

PROVINCIA DI TORINO

Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

N. .02-32158

OGGETTO: Progetto della SP 94 di San Sebastiano da Po - Trasformazione in definitivo del collegamento alternativo provvisorio tra Verolengo e San Sebastiano da Po. Procedura di Specificazione ex art. 11, legge regionale 14 dicembre 1998 n. 40.
Proponente: Servizio Pianificazione Viabilità.

Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

Premesso che:

- con istanza del 14 dicembre 2000 il Servizio Pianificazione Viabilità di questo ente, ha chiesto l'avvio della fase di specificazione dei contenuti di studio di impatto ambientale della procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 11, comma 2, della L.R. 14 dicembre 1998, n. 40. Essa ha perciò presentato una bozza dello Studio di Impatto Ambientale per una verifica complessiva della completezza. Di essa è stato valutato il contenuto nel corso delle sedute di Organo Tecnico del 22/1/2001 e della Conferenza dei Servizi del 26/1/2001;
- la tipologia del progetto ricade al punto 29 dell'allegato B2 della L.R. 14 dicembre 1998, n. 40. Il progetto rientra inoltre all'interno del sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po, ed è pertanto sottoposto alla fase di Valutazione ex art. 12, ai sensi dell'art. 4, comma 2b;
- l'opera in progetto consiste nella sostituzione dell'attuale ponte provvisorio in ferro con un ponte definitivo e nell'ampliamento e ottimizzazione della SP 94 fra la circonvallazione di Verolengo SS 31 bis e la SS n. 590 della Val Cerrina. Il ponte viene costruito in cemento armato precompresso con sezione a cassone di 2,3 m di altezza, realizzato in opera con schema statico a trave continua. È composto da 5 campate di 53 m per una lunghezza complessiva di 265 m di luce con sistema di varo a spinta. Anche sul ponte viene mantenuta la sezione stradale dove vengono realizzati i marciapiedi e la pista ciclabile larga 2,50 m con barriere di sicurezza. Le pile di appoggio sono di nuova realizzazione con diametro 2,80 m, ma si collocano sullo stesso asse del ponte provvisorio esistente;
- tutti gli svincoli ed i collegamenti alla viabilità esistenti sono a raso con sistema a rotatorie e sono previste complessivamente due rotatorie. Per entrambe la larghezza della carreggiata sarà di 7,5 m con 1,5 m di banchina esterna e 1,00 m di banchina interna. La prima a sud, per l'allacciamento alla SS 590, avrà un raggio interno di 30 m; la seconda, in corrispondenza della frazione Sambuco prima dell'immissione sulla rotatoria autostradale, avrà un raggio interno di 20 m. La strada è classificata dal CNR di V cat., dotata di una corsia per senso di marcia. La larghezza della piattaforma stradale è di 9,5 m, con due corsie di 3,50 m ciascuna e banchine di 1,25 m. La velocità di progetto è compresa tra i 60 ed gli 80 Km/h. In adiacenza al tracciato stradale, tra una rotatoria e l'altra, si prevede la realizzazione di una pista ciclabile e pedonale di 2.50 m di larghezza, adeguatamente accompagnata da infrastrutture di servizio e di sosta, separata dalla banchina da una fascia di 0,5 m pavimentata in masselli.

Rilevato che:

1. dal punto di vista metodologico e della documentazione presentata per la fase di specificazione, la bozza dello Studio di Impatto Ambientale che è stata esaminata contiene non solo un piano di lavoro per lo Studio di Impatto Ambientale, ma ha già approfondito in maniera specifica molti degli aspetti ambientali connessi alla realizzazione del progetto. È stata pertanto valutata complessivamente sia la completezza delle elaborazioni già presentate, sia l'eventuale carenza di analisi ed approfondimenti su temi specifici;

2. dal punto di vista della pianificazione territoriale generale e di settore si rileva che:
- l'intervento rientra nel Sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po,
 - il tracciato proposto coincide con quello previsto dalla viabilità in progetto del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC),
 - il PTC tende a favorire la creazione di piste ciclabili,
 - esistono tracciati di piste ciclabili nella zona interessata, alcune delle quali sono state previste dal Piano D'Area del Sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po,
 - la strada comunale ad utilizzo agricolo che collega il Comune di Verolengo alla fraz. Castelrosso del Comune di Chivasso viene utilizzata dagli agricoltori del Comune di San Sebastiano da Po per accedere ai fondi,
 - la scelta di risolvere con rotatoria l'incrocio della SP94 con la strada comunale verso Verolengo non pare sufficientemente motivata nella documentazione prodotta;
3. dal punto di vista progettuale e tecnico si rileva che:
- l'intervento viene realizzato su terreno prevalentemente pianeggiante,
 - sono previsti scavi in profondità solo per la realizzazione delle opere di fondazione delle pile del ponte,
 - in relazione alla Deliberazione dell'Autorità di Bacino del Fiume Po n. 2/99 dell'11.5.1999 "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B" il massimo scalzamento stimabile in corrispondenza di un'alveo è definito come la somma dello scalzamento proprio della pila e dell'abbassamento proprio del fondo alveo dipendente dalla tendenza evolutiva del corso d'acqua, estrapolato sulla base della durata di vita economica dell'opera,
 - durante l'alluvione del 1994, a seguito della rottura dell'argine del rilevato ferroviario ed al sormonto e tracimazione dello stesso, è stato riattivato il paleoalveo parzialmente coincidente con il Canale Corno Chiaro che interferisce con il tracciato viario proposto,
 - la relazione idraulica presentata non tiene conto dei dati e delle valutazioni relativi all'evento alluvionale dell'ottobre 2000,
 - il progetto presentato manca delle indicazioni puntuali circa la costruzione del cantiere fisso con indicazione delle operazioni che vi saranno previste, il cronoprogramma delle attività, le modalità con cui si prevede l'approvvigionamento di acqua potabile e lo scarico dei reflui civili;
4. dal punto di vista ambientale si rileva che:
- l'intervento implica un utilizzo quantitativamente contenuto di suoi agricoli di I^a Classe di Capacità d'uso per utilizzo a prevalente interesse pubblico,
 - la realizzazione dell'opera potrebbe produrre un incremento dei livelli sonori nell'area interessata e nelle zone limitrofe, con effetti da verificare sulla popolazione ed in particolare per i ricettori più esposti e sensibili (aree residenziali) già individuati dallo Studio di Impatto Ambientale presentato,
 - nella zona viene segnalata una numerosa popolazione di cinghiali,
 - nella bozza dello Studio di Impatto Ambientale viene indicato che la componente arborea della siepe arborata potrà essere trattata a capitozza ogni 10 anni;
 - nello studio presentato manca una caratterizzazione esaustiva dei rii minori attraversati relativamente al loro percorso e all'ente gestore

Visti i verbali delle citate sessioni dell'Organo Tecnico e della Conferenza dei Servizi ;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del T.U. delle leggi sugli enti locali approvato con D. Lgs. 18.8.2000 e dell'articolo 35 dello Statuto Provinciale;

Vista la legge 4 agosto 1985, n. 431

Vista la legge 18 maggio 1989, n. 183

Visto il D.Lgs. 29 ottobre 1999 n.490

Vista la legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i. – *Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione;*

Visti gli artt. 41 e 44 dello Statuto della Provincia di Torino;

DETERMINA

Di esprimere, in merito al piano di lavoro per la redazione di Studio di Impatto Ambientale circa il progetto della SP 94 di San Sebastiano da Po - Trasformazione in definitivo del collegamento alternativo provvisorio tra Verolengo e San Sebastiano da Po presentato dal Servizio Pianificazione Viabilità, con istanza del 14/12/2000 di avvio della fase di specificazione dei contenuti di studio di impatto ambientale della procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 11, comma 2, della L.R 14 dicembre 1998, n. 40, parere come articolato nei punti di seguito elencati:

1. Lo studio di impatto ambientale dovrà essere redatto secondo l'articolazione dell'allegato D della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40, vale a dire secondo i quadri programmatico, progettuale e ambientale. Esso dovrà inoltre essere corredato da una sintesi redatta in linguaggio non tecnico, tale da consentire la comprensione e la valutazione da parte del pubblico.
2. Dovrà essere adeguatamente motivata la scelta di risolvere con rotatoria l'incrocio con la strada comunale verso Verolengo, mettendo a confronto le alternative progettuali scartate.
3. Dovrà essere prevista apposita connessione della pista ciclabile con i percorsi previsti dal Parco del Po, con adeguata segnaletica e dovrà essere redatto un inquadramento generale della pista ciclabile con le altre già presenti o in progetto nella zona;
4. Nel calcolo del dimensionamento dell'attraversamento del Canale Corno Chiaro dovrà esser tenuto conto della possibilità che esso venga riattivato come paleoalveo del Po in occasione di eventi di piena eccezionali, come è avvenuto durante la piena del 1994.
5. Nel calcolo delle fondazioni dei pilastri del ponte in cemento armato precompresso dovrà essere tenuto conto del massimo scalzamento stimabile, definito come la somma dello scalzamento dovuto proprio della pila e dell'abbassamento proprio del fondo dell'alveo dipendente dalla tendenza evolutiva del corso d'acqua, estrapolato sulla base della durata di vita economica dell'opera.
6. Si dovrà prevedere la possibilità di accedere dalla SP 94 alla viabilità comunale che collega Verolengo a Castelrosso sia verso Verolengo che verso Castelrosso, al fine di consentire il transito dei mezzi agricoli.
7. La relazione idraulica dovrà essere integrata e confrontata con i dati e le valutazioni relativi all'evento alluvionale dell'ottobre 2000.
8. Il terreno di scotico dovrà essere interamente accantonato, protetto e riutilizzato per le operazioni di ripristino.
9. Dovrà essere fornita una caratterizzazione esaustiva (aspetti idraulici e naturalistici) dei rii minori che vengono attraversati, con specificazione del percorso e dell'ente gestore.
10. La capitozzatura degli alberi potrà essere prevista esclusivamente per i salici.
11. Dovrà essere prevista la collocazione di adeguata cartellonistica stradale al fine di segnalare la presenza di possibili attraversamenti da parte di animali selvatici e la predisposizione di barriere fisiche all'attraversamento.
12. Dovrà essere predisposta una campagna di misure presso i ricettori individuati al fine di valutare il clima acustico attuale.
13. Dovrà essere presentato un dettagliato progetto concernente le attività di cantiere con indicazione delle operazioni che vi saranno previste, i macchinari utilizzati, con relativa valutazione previsionale dei livelli di inquinamento acustico presso i ricettori individuati, il cronoprogramma delle attività, le modalità con cui si prevede l'approvvigionamento di acqua potabile e lo scarico dei reflui civili al fine di valutare gli impatti possibili della fase di cantiere.
14. Dovrà essere previsto apposito piano di manutenzione e monitoraggio dell'effettiva funzionalità degli interventi di mitigazione ambientale.

Il Dirigente del Servizio
Valutazione di Impatto Ambientale
dott.ssa Paola Molina

Ver. 3 - 6.2.2001 dv