

GIUNTA PROVINCIALE DI TORINO

Verbale n. 4

Adunanza 28 luglio 2009

OGGETTO: CIRCONVALLAZIONE DI CARMAGNOLA – COLLEGAMENTO TRA LA S.R. N. 20 “COLLE DI TENDA E DELLA VALLE ROJA”, LA S.P. N. 393 “VILLASTELLONE” E LA S.P. N. 661 “DELLE LANGHE”.

COMUNE: CARMAGNOLA.

PROPONENTE: PROVINCIA DI TORINO – SERVIZIO GRANDI INFRASTRUTTURE.

PROCEDURA: V.I.A. ART. 12 L.R. N. 40/98 E S.M.I.

GIUDIZIO POSITIVO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.

Protocollo: 65 – 28718/2009

Sotto la presidenza del dott. ANTONIO SAITTA si è riunita la Giunta Provinciale, regolarmente convocata, nella omonima Sala, con l'intervento degli Assessori: GIANFRANCO PORQUEDDU, CARLO CHIAMA, ALBERTO AVETTA, MARCO BALAGNA, PIERGIORGIO BERTONE, UGO PERONE, MARIAGIUSEPPINA PUGLISI, ROBERTO RONCO, ALESSANDRA SARTORIO, IDA VANA e con la partecipazione del Segretario Generale BENEDETTO BUSCAINO.

È assente l'Assessore UMBERTO D'OTTAVIO.

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

A relazione dell'Assessore Ronco.

Premesso che:

- in data 07/03/2008, il Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino, ha depositato presso l'ufficio di deposito progetti provinciale – Sportello Ambiente – corso Inghilterra 7/9 Torino, ai sensi dell'art. 12, comma 1 della l.r. 40/1998 e s.m.i., copia degli elaborati, allegati alla domanda per la pronuncia di compatibilità ambientale, relativamente al progetto Circonvallazione esterna all'abitato di Carmagnola – Collegamento esterno tra la SR n. 20 del “Colle di Tenda e della Valle Roja”, la SP n. 393 “di Villastellone” e la SP n. 661 “delle Langhe” localizzato nel Comune di Carmagnola;
- Il progetto presentato rientra nella seguente categoria progettuale di cui agli allegati alla legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i.: n. 28 dell'allegato B2, strade extraurbane secondarie provinciali, di competenza della Provincia;

- Il tracciato ricade inoltre per circa 445 metri in un'area SIC entro i confini del Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po, pertanto si è provveduto ad attivare contestuale alla procedura di VIA il procedimento di Valutazione d'incidenza ex-Direttive 43/92/CEE e 79/409/CEE;
- Il proponente ha dato avviso dell'avvenuto deposito degli elaborati sul quotidiano "Il Giornale del Piemonte", pubblicato in data 07/03/2008, ai sensi dell'art. 12, secondo comma, lettera b) della LR 40/98 e ai sensi del D.P.G. 16 novembre 2001 n. 16;
- In precedenza, il progetto era stato sottoposto alla fase di verifica ai sensi dell'art. 10 della LR n.40/98, conclusa con Determinazione Dirigenziale n. 38-496176/2005 in data 15/12/2005, che aveva sancito la necessità di sottoporre l'opera alla fase di valutazione;
- La comunicazione di avvenuto deposito degli elaborati e di avvio del procedimento della Fase di Valutazione e giudizio di compatibilità ambientale della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 12, della L.R. n. 40/1998, è avvenuta mediante pubblicazione sul B.U.R. n°12 del 20/03/2008;
- L'intervento si configura come formazione ex novo di una bretella di collegamento fra la S.P. n. 661 "delle Langhe", lo svincolo autostradale di Carmagnola della A6, la S.P. n. 393 "di Villastellone" e la S.R. n. 20 "del Colle di Tenda e della Valle Roja", creando una circonvallazione Nord-Est all'abitato di Carmagnola;
- Il progetto é rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico 45 giorni e su di esso non sono pervenute osservazioni;
- Per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con D.G.P. 63-65326 del 14/04/1999 e s.m.i.; l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA (note del 28/05/2008, del 02/07/2009 e del 17/07/2009) e con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico presenti in atti;
- Ai fini della semplificazione dell'azione amministrativa contestualmente al procedimento previsto dall'art.13 della L.R.40/98, è stata indetta la Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo, ai sensi degli art. 14-bis e 14-ter, della legge 241/90 e s.m.i, al fine di effettuare l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nella procedura di VIA o di interessi coinvolti in più procedimenti amministrativi ad essa connessi, nonché per acquisire autorizzazioni, nulla osta, pareri o altri atti di analoga natura anche di altre amministrazioni pubbliche;
- La prima seduta della Conferenza dei Servizi si è svolta in data 04/04/2008 presso la sede dell'Area Ambiente della Provincia di Torino, Via Valeggio n. 5, Torino;
- In data 09/04/2008, è stato effettuato un sopralluogo sul sito in esame, al fine di acquisire ulteriori informazioni istruttorie;
- Nell'ambito dell'istruttoria dell'organo tecnico, al fine di approfondire l'analisi del progetto, sono stati attivati alcuni tavoli tecnici specifici:
 - in data 16/04/2008 sugli aspetti: Inserimenti ambientali, mitigazioni e ambiente naturale;
 - in data 18/04/2008 sull'impatto acustico;
- Dall'esame della documentazione presentata, da quanto emerso dagli approfondimenti svolti dall'Organo Tecnico con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA, nonché a seguito del sopralluogo sul sito, ai fini del completamento dell'istruttoria il Servizio VIA ha provveduto a comunicare al Proponente l'elenco delle integrazioni necessarie per il completamento dell'istruttoria con nota prot.n.0500336/2008 del 17/07/2008;
- Il proponente ha richiesto in data 3/11/2008 una proroga di ulteriori 120 giorni rispetto al termine di consegna delle integrazioni (accolta con nota prot.n.815020 del 27/11/2008) ed ha successivamente trasmesso la documentazione richiesta con nota n.0231759/2009 del 18/03/2009. Successivamente ha spontaneamente integrato la documentazione in data 22/4/2009 fornendo la relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12 dicembre 2005, che costituisce elemento essenziale per le valutazioni di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42/2004;
- In data 17/06/2009 si è tenuto il secondo Organo Tecnico per l'analisi della documentazione integrativa, a seguito del quale sono stati trasmessi ulteriori elaborati in data 05/06/2009 di aggiornamento del progetto definitivo;

- In data 17/06/2009 si è tenuta la terza riunione dell' Organo tecnico e la riunione conclusiva della Conferenza dei Servizi per l'analisi della documentazione integrativa;

Rilevato che:

Finalità e motivazioni

Il progetto trae le sue motivazioni fondamentali nella realizzazione di una circonvallazione all'abitato di Carmagnola, attualmente gravato da un cospicuo traffico di attraversamento sulle ex strade statali 20, 393 e 663. L'intervento si configura come un semianello che delimita a nord ed est l'abitato cittadino, sgrava lo stesso dal traffico tra la provincia di Cuneo e quella di Torino che oggi attraversa l'abitato di Carmagnola (Via Sommariva - S. Rita - Via Poirino-Cavalcaferrovia - Via Torino - Salsasio - Via Chieri); presenta inoltre un'interconnessione diretta con l'autostrada A6 Torino - Savona;

L'intervento è previsto nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2008-2010 dell'Amministrazione Provinciale di Torino, codice HD055 per un importo di € 14.719.000,00;

Interventi connessi

Il progetto risulta funzionale alla costruzione della bretella sud di Carmagnola, in capo ad ANAS, che collega la ex SS. 20 con il nuovo casello autostradale di Carmagnola sud sulla A6, e la ex SS. 661 delle langhe. Questo intervento, unito al precedente, completa per $\frac{3}{4}$ l'anello di circonvallazione all'abitato di Carmagnola;

Il progetto risulta inoltre funzionale alla prevista realizzazione di un PRUST nella parte sud - est dell'abitato, ed alla zona industriale dell'ex stabilimento Teksid;

Localizzazione

Il territorio interessato dal progetto si inserisce in un contesto geomorfologico costituito dal sistema di pianure lievemente ondulate con pendenza media verso ovest - nord ovest (paleoalveo del torrente Tanaro). La quota altimetrica media riferita al territorio del comune di Carmagnola è di 242 m s.l.m. ed è riferibile anche all'area di progetto;

La maggior parte del tracciato si estende in area agricola caratterizzata dalla presenza di prati, campi coltivati a seminativi (mais, melica, grano), pioppeti. Lungo il reticolo idrografico e lungo i confini degli appezzamenti coltivati risulta apprezzabile la presenza di specie arboree che interrompono l'orizzonte delle aree coltivate;

Il sistema idrografico principale presente nell'area di intervento è rappresentato da una serie di canali irrigui e rii minori che intersecano in più punti l'asse viario in progetto;

Tra gli indicatori di tipo socio - economico, il comparto agricolo (con presenza diffusa e ben strutturata sul territorio) e la presenza di alcuni insediamenti produttivi di piccole e medie dimensioni risultano essere gli elementi più caratterizzati della realtà produttiva del territorio. Le analisi esposte indicano la presenza di un territorio caratterizzato, da carichi antropici di tipo sia puntuale, dislocati essenzialmente negli agglomerati urbani (Molinasso, concentrico, fraz Fumeri), sia di tipo diffuso (presenza di agricoltura intensiva ed allevamenti animali);

Alternative

La scelta del tracciato è stata condizionata da una serie di vincoli urbanistici, ambientali ed idrogeologici;

Nel progetto definitivo sono state riportate n. 8 alternative di tracciato;

La soluzione scelta, così come descritto negli elaborati allegati all'istanza e nelle successive integrazioni, sviluppa la soluzione con il prolungamento del tracciato a sud-est. La scelta di tale tracciato è supportata sia da valutazioni di sostenibilità ambientale con il contesto territoriale di riferimento sia da considerazioni di ordine trasportistico, in quanto vengono evidenziate le sinergie con i futuri interventi di realizzazione del nuovo casello Carmagnola Sud (autostrada A6) e la bretella di collegamento tra quest'ultimo e la S.S. 20 progettata da A.N.A.S.;

Evoluzione ed affinamento del tracciato definitivo

Nell'ambito della fase di valutazione sono state fornite dal proponente integrazioni e chiarimenti al progetto definitivo, fornendo dei chiarimenti nell'ambito delle conferenze dei servizi, e ciò in relazione alle problematiche via via evidenziate da parte degli enti partecipanti all'organo tecnico ed alle conferenze dei servizi;

Nel corso della procedura di valutazione ambientale il progetto ha subito un'evoluzione in particolare in merito ai seguenti punti:

- la scelta di accostare il più possibile il tracciato parallelamente all'autostrada A6,
- lo scostamento ulteriore del tracciato in prossimità dell'abitato di Chicco Grosso,
- il posizionamento dell'interconnessione con la S.S. 661 a sud degli abitati di Fumeri e Cavalleri,
- uno studio approfondito sul rumore e la previsione di interventi di mitigazione acustica,
- uno studio idraulico sugli attraversamenti dei corsi d'acqua,
- l'abbassamento della livelletta nel tratto a nord,
- la previsione di interventi di mitigazione e compensazione ambientale;

Nell'istruttoria tecnica si è tenuto pertanto conto dell'evoluzione del progetto susseguitasi nel tempo, ed è stato verificato, con ogni soggetto per le rispettive competenze, che le rielaborazioni del progetto per effetto delle richieste di integrazioni successive, non con-travvenissero a precedenti disposizioni;

L'analisi delle documentazioni prodotte dal proponente è avvenuta pertanto da parte dei soggetti coinvolti nella procedura di VIA, ponendo particolare attenzione all'integrale recepimento nella stesura finale del progetto di tutte le prescrizioni impartite dagli organi competenti;

Dati di traffico previsto suddiviso in periodo diurno e notturno

L'infrastruttura in progetto è stata idealmente suddivisa nei seguenti tratti, caratterizzati da valori di traffico omogenei:

- tratto tra l'intersezione con la SS 20 e con la SS393
- tratto tra l'intersezione con la SS393 e con la SP129
- tratto tra l'intersezione con la SP 129 e con la SS661;

Per quanto riguarda le caratteristiche temporali di utilizzo di tale infrastruttura, è stata rivista la distribuzione del traffico giornaliero aumentando la percentuale di traffico notturno rispetto al traffico veicolare diurno (dal 10% circa al 20%) ed aumentando di conseguenza il traffico totale giornaliero (fino a circa 1200 veicoli/giorno in funzione dei singoli tratti presi in considerazione);

I nuovi dati di traffico sono riassunti nella tabella e nella figura seguenti: la suddivisione in veicoli pesanti e leggeri è stata ricavata ipotizzando una percentuale di veicoli pesanti pari al 13% del totale, mentre il traffico previsto in periodo notturno è stato considerato pari al 20% del traffico previsto in periodo diurno;

| Tratto | TGM | Periodo diurno (06.00 - 22.00) | | Periodo notturno (22.00 - 06.00) | |
|--------------------------------------|------------------------------------|---|---|---|---|
| | TOTALE VEICOLI (veicoli / g) | Media veicoli leggeri (veicoli / ora) | Media veicoli pesanti (veicoli / ora) | Media veicoli leggeri (veicoli / ora) | Media veicoli pesanti (veicoli / ora) |
| S.S.20 - S.S.393 (direzione N-S) | 11256 | 557 | 83 | 111 | 16 |
| S.S.393 - S.P.129 (direzione N-S) | 15592 | 771 | 115 | 154 | 23 |
| S.P.129 - S.S.661 (direzione N-S) | 17856 | 883 | 132 | 176 | 26 |
| S.S.661 - S.P.129 (direzione S-N) | 16912 | 836 | 125 | 167 | 25 |
| S.P.129 - S.S.393 (direzione S-N) | 19040 | 941 | 141 | 188 | 28 |
| S.S.393-S.S.20 (direzione S-N) | 26080 | 1289 | 193 | 258 | 38 |

Note: TGM = Traffico Giornaliero Medio

Descrizione

Il tracciato di seguito descritto è quello definitivo elaborato dai progettisti in seguito alle osservazioni ricevute dal Progetto definitivo in Conferenza di Servizi ed alle ottimizzazioni effettuate per minimizzare l'impatto ambientale;

Esso ha un'estensione, al netto dello sviluppo delle rotonde, di circa 10,840 m, esclusivamente su rilevato (eccetto i sovrappassi sui canali e la ferrovia) e con n° 8 rotatorie di regolazione delle intersezioni;

L'infrastruttura in progetto è di seguito brevemente descritta:

- **Rotatoria R0:** è prevista all'intersezione con la S. R. n. 20 "del Colle di Tenda e della Valle Roja" e della S.C. di San Grato. Non fa parte delle opere in progetto di competenza della Provincia di Torino, ma verrà realizzata nell'ambito del progetto ARES (Agenzia Regionale delle Strade) di allargamento della S.R. 20;
- **Tratta T1 da Rotatoria R0 alla R1:** ha una lunghezza di m. 1.147,70 circa; il tracciato percorre la zona ambientalmente più sensibile. Il tracciato entra nell'area Parco per 445m in zona agricola ed interseca n. 4 canali, dei quali tre sono a distanza molto ravvicinata (due rami derivati dalla Gora di Moneta, la Gora del Naviglio Nuovo e un ramo di collegamento con la Gora del Po Morto considerato scolmatore del Naviglio Nuovo);
- **Rotatoria R1:** è prevista all'intersezione con la Strada Comunale del Pochettino;
- **Tratta T2 da Rotatoria R1 alla R2:** ha una lunghezza di m. 2070,80 circa; il tracciato corre sul sedime della strada comunale del Molinasso, (sterrata dalla S.C. del Pochettino alla S.P. 393), in area completamente agricola. Nella prima parte e fino all'incrocio con le strade vicinali di Fra Luigi – San Marco, devia leggermente a nord fuori asse in modo da evitare l'interferenza con la cascina e l'edicola devozionale. Ritorna poi in asse della S.C. al Molinasso fino all'intersezione con la S.P. 393;
- **Rotatoria R2:** è prevista all'intersezione con la S. P. n. 393 "di Villastellone" e accoglie anche l'innesto della Strada comunale al Molinasso proveniente da est, affiancata parallelamente alla circonvallazione;
- **Tratta T3 da Rotatoria R2 alla R3:** ha una lunghezza di m. 3280,87 circa; E' previsto l'attraversamento in sovrappasso alla ferrovia in affiancamento all'opera di scavalco comunale esistente. Il nuovo ponte accoglie la corsia di marcia nord (direzione Torino) della circonvallazione e la carreggiata della strada comunale al Molinasso opportunamente deviata in percorrenza parallela rispetto alla variante. Sulla infrastruttura di scavalco esistente viene a collocarsi la corsia di marcia sud (direzione Cuneo) della circonvallazione e la pista ciclo-pedonale di affiancamento che percorre in parallelismo l'intero tracciato. Dopo lo scavalco ferroviario la strada procede con un curvone verso sud attraversando due volte il rio dei Cocchi, sottopassando per tre volte altrettanti cavalcavia autostradali stante l'affiancamento in parallelo alla proprietà autostradale ad una distanza di 15 metri. Con un'ultima curva si attraversa il rio San Pietro e ci si atterra con intersezione a rotatoria sulla via Umberto II;
- **Rotatoria R3:** è prevista all'intersezione con la via Umberto II che corre immediatamente a Sud del confine della Teksid nei pressi della Frazione Chicco Grosso;
- **Tratta T4 da Rotatoria R3 alla R4:** ha una lunghezza di m. 242,87 circa; la strada è prevista a quattro corsie tipo B e si allontana dalla frazione Chicco Grosso per permettere la realizzazione di una separazione fisica costituita da una duna in terra di contenimento delle emissioni acustiche e inquinanti da realizzarsi sul sedime della strada comunale attuale;
- **Rotatoria R4:** è prevista all'intersezione con l'innesto provvisto di barriera a pedaggio per lo svincolo autostradale di Carmagnola della A6, accoglie l'innesto del controviale della zona industriale;
- **Tratta T5 da Rotatoria R4 alla R5:** ha una lunghezza di m. 237,47 circa; viene ampliato il sedime della comunale già esistente, di servizio alla zona industriale limitrofa e di

- collegamento con l'autostrada A6. In questa tratta, la strada è prevista a quattro corsie tipo B, con affiancamento di un controviale a servizio della zona industriale;
- **Rotatoria R5:** è prevista all'intersezione con la S.P. n.129 "di Carmagnola", accoglie l'innesto del controviale della zona industriale;
 - **Tratta T6 da Rotatoria R5 alla R6:** ha una lunghezza di m. 750,69 circa; La tratta percorre in rettilineo dei campi coltivati;
 - **Rotatoria R6:** è prevista all'intersezione con la strada vicinale di Fervasio e avrà la funzione di collegamento alla viabilità del futuro P.R.U.S.S.T. "Eurokarma 2000" e sarà collegata al sovrappasso autostradale esistente;
 - **Tratta T7 da Rotatoria R6 alla R7:** ha una lunghezza di m. 2165,25 circa; si ritorna in affiancamento all'autostrada sottopassando tre cavalcavia autostradali nei rispettivi rilevati di accesso e mantenendo una distanza dalla proprietà autostradale di 15 metri;
 - **Rotatoria R7:** è prevista all'intersezione con la S.P. n. 661 "delle Langhe" come attestamento finale sud della circonvallazione;

Caratteristiche geometriche

Sezioni in progetto

La sezione stradale in progetto prevede in generale una piattaforma stradale, classificabile come C1 secondo le norme del D.M. 05.11.2001;

La carreggiata ha una dimensione totale di m 10,50 così distribuiti:

- n. 2 corsie da 3,75 m.
- n. 2 banchine da 1,50 m.

Nella tratta R3-R5 è prevista una differente piattaforma stradale con n. 4 corsie, classificabile come B1 secondo le norme del D.M. 05.11.2001 per una carreggiata di m 21,00, così distribuiti:

- n. 4 corsie da 3,75 m.
- n. 2 banchine laterali da 1,75 m.
- n. 1 banchina spartitraffico centrale da 2,50 m.

Raccordi con la viabilità esistente

I raccordi tra l'opera in progetto e la viabilità esistente saranno realizzati, come detto, mediante la costruzione di n. 8 rotatorie (di cui quella all'innesto con la S.R. n° 20 "del Colle di tenda e della Valle Roja" da realizzarsi dall'Agenzia regionale delle Strade - prossimamente S.C.R. Piemonte) con un diametro esterno di circa 50 metri;

Opere d'arte

Le principali opere d'arte previste sono:

- adeguamento dell'esistente sovrappasso ferroviario con aumento della carreggiata da 8 m attuali a 12 m,
- interferenza con i corsi idrici superficiali risolta con opere d'arte come di seguito indicato:
 - Ponte Scolmatore Naviglio nuovo con funzioni di sottopasso viabile;
 - Viadotto di circa 80 m per risolvere le interferenze con i rii presenti in zona Molinasso (Naviglio Nuovo / Gora di Moneta) con funzioni di sottopasso viabile;
 - Scatolare Scolmatore Gora di Moneta;
 - Ponticello Rio dei Cocchi 1;
 - Ponticello Rio dei Cocchi 2;
 - Ponticello Rio San Pietro.

A seconda della loro dimensione ed importanza sono stati previsti appositi attraversamenti al di sotto del rilevato stradale con piccoli ponti in c.a.p. o tombini in c.a., dimensionati in modo opportuno in base alle indicazioni della relazione idraulica presentata dal proponente e alle prescrizioni fornite in sede istruttoria dalla Regione Piemonte - Settore OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico;

Cantierizzazione

Il cantiere in esame, si articolerà in:

- N. 2 “campi base”, recintati, che serviranno come base logistica e di coordinamento per tutte le attività lavorative svolte nei sottocantieri. All'interno dell'area destinata al campo base sono previste l'installazione degli impianti e dei servizi di cantiere;
- sottocantieri stradali, posizionati lungo il tratto di strada interessato dalle lavorazioni;

La realizzazione del progetto prevede una fase di realizzazione piuttosto lunga (2 anni); l'adozione di specifiche modalità operative e di tutte le mitigazioni già previste dal proponente nel S.I.A. devono trovare una rigorosa applicazione soprattutto nei riguardi delle aree interne al S.I.C. – Z.P.S. e delle zone prossime all'abitato;

Ai fini di una corretta prevenzione dell'inquinamento ambientale e per preservare i caratteri di naturalità presenti si ritiene necessario che, in fase esecutiva, si proceda preliminarmente alla redazione di un documento unitario che descriva tutte le attività previste in fase esecutiva, nonché planimetrie dell'area di cantiere comprensiva degli stoccaggi inerti e degli eventuali impianti fissi. Tutte le lavorazioni, la movimentazione degli inerti e quant'altro necessario alle attività di cantiere dovrà avvenire unicamente nelle aree individuate nella fase di progettazione esecutiva;

Piano reperimento inerti

Per la realizzazione delle opere in progetto occorrono complessivamente circa 338.000 metri cubi di materiale, di cui circa 264.000 metri cubi per formazione del rilevato stradale e circa 49.000 metri cubi di terreno vegetale per rivestimento scarpate del corpo stradale e riempimento rotonde;

Dallo scotico provengono circa 55.000 metri cubi di terreno vegetale che saranno in gran parte (49.000 m³) stoccati e riutilizzati per il rivestimento vegetale delle scarpate;

I materiali provenienti dagli scavi vengono per circa un terzo riutilizzati in rilevato, mentre i restanti due terzi vengono portati in discarica;

Per quanto riguarda il materiale inerte per la realizzazione dei rilevati stradali, esso verrà recuperato in percentuale variabile, a seguito delle necessarie prove di verifica, dal materiale di scavo nell'ambito del cantiere; in questa fase tale percentuale è stimata pari al 30%;

Per quanto riguarda il manto stradale nelle integrazioni è stato precisato di utilizzare bitume riciclato, secondo la tecnologia CGS GROUP (riciclaggio a freddo), che consente, oltre ad un risparmio economico e ambientali, di avere una struttura stradale con caratteristiche di elevata resistenza;

Da un punto di vista della sostenibilità ambientale dell'intervento l'utilizzo dei materiali riciclati per il manto stradale, sottofondi ecc..., tale indicazione progettuale dovrà essere riportata come prescrizione nel capitolato per l'appalto dell'opera, facendo riferimento alle normative tecniche attualmente in vigore;

Considerato che

Sulla base dell'istruttoria tecnica coordinata, dagli elementi acquisiti nelle sedute della Conferenza dei Servizi, l'Organo Tecnico Provinciale, istituito con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 63-65326 del 14/04/1999 ai sensi dell'articolo 7 della Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40, ha elaborato la **Relazione Generale sull'Istruttoria dell'Organo Tecnico**, in atti, trasmessa all'Assessore competente con nota prot. 583914/LB6 del 17/07/2009;

Si sintetizzano di seguito gli elementi più significativi, emersi nell'ambito dell'istruttoria:

1. DAL PUNTO DI VISTA AMMINISTRATIVO

- Il procedimento di rilascio del giudizio di compatibilità ambientale, in ordine al progetto in argomento, ha coordinato i seguenti pareri, nulla osta, consensi o provvedimenti di analoga natura depositati in atti;

| norme/procedimenti | Ente | Parere |
|--------------------|------|--------|
|--------------------|------|--------|

| | | |
|---|---|--|
| Vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142, lettera c, del D.Lgs. 42/04 Il tracciato risulta intersecare con l'area parco del fiume Po e le fascia di 150 m dalle sponde di acque pubbliche (Rio Ceresole, Naviglio Nuovo, Gora del Po Morto, Canale S. Grato, Gora della Moneta, Rio dei Cocchi e Rio S. Pietro) | Regione – Settore Gestione Beni Ambientali | espresso parere in data 15/07/2009 prot. 30303/0814 in cui si evidenzia che l'autorizzazione risulta in capo al comune. |
| | Comune di Carmagnola | favorevole espresso in sede di CdS: 17/06/2009 |
| Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/04, D. Lgs. 163/2006, art. 95-96 | Ministero per i beni e le Attività Culturali Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte | nota prot.n.4672 classe 04.04.19/109.2 all del 6/7/2009 |
| Interferenze con fasce fluviali | Il tracciato ricade all'interno di Aree delimitate dalla fascia C: Comune | favorevole espresso in sede di CdS: 17/06/2009 |
| | AIPO | nota prot.n.14352 del 4/4/2008 |
| Interventi in acque pubbliche e/o sedime demaniale (autorizzazione linea idraulica ex R.D. 523/1904) | Regione – Settore OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico (IV - VI categoria) | nota prot.n.28542/14.03 del 17/04/2008 nota prot. 44898/14.06 del 15/06/2009 nota prot.n.50797/14.06 del 07/07/2009 carezza documentazione: |
| SIC e ZPS Valutazione d'incidenza : Regione Aree Protette | Regione Settore Pianificazione Aree Protette | prot. n.14481/DB10.10 del 10.7.2009 |
| Interferenza con l'area a Parco | Parere Parco Fluviale del Po | nota prot.n.602 del 17/04/2008 ed in sede di CdS: 17/06/2009 |
| Interferenza sede ferroviaria | Parere RFI | In sede di sopralluogo |
| Interferenza elettrodotti | Enel | nostro prot.n.254480 del 8/04/2008 nostro prot.n.440996 del 16/06/2009 |
| | Terna | nostro prot.n.277909 del 17/04/2008 |
| Interferenza rete fognaria | SMAT | nota prot.n.29796 del 6/05/2008 |
| Variante urbanistica | Comune di Carmagnola | nota prot.n.0015651 del 21/04/2008 favorevole espresso in sede di CdS:17/06/2009 |
| Strade non provinciali | Regione Piemonte – Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità e Infrastrutture | nota prot.n.4230/12.2 fas.3 del 17/04/2008 |
| | Interferenza autostrada: ANAS – Torino | in sede di CdS: 17/06/2009 |
| | Autostrada Torino Savona spa | in sede di CdS: 17/06/2009 |

- Nell'ambito del procedimento di VIA è stato acquisito, da tutti i soggetti sopra richiamati, un parere di massima favorevole al rilascio delle autorizzazioni di propria competenza;
- Non vengono ricomprese nel presente provvedimento le seguenti autorizzazioni:
 - autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 142, lettera c, del D.Lgs. 42/04 – da parte del Comune di Carmagnola, vista la recente nomina da parte del Comune di Carmagnola della Commissione Locale per il Paesaggio, ed il conseguente passaggio della competenza autorizzativa al Comune, onde evitare un ulteriore allungamento dei tempi per la conclusione del presente procedimento;
 - autorizzazione linea idraulica (ex R.D. 523/1904) – da parte della Regione Piemonte, Settore OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico, in quanto risultano ancora necessari alcuni elaborati di dettaglio per il rilascio dell'autorizzazione idraulica;

2. DAL PUNTO DI VISTA DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (PTC)

- Nell'ambito dell'istruttoria, prendendo atto delle scelte indicate dagli strumenti di concertazione territoriale e acquisite nel progetto, in merito agli aspetti di localizzazione/scelta del tracciato, è stata verificata la rispondenza di tali scelte a criteri di tutela ambientale;
- Per quanto concerne, il tracciato in oggetto, si osserva che il progetto presentato si discosta, in buona parte, dalle previsioni viabilistiche inserite nel P.T.C. vigente, approvato con D.G.R. n. 291-26243/2003 (tav. B.1: "Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi d'intervento. Circondario di Torino"), in quanto prevede la realizzazione di un nuovo asse nord-sud parallelo all'Autostrada A6, in luogo dell'utilizzo della stessa per il completamento dell'anello di circonvallazione dell'abitato;
- D'altra parte il tracciato in progetto si avvicina all'ipotesi inserita nello studio denominato "Proposta di integrazione del Piano Territoriale di Coordinamento- Infrastrutture per la comunicazione materiale – localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento", approvato con D.G.P. n. 121238/2004;
- Vale, inoltre, il disposto di cui all'art. 11.4 delle Norme di Attuazione del P.T.C., per cui la Provincia può approvare progetti in difformità dai tracciati indicati nello schema di cui alla sopraccitata tav. B.1, a condizione che siano assicurate le funzioni di collegamento previste dal Piano Territoriale stesso;
- In parte l'intervento ricade in suoli di I e II classe di capacità d'uso;
- Non sono emersi dagli approfondimenti istruttori aspetti critici rilevanti tali da mettere in discussione le scelte localizzative effettuate alla scala di pianificazione territoriale;

Piano Regolatore Comunale di Carmagnola PRGC

- la strumentazione urbanistica risulta la seguente:
 - P.R.G.C., approvato dalla Regione Piemonte con deliberazione G.R. n. 21-25536 del 28/09/1998;
 - in fase di approvazione una variante strutturale al PRGC, adottata con deliberazione C.C. n. 120 del 21/12/2004, ai sensi del comma 4 dell'art. 17 L.R. 56/77, che contempla in parte il tracciato in esame;
- L'intervento proposto non risulta pienamente conforme rispetto alla strumentazione urbanistica vigente; è pertanto necessario che a seguito della procedura di VIA si proceda alla adozione di una specifica variante allo strumento urbanistico vigente;

Vincoli e fasce di rispetto individuate

Vincoli paesaggistici ed ambientali

Vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142, lettera c, del D.Lgs. 42/04

Il tracciato risulta inserito all'interno del Parco Fluviale per un'estensione di circa 450 m ed interseca le fasce di 150 m dalle sponde di acque pubbliche (Rio Ceresole, Naviglio Nuovo, Gora del Po Morto, Canale S. Grato, Gora della Moneta, Rio dei Cocchi e Rio S. Pietro);

In merito alla competenza autorizzativa (D.Lgs. 42/2004) il Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte ha espresso parere in data 15/07/2009 prot. 30303/0814, in cui ha evidenziato che a seguito dell'entrata in vigore della Legge Regionale n. 32 del 1 dicembre 2008 art. 3, l'intervento in oggetto non è ricompreso nei casi per cui la competenza a rilasciare l'autorizzazione paesaggistica è in capo alla Regione. La Regione ha appurato inoltre che il Comune di Carmagnola si è dotato recentemente della Commissione Locale per il Paesaggio e pertanto risulta idoneo all'esercizio della delega in merito alla sopra citata autorizzazione paesaggistica;

Nel corso dell'istruttoria in sede di conferenza dei servizi, i soggetti presenti hanno comunque condiviso le scelte progettuali effettuate per mitigare gli impatti sul paesaggio, ritenendole adeguate;

Aree Protette e SIC

Il tratto iniziale del tracciato in progetto prossimo alla SR20, sito a nord-ovest dalla Frazione Molinasso, interessa l'area del SIC e ZPS "Po morto di Carignano" nella sua estremità meridionale per circa 445 m.;

Il SIC e ZPS "Po morto di Carignano" IT1110025 si estende sui comuni di Carignano, Carmagnola e Villastellone per 503 ha, sulla sponda destra del fiume Po e nasce dal relitto di un meandro del paleoalveo del fiume. L'area è ricca di zone umide di particolare importanza naturalistica, collegate tra loro da una rete di corridoi ecologici.

Per quanto attiene l'interferenza con l'area del SIC e ZPS "Po morto di Carignano" il proponente ha prodotto una specifica valutazione di incidenza ecologica e le diverse soluzioni progettuali proposte sono state analizzate in un contesto territoriale sufficientemente ampio e sono stati esplicitati i criteri di scelta della tipologia di tracciato proposto sulla base di parametri di carattere tecnico, economico e di analisi ambientale specifica con gli obiettivi di tutela del S.I.C.;

Nelle integrazioni il proponente ha fornito le carte relative alle specie di interesse e studio dell'habitat interferito (Tav. 4A.10) e i fotoinserti (Tav. 4A.11), con indicazione delle aree più sensibili rispetto alle specie attualmente presenti;

L'analisi degli impatti potenziali, siano essi diretti o indiretti, evidenzia comunque possibili interferenze dell'attuale stato di qualità ambientale presente nel territorio oggetto dell'intervento per le componenti, suolo, acque superficiali e sotterranee, ecosistemi, rumore e la qualità dell'aria;

Il progetto prevede a questo scopo una serie di opere di mitigazione e compensazioni per i quali è stata prevista in termini economici un totale di spesa di circa Euro 1.314.000,00 (comprensivi delle opere di mitigazione acustica ed ambientale e delle opere di compensazione);

In sede di Conferenza dei Servizi del 17/06/2009 è stato ritenuto che l'informazione fornita sul tipo di interventi di inserimento ambientale previsti e le risorse economiche accantonate a tale scopo costituiscono le premesse per un'integrazione dell'opera nella porzione di SIC interferita. Si è inoltre ritenuto necessario richiedere al proponente di verificare e concordare con l'Arpa Piemonte, la Regione Piemonte - Settore Pianificazione e Gestione delle Aree Naturali Protette e con l'Ente di gestione del Sistema delle Aree protette della Fascia fluviale del Po-Tratto torinese, in fase di progetto esecutivo, un progetto di dettaglio degli interventi in corrispondenza dell'area tutelata che contempli, oltre alle misure già previste dal proponente i seguenti elementi :

- rilievo di dettaglio per almeno 50 m per lato della strada, degli elementi anche minori di valenza naturalistica al fine di progettare le misure di mitigazione sulla base delle potenzialità e opportunità offerte dal territorio;
- realizzazione nell'ansa del canale di San Grato di un piccolo stagno mediante la realizzazione di un by-pass nel canale e di passaggi specifici per gli anfibi con l'uso di opportune barriere per impedire la risalita sul rilevato e favorire il loro spostamento verso i tombini per passaggio fauna;
- tutela e rinaturalizzazione della Gora del Po Morto a valle del nodo tra Naviglio Nuovo e Gora Moneta attraversato dalla variante in progetto;

- Vincoli storici ed archeologici

Non risulta operante nessun vincolo a tutela di emergenze storiche o archeologiche;

- Vincoli idraulici

- L'area si trova in fascia "C" - Fascia di inondazione per piena catastrofica della Dora Baltea (T2 500)"- del Piano di Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino del fiume Po e adottato l'11/05/99;

A tal riguardo le norme di attuazione del PAI indicano che la valutazione rispetto all'opportunità della realizzazione dell'intervento spetta all'amministrazione comunale, così come prescritto dall'art.31, comma 4, dello stesso PAI.

Il Comune di Carmagnola si è espresso favorevolmente in sede di Conferenza dei Servizi;

Interferenze

- Elettrodotti

La strada attraversa gli elettrodotti ad alta tensione in quattro punti (progressive ai km. 3.230 – 4.145 - 5.308 – 5.408 circa), ma non interferisce con i tralicci di sostegno, se non in un caso, che viene risolto con lo spostamento del traliccio stesso. Incrocia anche numerosi elettrodotti a media tensione, in parte interrati ed in parte aerei, che vengono spostati o modificati in altezza, se necessario. Qualora si renda necessario provvedere a modificazioni e/o spostamento dell'elettrodotto per renderlo compatibile con le opere, il proponente dovrà trasmettere i progetti esecutivi delle opere all'Enel Distribuzione;

- Autostrada A6

In relazione alla vicinanza con l'autostrada con nota prot. CDG – 743 – P del 03/01/2007 l'ANAS S.p.A. – Ispettorato vigilanza concessioni autostradali ha espresso parere favorevole all'ipotesi di affiancamento, a seguito anche di verifiche con la Società Concessionaria A.T.S., a condizione di mantenere una fascia di rispetto di almeno 15 metri tra il piede del rilevato della strada in progetto e la recinzione autostradale, al fine di permettere operazioni di manutenzione straordinaria, futuri ampliamenti di carreggiata e non ultimo un sufficiente livello di sicurezza in caso di svio accidentale di veicoli in transito;

- Edifici

Il tracciato evita accuratamente ogni interferenza con l'ambiente costruito, anche con deviazioni importanti. Interferisce inevitabilmente con due costruzioni poste lungo la strada del Molinasso ove questa incrocia con la S.R. 393;

3. DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE E AMBIENTALE

Aspetti approfonditi nella procedura di VIA

In merito agli aspetti progettuali e ambientali si evidenziano di seguito sinteticamente le tematiche affrontate nell'ambito della procedura;

Traffico e viabilità

In riferimento ai dati forniti è stato valutato che l'infrastruttura in progetto, le rotatorie e i rami di accesso, risultano adeguati ai trend di crescita dei flussi di traffico, con idonei margini di sicurezza;

Ambiente Idrico

Le azioni di progetto previste per la realizzazione dei tratti di nuova viabilità interferiscono direttamente con il reticolo idrografico superficiale perpendicolare al tracciato, nel settore nord; la realizzazione della nuova strada è prevista tutta in rilevato e necessita di appositi manufatti di attraversamento (interferenza con il rio Cocchi, San Pietro, Naviglio Nuovo, Rio Moneta e sua derivazione);

Nelle integrazioni è presente lo studio idraulico "Studio di compatibilità idraulica dei manufatti interferenti con i corsi d'acqua minori" Tav. 2.1;

Il Settore Decentrato OO. PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino della Regione Piemonte ha esaminato gli elaborati progettuali delle integrazioni ed ha evidenziato con nota prot.n.559387 del 08/07/2009, che gli stessi non hanno sviluppato ed integrato in modo esaustivo il livello progettuale degli attraversamenti dei corsi d'acqua; tali dettagli dovranno essere forniti nella successiva fase di progettazione;

Gestione delle acque di piattaforma

Considerato che il proponente ha proposto in sede di progetto definitivo la realizzazione di vasche di accumulo e infiltrazione delle acque meteoriche raccolte sulla piattaforma stradale e che nel progetto sono presenti tavole che riportano unicamente uno schema tipologico di bacino di fitodepurazione (Tav.10.5), si ritiene che la realizzazione di tali vasche avvenga sulla base di un progetto esecutivo da concordare con Arpa Piemonte e la Regione - Settore Parchi, al fine di rendere funzionali le vasche di fitodepurazione come potenziali zone umide sia per anfibi che per avifauna;

Suolo e Sottosuolo

Sulla base di quanto compreso dalla documentazione di progetto e dall'esame dei dati presenti nella Banca Dati Geologica della Provincia di Torino, si evidenzia che:

- in corrispondenza del tratto settentrionale del tracciato, laddove la circonvallazione supera alcuni rii e canali, la Banca Dati Geologica della Provincia di Torino segnala la presenza di diffusi allagamenti a seguito dell'evento alluvionale del 1994;
- i suddetti allagamenti sono segnalati anche in corrispondenza dell'autostrada, laddove il tracciato è previsto in adiacenza al rilevato autostradale, e verso il tratto meridionale con un diffusione a "macchia di leopardo";
- la Banca Dati Geologica della Provincia di Torino segnala che il tracciato attraversa, per la quasi totalità, un territorio caratterizzato da una soggiacenza della falda freatica compresa tra - 5 m e -10 m dal p.c.; mentre, in corrispondenza del tratto settentrionale del tracciato, la soggiacenza della falda freatica viene segnalata tra 0 e -5 m dal p.c. (tali valori sono sostanzialmente confermati nella documentazione progettuale);
- le informazioni fornite riguardo le caratteristiche geologiche-geotecniche dei terreni coinvolti dall'infrastruttura in progetto evidenziano la presenza di lenti limoso argillose superficiali;

Nella relazione idrogeologica integrativa tali analisi sono state svolte; il progetto esecutivo dovrà dettagliare le soluzioni tecniche del tracciato per risolvere le criticità idrogeologiche sopra elencate.

Paesaggio e Beni Culturali ed Ambientali

In area vasta, le presenze vegetazionali risultano quelle tipiche degli agro - ecosistemi, con associazioni vegetazionali tipiche della pianura piemontese (coltivi intensivi, pioppeti, presenza di vegetazione arboreo - arbustiva lungo i corsi d'acqua e lungo i confini di proprietà). La vegetazione è fortemente condizionata dall'uso intensivo del territorio a fini agronomici. Non si evidenziano elementi floristico - vegetazionali di pregio. E' però da evidenziare la presenza lungo la gora del Naviglio Nuovo di avifauna acquatica che risulta di un certo interesse. Sicuramente la gora del Naviglio Nuovo rappresenta il corpo idrico superficiale di maggior interesse ecosistemico e che più si presta ad azioni di recupero funzionale come corridoio ecologico;

In area vasta la presenza degli edificati è sostanzialmente riconducibile all'abitato di Carmagnola e a nuclei abitativi di piccole dimensioni (frazioni e località sviluppate lungo le principali vie di comunicazione) e cascine sparse;

Per quanto concerne le opere ricomprese negli ambiti sottoposti a vincolo di tutela paesaggistica, la Regione Piemonte - Settore Gestione Beni Ambientali, con nota prot. 30303/0814 in data 15/07/2009, ai sensi della normativa in vigore, ha evidenziato che la soluzione progettuale presentata si configura, in linea generale, condivisibile;

Per assicurare un più idoneo inserimento dell'infrastruttura sotto l'aspetto paesaggistico, ha ritenuto utile fornire alcune indicazioni in merito all'intervento in oggetto;

Tali indicazioni riguardano i seguenti aspetti:

Attraversamenti-Sovrapassi

- siano adottate forme di qualificazione della finitura superficiale in cls;
- maggiore attenzione sia destinata nella soluzione delle barriere di protezione laterale, privilegiando l'impiego di parapetti metallici in sostituzione di parapetti in cls (valutando eventualmente l'uso del corten);
- le opere di mitigazione a verde già previste siano incrementate, in particolare a mascheramento dei guard-rail e lungo le rampe di accesso agli attraversamenti;

Ulteriore integrazione di forme di mitigazione a verde, parrebbe inoltre necessaria lungo la fascia interclusa tra la circonvallazione in progetto e l'autostrada TO-SV, mediante la messa a dimora di impianti vegetazionali autoctoni atti ad evitare che l'affiancamento delle due strutture stradali possa creare aspetti di pregiudizio nei confronti delle caratteristiche paesaggistiche che ancora connotano gli ambiti sottoposti all'intervento in progetto;

Vegetazione, fauna, flora ecosistemi

Nel progetto sono stati previsti i passaggi per la fauna in concomitanza con gli attraversamenti idraulici e in posizioni favorevoli lungo il tracciato. In particolare sono previsti dei passaggi per la fauna di diametro 120 cm. ogni 150 mt.;

Nell'ambito dell'istruttoria sono state espresse delle osservazioni in merito alla progettazione di tali sottopassi per la fauna selvatica. In particolare la parte relativa alla descrizione della mammalofauna presentata risulta essere poco dettagliata in quanto non fa riferimento agli ungulati selvatici;

Negli ultimi anni il numero di incidenti con il cinghiale è in aumento e si prevede che non cambi andamento nei prossimi anni. I sinistri avvengono soprattutto in zone di pianura e di collina, e anche nel carmagnolese si sono verificati diversi casi;

Proprio per questo motivo in è necessario che i sottopassi previsti per la fauna selvatica siano adattati al passaggio di specie anche di dimensioni maggiori a quelle previste in progetto. A seguito di tali considerazioni, si dovrà valutare di allargare il più possibile le luci dei sottopassi previsti in progetto e di prevederne la sezione rettangolare invece che circolare, per renderli il più possibile efficaci al passaggio della fauna;

Si invita inoltre a prevedere un monitoraggio dell'efficacia di tali passaggi su un set di specie target scelte basandosi sui rilievi dei tecnici del museo di scienze naturali di Carmagnola (micromammiferi, uccelli, anfibi). Tale monitoraggio dovrà esser validato dalla Regione Piemonte Settore Parchi con supporto tecnico di Arpa Piemonte, Settore VIA-VAS, e del Parco del Po;

Sviluppo rurale

La "Carta della Rilevanza agronomico-rurale degli spazi extraurbani", individua prevalentemente in quest'area Ambiti di buona potenzialità produttiva sotto il profilo agronomico e/o economico-sociale e moderatamente condizionati dalla pressione antropica.

Il territorio Carmagnolese si connota per un'elevata rilevanza territoriale, aziendale e occupazionale del settore primario, grazie anche alla presenza di produzioni salvaguardate e promosse dal "Paniere dei prodotti tipici della Provincia di Torino";

Tenuto conto dell'estensione lineare ed areale del tracciato, la matrice suolo e le attività agricole insediate costituiscono elementi fisici e sociali molto sensibili all'impatto generato dall'opera;

Nella fase di progettazione definitiva il proponente ha attivato, in collaborazione con l'amministrazione comunale di Carmagnola, un tavolo di concertazione con le organizzazioni professionali e con i singoli produttori, al fine di individuare il tracciato meno impattante sul tessuto rurale insediato. Tali incontri di concerto con le organizzazioni agricole di categoria, i comitati dei cittadini e i rappresentanti di singole frazioni o borgate hanno permesso di acquisire ulteriori elementi conoscitivi, al fine di minimizzare gli impatti derivanti dalla frammentazione agraria e dal consumo di suolo;

Rumore

In stretta collaborazione con ARPA Piemonte sono state rielaborate le valutazioni sul clima acustico recependo per intero quanto richiesto nella richiesta di integrazione:

- adeguamento livelli sonori notturni a quelli medi del territorio Provinciale;
- ritaratura del modello previsionale;
- estensione della valutazione dei livelli sonori dei ricettori anche al di là dell'autostrada A6;
- effettuazione rilievi ante-operam delle strade circostanti interessate direttamente dai flussi di traffico dovuti alla realizzazione della nuova infrastruttura (via Umberto I, via Poirino), valutazione dell'impatto acustico apportato dal traffico indotto a seguito della realizzazione dell'opera in progetto;

Il lavoro integrativo richiesto e sviluppato ha determinato un incremento delle barriere antirumore secondo il seguente schema:

- + 250 m schermatura naturale in rilevato presso chicco piccolo (totali 500m);
- + 450 m schermatura artificiale presso Cavalleri-Fumeri (totali 850m);

- Adozione di asfalto fonoassorbente su tutta l'estensione del tracciato dell'infrastruttura viaria in progetto;

QUADRO ECONOMICO DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE ACUSTICA

| DESCRIZIONE | UBICAZIONE | IMPORTI |
|---|--|----------------------|
| Realizzazione pavimentazione fonoassorbente | Su tutta l'estensione del tracciato | €800.000,00 |
| Barriere artificiali | N°4 posizionate come da studio acustico lungo il tracciato | €210.000,00 |
| Barriere naturali | N°2 posizionate come da studio acustico "località Chicco" | €15.000,00 |
| Totale | | €1.025.000,00 |

Le integrazioni al S.I.A. fornite dal proponente hanno permesso una corretta valutazione degli impatti sul clima acustico generati con la realizzazione e l'esercizio della nuova infrastruttura;

La valutazione previsionale acustica è stata rielaborata considerando nuove stime dei flussi di traffico ritenute adeguate ai dati riscontrati ed in possesso da Arpa Piemonte; sono stati correttamente individuati tutti i recettori potenziali considerando tutta la fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura in progetto;

Le opere di mitigazione acustica proposte sono state adeguate alla luce dei risultati elaborati con la nuova modellizzazione acustica revisionale;

In sede di istruttoria tecnica è stato richiesto, per dimostrare l'effettivo rispetto dei limiti normativi vigenti e l'efficacia degli interventi di mitigazione previsti, di effettuare ad opera realizzata una campagna di rilevamenti fonometrici finalizzata alla verifica di quanto previsto nella progettazione acustica. Tali rilevamenti dovranno essere a lungo termine in prossimità dei recettori maggiormente esposti, compresi quelli schermati da opere di mitigazione;

Opere di mitigazione ambientale

Nel progetto si individuano i seguenti interventi :

1) *Area del SIC/ZPS IT110025*

Interventi proposti:

- potenziamento ecologico della vegetazione lungo i canali irrigui Moneta, San Giovanni e Naviglio,
- ampliamento vuoti nella fascia tampone arborea sulle sponde,
- creazione di collegamenti idraulici ai canali di pozze, regolabili con chiuse, che creino habitat favorevoli alla riproduzione del pelobate e degli anfibio in genere,
- creazione di tombini/passaggi faunistico e biologico,
- aree intercluse tra il nuovo progetto e l'autostrada;

2) *Aree intercluse tra il nuovo progetto e l'autostrada*

Interventi proposti:

- utilizzo dal punto di vista agricolo,
- semina di fiori di campo e altra vegetazione erbacea a macchie,
- inserimento filari di alberi con sviluppo verticale rapido (es. pioppo bianco) solo in alcuni tratti e per fungere da barriere visive e antirumore;

Gli importi sono indicati nella tabella seguente;

QUADRO ECONOMICO DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

| DESCRIZIONE | UBICAZIONE | IMPORTI |
|---|--|-------------------|
| Riprofilatura e ricostruzione delle sezioni idraulica dei corsi d'acqua in area Parco | GORA MONETA GORA NAVIGLIO NUOVO RAMO GORA DEL PO MORTO | €60.000,00 |
| Riprofilatura e ricostruzione delle sezioni idraulica dei corsi d'acqua | RIO SAN PIETRO RIO DEI COCCHI | €40.000,00 |
| Ripristino vegetazione ripariale e ricostruzione filari arboreo/arbustivi in area | GORA MONETA GORA NAVIGLIO NUOVO | €15.000,00 |

| | | |
|---|--|--------------------|
| Parco | RAMO GORA DEL PO MORTO | |
| Ripristino vegetazione ripariale e ricostruzione filari arboreo/arbustivi | RIO SAN PIETRO RIO DEI COCCHI | €8.000,00 |
| Formazione di attraversamenti in "cunicolo" per la fauna (Ø120cm.) | in corrispondenza di possibili corridoi ecologici | €30.000,00 |
| Bacino di Fitodepurazione per il sistema di raccolta acque di prima pioggia in area Parco | in corrispondenza della str. Vic.le del Molinasso | €6.000,00 |
| Bacino di Fitodepurazione per il sistema di raccolta acque di prima pioggia | in corrispondenza della str. Vic.le San Marco | €5.000,00 |
| Realizzazione strade interpoderali per l'accesso ai fondi a scopo agricolo/manutentivo | in corrispondenza della "fascia di mitigazione 15mt" zona Autostrada | €5.000,00 |
| Semina di Fiori di campo e di altra vegetazione a macchie | in corrispondenza della "fascia di mitigazione 15mt" zona Autostrada | €5.000,00 |
| Realizzazione aree verdi attrezzate delimitate da filare arboreo/arbustivo | n°6 aree in corrispondenza del percorso ciclabile | €15.000,00 |
| Totale | | €189.000,00 |

Opere di compensazione ambientale

Il Comune di Carmagnola dispone di progetti finalizzati alla conservazione e tutela delle biodiversità raggruppati nel progetto Life+ Natura e Biodiversità presentato in via definitiva il 24/12/2007 alla comunità europea;

A seguito di riunioni ed incontri con il Comune di Carmagnola è stato scelto, quale intervento di compensazione più idoneo alla conservazione e tutela della biodiversità nel territorio di Carmagnola il progetto "C1 Ampliamento Bosco del Gerbasso";

In sede di istruttoria tecnica tale intervento è stato valutato favorevolmente nell'ottica del bilancio ambientale (costi -benefici dell'opera): sia per ragioni di fattibilità essendo un intervento già inserito nel progetto LIFE+ Natura e Biodiversità, che per le valenze ambientali della proposta;

L'importo previsto per tale compensazione è riportato di seguito;

QUADRO ECONOMICO DEGLI INTERVENTI DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE

| DESCRIZIONE | UBICAZIONE | IMPORTI |
|---|--------------------|-------------|
| Progetto e realizzazione dell'ampliamento del Bosco del Gerbasso e della relativa "zona Umida" secondo il Progetto "LIFE+ - Action C.1-C.14 | BOSCO DEL GERBASSO | €100.000,00 |
| Totale | | €100.000,00 |

Ritenuto che:

- La procedura sul progetto, che ha coinvolto l'OT della Provincia, e una pluralità di soggetti pubblici con diverse competenze, sia da un punto di vista amministrativo che tecnico, ha garantito un coordinamento e una valutazione contestuale delle valutazioni programmatiche - tecnico - ambientali;
- Complessivamente l'intervento proposto è da ritenersi compatibile sul piano programmatico, progettuale ed ambientale; gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera sono da ritenersi accettabili in relazione all'utilità dell'opera stessa e sono in ogni caso mitigabili con le precauzioni progettuali già previste e le prescrizioni individuate nell'Allegato "A", facente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- L'istruttoria interdisciplinare condotta sugli elaborati di progetto e sullo studio di impatto ambientale comprensivi delle integrazioni richieste fanno emergere le seguenti considerazioni di sintesi:
 - Dal punto di vista programmatico
 - L'intervento proposto e la sua localizzazione è suffragato da atti amministrativi e di programmazione della Provincia di Torino e del Comune di Carmagnola che evidenziano la compatibilità dell'intervento in esame con gli indirizzi di assetto del territorio e ne riconoscono l'opportunità dal punto di vista viabilistico;

- L'intervento proposto risulta non pienamente conforme rispetto alla strumentazione urbanistica vigente del comune di Carmagnola, ed è pertanto necessario che a seguito della procedura di VIA si proceda all'adozione di una specifica variante allo strumento urbanistico vigente;
- Non essendo ancora stato completato l'iter di approvazione della variante urbanistica necessaria per la realizzazione del progetto, per quest'ultimo non sussiste allo stato attuale conformità urbanistica e pertanto il progetto definitivo non può essere approvato nell'ambito del presente provvedimento contestualmente alla pronuncia di compatibilità ambientale.
- Per l'approvazione del progetto definitivo dovranno inoltre essere acquisite le autorizzazioni di seguito richiamate:
 - autorizzazione linea idraulica (ex R.D. 523/1904) – da parte della Regione Piemonte, Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino;
 - autorizzazione ai sensi del D.Lgs. 42/04 e smi – da parte del Comune di Carmagnola

Dal punto di vista progettuale

Nel complesso risulta che il progetto sia stato adeguato secondo le indicazioni fornite in sede di istruttoria tecnica, emergono però alcune indicazioni in relazione alle scelte progettuali adottate, la cui ottemperanza è da verificare nella successiva fase di progettazione esecutiva;

Dal punto di vista ambientale

Il progetto nel corso dell'istruttoria è stato notevolmente migliorato (allontanamento dalla frazione Chicco Grosso, interventi di mitigazione acustica, attraversamenti idraulici, abbassamento della livelletta, affiancamento il più possibile all'autostrada, previsione di interventi di mitigazione e compensazione ambientale ecc.) rispetto alle criticità inizialmente evidenziate; in particolare sono stati approfonditi i seguenti aspetti:

- tracciati alternativi,
- flussi di traffico,
- rumore,
- paesaggio,
- vegetazione, flora e fauna,
- sviluppo rurale,
- acque superficiali,
- mitigazioni e compensazioni,
- monitoraggio;

Sono stati evidenziati alcuni aspetti che si ritiene debbano essere oggetto di un approfondimento nella successiva fase di progettazione e di monitoraggio (fase di cantiere e di esercizio).

- Gli impatti di maggiore rilievo restano la modificazioni del paesaggio, il consumo di suolo, gli impatti sulla vegetazione, flora e fauna e sui corsi d'acqua interferiti, che sono da ritenersi accettabili a fronte delle positive ricadute viabilistiche-ambientali del progetto e gli interventi di mitigazione e compensazione previsti in progetto. Tali aspetti sono comunque stati oggetto di attenzione nel corso dell'istruttoria e sono state individuate soluzioni adeguate per minimizzare gli impatti, dettagliate nelle soluzioni progettuali già previste e nelle prescrizioni individuate nell'Allegato "A", facente parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Visti:

- i verbali delle due Conferenze dei Servizi in atti;
- i pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati presenti agli atti;
- la "Relazione Generale sull'Istruttoria dell'Organo Tecnico" in atti;
- L.R. n. 40 del 14 dicembre 1998 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" e smi;

Acquisiti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica del Responsabile del Servizio interessato ai sensi dell'art. 49 comma 1 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267;

Visto l'art. 134, comma 4, del citato Testo Unico e ritenuta l'urgenza;

**con voti unanimi, espressi in forma palese, la Giunta Provinciale
DELIBERA**

- 1) di esprimere per i motivi indicati in premessa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 40/98 giudizio positivo di compatibilità ambientale relativamente al progetto complessivo di cui all'istanza del 07/03/2008 e successive integrazioni del 18/03/2009 e 22/04/2009, denominato "Circonvallazione esterna all'abitato di Carmagnola – Collegamento esterno tra la SR n. 20 del "Colle di Tenda e della Valle Roja", la SP n. 393 "di Villastellone" e la SP n. 661 "delle Langhe" presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino; il giudizio di compatibilità ambientale è subordinato all'ottemperanza alle prescrizioni per la mitigazione, compensazione e monitoraggio degli impatti, contenute nell'Allegato A quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- 2) di stabilire che l'inizio dei lavori, ai sensi dell'art. 12, comma 9 della L.R. 40/98, dovrà avvenire in un periodo non superiore a 3 anni a decorrere dalla data del provvedimento amministrativo che consenta in via definitiva la realizzazione del progetto;
- 3) di stabilire che l'efficacia del provvedimento recante il giudizio di compatibilità ambientale ha una durata di 5 anni, decorrenti dalla data di pubblicazione all'albo provinciale del provvedimento conclusivo (salvo quanto previsto all'art. 26, comma 6, D.lgs. 152/2006);
- 4) di dare atto che il presente provvedimento assorbe i pareri, nulla osta, consensi o provvedimenti di analoga natura, depositati in atti ed elencati in premessa al paragrafo n.1. "dal punto di vista amministrativo";
- 5) di dare atto che:
 - l'autorizzazione paesaggistica verrà rilasciata dal Comune di Carmagnola ai sensi dell'art. 159 del D.Lgs 42/2004;
 - l'autorizzazione linea idraulica ex R.D. 523/1904 verrà rilasciata dal Settore Decentrato OOPP Assetto Idrogeologico-Torino della Regione Piemonte;
- 6) di stabilire che il presente provvedimento non esonera dal conseguimento degli atti o dei provvedimenti di competenza di altre autorità ivi non ricompresi, previsti dalla legislazione vigente per l'esercizio dell'attività in oggetto;
- 7) di dare atto che l'approvazione del presente provvedimento non comporta oneri di spesa a carico della Provincia;
- 8) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile con successiva votazione separata, espressa e favorevole di tutti gli intervenuti.

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

La presente deliberazione sarà pubblicata all'albo pretorio provinciale e sul sito WEB della Provincia e depositata presso l'Ufficio di Deposito - Sportello Ambiente della Provincia di Torino.

Letto, confermato e sottoscritto.
In originale firmato.

Il Segretario Generale
f.to B. Buscaino

Il Presidente della Provincia
f.to A. Saitta

ALLEGATO A

PRESCRIZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO, LA MITIGAZIONE E IL MONITORAGGIO DEGLI IMPATTI

Progetto:

Circonvallazione esterna all'abitato di Carmagnola – Collegamento esterno tra la SR n. 20 del “Colle di Tenda e della Valle Roja”, la SP n. 393 “di Villastellone” e la SP n. 661 “delle Langhe”

Comune: Carmagnola

Presentato per la fase di Valutazione ex. artt. 12 e 13

Legge Regionale 14 dicembre 1998, N. 40

Proponente:

Provincia di Torino – Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità

L'espressione del giudizio positivo di compatibilità ambientale dovrà essere subordinata al rispetto integrale, da parte del proponente delle seguenti prescrizioni

Prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali

Piste ciclabili

1. In merito alle integrazioni, si chiede di prolungare la pista ciclabile prevista, lungo via del Parrucchetto, possibilmente fino all'intersezione con via S.Giorgio. Tale soluzione permette infatti la realizzazione parziale della dorsale Provinciale denominata "P 38 Ciclostrada Lago della Spina-Carmagnola" (Programma Piste Ciclabili 2009,DGP n°647-13886/2009).

Bacino di biofiltrazione

2. Il proponente ha proposto in sede di progetto definitivo la realizzazione di vasche di accumulo e infiltrazione delle acque meteoriche raccolte sulla piattaforma stradale; nel progetto sono presenti tavole che riportano unicamente uno schema tipologico di bacino di fito-depurazione (Tav.10.5): si chiede che la realizzazione di tali vasche avvenga sulla base di un progetto esecutivo da concordare con Arpa Piemonte e la Regione - Settore Parchi, al fine di trasformare le vasche di fitodepurazione come potenziali zone umide sia per anfibi che per avifauna.

Passaggi per la fauna

3. Nella progettazione esecutiva, al fine di diminuire il più possibile gli incidenti stradali causati dall'attraversamento delle strade da parte degli ungulati, si dovrà valutare di allargare il più possibile le luci dei sottopassi in progetto e prevederne la sezione rettangolare invece che circolare, al fine di renderli maggiormente efficaci al passaggio.

Rotatoria per lo svincolo con autostrada di Carmagnola A6

4. Dovrà essere eseguita una verifica progettuale in accordo con l'Autostrada To-Savona SpA per lo svincolo autostradale di Carmagnola della A6 (rotatoria n. 4). In particolare dovrà essere studiata la possibilità di ingresso (raggio di curvatura) al piazzale auto di un veicolo con carico eccezionale (camion). L'asse che divide le corsie di entrata ed uscita deve essere centrato rispetto all'isola spartitraffico. Tali dettagli progettuali dovranno essere risolti nella fase di progettazione esecutiva.

Sottoservizi

5. Esaminare le interferenze delle nuove opere con le tubazioni acquedottistiche e le opere di fognatura. Il proponente dell'opera dovrà individuare tutte le infrastrutture del servizio idrico esistenti che possono essere interessate dalla nuova opera stradale e precisare gli accorgimenti che intende adottare al fine di salvaguardarne la funzionalità e la sicurezza.
6. Le opere in progetto, interferenti con elettrodotti aerei preesistenti, dovranno rispettare quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 21/03/1988 n. 499 e s.m.i. In particolare dovranno essere osservate le disposizioni in materia di distanze di rispetto dalle linee elettriche, di cui agli articoli 2.1.06 e 2.1.07, che indicano la distanza minima in verticale del piano stradale dai conduttori che non deve essere inferiore a metri 8,98, per le linee elettriche a 132 kV di Enel Distribuzione. Le distanze minime del ciglio delle strade dai sostegni delle linee elettriche che non devono essere inferiori a 25 metri per le autostrade, 15 metri per le strade statali, 7 metri per le strade provinciali e 3 metri per quelle comunali. Si evidenzia anche la necessità che siano rispettate le distanze verticali e laterali dai conduttori di tutte le posizioni praticabili ed impraticabili previste nel citato decreto, in particolare per quanto riguarda l'installazione dei dispositivi di illuminazione lungo la viabilità. Qualora si renda necessario provvedere a modificazioni e/o spostamento dell'elettrodotto per renderlo compatibile con le opere, l'Enel Distribuzione, chiede che gli vengano tempestivamente trasmessi i progetti esecutivi delle opere nonchè i dati dei soggetti ai quali faranno carico le spese dei relativi interventi;
7. In merito all'interferenza con l'esercizio ferroviario per la realizzazione del cavalcavia si deve fare riferimento al vincolo relativo al DPR 753/80. Si comunica che, per l'autorizzazione alla realizzazione dell'opera in affiancamento alla Linea Ferroviaria, costituita da un nuovo scavalcamento, dovrà essere predisposto e trasmesso il progetto esecutivo dell'opera a RFI Direzione Comp.le Infrastruttura Torino. Il progetto che dovrà riguardare tutti gli elementi strutturali e le eventuali strutture previsionali, dovrà essere redatto in conformità alle normativa vigenti.
8. Valutare, tecnicamente ed economicamente con tutti gli Enti e le Società interessate, tutte le interferenze del tracciato con eventuali servizi per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti. Le variazioni dei tracciati, per renderli compatibili con l'opera, sono subordinate all'ottenimento delle autorizzazioni di legge Regionali e Ministeriali e all'acquisizione delle necessarie servitù.

Sistemi di illuminazione

9. Il sistema di illuminazione dell'infrastruttura dovrà essere progettato e realizzato in modo da limitare l'inquinamento luminoso. Si dovranno prevedere soluzioni tecniche in sostanziale accordo con la LR 31/2000 e con le linee guida della Provincia di Torino.

Suolo

10. Il progetto esecutivo dovrà dettagliare le soluzioni tecniche del tracciato per risolvere le seguenti criticità idrogeologiche:

- in corrispondenza del tratto settentrionale del tracciato, laddove la circonvallazione supera alcuni rii e canali, la Banca Dati Geologica della Provincia di Torino segnala la presenza di diffusi allagamenti a seguito dell'evento alluvionale del 1994;
- i suddetti allagamenti sono segnalati anche in corrispondenza dell'autostrada, laddove il tracciato è previsto in adiacenza al rilevato autostradale, e verso il tratto meridionale con un diffusione a "macchia di leopardo";
- la Banca Dati Geologica della Provincia di Torino segnala che il tracciato attraversa, per la quasi totalità, un territorio caratterizzato da una soggiacenza della falda freatica compresa tra - 5 m e -10 m dal p.c.; mentre, in corrispondenza del tratto settentrionale del tracciato, la soggiacenza della falda freatica viene segnalata tra 0 e -5 m dal p.c. (tali valori sono sostanzialmente confermati nella documentazione progettuale);
- le informazioni fornite riguardo le caratteristiche geologiche-geotecniche dei terreni coinvolti dall'infrastruttura in progetto evidenziano la presenza di lenti limoso argillose superficiali.

Interventi di mitigazioni e compensazione ambientale

11. In generale nel progetto è previsto di destinare una somma di euro 1.314.000,00 per finanziare interventi di mitigazione e compensazione ambientale. In merito a tali interventi è necessario che siano predisposti elaborati di maggiore dettaglio, sia relativamente alla rappresentazione grafica (sezioni tipo aree da rinaturalizzare ecc.), sia relativamente alle parti descrittive e di computo (specie, quantità, dimensioni delle piante ecc.).

12. Per quanto riguarda le aree da rinaturalizzare è necessario che sia maggiormente dettagliata la tipologia di intervento; in pratica è necessario che siano predisposte una o più sezioni tipo, che illustrino la sistemazione delle sponde dei canali, la vegetazione, i passaggi della microfauna ecc.

13. Verificare e concordare con Arpa Piemonte, la Regione Piemonte -Settore Pianificazione e Gestione delle Aree Naturali Protette e con l'Ente di gestione del Sistema delle Aree protette della Fascia fluviale del Po-Tratto torinese, in fase di progetto esecutivo, un progetto di dettaglio degli interventi in corrispondenza dell'area tutelata che contempli, oltre alle misure già previste dal proponente i seguenti elementi :

- rilievo di dettaglio per almeno 50 m per lato della strada, degli elementi anche minori di valenza naturalistica al fine di progettare le misure di mitigazione sulla base delle potenzialità e opportunità offerte dal territorio;
- realizzazione nell'ansa del canale di San Grato di un piccolo stagno mediante la realizzazione di un by-pass nel canale e di passaggi specifici per gli anfibi con l'uso di opportune barriere per impedire la risalita sul rilevato e favorire il loro spostamento verso i tombini per passaggio fauna.
- tutela e rinaturalizzazione della Gora del Po Morto a valle del nodo tra Naviglio Nuovo e Gora Moneta attraversato dalla variante in progetto.
- trasformazione delle vasche di fitodepurazione in ambienti con ristagno idrico prolungato per formare ecosistemi igrofilo
- misure di miglioramento dell'habitat circostante l'opera in funzione dell'averla piccola con messa a dimora di elementi arboreo-arbustivi a piccoli gruppi o isolati. A titolo informativo si segnala lo studio della Fondazione Lombarda per l'ambiente di G. Bogliani *et al.* (Linee guida e indicazioni gestionali per la conservazione dell'averla piccola (*Lanius collurio*), specie di interesse comunitario (Allegato I, Direttiva 79/409/CEE), in Lombardia, Relazione tecnica finale, Dicembre 2007) che ha evidenziato come il territorio ideale per l'Averla piccola sia una composizione di 60-65% prati pascoli a bassa densità di capi, 15-25% arbusti, 5-15% incolti, siepi lunghi circa 70m.
- programmazione di un monitoraggio pluriennale dell'efficacia dei passaggi fauna su un set di specie target scelte basandosi sulle presenze rilevate dai tecnici del Museo di Scienze Naturali di Carmagnola. Tale monitoraggio dovrà esser concordato con Settore Pianificazione e Gestione delle Aree Naturali Protette con supporto tecnico di Arpa Piemonte settore Via-vas..

14. I lavori di mitigazione e compensazione da realizzare nella zona tutelata devono essere indicati all'interno del cronoprogramma dei lavori e realizzati non appena gli interventi nell'area tutelata saranno conclusi, senza aspettare la conclusione dell'intera opera.
15. Prevedere un piano di manutenzione delle opere di ripristino ambientale di una durata minima di 3 anni con report annuale che indichi il numero e le caratteristiche delle piante messe a dimora e la percentuale di fallanze. La necessità di prevedere in fase di progetto esecutivo, un adeguato piano di manutenzione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale nonché idonee forme di garanzia di risultato. Vedasi ad esempio, a tale proposito, quanto previsto dall'art. 201 del D.P.R. 554/1999 in merito a "obblighi per determinati risultati"; tuttavia occorre verificare se nella nuova versione del regolamento dei contratti sia prevista una norma analoga. In particolare per quanto riguarda i filari alberati, con funzione essenzialmente di mitigazione e fasce per barriere anti rumore, è necessario specificare la tipologia (specie, caratteristiche, dimensioni) ed il numero di piante impiegate; inoltre è necessario fare presente che, in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere previsto un adeguato piano di manutenzione per le opere di mitigazione e compensazione ambientale, corredato da un efficace sistema di garanzie (garanzie di risultato), mediante opportune fideiussioni, al fine di non avere come risultato, a distanza di due o tre anni, una lunga fila di alberi rinsecchiti.

Bilancio Inerti

16. Dovrà essere predisposto e presentato prima dell'inizio dei lavori, un piano dettagliato per la gestione degli inerti(reperimento/smaltimento).
17. Da un punto di vista della sostenibilità ambientale dell'intervento si dovrà prevedere prioritariamente l'utilizzo dei materiali riciclati per il manto stradale, sottofondi ecc..., tale indicazione progettuale dovrà essere riportata come prescrizione nel capitolato per l'appalto dell'opera, facendo riferimento alle normative tecniche attualmente in vigore (circolare del ministero dell'ambiente n. 5205 del 2005 e la marcatura CE per le infrastrutture stradali UNI EN 13242).

Rischio archeologico

18. Il progetto esecutivo dovrà essere comunque comprendere le voci di capitolato per garantire l'assistenza continuativa da parte di operatori archeologici di provata esperienza, a tutti i lavori di scavo, di scotico e di movimento terra, sia inerenti la realizzazione dell'opera stessa, sia conseguenti gli interventi accessori, anche provvisori (viabilità e aree di cantiere, impianti per il trasporto dei detriti, posa dei servizi...), nonché le risorse per poter affrontare lo scavo stratigrafico esaustivo degli eventuali siti individuati durante le indagini preliminari o l'assistenza in corso d'opera. Va infine tenuto in conto che il ritrovamento di strutture di importante interesse archeologico potrà comportare variante al progetto in esecuzione.

Prescrizioni per la realizzazione dell'opera

Il progetto dovrà essere realizzato conformemente alla documentazione progettuale presentata, ivi incluse le misure di mitigazione e compensazione previste, fatto salvo quanto esplicitamente previsto dalle prescrizioni inserite nel presente provvedimento; qualsiasi modifica sostanziale a tali previsioni dovrà essere sottoposta al riesame dell'Organo tecnico Provinciale.

A. AUTORIZZAZIONI DA ACQUISIRE

19. Autorizzazione linea idraulica (ex R.D. 523/1904) – da parte della Regione Piemonte, Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino.
20. Autorizzazione ai sensi del D.Lgs. 42/04 e smi - da parte del Comune di Carmagnola
Contestualmente al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica da parte del Comune, si rende necessaria la trasmissione degli atti alla Regione e alla Soprintendenza ai fini dell'esercizio della vigilanza sulla corretta applicazione della delega, da esercitarsi nei 60 giorni successivi 8art. 15 comma 2 LR 20/98 e smi)

B. IN FASE DI COSTRUZIONE

Redazione di un documento unitario che descriva tutte le attività previste in fase di cantiere

21. La realizzazione del progetto prevede una fase di realizzazione piuttosto lunga; l'adozione di specifiche modalità operative e di tutte le mitigazioni già previste dal proponente nello S.I.A. devono trovare una rigorosa applicazione soprattutto nei riguardi delle aree interne al S.I.C. – Z.P.S. e le zone prossime all'abitato.

Ai fini di una corretta prevenzione dell'inquinamento ambientale e per preservare i caratteri di naturalità presenti si ritiene necessario che, in fase esecutiva, si proceda preliminarmente alla redazione di un

documento unitario che descriva tutte le attività previste in fase esecutiva. Tale documento dovrà essere trasmesso ad Arpa Piemonte per una verifica tecnica dei contenuti.

Lo stesso dovrà essere redatto ai fini di una corretta prevenzione dell'inquinamento ambientale e per preservare i caratteri di naturalità presenti, in particolare le aree a maggior sensibilità ambientale interessate dai lavori durante la fase di cantiere. Tali ambiti di maggior sensibilità sono: gli ambiti di pertinenza fluviale (attraversamenti stradali di rii e canali, lavori di sistemazione idraulica dei corsi d'acqua ecc.).

Si chiede di procedere all'individuazione e alla delimitazione delle aree a maggior sensibilità ambientale individuate in apposite tavole progettuali complete di piante e sezioni significative dei lavori previsti ed evidenziate nell'area di cantiere con appositi pali segnaletici.

Il documento dovrà contenere planimetrie e una relazione dettagliata relativa alla distribuzione interna dell'area di cantiere comprensiva degli stoccaggi inerti (ubicazione, dimensionamento e modalità di gestione), degli impianti fissi e di tutti i sistemi necessari per lo smaltimento controllato degli inquinanti provenienti dalle lavorazioni previste garantendone, nel tempo, la verifica della capacità e dell'efficacia.

Nel documento si dovranno inoltre indicare tutte le lavorazioni, la movimentazione degli inerti, le modalità di conduzione dei lavori e l'organizzazione del cantiere, con indicazione dei mezzi meccanici utilizzati, e quant'altro necessario alle attività.

Durante la fase di cantiere il direttore lavori dovrà essere assistito da una figura professionale competente a qualificare, organizzare e gestire gli interventi di recupero pedologico e vegetazionale di tutte le aree interessate (scarpate stradali e zone connesse, aree di cantiere, spazi destinati alle compensazioni). Si raccomanda di applicare il D.Lgs. 228/2001 agli art. 14 e 15 che prevede l'opportunità per le P.A. di avvalersi degli imprenditori agricoli per lo svolgimento dei lavori di manutenzione del territorio ed in particolare per la gestione delle aree oggetto di compensazione ambientale del progetto in esame.

Reticolo idrografico superficiale

- 22.** Si dovrà evitare qualsiasi danno di qualunque natura che possa compromettere il buon regime del reticolo idrografico. In particolare al fine di non interferire con il libero deflusso delle acque che scorrono nei corsi d'acqua interferenti con i lavori stradali, il proponente dovrà garantire la funzionalità di tutti i corsi d'acqua interessati dai lavori.
- 23.** Nel corso dei lavori si dovranno attuare tutte le precauzioni necessarie affinché l'interferenza con la dinamica fluviale, dei canali e dei corsi d'acqua, non determini aggravii di rischio idraulico e pericoli per l'incolumità delle persone e danni ai beni pubblici e privati; l'alveo non dovrà essere occupato da materiali, né eterogenei, né di cantiere.
- 24.** Durante la fase di cantiere, per tutte le lavorazioni che saranno realizzate in prossimità dei corsi d'acqua naturali ed artificiali 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. A tal fine dovrà essere predisposto un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali che interessino le acque e/o il suolo.
- 25.** Durante il periodo riproduttivo dell'ittiofauna locale dovranno essere evitate interferenze dirette con l'alveo di magra. In particolare per tutelare le popolazioni delle acque superficiali interessate direttamente o indirettamente dalle opere in progetto, le maggiori criticità possono riscontrarsi nella fase di cantiere. Pertanto, si richiede che le attività di escavazione e rimodellamento siano realizzati, per quanto possibile, in periodo di asciutta o di magra. Qualora il regime idrico e la conformazione degli alvei non consentano di operare a secco, le riprofilature degli alvei dovranno essere realizzate in modo tale da non interrompere del tutto la continuità ecologico-funzionale dei corsi d'acqua, provvedendo, ad esempio, alla diversione temporanea del flusso idrico mediante canalizzazione in savanelle.
- 26.** Per salvaguardare le specie ittiche presenti nel corso d'acqua, durante gli interventi di adeguamento idraulico dovranno essere messe in atto le misure previste dalla L.R. 37/06, con particolare riferimento alle operazioni di allontanamento dell'ittiofauna presente e agli accorgimenti per evitare gli intorbidamenti dell'acqua conseguenti agli scavi nelle zone limitrofe.
- 27.** Il progetto deve prevedere un piano per ridurre le interferenze dirette con l'alveo e minimizzare l'aumento di torbidità indotto dalle lavorazioni. Devono essere debitamente descritte sia la tipologia che l'estensione delle regimazioni provvisorie dell'alveo in grado di permettere la movimentazione dei materiali e dei macchinari, nonché le piste di transito ed i guadi necessari per l'accesso al sito di lavoro su superfici non bagnate.
- 28.** Lungo le sponde sarà necessario prevedere una manutenzione degli argini, continuativa nel tempo, per permettere la selezione degli alberi con origine autoctona di maggior pregio, in modo da poter recuperare le sponde e creare una fascia tampone tra le aree destinate a coltivo e le sponde del fiume.

29. Al termine dei lavori dovranno essere smaltiti tutti i rifiuti di cantiere e occorrerà curare che le riprofilature del terreno vengano effettuate in modo tale da non interrompere la continuità ecologico funzionale dei corsi d'acqua e dell'ecosistema ripariale.

Viabilità

30. La verifica delle assunzioni relative alle stime di traffico svolte dal proponente che, allo stato attuale, sono state considerate come attendibili, dovrà essere valutata nel tempo attraverso un monitoraggio della viabilità sulle direttrici principali di traffico, al fine di verificare la loro correttezza ed adottare eventuali misure idonee sia al contenimento delle emissioni sia, più in generale, alla riduzione delle problematiche connesse al traffico veicolare (es. rumore).

Rischio archeologico

31. Precedere la realizzazione delle opere da una nuova survey effettuata nella giusta stagione (dal tardo autunno, dopo le arature, alla fine dell'inverno) e da un programma di scotici e sondaggi da eseguire non appena verrà acquisita la disponibilità dei terreni, prima dell'appalto dei lavori.

Territorio rurale

32. risolvere le eventuali interferenze con la viabilità secondaria ed interpoderale, in modo da assicurare l'accesso alle proprietà e la percorribilità della viabilità minore ai mezzi agricoli sia nella fase di cantiere che per la fase di esercizio;

33. garantire l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpoderale ed la continuità del reticolo irriguo e/o di scolo acque eventualmente interferito.

34. prevedere interventi di ricomposizione della maglia fondiaria frazionata per evitare la formazione di appezzamenti interclusi,

35. il terreno vegetale ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale.

Polveri

36. Adottare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri; a tal fine sarà necessario garantire: una costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non e una copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri.

Rumore e vibrazioni

37. Nel caso di interventi in prossimità di ricettori sensibili (insediamento civile isolato posto nell'intorno dell'area di intervento), occorre effettuare una previsione dei livelli acustici indotti e verificare il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente, valutando la necessità di autorizzazioni in deroga e adeguando di conseguenza il cronoprogramma dei lavori e la durata delle operazioni di cantiere. Il proponente per la fase di cantiere, dovrà provvedere all'adozione di tutti i possibili accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare le emissioni acustiche, nonché alla realizzazione di eventuali ulteriori interventi di mitigazione, qualora risultasse necessario a seguito delle risultanze dei monitoraggi.

Scarichi

38. Per le acque nere derivanti dai cantieri (acque di lavorazione e di lavaggio), laddove tecnicamente possibile, dovrà essere anticipato l'allacciamento alla fognatura o comunque previsto il convogliamento dei reflui in contenitori stagni da sottoporre a svuotamento periodico, in sostituzione del previsto utilizzo di serbatoi provvisori di trattamento (imhoff) con recapito in corpo idrico.

39. Per quanto attiene allo scarico delle acque del lavaggio automezzi, non sono state fornite indicazioni sul recapito finale dello scarico. Trattandosi di scarico di acque reflue industriali l'attivazione di detto scarico è subordinato al preventivo ottenimento dell'autorizzazione allo scarico ex D.Lgs 152/06 da parte della Provincia. E' comunque auspicabile che venga effettuato il riciclo della maggior parte delle acque derivanti dalle attività di lavaggio automezzi le quali possono essere utilizzate, ad esempio, nella produzione di malte cementizie.

Recupero e ripristino morfologico

40. 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 delle opere in progetto, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deponia temporanea, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione dei lavori, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti.

Prescrizioni per il monitoraggio

- 41.** La realizzazione del tracciato in progetto deve essere accompagnata da un piano di monitoraggio finalizzato alla verifica degli interventi di mitigazione degli impatti attuati con la realizzazione del progetto, in particolare dovrà essere attuato un piano di monitoraggio della componente acque superficiali, flora, fauna e ecosistemi e rumore. Si richiede di concordare con il Dipartimento ARPA di Torino le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.
- 42.** Il proponente è tenuto a recepire tutte le osservazioni che deriveranno dalle attività di monitoraggio ambientale, apportando quanto prima i necessari correttivi per la riduzione preventiva degli impatti.

Attraversamento da parte dell'avifauna

- 43.** Per valutare gli impatti derivanti dalla collisione da parte dell'avifauna sulla provinciale in progetto sarebbe opportuno, almeno per il tratto che interessa l'area protetta, prevedere un monitoraggio della situazione, su alcuni tratti campione. Tale monitoraggio potrà essere studiato con la collaborazione dei Tecnici del Museo di Scienze Naturali di Carmagnola. Nel caso in cui l'indagine evidenziasse un'alta mortalità dell'avifauna dovranno essere prescritte delle misure per ovviare a questa situazione, non esclusa la posa di pannelli. Tale soluzione dovrà, nel caso si ritenesse necessaria, essere valutata dal punto di vista dell'impatto paesaggistico.

Mitigazioni e compensazioni

- 44.** Dovrà essere previsto un piano pluriennale di monitoraggio della funzionalità del reticolo ecologico ricreato, nonché di tutti gli interventi di mitigazione e compensazione previsti in progetto, da concordare antecedentemente all'avvio dei lavori.

Attraversamenti da parte della fauna

- 45.** Si invita inoltre a prevedere un monitoraggio dell'efficacia dei passaggi della fauna su un set di specie target scelte basandosi sui rilievi dei tecnici del museo di scienze naturali di Carmagnola (micromammiferi, uccelli, anfibi). Tale monitoraggio dovrà esser validato dalla Regione Piemonte Settore Parchi con supporto tecnico di Arpa Piemonte Settore Via-Vas e del Parco del Po.

Rumore

- 46.** Il proponente per la fase di esercizio, dovrà provvedere ad effettuare apposite campagne di misura nella fase post-operam, al fine di confermare che i livelli previsionali siano rispettati anche in fase di esercizio dell'opera.

Adempimenti

- 47.** Comunicare all'Arpa-Dipartimento di Torino l'inizio ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera ai sensi dell'art. 8 della l.r. 40/98.
- 48.** Il Direttore dei lavori deve trasmettere, secondo le tempistiche concordate in fase di progettazione del monitoraggio, all'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino una dichiarazione, accompagnata da una relazione esplicativa, relativamente all'attuazione di tutte le misure prescritte, compensative, di mitigazione e di monitoraggio, incluse nella documentazione presentata, e integrate da quelle contenute nella presente Deliberazione.