



# *Il Ministro dell' Ambiente*

## **DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI**

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di raddoppio e di miglioramento della sicurezza dell'autostrada Torino-Savona, tratto Fossano-Priero, lotti 4, 5, e 6 da realizzarsi nei Comuni di Bene Vagienna, Carrù, Magliano Alpi e Mondovì (CN), presentata da Autostrada Torino-Savona S.p.A. con sede in Moncalieri (TO) Corso Trieste 170, in data 5 dicembre 1997;

**VISTO** il parere formulato in data 26 marzo 1998 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato da Autostrada Torino-Savona S.p.A.;

**VISTA** la nota della Regione Piemonte del 3 marzo 1998, pervenuta il 18 marzo 1998, in cui si esprime un parere positivo condizionato all'ottemperanza di prescrizioni;

**VISTO** il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 1° aprile 1998, pervenuto in data 8 aprile 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, condizionato all'ottemperanza di prescrizioni;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha:

**preso atto che** la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la realizzazione del raddoppio dell'autostrada Torino-Savona nel tratto Fossano-Priero, lotti 4, 5 e 6, per un'estesa complessiva di circa 15 km. Il progetto, consentirà di completare, una volta realizzato, l'intero programma di raddoppio dell'autostrada Torino-Savona, iniziato nel 1970. Il

raddoppio della sede autostradale avviene in affiancamento alla carreggiata esistente, sul lato destro, direzione nord-sud, ed interessa le superfici a suo tempo già espropriate e recintate in previsione di un raddoppio dell'infrastruttura. Con la nuova carreggiata, i quindici chilometri di autostrada acquisiranno le caratteristiche generali già conseguite, o in via di completamento, sui restanti tronchi e tratti dell'autostrada, e precisamente:

- due corsie di marcia ed una di emergenza per ogni carreggiata;
- spartitraffico centrale invalicabile, per una sezione stradale complessiva (al netto dello spartitraffico) di ml 22,50;
- il progetto di raddoppio si pone in affiancamento stretto alla carreggiata esistente, mutuando da questa le caratteristiche progettuali e tipologiche. In particolare, nei quindici chilometri di progetto sono compresi:
  - viadotti per una lunghezza complessiva di 4985,86 metri;
  - tratte a raso per una lunghezza complessiva di circa 3.700 metri;
  - tratte in trincea per una lunghezza complessiva di circa 2.100 metri;
  - tratte in rilevato per una lunghezza complessiva di circa 3.900 metri;
- l'altezza massima delle pile (che si pongono in stretta corrispondenza con quelle già esistenti) è prevista in 60 metri (viadotto Pesio); l'altezza massima dei rilevati è prevista in 6 metri; la massima profondità delle trincee è prevista in circa 11 metri;
- atteso che i flussi di traffico che interessano l'arteria risultano attualmente tali da non determinare particolari livelli di criticità in ordine al rapporto flusso/capacità, l'obiettivo principale del progetto è senza dubbio di ricondurre alla totale eliminazione dei restanti tratti di autostrada a singola carreggiata, con una corsia per senso di marcia e la corsia centrale per il sorpasso alternato, tratti caratterizzati dal ricorrente verificarsi di incidenti mortali. Nel quinquennio 1990-1995 si sono infatti avuti complessivamente 43 morti nei tratti a carreggiata singola a fronte dei 18 nei tratti a carreggiata doppia (il tasso di mortalità nei tratti a carreggiata singola è quantificabile, con riferimento al medesimo periodo, in 4,44 morti / 100 milioni di veicoli-km, a fronte di un tasso di 1,28 relativo ai tratti a doppia carreggiata); nondimeno, secondo i dati contenuti nello studio di impatto sono ipotizzabili, nel medio termine, incrementi di traffico rilevanti (fra il 1996 ed il 2000 si ipotizza un tasso annuale che, in assenza dell'intervento di progetto assume valori doppi rispetto a quelli rilevati nel medesimo periodo, che giustificerebbero comunque l'ampliamento della sede stradale, anche in relazione alla ipotizzata realizzazione dell'itinerario autostradale Asti-Cuneo, che nel tratto Marene-Massimini è previsto confluisca sulla autostrada Torino-Savona raddoppiata. E' in proposito opportuno rilevare che, secondo le stime prodotte, proprio dall'apertura al traffico dell'intero tracciato adeguato (e pur in assenza della ipotizzata autostrada Asti-Cuneo) i livelli di Traffico Giornaliero Medio (TGM) sul tratto sembrano destinati ad aumentare in termini quanto meno eclatanti: in media, si stima che fra Fossano e Mondovì il TGM all'anno 2000 sarà circa doppio - in presenza dell'adeguamento - rispetto a quello che si avrebbe in assenza degli interventi di adeguamento;
- la legge 531/1982, nel disporre il passaggio del capitale azionario della Torino-Savona S.p.A. dal gruppo FIAT all'IRI (Autostrade S.p.A.) stabilì che tra la società concessionaria e l'ANAS venisse stipulato un atto aggiuntivo che prevedesse la predisposizione di un progetto esecutivo delle opere per la realizzazione della seconda carreggiata nei tratti Carmagnola-Priero e Priero-Altare (le tratte Carmagnola-Torino ed Altare-Savona erano già state raddoppiate negli anni 1970-1976), nonché l'aggiornamento del piano finanziario con gli oneri relativi all'investimento necessario per la realizzazione di tali opere. Ad oggi, su complessivi 124 chilometri di autostrada, il raddoppio è terminato su circa 70 km, mentre su altri 40 km circa sono in corso i relativi lavori;



# Al Ministro dell' Ambiente

## osservato che:

- sia il primo che il secondo Piano dei Trasporti della Regione Piemonte (PRT), adottato con delibera GR 1° settembre 1997, ritiene rilevante la necessità di migliorare il collegamento nord-sud innestando sul corridoio tirrenico le direttrici Torino-Savona e Genova-Voltri-Sempione. Per quanto riguarda in particolare l'autostrada Torino Savona, il PRT ne accoglie il progetto di adeguamento, al quale attribuisce il livello di priorità elevato, riportando l'intero programma di interventi nelle schede progettuali a corredo del piano;
- l'area non risulta interessata da vincoli ambientali ex L. 1497/39 e 431/85, fatta eccezione per quelli previsti dall'art. 1 della stessa L. 431 (fasce di territorio prospicienti ai corsi d'acqua per una profondità di 150 metri dalla riva). Non sono state altresì evidenziate interferenze dirette o indirette con beni storico-culturali vincolati ai sensi della legge 1089/39, nè con le aree protette presenti nell'area interessata dal progetto;
- per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione territoriale dei comuni interessati dal progetto, dal confronto con le relative planimetrie non si evidenziano interferenze del tracciato con parti edificate o con terreni prossimi ai centri edificati, nè con zone di espansione previste o localizzazioni di impianti produttivi esistenti o di progetto. La gran parte delle aree direttamente interessate dal raddoppio sono ricomprese in ambiti agricoli con caratteristiche produttive. Il progetto di adeguamento in oggetto è comunque compreso entro la fascia di rispetto dell'autostrada esistente riportata negli strumenti urbanistici dei quattro comuni interessati. La distanza fra autostrada e centri dei comuni interessati varia fra 1.400 e 2.500 metri;
- il territorio interessato dal progetto è collocato in una fascia altimetrica compresa fra 230 e 420 m s.l.m., ed è formato da ampie aree intervallate dalle incisioni vallive dei torrenti Mondalavia, Pesio, Branzola ed Ellero, in generale ortogonali alla direttrice autostradale pianeggianti e di ampiezza variabile fra 200 e 1000 metri. La parte finale del lotto 6 del tracciato è localizzata in corrispondenza delle prime propaggini appenniniche;
- i principali bacini idrografici interessati sono quelli dei torrenti Pesio (290 km<sup>2</sup>) ed Ellero (200 km<sup>2</sup>); sono inoltre presenti, oltre ad alcuni torrenti minori, numerosi rii e canali che drenano le aree dei fondovalle e delle piane superiori. La portata media annua del torrente Pesio è di 10 m<sup>3</sup>/s, quella del torrente Ellero di 7 m<sup>3</sup>/s, i valori teorici della capacità di piena sono di circa 100 volte superiori. Ambedue i corsi d'acqua presentano un livello di qualità dell'acqua quanto meno scadente, essendo rilevati tenori elevati di atrazina, alluminio ed arsenico;
- le falde idriche nelle dorsali collinari risultano modeste per estensione e potenza, mentre quelle contenute nelle alluvioni dei fondovalle sono più importanti, essendo alimentate generalmente dagli stessi corsi d'acqua;
- fra i suoli prevalgono quelli di classe III di capacità d'uso (*suoli aventi importanti limitazioni che riducono la scelta delle colture e/o richiedono pratiche di conservazione*) in cui dominano coltivazioni cerealicole in rotazione con prevalenza di grano, granturco e prati stabili. Sono presenti anche noccioli, vigneti e pioppeti;
- gli ambienti naturali o seminaturali rivestono carattere residuale, essendo generalmente confinati ai corsi d'acqua, quando non canalizzati. Le coperture vegetali sono dunque essenzialmente limitate ai popolamenti vegetali ripari, oltrechè ad alcune aree incolte marginali. Anche dal punto di vista faunistico, gli elementi di interesse sono limitati agli ambiti ripari;
- non sono dunque evidenziate elementi di specifica sensibilità ambientale particolarmente rilevanti; in termini generali, elementi di sensibilità sono sicuramente ravvisabili nell'attraversamento delle incisioni fluviali interessate ortogonalmente dal tracciato (Mondalavia, Branzola, Ellero e Pesio); nondimeno, la caratterizzazione del progetto, che si inserisce in totale aderenza al preesistente

GR MW

tracciato, è tale da ridurre la significatività dei relativi impatti, in ordine sia all'intrusione nel paesaggio vallivo che alle interferenze di carattere idraulico e biologico con i corsi d'acqua interessati;

**valutato che:**

- per quanto riguarda la qualità dell'aria in generale, la valutazione degli impatti potenziali individuati si ferma ad un livello qualitativo (scelta questa giustificabile in ragione della particolarità del progetto, che come evidenziato consiste nell'affiancamento di una nuova carreggiata autostradale a quella già esistente, senza alcuna variazione di andamento planoaltimetrico), mentre per quanto riguarda in particolare gli impatti sulla qualità dell'aria e sul clima sonoro sono state effettuate previsioni quantitative mediante uso di appositi modelli di calcolo;

- le previsioni di traffico adottate portano ad ipotizzare - nell'ipotesi di realizzazione del progetto - un TGM all'anno 2000 dell'ordine di 34.000 - 38.000 veicoli (di cui il 19% circa veicoli pesanti), a fronte di un TGM attualmente quantificabile in 12.000 - 14.000 veicoli.

La determinazione dell'impatto è stata condotta confrontando le concentrazioni al suolo di macroinquinanti atmosferici calcolate dal codice CALINE4 in alcune condizioni meteorologiche e di traffico-tipo, nella situazione attuale e nella situazione di progetto. I fattori di emissione (CO, NO<sub>2</sub>, COV) sono stati determinati, con riferimento ad entrambe le situazioni, secondo la metodologia CORINAIR; in generale, le stime condotte non hanno evidenziato nella situazione attuale particolari elementi di criticità; rispetto a tale situazione, lo scenario di progetto introduce variazioni di segno positivo o negativo in relazione al tipo di inquinante. Tendenzialmente in riduzione le emissioni e le concentrazioni locali di CO, dove assume rilevanza particolare il *turn over* del parco circolante; sostanzialmente stabili le immissioni di Composti Organici Volatili; in leggero incremento, viceversa, le immissioni di NO<sub>2</sub>, in quanto per tale inquinante giocano in controtendenza rispetto alla riduzione delle emissioni unitarie i significativi incrementi di traffico previsti e l'aumento della velocità di marcia ipotizzato sull'autostrada adeguata. Per quest'ultimo inquinante, in particolare, lo studio di impatto ipotizza concentrazioni superiori ai 200 mcg/mc entro distanze inferiori a 35 metri dall'asse stradale, e solamente in presenza di simultanee condizioni critiche di traffico e meteorologiche;

- la qualità delle acque superficiali nell'area interessata risulta generalmente bassa: il contenuto in sostanze inquinanti (metalli e diserbanti) dei principali corsi d'acqua li pone ai primi posti nella graduatoria per inquinamento idrico superficiale stilata dalla Regione Piemonte. Le interferenze con i corsi d'acqua attraversati dal tracciato assumono, secondo lo studio di impatto, entità trascurabile nel caso di alcuni interventi di rivestimento d'alveo o prolungamento di rivestimenti preesistenti di piccoli canali (bealera Beale, canale Cassena, canale Brobbio-Carrù, torrente Branzola, bealera Cervasca e bealera Carassona), mentre sono definiti impatti poco intensi gli interventi di modifica di tracciato d'alveo di alcuni corsi d'acqua (bealera Bussolotto, bealera Agodina, bealera Prata e rio Riofreddo) resi necessari da interferenze dirette con gli interventi previsti. Sono infine definiti come a impatto medio gli interventi di rivestimento d'alveo previsti in corrispondenza degli attraversamenti della bealera Roncaglia, del rio Abbeveratoi, del rio Richelma, del canale La Piozza e dei due torrenti Pesio ed Ellero;

- gli impatti individuati e qualificati per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo fanno sostanzialmente riferimento al rischio di innesco di movimenti gravitativi. Da questo punto di vista vengono individuate alcune aree definite a impatto poco intenso in corrispondenza dei viadotti "Madonna di Galizia", "Mondalavia", "Langhe", "Pesio" ed "Ellero", mentre alcuni ambiti che presentano evidenze di fenomeni gravitativi in atto o quiescenti sono definite a impatto medio

GB  
dvw



# Il Ministro dell' Ambiente

- (spalle del viadotto "Pesio", del viadotto "Branzola", del viadotto "Bozzolo" e del viadotto "Ellero");
- l'impatto più diffuso per la componente vegetazione, localizzato in corrispondenza dei tratti a raso e/o rilevato, viene qualificato come trascurabile, in considerazione dello scarso interesse vegetazionale delle aree coinvolte, che sono per lo più incolte, in quanto espropriate già da molto tempo, e situate in fregio alla esistente carreggiata autostradale. In corrispondenza dei tratti in trincea e di alcuni viadotti vengono individuate aree ad impatto poco intenso, laddove la vegetazione (alberi o arbusti appartenenti a specie di invasione) non presenta comunque elementi di interesse dal punto di vista naturalistico ed ecologico. In corrispondenza dei viadotti, infine, sono individuate aree ad impatto medio, dove le operazioni di cantiere interferiranno direttamente e indirettamente con zone boscate, derivanti dal quercio-carpinetto (vegetazione potenziale dell'alta pianura cuneese) determinando impatti che vengono qualificati come reversibili ed a breve raggio di influenza;
  - gli impatti sulla fauna sono previsti in misura poco rilevante, in considerazione sia dell'assenza di habitat particolarmente significativi, che soprattutto del fatto che, trattandosi di ampliamento di un tracciato già esistente, i principali fattori causali di impatto (inquinamento, rischi di investimento ed effetto barriera) considerati sono già verificabili, essendo prevedibili variazioni marginali dell'intensità in relazione alla realizzazione della seconda carreggiata;
  - per quanto attiene gli impatti sul paesaggio, anche in questo caso, le specifiche caratteristiche del progetto, che assume completamente l'andamento planoaltimetrico del tracciato già esistente affiancandosi, portano a definire come modesta l'entità degli impatti sul paesaggio coinvolto, che pure presenta elementi di evidente interesse nel susseguirsi di incisioni fluviali che movimentano la percezione del piano fondamentale, a sua volta visibilmente delimitato dall'arco alpino e segnato dagli insediamenti storici posti in fregio ai terrazzi alluvionali (come Fossano) o sui primi rilievi pedevalpini (come Mondovì). Da diversi punti di vista l'autostrada si impone quale segno tutt'altro che marginale nella percezione del paesaggio, e ciò, evidentemente, con particolare riferimento ai lunghi viadotti di attraversamento dei principali corsi d'acqua (come, ad esempio, la Stura di Demonte, il cui viadotto è peraltro già in costruzione); d'altra parte, il totale affiancamento della nuova carreggiata e il posizionamento delle pile dei nuovi viadotti in ombra rispetto a quelli esistenti dovrebbe effettivamente garantire un impatto incrementale modesto se non impercettibile;
  - la stima dell'impatto acustico ascrivibile alle attività di cantiere è condotta in considerazione dei mezzi da lavoro impiegati sulle tratte attualmente in costruzione della medesima autostrada. L'impatto è stimato entro una fascia di 10-60 metri sul lato ovest dell'autostrada in un Livello sonoro equivalente di 67-83 dBA; nella fascia sul lato ovest compresa fra 60 e 250 metri si ipotizza un livello sonoro equivalente variabile fra 54 e 67 dBA, mentre sul lato est nella fascia compresa fra 60 e 250 metri dovrebbero verificarsi livelli sonori compresi fra 50 e 62 dBA. I recettori compresi entro la fascia di massimo impatto durante la fase di cantiere sono individuati in complessive cinque cascate, per quattro delle quali (Pagano, Vallotta, Servet e Bozzolo) l'impatto, ancorchè limitato ai tempi di attività di ciascuna tratta di avanzamento cantieri, è definito significativo;
  - il livello di inquinamento acustico ipotizzabile in fase di esercizio è stato stimato, mediante un modello di calcolo sulla base dei flussi di traffico previsti all'anno 2010 sull'autostrada, adeguato. Le simulazioni sono state condotte in corrispondenza di 132 punti selezionati presso i recettori più significativi, ed hanno portato ad individuare 21 edifici rurali e residenziali in corrispondenza dei quali sono ipotizzabili superamenti dei limiti legislativi attribuiti in considerazione dei criteri di classificazione acustica di cui al DPCM 1 marzo 1991. Non sono invece documentate le variazioni

attese, lungo l'intero tracciato, rispetto alla situazione attuale; si tratta di variazioni che, in considerazione del notevole incremento di traffico previsto e dell'incremento della velocità media sull'autostrada adeguata, potrebbero determinare un sensibile incremento di impatto a prescindere dal confronto, comunque opportuno, con i limiti normativi ipotizzati;

**CONSIDERATO** che la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta con le prescrizioni di seguito riportate:

- a) il proponente deve recepire le indicazioni dello studio d'impatto in ordine agli interventi di mitigazione ed inserimento ambientale computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria, nonché la temporalizzazione;
- b) occorre conseguire un bilancio complessivo delle essenze arboree, che preveda quanto meno la sostanziale equivalenza fra essenze eradiccate ed essenze messe a dimora, garantendo altresì il miglioramento qualitativo delle aree boscate ripristinate rispetto alle situazioni *ante operam*;
- c) per le opere di messa a dimora di essenze vegetali e più generalmente per tutte le opere di sistemazione, a verde e ripristino ambientale previste a conclusione della cantierizzazione del progetto, nonché per gli interventi di consolidamento da realizzarsi in corso d'opera su scarpate in trincea su rocce sciolte, vanno adottate tecniche di ingegneria naturalistica stabilizzanti (fascinate, cordonate, viminate vive), antierosive (biostuoie, rivestimenti vegetativi in rete metallica e stuoia, ecc.) e costruttive (materassi verdi terre verdi rinforzate, palificate vive, ecc.) come contenute nelle "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" (Ministero dell'Ambiente, Servizio V.I.A., Commissione per le valutazioni di impatto ambientale, Roma, settembre 1997);
- d) deve essere assicurata la verifica *ex post* di congruità degli interventi di mitigazione dell'impatto acustico, sulla base di misure effettuate negli stessi punti in corrispondenza dei quali sono stati rilevati i livelli sonori nella situazione attuale, che consentano di monitorare - all'apertura della nuova carreggiata e successivamente, man mano che le condizioni di traffico tendono a conseguire la situazione prevista a regime - l'andamento dei livelli sonori e di verificarne la conformità;

**CONSIDERATA** la nota della Regione Piemonte del 3 marzo 1998, pervenuta il 18 marzo 1998, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- tutti gli interventi che possono comportare modifiche delle caratteristiche della sezione di deflusso, oltre all'inserimento di ostacoli nelle aree di esondazione, devono essere realizzati in modo da garantire la massima condizione di sicurezza per le aree circostanti; ciò in particolare riferimento alle opere di attraversamento dei corsi d'acqua maggiori, agli interventi di sistemazione e regimazione d'alveo, alle deviazioni di alcuni canali ed al prolungamento degli scatolari e dei tombini presenti sotto l'attuale carreggiata autostradale per l'attraversamento in rilevato dei corsi d'acqua minori e dei canali irrigui, oltre a tutti gli interventi messi in atto nelle corrispondenti fasi di cantiere;
- devono essere realizzati interventi di manutenzione preventiva su tutte le parti esistenti degli attraversamenti dei corsi d'acqua minori e dei canali irrigui che subiscono modifiche e/o prolungamenti, finalizzati a liberare la sezione di deflusso degli eventuali accumuli di materiali solidi. Gli interventi di manutenzione dovranno essere sistematicamente ripetuti in fase di esercizio;

GD 11/2/98



# *Al Ministro dell'Ambiente*

*- relativamente alle modalità di raccolta ed allontanamento delle acque di dilavamento della piattaforma autostradale e degli sostanze tossiche inquinanti, dovrà essere redatto un piano di controllo e manutenzione delle relative opere, ed un piano di monitoraggio dell'efficacia delle misure previste dallo studio di impatto ambientale per ridurre il carico inquinante.*

*Gli scarichi delle acque di piattaforma dei viadotti sui torrenti Pesio, Branzola ed Ellero devono essere concentrati nel minor numero tecnicamente possibile di punti, ad una distanza comunque non inferiore a 100 metri dalle sponde dei rispettivi corsi d'acqua, utilizzando canalette ancorate all'impalcato che fanno confluire le acque in caditoie staffate ai piloni; tali punti di scarico dovranno essere facilmente raggiungibili per consentire di espletare le operazioni di controllo e manutenzione, e per agevolare l'intervento di intercettazione degli inquinanti o di bonifica delle eventuali zone coinvolte, in caso di rilascio accidentale di sostanze inquinanti; nei piani di manutenzione e di intervento dovrà perciò essere riportata la localizzazione di tali scarichi con l'indicazione della porzione di autostrada servita da ognuno di essi.*

*Qualora per alcuni scarichi non sia tecnicamente possibile rispettare il limite di distanza dei corsi d'acqua sopraindicato, immediatamente a valle degli stessi dovrà essere predisposto un volume sufficiente di materiale, inglobato nel terreno e raccordato con il piano di campagna, in grado di rallentare la dispersione dei liquidi e trattenere al suo interno le sostanze inquinanti per tempo sufficiente a consentire l'intervento delle squadre di emergenza e lo svolgimento delle operazioni di recupero dell'inquinante prima che lo stesso raggiunga la falda idrica superficiale e/o il corso d'acqua stesso.*

*Tale volume di materiale, capace di assorbire e trattenere le sostanze inquinanti, dovrà essere isolato con adeguata impermeabilizzazione dal terreno circostante, e realizzato in modo da poter essere asportato e sostituito agevolmente ogniqualvolta, attraverso il monitoraggio, vengano rilevati la perdita della capacità di trattenimento dell'inquinante o comunque un carico inquinante contenuto non compatibile con l'ambiente circostante;*

*- in occasione del previsto rifacimento del manto stradale della carreggiata esistente, è opportuno che il riadeguamento funzionale delle opere di raccolta ed allontanamento delle acque, in corrispondenza degli attraversamenti dei torrenti Pesio, Branzola ed Ellero, venga realizzato seguendo le stesse indicazioni e prescrizioni sopraindicate;*

*- dovranno essere eseguite sistematicamente operazioni periodiche di lavaggio e spurgo del manto drenante della piattaforma, per il recupero degli inquinanti da esso trattenuti, assicurando il totale recupero delle acque di lavaggio; a tal fine andranno opportunamente scelti e disposti canalette di raccolta e pluviali per consentire di intercettare gli scarichi prodotti dal lavaggio stesso;*

*- non dovranno essere presentate nuove istanze di coltivazione di cava per la realizzazione dei lotti in esame;*

*- per quanto riguarda le aree fluviali, le sistemazioni dei tratti spondali e delle scarpate di terrazzo dovranno privilegiare l'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica e l'uso prevalente di materiali naturali (pietra, legname, talee vive, ecc...). Le scogliere, in particolare, dovranno essere realizzate in massi di cava posati a secco, valutando solo nel caso di forti erosioni localizzate l'uso di scogliere rese più stabili dall'intasamento dei vuoti con calcestruzzo. In tal caso le scarpate risultanti dovranno comunque essere ricoperte con continuità morfologica con il profilo retrostante di campagna da sottoporre per una congrua fascia a rinaturazione tipica fluviale;*

*- dovranno essere adottate tutte le accortezze necessarie per ridurre l'impatto sui torrenti nelle fasi di cantiere, con particolare riferimento al rilascio di materiali fini nel corso d'acqua e talvolta al*

*rilascio di inquinanti usati nella fase di preparazione di cemento; si raccomanda l'uso, come già avviene per i cantieri attualmente aperti, delle vasche di decantazione delle acque di lavorazione prima dell'immissione nel corpo idrico;*

- gli interventi che interferiscono con la viabilità locale, creando o ampliando zone di depressione rispetto al piano campagna, quali ad esempio il prolungamento di sottopassi, dovranno essere realizzati in accordo con i rispettivi gestori in modo da garantire l'efficace drenaggio e smaltimento delle acque di ruscellamento superficiale che tendenzialmente vi si accumulano durante le precipitazioni;*
- si raccomandano, per la fase di cantiere, sopralluoghi periodici da parte dei tecnici dell'Agenzia Regionale protezione Ambientale (A.R.P.A.) per una sorveglianza attiva in corso d'opera;*
- per la fase d'esercizio dovranno essere periodicamente controllati da parte dell'ARPA la qualità dell'aria e di livelli di rumore delle zone limitrofe; dovranno inoltre essere effettuati campionamenti periodici agli scarichi delle acque meteoriche (con particolare riferimento alle acque di prima pioggia) raccolte e convogliate alla base di viadotti;*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 1° aprile 1998, pervenuto in data 8 aprile 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- considerato che il nuovo manufatto autostradale risulterà complanare ed in affiancamento a quello esistente tra Fossano e Priero così costituendo un ulteriore passo nei confronti dell'auspicato raddoppio autostradale completo, e vista la limitata compromissione del territorio sotto l'aspetto paesaggistico, questo Ufficio comunica di concordare con il parere deliberato dalla Giunta Regionale del Piemonte con D.G.R. 23-36257, alle condizioni indicate nella relazione regionale prot. 3439 del 27 giugno 1994;*
- la Soprintendenza Archeologica del Piemonte, ritiene che alla luce dei dati a disposizione della stessa, sussiste la possibilità che l'opera in oggetto intercetti strutture o depositi di interesse archeologico, non precisamente definibili o localizzabili allo stato attuale delle conoscenze sull'area in questione, si richiede comunque che vengano date esplicite formali istruzioni alla Direzione Lavori affinché sia garantito il più scrupoloso rispetto da quanto disposto dalla legge 1.6. 1939 n. 1089 in caso di rinvenimenti occasionali di strutture o reperti archeologici, anche dubbi, con particolare riguardo alla immediata segnalazione all'Ufficio scrivente ed alla sospensione dei lavori nel tratto interessato fino all'arrivo di un funzionario archeologo. Si richiede inoltre di conoscere con congruo anticipo il calendario delle opere di scavo per predisporre i sopralluoghi di funzionari in corso d'opera";*

**preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;**

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;



# Il Ministro dell' Ambiente

## ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Autostrada Torino-Savona, tratto Fossano-Priero, lotti 4, 5, e 6 da realizzarsi nei Comuni di Bene Vagienna, Carrù, Magliano Alpi e Mondovì (CN), presentata da Autostrada Torino-Savona S.p.A. con sede in Moncalieri (TO) Corso Trieste 170, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) il proponente deve recepire le indicazioni dello studio d'impatto in ordine agli interventi di mitigazione ed inserimento ambientale computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria, nonchè la temporalizzazione;
- b) occorre conseguire un bilancio complessivo delle essenze arboree, che preveda quanto meno la sostanziale equivalenza fra essenze eradicatè ed essenze messe a dimora, garantendo altresì il miglioramento qualitativo delle aree boscate ripristinate rispetto alle situazioni *ante operam*;
- c) per le opere di messa a dimora di essenze vegetali e più generalmente per tutte le opere di sistemazione, a verde e ripristino ambientale previste a conclusione della cantierizzazione del progetto, nonchè per gli interventi di consolidamento da realizzarsi in corso d'opera su scarpate in trincea su rocce sciolte, vanno adottate tecniche di ingegneria naturalistica stabilizzanti (fascinate, cordonate, viminate vive), antierosive (biostuoie, rivestimenti vegetativi in rete metallica e stuoia, ecc.) e costruttive (materassi verdi terre verdi rinforzate, palificate vive, ecc.) come contenute nelle "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" (Ministero dell'Ambiente, Servizio V.I.A., Commissione per le valutazioni di impatto ambientale, Roma, settembre 1997);
- d) deve essere assicurata la verifica *ex post* di congruità degli interventi di mitigazione dell'impatto acustico, sulla base di misure effettuate negli stessi punti in corrispondenza dei quali sono stati rilevati i livelli sonori nella situazione attuale, che consentano di monitorare - all'apertura della nuova carreggiata e successivamente, man mano che le condizioni di traffico tendono a conseguire la situazione prevista a regime - l'andamento dei livelli sonori e di verificarne la conformità;
- e) dovranno altresì essere ottemperate le prescrizioni della Regione Piemonte, che si condividono, e del Ministero dei beni culturali ed ambientali, così come riportate integralmente nel presente decreto.

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autostrada Torino-Savona S.p.A. al Ministero dei lavori Pubblici ed alla Regione Piemonte, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 15 6/10. 1998

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI

GR stamp