

PROVINCIA DI TORINO

Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

N. 40-179114/2001

OGGETTO: Progetto "La Venaria Reale - Circonvallazioni di Venaria e Borgaro Torinese"
Comuni interessati: Venaria, Borgaro T.se e Torino
Proponente: "Progetto Venaria Reale per il miglioramento dell'accessibilità veicolare"
Procedura di specificazione dei contenuti dello studio di impatto ambientale ex. art.11,
Legge Regionale 14 dicembre 1998,n.40 e s.m.i.

Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

Premesso che:

Il settore Nord-Ovest della Provincia di Torino é collegato alla città di Torino mediante la Strada Provinciale n. 1 delle Valli di Lanzo e la Strada Provinciale n. 2 di Borgaro T.se . Le due strade, prima di oltrepassare la tangenziale, attraversano gli abitati di Venaria Reale e di Borgaro Torinese in corrispondenza dei quali si rivela un notevole abbattimento del livello di servizio offerto. Il traffico degli autoveicoli provenienti da Nord e diretti a Torino sommato a quello locale dei residenti é rallentato dalle numerose intersezioni semaforiche che provocano un'intasamento dei centri urbani. Trasformando le due provinciali di classe IV CNR extraurbane in strade urbane non in grado di smaltire il traffico che le percorre.

E' risultato pertanto necessario prevedere la realizzazione di una nuova strada con un tracciato alternativo e periferico che intenda risolvere le problematiche di:

- collegamento tra le Valli di Lanzo e l'area Metropolitana;
- collegamento tra il Comune di Borgaro e l'area Metropolitana di Torino;
- collegare la SP1 alla SP2 e l'aeroporto di Caselle al Polo di Venaria Reale;
- adeguare e razionalizzare l'accesso alla Reggia di Venaria Reale e al Borgo Castello della Mandria.

L'intervento in oggetto é stato previsto da:

⇒ "l'Accordo di Programma Quadro per la valorizzazione della Reggia di Venaria Reale e del Borgo castello della Mandria ", sottoscritto in settembre 1999 dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Torino e dai Comuni di Torino, Venaria Reale, Druento, per la realizzazione delle opere di restauro, risanamento e recupero del complesso della Reggia di Venaria nonché delle opere infrastrutturali per il miglioramento dell'accessibilità al complesso.

⇒ il Protocollo di intesa fra la Regione Pimonte, la Provincia di Torino, i Comuni di Torino, Borgaro T.se, Venaria Reale del 24/03/1999 per la realizzazione delle circonvallazioni di Venaria e Borgaro T.se.

La Provincia di Torino con D.G.P. n. 1318-249021/2000 del 20/11/2000, ha approvato "l'attuazione dell'accordo di programma quadro per valorizzazione della Reggia di Venaria Reale e del Borgo castello della Mandria e per il miglioramento dell'accessibilità al complesso ed ha approvato il progetto preliminare relativo alla costruzione delle circonvallazioni di Venaria e Borgaro T.se",

Con determina del Dirigente del Servizio Contratti n. 24-100967 del 08/05/2001 é stato affidato l'incarico per la progettazione definitiva ed esecutiva e la redazione dello Studio di impatto ambientale ex. L.R. 40/98, del progetto in oggetto, all' A.T.I. (Associazione temporanea di imprese) : Progin S.p.A. - Fiat Engineering S.p.A. - Alpina S.p.A. - Ing. Fulvio Giovannini - Ing. Giampiero De Michelis, c/o PROGIN S.P.A. (mandataria) con sede in via Arrigo Cavaglieri 26, 00173 Roma;

In data 13/06/2001, il Responsabile del procedimento per il Progetto di Venaria Reale, ha presentato domanda 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 Legge Regionale 14 dicembre 1998, n.40. e s.m.i. "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", relativamente al progetto "La Venaria Reale - Circonvallazioni di Venaria e Borgaro Torinese"; il progetto corrisponde al tracciato di seguito evidenziato come "soluzione 3A"

