

REGIONE PIEMONTE  
PROVINCIA DI CUNEO

---

# COMUNE DI CARDE'

PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE N. 17

VARIANTE SEMPLIFICATA  
AI SENSI DELL'ART. 19, D.P.R. 327/01  
e 17bis, c.6 DELLA L.R. N.56/77 e s.m.i.

---

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE: ESTRATTO ART. 26

---

Adozione con	d.c. n.	38	del	30/11/2021
Pubblicazione	dal	19/12/2021	al	02/01/2022
<b>Efficacia della Variante con</b>	<b>d.c. n.</b>		<b>del</b>	

---

Sindaco:

Segretario Comunale:

Responsabile del Procedimento:

---

## PROGETTO

Progettista e  
Direttore tecnico  
Arch. Fabio GALLO

## ART. 26 - VIABILITA' PUBBLICA - STRADE INTERNE AL P.E.C. - STRADE CIECHE

Le strade cieche dovranno terminare con uno slargo di almeno ml. 15 di diametro; tale slargo dovrà essere previsto inoltre ad intervalli di 150 ml. di tracciato stradale utile.

Nelle aree di P.E.C. il progetto delle nuove strade pubbliche veicolari, salvo diverse indicazioni sulle tavole di Piano deve rispondere alle seguenti caratteristiche:

- a) strade per aree residenziali
- sezione minima utile della carreggiata (al netto dei marciapiedi) ml. 6,00
  - larghezza minima dei marciapiedi ml. 1,50
  - distanza minima dai fabbricati opposti ai lati della strada ml. 21,00
- b) eventuali strade ad uso pubblico che dovessero rendersi necessarie all'interno dell'area D2 dovranno rispettare le seguenti caratteristiche:
- sezione minima utile della carreggiata, da misurarsi fra gli opposti fili interni dei cordoli dei marciapiedi ml. 8,00
  - larghezza minima dei marciapiedi ml. 1,50
  - distanza minima dai fabbricati opposti ai lati della strada ml. 26,00

Per il tracciato di circonvallazione prefigurato dalla fascia di inedificabilità individuata tra le provinciali per Saluzzo e Torre San Giorgio si precisa che il dimensionamento delle opere di attraversamento dei corpi idrici (Rio Cionchea, bealera Riondino e Canale del Molino) dovrà essere realizzato in riferimento alla portata di piena con tempo di ritorno di 200 anni al fine di evitare il pericolo di allagamento delle aree situate a monte del rilevato stradale.

**Con la Variante Semplificata (redatta ai sensi del D.P.R. 327/01 E S.M.I. e art. 17bis L.R. 56/77), denominata variante n. 17, si è provveduto ad individuare il nuovo tracciato della S.P. 29 - Collegamento Cardè - Villafranca. Con apposito segno grafico sono indicate le zone soggette ad esproprio e quelle soggette ad occupazione temporanea. Si evidenzia ancora che, lungo tutto il tratto soggetto ad esproprio, si deve tenere conto di una fascia di occupazione temporanea pari a circa 3 metri che si configurano come aree di cantiere per deposito scotico o passaggio mezzi.**

Per la relaizzazione di tale opera si richiamano le seguenti prescrizioni di carattere ambientale/paesaggistico, che saranno maggiormente integrate e specificate in sede di V.I.A. a cui l'opera è sottoosta, definite in sede di procedura di Vefica di V.A.S.:

- Per quanto riguarda l e acque sotterranee (Base dell'acquifero superficiale), dovranno essere valutati con attenzione gli elementi che potrebbero essere oggetto di "interferenza" :
  - soggiacenza (distanza tra falda e piano campagna). La falda nel territorio comunale di Cardè è compresa ad una profondità compresa nella classe 0 e 5 m. Per i lavori eseguiti dal piano di campagna verso l'alto, la falda non dovrebbe essere interferita stabilmente dalle opere in progetto. Potrebbero invece verificarsi delle interferenze solo durante le fasi di cantiere;
  - base acquifero superficiale, che corrisponde allo spessore dell'acquifero superficiale. La profondità a cui si trova è compresa tra 5 e 55 m circa (p.c. medio del comune di Cardè 262 m slm, BAS compresa tra 215 e 205 m). Per quanto riguarda l'interferenza con la BAS da parte

di opere la norma in vigore (comma 6, art 2 della lr 22/96 e comma 1, art 32 del PTA aggiornato al 2021) vieta la messa in comunicazione dei due acquiferi.

- Sotto il profilo idraulico si ricorda altresì che nel successivo procedimento di approvazione del progetto, l'Amministrazione Comunale o altro ente preposto dovrà acquisire il parere di compatibilità da parte dell'Autorità di Bacino e l'autorizzazione in linea idraulica da parte di AIPO.
- Per quanto riguarda le misure di mitigazione/compensazione, si specifica che le stesse dovranno risultare proporzionate all'impatto generato dall'intervento tenendo presente il delicato contesto territoriale ed ambientale vincolato paesaggisticamente dal fiume Po, per concorrere al raggiungimento di una buona sostenibilità ambientale. Tali misure non solo dovranno garantire l'inserimento dei futuri raccordi viari in coerenza con le qualità del contesto naturale interessato, ma dovranno altresì costituire un'occasione per potenziare la funzionalità del sistema ambientale e paesaggistico, a partire dal miglioramento delle connessioni ecologiche presenti sul territorio. Tali interventi dovranno essere volti alla conservazione della biodiversità, al miglioramento della rete ecologica da attuare nel caso eventuale in cui si verifichino la riduzione delle aree a copertura arborea- arbustiva e l'interruzione della continuità ecologica a seguito dell'attuazione della proposta progettuale. Dovrà essere valutato lo sviluppo del corridoio ecologico in corrispondenza del tratto del fiume Po interessato, da approfondire nella progettazione per mantenere la vegetazione arborea esistente laddove possibile, riqualificando le rive e le difese spondali senza compromettere la stabilità delle scarpate. Nel caso siano previste opere come la realizzazione di fasce tampone vegetate riparie, è necessario fare riferimento alla d.g.r. n. 34 - 8019 del 7 dicembre 2018, con la quale sono stati approvati:
  - Manuale tecnico "Realizzazione e gestione delle fasce tampone riparie vegetate erbacee";
  - Manuale tecnico "Realizzazione e gestione delle fasce tampone riparie vegetate arbustive-arboree".

Tali documenti sono liberamente consultabili e scaricabili al link

<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/ambiente/acqua/misure-mitigazione>, e costituiscono una misura attuativa sia del Piano di gestione del distretto idrografico del fiume Po (PdGPo 2015 – KTM02-P2-a009).

- Per la tematica rumore si ricorda che, in riferimento alla d.g.r. n. 85-3802 del 6 agosto 2001, dovranno essere individuati accorgimenti progettuali e adeguate misure di mitigazione atti ad evitare accostamenti critici che potrebbero configurarsi in relazione al prevedibile incremento del traffico in virtù del nuovo ponte e della nuova circonvallazione.
- Dato che la realizzazione dei nuovi tratti viari e delle rotatorie comporterà la perdita irreversibile della risorsa suolo, in linea con l'obiettivo di azzerare il consumo di suolo netto entro il 2050, si ritiene opportuno e necessario che la risorsa perduta venga adeguatamente compensata attraverso l'individuazione, da parte dell'Amministrazione e/o dell'emte attuatore dell'opera, di interventi volti a valorizzare porzioni del territorio comunale di interesse ambientale rilevante non limitandosi a quegli interventi aventi caratteristiche di mera mitigazione puntuale.
- L'intervento, in fase di progettazione esecutiva, dovrà rispettare quanto previsto dall'Allegato "Disciplina delle modalità e procedure per la realizzazione di lavori in alveo, programmi, opere e interventi sugli ambienti acquatici ai sensi dell'art. 12 della legge regionale n. 37/2006. "della DGR 29 marzo 2010, n. 72-13725 successivamente modificata con D.G.R. n. 75-2074 del 17 maggio 2011 e linee Guida per la gestione e controllo delle specie esotiche vegetali nell'ambito di cantieri con movimenti terra e interventi di recupero e ripristino ambientale (Allegato B alla D.G.R. n.33-5174 del 12/6/2017).
- Considerato altresì che il progetto complessivo dell'opera andrà a lambire marginalmente la Chiesa della Madonna in località Salesea, bene sottoposto a tutela ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/04 e s.m.i., si richiede che, nelle fasi di progettazione definitiva/esecutiva dell'opera, vengano

**previste azioni di mitigazione visiva e/o di compensazione ambientale atte a scongiurare qualsiasi interferenza visiva con il bene tutelato. Si suggerisce che le medesime attenzioni vengano poste in opera altresì per quanto concerne i beni architettonici, eventualmente intercettati dal progetto viario, ancorché censiti nel progetto regionale “Guarini” e meglio indicati nelle schede (Tav.7.13) allegate al Progetto di fattibilità tecnico-economica.**