

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

N. 94-252760/2002

OGGETTO: Strada di collegamento tra SP2 di Germagnano e SP13 di Front - Tronco dalla SP2 alla SP16 - Comune di Ciriè
Proponente: Provincia di Torino - Area Territorio, Trasporti e Protezione Civile - Servizio Infrastrutture Territoriali ed Assistenza Tecnica Enti Locali
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:

- il Servizio Infrastrutture Territoriali ed Assistenza Tecnica Enti Locali - Area Trasporti e Protezione Civile della Provincia ha presentato il progetto definitivo di una strada di collegamento tra la S.P.2 di Germagnano e la S.P.13 di Front - Tronco dalla S.P.2 alla S.P.16, nel Comune di Ciriè, 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 29/08/2002 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 non sono pervenute osservazioni;
- 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 19/09/2002 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 e s.m.i.;

Rilevato che:

- le opere riguardano la costruzione di un nuovo tratto di strada extraurbana di collegamento tra la S.P.2 di Germagnano e la S.P.16 di San Maurizio Canavese che si svilupperà interamente sul territorio del comune di Ciriè in prossimità del confine orientale con il comune di San Maurizio Canavese;
- le motivazioni dell'opera risiedono nella necessità di evitare l'attraversamento dell'abitato di Ciriè e San Maurizio Canavese per una consistente percentuale di traffico pesante diretto ai poli industriali

della zona; il progetto è inoltre uno degli interventi previsti dalla Provincia per il prossimo triennio nell'ambito di quelli miranti al completamento della "Pedemontana";

- la realizzazione dell'opera prevede la costruzione di un tracciato viario di classe C1 che a partire dall'esistente rotatoria sulla S.P.2 in corrispondenza della zona artigianale-commerciale di località Ponte Coasso decorre in direzione NE/SO con andamento rettilineo per circa 650m fino ai capannoni della S.I.V.E. (cui viene garantito un accesso), per poi piegare a nord con superamento della Gora di San Maurizio e scavalco della Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo e dirigersi nuovamente NE/SO per un breve tratto fino ad inserirsi, con intersezione a rotatoria, sulla S.P.16 di San Maurizio Canavese in corrispondenza dell'area dell'acquedotto Ciriè-San Carlo;

- le caratteristiche dimensionali dell'intervento sono:

- *Asse principale:*

lunghezza complessiva in progetto:	1185.00m
lunghezza tratto C1:	1185.00m
larghezza carreggiata C1:	9.50m
larghezza totale della sezione trasversale C1:	10.50m
numero corsie C1:	2
larghezza corsie C1:	3.75m
pendenze massime:	4.90%
altezza massima prevista:	8.00m

- *Asse secondario:*

lunghezza complessiva in progetto:	420.00m
larghezza carreggiata F2:	7.50m
larghezza totale della sezione trasversale F2:	8.50m
numero corsie F2:	2
larghezza corsie F2:	3.25m
pendenze massime:	0.50%
altezza massima prevista:	0.50m

- *Rotatoria di innesto lungo la S.P.16:*

raggio interno:	18.25m
raggio esterno:	22.00m
numero corsie:	2
larghezza corsie:	3.75m
altezza torre faro:	20.00m

- il tracciato attraversa il canale irriguo di San Maurizio in due punti:

1. l'attraversamento del nuovo tracciato della Provinciale, della lunghezza di 27m, è previsto mediante l'inserimento di una condotta in acciaio ondulato (modello Tubosider) di 3.44m di luce e 3.23m di freccia. In alternativa alla condotta è previsto uno scatolare in c.a. di dimensioni 3.25x2.50m che assicura anche una capacità di portata superiore a quella della condotta: tale soluzione potrebbe rendersi necessaria per facilitare l'eventuale esecuzione dei muri cellulari per il rilevato della Provinciale. Entrambe le tipologie di attraversamento consentono il passaggio di piccoli mezzi meccanici ed una conseguente facilità di manutenzione;
2. l'attraversamento della strada di servizio, della lunghezza di circa 13m, è previsto mediante l'inserimento di uno scatolare in c.a. di 3.50x1.50m;

- altre opere previste:

1. cavalcaferrovia della linea Torino-Ciriè-Lanzo realizzato mediante travi accostate della lunghezza di 15.60m ed altezza di 7.10m;
 2. sovrappasso gettato in opera della lunghezza di 13.00m ed altezza di 7.15m;
- il tracciato è stato definito dopo aver considerato le alternative presentate dagli strumenti urbanistici precedenti alla variante n.4 del PRGC di Ciriè per il collegamento tra la S.P.2 e la S.P.16, tipologicamente simili (in quanto si attestavano sulle citate provinciali con delle intersezioni a raso e prevedevano l'attraversamento a piani sfalsati della ferrovia) ma a monte di quello in progetto. La scelta attuale è stata preferita in quanto consente di sfruttare la rotatoria esistente sulla S.P.2 all'altezza della nuova zona artigianale-commerciale sita in regione Ponte Coasso nel comune di Ciriè e nello stesso tempo permette di ottimizzare la realizzazione dell'attraversamento della ferrovia con lo svincolo della zona industriale nella ex-area CONTITEC;
 - è prevista l'installazione di un unico cantiere fisso, a ridosso del cavalcaferrovia in progetto, in una zona individuabile nelle mappe catastali del comune di Ciriè dalla particella n.169, foglio XV. Tale area, di proprietà del comune stesso ed avente una estensione di circa 1000 mq, verrà riportata alla condizione attuale, ossia prato;
 - la strada di servizio, realizzata nell'ambito della viabilità di cantiere, rimarrà funzionante anche a fine lavori e pertanto potrà essere utilizzata anche con la funzione di viabilità interpodereale;
 - non è prevista l'attivazione di siti di cava per gli inerti: i 75.710mc necessari per la realizzazione dell'opera saranno forniti dall'impresa;
 - si prevede che i lavori vengano iniziati nel mese di dicembre 2002 e che durino, operando in entrambe le direzioni, circa 180 giorni naturali consecutivi.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota del 18/09/2002 prot.n.40437/25.3 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 19/09/2002 prot.n.206477/2002 del Servizio di Pianificazione Territoriale - Area Territorio, Trasporti e Protezione Civile della Provincia di Torino;
- nota del 26/09/2002 prot.n.SNI/1289/42316 della Società Metropolitana Acque Torino S.p.a.;
- nota del 27/09/2002 prot.n.14075 dell'Arpa, Dipartimento Subprovinciale di Grugliasco;
- nota del 17/10/2002 prot.n.242357/LA9 del Servizio Qualità dell'Aria, Inquinamento Atmosferico, Acustico ed Elettromagnetico - Area Ambiente, Parchi, Risorse Idriche e Tutela della Fauna della Provincia di Torino;
- nota del Servizio Gestione Risorse Idriche della Provincia di Torino.

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 definitivo), di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale generale**:
 - il tracciato rientra nello schema della viabilità in progetto del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino ad eccezione della adiacente strada di servizio di cui è previsto il mantenimento anche a fine lavori. L'art. 11.4 delle Norme di Attuazione del PTC prevede per la Provincia la possibilità di approvare progetti in lieve difformità ai tracciati indicati nello schema se vengono comunque assicurate le funzioni di collegamento previste. Il caso in esame si ritiene rientri tra questi;
 - il progetto interessa suoli di II classe di capacità d'uso: tali suoli secondo il PTC (art. 4.2.2 delle NdA) dovrebbero tendenzialmente essere preservati all'attività agricola. Destinazioni diverse sono tuttavia eccezionalmente consentite sulla base di motivazioni che ne dimostrino il prevalente

interesse pubblico: l'inserimento del tracciato nella cartografia del PTC si ritiene dimostri tale valenza;

- il progetto non rientra in aree protette;
- la Giunta Provinciale ha approvato:
 - il progetto preliminare con deliberazione n.891-210668/1999 del 29/12/1999;
 - il progetto definitivo con deliberazione n.135-43125/2000 del 01/03/2000;
- dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale**:
 - il tracciato risulta conforme alle vigenti norme del PRGC del comune di Ciriè (l'approvazione della variante parziale n.4 è avvenuta con deliberazione del Consiglio Comunale n.70 del 04/12/2000);
 - il tracciato risulta conforme alle vigenti norme del PRGC del comune di San Maurizio Canavese;
- dal punto di vista **progettuale e tecnico**:
 - sono previste opere di difesa degli acquiferi in quanto il tracciato interferisce con le fasce di rispetto di due campi pozzi per l'approvvigionamento di acqua potabile (due pozzi della SMAT nel comune di Ciriè nella zona dell'esistente rotatoria sulla S.P.2 e il campo pozzi Borgo Nuovo nel comune di San Maurizio Canavese nella zona della rotatoria in progetto sulla S.P.16);
- dal punto di vista **ambientale**:

Paesaggio

Il paesaggio predominante è sostanzialmente riconducibile a due tipologie delimitate dall'asse della S.P.2: a est sono presenti tipologie di paesaggio semi-naturali (campo pozzi S.M.A.T. e terreni agricoli), a ovest l'orizzonte è caratterizzato da insediamenti antropici (zone artigianali e zone industriali) con presenza di aree prative intercluse.

Flora, fauna, ecosistemi

- le presenze vegetazionali nell'area oggetto dell'intervento risultano fortemente condizionate dalla presenza delle aree industriali di recente espansione, dall'uso agricolo del territorio e dalla presenza di una estesa area pozzi gestita dalla SMAT; le poche essenze arboree naturali sono poco rappresentate e sono caratterizzate essenzialmente da essenze arbustive invasive;
- non si segnala la presenza di emergenze floristico vegetazionali di pregio;
- nella zona in esame si rileva la presenza di ungulati. Per quanto riguarda l'attraversamento dei rilevati di maggiore altezza è prevista la realizzazione di quattro passaggi fauna del diametro indicativo di 100-150 mm: essi verranno posizionati a coppie in quanto esperienze derivanti da realizzazioni precedenti hanno evidenziato che passaggi di fauna singoli hanno scarse possibilità di frequentazione in quanto suggeriscono all'animale il comportamento tipico del predatore appostato all'uscita di passaggi obbligati utilizzati dalle prede.

Suolo e sottosuolo

- ***Suolo***:
 - la superficie territoriale interessata dall'intervento si presenta pianeggiante, priva di elementi geomorfologici di rilievo, incisioni, terrazzi o forme fluviali relitte, e debolmente degradante verso SE;
 - il tracciato non è interessato da fenomeni di dissesto e ricade nella Classe I della "Carta della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica" allegata alla documentazione geologica per la seconda Variante al PRGC del comune di Ciriè (Progetto Preliminare);
 - la coltre di terreno vegetale superficiale è ridotta a pochi decimetri;
 - attualmente il territorio è utilizzato prevalentemente, pur se con la presenza di numerose abitazioni civili e capannoni, a prati e seminativi.
- ***Sottosuolo***:

- i depositi presenti lungo il tracciato stradale sono costituiti nel complesso da materiali aventi granulometria prevalentemente grossolana, ghiaia e ciottoli con pezzatura anche pluridecimetrica immersi in una matrice sabbioso-limosa con scarsa frazione argillosa;
- la connotazione stratigrafica del terreno rivela buone caratteristiche geotecniche dei depositi impegnati dall'opera, ovvero un elevato angolo di attrito interno e scarsa compressibilità: non si può comunque escludere la locale presenza di lenti e livelli sabbioso-limosi, connessi a fenomeni deposizionali di più bassa energia o ad episodi di esondazione della Gora di San Maurizio. Nelle fasi di progetto esecutivo occorrerà pertanto accertare più precisamente la litologia rappresentata lungo lo sviluppo del tracciato, mediante scavi esplorativi opportunamente dislocati;
- le caratteristiche di resistenza al taglio e di compressibilità dei terreni di sottofondo risultano, allo studio preliminare, favorevoli; il persistere di tali condizioni dovrà essere in ogni caso puntualmente verificato in fase esecutiva attraverso le opportune indagini geognostiche (sondaggi, prove penetrometriche, pozzetti esplorativi, prove di carico su piastra ecc.);
- durante la realizzazione del pozzetto geognostico, nell'ambito delle indagini di tipo geologico, non è stata rilevata la presenza di una falda superficiale: è stato pertanto presunto che sia esclusa qualsiasi interferenza tra circolazioni idriche nel sottosuolo e l'opera in progetto;
- la soggiacenza della prima falda si attesta intorno alla decina di metri. Il livello piezometrico può però subire oscillazioni che, a seguito di eventi meteorici particolarmente intensi o nei periodi di intensa irrigazione, tende a risalire portandosi a pochi metri dal p.c., come registrato in occasione dell'evento alluvionale del 1993/94.

Acque superficiali e sotterranee

- Acque superficiali:

- nel suo sviluppo il tracciato stradale interseca la Gora di San Maurizio e altri elementi minori della rete idrografica di superficie. Si tratta di corsi d'acqua in parte artificializzati, antropicamente controllati che, secondo le notizie disponibili, non hanno mai dato luogo ad esondazioni. In particolare il canale di San Maurizio, canale irriguo in terra di competenza del Consorzio Riva Sinistra Stura di Lanzo, avente una portata di concessione di 1400 l/s, corre intubato sotto gli esistenti capannoni della SIVE per poi uscire nuovamente a cielo aperto ed attraversare la ferrovia circa 150m più a valle;
- a seguito della realizzazione del nuovo tracciato sono previsti due attraversamenti del canale sopra citato per i quali, volendo mantenere inalterata la dinamica idrologica del canale in esame, sono state adottate le seguenti regole progettuali:
 1. la pendenza delle opere di attraversamento è pari a quella del fondo del canale, ossia 0.1%;
 2. non sono presenti immissioni lungo lo sviluppo del canale nel tratto in oggetto (circa 125m);
 3. si è considerato trascurabile il contributo delle acque meteoriche;
 4. essendo presente a valle del nuovo tracciato l'attraversamento della ferrovia, gli attraversamenti precedenti sono stati dimensionati in modo da permettere un passaggio di portata pari o superiore a quello consentito attualmente da tale opera, così da non creare restringimenti di sezione;
- nonostante in molte zone prossime a quella dell'intervento si registri l'insufficienza o l'inadeguatezza dell'attuale reticolo a smaltire le portate liquide in occasione di precipitazioni prolungate e/o intense, nell'area in esame non sono noti gravi fenomeni di tracimazione, rigurgito e allagamento. Tuttavia, poiché sono stati individuati alcuni punti potenzialmente critici (tratti intubati, attraversamenti, confluenze e derivazioni), e l'opera in progetto si dispone come uno sbarramento rispetto alla naturale direzione di deflusso delle acque superficiali, è stata prevista la realizzazione di sette fornici al fine di eliminare ogni possibilità di ristagno a monte del tracciato stesso.

