

Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale
e Pianificazione e Gestione Attività Estrattive

N. 111-321780/2002

OGGETTO: Circonvallazione di Druento

Proponente: Provincia di Torino - Progetto "La Venaria Reale - per il miglioramento dell'accessibilità veicolare"

Comuni: Druento

Procedura di Verifica ex art.10 L.R. n.40/98 e s.m.i.

Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

**Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e
Pianificazione e Gestione Attività Estrattive**

Premesso che:

- la Provincia - Progetto "La Venaria Reale - per il miglioramento dell'accessibilità veicolare" - ha presentato il progetto preliminare di circonvallazione di Druento per gli adempimenti relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della L.R. n.40 del 14.12.1998 e s.m.i. - Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione;
- il progetto in oggetto è sottoposto alla fase di Verifica della procedura di VIA a norma dell'art.10 della citata L.R. 40/98 e s.m.i.;
- in data 31/10/2002 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 è pervenuta in data 18/11/2002 una osservazione da parte di un gruppo di cittadini residenti in aree che verranno interessate dal progetto stesso;
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico, istituito con DGP 63-65326 del 14/04/1999 e s.m.i.;
- in data 19/11/2002 si è svolta la Conferenza dei Servizi presso la sede dell'Area Ambiente della Provincia, via Valeggio 5 - Torino, convocata ai sensi della L. n.241 del 07/08/1990;

Rilevato che:

- l'intervento in progetto prevede, a partire dalla nuova circonvallazione in località Savonera, l'ampliamento della sede stradale della S.P.8 e la realizzazione di un nuovo tracciato stradale che si diparte da quest'ultima con una rotatoria nella zona Sud-Est di Druento, prosegue in direzione Nord-Ovest prevedendo l'inserimento di due rotatorie che favoriscano l'accesso alle zone industriale Sud e Nord e si innesta nuovamente sulla S.P.8 a Nord dell'abitato in corrispondenza del Cimitero;
- l'intervento in oggetto è compreso in un Protocollo d'Intesa siglato in data 03.03.1999 tra Regione Piemonte, Provincia di Torino ed i Comuni di Collegno, Druento, Pianezza, Torino e Venaria Reale riguardante:

- la circonvallazione di Savonera;
- il prolungamento di Corso Regina Margherita (Torino) oltre il SATT;
- l'adeguamento della S.P.176 fino all'intersezione con la S.P.8 (compreso il nuovo collegamento della S.P.176 con la S.P.8);
- la circonvallazione di Druento (allegato sub 3 dell'Accordo);
- i Comuni di Borgaro e Venaria, insieme a Regione Piemonte e Provincia di Torino, hanno siglato in data 24.03.1999 un Protocollo d'Intesa avente per oggetto le circonvallazioni di Venaria Reale e di Borgaro quali collegamento tra la S.P.1, la S.P.2 ed il sistema tangenziale completo di raccordi verso l'aeroporto di Caselle e la Reggia di Venaria Reale (allegato sub 4 dell'Accordo);
- il progetto di circonvallazione Est di Druento si inquadra nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro relativo al restauro ed alla valorizzazione della Reggia di Venaria Reale e del Borgo Castello della Mandria sottoscritto da Ministero per i Beni Culturali, Regione Piemonte, Provincia di Torino ed i Comuni di Torino, Borgaro, Venaria Reale, Collegno, Pianezza e Druento nel settembre 1999, nell'ambito del quale sono previsti interventi infrastrutturali per il miglioramento dell'accessibilità alla Reggia di Venaria;
- l'Accordo sopra citato prevede l'affidamento alla Provincia di Torino della progettazione e della realizzazione delle infrastrutture viarie e di accessibilità (art.7) secondo le modalità ed i termini contenuti nel Capo III (artt. 32-35): in particolare la circonvallazione Est di Druento ha lo scopo di deviare l'attraversamento dell'abitato della attuale S.P.8 ed è risultata necessaria sia perchè tale tratto di strada attualmente è sottodimensionato rispetto al traffico effettivo e sia perchè attraversa un'area densamente abitata;
- il nuovo tratto stradale, in parte già realizzato in attuazione delle previsioni del PRGC di Druento, nonché l'adeguamento del tratto di S.P.8, si rendono inoltre necessari per consentire un più agevole accesso all'ingresso del Parco La Mandria dal "Cancello di Druento", anche in previsione dei flussi di traffico che saranno generati dal nuovo "Centro del Cavallo" in corso di attuazione all'interno del Parco nella Cascina Rubbianetta;
- la circonvallazione in progetto migliorerà lo smaltimento dei flussi di traffico in direzione da e per Torino generati dai comuni delle Valli Ceronda e Casternone;
- il nuovo tracciato stradale è infine funzionale al miglioramento dell'accessibilità alle aree artigianali ed industriali esistenti e previste dal P.R.G.C. di Druento;
- l'intervento in progetto prevede:
 - l'adeguamento di alcuni tratti stradali esistenti, ovvero:
 - della S.P.8 a partire dall'incrocio con strada Cassagna fino alla rotatoria Druento Sud in progetto;
 - della strada nella zona D8 a partire da Via Venaria fin oltre Via Meucci;
 - la realizzazione di una nuova viabilità di tipo C1 (per una velocità di progetto di 90 km/h, limitata a 60km/h in accordo con il vigente Codice della Strada) in variante all'attuale S.P.8:
 - in parte a raso;
 - in parte in rilevato, nel tratto finale dell'intervento in progetto all'innesto con la S.P.8;
 - in parte in trincea, limitatamente al tratto di avvicinamento al rilevato, con una quota di scavo che si mantiene al di sotto di 1.5m di profondità;
 - tre rotatorie quali soluzioni per gli svincoli;
 - la chiusura in via definitiva di un tratto della S.P.8 della lunghezza di circa 150m in corrispondenza del Cimitero Comunale: tale tratto di strada, la cui chiusura avverrà ad ultimazione delle opere in progetto, resterà al servizio dell'accesso Est del Cimitero;
- le caratteristiche dimensionali dell'intervento sono:
 - *Asse viario:*

lunghezza complessiva in progetto:	1700.00m
larghezza carreggiata:	10.00m
larghezza totale della sezione trasversale:	13.00m
numero corsie:	2

larghezza corsie:	3.75m
pendenze massime:	5.00%
altezza massima prevista:	7.00m

- *Rotatoria Druento Sud*

raggio interno:	19.00m
raggio esterno:	30.00m
numero corsie:	2
larghezza corsie:	4.00m
altezza torre faro:	25.00m

- *Rotatorie Zone Industriali Sud e Nord*

raggio interno:	15.00m
raggio esterno:	26.00m
numero corsie:	2
larghezza corsie:	4.00m
altezza torre faro:	25.00m

- i corsi d'acqua che intersecano il tracciato verranno superati con la realizzazione di opere di attraversamento in cemento armato gettato in opera:
 1. Scatolare idraulico 3x2m (p.k. 0+120 circa): attraversamento del fosso sul ciglio Nord della S.P.8;
 2. Scatolare idraulico 3x2m (p.k. 0+480 circa): attraversamento dei due canali sul ciglio Nord della S.P.8;
 3. Scatolare idraulico 3x2m (p.k. 0+700 circa): attraversamento fosso;
- non sono previsti scavi profondi che vadano ad interferire con la dinamica della rete idrica sotterranea;
- nella zona in esame non si riscontra la presenza di pozzi idropotabili o sorgenti;
- sono stati ipotizzati tre tracciati alternativi (ognuno dei quali sviluppato in varie soluzioni tecniche):
 - alternativa 1 (Variante interna all'abitato): tracciato in progetto, previsto dal PRGC vigente, dalla seconda variante al Piano d'Area del Parco Regionale La Mandria, dal PTC e dall'Accordo di Programma;
 - alternativa 2 (Variante intermedia): il tracciato, in prosecuzione della strada di collegamento della S.P.176 alla S.P.8, prevede l'allargamento della strada della Barra verso il lato dei prati vincolati a Parco dei "Quadrati", l'attraversamento di una vasta area coltivata ed il congiungimento con il tracciato stradale dell'alternativa 1 in prossimità della zona D8. Questa soluzione, che ha il vantaggio di svincolare in parte il traffico veicolare pesante generato dalle zone industriali e che costituisce il naturale proseguimento del collegamento della S.P.176 alla S.P.8 (anche se l'immissione nella rotatoria limita questo effetto di continuità stradale), non è stata scelta in quanto interessa le aree vincolate a Parco dei Quadrati (rendendo necessaria una variante al Piano d'Area del Parco), mentre il tracciato stradale e gli svincoli interessano un'area coltivata di indubbio valore ambientale (segnalata nella cartografia del Piano d'Area del Parco Regionale La Mandria): la scelta è stata quella di salvaguardare queste aree e mantenere il tracciato stradale indicato dai vari strumenti urbanistici e di programmazione economica;
 - alternativa 3 (Variante esterna): il tracciato ricalca nella parte iniziale quello dell'alternativa 2 ma rimane più esterno agli insediamenti industriali, collegandosi direttamente alla Via De Gasperi. Questa soluzione ha il vantaggio di svincolare completamente gli insediamenti industriali (rimanendone all'esterno), comporta un numero minore di intersezioni stradali (quindi è più scorrevole oltre che economicamente più vantaggioso dal punto di vista della realizzazione) ma non è stata scelta per le motivazioni riportate per l'alternativa 2 ed inoltre perché ricade in gran parte nelle

- aree vincolate a zona Pre-Parco della Mandria (rendendo necessaria la variante al Piano d'Area del Parco Regionale La Mandria);
- il cantiere principale verrà dislocato su un'area di circa 20.000mq di proprietà comunale posta al centro dell'insediamento industriale adiacente il tratto iniziale del tracciato in progetto, e prevederà:
 - alloggiamenti, uffici, spogliatoio, locale infermeria, servizi igienici;
 - officina, area di parcheggio per i mezzi privati, di cantiere, le macchine operatrici;
 - magazzino ed area di stoccaggio dei materiali;
 - è stata prevista una zona di subcantiere di 1.500mq circa posta su un'area di proprietà comunale in corrispondenza della zona industriale Nord;
 - il territorio interessato dall'area di cantiere ricade in gran parte in zone urbanizzate, in particolare:
 - l'adeguamento del tratto stradale della S.P.8 a partire dall'incrocio con le strade Cassagna e della Barra fino alla rotatoria Druento Sud verrà realizzato a discapito dell'attuale pista ciclabile;
 - la rotatoria Druento Sud interesserà un'area attualmente destinata a deposito di carcasse di auto in demolizione (il comune di Druento ha assicurato in merito che i permessi all'esercizio di tale attività decadranno con la costruzione della nuova strada, sulla base di un documento controfirmato dalle parti);
 - il successivo tratto di strada ricadrà:
 - in parte in area coltivata a prato (destinata dal vigente PRGC ad area a viabilità in zona industriale D3 e D7 e zona agricola);
 - in parte in un tratto di circonvallazione esistente (realizzata a scomputo degli oneri d'urbanizzazione del P.E.C. della zona D8);
 - il tratto terminale dalla Via Venaria alla Via De Gasperi e la rotatoria di Via Venaria interesseranno un'area coltivata a prato destinata in parte a strada ed in parte a zona agricola in ambito E ed EP di Pre-Parco della Mandria;
 - l'uso attuale delle aree confinanti con il tracciato stradale in progetto è ad aree industriali, residenziali ed agricole;
 - non è stato previsto un impianto per il confezionamento del calcestruzzo e dei bitumi in quanto sono presenti diversi impianti nelle vicinanze della strada in costruzione;
 - le aree utilizzate come cantieri fissi verranno ripristinate a prato o come da accordi da convenire con il Comune di Druento;
 - l'inizio dei lavori è previsto per dicembre 2003;
 - la durata dei lavori è da prevedersi in 180 giorni naturali e consecutivi, ai quali aggiungere 60 giorni per l'installazione del cantiere e 30 giorni per il recupero ambientale delle aree di cantiere;

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota del 13/11/2002 prot. 281394/LAC/DC del Servizio Parchi dell'Area Ambiente, Parchi, Risorse Idriche e Tutela della Fauna della Provincia di Torino;
- nota del 18/11/2002 prot. 50782/25.3 del Settore decentrato OO.PP. e Difesa Assetto idrogeologico di Torino - Direzione OO.PP. - Assessorato all'Ambiente, Energia, Lavori Pubblici, Protezione Civile della Regione Piemonte;
- nota del 19/11/2002 prot. 1366 dell'Ente di Gestione del Parco Regionale La Mandria e dei Parchi e delle Riserve Naturali delle Valli di Lanzo;
- nota del 21/11/2002 prot. 294602/2002 del Servizio Pianificazione Territoriale dell'Area Territorio Trasporti e Protezione Civile della Provincia di Torino;
- nota del 20/11/2002 prot. 289147 del Servizio Difesa del Suolo dell'Area Territorio Trasporti e Protezione Civile della Provincia di Torino;
- nota del 27/11/2002 prot. 299284/2002 del Servizio Tutela della Fauna e della Flora dell'Area Ambiente, Parchi, Risorse Idriche e Tutela della Fauna della Provincia di Torino

- nota del Servizio Qualità dell'Aria, Inquinamento Atmosferico, Acustico ed Elettromagnetico -Area Ambiente, Parchi, Risorse Idriche e Tutela della Fauna della Provincia di Torino;
- nota dell'Arpa, Dipartimento Subprovinciale di Grugliasco;

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:**
 - le scelte infrastrutturali contenute nell'Accordo di Programma Quadro relativo al Restauro e alla Valorizzazione della Reggia di Venaria Reale e del Borgo Castello della Mandria sono state recepite dal Documento Illustrativo degli Interventi sull'Assetto Viario del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale nell'aprile del 1999), ovvero rientrano nella configurazione di un miglioramento dell'attuale sistema di attraversamento e di penetrazione del Comune di Torino nella direttrice Est-Ovest – asse di Corso Regina Margherita – oggi interessata da elevati carichi di traffico: secondo il PTC tale direttrice dovrà avere sempre più il ruolo di asse urbano di distribuzione e non di asse di penetrazione e attraversamento Est-Ovest;
 - tra gli interventi proposti per il raggiungimento dell'obiettivo sopra esposto il PTC propone il potenziamento e prolungamento del Corso Regina Margherita oltre il SATT, intercettando prima la S.P.176 e poi la S.P.8, per completarsi con l'intervento in progetto della circonvallazione di Druento;
 - l'intervento in progetto assume valenza anche nell'ambito di una riorganizzazione dei flussi della zona Ovest dell'Area Metropolitana Torinese (AMT) e quindi del prolungamento di Corso Marche (connessione Corso Grosseto-Corso Marche-Tangenziale Nord-S.P.176), consentendo di aprire un nuovo accesso all'area dei Quadrati della Reggia di Venaria Reale in previsione del riutilizzo del complesso storico;
 - il Piano d'Area del Parco Regionale La Mandria, nella seconda variante approvata con D.G.R. n.68-2287 del 10.12.1990, individua quale ingresso al Parco di primaria importanza nel territorio comunale di Druento il "Cancello di Druento" (dopo quello dal Ponte Verde di Venaria Reale) mentre secondario diviene l'ingresso dal "Cancello della Bizzarria": l'ingresso da Druento è destinato quindi ad assumere la funzione di "porta al parco naturalistico" e accesso di servizio per il "Centro del Cavallo" e le cascine prossime al "Cancello di Druento" (Comba, Romitaggio, Grangetta, Vittoria, ecc.);
 - la Seconda Variante al Piano d'Area del Parco Regionale La Mandria inoltre, recependo le indicazioni contenute nell'Accordo di Programma Quadro relativo al Restauro e alla Valorizzazione della Reggia di Venaria Reale e del Borgo Castello della Mandria, riporta le previsioni degli interventi infrastrutturali del nuovo assetto viario: nelle Norme di Attuazione (capo III, art. 14, comma 4) è ammessa la realizzazione della variante di Via De Gasperi in corrispondenza dell'incrocio con Via Venaria, prevista dal P.R.G.C. del Comune di Druento. Tale nuovo tratto di circonvallazione ricade in maniera marginale nella zona di Pre-Parco della Mandria;
- dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale:**
 - il tracciato stradale in progetto coincide, in linea di massima, con le previsioni del PRGC vigente di Druento (approvato con D.G.R. n.68-2287 del 10.12.1990); in particolare nella tav. 6a ("Sviluppi del piano relativi ai territori urbanizzati ed urbanizzandi - concentrico") è riportato il tracciato stradale (con l'indicazione degli svincoli con altre strade esistenti e previste), mentre agli artt. 21 e 34 sono disciplinate le destinazioni d'uso ed i tipi di intervento ammessi: il comma 9 dell'art. 34 prevede che i tracciati viari in progetto ed i relativi slarghi per parcheggio possano subire variazioni senza che comportino variante di PRGC;
 - il Comune di Druento ha inoltre adottato il progetto preliminare del nuovo PRGC, per il quale sono state già raccolte le osservazioni: nella tav. 15 ("Assetto - concentrico") ripropone il tracciato stradale della circonvallazione Est di Druento secondo le previsioni del vigente PRGC;

- dal punto di vista **progettuale e tecnico:**

- in corrispondenza della scarpata tra il pianoro, sede dell'abitato di Druento, e la pianura degradante verso il Torrente Ceronda, nel tratto ad Est del Cimitero, verrà realizzato un parziale sbancamento del terrazzo (costituito da depositi fluvioglaciali Wurmiani - Rissiani) con incisione in direzione ortogonale all'orlo del terrazzo stesso: la base dell'incisione si raccorderà a valle con una rampa in rilevato, il cui peso graverà sui depositi alluvionali medio recenti del Torrente Ceronda, che costituiscono la pianura a Nord di Druento;

- dal punto di vista **ambientale:**

Paesaggio

- la matrice paesaggistica dominante è rappresentata da ampie aree a prato stabile, pianeggiante, con qualche filare di alberi (non di pregio) lungo i fossati;
- la profondità di campo visivo che si percepisce, reso ancora più evidente dalla distesa dei Quadrati, con sullo sfondo il bosco planiziale della Mandria da un lato e la Reggia di Venaria dall'altro, conferisce all'area un aspetto paesistico di particolare pregio ambientale;
- la principale valenza storico - culturale dell'area è rappresentata dal Parco Regionale La Mandria e dall'intorno coltivato a prato nel quale sorgevano le cascine ed i borghi rurali di Druento e Venaria Reale;

Flora, fauna, ecosistemi

- il sito interessato dall'opera è in gran parte urbanizzato, ma sono comunque presenti aree agricole coltivate a prato stabile;
- il territorio circostante è caratterizzato da prati permanenti, con presenza di alberature (Robinia e qualche Salice) lungo i principali canali irrigui;
- oltre Via Venaria, prima dell'innesto con Via De Gasperi, il tracciato stradale intercetta un'area con vegetazione ripariale lungo la "scarpata" di origine Paleofluviale;
- nella zona, ed in particolare nel Pre-Parco della Mandria lungo le sponde del Torrente Ceronda, sono presenti in gran numero ungulati che nel periodo autunnale, con maggior frequenza nelle ore notturne, si possono avvistare nei prati: la strada in progetto non è stata tuttavia dotata di idonei passaggi per le specie animali a causa della localizzazione dell'opera su suoli urbanizzati;
- in prossimità dell'area in progetto non sono presenti nicchie ecologiche di pregio e/o sensibili o corridoi ecologici di connessione, ad eccezione del canale comunale "Naviglio" e di quello demaniale "Braccio del Re";

Suolo e sottosuolo

- **Suolo:**

- Il sito in esame è per lo più pianeggiante: l'unica scarpata presente è rappresentata dall'orlo di terrazzo al passaggio tra l'altopiano rilevato e la piana di fondo valle del Torrente Ceronda al limite settentrionale della zona di intervento, dove sono possibili fenomeni di instabilità molto modesti ed irrilevanti;

- **Sottosuolo:**

- nell'area in cui si riconoscono due aree a caratterizzazione geologica-morfologica diversa:
 - la prima, rilevata di circa 6 metri rispetto alla seconda, costituisce un modesto altopiano su cui è ubicato l'abitato di Druento ed è costituita da depositi fluvioglaciali Wurmiani - Rissiani che si raccordano fra loro mediante forme superficiali contenute, definite da orli di terrazzo e basse scarpate di 1-2 m; localmente, a livello superficiale, oltre ad uno spessore variabile di suolo agricolo possono essere presenti depositi post-glaciali loessici (eolici);
 - la seconda area è posta a Nord del concentrico stesso ed è formata da una pianura degradante verso il Torrente Ceronda a quote inferiori di 6-7 m rispetto alla prima; è formata dai depositi fluviali medio-recenti del Torrente Ceronda stesso, ricoperti da uno strato corticale di terreno agricolo di spessore variabile;
- il tracciato stradale interesserà sia la prima area (a Sud-Est ed a Est di Druento) che la seconda (a Nord-Est di Druento) ripercorrendo, per alcuni tratti, tracciati stradali già esistenti;

- sul modesto altopiano di Druento è presente una zona a possibile criticità idrogeologica in corrispondenza della zona industriale sita a Nord-Est dell'abitato: in questo settore la configurazione geomorfologica ha creato una zona allungata di direzione Est-Ovest ribassata dai piani limitrofi mediante terrazzi di altezza ridotta (2-3 m) attualmente adibita ad uso industriale ed edificata a seguito della realizzazione di fossati perimetrali all'area che favoriscano il deflusso locale delle acque di ristagno superficiale;

Acque superficiali e sotterranee

- Acque superficiali

- l'altopiano di Druento presenta un reticolo idrografico complesso formato da canali a diverso andamento ed artificialmente adattati le cui portate defluiscono principalmente dal torrente Ceronda;
- nel settore meridionale del territorio di Druento, in prossimità dell'ingresso nel paese ed in corrispondenza della rotatoria di innesto della nuova circonvallazione sulla S.P.8 sono stati individuati tre diversi canali che governano l'assetto idrologico superficiale locale:

1. Il canale comunale detto "Naviglio":

- deriva le sue acque dalla Stura nei pressi di Lanzo e viene utilizzato in agricoltura per irrigare i campi;
- si tratta di un'opera storica per Druento, la cui costruzione risale intorno al XIV secolo quando l'abitato era costituito da poche costruzioni;
- ha larghezza costante di circa 3,00m;
- l'altezza delle sponde varia in relazione dell'orografia del terreno;
- la portata nominale dell'acqua derivata è di 2,08 mc/s;
- la capacità di massima piena arriva a contenere circa 4,8 mc/s;
- in corrispondenza della rotatoria Druento Sud in progetto un sistema di paratoie regola l'acqua derivata dal canale Braccio del Re rispetto a quella destinata agli usi irrigui dei campi a valle, verso il torrente Ceronda;
- nel progetto è previsto lo scavalco del canale, in corrispondenza della zona D3 nei pressi della rotatoria Druento Sud, con una struttura scatolare in c.a.;

2. Il canale demaniale "Braccio del Re":

- deriva le sue acque dal canale comunale sopra citato;
- inizia in prossimità della rotatoria Druento Sud in progetto e costeggia un tratto della S.P.8 proseguendo di fianco alla strada della Barra per giungere in prossimità della Reggia di Venaria Reale (dove l'acqua veniva utilizzata per alimentare i giochi d'acqua e bagnare i giardini);
- l'autorità competente a rilasciare le autorizzazioni è il Comune di Druento in quanto concessionario della gestione del canale da parte della Regione Piemonte;
- la portata del canale è quella del "Naviglio";
- la larghezza dell'alveo è di circa ml 3,00;
- l'altezza della sponda varia da ml 1,00 a ml 1,50;
- nel progetto è previsto lo scavalco del canale, in corrispondenza della zona D4, per realizzare uno svincolo unidirezionale in uscita sul controviale industriale e in corrispondenza della rotatoria Druento Sud, con una struttura scatolare in c.a.;

3. "Antico Braccio del Re":

- la portata è di 0.95mc/s;
- viene attraversato ad una distanza di circa 130m dalla rotatoria dalla sede stradale in progetto;

- in prossimità del tracciato sono presenti:

- il Torrente Ceronda a circa 600m dal punto più vicino al cantiere (la superficie freatica della zona è in continuità idrodinamica con le acque di subalveo del Torrente stesso);
- il Rio Fellone a circa 700m dal punto più vicino al cantiere;

- nella zona è presente un reticolato di fossi irrigui che solca l'altopiano e la zona ribassata a Nord di Druento caratterizzato da canali a sezione trapezia d'altezza compresa tra 60 e 70 cm e larghezze massime da 100 a 120 cm;

- il limite estremo a Nord dell'intervento è segnalato come potenzialmente inondabile nella "Carta di Sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica" (ottobre 2000) allegata al PRGC;

- Acque sotterranee

- nella zona sono presenti due sistemi di falda:
 - il primo, con soggiacenza media di 60-70m dal p.c. e contraddistinto da un sistema multifalda, è stato ritenuto trascurabile ai fini della progettazione;
 - il secondo è rappresentato da una falda sospesa a minore distanza dalla superficie, con le seguenti caratteristiche:
 - direzione di deflusso della falda: da Ovest-Nord Ovest verso Est-Sud Est;
 - soggiacenza: 10-20m dal p.c. nella zona dell'altopiano, inferiore a 3m nella fascia a ridosso della scarpata, nella zona depressa a Nord dell'abitato di Druento;
 - escursione massima: qualche metro nel caso di eventi meteorici intensi e/o prolungati. È possibile che la superficie freatica si attesti vicino al piano campagna;
 - periodo di monitoraggio: le informazioni sull'andamento della falda sono tratte dal PRGC di Druento e si riferiscono ad un periodo di osservazione probabilmente annuale;

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

- nei pressi della zona in cui è localizzato l'intervento esistono fonti rilevanti di inquinamento dell'aria: l'attuale S.P.8, un impianto di smerigliatura dei metalli nella zona D3 (ex ditta Carlucci) e, a maggiore distanza, le discariche CIDIU;
- gli impatti sulla qualità dell'aria consistono sostanzialmente nell'incremento dell'inquinamento atmosferico nell'area interessata dal progetto a seguito dell'aumento della circolazione veicolare: tuttavia, poiché di fatto tale aumento coincide con la parallela riduzione della circolazione ed il decongestionamento del traffico nelle aree urbanizzate limitrofe, complessivamente l'effetto può essere ritenuto positivo;
- in fase di cantiere si può avere produzione di particolato sospeso nelle operazioni di scavo e costruzione, con ricaduta in corrispondenza degli insediamenti abitativi e della vegetazione prossimi al tracciato: particolare attenzione va posta al possibile inquinamento delle colture adiacenti la strada sia in fase di cantiere che di esercizio;

Impatto acustico

- Ricettori

- i ricettori sensibili interessati dalla realizzazione dell'opera comprendono gli edifici residenziali posti in prossimità della strada in progetto:
 - Fabbricati residenziali di Via Torino:
 - villetta unifamiliare a due piani fuori terra:
 - distanza dall'attuale ciglio stradale della S.P.8: 2m circa, nel progetto 12m circa;
 - altezza di gronda: 6m circa;
 - piani abitati: n. 2;
 - edificio in linea:
 - distanza dall'attuale ciglio stradale della S.P.8: 2m circa, nel progetto 12m circa;
 - altezza di gronda: 9m circa;
 - piani abitati: n. 3;
 - Condominio residenziale di Via Toscanini:
 - distanza dal ciglio stradale in progetto all'ingresso principale da via Puccini: di 20m circa;
 - altezza alla gronda: 13m circa;
 - piani abitati: n. 4.
 - Villetta unifamiliare in Via Venaria:
 - distanza del fabbricato dal ciglio stradale in progetto: 15m circa;
 - altezza di gronda: 6m circa;
 - piani abitati: n. 2;

- in questa fase di progettazione preliminare non è stata ancora effettuata una valutazione di impatto acustico; vari sopralluoghi condotti dai progettisti hanno fatto rilevare loro che:
 - in corrispondenza dei ricettori posti in prossimità di Via Torino il traffico attuale genera elevati livelli di inquinamento acustico, in particolare nelle ore di punta;
 - presso il ricettore di Via Toscanini è stato rilevato un basso volume di traffico generato dalla via stessa (strada a fondo cieco) e non è stato riscontrato inquinamento acustico derivante da sorgenti sonore (l'edificio confina con un'area a destinazione agricola);
 - presso il ricettore di Via Venaria sono stati riscontrati bassi livelli di inquinamento acustico, generati dall'attraversamento di veicoli pesanti in direzione della zona industriale D6 e D8;
- il clima acustico presso i ricettori ad infrastruttura in esercizio, tenuto conto degli attuali livelli di inquinamento acustico, è ritenuto dai progettisti migliorativo per i ricettori di Via Torino e di Via Venaria, peggiorativo pur se nei limiti della normativa per il condominio di Via Toscanini;
- **Traffico:**
 - l'analisi dei flussi di traffico ha avuto come principale riferimento il rilevamento di traffico commissionato dalla Provincia di Torino, e in particolare:
 - i rilievi effettuati sulla S.P.8 con stazione posta tra Venaria e Druento (nel periodo 9-15/07/1998) hanno evidenziato valori di TGM (Traffico Giornaliero Medio) di circa 8700 veicoli (con una percentuale di traffico pesante del 5% circa), con punte di 9.800 veicoli/giorno per ciascuna direzione il venerdì (il traffico nei giorni festivi risulta inferiore) ed una percorrenza superiore a 1.083 veicoli/h nell'ora di punta critica settimanale;
 - i rilievi effettuati sulla S.P.8 in ingresso al comune di S.Gillio (nel periodo 8-14/04/1998) hanno evidenziato valori di TGM di circa 3.800 veicoli, con punte di 4.700 veicoli/giorno per ciascuna direzione il giovedì (anche qui il traffico nei giorni festivi risulta inferiore) ed una percorrenza superiore a 428 veicoli/h nell'ora di punta critica settimanale;
 - l'attuale livello di servizio della S.P.8 nelle ore di punta è risultato essere inaccettabile, con incolonnamenti giornalieri in corrispondenza del semaforo all'intersezione Druento Sud;
 - la determinazione del VOP (Volume Orario di Progetto) è stata riferita al traffico previsto al momento dell'apertura della strada, stimata nel 2004, e per i 20 anni successivi (assunti come periodo di esercizio della stessa). In questo arco temporale è stato ipotizzato un incremento di traffico composto da:
 1. un *incremento di traffico normale o di sviluppo*, conseguenza dell'aumento del tenore della vita, dall'incremento industriale, ecc;
 2. un *incremento generato*, conseguente al richiamo di veicoli sul nuovo tracciato preferito a quelli preesistenti;
 3. un *incremento specifico*, generato dai flussi di traffico attesi per la visita al Parco della Mandria, favorito anche dalla messa in esercizio della viabilità che collega lo svincolo SATT di Corso Regina Margherita alla strada in progetto;
 - il traffico giornaliero medio previsto risulta essere:
 - n.10.000 autoveicoli, dei quali 9.000 nella fascia oraria 06.00-22.00 e 1.000 nella fascia oraria 22.00-06.00;
 - n.300 mezzi pesanti (circa il 3% del valore sopra citato), dei quali 294 (il 98%circa) nella fascia oraria 06.00-22.00 e 6 (il 2% circa) nella fascia oraria 22.00-06.00;
 - il traffico sulla circonvallazione sarà generato per la maggior parte dal traffico pendolare dei residenti nei comuni a monte di Druento e dagli utenti in ingresso negli svincoli da Druento, ma a questo tipo di traffico, variabile in funzione degli incrementi di popolazione residente, si aggiunge il traffico generato dal potenziamento dell'ingresso al Parco La Mandria da Druento (tale volume di traffico influenzerà però in maniera marginale i volumi di traffico in quanto avrà la sua massima espressione nei giorni festivi e prefestivi, periodi nei quali il traffico pendolare è minimo);
 - la circonvallazione di Druento in progetto, venendo a trovarsi all'interno del territorio urbanizzato, prevede quale limite di velocità massimo consentito i 50 Km/orari, mentre in corrispondenza delle rotonde la velocità massima consentita è di 40 Km/orari;
- **Opere di mitigazione acustica:**

- attualmente non esiste una Zonizzazione Acustica Comunale approvata e quindi i limiti assoluti di riferimento considerati sono stati di 60 dB(A) diurni e 50 dB(A) notturni, mentre per la zone esclusivamente industriali rispettivamente di 70 dB(A) e 60 dB(A);
- il progetto prevede la collocazione di barriere anti-rumore in prossimità dei ricettori: da un'analisi più accurata dell'inquinamento acustico generato dall'infrastruttura, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, verranno valutate le caratteristiche peculiari di tali barriere. In particolare i progettisti hanno, in sede di progetto preliminare, proposto alberature ad alto fusto e pavimentazione fonoassorbente: si è prospettata la possibilità, in seguito ad accordi con il Comune di Druento, di inserire un filare di alberature lungo l'attuale S.P.8 all'interno dell'area a verde pubblico afferente gli insediamenti industriali che verrà realizzato in occasione della sistemazione della viabilità minore di competenza comunale;
- la valutazione dei livelli di inquinamento acustico previsti presso i ricettori sensibili sopra individuati durante le fasi di cantiere è stata effettuata in riferimento agli studi condotti dal Comitato Paritetico Territoriale per la Prevenzione Infortuni, l'Igiene e l'Ambiente di Lavoro di Torino e Provincia (C.P.T.): considerato che il cantiere ha carattere temporaneo e che le lavorazioni previste si svolgeranno nell'area prossima ai ricettori per un tempo limitato e con una certa distanza temporale tra una lavorazione e l'altra, è stato ritenuto sufficiente limitare le opere di mitigazione a semplici staccionate in legno di recinzione di cantiere (per quanto concerne i limiti imposti dal DPCM 01.03.91, l'impresa appaltatrice provvederà alla richiesta di autorizzazione in deroga ai valori minimi di emissione di rumore ai sensi dell'art. 6.1.h della legge 447/95);

Monitoraggi

- in questa fase preliminare non sono previste campagne di monitoraggio particolari;
- non sono inoltre previste specifiche campagne di monitoraggio post operam;

Ritenuto

complessivamente che il progetto in esame non abbia impatti rilevanti sull'ambiente, che il tratto interessato dall'intervento risulti attualmente essere sottodimensionato rispetto al traffico effettivo, che si tratti di un intervento migliorativo rispetto l'attuale situazione di inquinamento acustico ed atmosferico generato dall'attraversamento di aree densamente abitate e che pertanto possa, ai sensi dell'art.10, comma 3 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i., essere escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale, subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:

- gli interventi ricadenti nella zona di Pre Parco della Mandria dovranno essere conformi alle indicazioni del Piano del Parco stesso e dovranno essere concordati, nella fase di progettazione definitiva, con l'Ente di Gestione del Parco Regionale La Mandria e dei Parchi e delle Riserve Naturali delle Valli di Lanzo al fine di orientare le modalità costruttive dei singoli manufatti nel rispetto delle tipologie costruttive e dei materiali pertinenti all'area tutelata;
- dovrà essere verificato l'inquinamento luminoso nei confronti dell'abitato causato dalle torri faro posizionate in corrispondenza delle rotatorie, valutando l'utilizzo in alternativa dell'illuminazione diffusa;
- nel tratto terminale della strada in progetto ed in particolare a partire dalla zona cimiteriale, connotata da un altissimo tasso di incidentalità dovuto ad attraversamenti di selvatici (in particolare di cinghiali), dovrà essere posizionato un congruo numero di sottopassi idonei all'attraversamento degli ungulati, ovvero di altezza 1.5m e rapporto tra sezione e lunghezza almeno pari ad 1;
- l'intero tracciato viario dovrà essere dotato di apposita cartellonistica stradale al fine di segnalare la presenza di possibili attraversamenti da parte di popolazioni di ungulati;
- nel caso in cui si dovesse rendere necessaria l'apposizione di barriere antirumore queste (se realizzate in materiale trasparente) dovranno essere dotate di sagome anticollisione dei volatili;
- dovrà essere assicurata una gestione degli espropri che preveda la possibilità di comprendere nei terreni da espropriare anche eventuali superfici residuali;

- il posizionamento dell'opera in aree che sono state soggette ad allagamenti, in particolare in corrispondenza dell'innesto sulla S.P.8 a Nord dell'abitato di Druento (zona in cui il tracciato si snoda immediatamente al margine di un'area definita dal PAI a Rischio idrogeologico Molto Elevato) nonché in corrispondenza di un'area allagata durante l'evento alluvionale del 1994, comporta, in sede di progetto definitivo, la necessità di un'attenta analisi e valutazione delle criticità connesse alla realizzazione dell'opera stessa, e richiede inoltre un apposito studio idraulico validato dalle autorità idrauliche preposte;
- sarà opportuno, in sede di progettazione definitiva, procedere alla caratterizzazione di dettaglio dei litotipi sottoposti a carico ad opera dell'unico tratto previsto in rilevato dal progetto preliminare e valutare con precisione l'escursione della soggiacenza dell'acquifero superficiale;
- sulle scarpate del tratto in trincea andranno condotte idonee verifiche di stabilità, secondo quanto prescritto dal D.M. 11/03/1988;
- dovranno essere effettuate, in sede di redazione del progetto definitivo, le opportune verifiche idrauliche degli attraversamenti e quindi un loro corretto dimensionamento;
- particolare attenzione dovrà essere prestata alla rete di fossi irrigui, la cui funzionalità non dovrà essere compromessa a seguito dell'intervento;
- prima dell'inizio dei lavori dovrà essere richiesto ed ottenuto dal Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico - Direzione OO.PP. della Regione Piemonte il parere favorevole a norma del R.D. 368/1904 per quanto riguarda le interferenze con le acque superficiali trasferite al demanio regionale con relativi decreti ministeriali, e l'autorizzazione idraulica a norma del R.D. 523/1904 per le interferenze con corsi d'acqua iscritti nell'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Torino e/o di proprietà demaniale;
- dovrà essere richiesta ed ottenuta la specifica autorizzazione allo scarico in corpo idrico superficiale al competente Servizio di questa Provincia per qualunque scarico idrico dovesse rendersi necessario, anche se temporaneo ovvero in fase di cantiere;
- è necessario che venga accertato che le opere drenanti esistenti e realizzate contestualmente alla costruzione degli edifici nell'area industriale a Nord-Est di Druento siano sufficienti a garantire un ottimale deflusso superficiale delle acque in corrispondenza del tracciato stradale in progetto;
- in fase di cantiere dovranno essere adottate idonee misure atte a contenere la dispersione delle polveri;
- dovrà essere effettuata una valutazione del clima acustico attuale mediante l'analisi delle condizioni sonore esistenti derivanti dall'insieme di tutte le sorgenti sonore naturali ed antropiche in corrispondenza dei ricettori sensibili attraverso un'apposita campagna di misurazione eseguita secondo quanto descritto nel D.M. del 16/03/1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico", evidenziando i riferimenti orari, la distanza dal ricettore e l'altezza dal piano campagna delle misurazioni eseguite;
- dovrà essere redatta una valutazione previsionale del clima acustico presso i ricettori con l'infrastruttura in esercizio, fornendo inoltre una definizione dettagliata degli algoritmi di calcolo impiegati per la valutazione previsionale dei livelli di inquinamento acustico;
- nel caso in cui si dovesse rendere necessaria l'apposizione di barriere antirumore occorrerà, data la presenza di un ricettore nelle aree del Pre-Parco della Mandria, porre particolare attenzione nel definire un progetto complessivo di sistemazione che comprenda tali barriere anti-rumore, ricordando che il posizionamento di un filare arboreo, così come prospettato dai progettisti, non può assumere alcun effetto mitigativo dal punto di vista acustico, ma se mai compensativo e di arredo verde;
- ad opera realizzata dovrà essere predisposta una campagna di rilevamenti fonometrici finalizzata alla verifica di quanto previsto: tali rilevamenti dovranno essere a lungo termine (minimo 24 ore) in prossimità dei ricettori maggiormente esposti, compresi quelli eventualmente già schermati da opere di mitigazione;
- il proponente dovrà comunicare all'ARPA i tempi di inizio lavori e le fasi di realizzazione dell'opera ai fini dell'espletamento dei controlli ai sensi dell'art.8, comma 2 della L.R. n.40/98;

Vista la L.R. n.40/1998;

Visto il R.D. 368/1904;

Visto il R.D. 523/1904;

Viste le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico;

Visto il verbale della Conferenza dei Servizi;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'art.107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. n.267 del 18/08/2000 e dell'art.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. n.40 del 14/12/1998 il progetto preliminare di circonvallazione di Druento presentato dalla Provincia di Torino - Area Viabilità-Edilizia - nell'ambito del Progetto "La Venaria Reale - per il miglioramento dell'accessibilità veicolare", dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale (art.12 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.), subordinatamente alle seguenti condizioni:

- gli interventi ricadenti nella zona di Pre Parco della Mandria dovranno essere conformi alle indicazioni del Piano del Parco stesso e dovranno essere concordati, nella fase di progettazione definitiva, con l'Ente di Gestione del Parco Regionale La Mandria e dei Parchi e delle Riserve Naturali delle Valli di Lanzo al fine di orientare le modalità costruttive dei singoli manufatti nel rispetto delle tipologie costruttive e dei materiali pertinenti all'area tutelata;
- dovrà essere verificato l'inquinamento luminoso nei confronti dell'abitato causato dalle torri faro posizionate in corrispondenza delle rotatorie, valutando l'utilizzo in alternativa dell'illuminazione diffusa;
- nel tratto terminale della strada in progetto ed in particolare a partire dalla zona cimiteriale, connotata da un altissimo tasso di incidentalità dovuto ad attraversamenti di selvatici (in particolare di cinghiali), dovrà essere posizionato un congruo numero di sottopassi idonei all'attraversamento degli ungulati, ovvero di altezza 1.5m e rapporto tra sezione e lunghezza almeno pari ad 1;
- l'intero tracciato viario dovrà essere dotato di apposita cartellonistica stradale al fine di segnalare la presenza di possibili attraversamenti da parte di popolazioni di ungulati;
- nel caso in cui si dovesse rendere necessaria l'apposizione di barriere antirumore queste (se realizzate in materiale trasparente) dovranno essere dotate di sagome anticollisione dei volatili;
- dovrà essere assicurata una gestione degli espropri che preveda la possibilità di comprendere nei terreni da espropriare anche eventuali superfici residuali;
- il posizionamento dell'opera in aree che sono state soggette ad allagamenti, in particolare in corrispondenza dell'innesto sulla S.P.8 a Nord dell'abitato di Druento (zona in cui il tracciato si snoda immediatamente al margine di un'area definita dal PAI a Rischio idrogeologico Molto Elevato) nonché in corrispondenza di un'area allagata durante l'evento alluvionale del 1994, comporta, in sede di progetto definitivo, la necessità di un'attenta analisi e valutazione delle criticità connesse alla realizzazione dell'opera stessa, e richiede inoltre un apposito studio idraulico validato dalle autorità idrauliche preposte;
- sarà opportuno, in sede di progettazione definitiva, procedere alla caratterizzazione di dettaglio dei litotipi sottoposti a carico ad opera dell'unico tratto previsto in rilevato dal progetto preliminare e valutare con precisione l'escursione della soggiacenza dell'acquifero superficiale;
- sulle scarpate del tratto in trincea andranno condotte idonee verifiche di stabilità, secondo quanto prescritto dal D.M. 11/03/1988;
- dovranno essere effettuate, in sede di redazione del progetto definitivo, le opportune verifiche idrauliche degli attraversamenti e quindi un loro corretto dimensionamento;

- particolare attenzione dovrà essere prestata alla rete di fossi irrigui, la cui funzionalità non dovrà essere compromessa a seguito dell'intervento;
- prima dell'inizio dei lavori dovrà essere richiesto ed ottenuto dal Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico - Direzione OO.PP. della Regione Piemonte il parere favorevole a norma del R.D. 368/1904 per quanto riguarda le interferenze con le acque superficiali trasferite al demanio regionale con relativi decreti ministeriali, e l'autorizzazione idraulica a norma del R.D. 523/1904 per le interferenze con corsi d'acqua iscritti nell'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Torino e/o di proprietà demaniale;
- dovrà essere richiesta ed ottenuta la specifica autorizzazione allo scarico in corpo idrico superficiale al competente Servizio di questa Provincia per qualunque scarico idrico dovesse rendersi necessario, anche se temporaneo ovvero in fase di cantiere;
- è necessario che venga accertato che le opere drenanti esistenti e realizzate contestualmente alla costruzione degli edifici nell'area industriale a Nord-Est di Druento siano sufficienti a garantire un ottimale deflusso superficiale delle acque in corrispondenza del tracciato stradale in progetto;
- in fase di cantiere dovranno essere adottate idonee misure atte a contenere la dispersione delle polveri;
- dovrà essere effettuata una valutazione del clima acustico attuale mediante l'analisi delle condizioni sonore esistenti derivanti dall'insieme di tutte le sorgenti sonore naturali ed antropiche in corrispondenza dei ricettori sensibili attraverso un'apposita campagna di misurazione eseguita secondo quanto descritto nel D.M. del 16/03/1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico", evidenziando i riferimenti orari, la distanza dal ricettore e l'altezza dal piano campagna delle misurazioni eseguite;
- dovrà essere redatta una valutazione previsionale del clima acustico presso i ricettori con l'infrastruttura in esercizio, fornendo inoltre una definizione dettagliata degli algoritmi di calcolo impiegati per la valutazione previsionale dei livelli di inquinamento acustico;
- nel caso in cui si dovesse rendere necessaria l'apposizione di barriere antirumore occorrerà, data la presenza di un ricettore nelle aree del Pre-Parco della Mandria, porre particolare attenzione nel definire un progetto complessivo di sistemazione che comprenda tali barriere anti-rumore, ricordando che il posizionamento di un filare arboreo, così come prospettato dai progettisti, non può assumere alcun effetto mitigativo dal punto di vista acustico, ma se mai compensativo e di arredo verde;
- ad opera realizzata dovrà essere predisposta una campagna di rilevamenti fonometrici finalizzata alla verifica di quanto previsto: tali rilevamenti dovranno essere a lungo termine (minimo 24 ore) in prossimità dei ricettori maggiormente esposti, compresi quelli eventualmente già schermati da opere di mitigazione;
- il proponente dovrà comunicare all'ARPA i tempi di inizio lavori e le fasi di realizzazione dell'opera ai fini dell'espletamento dei controlli ai sensi dell'art.8, comma 2 della L.R. n.40/98;

2. 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: 18/12/2002

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina