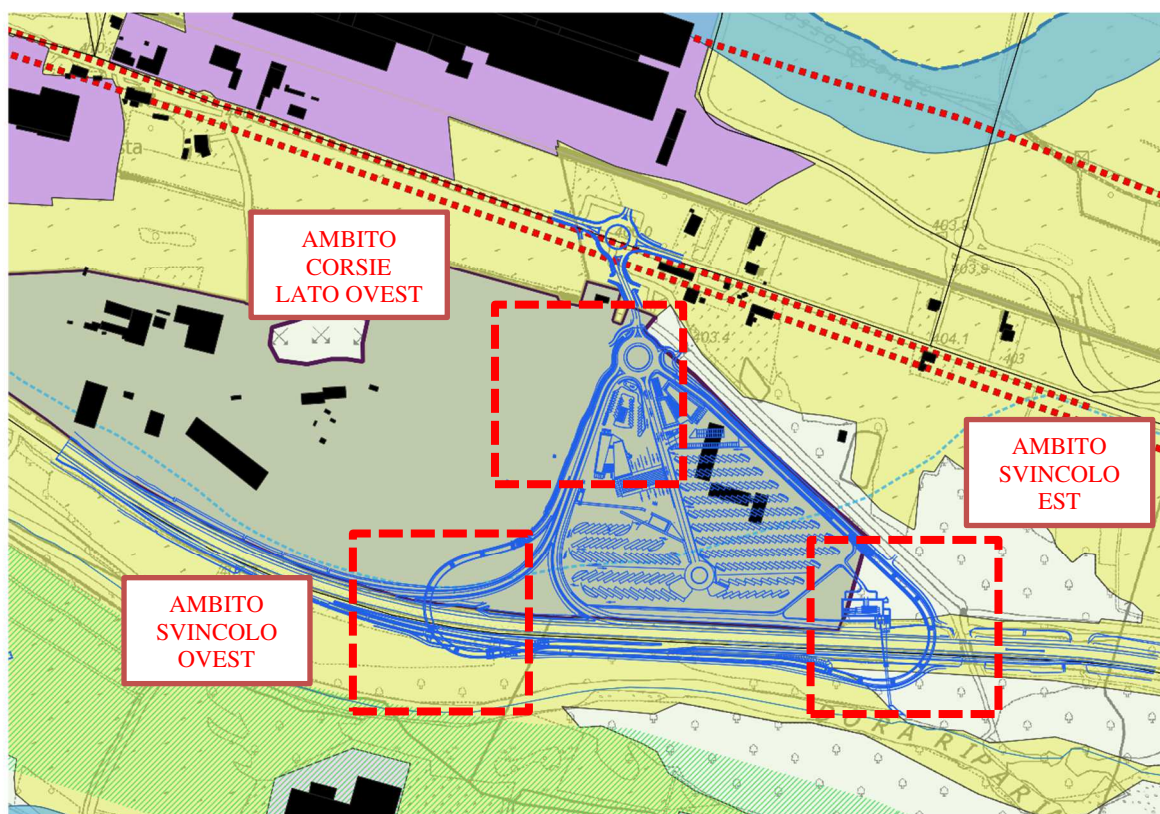


Figura 18 – Stralcio della Tavola P4 del PPR – dettaglio

Nel seguito si riporta uno stralcio delle NTA con gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni (disposizioni cogenti e immediatamente prevalenti (**in grassetto**)), relativamente agli ambiti direttamente interessati dal progetto:

Art. 14. Sistema idrografico

Indirizzi

[7]. Per garantire il miglioramento delle condizioni ecologiche e paesaggistiche delle zone fluviali, fermi restando, per quanto non attiene alla tutela del paesaggio, i vincoli e le limitazioni dettate dal PAI, nonché le indicazioni derivanti da altri strumenti di pianificazione e programmazione di bacino, nelle zone fluviali “interne” i piani locali, anche in coerenza con le indicazioni contenute negli eventuali contratti di fiume, provvedono a:

a. **limitare gli interventi trasformativi (ivi compresi gli interventi di installazione di impianti di produzione energetica, di estrazione di sabbie e ghiaie, anche sulla base delle disposizioni della Giunta regionale in materia, di sistemazione agraria, di edificazione di fabbricati o impianti anche a scopo agricolo) che possano danneggiare eventuali fattori caratterizzanti il corso d’acqua, quali cascate e salti di valore scenico, e interferire con le dinamiche evolutive del corso d’acqua e dei connessi assetti vegetazionali;**

b. **assicurare la riqualificazione della vegetazione arborea e arbustiva ripariale e dei lembi relitti di vegetazione planiziale, anche sulla base delle linee guida predisposte dall’Autorità di bacino del Po in attuazione del PAI;**

c. favorire il mantenimento degli ecosistemi più naturali, con la rimozione o la mitigazione dei fattori di frammentazione e di isolamento e la realizzazione o il potenziamento dei corridoi di connessione ecologica, di cui all'articolo;

d. migliorare l'accessibilità e la percorribilità pedonale, ciclabile e a cavallo, nonché la fruibilità di eventuali spazi ricreativi con attrezzature e impianti a basso impatto ambientale e paesaggistico.

Direttive

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

a. verificano e precisano le aree di cui al comma 2, lettere a. e b., anche in conseguenza dell'adeguamento alla pianificazione di bacino;

b. nelle zone fluviali "interne" prevedono:

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

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

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

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

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

c. nelle zone fluviali "allargate" limitano 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, ivi compresi quelli di cui all'articolo 34, comma 5, dovranno garantire la conservazione o la realizzazione di idonee aree verdi, anche funzionali alle connessioni ecologiche di cui all'articolo 42.

[9]. In sede di adeguamento al Ppr ai sensi dell'articolo 46, comma 2, i comuni d'intesa con il Ministero e la Regione precisano, alla scala di dettaglio del piano locale, la delimitazione e rappresentazione dei beni di cui all'articolo 142, comma 1, lettera c. del Codice sulla base dei criteri predisposti dalla Regione e dal Ministero e dell'Allegato C alle presenti norme, anche per i singoli tratti indicati nel Regio Decreto 1775/1933 limitatamente ai corpi idrici non denominati "fiume" o "torrente", nonché la precisa delimitazione degli ambiti di cui all'articolo 142, comma 2 del Codice; la Regione, ai sensi dell'articolo 5, comma 4, provvede all'aggiornamento delle banche dati del Ppr.

[10]. Nell'ambito dell'adeguamento al Ppr ai sensi dell'articolo 46, comma 2, il comune può proporre l'esclusione dei beni di cui all'articolo 142, comma 1, lettera c. del Codice, ritenuti irrilevanti ai fini paesaggistici; la Regione, d'intesa con il Ministero, valuta la possibilità per tali casi di attivare le procedure di cui all'articolo 142, comma 3, del Codice stesso.

Prescrizioni

[11]. All'interno delle zone fluviali "interne", ferme restando le prescrizioni del PAI, nonché le indicazioni derivanti dagli altri strumenti della pianificazione e programmazione di bacino per quanto non attiene alla tutela del paesaggio, valgono le seguenti prescrizioni:

a. le eventuali trasformazioni devono garantire la conservazione dei complessi vegetazionali naturali caratterizzanti il corso d'acqua, anche mediante misure mitigative e compensative atte alla ricostituzione della continuità ambientale del fiume e al miglioramento delle sue

caratteristiche paesaggistiche e naturalistico-ecologiche, tenendo conto altresì degli indirizzi predisposti dall'Autorità di bacino del Po in attuazione del PAI e di quelli contenuti nella Direttiva Quadro Acque e nella Direttiva Alluvioni;

b. la realizzazione degli impianti di produzione idroelettrica deve rispettare gli eventuali fattori caratterizzanti il corso d'acqua, quali cascate e salti di valore scenico, nonché l'eventuale presenza di contesti storico-architettonici di pregio ed essere coerente con i criteri localizzativi e gli indirizzi approvati dalla Giunta regionale.

Art. 16. Territori coperti da foreste e da boschi

Indirizzi

[5]. *Nei territori di cui ai commi 1 e 2, gli strumenti di pianificazione forestale sulla base delle esigenze di tutela delle diverse categorie o tipi forestali, che tengono conto degli habitat di interesse comunitario, della biodiversità e del livello di naturalità, individuano destinazioni funzionali prevalenti:*

a. di protezione diretta di insediamenti, manufatti e vite umane;

b. di protezione generale;

c. naturalistica;

d. di fruizione turistico-ricreativa;

e. produttiva.

[6]. *Per i territori di cui ai commi 1 e 2 i piani locali in coerenza con la normativa forestale vigente provvedono a:*

a. accrescere l'efficacia protettiva dei boschi, come presidio degli insediamenti e delle infrastrutture da valanghe, cadute massi, dissesto idrogeologico;

b. promuovere la gestione forestale sostenibile finalizzata alla tutela degli ecosistemi forestali di valore paesaggistico e naturalistico, con particolare riferimento ai siti di interesse comunitario e ai nodi della rete ecologica riconosciuti dal Ppr;

c. conservare e accrescere le superfici boscate, in aree di pianura o collinari con forte presenza di colture agrarie intensive o pressione insediativa;

d. salvaguardare la qualità e la naturalità degli ambienti forestali e la permanenza dei valori paesaggistici e storico-documentari;

e. tutelare e conservare gli elementi forestali periurbani, definire i bordi urbani e riqualificare le zone degradate;

f. disciplinare gli interventi di riqualificazione e recupero delle aree agricole, dei terrazzamenti e dei paesaggi agrari e pastorali di interesse storico, oggetto di invasione vegetazionale, previa individuazione delle aree interessate.

[7]. *Il Ppr promuove la salvaguardia di:*

a. castagneti da frutto che, pur non essendo bosco ai sensi della normativa statale e regionale vigente, costituiscono elementi qualificanti del paesaggio rurale, con particolare riferimento ai soggetti di maggiori dimensioni;

b. prati stabili, prato-pascoli, aree agricole di montagna e collina, aree umide, brughiere, aree di crinale intervisibili, anche limitando il rimboschimento, l'imboschimento e gli impianti di arboricoltura da legno.

Direttive

[8]. Nei territori di cui al comma 1 i piani locali:

a. identificano il valore paesaggistico delle zone forestali anche mediante l'individuazione dell'ubicazione, della destinazione funzionale prevalente, della tipologia forestale;

b. individuano i boschi con funzione protettiva, all'interno dei quali prevedere interventi finalizzati al mantenimento della funzione stessa.

[9]. La pianificazione locale recepisce la disciplina in materia di compensazioni forestali ai sensi dell'articolo 19 della l.r. 4/2009.

[10]. In sede di adeguamento al Ppr ai sensi dell'articolo 46, comma 2, i comuni, d'intesa con il Ministero e la Regione precisano l'identificazione delle foreste, dei boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e dei territori sottoposti a vincoli di rimboschimento ai sensi dell'articolo 142, comma 1, lettera g, del Codice, sulla base delle norme definite in materia dalla l.r. 4/2009; la Regione, ai sensi dell'articolo 5, comma 4, provvede all'aggiornamento delle banche dati del Ppr; per l'individuazione delle aree danneggiate dal fuoco, costituiscono riferimento il censimento regionale riportato nel "Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi" e i catasti incendi comunali di cui all'articolo 10 della legge 353/2000.

Prescrizioni

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

[12]. Nei territori di cui al comma 1 gli interventi che comportino la trasformazione delle superfici boscate devono privilegiare soluzioni che consentano un basso impatto visivo sull'immagine complessiva del paesaggio e la conservazione dei valori storico-culturali ed estetico-percettivi del contesto, tenendo conto anche della funzione di intervallo fra le colture agrarie e di contrasto all'omogeneizzazione del paesaggio rurale di pianura e di collina.

[13]. Nei territori di cui al comma 1, fatto salvo quanto previsto al comma 11 del presente articolo, per la gestione delle superfici forestali si applicano le disposizioni e gli strumenti di pianificazione di cui alla l.r. 4/2009 e i relativi provvedimenti attuativi.

Art. 39. "Insule" specializzate e complessi infrastrutturali

Indirizzi

[3]. Per le aree di cui al comma 1, i piani settoriali, i piani territoriali provinciali e i piani locali disciplinano gli interventi secondo le seguenti priorità:

a. limitare le interferenze dei nuovi insediamenti sui beni paesaggistici e sulle componenti di maggior pregio o sensibilità;

b. privilegiare il recupero e il riuso delle strutture, delle infrastrutture, degli impianti, degli edifici e dei manufatti dismessi o sottoutilizzati;

c. razionalizzare la localizzazione dei nuovi insediamenti necessari, in modo da consentire l'utilizzo comune di servizi e infrastrutture e l'attivazione di rapporti di complementarità e di sinergia, nonché da limitare il frazionamento dei contesti rurali e l'interferenza con le attività agricole;

d. definire i requisiti e le modalità attuative, con riferimento al contenimento del consumo di suolo, ai rapporti con il contesto paesaggistico e urbano, all'uso delle risorse idriche, al risparmio energetico, all'accessibilità con mezzi pubblici.

Direttive

[4]. I piani locali verificano e precisano la delimitazione delle morfologie di cui al comma 1.

[5]. In coerenza con quanto previsto al comma 3, eventuali ampliamenti o nuove aree per funzioni specializzate o lo sviluppo di nodi infrastrutturali di interesse regionale devono privilegiare:

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;

b. scelte localizzative finalizzate al conseguimento degli obiettivi di cui al comma 2 e subordinate alla realizzazione delle necessarie mitigazioni e compensazioni.

[6]. Al termine dell'attività di produzione di energia da fonti rinnovabili, le aree agricole occupate sono restituite all'uso agricolo; gli enti locali disciplinano tale fattispecie all'interno dei propri strumenti di pianificazione.

[7]. I piani settoriali e locali disciplinano il recupero delle aree estrattive e minerarie in modo tale da mitigare l'impatto prodotto dall'attività produttiva ripristinando, quando possibile, le condizioni originarie dell'area tramite interventi di rinaturalizzazione e ripristino morfologico e vegetativo.

[8]. I piani locali disciplinano le aree destinate a campeggio privilegiando gli interventi di riqualificazione delle strutture esistenti, promuovendo il loro adeguamento igienico-sanitario, dettando norme e criteri per il corretto inserimento paesaggistico degli interventi.

Prescrizioni

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

Art. 40. Insediamenti rurali

[1]. Il Ppr individua, nella Tavola P4, le aree dell'insediamento rurale nelle quali le tipologie edilizie, l'infrastrutturazione e la sistemazione del suolo sono prevalentemente segnate da usi storicamente consolidati per l'agricoltura, l'allevamento o la gestione forestale, con marginale presenza di usi diversi.

[2]. Gli insediamenti rurali sono distinti nelle seguenti morfologie insediative:

a. aree rurali di pianura o collina (m.i. 10);

b. sistemi di nuclei rurali di pianura, collina e bassa montagna (m.i. 11);

c. villaggi di montagna (m.i. 12);

d. aree rurali di montagna o collina con edificazione rada e dispersa (m.i. 13);

e. aree rurali di pianura (m.i. 14);

f. alpeggi e insediamenti rurali d'alta quota (m.i. 15).

[3]. Con riferimento alle aree di cui al comma 2 il Ppr persegue i seguenti obiettivi:

a. in generale:

I. sviluppo delle attività agro-silvo-pastorali che valorizzano le risorse locali e le specificità naturalistiche e culturali;

II. contenimento delle proliferazioni insediative non connesse all'agricoltura, con particolare attenzione alle aree di pregio paesaggistico o a elevata produttività di cui agli articoli 20 e 32;

III. salvaguardia dei suoli agricoli di cui all'articolo 20;

IV. potenziamento della riconoscibilità dei luoghi di produzione agricola che qualificano l'immagine del Piemonte;

V. sviluppo, nelle aree protette e nei corridoi ecologici, delle pratiche forestali che uniscono gli aspetti produttivi alla gestione naturalistica;

b. per le m.i. 10, 11 e 14, in contesti esposti alla dispersione urbanizzativa:

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

Direttive

[4]. I piani locali, in relazione alle specificità dei territori interessati, precisano la delimitazione delle morfologie di cui al comma 2.

[5]. Entro le aree di cui al presente articolo 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:

a. disciplinare gli interventi edilizi e infrastrutturali in modo da favorire il riuso e il recupero del patrimonio rurale esistente, con particolare riguardo per gli edifici, le infrastrutture e le sistemazioni di interesse storico, culturale, documentario;

b. collegare gli interventi edilizi e infrastrutturali alla manutenzione o al ripristino dei manufatti e delle sistemazioni di valenza ecologica e/o paesaggistica (bacini di irrigazione, filari arborei, siepi, pergolati, ecc.);

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;

d. disciplinare gli interventi edilizi in modo da assicurare la coerenza paesaggistica e culturale con i caratteri tradizionali degli edifici e del contesto;

e. disciplinare, favorendone lo sviluppo, le attività agrituristiche e l'ospitalità diffusa, l'escursionismo e le altre attività ricreative a basso impatto ambientale;

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;

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;

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.

Con riferimento alla **Tavola P5 – Rete di connessione paesaggistica**, la Variante ricade in un'area tampone (buffer zone). Le aree sono in adiacenza ad un'infrastruttura da mitigare, la A32 e a contesti periurbani di rilevanza locale.

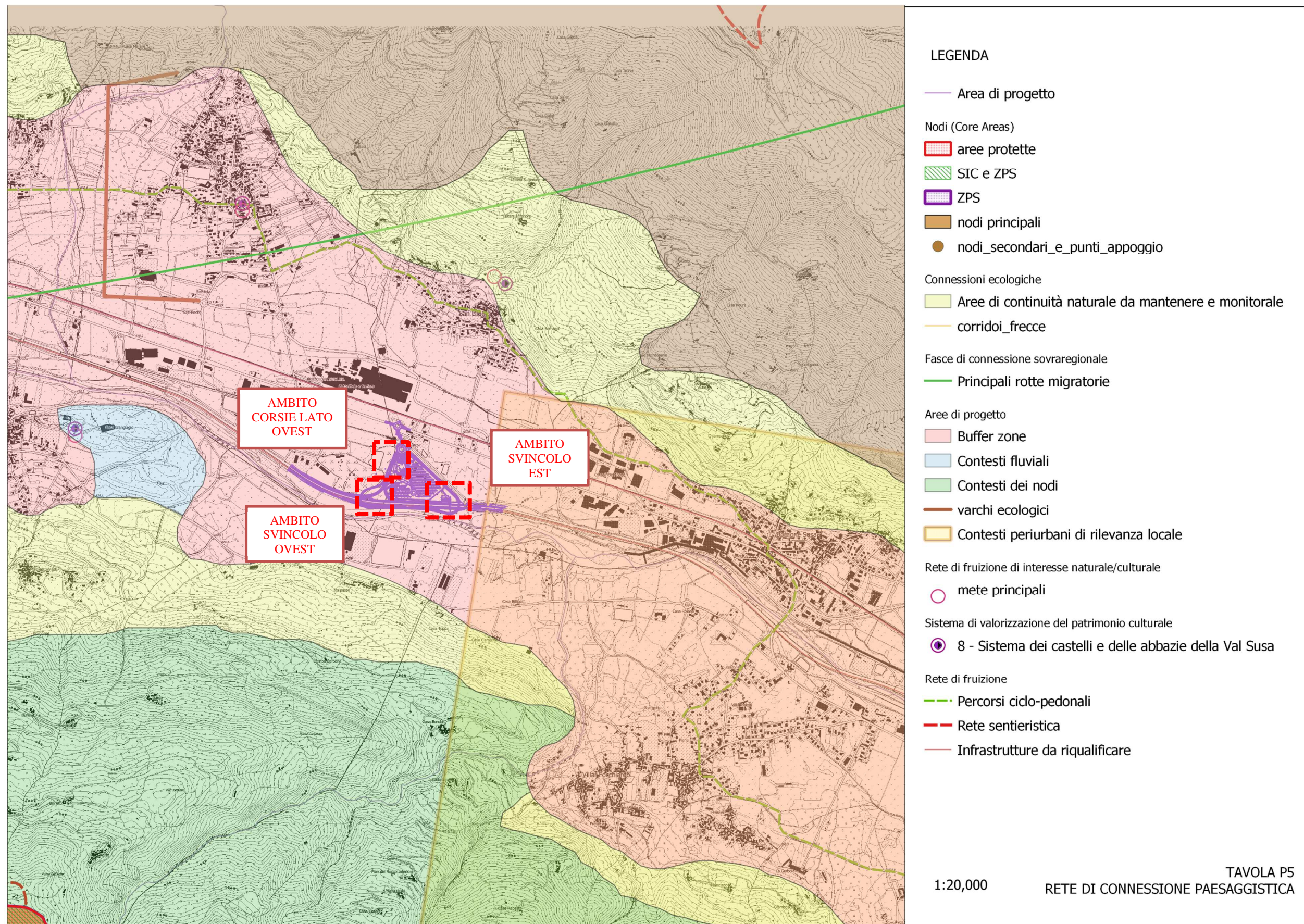


Figura 19 – Stralcio della Tavola P5 del PPR

In conclusione non si rilevano modifiche delle condizioni di compatibilità dell'intervento di Variante rispetto alle previsioni del PPR della Regione Piemonte, soprattutto in ragione del fatto che le aree interessate dalla Variante sono le medesime del PE approvato.

3.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC-2

La variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC2 è stata approvata dalla Regione Piemonte con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21 luglio 2011.

Tavole del PTC2

Dalla **Tavola 3.1 - Sistema del verde e delle aree libere** risulta che nell'ambito sono presenti fasce perifluviali e corridoi di connessione ecologica (art. 35-47 della NdA).

Sul territorio sono presenti suoli agricoli e naturali ricadenti nella I e II classe di capacità d'uso dei suoli, aree a vincolo paesaggistico ambientale ai sensi del D.Lgs 42/2004 e smi e del PTC1.

Si segnalano aree boscate (art. 26 e 35).

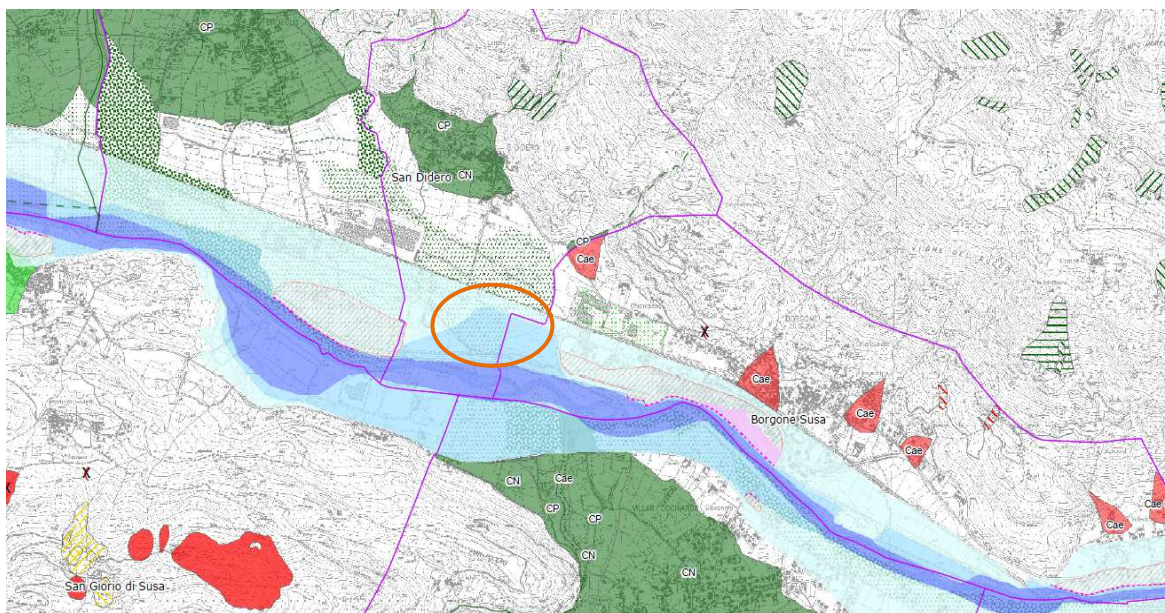
Nell'area vasta sono presenti alcuni ZSC e ZPS, non direttamente interferiti dal progetto

Con riferimento alla Tavola 3.2 - Sistema dei beni culturali l'ambito di intervento è caratterizzato dalla presenza dei seguenti elementi:

- Piste ciclabili: Dorsali provinciali esistenti,
- Percorsi turistico-culturali,
- Beni architettonici di interesse storico-culturale,
- Poli della religiosità,
- Centro storico (San Giorio di Susa) di interesse provinciale.

Con riferimento alla Tavola 5.1 - Quadro del dissesto idrogeologico, dei Comuni classificati sismici e degli abitati da trasferire e consolidare e alla Carta dei dissesti - DS2a (cfr. immagine seguente), si segnala la presenza nell'ambito di intervento di:

- Dissesti areali legati alla dinamica fluviale a pericolosità media/moderata di classe 3.
- Fasce B e C del PAI;
- Area inondabile (PAI).



Grado di rispondenza del dato

- Classe 1:** il dato è il più affidabile tra quelli confrontati - il suo Grado di rispondenza assoluto è SCARSO; si renderanno necessari ulteriori approfondimenti da condurre da parte delle Comunità Montane e/o Comuni a seconda che gli ambiti siano antropizzati o meno;
- Classe 2:** il dato è il più affidabile tra quelli confrontati - il suo Grado di rispondenza assoluto è DISCRETO; si renderanno necessari ulteriori approfondimenti da condurre da parte delle Comunità Montane e/o Comuni a seconda che gli ambiti siano antropizzati o meno; in assenza di tali approfondimenti, il dato potrà comunque costituire un riferimento;
- Classe 3:** il dato è il più affidabile tra quelli confrontati - il suo Grado di rispondenza assoluto è BUONO. Il dato costituisce un riferimento certo, ma potrà comunque essere dettagliato a livello comunale.
- Classe 3:** dati relativi ai Comuni dotati di strumenti urbanistici approvati con D.G.R.

Frane puntuali

- X Non classificate
- Y Frane attive (FA)
- V Frane quiescenti (FQ)
- I Frane stabilizzate (FS)

Frane areali

- Non classificate
- Frane attive (FA)
- Frane quiescenti (FQ)
- Frane stabilizzate (FS)

DGPV Deformazioni Gravitative Profonde di Versante

Conoidi

- Cae Conoidi attivi a pericolosità molto elevata
- Cab Conoidi attivi a pericolosità elevata
- Cam Conoidi attivi a pericolosità media/moderata
- CP Conoidi interessati da interventi di sistemazione migliorativi
- CS Conoidi stabilizzati naturalmente
- CN Conoidi non recentemente riattivatisi (fonte PRGC)

Dissesti lineari legati alla dinamica fluviale e torrentizia

- A pericolosità molto elevata (Eel)
- A pericolosità elevata (Ebl)
- A pericolosità media/moderata (Eml)

Dissesti areali legati alla dinamica fluviale e torrentizia

- A pericolosità molto elevata (Eea)
- A pericolosità elevata (Eba)
- A pericolosità media/moderata (Ema)

Autorità di Bacino del fiume Po Fasce PAI (Piano di Assetto Idrogeologico)

- Fascia A
- Fascia B
- Fascia C
- Area inondabile
- Limiti di progetto

Autorità di Bacino del fiume Po - PAI - Aree a rischio idrogeologico molto elevato (RME)

- Trasporto di massa sui conoidi
- Esondazioni e dissesti morfologici di carattere torrentizio
- Frane

Figura 20 - Stralcio Carta dei dissesti (DS2a), l'area di intervento è segnalata con l'ovale arancione

In conclusione, rispetto alle previsioni del PTC2, non si rilevano modifiche delle condizioni di compatibilità dell'intervento di Variante, soprattutto in ragione del fatto che le aree interessate sono le medesime del PE approvato.

3.1.3 Pianificazione locale – PRG del Comune di San Didero

Il Comune di San Didero è dotato di PRG approvato con DGR 82-6848 del 10/06/1991, aggiornato con successiva variante strutturale approvata con DGR 15-29917 del 13/04/2000 e adeguata al PAI con DGR n. 52-2868 del 15/05/2006.

Il comune di San Didero è quello maggiormente interessato dalla nuova localizzazione dell'autoporto, che interferisce con i seguenti ambiti pianificatori:

- Area In2 di nuovo impianto per la piccola industria - attività terziaria;
- Verde attrezzato localizzato e da localizzare;
- Parcheggi localizzati e parcheggi da localizzare.

Inoltre interferisce con le fasce di rispetto stradali dell'autostrada A32 e fluviali della Dora Riparia e del Canale idroelettrico.

L'ambito di Variante dello Svincolo Est ricade in questo comune.

Rispetto al PRGC del comune di San Didero non si rilevano modifiche delle condizioni di compatibilità dell'intervento di Variante in ragione del fatto che le aree interessate sono le medesime del PE approvato.

3.1.4 Pianificazione locale – PRG del Comune di Bruzolo

Il Comune di Bruzolo è dotato di PRG approvato con DGR n° 24/27975 del 21/09/1993 e modificato con numerose varianti, nonché adeguato al PAI (DGR 25/01/2010 n.29 -13115).

Il Comune è interessato parzialmente dal progetto, ed in particolare da:

- limitata porzione dell'autoporto;
- rampe di accesso all'autostrada;
- porzione della rotatoria di immissione sulla SS 25 del Moncenisio.

Gli ambiti interferiti dal progetto sono classificati come aree a destinazione agricola ed aree a destinazione produttiva- cave e torbiere in atto, mentre per quanto riguarda la rotatoria sulla SS25, è interessata l'infrastruttura stradale esistente.

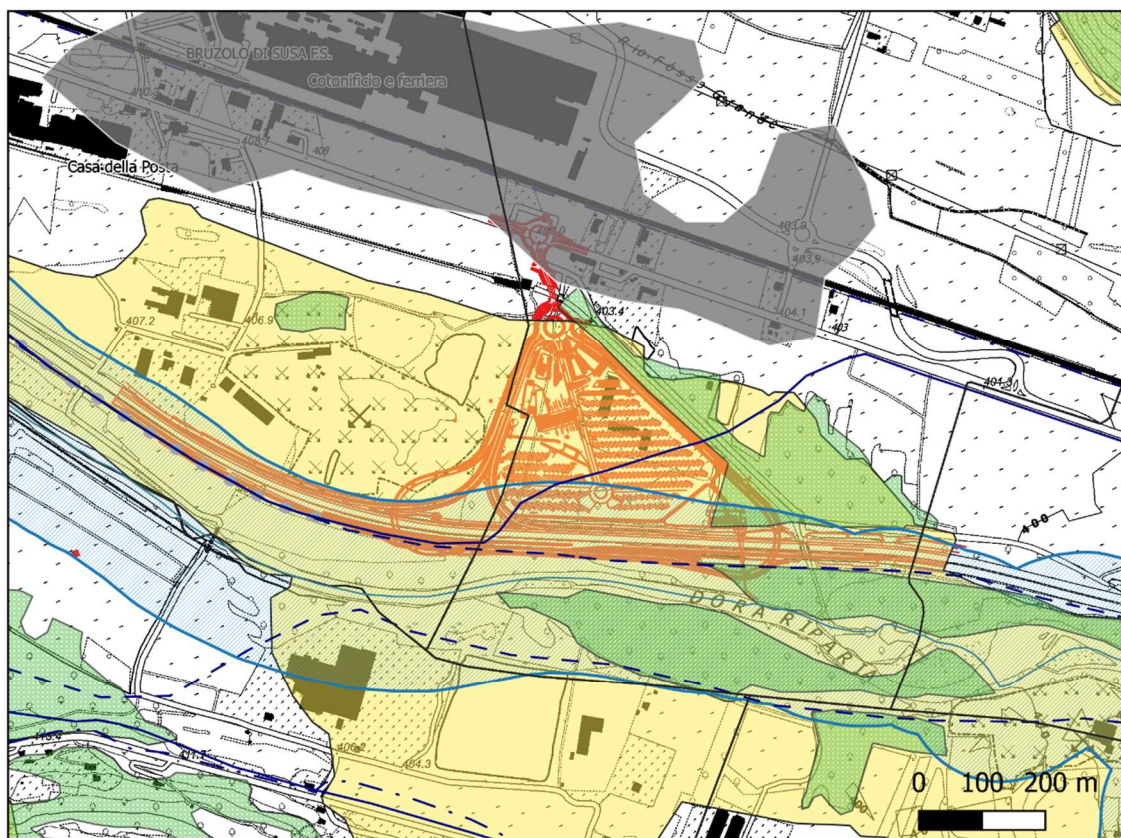
L'ambito di Variante dello Svincolo Ovest ricade in questo comune.

Rispetto al PRGC del comune di Bruzolo non si rilevano modifiche delle condizioni di compatibilità dell'intervento di Variante in ragione del fatto che le aree interessate sono le medesime del PE approvato.

3.1.5 I vincoli paesaggistici ed ambientali

Il quadro complessivo dei vincoli paesaggistici e ambientali del contesto di intervento è illustrato nella immagine seguente. In essa sono riportati i vincoli derivanti dalla normativa di riferimento, così come estrapolati dal Sistema Informativo Territoriale della Regione Piemonte, che nell'area vasta in esame, sono sintetizzabili come segue; inoltre con specifico riferimento agli interventi relativi alla Variante del progetto esecutivo, si segnalano le eventuali interferenze:

Vincoli	Interferenze del PE	Interferenze ambiti di Variante
Vincolo paesaggistico ex art.10 D.Lgs. 42/2004	-	Non interferente
Vincolo paesaggistico ex art.142 D.Lgs. 42/2004	✓ 150 metri dalla Dora Riparia ✓ Aree boscate	✓ 150 metri dalla Dora Riparia ✓ Aree boscate
Fasce di esondazione del PAI	✓ Fascia A ✓ Fascia B ✓ Fascia C	✓ Fascia A ✓ Fascia B ✓ Fascia C
Vincolo idrogeologico ex RD 3267 del 31/12/1923	✓	✓
Siti protetti (Rete Natura 2000)	-	Non interferente



LEGENDA

— Area di progetto

VINCOLI AMBIENTALI ED ELEMENTI SENSIBILI

Fonte: repertorio cartografico Regione Piemonte - Tavola P2

▨ Siti natura 2000 (SIC e ZPS)

■ Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (ex. R.D. 3267/1923)

■ Aree sottoposte a vincolo paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. g D.lgs 42/2004 - ex L. 431/1985 - Aree boscate (da PTF della Regione Piemonte, sopralluoghi e fotointerpretazione)

■ Aree sottoposte a vincolo paesaggistico-ambientale ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. c D. lgs. 42/2004 - ex L. 431/1985 - Fasce di rispetto fluviale

■ Aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi dell'art. 10 D.Lgs. 42/2004 - ex L. 1089/39

FASCE FLUVIALI PAI

∧ Limite Fascia A

∨ Limite Fascia B

●● Limite Fascia B di progetto

●● Limite Fascia B di progetto realizzata

∕∕ Limite Fascia C

Figura 21 – Vincoli paesaggistici ed ambientali

3.2 Aspetti Ambientali

Nel seguito per ogni componente si provvederà a descrivere il profilo valutativo degli impatti connessi al Progetto Esecutivo approvato con DVA n.10 del 14 febbraio 2020 (PE) e a compararli con quelli legati alla Variante.

3.2.1 Atmosfera

Per quanto riguarda la **fase di cantiere** i possibili impatti sulla componente atmosfera associati alle emissioni di sostanze inquinanti nell'aria a seguito dello svolgimento delle attività, possono essere sostanzialmente ricondotti a due tipologie:

- le emissioni di motori ossia quelle causate dai processi di combustione e di abrasione dei motori (diesel, benzina, gas) dei macchinari operanti all'interno del cantiere normalmente composte da polveri, NOX, COV, CO, CO₂;
- le emissioni non di motori, ossia determinate dai processi di lavoro meccanici (fisici) e termico-chimici che comportano la formazione, lo sprigionamento e/o il risollevarimento di polveri, polveri fini, fumo e/o sostanze gassose.

In base alle attività necessarie alla realizzazione dell'opera, è stato ipotizzato che i fenomeni che potrebbero determinare, se non adeguatamente controllati, significative emissioni di sostanze inquinanti ed in particolare di polveri, sono:

- presenza e movimentazione di mezzi lungo piste e piazzali asfaltati e non;
- emissioni da macchinari;
- attività di scavo e movimentazione materiale;
- traffico indotto per trasporto di materiale in ingresso/uscita dal cantiere.

Gli impatti generati sono circoscritti all'area di cantiere e si riducono significativamente all'esterno ed in particolare, in corrispondenza dei ricettori, determinano alterazioni decisamente contenute e pienamente compatibili con i limiti di legge.

Le tipologie di impatti e le intensità ipotizzate in fase di cantiere sono i medesimi sia nella soluzione di PE, sia in quella di Variante in quanto le lavorazioni, i macchinari e le attrezzature e soprattutto il volume delle terre movimentato non variano tra PE e Variante.

Per quanto attiene la **fase di esercizio** non variano tra PE e Variante le condizioni funzionali di utilizzo dell'opera pertanto gli impatti generati dall'esercizio dell'opera secondo la configurazione di Variante restano immutati in termini di emissioni generate.

In sintesi, considerando quanto sopra, è possibile affermare che la soluzione di Variante sia sostanzialmente equivalente rispetto a quella del Progetto Esecutivo per quanto concerne gli impatti sulla componente atmosfera.

3.2.2 Ambiente idrico

Per quanto attiene la **fase di cantiere**, i potenziali impatti sono principalmente connessi alle operazioni e alle lavorazioni necessarie per la costruzione delle opere in progetto e all'uso di sostanze dannose per l'ambiente in grado di alterare la qualità delle acque.

Le due soluzioni progettuali appaiono del tutto paragonabili in termini di potenziali impatti sulla componente sia rispetto alle acque superficiali, sia rispetto alle acque sotterranee.

Le modifiche apportate con la Variante non comportano un aumento del rischio di accadimento di eventi accidentali, quale sversamento di liquidi inquinanti, né aumentano le superfici interessate dalle lavorazioni.

Le mitigazioni già proposte nel PE garantiranno il contenimento dei livelli di impatto anche nella soluzione di Variante.

Per quanto attiene l'**esercizio** dell'opera le interferenze con l'ambiente idrico non variano tra la soluzione di PE e Variante, in quanto non cambiano i presupposti funzionali delle due soluzioni e non variano nemmeno le condizioni di compatibilità idraulica.

Concludendo la soluzione di Variante è sostanzialmente equivalente rispetto a quella del PE per quanto concerne gli impatti sulla componente ambiente idrico.

3.2.3 Suolo e sottosuolo

Per quanto riguarda la **fase di cantiere**, le azioni maggiormente impattanti sono:

- le sistemazioni e movimentazioni dei terreni direttamente interessati dalla realizzazione delle opere e dalla cantierizzazione;
- le fasi di gestione degli inerti.

Le azioni sopra indicate condurranno, sia direttamente che indirettamente, ai seguenti presumibili impatti:

- alterazione del suolo e sottosuolo;
- compattazione del suolo;
- dilavamento ed erosione del suolo e secondariamente sottosuolo;
- impermeabilizzazione e sottrazione di suolo;
- possibile contaminazione delle matrici suolo e sottosuolo dovuta ad eventi accidentali, quali sversamenti;
- ricaduta al suolo degli inquinanti atmosferici con conseguente contaminazione.

In linea generale la Variante comporta in **fase di cantiere**, geometrie lievemente differenti delle piste di servizio, dovute principalmente allo spostamento della rampa 1 (delocalizzata da est a ovest), alla realizzazione della corsia specializzata di decelerazione in affiancamento all'autostrada da cui si diparte la rampa 3 (ampliamento di 10 m a sud della sezione stradale dell'autostrada, e scostamento della rampa medesima di 25 m verso sud est) e allo spostamento della rampa 4 di 12 m verso ovest.

Le nuove piste di cantiere variano lievemente in corrispondenza:

- "ambito ovest": prolungamento della pista di cantiere lungo il lato sud dell'autostrada;
- "ambito sud": spostamento della pista di cantiere verso sud di circa 10 m;
- "ambito ovest": eliminazione della pista di cantiere lungo il lato nord dell'autostrada;
- "ambito centrale": la pista centrale è leggermente spostata verso ovest e presenta una geometria di ingresso lievemente differente.

Considerando, però, che si tratta per lo più di aree oggetto di occupazione temporanea di ausilio alle attività di cantiere, che saranno ripristinate mediante riporto di terreno vegetale

ed inerbimento e quindi non impermeabilizzate, si ritiene che gli impatti siano equivalenti nelle due soluzioni.

Per quanto riguarda la **fase di esercizio**, le occupazioni definitive sono equivalenti a quelle del progetto esecutivo autorizzato in quanto, con la variante in oggetto, non vengono realizzate nuove opere ma sono delocalizzate o invertite quelle esistenti.

Perciò, data la limitata estensione e la tipologia di uso del suolo interferita (superficie allo stato attuale antropica), l'impatto può ritenersi equivalente tra le due soluzioni.

3.2.4 Ambiente naturale

Per quanto riguarda la **fase di cantiere**, di seguito sono richiamati gli impatti già identificati per il PE.

La componente vegetale è impattata in fase di cantiere a causa del danneggiamento o dell'eliminazione diretta degli esemplari presenti nelle aree di cantiere. In particolare sarà necessario il taglio di una porzione di superficie boscata dominata da robinia, posta lungo l'autostrada e sul margine est del sito.

Complessivamente l'intera area dell'autoporto, trattandosi di una zona degradata ed abbandonata ha sviluppato una vegetazione in evoluzione (stadio giovanile degli esemplari e la dominanza di specie invadenti) che dovrà essere tagliata.

La soluzione di Variante non determina una maggiore interferenza con aree boscate. Infatti, soprattutto in riferimento alle rampe di svincolo ubicate ad ovest, le nuove occupazioni legate alle attività di cantierizzazione, riguardano superfici comprese nella vicina area oggetto di attività estrattiva. Riguardo alle aree occupate ad est, la Variante determina puntuali interferenze legate alla vegetazione. Con l'adeguamento degli interventi di recupero si ritiene che l'impatto possa ritenersi equivalente tra le due soluzioni.

Altro impatto a carico della componente vegetazionale sarà indotto dalle deposizioni di polveri o dal danneggiamento degli individui vegetali dovuti alla movimentazione dei mezzi di cantiere.

Per quanto riguarda l'**aspetto faunistico** si rileva una perturbazione nei confronti delle specie faunistiche che popolano gli intorno dell'area di intervento, essenzialmente ascrivibili a:

- produzione di rumore in fase cantiere;
- emissione in atmosfera di polveri in fase di cantiere;
- sottrazione di habitat.

Gli impatti sopra elencati non variano né per tipologia né per intensità tra PE e Variante in quanto gli ambiti interferiti non cambiano.

Per quanto riguarda la **fase di esercizio** non si segnalano variazioni circa le possibili interazioni opera / componente in quanto con la Variante non mutano le condizioni funzionali dell'esercizio dell'opera.

3.2.5 Paesaggio

Per quanto riguarda la **fase di cantiere** non si segnalano differenze rilevanti tra PE e Variante considerando il fatto che le opere insistono nel medesimo contesto.

L'analisi a microscala evidenzia una modesta modifica delle piste di cantiere, come precedentemente descritto, dovute alla variazione del layout delle rampe di svincolo che

comporta un impatto temporaneo soprattutto per le fasi realizzative dello svincolo ovest e alla corsia sud. Si ritiene in ogni caso che gli impatti siano equivalenti nelle due soluzioni.

Per quanto riguarda la **fase di esercizio**, sulla base delle elaborazioni riportate nella Relazione Paesaggistica, si evidenzia che la soluzione di Variante e di Progetto Esecutivo sono equivalenti, soprattutto in termini di tipologia architettonica, di materiali utilizzati.

Le modifiche al layout degli svincoli risultano del tutto irrilevanti rispetto al complesso degli interventi, non modificando l'estensione degli ambiti visuali interferiti, né comportando la presenza di nuovi elementi in elevazione. Gli impatti visuali sono pertanto equivalenti nelle due soluzioni.

Nel complesso la Variante si inserirà perfettamente nel contesto dell'infrastruttura viaria esistente, senza alterare in alcun modo la percezione del paesaggio, né a scala locale, né a livello di macroscale.

3.2.6 Rumore e vibrazioni

Per quanto riguarda la **fase di cantiere**, restano immutate le tipologie di lavorazione maggiormente impattanti. L'impatto risulta pertanto equivalente.











Per quanto riguarda la **fase di esercizio** non si segnalano differenze significative tra il PE e la Variante in tema di assetto funzionale dell'opera.

3.3 Quadro di confronto degli impatti

Nel presente paragrafo sarà sviluppato il confronto in merito agli impatti generati tra il Progetto Esecutivo approvato con DVA n.10 del 14 febbraio 2020 (di seguito PE) e quello di Variante.

Si ritiene infatti necessario valutare gli impatti della Variante non in termini assoluti, ma relazionandoli al PE al fine di valutare se e quali differenze significative siano state introdotte con la Variante. In maniera analoga, per quanto attiene le mitigazioni, sarà valutato se e quali ulteriori e diverse mitigazioni occorre introdurre nella Variante, fermo restando la possibilità di adeguare alcuni interventi mitigativi già previsti, in ragione delle modifiche progettuali apportate.

La valutazione è fatta per la fase di cantiere e per la fase di esercizio.

QUADRO DEGLI IMPATTI			
	DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO		INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO
	DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO		IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO
			INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO
<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO ESECUTIVO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	
<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>			
 ATMOSFERA			
CANTIERE	Emissione di polveri e sostanze inquinanti		Non si segnalano tipologie di impatto differenti in ragione del fatto che le lavorazioni, i macchinari e le attrezzature ed il volume delle terre movimentato non subiscono variazioni. Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
ESERCIZIO	Emissioni legate all' esercizio dell' Autoporto		Non variano tra PE e Variante le condizioni funzionali di utilizzo dell' opera, pertanto gli impatti generati dall' esercizio dell' opera, restano immutati in termini di emissioni generate. -
 AMBIENTE IDRICO			
CANTIERE	Interferenza con acque sotterranee		La Variante non interferisce con nuovi ambiti territoriali pertanto le potenziali interferenze con l' ambiente idrico sotterraneo non differiscono rispetto allo scenario del PE. Restano valide le mitigazioni previste nel PE.

QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p>+ DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>• IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>
--	--	--

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO ESECUTIVO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
CANTIERE	Rischio di inquinamento e intorbidimento acque superficiali	<p style="text-align: center;">•</p> <p>Le modifiche introdotte con la Variante non comportano un aumento del rischio di accadimento di eventi accidentali, quale sversamento di liquidi inquinanti e intorbidimento acque. Non si segnalano impatti o rischi di tipologia, natura e intensità differenti rispetto al PE.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
ESERCIZIO	Interferenza con il reticolo idrico	<p style="text-align: center;">•</p> <p>Le opere di regimazione idraulica ed in particolare il sistema di trattamento e scarico delle acque meteoriche nella Dora non variano tra PE e Variante, per cui non si segnalano impatti o rischi di tipologia, natura e intensità differenti rispetto al PE.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.



SUOLO E SOTTOSUOLO

CANTIERE	Occupazione di suolo temporanea	<p style="text-align: center;">•</p> <p>Le aree interferite dalla Variante sono lievemente superiori rispetto al PE a causa dello spostamento di qualche metro e delocalizzazione delle rampe: verso ovest della rampa 4 (ingresso A32 verso Torino); verso est della rampa 3 (ingresso autoporto direzione Torino); delocalizzazione rampa 1 (ingresso autoporto direzione Bardonecchia).</p> <p>Considerando, però, che si tratta per lo più di aree oggetto di occupazione temporanea di ausilio alle attività di cantiere, che saranno ripristinate mediante riporto di terreno vegetale ed inerbimento e quindi non impermeabilizzate, si ritiene che gli impatti siano equivalenti nelle due soluzioni.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
----------	--	--	--




QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p>+ DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>• IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>
--	--	--

	<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO ESECUTIVO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
CANTIERE		Alterazione del suolo e sottosuolo	•	Le azioni maggiormente impattanti sulla componente, e cioè le sistemazioni e movimentazioni dei terreni e fasi di gestione degli inerti, non variano rispetto allo scenario del PE. L' impatto, pertanto, può ritenersi equivalente tra le due soluzioni. Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
CANTIERE		Compattazione del suolo	•	Le azioni maggiormente impattanti sulla componente, e cioè le sistemazioni e movimentazioni dei terreni e fasi di gestione degli inerti, non variano rispetto allo scenario del PE. L' impatto, pertanto, può ritenersi equivalente tra le due soluzioni. Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
CANTIERE		Dilavamento ed erosione	•	Le azioni maggiormente impattanti sulla componente, e cioè le sistemazioni e movimentazioni dei terreni e fasi di gestione degli inerti, non variano rispetto allo scenario del PE. L' impatto, pertanto, può ritenersi equivalente tra le due soluzioni. Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
CANTIERE		Ricaduta al suolo degli inquinanti atmosferici	•	Le azioni maggiormente impattanti sulla componente, e cioè le sistemazioni e movimentazioni dei terreni e fasi di gestione degli inerti, non variano rispetto allo scenario del PE. L' impatto, pertanto, può ritenersi equivalente tra le due soluzioni. Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
CANTIERE		Rischio di sversamenti accidentali	•	I rischi di inquinamento della matrice a causa di sversamenti accidentali non variano rispetto allo scenario del PE. Restano valide le mitigazioni previste nel PE.

QUADRO DEGLI IMPATTI

<p> DIMINUIZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p> DIMINUIZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p> IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p> INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p> INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>
---	--	---

<i>Fase</i>	<i>Fattore</i>	<i>Variazione impatto PROGETTO ESECUTIVO – PROGETTO DI VARIANTE</i>	<i>Necessità di ulteriori mitigazioni</i>
ESERCIZIO	Occupazione di suolo definitiva	 <p>Le aree interferite dalla Variante sono equivalenti rispetto al progetto esecutivo autorizzato in quanto non vengono previste nuove opere ma vengono semplicemente traslate o dislocate quelle esistenti a parità di dimensioni. In considerazione di ciò l' impatto può considerarsi equivalente tra le due soluzioni.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
CANTIERE	Interferenza con aree boscate	 <p>La soluzione di Variante non determina una maggiore interferenza con aree boscate. Infatti, soprattutto in riferimento alle rampe di svincolo ubicate ad ovest, le nuove occupazioni legate alle attività di cantierizzazione, riguardano superfici comprese nella vicina area oggetto di attività estrattiva. Riguardo alle aree occupate ad est, la Variante determina puntuali interferenze legate alla vegetazione.</p> <p>Con l' adeguamento degli interventi di recupero si ritiene che l' impatto possa ritenersi equivalente tra le due soluzioni.</p>	Il progetto di Variante ha previsto l' adeguamento del progetto di recupero mediante opere a verde, rispetto alla nuova configurazione degli svincoli.
CANTIERE	Deposizione polveri sui vegetali	 <p>I rischi legati alla deposizione delle polveri sulla vegetazione limitrofa alle aree di cantiere non variano rispetto allo scenario del PE.</p>	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.

QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>++ DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p>+ DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>• IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>- INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p>-- INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>
--	--	--

	Fase Fattore		Variazione impatto PROGETTO ESECUTIVO – PROGETTO DI VARIANTE	Necessità di ulteriori mitigazioni
CANTIERE	Perturbazione fauna	•	Rispetto al disturbo legato alla fase cantiere delle specie faunistiche, che è limitato alle aree più vicine all' ambito di intervento, non si segnalano variazioni relative alla Variante.	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
CANTIERE	Frammentazione continuità ecologica	•	Il grado di frammentazione generato per la realizzazione della Variante è assolutamente equivalente a quello dello scenario del PE.	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
ESERCIZIO	Disturbi alla fauna e alterazione degli ecosistemi	•	Circa le possibili interazioni opera / componente tra il PE e la Variante, non si segnalano variazioni in quanto non mutano le condizioni funzionali dell' esercizio dell' opera.	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
PAESAGGIO				
CANTIERE	Alterazione dello stato dei luoghi	•	Le due soluzioni (PE e Variante) sono di fatto equivalenti in quanto le opere di variante insistono nel medesimo contesto. A microscala si riconosce un lieve aumento delle superfici di cantiere. Tale occupazione è temporanea e a fine lavori oggetto di ripristino ambientale. Di fatto, per l' estensione esigua dell' aumento delle superfici di cantiere, l' impatto della Variante risulta equivalente a quello del PE.	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
ESERCIZIO	Ingombro visuale	•	Rispetto all' ingombro visuale dei manufatti la Variante adotta soluzioni equivalenti al PE per dimensioni complessive, ingombro, altezza e finiture.	Il progetto di Variante ha previsto l' adeguamento del progetto di recupero mediante opere a verde, rispetto alla nuova configurazione degli svincoli.

((c)) RUMORE

QUADRO DEGLI IMPATTI

<p>DIMINUZIONE SIGNIFICATIVA DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p>DIMINUZIONE DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>IMPATTI EQUIVALENTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>	<p>INCREMENTO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p> <p>INCREMENTO SIGNIFICATIVO DEGLI IMPATTI RISPETTO AL PROGETTO ESECUTIVO</p>
---	--	---

	Fase Fattore		Variazione impatto PROGETTO ESECUTIVO – PROGETTO DI VARIANTE	Necessità di ulteriori <i>mitigazioni</i>
CANTIERE	Emissioni prodotte dalle lavorazioni	●	Le emissioni acustiche per la realizzazione della Variante, non cambieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del PE. L' impatto risulta pertanto equivalente.	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
ESERCIZIO	Emissioni prodotte in esercizio	●	Le condizioni di esercizio della Variante sono le medesime previste nel PE, pertanto gli impatti della Variante sono equivalenti rispetto al PE.	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
	VIBRAZIONI			
CANTIERE	Vibrazioni in fase di scavo	●	Le vibrazioni per la realizzazione delle opere in Variante, non cambieranno per tipologia e intensità rispetto allo scenario del PE. L' impatto risulta pertanto equivalente.	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.
ESERCIZIO	Emissioni prodotte in esercizio	●	Le condizioni di esercizio della Variante sono le medesime previste nel PE, pertanto gli impatti della Variante sono equivalenti rispetto al PE.	Restano valide le mitigazioni previste nel PE.

Come è possibile evincere dalle valutazioni sopra esposte, **le modifiche apportate con la Variante, non determinano generalmente impatti significativamente differenti dallo scenario del Progetto Esecutivo sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio.**

4. Conclusioni

A valle delle valutazioni effettuate nei paragrafi precedenti, accertata la compatibilità con gli strumenti pianificatori, viste le caratteristiche tipologiche delle modifiche relative alla geometria degli svincoli e i minimali affinamenti progettuali conseguenti, è possibile concludere che la soluzione di Variante non determini in termini generali, per la **fase di esercizio** dell'opera, impatti diversi per tipologia e magnitudo rispetto a quanto valutato per il Progetto Esecutivo approvato con DVA n.10 del 14 febbraio 2020.

Per quanto riguarda la **fase di cantiere**, che per sua natura ha carattere temporaneo e reversibile, si evidenziano tendenzialmente per tutte le componenti impatti equivalenti per il Progetto Esecutivo approvato con DVA n.10 del 14 febbraio 2020 e la Variante in ragione del fatto che le lavorazioni e le aree interferite afferiscono alla medesima area di cantiere approvata con il Progetto Esecutivo.

Essendo il progetto di "Rilocalizzazione dell'autoporto di Susa" parte dell'infrastruttura strategica della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità Torino-Lione, per la Variante in oggetto occorre fare riferimento al **Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163** ed in particolare **all'art. 169** rubricato "**Varianti**". Tale articolo specifica che il soggetto aggiudicatore, nello sviluppo del progetto esecutivo, è tenuto ad apportare le modifiche e integrazioni occorrenti per assicurare il rispetto delle prescrizioni impartite dal CIPE.

Inoltre al comma 4 è precisato che: *"Il soggetto aggiudicatore informa il Ministero e il Presidente della regione interessata delle varianti che intende approvare direttamente, ai sensi del comma 2; se l'opera è soggetta a VIA o ricade in ambiti soggetti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, sono informati anche il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e il Ministero per i beni e le attività culturali. I predetti soggetti nel termine perentorio di quarantacinque giorni dalla data di ricezione hanno facoltà di rimettere al CIPE l'approvazione della variante."*

Pertanto la soluzione di Variante sarà sottoposta all'approvazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (oggi Ministero della Transizione Ecologica) e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (oggi Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo). Il documento in oggetto è lo strumento tecnico di supporto per gli Enti competenti per le valutazioni di cui al citato comma 4.