- Acque sotterranee:

- Lungo la porzione di territorio su cui si sviluppa il tracciato sono presenti due campi pozzi:
 1. Campo pozzi SMAT: ubicato nel comune di Cirè ad est della S.P.2, e denominato "Impianto della Favorita", è composto da due pozzi, il Pozzo Nuovo ed il Pozzo Raggera.

- Il Pozzo Nuovo è collocato a circa 150m a sud-est dell'esistente rotatoria della S.P.2 da cui si diramerà la strada in progetto, raggiunge una profondità di 97m con finestre per la captazione dell'acqua situate da 50.50-53.50m e da 65.00-75.00m dal piano di campagna. Gli acquiferi captati sono posti sotto potenti strati di argilla (spessore variabile dagli 8 ai 23 metri).
 - Il Pozzo Raggera è posto circa 100m più a sud del precedente (circa 250m dalla rotatoria) e raggiunge una profondità massima di 39m. La captazione è effettuata a mezzo di gallerie filtranti poste ad una profondità di 30.90m dal piano di campagna.
 - Nella zona occupata dai due pozzi la superficie della falda freatica è posta a 313m s.l.m., circa 9m sotto il piano di campagna.
 - Il campo pozzi SMAT, secondo la documentazione fornita dall'azienda stessa, presenta una fascia di rispetto di 200m di raggio dai punti di captazione. L'intervento in progetto andrà ad interferire con la porzione nord-ovest di tale fascia, a monte, dal punto di vista del flusso sotterraneo, dei pozzi.
2. Campo pozzi del comune di San Maurizio Canavese: situato in via Borgo Nuovo, è costituito da 3 pozzi denominati BN1, BN2 e BN3 occupanti un'area compresa tra la periferia dell'abitato di San Maurizio (a sud), la S.P.16 (a est) e la strada in progetto con relativa rotatoria di collegamento alla S.P.16 (nord, ovest). Allo stato attuale soltanto due pozzi risultano attivi (BN1 e BN3), mentre il pozzo BN2 è inattivo da tempo; dei due pozzi attivi, il BN1 è in corso di chiusura e si manterrà in attività soltanto fino al 31/12/2003.
- Il pozzo BN1, il più superficiale, raggiunge una profondità massima di 48m; l'acqua è captata attraverso una colonna filtrante che si estende dai 22 ai 40m dal piano campagna. L'acquifero captato è di tipo variabile da libero a semiconfinato.
 - Il pozzo BN3 raggiunge una profondità di 184m e presenta numerosi filtri a differenti profondità separati da strati di argilla a potenza variabile; il livello statico registrato della falda captata è pari a 70m dal piano campagna. L'acquifero captato è di tipo confinato multifalda.
 - Nella fascia di territorio occupata dal campo pozzi, la soggiacenza della falda freatica è compresa tra 3 e 5 metri circa.
 - Per il campo pozzi di San Maurizio la delimitazione delle fasce di rispetto è definita dallo studio idrogeologico commissionato dal comune ("Studio idrogeologico per la delimitazione delle zone di rispetto dei pozzi di via Borgo Nuovo e del pozzo Stazione" - dott. P. Battino) sulla base del "criterio cronologico", che comporta la definizione di un tempo di sicurezza cui corrisponde uno spazio determinato dalla velocità del flusso idrico sotterraneo: lo studio individua, per entrambi i pozzi, le isocrone 60 e 360 giorni, corrispondenti rispettivamente alla "zona di rispetto ristretta" e alla "zona di rispetto allargata" previste dalla normative. L'intervento si colloca nelle immediate vicinanze del campo pozzi interferendone, nella porzione nord-nord/ovest, la zona di rispetto ristretta di entrambi. Anche in questo caso il tracciato è collocato a monte, rispetto alla direzione di deflusso della falda, dei pozzi considerati.
 - La vulnerabilità degli acquiferi considerati è stata valutata attraverso il metodo GOD in una condizione al limite tra la vulnerabilità moderata ed alta (vulnerabilità pari a 0.5). Tale condizione si riferisce particolarmente all'acquifero captato dal pozzo BN1, mentre per quello captato da BN3, profondo e confinato, il valore risulta verosimilmente meno elevato;
 - la posizione del tracciato rispetto ai pozzi descritti sopra ha portato all'adozione di accorgimenti finalizzati alla salvaguardia degli acquiferi rispetto alla possibile infiltrazione in falda delle acque di prima pioggia e ad eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti. Il sistema adottato consiste nell'impermeabilizzazione dei fossi di guardia (canalette prefabbricate con giunti water-stop) e dei rilevati in prossimità dei pozzi idropotabili (manto impermeabilizzante bentonitico geocomposito costituito da due geotessili in tessuto polipropilene di base);

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

- 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 nell'area urbanizzata, 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, ritenuti esemplificativi di tutte le potenziali situazioni di disagio ed in corrispondenza dei quali analizzare le variazioni dei livelli acustici previste, sono:
 - ricettori R1, R2, R3 (edifici residenziali mono-bifamiliari)
 - attualmente il clima acustico del ricettore R1 è sostanzialmente caratterizzato, sia in periodo diurno che notturno, dal traffico veicolare sulla S.P.16; in subordine, ma con riferimento al solo periodo diurno, è percepibile il rumore prodotto dalla linea ferroviaria Torino-Ceres e dagli aerei in partenza/arrivo all'aeroporto di Caselle. Tale situazione è sostanzialmente simile nel caso degli edifici del ricettore R2 che si affacciano sulla S.P.16. Il Livello equivalente rilevato nel periodo di misura è di 54.5 dB(A);
 - il clima acustico del ricettore R3 è caratterizzato dall'adiacenza della linea ferroviaria: nelle misure sono pertanto distinguibili due situazioni differenti a seconda che siano o meno transitati i convogli ferroviari. Tale situazione è sostanzialmente simile nel caso degli edifici del ricettore R2 che prospettano la ferrovia stessa. Le misure effettuate durante il transito dei treni ha fatto rilevare punte di 85-90 dB(A). Il traffico si arresta nelle ore serali. Il Livello equivalente rilevato nel periodo di misura è di 64.6 dB(A);
 - ricettore R4 (edificio ad uso industriale/uffici)
 - attualmente nell'area sono presenti cantieri edili connessi all'espansione dell'area industriale e il clima acustico è assimilabile a quello del ricettore R2, a cui si aggiungono le emissioni variabili connesse alle attività di cantiere. Il Livello equivalente rilevato nel periodo di misura è di 48.7 dB(A).
- Per definire il clima acustico locale è stata effettuata una campagna di misurazioni con tecnica di campionamento temporale, articolata in tre serie di misurazioni in corrispondenza di altrettanti punti di misura ubicati in prossimità del tracciato della variante: occorre in ogni caso tenere presente che il progetto analizzato riguarda una strada di nuova costruzione e pertanto la situazione attuale rappresenta un parametro relativamente poco influente nell'ambito del dimensionamento acustico delle opere di mitigazione;
- attualmente nessuno dei due comuni interessati dall'intervento è dotato di zonizzazione acustica ai sensi della legge quadro sull'inquinamento acustico e delle normative della Regione Piemonte (L.R. 52/2000 e DGR 6 agosto 2001, n.85 - 3802). In particolare:
 - il comune di Ciriè nel novembre 1991 ha predisposto una zonizzazione del proprio territorio comunale ai sensi dell'art.6 del DPCM 1/3/91. Le aree interessate rientrano nella classe definita "Tutto il territorio Nazionale", per la quale valgono i limiti diurni pari a 70 dB(A) e notturni di 60 dB(A). Un breve tratto del tracciato, poco ad ovest dell'attraversamento ferroviario, interessa l'area classificata come "Esclusivamente industriale" (limiti pari a 70 dB(A) notturno/diurno). Tale zonizzazione resta valida (L.R 20 ottobre 2000, art.19, comma 2) fino all'adeguamento alle nuove norme;
 - per il comune di San Maurizio (ai sensi del DPCM 14 novembre 1997, art.8, comma 1) fino all'adozione della zonizzazione acustica prevista dalla legge quadro, si applicano i limiti di cui all'art. 6, comma 1, del DPCM 1 marzo 1991;

- nella valutazione d'impatto acustico dell'opera in oggetto sono stati adottati i limiti di riferimento contenuti nella bozza del decreto attuativo sulle infrastrutture stradali: tale bozza prevede dei limiti di inquinamento acustico da applicare ai ricettori ubicati nella fascia di pertinenza dell'infrastruttura che, per la tipologia dell'opera in questione sono 65 dB(A) nel periodo diurno e 55 dB(A) in quello notturno. I limiti adottati vanno applicati indistintamente sia agli edifici residenziali sia a quelli industriali, pertanto i riferimenti assunti dal proponente per il ricettore industriale denominato R4, pari a 70 dB(A) diurni e notturni, non sono riferibili alla bozza del decreto menzionata: alla luce dei diversi limiti di riferimento si evidenzia dunque un netto superamento dei livelli di rumore proprio in prossimità del ricettore R4;
- dalle simulazioni modellistiche effettuate dal proponente si ricava che il rispetto dei livelli di riferimento presso i ricettori individuati come R2 sarà a fatica garantito dalla posa di un asfalto fonoassorbente, mitigazione tuttavia non definitiva e con effetti decrescenti nel tempo a causa della rapida usura.
- *Traffico*
 - Le simulazioni ed il dimensionamento degli interventi di mitigazione acustica sono state condotte con riferimento ai flussi di traffico previsti nell'anno 2012:
 - sul nuovo collegamento in progetto, 15.000 veicoli/giorno;
 - sulla S.P.16 tratto a nord della rotatoria in progetto, 23.750 veicoli/giorno;
 - sulla S.P.16 tratto a sud della rotatoria in progetto, 8.750 veicoli/giorno;
 - sulla rotatoria di interconnessione tra il nuovo collegamento e la S.P.16 , 23.750 veicoli/giorno;
 - dal ramo di svincolo dal nuovo collegamento verso l'area industriale, 1.000 veicoli/giorno;
 - percentuale stimata di traffico pesante del 6%.
 - Sulla base dei conteggi effettuati congiuntamente ai rilievi acustici è stato previsto un sensibile alleggerimento del traffico lungo la S.P.2 (nella parte a monte della rotatoria esistente), un incremento di traffico sulla S.P.16 (a monte della rotatoria in progetto) ed una percentuale di traffico pesante pari al 6%.
- *Opere di mitigazione acustica*
 - Barriera acustica lungo la corsia nord del nuovo collegamento, tra le progressive 0+13.5 e 0+133.5 (lunghezza complessiva 120m) e altezza per un tratto (84m) di 3.5m e per la restante parte (36m) 3.0m. Essa sarà composta da un basamento in cls armato e da una serie di pannelli fonoisolanti e fonoassorbenti (in cls alleggerito e di colore verde) posti su file sovrapposte in numero variabile a seconda dell'altezza della barriera e sostenuti da montanti in acciaio con interasse pari a 3 m. La fascia sommitale di tale barriera verrà realizzata con l'impiego di pannelli trasparenti incolori in polimetilmetacrilato con caratteristiche tali da soddisfare i requisiti acustici richiesti; all'interno dei pannelli trasparenti saranno presenti dei filamenti (alternati incolori/nero per evitare l'impatto dell'avifauna) di materiale idoneo ad evitare la frammentazione del pannello in caso di urto;
 - pavimentazione drenante/fonoassorbente tra le progressive 0+0 e 0+430 del nuovo collegamento in progetto.

Ritenuto

complessivamente che il progetto in esame non abbia impatti rilevanti sull'ambiente, e che si tratti di un intervento migliorativo dal punto di vista della situazione attuale, che vede un pesante attraversamento del traffico all'interno del centro abitato, 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:

Paesaggio

- dovrà essere valutata la necessità di realizzare attraversamenti ciclo - pedonali in funzione della necessità di fruizione protetta dell'attraversamento della linea ferroviaria Torino-Ceres in quanto

appare evidente che, qualora si pervenisse alla soppressione del passaggio a livello esistente nei pressi dell'opera in progetto a seguito della realizzazione del cavalcavia ferroviario, verrebbe a mancare un punto di attraversamento ciclo-pedonale generando così un possibile effetto-barriera;

- dovrà essere prevista una recinzione a ridosso della linea ferroviaria nell'area che si verrà a creare tra questa ed il cavalcavia ferroviario, a protezione dell'eventuale transito pedonale e veicolare di tipo interpodereale;
- dovrà essere verificato l'inquinamento luminoso nei confronti dell'abitato causato dalla torre faro posizionata in corrispondenza della rotatoria sulla S.P.16, valutando l'utilizzo in alternativa dell'illuminazione diffusa.

Flora, fauna, ecosistemi

- dovrà essere previsto lungo il tratto carrabile il posizionamento 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 l'inserimento di adeguata cartellonistica stradale al fine di segnalare la presenza di possibili attraversamenti da parte di popolazioni di ungulati.

Suolo e sottosuolo

- Suolo:

- dovrà essere assicurata una gestione degli espropri che preveda la possibilità di comprendere nei terreni da espropriare anche eventuali superfici residuali.

- Sottosuolo:

- Nelle fasi di progettazione esecutiva occorrerà accertare in maniera più precisa la litologia rappresentata lungo lo sviluppo del tracciato mediante scavi esplorativi opportunamente dislocati;
- dovranno essere puntualmente verificate in fase esecutiva attraverso le opportune indagini geognostiche (sondaggi, prove penetrometriche, pozzetti esplorativi, prove di carico su piastra ecc.) le caratteristiche di resistenza al taglio e di compressibilità dei terreni di sottofondo che risultano essere, allo studio preliminare, favorevoli.

Acque superficiali e sotterranee

- Acque superficiali:

- prima dell'inizio dei lavori dovrà essere richiesto ed ottenuto il parere a norma del R.D. n.368/1904 da parte della Regione Piemonte - Assessorato all'Ambiente, Energia, Lavori Pubblici, Protezione Civile - Direzione Opere Pubbliche - Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino;
- eventuali scarichi previsti in fase di cantiere devono essere preventivamente autorizzati dal Servizio competente di questa Provincia.

- Acque sotterranee:

- l'art.21 del D.Lgs. n.258 del 18 agosto 2000 (in modifica del D.Lgs. n.152 dell'11 maggio 1999) che, al fine di assicurare, mantenere e migliorare le caratteristiche qualitative delle acque destinate al consumo umano, stabilisce:

- **Zone di rispetto (comma 5):**

- sono delimitate in relazione alle risorse idriche da tutelare e comunque devono avere un'estensione di raggio non inferiore a 200m rispetto al punto di captazione. Tale estensione può essere ridotta in relazione alla situazione locale di vulnerabilità;
- nelle zone di rispetto sono vietate le seguenti attività o destinazioni:
 1. dispersione, ovvero immissione in fossi non impermeabilizzati, di reflui, fanghi e liquami anche se depurati;
 2. dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade;
 3. pozzi perdenti;

- **(comma 7) In assenza dell'individuazione da parte della Regione della zona di rispetto ai sensi del comma 1, la medesima ha una estensione di 200m di raggio rispetto al punto di captazione o di derivazione.**

- **Zone di protezione (comma 8):**

- Le zone di protezione devono essere delimitate secondo le indicazioni delle Regioni per assicurare la protezione del patrimonio idrico. In esse si possono adottare misure relative alla destinazione del territorio interessato, limitazione e prescrizione per gli insediamenti civili, produttivi, turistici agroforestali e zootecnici da inserirsi negli strumenti urbanistici comunali, provinciali, regionali, sia generali sia di settore.

In ottemperanza alle disposizioni sopra richiamate e considerando il progetto specifico, l'infrastruttura stradale in progetto dovrà essere dotata dei seguenti accorgimenti tecnici:

- costruzione di opportune canalizzazioni con pareti totalmente impermeabili e di sezione idonea ad accogliere e trasportare sia le acque meteoriche che gli eventuali liquidi sversati accidentalmente dalle autocisterne in transito;
- costruzione di serbatoi disoleatori monoblocco perfettamente stagni posizionati al di fuori delle zone di rispetto campo pozzi dimensionati a trattenere sia l'acqua meteorica proveniente dal manto stradale che a contenere tutta la quantità di eventuali liquidi provenienti da sversamenti accidentali di autocisterne;
- l'impermeabilizzazione con guaine saldate, di tutta la sede stradale a partire dalla rotonda della S.P.2 fino al primo svincolo per la zona industriale;
- sistema di monitoraggio dello stato delle guaine impermeabili costituito da n.2 punti piezometrici da collocare a seguito accordi con S.M.A.T. S.p.A;
- recinzioni dotati di cancelli carrai, lungo il tratto di strada realizzato nell'area pozzi;
- un passaggio carraio lungo la recinzione adiacente alla S.P.2;
- dovrà essere predisposto un adeguato piano di monitoraggio della qualità delle acque sotterranee da concordare fra il proponente, gli enti gestori del servizio di pubblico acquedotto e l'ASL competente territorialmente: tale piano dovrà essere finalizzato alla tutela quali-quantitativa della risorsa idrica sotterranea.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

- dovranno essere adottate idonee misure atte a contenere la dispersione di polveri in fase di cantiere e di esercizio.

Impatto acustico

- ad opera realizzata dovrà essere predisposta una campagna di rilevamenti fonometrici finalizzata alla verifica di quanto previsto nella progettazione acustica: tali rilevamenti dovranno essere a lungo termine (minimo 24 ore) in prossimità dei ricettori maggiormente esposti, compresi quelli schermati da opere di mitigazione;
- la sede stradale dovrà essere predisposta, in prossimità dei ricettori R2 ed R4, per eventuali interventi di risanamento acustico la cui necessità venga riscontrata in sede dei rilevamenti post operam;
- 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 D.P.R. n.236/1988;

Visto il D.Lvo n.152 dell'11.05.1999 e s.m.i;

Visto il R.D. n.368/1904;

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 della strada di collegamento tra SP2 di Germagnano e SP13 di Front - Tronco dalla SP2 alla SP16 nel Comune di Ciriè presentato dalla Provincia di Torino - Area Trasporti e Protezione Civile - Servizio Infrastrutture Territoriali ed Assistenza Tecnica Enti Locali, 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:

Paesaggio

- dovrà essere valutata la necessità di realizzare attraversamenti ciclo - pedonali in funzione della necessità di fruizione protetta dell'attraversamento della linea ferroviaria Torino-Ceres in quanto appare evidente che, qualora si pervenisse alla soppressione del passaggio a livello esistente nei pressi dell'opera in progetto a seguito della realizzazione del cavalcaferrovia, verrebbe a mancare un punto di attraversamento ciclo-pedonale generando così un possibile effetto-barriera;
- dovrà essere prevista una recinzione a ridosso della linea ferroviaria nell'area che si verrà a creare tra questa ed il cavalcavia ferroviario, a protezione dell'eventuale transito pedonale e veicolare di tipo interpodereale;
- dovrà essere verificato l'inquinamento luminoso nei confronti dell'abitato causato dalla torre faro posizionata in corrispondenza della rotatoria sulla S.P.16, valutando l'utilizzo in alternativa dell'illuminazione diffusa.

Flora, fauna, ecosistemi

- dovrà essere previsto lungo il tratto carrabile il posizionamento 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 l'inserimento di adeguata cartellonistica stradale al fine di segnalare la presenza di possibili attraversamenti da parte di popolazioni di ungulati.

Suolo e sottosuolo

- *Suolo:*
 - dovrà essere assicurata una gestione degli espropri che preveda la possibilità di comprendere nei terreni da espropriare anche eventuali superfici residuali.
- *Sottosuolo:*
 - Nelle fasi di progettazione esecutiva occorrerà accertare in maniera più precisa la litologia rappresentata lungo lo sviluppo del tracciato mediante scavi esplorativi opportunamente dislocati;
 - dovranno essere puntualmente verificate in fase esecutiva attraverso le opportune indagini geognostiche (sondaggi, prove penetrometriche, pozzetti esplorativi, prove di carico su piastra ecc.) le caratteristiche di resistenza al taglio e di compressibilità dei terreni di sottofondo che risultano essere, allo studio preliminare, favorevoli.

Acque superficiali e sotterranee

- *Acque superficiali:*
 - prima dell'inizio dei lavori dovrà essere richiesto ed ottenuto il parere a norma del R.D. n.368/1904 da parte della Regione Piemonte - Assessorato all'Ambiente, Energia, Lavori Pubblici, Protezione Civile - Direzione Opere Pubbliche - Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino;
 - eventuali scarichi previsti in fase di cantiere devono essere preventivamente autorizzati dal Servizio competente di questa Provincia.
- *Acque sotterranee:*

- l'art.21 del D.Lgs. n.258 del 18 agosto 2000 (in modifica del D.Lgs. n.152 dell'11 maggio 1999) che, al fine di assicurare, mantenere e migliorare le caratteristiche qualitative delle acque destinate al consumo umano, stabilisce:

- Zone di rispetto (comma 5):
 - sono delimitate in relazione alle risorse idriche da tutelare e comunque devono avere un'estensione di raggio non inferiore a 200m rispetto al punto di captazione. Tale estensione può essere ridotta in relazione alla situazione locale di vulnerabilità;
 - nelle zone di rispetto sono vietate le seguenti attività o destinazioni:
 1. dispersione, ovvero immissione in fossi non impermeabilizzati, di reflui, fanghi e liquami anche se depurati;
 2. dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade;
 3. pozzi perdenti;
- (comma 7) In assenza dell'individuazione da parte della Regione della zona di rispetto ai sensi del comma 1, la medesima ha una estensione di 200m di raggio rispetto al punto di captazione o di derivazione.
- Zone di protezione (comma 8):
 - Le zone di protezione devono essere delimitate secondo le indicazioni delle Regioni per assicurare la protezione del patrimonio idrico. In esse si possono adottare misure relative alla destinazione del territorio interessato, limitazione e prescrizione per gli insediamenti civili, produttivi, turistici agroforestali e zootecnici da inserirsi negli strumenti urbanistici comunali, provinciali, regionali, sia generali sia di settore.

In ottemperanza alle disposizioni sopra richiamate e considerando il progetto specifico, l'infrastruttura stradale in progetto dovrà essere dotata dei seguenti accorgimenti tecnici:

- costruzione di opportune canalizzazioni con pareti totalmente impermeabili e di sezione idonea ad accogliere e trasportare sia le acque meteoriche che gli eventuali liquidi sversati accidentalmente dalle autocisterne in transito;
- costruzione di serbatoi disoleatori monoblocco perfettamente stagni posizionati al di fuori delle zone di rispetto campo pozzi dimensionati a trattenere sia l'acqua meteorica proveniente dal manto stradale che a contenere tutta la quantità di eventuali liquidi provenienti da sversamenti accidentali di autocisterne;
- l'impermeabilizzazione con guaine saldate, di tutta la sede stradale a partire dalla rotonda della S.P.2 fino al primo svincolo per la zona industriale;
- sistema di monitoraggio dello stato delle guaine impermeabili costituito da n.2 punti piezometrici da collocare a seguito accordi con S.M.A.T. S.p.A;
- recinzioni dotati di cancelli carrai, lungo il tratto di strada realizzato nell'area pozzi;
- un passaggio carraio lungo la recinzione adiacente alla S.P.2;
- dovrà essere predisposto un adeguato piano di monitoraggio della qualità delle acque sotterranee da concordare fra il proponente, gli enti gestori del servizio di pubblico acquedotto e l'ASL competente territorialmente: tale piano dovrà essere finalizzato alla tutela qualitativa della risorsa idrica sotterranea.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

- dovranno essere adottate idonee misure atte a contenere la dispersione di polveri in fase di cantiere e di esercizio.

Impatto acustico

- ad opera realizzata dovrà essere predisposta una campagna di rilevamenti fonometrici finalizzata alla verifica di quanto previsto nella progettazione acustica: tali rilevamenti dovranno essere a lungo termine (minimo 24 ore) in prossimità dei ricettori maggiormente esposti, compresi quelli schermati da opere di mitigazione;
- la sede stradale dovrà essere predisposta, in prossimità dei ricettori R2 ed R4, per eventuali interventi di risanamento acustico la cui necessità venga riscontrata in sede dei rilevamenti post operam;

- 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: 24/10/2002

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina