



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

UFFICIO SEGRETERIA



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2011 - 0002060 del 31/05/2011



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2011 - 0013321 del 01/06/2011

On.le Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo di Gabinetto
SEDE

Direzione Generale
per le Valutazioni Ambientali
c.a. dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Istruttoria VIA Autostrada A21 Torino Alessandria Piacenza
Adeguamento piattaforma autostradale a tre corsie dal km 0+000
(svincolo Santena) al km 3+000 - Proponente: S.A.T.A.P. S.p.A.
Autostrade.**

Trasmissione parere n. 711 del 20 maggio 2011.

Ai sensi dell' art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell' Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 20 maggio 2011.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-08
CTVA-US-08_2011-0225.DOC





MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 711 del 20.05.2011

Progetto:	Istruttoria VIA Autostrada A21 Torino Alessandria Piacenza Adeguamento piattaforma autostradale a tre corsie dal km 0+000 (svincolo Santena) al km 3+000
Proponente:	S.A.T.A.P. Autostrade S.p.A

Handwritten signatures and initials are present on the right side and bottom of the page, including a large signature on the right margin and several initials at the bottom.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., dalla Società S.A.T.A.P. S.p.A. in data 6 ottobre 2010 (acquisita al prot. n. DVA/2010/23775 del 07/10/2010) concernente il progetto *"Autostrada A21 Torino – Alessandria – Piacenza - adeguamento della piattaforma autostradale a tre corsie dal km. 0+000 (svincolo di Santena) al km. 3+000"* da realizzare nel territorio della Regione Piemonte;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante *"Norme in materia ambientale"* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *"Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248"* ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile"* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTA la Relazione Istruttoria;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta in data 29 settembre 2010 sul quotidiano "La Stampa" ed in data 30 settembre 2010 sul quotidiano "La Repubblica";

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio di impatto ambientale, sintesi non tecnica e progetto definitivo forniti dalla Società S.A.T.A.P. S.p.A. ed acquisiti in data 07/10/2010 al prot. DVA/2010/023775;
- integrazioni fornite dalla Società S.A.T.A.P. S.p.A. acquisite al prot. DVA/2011/7303 del 28/03/2011;

VISTO il parere espresso dalla Regione Piemonte con D.G.R. n. 11-1520 del 18/02/2011, acquisita al prot. DVA/2011/06042 del 11/03/2011 e trasmessa in Commissione, acquisita al prot. CTVA/2011/1031 in data 23/03/2011, che non ha tenuto conto delle integrazioni prodotte dal Proponente;

VISTO il parere espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali acquisito al prot. CTVA-2011-0001722 del 10/05/2011.

CONSIDERATO che le integrazioni prodotte dal Proponente non modificano il progetto definitivo presentato e nello stesso tempo chiariscono ulteriormente le varie problematiche inerenti le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione degli interventi.

PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni da parte di terzi interessati;

PRESO ATTO che:

il tratto iniziale dell'autostrada A21, attualmente a 2 corsie per senso di marcia, presenta una difformità rispetto al successivo tratto autostradale che porta alla barriera di esazione di Villanova e una discontinuità rispetto alla contigua Tangenziale Sud di Torino, che dispongono di 3 corsie per senso di marcia;

tale condizione di strozzatura (3-2 corsie) produce una perturbazione dei flussi di traffico e si ripercuote sul livello di sicurezza fornito all'utenza;

gli interventi in progetto consistono nell'adeguamento della piattaforma dell'autostrada A21 per il tratto dalla progressiva km pk 0+000 (svincolo di Santena e inizio competenza S.A.T.A.P. S.p.A.) alla pk 3+000 attraverso la realizzazione della terza corsia autostradale;

l'attuale sede della A21 nel tratto iniziale presenta un tracciato che insiste su un'area pianeggiante a circa 245 m s.l.m., che solo in direzione Torino si innalza nell'omonimo complesso collinare, avente altezza massima di circa 680 m s.l.m.;

il tratto di autostrada sul quale è previsto l'intervento si sviluppa per gran parte in zone limitatamente urbanizzate, costituite dalle propaggini della seconda cintura torinese, fatta eccezione per il tratto iniziale in corrispondenza dell'intercambio con la viabilità ordinaria in Comune di Santena, ove si rileva la presenza di nuclei abitati e di attività manifatturiere e commerciali;

obiettivo del progetto di adeguamento della piattaforma autostradale, per il tratto compreso tra l'inizio della competenza S.A.T.A.P. S.p.A. e la pk 3+000, è il riallineamento delle attuali 2 corsie per senso di marcia del tratto in questione con le 3 corsie per senso di marcia del tratto contiguo, al fine di rendere il futuro assetto del tratto autostradale di 3 km oggetto di intervento coerente con quello esistente fino alla barriera di Villanova d'Asti;

CONSIDERATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

il Proponente ha esaminato la congruità dell'intervento con gli strumenti di pianificazione, prendendo in considerazione i seguenti riferimenti principali:

Pianificazione territoriale e sistema dei vincoli:

- Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Piemonte;
- Piano Paesistico Regionale (PPR) della Regione Piemonte;

Pianificazione di livello provinciale:

- Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Torino;
- Analisi paesaggistiche della Provincia di Torino;
- Piano faunistico-venatorio provinciale della Provincia di Torino;
- Programma Territoriale Integrato (PTI) "Vivere nel rurale partecipare alla metropoli";

Pianificazione di livello locale:

- Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) del Comune di Santena;
- Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Chieri;
- Sistema dei vincoli territoriali e ambientali;

VALUTATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:

l'intervento di adeguamento della piattaforma autostradale non risulta incompatibile né in contrasto con le prescrizioni e i vincoli contenuti negli strumenti di pianificazione territoriale, che definiscono gli indirizzi di sviluppo e di tutela dell'area interessata dal progetto;

l'intervento si propone la messa in sicurezza e il miglioramento delle prestazioni trasportistiche dell'infrastruttura esistente, senza per questo produrre sul territorio rilevanti conseguenze sugli usi del suolo: il progetto comporta un incremento dell'occupazione permanente di fasce di territorio, su entrambi i lati del tracciato autostradale esistente, peraltro contenuto rispetto allo stato attuale;

i nuovi ingombri, oltre a ricadere per gran parte nelle attuali fasce di pertinenza autostradale, non interferiscono con il sistema delle emergenze territoriali, con gli ambiti sensibili dal punto di vista dei vincoli (aree protette e vincolate ex D.Lgs. 42/2004) o con la destinazione prevista da piani e programmi (PTR, PPR, PTCP, PRG, ecc.).

l'intervento di progetto non attraversa aree vincolate dal punto di vista naturalistico e non interferisce direttamente con aree SIC o ZPS. Si evidenzia che il sito più vicino all'opera in esame è l'area denominata "Stagni di Poirino-Favari" (SIC codice IT1110035): il tratto di autostrada A21 oggetto di intervento dista circa 2 km dai confini dell'area SIC e circa 5-6 km dai punti di maggiore interesse naturalistico (gli stagni), racchiusi tra centri urbani in espansione che costituiscono la principale minaccia per la sopravvivenza del sito e nel contempo una barriera fisica tra il SIC e l'autostrada. In virtù della natura degli interventi di progetto, dell'abbattimento dovuto alla distanza, delle caratteristiche dell'area SIC e dei fattori di vulnerabilità delle relative componenti naturali, come illustrato dal Proponente nel documento integrativo *GENINTGNRG001*, non sussistono incidenze connesse (quali impatti atmosferici e acustici) e pertanto è improbabile che l'adeguamento della piattaforma autostradale produca effetti significativi sul sito in esame;

con riferimento al coinvolgimento di zone a bassa capacità protettiva del suolo nei confronti delle acque sotterranee e di aree di esondazione di carattere torrentizio a pericolosità media, nella documentazione integrativa fornita dal Proponente si rileva che il tratto autostradale oggetto di intervento non interferisce con aree in dissesto, mentre l'interferenza con il limite della fascia C del rio Asinago presso C.na Rinassa potrebbe essere interessata da allagamenti solo in occasione di piene catastrofiche, caratterizzate da velocità di ruscellamento sul piano campagna trascurabili;

CONSIDERATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

attualmente, nel tratto di circa 10 km Santena-Villanova d'Asti dell'autostrada A21 "Torino-Alessandria-Piacenza", la sezione autostradale si presenta con 2 configurazioni:

- tra le progressive km 0+000 e 3+000 la piattaforma dell'asta principale si sviluppa su un rilevato a modesta altezza dal piano campagna e presenta, per ogni carreggiata, 2 corsie di larghezza 3,75 m, una corsia di emergenza con larghezza variabile da 2,50 m a 3,00 m e l'arginello di 1,00 m ove è posizionata la barriera di sicurezza laterale;
- a partire dalla pk 3+000 la piattaforma autostradale presenta una sezione con 3 corsie di 3,50 m per senso di marcia oltre a corsia di emergenza e spartitraffico centrale di 2,20 m; tale sezione è costante fino alla barriera di esazione pedaggio della A21 di Villanova d'Asti;

analogamente, l'inizio di competenza dell'autostrada A21 si raccorda con la Tangenziale Sud di Torino, ad ovest, dotata di 3 corsie per senso di marcia;

il Proponente ha previsto l'ampliamento della piattaforma esistente per la realizzazione di 3 corsie per senso di marcia delle dimensioni di 3,50 m, dello spartitraffico nella configurazione di 2,20 m di recente ammodernamento e della corsia di emergenza di 3,00 m;

l'ampliamento delle carreggiate comporta anche l'adeguamento dei rami dello svincolo di Santena di competenza S.A.T.A.P. S.p.A.: i due rami posti a sud dell'autostrada A21 in ingresso per Piacenza e quello posto a nord denominato Piacenza-Santena in uscita;

per quanto riguarda il tratto in questione (km da 0+000 a 3+000), poiché la dimensione della carreggiata è stata mantenuta, per problemi di omogeneità, delle stesse dimensioni di quella successiva a 3 corsie (da pk 3+000 alla barriera), non sussistono caratteristiche geometriche conformi al DM 05/11/2001 n. 6792. Tuttavia, trattandosi di adeguamento di infrastruttura esistente, ai sensi dell'art. 1 del DM 67/5 del 22/04/2004, si rimanda al disposto del comma 2 dell'art. 13 del D.Lgs. 30/04/1992 n. 285, ove viene contemplata in tale caso la deroga alle norme, che *"è consentita solo per le strade esistenti allorquando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentono l'adeguamento, sempre che sia assicurata la sicurezza stradale e siano comunque evitati inquinamenti. ..."*.

VALUTATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:

le soluzioni di cantierizzazione proposte e le scelte progettuali effettuate dal Proponente per svincoli, rotatorie e raccordi appaiono in grado di minimizzare l'occupazione di suolo e i conseguenti impatti ambientali: sempre al fine di contenere gli ingombri non sono previste alternative all'ampliamento in asse dell'attuale piattaforma;

con riferimento alla gestione della fase di cantiere, allo scopo di contenere e controllare gli impatti, sono previsti aree dedicate che ricadono nelle pertinenze autostradali, il lavaggio dei mezzi di cantiere, un impianto di trattamento dei liquami di risulta, la predisposizione di una pavimentazione impermeabile, il drenaggio e la raccolta delle acque di ruscellamento predisponendo idonei fossi di guardia, mentre è esclusa l'installazione di impianti di produzione del calcestruzzo o di trattamento degli inerti; specifiche attività di monitoraggio prevedono di esaminare le variazioni che intervengono nell'ambiente esterno alle aree di cantiere per effetto della costruzione dell'opera;

il fabbisogno complessivo di inerti da cava è stimato in 47.901 m³, mentre il materiale da inviare in discarica ammonta a 48.748 m³: il trasporto di tali quantitativi comporterà la formazione di flussi di traffico di mezzi di trasporto con conseguenti impatti ambientali da minimizzare, che saranno oggetto di monitoraggio;

per quanto riguarda le stime di traffico necessarie ai fini del dimensionamento funzionale delle opere e della valutazione degli impatti ambientali, lo studio presentato si è attestato su tassi di crescita cautelativi ma credibili, sebbene non avesse previsto la flessione correlata alla crisi economico-finanziaria mondiale;

la realizzazione del tratto di terza corsia autostradale con caratteristiche geometriche conformi al vigente DM 05/11/2001 n. 6792, anziché in deroga a suddetta normativa, come consentito al fine di conseguire l'uniformità con l'esistente tratto contiguo, comporterebbe la demolizione e ricostruzione di 4 cavalcavia con ingenti aggravii economici per il progetto, non essendo stata individuata la necessaria copertura finanziaria per tali opere;

l'esistente corridoio infrastrutturale ha dimensioni tali da consentire l'adeguamento della piattaforma autostradale senza dover ricorrere a importanti coinvolgimenti delle superfici agricole limitrofe o al rifacimento delle principali opere trasversali. L'esistenza di tali opere contribuisce a ridurre gli impatti sulle componenti ambientali suolo, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi connessi alla realizzazione del progetto. In corrispondenza dei sovrappassi, ad esempio, il tracciato autostradale non dispone degli spazi di funzionamento previsti per le barriere tradizionali, pertanto la soluzione progettuale adottata, tale da assicurare in ogni caso il rispetto degli standard di sicurezza richiesti, prevede l'interposizione di un muro di contenimento dei mezzi con profilo ridirettivo tra la corsia di emergenza e la pila di sostegno del cavalcavia, a protezione di quest'ultima.

si evidenzia che le potenziali ricadute ambientali del progetto sono contenute, trattandosi di un adeguamento/ammodernamento con ampliamento di carreggiata che per la maggior parte del suo sviluppo insiste nell'attuale corridoio infrastrutturale, senza il coinvolgimento diretto delle opere d'arte esistenti.

CONSIDERATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

il Proponente dichiara che, date le caratteristiche del progetto e le condizioni ambientali del corridoio infrastrutturale, per alcune componenti sono state introdotte delle semplificazioni con riferimento all'identificazione e alla valutazione degli impatti: secondo il Proponente, infatti, la bassa sensibilità di alcune componenti e l'esigua presenza di elementi di interesse, quali beni culturali, vegetazione naturale e corpi idrici, renderebbero poco rilevanti o significative le relazioni tra progetto e fattori ambientali interferiti; secondo il Proponente, poiché le attività in progetto riguardano un'infrastruttura esistente, l'incremento delle pressioni dovute alle attività cesserà al chiudersi dei cantieri e nella fase di esercizio le pressioni sulle componenti ambientali ritorneranno ad essere quelle generate dall'opera attualmente esistente, in alcuni casi ridotte;

l'ampliamento e l'adeguamento dell'infrastruttura comportano l'impegno di una fascia di territorio ad attuale uso prevalentemente agricolo di ampiezza mediamente pari a circa 6 m dall'esistente recinzione autostradale, per una superficie complessiva di circa 3,6 ha;

gli interventi non interessano corsi d'acqua pubblici vincolati ai sensi del D. Lgs. 42/2004, né tanto meno corpi idrici oggetto di tutela da parte della pianificazione regionale (Piano di Tutela delle Acque della Regione Piemonte);

dal punto di vista idrogeologico, almeno nei termini superficiali costituenti il sedime di fondazione delle opere in progetto, non si è in presenza di una vera e propria falda acquifera, in quanto i terreni sono costituiti da depositi a granulometria fine, che non consentono una circolazione idrica sotterranea significativa: tuttavia, tali depositi contengono elevate quantità d'acqua di ritenzione, dovute prevalentemente alle infiltrazioni locali, tanto di superficie quanto dalle aste di drenaggio;

la tratta autostradale Torino-Alessandria-Piacenza A21 di competenza S.A.T.A.P. S.p.A. è stata oggetto di Piano di risanamento acustico redatto ai sensi del DMA 29/11/2000, pertanto buona parte dell'analisi conoscitiva svolta dal Proponente rispetto alla componente rumore si basa sulle informazioni acquisite in sede di elaborazione di tale Piano e nei successivi approfondimenti;

il tracciato autostradale dell'A21 costituisce la sorgente di rumore di maggior rilievo nell'area di intervento durante il periodo diurno e notturno;

le concentrazioni di inquinanti in atmosfera evidenziano valori inferiori ai limiti: le simulazioni effettuate nello S.I.A. hanno avuto come obiettivo l'analisi della distribuzione delle concentrazioni dei parametri inquinanti lungo l'asse principale del tratto autostradale oggetto di adeguamento, con riferimento all'orizzonte temporale del 2022;

nell'area di intervento i corridoi ecologici secondari, per la loro esiguità, assolvono ad una funzione essenzialmente paesaggistica e, in misura minore, anche ecologica: gli ecosistemi seminaturali sono praticamente assenti e non si segnalano emergenze naturalistiche;

il contesto paesaggistico cui appartiene la fascia di indagine è connotato da una forte semplificazione e degli elementi percettivi, prodotta negli ultimi 60 anni sia dalle trasformazioni delle tecniche agricole a favore delle colture estensive, sia dalla funzione di corridoio infrastrutturale assunto dopo la realizzazione della A21, in aggiunta alla esistente linea ferroviaria Torino-Asti e alla S.S. 29;

VALUTATO che

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale la documentazione presentata rileva le seguenti evidenze:

Suolo

si evidenzia che il Proponente ha colto l'opportunità di riutilizzare vantaggiosamente i materiali derivanti da operazioni di scavo, dopo averne dimostrato la conformità ai requisiti tecnici e l'ecocompatibilità. Il previsto reimpiego in situ di tali materiali, già quantificato, permette di limitare gli impatti ambientali sulla componente suolo, nonché il traffico di mezzi pesanti e l'inquinamento atmosferico e acustico indotto;

nonostante il riutilizzo in situ dei materiali preveda il recupero di tutto il terreno vegetale e dell'80% dei materiali da gradonatura, a fronte di un fabbisogno di inerti da cava per i drenaggi pari a 48.000 m³ da reperire sul mercato locale, è previsto un esubero di oltre 40.000 m³ di materiali da smaltire provenienti dagli sbancamenti e dalle operazioni di gradonatura: il potenziale produttivo dei poli estrattivi limitrofi e la presenza di discariche sul territorio sono in grado di garantire tali quantitativi;

le evidenze morfologiche testimoniano che la dinamica attuale dei corsi d'acqua, pur con portate effimere e letti di scorrimento di comuni fossi irrigui, predispone il territorio a fenomeni di esondazione e alluvionamento. Tale fenomenologia è limitata alle zone depresse, quale è il tratto compreso tra i sovrappassi di Cascina Rianassa e di Fortemaggiore, nel territorio comunale di Chieri. Viceversa, nel tratto ricadente nel Comune di Santena, il tracciato autostradale è al riparo da rischi legati alla dinamica alluvionale;

Ambiente idrico

sebbene l'autostrada coinvolga un ambito che nella cartografia del PAI è individuato come "area di esondazione di carattere torrentizio, a pericolosità media o moderata", nel tratto finale di intervento, in corrispondenza della zona depressa compresa tra i sovrappassi di Cascina Rianassa e di Fortemaggiore, la documentazione integrativa presentata dal Proponente (con riferimento alla richiesta n. 4 del MATTM) esclude interferenze con aree in dissesto, mentre relativamente al limite della fascia C del rio Asinago, il settore in oggetto potrebbe essere interessato da allagamenti solo in occasione di piene catastrofiche, caratterizzate da velocità di ruscellamento sul piano campagna trascurabili. Il limite della fascia B è invece distante dalle aree di intervento e pertanto il Proponente non ha ritenuto necessario prevedere accorgimenti tecnici specifici ai fini della mitigazione del rischio idraulico;

si ritiene che la soluzione progettuale di raccolta e gestione delle acque di piattaforma autostradale consenta di contenere il rischio di un'alterazione significativa della qualità delle acque sotterranee e del reticolo idrografico da parte dell'infrastruttura, in relazione allo smaltimento delle acque di piattaforma o come conseguenza di eventi accidentali rilevanti;

Rumore e vibrazioni

i dati di sintesi dei rilievi disponibili e delle simulazioni condotte presso i ricettori individuati evidenziano la conformità dei livelli di pressione sonora nel periodo diurno rispetto ai limiti in vigore, ma presentano alcuni superamenti rispetto ai limiti notturni;

è stata evidenziata la presenza di un ricettore sensibile nella fascia tra 100 e 250 m dall'infrastruttura stradale (Casa di Riposo Anni Azzurri, presso Santena). In corrispondenza del ricettore il Proponente ha realizzato una campagna di monitoraggio del rumore di durata settimanale, dall'8 al 15 marzo 2011, riportata nell'Integrazione GENINTGNRG004, sulla base della quale il tracciato autostradale determina livelli di rumore sostanzialmente conformi ai limiti di Classe I fino al secondo piano dell'edificio, mentre ai piani superiori potranno verificarsi superamenti rispetto ai limiti di immissione;

al fine di mitigare i livelli di rumore emessi dall'autostrada A21 nel tratto oggetto di intervento, il Proponente ha previsto la realizzazione di una barriera antirumore di altezza pari a 5 m, per uno sviluppo lineare complessivo di circa 715 m. Per completare tale intervento di mitigazione, l'asfalto drenante fonoassorbente sarà esteso al tratto tra i km 0+000 e 0+300. A valle dell'intervento di mitigazione, sulla base delle valutazioni previsionali effettuate dal Proponente, permangono 5 superamenti significativi per i quali si prefigura la necessità di un intervento di mitigazione di tipo diretto, previa eventuale verifica delle prestazioni attuali dei serramenti dell'edificio;

Atmosfera

si rileva che le emissioni di sostanze inquinanti nella fase di realizzazione delle opere subiranno deboli alterazioni rispetto allo stato attuale, sia in relazione al mantenimento del traffico sulla piattaforma stradale sia alle azioni di contenimento delle emissioni di particolato (PTS) e polveri sottili (PM₁₀-PM_{2.5}) che saranno attuate in corso d'opera;

sulla base dei risultati ottenuti dalle simulazioni, la realizzazione degli interventi di progetto consente di prefigurare uno scenario emissivo migliorativo rispetto all'Opzione zero e, in particolare, una riduzione pari a circa il 25% delle emissioni di polveri fini: gli unici parametri che presentano una potenziale criticità residua nei confronti degli obiettivi definiti dalla attuale normativa vigente sono gli ossidi di azoto e le polveri fini;

Ecosistemi, vegetazione e fauna

l'intervento di progetto interessa un'area caratterizzata da una vegetazione priva di particolare pregio, in un contesto già in parte compromesso: è stata comunque prevista la realizzazione di opere di ripristino e di mitigazione a verde, che consentono di ridurre le interferenze e migliorare l'inserimento ambientale dell'infrastruttura.

Paesaggio e beni culturali

essendo già stati realizzati i rilevati e molte delle opere di progetto, l'adeguamento a 3 corsie della piattaforma autostradale può ritenersi in parte già inserito all'interno del contesto attraversato e pertanto non genera impatti significativi dal punto di vista paesaggistico;

il progetto non altera i disequilibri già presenti e le dinamiche in atto: il paesaggio agrario mostra, soprattutto lungo gli assi principali, i segni della forte pressione urbana torinese e la l'autostrada A21 appare come un elemento ormai storicizzato del territorio, parallelo al quale corre a breve distanza anche il tracciato ferroviario;

CONSIDERATE E VALUTATE le integrazioni fornite dal Proponente, acquisite al prot. DVA/2011/7303 del 28/03/2011, in riferimento alle richieste formulate da parte del Gruppo Istruttore con nota prot. CTVA/2011/0322 del 07/02/2011 nell'ambito della procedura di V.I.A. e trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot. n. DVA/2011/03895, in data 18/02/2011;

VISTO il **Parere** espresso dalla **Regione Piemonte** con D.G.R. n. 11 - 1520 del 18/02/2011 (nota prot. 1415/DB12.03 Fasc. 12.50.10/1 del 07/03/2011, acquisita con prot. DVA-2011-0006042 in data 11/03/2011);

"Premesso che:

In data 04.10.2010 la Società S.A.T.A.P. S.p.A., con sede legale in Torino Via Bonzanigo 22 ha presentato all'Assessorato all'Ambiente della Regione Piemonte gli elaborati relativi al progetto definitivo e studio di impatto ambientale per l'adeguamento della piattaforma stradale a tre corsie dal km 0+000 al km 3+000 dell'Autostrada A21 Torino - Alessandria - Piacenza.

La Società ha provveduto alla presentazione dell'istanza per la pronuncia di compatibilità ambientale di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare ai sensi del D.Lgs. 152/2006 ed ha provveduto contestualmente al deposito della documentazione in Regione Piemonte presso l'Ufficio deposito - progetti di Via Principe Amedeo n. 17 in Torino per la messa a disposizione per la consultazione da parte del pubblico, per i 60 gg. previsti dalla normativa a far data dal deposito negli uffici regionali.

In data 29.09.2010 il proponente ha fatto pubblicare sul quotidiano "LA STAMPA Edizione Piemonte" ed in data 30.09.2010 sul quotidiano "LA REPUBBLICA Edizione Nazionale" l'avviso al pubblico relativo al progetto in oggetto, dando avvio alla procedura di V.I.A. di competenza statale all'interno della quale la Regione è tenuta ad esprimere il parere sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare ai sensi del D.Lgs. 152/2006.

Il Nucleo Centrale dell'organo tecnico regionale, individuato con D.G.R. n. 21-27037 del 12.04.1999 e s.m.i., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 18 della L.R. 40/1998 per l'espressione del parere regionale

nell'ambito delle procedure di competenza statale, considerata la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato nella Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica la struttura regionale competente al coordinamento dell'istruttoria.

La Direzione Trasporti ha fatto pubblicare sul B.U. della Regione Piemonte n. 42 del 21.10.2010 il comunicato contenente la notizia dell'avvenuto deposito del progetto e della sua messa a disposizione per la consultazione da parte del pubblico, per 60 dalla data di presentazione dell'istanza, presso l'ufficio di deposito-progetti (di cui all'art. 19 della L.R. 40/98), nonché l'indicazione del Responsabile del Procedimento e dei Referenti di Progetto, nominati all'interno della Direzione stessa.

Il Responsabile del procedimento ha convocato, con nota prot. n. 7417/DB12.03 del 18.10.2010, la prima riunione della Conferenza dei Servizi ai fini dell'espressione del parere sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare per il giorno 03.11.2010, invitando i seguenti soggetti:

- Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico c/o Direzione Ambiente
- Direzione Ambiente
- Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia
- Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia - Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio
- Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia - Settore Copianificazione Urbanistica di Torino
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste - Settore Pianificazione Difesa del Suolo - Dighe
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste - Settore Decentrato Opere Pubbliche di Torino
- Direzione Agricoltura
- Direzione Attività Produttive - Settore Pianificazione e Verifica Attività estrattiva
- ARPA Piemonte - Coordinatore tecnico attività VIA-VAS
- ARPA Piemonte - SC04 Area delle attività regionali per l'indirizzo ed il coordinamento in materia di prevenzione dei rischi naturali
- Provincia di Torino
- Provincia di Torino - Area Sviluppo Sostenibile e Pianificazione Ambientale
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del Paesaggio
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici del Piemonte
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Archeologici di Torino
- Ministero della Difesa - Ispettorato logistico dell'esercito - Reparto Coordinamento e Supporti Generali - Ufficio movimento e trasporti
- Ministero della Difesa - Comando Reclutamento Interregionale Nord - Ufficio Affari Generali - Sezione Logistica, Infrastrutture e Servizi militari
- Comune di Santena
- Comune di Chieri
- ASL TO5 - Chieri
- Corpo Forestale dello Stato - Coordinamento Provinciale di Torino
- Corpo Forestale dello Stato - Comando Stazione di Torino
- ANAS S.p.A.
- TELECOM ITALIA S.p.A.
- ENEL DISTRIBUZIONE S.p.A.
- Società Acque Potabili Torino S.p.A.
- SMAT S.p.A.
- SNAM RETE GAS S.p.A.
- IRIDE SERVIZI S.p.A.
- ATIVA S.p.A.
- SATAP S.p.A.

In data 03.11.2010 si è svolta la prima riunione dell'Organo Tecnico regionale per gli approfondimenti tecnici sulla documentazione presentata, subito seguita dalla riunione di Conferenza dei Servizi nel corso della quale il proponente ha fornito chiarimenti alle richieste di puntualizzazione avanzate dai presenti.

Con nota prot. n. A21.8474/U del 12.11.2010 SATAP S.p.A. ha trasmesso una dichiarazione ad integrazione spontanea della documentazione già presentata per fornire adeguate risposte ai quesiti posti nella seduta di C.d.s. del 3.11.2010 dal Settore regionale Pianificazione Attività estrattive rispetto al fabbisogno di inerti per la realizzazione dell'ammodernamento proposto. Con nota prot. n. 8269/DB12.03 del 22.11.2010 tale documentazione è stata inoltrata al Settore regionale competente.

In data 01.12.2010 si è svolta la seconda seduta della Conferenza dei Servizi, nel corso della quale si è preso atto che con nota del 10.11.2010 prot. n. A21.8419/U la Società SATAP S.p.A. ha trasmesso al Comando Militare Nord - Ufficio Logistico Infrastrutture e Servizi Militari le integrazioni richieste da tali uffici.

A conclusione dell'istruttoria svolta sul progetto in oggetto, considerato tutto quanto emerso nel corso della C.d.s., dagli approfondimenti svolti dall'Organo Tecnico regionale, tenuto conto dei pareri e dei contributi tecnici pervenuti, ai fini dell'espressione del parere di competenza regionale nell'ambito della procedura di VIA di competenza statale si evidenzia che risulta modesto e peraltro essenzialmente connesso con la fase realizzazione, l'impatto complessivo prevedibile per l'attuazione dell'adeguamento della piattaforma autostradale esistente ai dispositivi della vigente normativa. Per l'ottimizzazione della realizzazione si ritiene comunque di formulare le **prescrizioni** di seguito evidenziate.

[...]

Per quanto sopra premesso e considerato,

visto:

- il D.Lgs. 152/2006, D.Lgs. 4/2008 e D.Lgs. 128/2010;
- la L.R. 40/1998;
- la D.G.R. n. 21-27037 del 12.04.1999 e s.m.i.;

visti i pareri e note pervenuti da:

- Direzione Ambiente nota prot. n. 40799/DB10.00 del 23.12.2010;
- Direzione Agricoltura nota prot. n. 33269/DB11.08 del 13.12.2010;
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste - Settore Decentrato Opere Pubbliche di Torino nota prot. n. 91358/14.06 del 15.12.2010;
- ENEL Distribuzione S.p.A. nota prot. n. 1197189 del 25.10.2010;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Piemonte - Soprintendenza per i Beni archeologici del Piemonte e del Museo antichità egizie nota prot. n. 8497 del 29.11.2010;
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia - Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio nota prot. n. 45125/DB0814 del 03.11.2010;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali nota prot. 11212/R.U. del 19.10.2010;
- Comando Regione Militare Nord - SM - Ufficio Logistico infrastrutture e servizi militari prot. n. 44812 del 02.11.2010;
- ENI Snam rete gas - Distretto Nord Occidentale nota prot. n. 7830/3 del 03.11.2010;

visti i verbali delle riunioni di Conferenza dei Servizi tenutesi il 03.11.2010 e il 01.12.2010, depositati agli atti;

la Giunta Regionale, unanime,

DELIBERA

- di esprimere, ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i e della L.R. 40/1998, **parere favorevole di compatibilità ambientale** per la realizzazione del progetto di "Adeguamento della piattaforma stradale a tre corsie dal km 0+000 al km 3+000 dell'Autostrada A21 Torino - Alessandria - Piacenza", considerando altresì che la sua attuazione consente un miglior livello di servizio e di sicurezza delle corsie autostradali nel tratto iniziale dell'infrastruttura;

di far proprie le **prescrizioni** evidenziate in premessa ai fini dell'ottimizzazione del progetto, condizionando la realizzazione degli interventi proposti all'attuazione di quanto di seguito evidenziato:

GESTIONE RIFIUTI

- Il Progetto dovrà essere corredato da uno specifico piano-programma inerente la gestione dei rifiuti prodotti sia in fase di allestimento, sia in fase di esercizio della medesima opera. In tale piano-programma dovranno essere esplicitati:
 - la stima dei quantitativi di rifiuti speciali e speciali pericolosi, prodotti nei cantieri, nei siti di deposito provvisori, nelle aree di lavaggio mezzi, ecc.;
 - la caratterizzazione dei suddetti rifiuti, elencati per tipologia, con attribuzione dello specifico codice CER;
 - i quantitativi di rifiuti suscettibili di un riutilizzo direttamente nella realizzazione dell'opera;
 - i quantitativi di rifiuti destinati al recupero e l'individuazione degli impianti terzi presso cui conferirli;
 - i quantitativi di rifiuti destinati al trattamento e/o allo smaltimento finale e l'individuazione degli impianti aventi idonee caratteristiche e capacità adeguate, presso cui effettuare i conferimenti;
 - l'individuazione, nel rispetto delle prescrizioni e degli adempimenti previsti dal D.Lgs. 152 e s.m.i., nei siti destinati a cantiere e a deposito provvisorio, delle modalità di stoccaggio e di gestione dei rifiuti ivi prodotti e/o conferiti.

SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO RURALE E TUTELA DELLA FAUNA SELVATICA

- Poiché le opere in progetto si sviluppano in aree agricole di pregio, nel caso in cui si verificano frazionamenti delle proprietà delle aziende agricole, il proponente dovrà favorire gli interventi di ricomposizione fondiaria, predisponendo una proposta di Piano di ricomposizione fondiaria ed assumendosi l'onere dei costi legali ed amministrativi della ricomposizione stessa.
- Si invita il proponente a collaborare, anche nella fase di redazione del progetto esecutivo, con il Consorzio irriguo operante nell'area interessata dall'intervento, in modo da individuare le soluzioni più idonee a risolvere le problematiche inerenti le interferenze con la rete irrigua, assicurando la continuità e la funzionalità di tale rete e consentendo l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della stessa in maniera agevole e in sicurezza.
- Durante la fase di cantiere, per tutte le lavorazioni che saranno realizzate in prossimità dei canali irrigui e dei corsi d'acqua dovranno essere adottati tutti i provvedimenti necessari per evitare intorbidamenti delle acque e sversamenti accidentali di materiali, in modo da eliminare tutte le possibilità d'inquinamento delle acque.
- Poiché la realizzazione dell'opera comporterà inevitabilmente un considerevole aumento delle superfici impermeabili alle acque meteoriche, si osserva la necessità di un'attenta verifica dei volumi delle acque reflue che saranno convogliati nella rete di rii e canali locali che potrebbero non essere in grado di smaltire questi nuovi afflussi con possibili danni alla rete irrigua e più in generale provocando diffusi allagamenti.
- Poiché l'intervento in progetto interferisce con le aree agricole esistenti, dovrà essere consentito l'accesso ai fondi sia durante la fase di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'opera viaria.
- Il terreno vegetale ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale.
- Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Le aree di cantiere e quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere ripristinate in modo da ricreare quanto prima le condizioni di originaria naturalità.
- Il taglio della vegetazione arborea ed arbustiva dovrà essere limitato al minimo indispensabile e dovrà essere effettuato preferibilmente nel periodo di riposo vegetativo.
- Nel caso in cui siano previste barriere antirumore trasparenti, queste dovranno essere dotate di sagome anticollisione per salvaguardare l'avifauna. A tale proposito si raccomanda di fare riferimento alla pubblicazione "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" (Stazione

ornitologica svizzera Sempach, 2008), scaricabile dal sito http://www.windowcollisions.info/public/leitfaden-voegel-und-glas_it.pdf.

- Poiché l'infrastruttura in progetto determina un "effetto barriera" nei confronti degli spostamenti delle specie faunistiche presenti, il proponente dovrà definire idonee soluzioni per permeabilizzazione dell'infrastruttura lineare al passaggio della piccola fauna vertebrata (mammiferi di piccola taglia, anfibi e rettili), al fine di rendere massima l'efficienza di tali strutture. Tali opere dovranno essere progettate secondo le indicazioni contenute nel manuale "Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Indicazioni per la progettazione di misure di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari di trasporto sulla fauna selvatica" (Regione Piemonte e ARPA Piemonte, 2005).

ATTRaversAMENTO RETE IDROGRAFICA MINORE

- Nella successiva fase progettuale devono essere prodotti adeguati studi idraulici dei manufatti di attraversamento della rete idrografica minore, interessati dai lavori in argomento, al fine di verificarne l'idoneità sotto il profilo idraulico allo smaltimento delle portate di piena.

ARCHEOLOGIA

- Preliminarmente alla costruzione dei manufatti, si richiede sia effettuato uno scotico di controllo dei terreni affinché, dopo l'asportazione dello strato agricolo, possa essere verificata archeologicamente la presenza di eventuali tracce di insediamento antico. Tali controlli e tutti gli altri interventi di scavo, di scotico e di movimento terra, sia relativi alla realizzazione dell'opera, sia conseguenti agli interventi accessori, anche provvisori (viabilità e zone di cantiere, impianti per il trasporto dei detriti...) dovranno avvenire alla presenza di operatori archeologi di provata esperienza, secondo le indicazioni tecnico-scientifiche che la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte avrà cura di fornire preliminarmente all'avvio dei lavori e in corso d'opera;
- I siti archeologici eventualmente individuati in corso d'opera dovranno essere indagati con metodologia stratigrafica, per quanto possibile in estensione, e, nel caso di ritrovamenti di importante interesse archeologico dovranno essere predisposte le necessarie varianti progettuali.

INTERFERENZE

- Il Proponente, prima di intraprendere qualsiasi attività operativa in prossimità di impianti della Snam Rete Gas S.p.A. dovrà inderogabilmente contattare quest'ultima;
- Nel caso in cui risultino interferenze con esistenti elettrodotti esistenti aerei e sotterranei dovrà essere rispettato quanto previsto dal DM 21.3.1988 n. 449 e s.m.i. nonché le norme CEI 11-17 fasc. 558 e il D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. Qualora si renda necessario provvedere a modificazioni e/o spostamenti di elettrodotti per renderli compatibili con l'opera, dovranno essere tempestivamente trasmessi ad ENEL Distribuzione S.p.A. il progetto esecutivo dell'opera ed i dati del soggetto al quale farà carico la spesa dei relativi eventuali interventi.

- di inviare il presente atto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il prosieguo delle attività di competenza.

[...]"

VISTO il Parere espresso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali acquisito al prot. CTVA-2011-0001722 del 10/05/2011:

"VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante "Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 250 del 26 ottobre 1998.

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137 s.m.i., pubblicato nel supplemento ordinario a 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2004.

VISTI gli articoli 6, comma 2, lett. b) e 7, comma 2, lett. m), del decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 2007, n. 233, "Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296", s.m.i.

VISTO il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 20/07/2009 recante l'individuazione degli uffici dirigenziali non generali dell'amministrazione centrale e periferica, registrato dalla Corte dei Conti il 31/07/2009 nel Registro n. 5, foglio 277.

VISTI il D. Lgs. 152/2006 s.m.i., il DPCM 10/08/1988 n. 377 s.m.i. e il DPCM 27/12/1988.

CONSIDERATO che con DPCM del 9 novembre 2010, registrato alla Corte dei Conti il 18 gennaio 2011, reg. 1, fgl. 198 è stato conferito all'Architetto Antonia P. Recchia l'incarico di Direttore Generale della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea.

VISTA l'istanza del 30/09/2010, prot. n. A21-7347/U, con la quale la Società S.A.T.A.P. S.p.A. ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale per l' "Adeguamento della piattaforma autostradale a tre corsie dal km 0+000 (Svincolo di Santena) al km 3+000. Progetto Definitivo" dell'Autostrada A21 Torino - Alessandria - Piacenza.

CONSIDERATO che i primi avvisi al pubblico sui quotidiani sono stati effettuati il 29/09/2010 su "La Stampa - Edizione Piemonte", e in data 30/09/2010 sul quotidiano "La Repubblica - Edizione Nazionale".

CONSIDERATO che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con la nota DVA2010-28210 del 19/11/2010 ha comunicato alla Commissione Tecnica di verifica VIA-VAS l'esito positivo delle verifiche tecnico-amministrative per la procedibilità dell'istanza di cui sopra. CONSIDERATO che questa Direzione Generale con nota prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/38520/2010 del 21/12/2010 ha richiesto alla Società S.A.T.A.P. S.p.A. di inviare copia della medesima documentazione alle Soprintendenze di settore competenti territorialmente, nonché ha richiesto a quest'ultime di esprimere le proprie valutazioni endoprocedimentali sul progetto di cui trattasi, come anche al proponente di provvedere ad una rielaborazione degli elementi conoscitivi e di impatto in materia di beni culturali e paesaggistici secondo il sistema metodologico della Relazione paesaggistica definita dal DPCM 12/12/2005.

CONSIDERATO che la Società S.A.T.A.P. S.p.A. con nota n. A21.254/U del 13/01/2011 ha comunicato di aver già provveduto autonomamente ad inviare copia del progetto a tutte le soprintendenze competenti territorialmente in data 20/10/2010.

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie a seguito della ricezione del progetto ha espresso le proprie valutazioni con la nota n. 9612 del 26/11/2010 (ritrasmessa nell'ambito della procedura di cui trattasi a cura del medesimo Ufficio a questa Direzione Generale con la nota n. 311 del 14/01/2011, che di seguito si riporta integralmente

< In riferimento al Progetto Definitivo inviato dalla SATAP S.p.A. in allegato alla nota della Regione Piemonte, Direzione Trasporti, Infrastrutture Mobilità e Logistica - Settore Viabilità e Sicurezza Stradale del 18.10.2010, prot. 7417/DB12.03. fasc. 12.50.10/l, assunto agli atti di questa soprintendenza il 27.10.2010. prot. 8684, si esprimono le seguenti valutazioni.

Esaminati gli elaborati progettuali e in particolare la "Relazione del rischio archeologico" e relativa planimetria, si concorda con le valutazioni espresse al termine della ricerca, che individua diverse gradazioni di rischio di rinvenimenti archeologici lungo il tratto autostradale in oggetto nel corso delle opere di scavo e movimento terra per la realizzazione delle nuove corsie e delle opere stradali di adeguamento dello svincolo di Santena. Si esprime pertanto parere di competenza favorevole all'esecuzione degli scavi previsti alle seguenti condizioni.

1. Preliminarmente alla costruzione dei manufatti, si richiede sia effettuato uno scotico di controllo dei terreni che, asportando lo strato agricolo, consenta di verificare archeologicamente la presenza di eventuali tracce di insediamento antico. Tali controlli e tutti gli altri interventi di scavo, di scotico e di movimento terra, sia inerenti la realizzazione dell'opera, sia conseguenti agli interventi accessori anche provvisori (viabilità e zone di cantiere, impianti per il trasporto dei detriti, ...) dovranno essere seguiti da operatori archeologi di provata esperienza, secondo le indicazioni tecnico-scientifiche che questa Soprintendenza avrà cura di fornire preliminarmente all'avvio dei lavori e in corso d'opera.

2 I siti archeologici eventualmente individuati durante l'assistenza in corso d'opera dovranno essere indagati con metodologia stratigrafica, per quanto possibile in estensione, e potranno comportare varianti progettuali nel caso di ritrovamenti di importante interesse archeologico.

Si richiede, pertanto, che tali prescrizioni vengano acquisite agli Atti della Conferenza dei Servizi in corso e siano scrupolosamente riprese nelle successive fasi di progettazione di appalto dei lavori. In attesa di conferma dell'avvenuta ricezione delle presenti prescrizioni e di tempestiva comunicazione del nominativo della ditta archeologica incaricata dell'assistenza, si porgono distinti saluti.

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Torino, Biella, Asti, Cuneo e Vercelli a seguito della ricezione del progetto ha espresso le proprie valutazioni con la nota n. 26335CL del 09/12/2010 (ritrasmessa nell'ambito della procedura di cui trattasi a cura del medesimo Ufficio a questa Direzione Generale con fax del 26/01/2011, prot. di arrivo n. 2622 del 27/01/2011), che di seguito si riporta integralmente:

< Vista la richiesta presentata alla competenza di questo Ufficio per gli effetti delle norme citate in oggetto dalla Regione Piemonte che ha indetto una prima riunione per il 3.11.2010 per la realizzazione di interventi in oggetto.

Vista la documentazione progettuale predisposta dalla Società SATAP, e pervenuta il 27.10.2010 prot. 22928, considerato che l'intervento consiste nell'adeguamento della piattaforma autostradale della A21 nel tratto compreso nel territorio dei Comuni di Santena e Chieri (prov. di Torino) con realizzazione di una terza corsia e con l'adeguamento dei rami dello svincolo di Santena valutando che trattandosi di ampliamento di carreggiata l'intervento

si configura come adeguamento/ammodernamento di un'opera esistente, ove dalla sintesi non tecnica dello studio di impatto ambientale non emergono interferenze con aree vincolate ex d.lgs. 42/2004, questa Soprintendenza, per quanto di competenza, esprime parere favorevole all'intervento.

Si trattiene agli atti la documentazione pervenuta>.

CONSIDERATO che la Commissione Tecnica di valutazione VIA-VAS con nota n. CTVA-2011-132 del 20/01/2011 ha convocato una riunione presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per il giorno 27/07/2011, alla quale ha partecipato il RUP di questa Direzione Generale in rappresentanza del Ministero per i beni e le attività culturali.

CONSIDERATO che la Commissione Tecnica di valutazione VIA-VAS ha richiesto documentazione integrativa, inoltrata al proponente dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare — Direzione Generale per le valutazioni ambientali con nota n. DVA-2011-3895 del 18/02/2011.

CONSIDERATO che questa Direzione Generale con nota prot. n. DG/PBAAC/34.1904/8405/2011 dell' 11/03/2011 a seguito della richiesta di documentazione integrativa del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha sollecitato la consegna dell'elaborato già oggetto della nota n. DG/PBAAC/34.19.04/38520/2010 del 21/12/2010.

CONSIDERATO che la Società S.A.T.A.P. S.p.A. con nota n. A21.2273/U del 21/03/2011] ha trasmesso a questa Direzione Generale e alle Soprintendenze di settore competenti la documentazione integrativa richiesta dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare come anche da questa Direzione Generale. CONSIDERATO che questa Direzione Generale con nota prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/10506/2011 del 29/03/2011 a seguito della presentazione della suddetta documentazione integrativa ha richiesto alle Soprintendenze di settore competenti di esprimere le proprie nuove valutazioni endoprocedimentali sulla medesima. CONSIDERATO che la Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie a seguito della ricezione della documentazione integrativa ha espresso le proprie valutazioni con la nota n. 3450 del 06/04/2011, che di seguito si riporta integralmente;

<In riferimento all'integrazione dello studio di impatto ambientale inviato dalla SA. T.A.P. S.p.A. con nota del 21.03.2011, n. riferimento A21.2273/O, assunto agli atti di questa Soprintendenza il 23.03.2011, prot. 2897, si comunica quanto segue.

Poiché, dall'esame dei nuovi elaborati, ed in particolare della "Relazione di approfondimento" inerente il nucleo rurale di Ponticelli vincolato ai sensi del D. Lgs. 42/2004, non sembrano emergere elementi atti a variare sensibilmente la gradazione del rischio di rinvenimenti archeologici lungo il tratto stradale, individuata nella "Valutazione preventiva di interesse archeologico", si ribadisce la valutazione favorevole all'esecuzione degli scavi alle condizioni e secondo le prescrizioni precedentemente espresse nel parere di competenza. di cui si allega copia.

In attesa di conferma dell'avvenuta ricezione delle presenti prescrizioni e di tempestiva comunicazione del nominativo della ditta archeologica incaricata dell'assistenza, si porgono distinti saluti>.

CONSIDERATO che la Direzione Generale per le antichità con nota n. 4076 del 03/05/2011 ha espresso le seguenti valutazioni sui pareri resi dalla Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie:

< Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visti i pareri resi dalla Soprintendenza per i beni Archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie con le note n. 3450 del 6/4/2011 e n. 9612 del 26/11/2010, concorda con le prescrizioni ivi espresse>.

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Torino, Biella, Asti, Cuneo e Vercelli a seguito della ricezione della documentazione integrativa ha espresso le proprie valutazioni con la nota n. 8605 del 15/04/2011 che di seguito si riporta integralmente:

< Con riferimento alla questione indicata in oggetto, esaminata la documentazione integrativa presentata il 21/03/2011 vs. prot. n. A21.2273/U (Ns. prot. n. 6684 del 25/03/2011), questa Soprintendenza per quanto di specifica competenza riconferma il parere già rilasciato con nota precedente prot n. 26335 del 9/12/2010 in quanto trattasi di ampliamento di carreggiata autostradale già esistente e che di fatto non viene a mutare sostanzialmente la condizione già in atto neppure per ciò che riguarda in particolare l'area del nucleo storico di Ponticelli (Santena), oggetto di vincolo monumentale ex D. Lgs. 42/2004.

Si trattiene agli atti di questo ufficio copia della documentazione pervenuta>.

CONSIDERATO che il Servizio IV Tutela e qualità del paesaggio di questa Direzione Generale con nota n. DG/PBAAC/34.19.04/13571/2011 del 21/04/2011 ha richiesto al Servizio II Tutela del patrimonio architettonico della medesima Direzione Generale di esprimere ai sensi del DM 20/07/2009 le proprie valutazioni in merito al parere reso dalla competente Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici.

CONSIDERATO che il Servizio II Tutela del patrimonio architettonico di questa Direzione Generale con nota n. 14310 del 29/04/2011, pervenuta il 02/05/2011, ha espresso le seguenti valutazioni; <In riferimento alla richiesta di valutazioni formulata da codesto Servizio IV, con nota prot. n. 13571 del 21/04/2011, riguardante il progetto in argomento, questo Servizio comunica che presa visione dei pareri espressi dalle competenti Soprintendenze (note n. prot 26335 del 09/12/2010 e n. prot. 8605 del 15/04/2011), non ha elementi da aggiungere rispetto ai pareri medesimi>.

CONSIDERATO quanto previsto dal vigente Piano Territoriale Regionale del Piemonte e dal Piano Paesaggistico Regionale adottato dalla Giunta Regionale del Piemonte (D.G.R. n. 53-11975 del 04/08/2009).
ACQUISITI i pareri espressi dalla Direzione Generale per le antichità con la nota n. 4076 del 03/05/2011 e dal Servizio II Tutela del patrimonio architettonico di questa Direzione Generale con nota n. 14310 del 29/04/2011.
ESAMINATI gli elaborati progettuali definitivi, il SIA e tutta la documentazione integrativa consegnata dal proponente.
VISTA la dichiarazione di importante interesse culturale ai sensi dell'ex legge 1089/1939 (oggi D. Lgs. 42/2004 s.m.i., art. 10) dei 02/03/1945 riguardante i "resti del castello con torre sita in frazione Ponticelli nel Comune di Santena".
VISTE le valutazioni delle Soprintendenze di settore; acquisito il parere istruttorio della Direzione Generale per le antichità; acquisito il parere istruttorio del Servizio II di questa Direzione Generale; esaminati gli elaborati progettuali, lo Studio di impatto ambientale, a conclusione dell'istruttoria inerente la procedura in oggetto, la Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee concorda con il parere favorevole e con tutte le prescrizioni indicate dai suddetti Uffici centrali e periferici, precisando che la Società S.A.T.A.P. S.p.A. dovrà osservare scrupolosamente tutte le prescrizioni di seguito elencate dal n. B.1) al n. B.10);
B.1) L'intero svolgimento dei lavori di scavo (di qualsiasi entità siano, compresi gli scotichi iniziali del cantiere e delle opere connesse) dovranno essere seguiti costantemente da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso Università o Ditte Archeologiche specializzate esterne al Ministero per i beni e le attività culturali, le quali prestazioni saranno a carico della Società S.A.T.A.P. S.p.A.) al fine di identificare e salvaguardare reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso di scavi e opere connesse alla costruzione delle opere previste e che possono determinare l'avvio, a carico della medesima Società, di ulteriori indagini di scavo. La Società S.A.T.A.P. S.p.A. dovrà comunicare alla competente Soprintendenza per i beni archeologici preliminarmente all'avvio dei lavori e tempestivamente il nominativo dell'Università o Ditta archeologica specializzata incaricata della suddetta assistenza.
B.2) Preliminarmente alla costruzione dei manufatti, si richiede sia effettuato uno scotico di controllo dei terreni che, asportando lo strato agricolo, consenta di verificare archeologicamente la presenza di eventuali tracce di insediamento antico. Tali controlli e tutti gli altri interventi di scavo, di scotico e di movimento terra, sia inerenti la realizzazione dell'opera, sia conseguenti agli interventi accessori, anche provvisori (viabilità e zone di cantiere, impianti per il trasporto dei detriti, ...) dovranno essere seguiti da operatori archeologi di provata esperienza, secondo le indicazioni tecnico-scientifiche che la competente Soprintendenza per i beni archeologici avrà cura di fornire preliminarmente all'avvio dei lavori e in corso d'opera.
B.3) I siti archeologici eventualmente individuati durante l'assistenza in corso d'opera dovranno essere indagati con metodologia stratigrafica, per quanto possibile in estensione, e potranno comportare varianti progettuali nel caso di ritrovamenti di importante interesse archeologico.
B.4) Si prescrive che gli scavi archeologici esplorativi non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche o nel quale lo sviluppo stagionale della vegetazione impedisca una concreta visibilità del terreno, che potrebbero causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.
B.5) Si prescrive ai sensi dell'articolo 90, "Scoperte fortuite", del D. Lgs. 42/2004 s.m.i. che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi, manufatti o elementi di natura archeologica, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintendenza per i beni archeologici competente, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti.
B.6) Alla Società S.A.T.A.P. S.p.A. si richiede di prevedere che nel Quadro Economico del Progetto Esecutivo siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti o ipotizzabili e per i quali quindi non sono state già dettate specifiche prescrizioni nei pareri resi dalla Soprintendenza per i beni archeologici competente.
B.7) Il materiale di risulta proveniente dagli scavi effettuati e non strettamente necessario per il reinterro e la risagomatura dei medesimi, dovrà essere tempestivamente allontanato a deposito o discarica autorizzata;
B.8) Relativamente alla costruzione della barriera fonoassorbente sulla rampa dello Svincolo Santena-Piacenza posta sul lato verso il nucleo rurale di Ponticelli nel Comune di Santena, oggetto di dichiarazione di notevole interesse culturale del 02/03/1945, al fine di tutelare le relative prospettive, con il Progetto Esecutivo si dovrà elaborare una nuova soluzione architettonica rispetto a quella identificata con la classe H4 indicata negli elaborati del Progetto Definitivo. La nuova soluzione tipologica dovrà garantire, a parità di efficacia e attraverso una elevata qualità progettuale, la realizzazione di una barriera fonoassorbente che eviti di creare un elemento di interruzione visiva dall'autostrada verso lo stesso nucleo rurale vincolato.
B.9) Tutte le opere di mitigazione vegetale e di reimpianto delle piante eventualmente recuperate dai siti di cantiere previste nel Progetto Definitivo dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con l'avanzare dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto.
B.10) In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi correlati al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto

sopra la Società S.A.T.A.P. S.p.A. avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori alle competenti Soprintendenze di settore, come anche alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee.

QUESTO MINISTERO

esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con i pareri istruttori formulati dagli Uffici centrali e periferici competenti, esprime

PARERE FAVOREVOLE

alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società S.A.T.A.P. S.p.A. per la realizzazione del progetto "Adeguamento della piattaforma autostradale a tre corsie dal km 0+000 (Svincolo di Santena) al km 3+000 - Progetto definitivo", dell'Autostrada A21 Torino - Alessandria - Piacenza, localizzato nella Provincia di Torino (Comuni di Santena e Chieri), nel rispetto di tutte le prescrizioni dal numero B.1) al numero B.10) sopra elencate."

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere favorevole

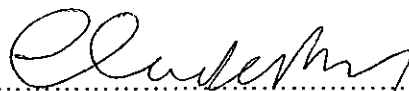
riguardo alla compatibilità ambientale del progetto "Autostrada A21 Torino - Alessandria - Piacenza - adeguamento della piattaforma autostradale a tre corsie dal km. 0+000 (svincolo di Santena) al km. 3+000", presentato dalla Società S.A.T.A.P. S.p.A.,

a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. ai fini del riutilizzo di materiali derivanti dalle operazioni di scavo, dovranno essere preventivamente verificate le caratteristiche qualitative e la compatibilità degli stessi con l'uso previsto, ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 152/06: qualora la suddetta caratterizzazione indicasse l'incompatibilità dei materiali e/o la presenza di sostanze pericolose, il Proponente dovrà dare immediata ed adeguata informativa alle competenti Autorità di controllo per gli interventi e le prescrizioni del caso; prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e del Territorio e del Mare il progetto di riutilizzo del sottoprodotto; il bilancio delle terre dovrà indicare le volumetrie dei materiali destinati a recupero ai sensi dell'art. 184-ter del D.Lgs 205/2010 e quelli conferiti a smaltimento con individuazione sul territorio degli impianti che presentano le caratteristiche e capacità idonee a riceverli;
2. l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e l'eventuale smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto;
3. Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente e del Territorio e del Mare il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali, chiarendo le modalità di intervento previste al fine di proteggere l'ambiente idrico;
4. prima dell'avvio delle attività di cantiere, il Proponente dovrà chiarire modalità di intervento previste nell'eventualità di sversamento di inquinanti e contaminazione di vegetazione, suolo e acque, concordando con le competenti Autorità locali le modalità di segnalazione ai competenti Organi di vigilanza delle eventuali situazioni di criticità e degli interventi da attuare in tali circostanze;
5. dovranno essere programmate e messe in atto specifiche campagne di monitoraggio ambientale, con particolare riferimento alle componenti "Atmosfera" e "Rumore e vibrazioni", da attuarsi nello stato attuale, durante la fase di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera e delle mitigazioni presso i ricettori individuati, al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge, la corrispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dalle simulazioni e l'efficacia degli interventi di

- bonifica realizzati, assumendo infine le eventuali ulteriori determinazioni necessarie sulla base dei risultati ottenuti. I dati rilevati dovranno essere elaborati, registrati, archiviati e resi disponibili alle competenti Autorità di controllo; inoltre, dovranno essere garantiti gli interventi di climatizzazione nella Casa di Riposo "Anni Azzurri" di Santena, i cui costi saranno a carico del proponente nel caso dovessero essere messe in opera le finestre silenti;
6. dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni formulate nei pareri espressi dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e dalla Regione Piemonte, ove non ricomprese nelle precedenti: la relativa verifica ai fini dell'ottemperanza dovrà essere svolta a cura delle Amministrazioni prescrittenti.

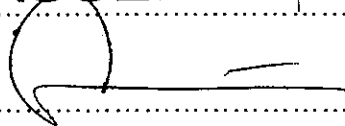
Presidente Claudio De Rose



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

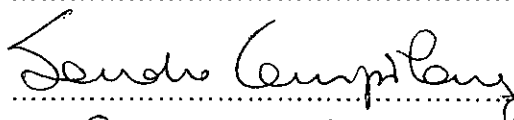
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

ASSENTE

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



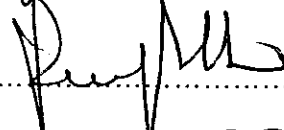
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



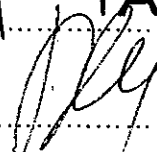
Dott. Renzo Baldoni



Prof. Gian Mario Baruchello

ASSENTE

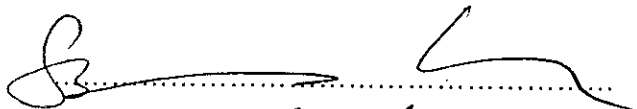
Dott. Gualtiero Bellomo



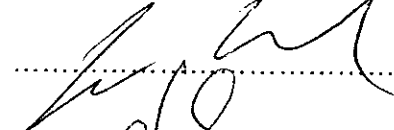
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE


Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali



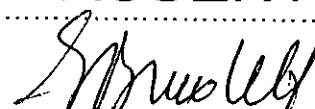
Dott. Gaetano Bordone



Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Prof. Ezio Bussoletti



Ing. Rita Caroselli



Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

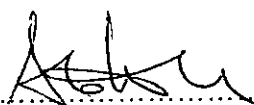
Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

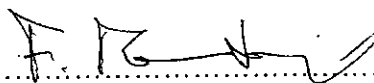
ASSENTE

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



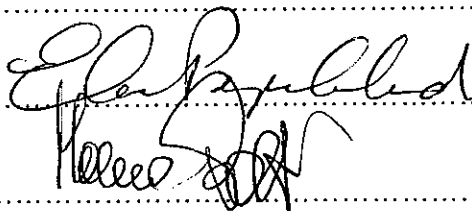
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

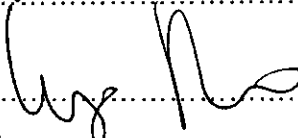


Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia



Dott. Vincenzo Ruggiero



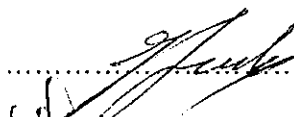
Dott. Vincenzo Sacco



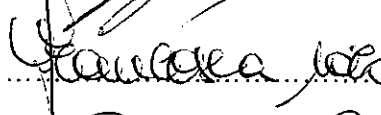
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

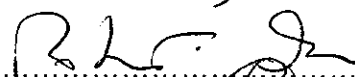
Dott. Franco Secchieri



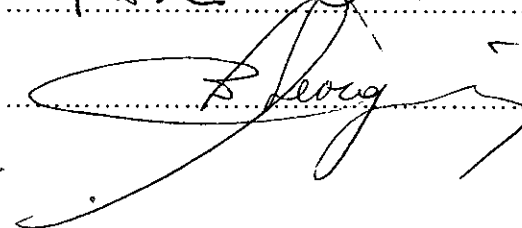
Arch. Francesca Soro



Ing. Roberto Viviani



Ing. Salvatore De Giorgio
(Rappresentante Regione Piemonte)



MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA S. VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 10 (Dieci) fogli è conforme al
suo originale. 31/03/2011
Roma, li