La tipologia del progetto ricade nella categoria progettuale n. 29 "strade extraurbane secondarie provinciali" dell'allegato B2 della L.R. 14 dicembre 1998, n. 40. Il progetto rientra parzialmente all'interno dell'Area Protetta del Parco Regionale della Mandria, ed è pertanto sottoposto obbligatoriamente alla fase di Valutazione ex art. 12, ai sensi dell'art. 4, comma 2b;

La Società PROGIN S.p.A. mandataria dell'A.T.I. ha presentato uno specifico piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, di cui sono stati valutati i contenuti e la completezza nel corso dell'istruttoria dell' *Organo Tecnico*- istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e s.m.i.

Contestualmente al procedimento previsto dalla L.R. 40/98 e' stata convocata la Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare, ai sensi dell'art. 14 bis della legge 241 del 1990 come modificato dalla L. N. 340 del 24/11/2000. In particolare al caso in esame si applicano le disposizioni di cui al comma 3 del predetto articolo.

Ai fini della fase di specificazione dei contenuti dello studio si sono tenute due sedute della *Conferenza di Servizi* (in data 04/07/2001 e in data 24/07/2001, presso la sede dell'Area Ambiente della Provincia di Torino, Via Valeggio n. 5, Torino);

Nella redazione del "Piano di Lavoro" è stato inoltre ritenuto opportuno sviluppare un particolare approfondimento relativo alle "alternative di progetto" dell'opera ripercorrendo le alternative progettuali che sono state ipotizzate nel corso del tempo, ricostruendo le motivazioni, programmatiche e verificando la sostenibilità ambientale della soluzione proposta nel progetto preliminare. Sono stati pertanto analizzati contestualmente tre possibili corridoi "intermedio", "basso" e "alto", di attraversamento del territorio compreso tra Venaria Reale e Borgaro T.se e cinque ipotesi progettuali (1A, 2A/B, 3A/B).

1. Tracciato 1: Corridoio intermedio;
 2. Tracciato 2A: Corridoio basso;
 3. Tracciato 2B: Corridoio basso;
 4. Tracciato 3A: Corridoio alto;
 5. Tracciato 3B: Corridoio alto.
- Tutti i tracciati hanno in comune l'innesto sulla tangenziale di Torino in corrispondenza dell'attuale svincolo in Borgaro T.se e sulla SP1 in area di pre-parco della Mandria a nord del complesso della Reggia. Dal punto di vista della caratterizzazione paesaggistica il territorio interessato dall'intervento presenta due ambiti ambientali molto differenti, separati fisicamente dal torrente Stura di Lanzo che segna, anche i limiti amministrativi dei comuni di Venaria e Borgaro T.se.
 - I Tracciati 3A e 3B, diversamente dai precedenti, consentono e prevedono la realizzazione di un ramo di collegamento tra il nuovo asse di progetto e la SP2 nel tratto a nord di Borgaro. Tale schema offre pertanto una ulteriore opportunità trasportistica, ovvero il completamento del progetto di circonvallazione di Venaria con un ramo che svolga la funzione di circonvallazione di Borgaro, permettendo di alleggerire il traffico di attraversamento transitante nel centro abitato, proveniente da Torino in direzione Caselle.
 - Le aree insistenti nei comuni di Borgaro T.se e di Torino in sponda sinistra del corso d'acqua, sono fortemente urbanizzate e con numerosi vincoli antropici. L'area in fregio alla Stura è inoltre interessata da vincoli di tipo naturalistico (Parco Comunale Chico Mendez), idraulico (fasce fluviali) e urbanistici (aree destinate a funzioni ricreative e sportive).
 - In sponda destra della Stura, tranne che per le frange residenziali-industriali di Venaria ad est della Ceronda (lungo via Stefanat) il paesaggio cambia, attraversa l'area di pre-parco della Mandria con la

presenza di zone agricole coltivate alternate a boschetti isolati o vegetazione lungo i corsi d'acqua con conseguenti problematiche legate all'inserimento paesaggistico dell'opera e al mantenimento dell'unitarietà e dell'accessibilità dei fondi agricoli.

- Il territorio é attraversato dalla Ferrovia Torino-Ceres che corre parallelo allo Stura in sponda sinistra ed é delimitato dalla tangenziale. L'attraversamento della ferrovia, necessario per tutti i tracciati alternativi proposti, costituisce vincolo progettuale rilevante.

In sintesi si indicano i punti piú significativi dei tracciati rispetto al territorio:

Tracciato 1

Il tracciato in esame si sviluppa per un percorso complessivo di 4.500 metri, é costituito da un unico asse che collega la SP1 con la SP2 e la tangenziale di Torino realizzando la circonvallazione del Comune di Venaria Reale.

- ⇒ taglia il tessuto agricolo della Cascina Lagna (paesaggio di valore visuale)
- ⇒ prevede un sovrappasso di via Stefanat
- ⇒ prevede un sottopasso della ferrovia
- ⇒ attraversa il fiume in diagonale in viadotto (m. 260)
- ⇒ intercetta il Parco Chico Mendez

Tracciato 2A

Il tracciato si sviluppa , con un tracciato complessivi di 4.060 metri, piú a sud rispetto al tracciato 1.

- ⇒ sovrapassa la SP1 con altezze medie sul piano campagna di 7 metri;
- ⇒ taglia un'area boscata
- ⇒ sovrapassa con un'opera di scavalco via Stefanat
- ⇒ si sviluppa in rilevato (7-8 metri) nell'area di Pre-Parco
- ⇒ attraversa il fiume in viadotto (m. 1160)
- ⇒ sovrapassa la ferrovia
- ⇒ intercetta il Parco Chico Mendez
- ⇒ scavalca la strada di Altessano
- ⇒ raccorda a raso con la SP2

Tracciato 2B

L'asse 2B si sviluppa, fino al torrente Stura, in un'area intermedia tra il tracciato 1 e 2A ed ha una lunghezza complessiva di 5.140 metri.

- ⇒ taglia la zona di Pre-Parco della Mandria (corridoio di alto valore paesistico)
- ⇒ sovrapassa via Stefanat
- ⇒ attraversa il fiume con un viadotto (m. 600)
- ⇒ sovrapassa la ferrovia, con un manufatto di altezza pari a 11 m.
- ⇒ interferisce con l'area pozzi di Borgaro T.se
- ⇒ scavalca la strada di Altessano e la SP 2

Tracciato 3A

Il tracciato si sviluppa piú a nord rispetto ai tracciati 1, 2A, 2B, interessando il corridoio alto dell'area per una lunghezza di 5.165 metri (comprensivi anche del ramo nord, costituente la circonvallazione di Borgaro).

- ⇒ collegamento con la SP1 attraverso una rotonda sopraelevata, posta in una valletta naturale in area di Pre-Parco, da cui si articola il collegamento verso la Reggia di Venaria
- ⇒ sottopasso in via Stefanat che interferisce con la zona agricola di Cascina Lagna, e il funzionamento del capannone industriale esistente;
- ⇒ attraversa il fiume con un viadotto (m. 335)
- ⇒ previsione di un'argine dello Stura a nord sul lato di Borgaro
- ⇒ svincolo con un nodo a doppio livello in prossimitá della Cascina Vittoria in territorio di Borgaro
- ⇒ tratto di circonvallazione a ovest di Borgaro, innesto a nord con un'intersezione a rotatoria sulla SP2
- ⇒ scendendo verso sud, superato lo svincolo in prossimitá della Cascina Vittoria, la sede stradale si raddoppia (da una a due corsie per senso di marcia) per assorbire l'incremento di traffico indotto dal tratto di collegamento con la parte Sud di Caselle
- ⇒ sottopassa la ferrovia prevedendone un'ampliamento dell'esistente
- ⇒ prevista una galleria artificiale nei pressi della Cascina Formiche e dell'abitato limitrofo , avente l'estradosso della volta in rilievo rispetto al piano di campagna, mitigata con un rimodellamento per ridurne la percezione
- ⇒ intersezione a rotatoria a due livelli in prossimitá della Cascina Lamarmora
- ⇒ interferisce marginalmente con il Parco Chico Mendez

Tracciato 3B

Il tracciato non si discosta sostanzialmente dalla soluzione 3A. Esso si sviluppa piú a nord dei tracciati 1, 2A, 2B, e 3A, per una lunghezza totale di 5.533 metri (comprensivi anche del ramo nord, costituente la corconvallazione di Borgaro).

- ⇒ svincolo a trombeta per il collegamento con la Reggia di Venaria, interferisce in misura minore con la zona agricola di cascina Lagna
- ⇒ intersezione con via Stefanat in rilevato con altezze sul piano campagna di circa 5 metri
- ⇒ attraversa il fiume con un viadotto (500 m.)
- ⇒ intercetta un corridoio verde di pregio in sponda sinistra del Torrente Stura
- ⇒ svincolo a trombeta all'interno dell'alveo, da cui si dipartono i due rami di circonvallazione di Borgaro
- ⇒ sottopassa la ferrovia
- ⇒ sovrappassa la strada di Altessano
- ⇒ rotonda in quota di collegamento con la tangenziale

Rilevato che:

Il confronto dei tracciati alternativi in relazione alle interazioni con le caratteristiche paesaggistiche e insediative dell'area, ha individuato nel corridoio medio e basso (tracciati 1, 2A, 2B) criticità in sponda sinistra dello Stura (presenza del parco Chico Mendez e dell'area pozzi di Borgaro), mentre nel corridoio alto e medio (tracciato 3A, 3B, 1) criticità in sponda destra (area Pre-Parco della Mandria).

La soluzione 3A emerge, nell'ambito della documentazione presentata, come preferibile tra le 5 ipotesi progettuali, in considerazione delle diverse componenti del territorio prese in esame: ambiente idrico, ambiente geologico, vegetazione, fauna, suolo, ecosistemi, ed agricoltura, atmosfera, rumore e vibrazioni, paesaggio, sistemi insediativi.

Il progetto interessa un territorio complessivamente delicato, sia per la densa urbanizzazione già esistente in comune di Borgaro, sia per la necessità di attraversamento dello Stura, torrente di cui sono note le problematiche anche recenti di rilevanti e complesse dinamiche idrogeologiche, sia per l'area a nord di Venaria, che rappresenta un lembo di agricoltura ancora fiorente, inserita nell'area di pre-parco della Mandria, entro il quale sono ben evidenti strutture a filare e vegetazione ripariale che costituiscono corridoi ecologici.

In riferimento al piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale, si evidenzia che la documentazione presentata comprende un'analisi approfondita dei contenuti specifici del quadro programmatico, progettuale e ambientale per la redazione dello studio di impatto ambientale, con l'indicazione delle metodologie che si intende adottare per l'elaborazione delle informazioni ed il relativo livello di approfondimento, consentendo pertanto sia valutazioni di merito al riguardo delle modalità e del livello di dettaglio già presentate, sia l'eventuale carenza di analisi ed approfondimenti sui temi specifici.

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione su diverse problematiche programmatiche, progettuali e di inserimento ambientale legate al tracciato nella soluzione proposta, (progetto preliminare) esplicitate di seguito.

1. Dal punto di vista della pianificazione territoriale si rileva che:
 - I vincoli di tutela paesaggistica-ambientale , che interessano i luoghi dell'intervento sono:
 - D.lgs. 29 ottobre 1999 n. 490 art. 146, lettera "c" in quanto parte delle opere risultano ricomprese negli ambiti dei 150 metri dal fiume Stura di Lanzo e dei corsi d'acqua minori presenti nel territorio;
 - D.lgs. 29 ottobre 1999 n. 490 art. 146, lettera "f", in quanto nel territorio del Comune di Venaria interessato dalle opere é presente l'area del "Parco Regionale della Mandria (istituito con L.R. 21/08/78 n. 54) e normato da specifico Piano d'Area
 - L.R. 56/77 s.m.i., ex. art. 24 che riguarda le cascine individuate dal PRGC, di valore ambientale
 - Gli strumenti di pianificazione che interessano il tracciato sono:
 - il Piano d'Area del "Parco Regionale della Mandria" , seconda variante, approvato dal Consiglio Regionale il 28/02/2000;
 - il Piano Stralcio delle fasce fluviali, formato dall'Autorità di bacino del Po, approvato con DPCM 11 24/07/1998;
 - il Piano territoriale Regionale approvato con deliberazione n. 388-9126 del 19/06/1997;
 - il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC), adottato dal Consiglio Provinciale in data 28/04/1999 con deliberazione del C.P. n. 621 - 71253 (il tracciato proposto coincide con quello previsto dalla viabilità in progetto) ;
 - il Piano Regolatore Generale del Comune di Torino approvato con delibera n. 3-45091 del 21 aprile 1993;
 - il Piano Regolatore Generale del Comune di Borgaro-variante II, approvata con DGR n. 65-32840 del 21/02/1994, e variante III adottata dal C.C. con del. n.27 del 5/6/2000;
 - il Piano Regolatore Generale del Comune di Venaria Reale, approvato con DGR n. 73-22028 del 5/10/1988, attualmente in fase di revisione con la variante 9 adottata dal C.C. il 14/09/1999.
2. In riferimento ai contenuti del **quadro programmatico**, dovranno essere forniti gli approfondimenti di seguito indicati:
 - rapporti con la legislazione, pianificazione e programmazione vigente (nazionale, regionale e provinciale), in particolare il progetto dovrà tener conto delle Norme Tecniche del Piano d'Area del Parco Regionale della Mandria che prevede la minimizzazione dell'impatto sulle attività e strutture agricole, il rispetto della Fascia di pertinenza fluviale della Stura di Lanzo e la previsione di "incroci a raso"
 - i PRGC di Torino, Borgaro T.se e Venaria Reale necessitano di adeguamento con il tracciato 3A in progetto: dovranno pertanto essere evidenziate a seguito della redazione del progetto definitivo e in relazione alle scelte progettuali effettuate le specifiche necessità di adeguamento dei singoli PRGC.
3. In riferimento ai contenuti del **quadro progettuale**, emergono le seguenti considerazioni:
 - il confronto tra le alternative presentato offre un adeguato livello di indagine e di studio in relazione alla natura preliminare del progetto. In linea di massima le scelte effettuate sembrano condivisibili, tuttavia l'istruttoria tecnica e le valutazioni emerse nella conferenza dei servizi hanno evidenziato l'esigenza di approfondire il confronto soprattutto per gli ambiti territoriali più delicati dal punto di vista agronomico e naturalistico, con particolare riferimento all'ambito territoriale in destra orografica dello Stura. Si chiede pertanto di:
 1. approfondire la valutazione delle alternative 2B e 3A, per quanto riguarda il tratto in destra dello Stura, fino al collegamento con la SP1, operando un dettagliato confronto tra: aree di pregio coinvolte (agronomico e fondiario, naturalistico), punto di attraversamento sullo Stura e connesse problematiche idrauliche, problematiche tecniche per l'attraversamento della Ferrovia Torino-Ceres, vincoli progettuali e relative altezze dei tracciati sul piano campagna, conseguente impatto paesaggistico, fabbisogno di inerti, e prestazioni del progetto in relazione alle esigenze di collegamento dei territori coinvolti;
 2. verificata e chiarita la connessione e la funzionalità del progetto rispetto alla zona industriale a nord di Venaria tra il presente progetto preliminare e il progetto in corso di realizzazione di "Viabilità di raccordo e parcheggio di attestamento a nord e a sud della Reggia";
 3. Nel caso di conferma della scelta del tracciato 3A, si evidenzia la necessità di ricerca di soluzioni progettuali per l'ottimizzazione dei seguenti punti del tracciato preliminare:

- Rotatoria a due livelli e bretella di collegamento alla Venaria Reale
 - criticità idrauliche connesse alla Gora dei Ronchi (e rii Madonnina e Valsorda)
 - ingombro e occupazione di suolo agricolo e frazionamento dell'attuale proprietà fondiaria,
 - interferenza con un corridoio vegetazionale di pregio in Venaria Reale,
 - adiacenza del tracciato a ricettori residenziali
 - Svincolo su via Stefanat
 - occupazione di suolo agricolo di alta qualità,
 - interferenza con due recettori (C.na Lagna e Carrozzeria),
 - interferenza con la Gora dei Ronchi,
 - ricercare delle soluzioni progettuali per garantire la protezione dell'area interessata dai pozzi,
 - Nodo di svincolo direzione SP2 e direzione Caselle
 - interferenza con l'argine in sponda sinistra dello Stura,
 - indicare gli accessi pedonali e ciclabili nei pressi del tracciato stradale in Borgaro T.se per la fruizione turistica dell'area naturalistica
 - necessità di messa in sicurezza dal punto di vista idraulico
 - Sezione stradale asse principale a valle dello svincolo di Caselle
 - galleria artificiale prossima alla C.na Formiche
 - tratto in affiancamento alla SP2
 - rotatoria prossima all'innesto della tangenziale di Torino
- dovranno essere indicati i seguenti parametri tecnici:
1. quantificazione di scavi e riporti;
 2. produrre un bilancio complessivo degli inerti;
 3. individuare la natura, la qualità e la provenienza dei materiali necessari per la costruzione dell'opera;
 4. specificare le eventuali cave di prestito, da cui ricavare il materiale, individuare i percorsi possibili sulla viabilità;
 5. indicare su quali aree si pensa di poter installare gli eventuali cantieri 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;
- dovrà essere fornita una valutazione della possibile evoluzione dell'area in caso di non realizzazione dell'opera prevista in progetto;
- dovranno essere verificate ed approfondite le seguenti tematiche idrogeologiche:
1. specificare le soluzioni tipologiche da adottare, al fine di non alterare il regime idraulico dell'area;
 2. approfondire gli effetti sul territorio dell'alluvione ottobre 2000 consultando:
 - "Studio finalizzato alla sistemazione idrogeologica del T. Stura di Lanzo (Martina)", in cui si segnala l'erosione della sponda destra della Stura in prossimità del Polo Nord di Venaria;
 - "Studio dei rii minori tra la Stura di Lanzo e i T. Ceronda e Casternone";
 3. analizzare la fattibilità di un'opera di difesa spondale nell'area del Polo Nord di Venaria - Martini - Trucco, in cui sono riconoscibili una serie di antiche linee di drenaggio potenzialmente riattivabili dallo Stura;
 4. studiare l'interferenza tra l'assetto idrogeologico degli acquiferi presenti e l'eventuale variazione del regime delle acque profonde una volta realizzata l'opera.

4. In riferimento ai contenuti del **quadro ambientale** si rileva che:

- **In generale** è necessario che sia posta maggior attenzione nella descrizione dei metodi d'indagine utilizzati ovvero che si esplicitino tutti i passi attraverso i quali si giunge alla definizione dei seguenti livelli di analisi :
 1. Valutazione della qualità dello Stato Attuale
 2. Valutazione delle principali sorgenti d'Impatto sul territorio
 3. Valutazione delle diverse componenti d'Impatto Ambientale
 4. Valutazione degli Impatti Significativi

5. Valutazione delle Impatti Residui (dopo le mitigazioni).

● **Su Paesaggio e patrimonio storico, artistico e culturale:**

- dovrà essere ricercata una mitigazione su tutto il tracciato, con particolare riguardo all'attraversamento delle aree nella zone di parco del Parco della Mandria.
In particolare per quest'ultima area si ritiene che il tracciato proposto possa essere suscettibile di un'approfondito lavoro di ottimizzazione progettuale, volto a rendere l'infrastruttura il più possibile inserita ed integrata nel territorio, tenendo presente quanto già disposto dalle Norme di attuazione del Piano d'Area del Parco della Mandria, che impongono di prevedere "incroci a raso".
- dovrà essere focalizzata l'attenzione oltre all'attraversamento dei paesaggi di pregio, anche delle aree di scarso valore intrinseco, marginali o degradate prevedendone, un recupero ed una riqualificazione dal punto di vista naturalistico-ambientale;
- dovrà essere maggiormente analizzata la situazione post-operam per la valutazione degli effetti prodotti sull'ambiente dalla realizzazione dell'opera, e ai conseguenti interventi di mitigazione che si intenderà adottare;
- dovrà essere ricercata una mitigazione dell'effetto barriera e di frammentazione che il manufatto produrrà a livello di paesaggio, di ecosistemi e di struttura irrigua;
- dovranno essere individuate le interferenze del progetto con la struttura irrigua e la realtà fondiaria esistente;

● **Su Flora/Fauna/ecosistemi**

la metodologia E.L.I. proposta per le indagini, dovrebbe essere integrata dalla:

- valutazione della presenza e ubicazione di ambienti che hanno rilevanza per la fauna, come i corridoi ecologici;
- valutazione della frammentazione territoriale che incide significativamente sulle possibilità di spostamento della fauna;
- estensione delle analisi sui gruppi di vertebrati ed invertebrati;
- indagini faunistiche approfondite sugli ungulati;
- indicazione dell'estensione territoriale delle indagini;
- redazione di carte tematiche post-operam idonee a inquadrare le varie componenti ambientali, in modo da poter valutare il differenziale in assenza e in presenza dell'opera;
- integrare lo S.I.A. con un'analisi idrobiologica che prenda in esame l'impatto che l'argine e l'intubazione dei rii minori avranno sulle componenti biotiche del fiume e delle fasce riparie;
- analisi per ciascuna delle macrocriticità individuate ed attese delle mitigazioni volte a minimizzare l'impatto.
- la valutazione delle diverse componenti dovrà essere fatta utilizzando i metodi concordati con ARPA relativamente alla componente di valutazione degli impatti sulle componenti ecosistemiche (Metodo ELI e Metodi sviluppati da ARPA nell'ambito di studi per analisi di area vasta effettuati per la Provincia di Torino).
In particolare è necessario che si ponga attenzione alla esplicitazione per le diverse alternative localizzative (di tracciato) e progettuali (tipologie realizzative).

● **Su Acque superficiali e sotterranee:**

- evidenziare le ricadute (e le possibili mitigazioni) sullo stato qualitativo dello Stura e degli altri rii minori coinvolti derivanti dalla necessità di risolvere le problematiche idrauliche, con particolare riguardo alla qualità idrobiologica dei corpi idrici.
- evidenziare le soluzioni e precauzioni tecniche da adottare nei confronti dell'attraversamento del campo pozzi idropotabili in Venaria. In ogni caso dovrà essere prodotta una cartografia di dettaglio che evidenzia la non interferenza del tracciato o delle opere connesse con le "zone di tutela assoluta" dei singoli pozzi.

● **Su suolo e sottosuolo**

- con riferimento all'uso agrario ed alla realta' fondiaria esistente, evidenziare tutti gli accorgimenti e le soluzioni progettuali messi in atto per ripristinare l'accesso ai fondi, la viabilita' interpodereale e la continuita' del reticolo irriguo.

● **Su Traffico/viabilita':**

- prevedere nei tratti di attraversamento della linea ferroviaria Torino-Ceres, la continuita' del servizio durante la fase di cantiere;
- analizzare le soluzioni viabili per i servizi di trasporto pubblico i cui percorsi saranno variati con la nuova viabilita' in progetto.

● **Rumore:**

- dovra' essere fornita una mosaicatura dei piani di zonizzazione dei Comuni interessati (Venaria e Borgaro T.se);
 - dovranno essere studiati i flussi di traffico e la modellizzazione acustica in funzione di diversi scenari ipotizzabili;
 - dovra' essere analizzato il clima acustico ante-operam (Campagna di monitoraggio);
 - dovra' essere presentata un'analisi dell'impatto acustico per la fase di cantiere.
 - dovranno essere utilizzati all'interno delle fasce di pertinenza dell' infrastruttura e in assenza del "decreto strade" (decreto che stabilisce i limiti propri delle infrastrutture stradali) i limiti inseriti nella bozza del decreto stesso per le nuove infrastrutture (64 dB(A) diurni e 54 dB(A) notturni)
- in considerazione fuori di tali fasce le Bozze di Classificazione Acustica dei Comuni di Venaria e Borgaro (anche se non ancora adottati dai Comuni stessi) e degli specifici limiti definiti per le aree interessate dalla nuova infrastruttura.

● **Mitigazioni e compensazioni ambientali:**

- dovra' essere fornita la definizione di eventuali interventi di mitigazione riferiti alle singole componenti ambientali, nonche' delle iniziative di compensazione degli effetti negativi del progetto sullo stato ambientale, a fronte di una valutazione degli impatti residui.

Ritenuto in sintesi che:

- il piano di lavoro presentato, unitamente agli elaborati progettuali, necessita dei chiarimenti e delle integrazioni sopra elencate;
- lo studio di impatto ambientale dovra' essere redatto secondo la struttura prevista dall'allegato D "Contenuti dello studio di impatto ambientale di cui all'articolo 5, da redigere ai fini della fase di valutazione (in conformita' alle indicazioni dell'allegato C del D.P.R. 12aprile 1996)", della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40, vale a dire secondo i quadri programmatico, progettuale e ambientale. Esso dovra' inoltre essere corredato da una sintesi redatta in linguaggio non tecnico, tale da consentire la comprensione e la valutazione da parte del pubblico.

Visti i verbali della Conferenza dei Servizi ;

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

Vista la L.R. N. 56 del 1977 e s.m.i.

Vista la D.G.P. n. 1318-249021 del 20/11/2000

Vista la Legge 241/90 e 340/2000

Vista la Legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i. *Disposizioni concernenti la compatibilita' ambientale e le procedure di valutazione;*

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

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;

DETERMINA

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

1. di esprimere, in merito agli elaborati presentati per la redazione di Studio di Impatto Ambientale, circa il progetto di "La Venaria Reale - Circonvallazioni di Venaria e Borgaro Torinese" - Comune di : Torino, Venaria Reale e Borgaro T.se, presentato dal Raggruppamento Temporaneo di imprese : Progin S.p.A. - Fiatengineering S.p.A. - Alpina S.p.A. - Ing. Giovannini - Ing. De Michelis, con sede in via Arrigo Cavaglieri 26, 00173 Roma, con istanza del 13/06/2001, 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 e s.m.i., parere favorevole subordinatamente al chiarimento e alle integrazioni esplicitati in premessa;
2. che lo studio di Impatto Ambientale dovrà essere redatto secondo la struttura prevista dall'allegato D "Contenuti dello studio di impatto ambientale di cui all'articolo 5, da redigere ai fini della fase di valutazione (in conformità alle indicazioni dell'allegato C del D.P.R. 12aprile 1996)" della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i., 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;
3. di dare atto che si è provveduto a dare informazione circa l'assunzione del presente atto all'Assessore competente.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso avanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data: 10/08/2001

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina