

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del
Servizio Valutazione impatto ambientale e pianificazione e gestione attività estrattive

N. 61-244091/2001

Oggetto: Progetto: S.P. n. 69 di Quincinetto - Variante all'abitato di Baio Dora
Progetto preliminare
Comune interessato: Borgofranco d'Ivrea
Proponente: Provincia di Torino- Servizio Progettazione e Realizzazione Interventi Viabilità II
Procedura di Verifica ex art. 10 L.R. n.40 del 4.12.1998 e s.m.i.
Esclusione della fase di valutazione di impatto ambientale.

**Il Dirigente del Servizio Valutazione impatto ambientale e
pianificazione e gestione attività estrattive**

Premesso che:

- il Servizio Progettazione e Realizzazione Interventi Viabilità II della Provincia ha presentato il progetto preliminare relativo all'intervento di variante all'abitato di Baio Dora sulla S.P. n. 69 di Quincinetto nel comune di Borgofranco d'Ivrea, per gli adempimenti relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della L.R. 14.12.1998 n. 40 - Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione;
- il citato progetto è sottoposto alla fase di verifica della procedura di VIA a norma dell'art. 10 della citata L.R. 40/98;
- in data 12/09/2001 è stato pubblicato sul BUR l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto di cui sopra, allegati alla domanda di avvio della fase di verifica della procedura di VIA;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni e su di esso non sono pervenute osservazioni.
- in data 15/10/2001, presso la sede dell'Area Ambiente, via Valeggio n. 5 - Torino, si sono riuniti l'Organo tecnico e la Conferenza dei Servizi .

Considerato che:

- le opere riguardano la costruzione di un nuovo tratto di strada extraurbana, ubicata in sponda destra del fiume Dora Baltea, nel territorio comunale di Borgofranco d'Ivrea;
- Il progetto prevede la circonvallazione della frazione di Baio Dara sgravando il nucleo abitativo dall'intenso traffico veicolare attualmente presente;
- la progettazione in oggetto costituisce la prima tranche di un intervento a vasta scala che riguarda la riorganizzazione viaria, nell'ottica anche di un migliore collegamento tra i comuni siti tra le due sponde della Dora Baltea ed un decongestionamento del traffico veicolare di transito all'interno dei centri della valle;
- il collegamento viario avrà lunghezza pari a 1200 metri circa, intercetta la SP 69 a sud della frazione in oggetto, attraversa l'Autostrada Torino-Aosta in corrispondenza del Rio Rosso, prosegue verso l'attuale ponte della Dora, svicolando sulla provinciale a poche centinaia di metri da quest'ultimo;
- i dati dimensionali del progetto, conformi alla IV categoria CNR sono:

La larghezza complessiva pari a 10.50 m., prevede una carreggiata costituita da due corsie di marcia di larghezza pari a 3.75 m. e da due banchine laterali di larghezza pari a 1.50 m. Su un lato della carreggiata è presente una pista ciclabile pavimentata, a doppio senso di marcia di larghezza pari a 2.50 m. Lo spartitraffico è costituito da un fascia inerbata di larghezza pari a 1.00 m. all'interno della quale è alloggiata la barriera di sicurezza.

Lunghezza totale del progetto: 1273.48 m

Pendenza longitudinale max : 5%

Altezza massima prevista: 260.82 slm + 8 rispetto piano campagna

Il tracciato in progetto prevede due innesti con la viabilità esistente (S.P. 69 di Quincinetto), a sud un innesto in continuità con il tracciato esistente, a nord un'intersezione a raso con stop sull'asse di progetto.

- il progetto prevede inoltre la realizzazione di un cavalcavia sull'autostrada individuando due ipotesi di viadotto:

- trave continua a struttura mista acciaio-calcestruzzo;

- trave continua a struttura mista sostenuta da stalli.

Trave continua a struttura mista acciaio-calcestruzzo:

Soluzione A: n. 4 campate di 34+49+34+34= 151m.

L'opera si compone di 4 campate, una prima campata di circa 34 metri di accesso alla campata di scavalco autostradale da 49 metri e a seguire due campate da 34 metri per l'attraversamento del Rio Rosso e della viabilità locale che sottopassa l'autostrada pochi metri a nord del cavalcavia in esame.

Trave continua a struttura mista sostenuta da stalli

Soluzione B: n. 3 campate di 70 (acciaio) +22.5 (mista) + 22.5 (mista) =115 m.

La seguente soluzione presenta un solo appoggio tra l'autostrada ed il Rio Rosso. Una soluzione di questo tipo riduce fortemente l'impatto nell'area in esame dove un solo appoggio può essere centrato eliminando completamente, anche in fase di realizzazione, le interferenze con il Rio Rosso, la viabilità locale e l'ecosistema spondale creatosi nell'area in esame.

Rilevato che:

- nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota del 11/10/2001 prot. 219846 del Servizio Pianificazione Territoriale, della Provincia di Torino;
- nota del 12/10/2001 prot. 220481 del Servizio Qualità dell'aria, Inquinamento Atmosferico, Acustico ed Elettromagnetico, della Provincia di Torino;
- nota del 15/10/2001 prot. 221122 del Servizio Difesa del Suolo della Provincia di Torino;
- nota del 15/10/2001 prot. 221960 dell'Italgas Area Nord Ovest;
- nota del 16/10/2001 prot. 223513 dell'Enel Distribuzione, Direzione Piemonte;
- nota del 24/10/2001 prot. 13235 dell'Arpa, Dipartimento Subprovinciale di Ivrea.

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, relativamente al tracciato proposto (progetto preliminare) di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale generale** si rileva che:

- il progetto non rientra in aree protette;
- il tracciato proposto coincide con quello indicato nello schema della "viabilità in progetto" del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adottato del C.P. n. 621-71253/1999 del 28.04.1999. Nello specifico il PTC individua questo intervento all'interno di quelli menzionati per la Valle Dora: miglioramento dei collegamenti tra Ivrea e la Valle d'Aosta, individuando

alternative alla SS 26 e migliorando il collegamento di quest' ultima con l'attraversamento della Serra e con il Biellese;

- Il nuovo tracciato interessa zone agricole: classe II di capacità d'uso dei suoli (IPLA,1999). Tali suoli, secondo il P.T.C. (artt.4.2.1 e 4.2.2. N.d.A.), dovrebbero tendenzialmente essere preservati all'attività agricola. Destinazioni diverse sono tuttavia consentite, eccezionalmente, sulla base di motivazioni che ne dimostino il prevalente interesse pubblico. L'inserimento del tracciato nella cartografia del P.T.C. si ritiene dimostri tale valenza;
- il nuovo tracciato ricade in area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 490/99 (ex. Legge 1497/39 - Tutela delle bellezze naturali) nel tratto ai lati dell'autostrada Torino-Aosta;

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale** si rileva che:

La fascia di occupazione dell'infrastruttura in oggetto è prevista dal vigente PRGC di Borgofranco d'Ivrea.

Il tracciato riprende in maniera quasi totale le indicazioni planimetriche fornite dal PRGC, tranne in due punti: nella zona sud, dopo lo scavalco dell'autostrada A5, per migliorare il raggio di curvatura della strada e nell'intersezione a raso a nord, per evitare un pilone dell'elettrodotto presente lungo il tracciato.

- dal punto di vista **progettuale e tecnico** si rileva che:

Il tracciato é schematicamente suddivisibile in tre tratti omogenei, ciascuno con rispettive problematiche progettuali:

- innesto con la S.P. 69 a sud della frazione di Baio Dora;
- cavalcavia autostradale;
- innesto con la strada di collegamento tra Borgofranco d'Ivrea e Baio Dora.

Innesto con la S.P. 69 a sud della frazione di Baio Dora

In questo tratto la variante attraversa dei campi a seminativo alzandosi in rilevato sino a raggiungere la quota necessaria per l'attraversamento della sede autostradale (+ 8.00 m. rispetto a p.c.).

Dovranno essere ricercate delle soluzioni progettuali di sistemazione a verde nei tratti in rilevato, che prevedano la realizzazione di messa a dimora di specie arboree autoctone.

Cavalcavia autostradale

La scelta progettuale tra le due ipotesi di realizzazione del cavalcavia, a struttura mista acciaio-calcestruzzo o a struttura mista sostenuta da stalli, dovrà essere effettuata in considerazione di diversi aspetti.

In particolare dal punto di vista Idraulico la Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino dovrà autorizzare l'opera di attraversamento del Rio Rosso, dal punto di vista Ambientale e Paesaggistico la Regione Piemonte Settore beni Ambientali e Paesistici dovrà autorizzare l'intervento nel tratto ai lati dell'autostrada Torino-Aosta vincolato ai sensi del D. Lgs. 490/99 (ex. Legge 1497/39 - Tutela delle bellezze naturali).

Nel corso della Conferenza dei Servizi é emerso che dal punto di vista ambientale é preferibile la soluzione strallata, in quanto strutturalmente l'altezza ridotta dell'impalcato implica un conseguente beneficio sui rilevati di accesso e un solo appoggio tra l'autostrada e il Rio Rosso elimina, anche in fase di realizzazione, le interferenze con il Rio Rosso, la viabilità locale e l'ecosistema spondale, e dal punto di vista architettonico potrebbe diventare elemento caratterizzante di ingresso in valle.

Innesto con la strada di collegamento tra Borgofranco e Baio Dora

In questo tratto il tracciato attraversa un paleo-alveo ricoperto da vegetazione arborea e successivamente si dispone accanto ad un fosso di drenaggio esistente.

Il tracciato risulta condizionato in questa zona dalla viabilità interpodereale esistente, dalla maglia dei fondi agricoli, dal fosso anzidetto, dai tralicci dell'alta tensione lato Dora Baltea, e dalle interferenze dell'infrastruttura con i sottoservizi relativi all'oleodotto ed al metanodotto.

- Dovranno essere approfondite le seguenti tematiche tecniche:
 - il tracciato stradale si sviluppa prevalentemente in rilevato;
 - il fabbisogno di inerti da utilizzare in fase di cantiere, che risulta essere rilevante (30.000 mc per rilevati e 7.950 per sovrastruttura stradale), potrà essere in parte reperito sulla sponda destra della Dora Baltea, a nord e a sud del ponte che collega Baio Dora con Borgofranco d'Ivrea. Il materiale di scotico (suolo vegetale) potrà essere riutilizzato per la copertura delle scarpate in progetto.

- dal punto di vista **ambientale** si rileva che:

- **Paesaggio e patrimonio storico, artistico e culturale:**

- dovrà essere ricercata una mitigazione su tutto il tracciato, con particolare riguardo all'attraversamento dell'autostrada, prevedendo un recupero ed una riqualificazione dal punto di vista paesaggistico-ambientale;
- dovrà essere ricercata una mitigazione dell'effetto barriera e di frammentazione che il manufatto del cavalcavia 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;

- **Qualità dell'aria, Inquinamento Atmosferico:**

E' ipotizzabile un impatto sulla qualità dell'aria in prossimità del tracciato stradale dovuto essenzialmente alla ricaduta di polveri ed emissioni gassose rilasciate sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. Per quanto attiene ai primi gli effetti possono essere minimizzati con un'oculata modalità gestionale. In relazione ai secondi, tale impatto, direttamente proporzionale ai volumi di traffico indotti dall'opera in progetto è da considerarsi migliorativo rispetto alla situazione attuale, in quanto la realizzazione della variante comporterà un netto miglioramento della qualità dell'aria nel concentrico urbano ora congestionato dal traffico che lo attraversa.

- **Rumore e Vibrazioni :**

La zona attraversata dall'infrastruttura è poco antropizzata e scarsa di ricettori sensibili. In particolare riscontriamo:

- due edifici in prossimità dell'innesto sud (a distanza di 8,5 m.)
- il cimitero in prossimità dell'innesto a nord (a distanza di 110 m.)
- un edificio ad est del predetto innesto (a distanza di 350 m.)

Per i primi due edifici la variante porta senz'altro un miglioramento rispetto alla situazione attuale, in quanto essi si verranno a trovare ad una distanza maggiore dall'infrastruttura stradale. Per l'edificio ad est dell'innesto nord, invece la situazione è peggiorativa, ma data la distanza di 350 m. dal tracciato in progetto sono previsti livelli di rumore (valori limite di emissione Diurno= 48 dBA e valore limite di emissione Notturmo= 41 dBA), comunque al di sotto di quelli stabiliti per la classe di destinazione d'uso territoriale II (uso prevalentemente residenziale) ivi esistente.

Tuttavia ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera b della Legge 447/95 e dell'art.10 comma 1 della L.R. n.52/2000, dovrà essere redatta la documentazione previsionale di impatto acustico, costituita da idonea documentazione tecnica.

- **Flora/Fauna/ecosistemi:**

L'area oggetto di intervento é costituita da una zona per lo più pianeggiante caratterizzata da agroecosistemi costituiti da prati stabili e seminativi ed alcuni nuclei di elementi arborei (latifoglie miste) ed arbustivi. In prossimità del Rio Rosso sono presenti elementi vegetativi

spontanei, tipici delle fasce fluviali. Si dovrà prevedere il mantenimento delle specie arboree esistenti o, se non possibile, la predisposizione di uno studio di recupero a verde che preveda la rinaturalizzazione ai lati del tracciato in progetto.

Poichè la zona oggetto dell'intervento è particolarmente vocata per il cinghiale - si tratta infatti di zona agricola scarsamente caratterizzata da insediamenti abitativi, habitat ideale per la specie, si dovranno prevedere lungo il tratto di strada in progetto il posizionamento, di un'adeguata cartellonistica di avviso della presenza di fauna, e nei tratti del tracciato in rilenato di adeguati sottopassi in grado di consentire il passaggio dei cinghiali.

- Acque superficiali e sotterranee:

Per quanto attiene alle acque superficiali é previsto l'attraversamento in viadotto del corso d'acqua denominato Rio Rosso, il quale in quest'area presenta un alveo pensile arginato. Le pile del viadotto sono poste all'esterno degli argini e non interferiscono con il corso d'acqua. L'intradosso dell'opera è posto oltre 6 metri sopra il piano campagna, e consente di garantire un franco nettamente superiore rispetto a quello minimo previsto dalla direttiva 2/99 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, che indica come valore minimo un metro rispetto al livello idrico della piena di riferimento.

Il progetto prospetta la deviazione di un canale di drenaggio, presumibilmente coincidente con un paleoalveo della Dora Baltea (che verrà inalveato a ovest del tracciato della variante in adiacenza al piede del rilevato stradale).

Si prevede pertanto una deviazione del fosso di drenaggio che comporterà la rettifica del suo tracciato rendendolo parallelo a quello dell'infrastruttura fino al punto di recapito, si richiede un'accurata descrizione morfologico-idraulica dell'intervento.

Ritenuto complessivamente che il progetto in esame non abbia impatti rilevanti sull'ambiente, e che pertanto possa, ai sensi dell'art. 10 comma 3 L.R. n.40 del 4.12.1998 e s.m.i, essere escluso dalla fase di valutazione di impatto ambientale, si subordina la realizzazione del progetto alle integrazioni esplicitate in premessa.

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 compatibilità 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 escludere, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art. 10, comma 3 della L.R. 40 del 14.12.1998, il progetto preliminare relativo all'intervento di variante all'abitato di Baio Dora sulla S.P. n. 69 di Quincinetto nel comune di Borgofranco d'Ivrea, presentato dal Servizio Progettazione e Realizzazione Interventi Viabilità II - Provincia di Torino, dalla fase di valutazione di impatto

ambientale (art.12 della L.R. 40 del 14.12.1998) subordinatamente alle seguenti condizioni dettagliate in premessa che dovranno essere opportunamente verificate per gli aspetti tecnico-progettuali e gestionali nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto:

- acquisizione dell'autorizzazione Idraulica per l'attraversamento del Rio Rosso da parte della Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino;
- acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 490/99 (ex. Legge 1497/39 - Tutela delle bellezze naturali) da parte della Regione Piemonte Settore beni Ambientali e Paesistici;
- acquisizione dell'autorizzazione da parte del Magistrato del Po, in quanto Autorità competente su tutto il corso d'acqua del torrente Dora Baltea;
- predisposizione di un progetto complessivo di recupero a verde e di rinaturalizzazione ai lati dei tratti stradali in progetto, che preveda il mantenimento delle specie arboree esistenti o, se non possibile, la realizzazione di impianti di specie arboree autoctone;
- studiare una mitigazione dell'effetto barriera e di frammentazione che il manufatto del cavalcavia produrrà a livello di paesaggio, di ecosistemi e di struttura irrigua, prevedendo un recupero ed una riqualificazione dal punto di vista paesaggistico-ambientale;
- accantonamento e protezione di tutto il terreno vegetale rimosso in vista di un successivo riuso per la copertura dei terrapieni e del sovrappasso o per altri interventi di recupero ambientale. Dovrà in ogni caso essere evitato il conferimento in discarica di tali materiali;
- mantenimento della funzionalità delle strade agricole esistenti o la realizzazione di strade alternative funzionali all'uso agricolo;
- conservazione della funzionalità della struttura irrigua, affinché venga mantenuto il ruolo delle attività agricole oltre che della qualità ecologica e paesaggistica dell'area. Nel tratto in cui si prospetta la deviazione di un canale di drenaggio, presumibilmente coincidente con un paleoalveo della Dora Baltea (che verrà inalveato a ovest del tracciato della variante in adiacenza al piede del rilevato stradale), si richiede un'accurata descrizione morfologico-idraulica dell'intervento.
- inserimento di sistemi di dissuasione e tutela per scongiurare il verificarsi di incidenti dovuti all'attraversamento dell'infrastruttura in oggetto da parte di ungulati ed in particolare:
 - inserimento di adeguata cartellonistica stradale al fine di segnalare la presenza di possibili attraversamenti da parte di popolazioni di ungulati;
 - nei tratti del tracciato in ritenuto di adeguati sottopassi faunistici in grado di consentire il passaggio dei cinghiali.
- adozione di idonee misure atte a contenere la dispersione di polveri in fase di cantiere;
- redazione della documentazione previsionale di impatto acustico, costituita da idonea documentazione ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera b della Legge 447/95 e dell'art.10 comma 1 della L.R. n.52/2000;
- studio delle interferenze dell'infrastruttura in progetto con i sottoservizi presenti nell'area (oleodotto, metanodotto, gasdotto e elettrodotto).

2. Di segnalare che la scelta progettuale tra le due ipotesi di realizzazione del cavalcavia, a struttura mista acciaio-calcestruzzo o a struttura mista sostenuta da stalli, spetta dal punto di vista Idraulico alla Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino e dal punto di vista Ambientale e Paesaggistico alla Regione Piemonte Settore beni Ambientali e Paesistici. Si precisa che nel corso della Conferenza dei Servizi é emerso che dal punto di vista ambientale é risultata preferibile la soluzione strallata, in quanto

strutturalmente meno impattante e architettonicamente di maggior qualità, tale da poter risultare elemento caratterizzante di ingresso in valle;

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 davanti 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: 09/11/2001

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina