

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

N. 18-92457/2004

OGGETTO: L.r. 40/1998 – Fase di verifica della procedura di VIA inerente il progetto “*Variante stradale esterna all’abitato di Pessione sulla S.P. n.128*”, presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino, localizzato nei comuni di Chieri e Poirino.

Esclusione del progetto dalla Fase di valutazione di cui all’art. 12 della L.R. 40/1998.

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

- Vista l’istanza presentata in data 12/01/2004 prot.5702, con la quale il Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino con sede in Torino, Via Bertola 34, ha chiesto, ai sensi dell’art. 10 della l.r. 40/1998, l’avvio della fase di verifica relativamente al progetto “Variante stradale esterna all’abitato di Pessione sulla S.P. n.128”, localizzato nei comuni di Chieri e Poirino, in quanto rientrante nella categoria progettuale n.28 “strade extraurbane secondarie provinciali” dell’allegato B2 della L.R.n.40/98;

Premesso che:

- il progetto prevede un tracciato di circa 3800 m, per la maggior parte in rilevato, con sei rotatorie di regolazione degli incroci e con la realizzazione di un sottopasso ferroviario in corrispondenza della linea Torino-Asti e un sovrappasso in corrispondenza dell’autostrada Torino-Piacenza. La realizzazione della nuova strada extraurbana si diparte dal km 2+400 della S.P. n° 128 e termina al km 6+300, creando una circonvallazione ovest dell’abitato di Pessione. La sezione stradale è di categoria C1 secondo le norme CNR n. 13465 del 11/09/95;
- per l’avvio della procedura è stato dato avviso sul Bollettino ufficiale regionale n. 5 del 05/02/2004 dell’avvenuto deposito del progetto e dell’individuazione del responsabile del procedimento;
- 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.;
- nell’ambito dell’istruttoria condotta dall’Organo tecnico regionale, è stata indetta per il giorno 26/02/2004 la Conferenza di Servizi ai fini dell’effettuazione, con i soggetti interessati di cui all’art. 9 della l.r. 40/1998, dell’esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti nel procedimento;

Rilevato che:

- **Stato di fatto**

La strada provinciale S.P.128 si diparte dal comune di Poirino in direzione nord, attraversa la frazione Pessione di Chieri e altre borgate minori fino ad innestarsi sulla variante est all’abitato di Chieri che costituisce prosecuzione della S.P. n° 128 fino al termine (bivio S.Anna, intersezione con le S.P. n° 119 e 122).

- **Motivazioni dell’opera**

L’attraversamento dell’abitato di Pessione risulta problematico oltre che per l’impatto dell’infrastruttura con il tessuto urbano anche per una strozzatura dovuta all’attraversamento della ferrovia mediante un vecchio ponte in mattoni che necessita del senso unico alternato permanente. Inoltre è da considerare che gli stabilimenti industriali limitrofi determinano una notevole percentuale di traffico pesante in transito sulla S.P. n°128.

- **Alternative progettuali**

Il proponente ha valutato due ipotesi di tracciato, una con percorso ad est e l'altra ad ovest dell'abitato di Pessione. I due tracciati proposti dalla Provincia, attraverso le analisi paesistiche e territoriali, sono stati sottoposti a valutazione, confrontandone aspetti positivi e negativi.

Dall'analisi effettuata emergono le seguenti considerazioni:

- l'utilizzo agricolo del suolo in termini di superfici si può considerare uguale per le due ipotesi (100% ad uso agricolo);
- la presenza di elementi naturali risulta maggiore nell'ipotesi ad est sia per quel che riguarda la formazione arboree-arbustive lineari sia per quel che riguarda i corsi d'acqua;
- la soluzione ad ovest consente di eliminare il transito dei mezzi pesanti della Martini&Rossi dall'abitato di Pessione, in quanto fornisce un accesso diretto allo stabilimento, e permette di sottopassare la ferrovia anziché sovrappassarla.

Per le sopradette ragioni è risultata migliore la scelta del tracciato ad ovest (soluzione 1), presentata nel presente progetto in esame.

Progetto preliminare e soluzioni alternative del tracciato

Nella planimetria di progetto (tavola n.9) sono rappresentate due alternative al tracciato della soluzione 1, precisamente la prima nel tratto a nord nei pressi del cimitero(soluzione 2) e la seconda nel tratto a sud nei pressi dell'innesto sulla SP128 (soluzione 3).

In particolare la soluzione n.2 prevede una rotonda di raccordo con la SP128, passa ad est del cimitero, scavalca con un sovrappasso la strada comunale che porta al cimitero e successivamente si innesta sulla rotonda che connette Pessione a Castelguelfo. Mentre la soluzione 3 (proposta dal comune di Poirino) inizia dalla rotonda di svincolo dell'autostrada e si raccorda con la S.P. n° 128 in posizione più a sud rispetto alla soluzione 1, per connettersi in corrispondenza della strada che sul lato opposto serve un polo industriale di Poirino.

Le due soluzioni sono state evidenziate nella planimetria di progetto per poter valutare, nel corso della procedura di VIA, il corridoio infrastrutturale migliore da un punto di vista degli impatti sull'ambiente.

- **Descrizione del tracciato (soluzione1)**

Il tracciato ovest tende a collocarsi all'esterno del cimitero di Pessione, prevede uno scambio a rotonda con la strada che connette Pessione a Castelguelfo che consente anche l'accesso allo stabilimento industriale limitrofo della Martini & Rossi. Prosegue verso sud sottopassando la linea ferroviaria Torino – Asti. Prevede poi un ulteriore scambio a rotonda con la strada campestre che tende al Castello di Pessione, scavalca successivamente l'autostrada Torino-Piacenza mediante cavalcavia e successivamente un'altra rotonda "simmetrica" rispetto alla precedente, costituisce insieme a quattro rami diretti unidirezionali il nuovo svincolo di Pessione della predetta Autostrada A21.

Il tratto compreso tra la rotonda del castello di Pessione e la rotonda in prossimità della frazione Masio e il relativo manufatto di sovrappasso dell'autostrada sono di competenza per la progettazione e realizzazione della Società concessionaria autostradale SATAP. Il progetto prevede esclusivamente la predisposizione delle piste di collegamento all'autostrada A21. L'ultimo tratto piega a est per ricongiungersi con la S.P. n° 128.

- **Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali**

Il presente progetto preliminare definisce un tracciato della lunghezza di ml. 3800 che si diparte dal km 2+400 della S.P. n° 128 e termina al km 6+300.

Dimensioni dell'asse stradale:

La sezione stradale è realizzata per lo più in rilevato di categoria C1 secondo le norme ministeriali D.M. 5 novembre 2001. Larghezza totale della sezione trasversale m 13,00 a cui si dovranno aggiungere le scarpate con pendenza 1,8/3 ed i fossi laterali di scolo.

Piattaforma stradale:

- n. 2 corsie da 3,75 m.
- n. 2 banchine laterali da m 1,50
- n. 2 cigli da m 1,25

Dimensione delle rotonde:

1. rotonda (raggio 18 m): R1 innesto nord sulla SP128, R2 collegamento al cimitero di Pessione, R3 collegamento a Castelguelfo ed allo stabilimento Martini e Rossi.
2. rotonda (raggio 25m): R4 rotonda a nord dell'autostrada, R5 rotonda a sud dell'autostrada, R6 innesto sulla SP128 a nord di Poirino.

Opera d'arte:

Il sottopasso ferroviario contempla una sagoma rettangolare di misure interne 14,00 x 5,00m.

Lunghezza totale 40m. La carreggiata è delimitata da elementi sagomati di ritenuta di larghezza 0,40 m.

Una pista ciclo-pedonale rialzata a circa 2,50 m dal piano veicolare percorre lateralmente il sottopasso ed ha una larghezza di 2,50 m.

- **Organizzazione del cantiere**

Per la fase di realizzazione è prevista una durata di 35 settimane e l'allestimento di un "campo base" a servizio di 3 sottocantieri di cui uno per la tratta a sud dell'autostrada, uno per la tratta compresa tra l'autostrada e la ferrovia e un terzo per la tratta a nord della ferrovia.

Numero di cantieri fissi: 1 Superficie totale: 500 mq. Localizzazione: immediatamente ad ovest dell'area occupata dagli stabilimenti Industriali Martini & Rossi

Movimentazione/bilancio inerti

Totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera	120.000 m3
Totale inerti reperibili dai lavori di scavo del cantiere in oggetto	25.000 m3
Totale inerti reperibili da cave della zona	95.000 m3

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota del 13/02/2004 prot. Tradotto/P2884888339 di Terna, Aera Operativa Trasmissione di Torino;
- nota del 25/02/2004 prot. RFI/DI.TO.TC.OC.03 della Rete Ferroviaria Italiana;
- nota del 27/02/2004 prot. 1516/23.2 della Regione Piemonte- Settore Pianificazione Difesa del Suolo;
- nota del 27/02/2004 dell' Enel distribuzione;
- nota del 01/03/2004 prot. 5357/19/19.20 della Regione Piemonte -Settore Gestione Beni Ambientale;

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**:

- La circonvallazione all'abitato di Pessione, prosecuzione della Gronda collinare est, corrisponde, salvo modesti aggiustamenti, a quanto previsto alla Tavola B.1 - Circondario di Torino - Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento del PTC, approvato con D.C.R. n. 291-26243 del 1 agosto 2003.
- Da un punto di vista programmatico si evidenzia che il progetto interagisce con altri progetti previsti nel settore di programmazione dei trasporti, in particolare con la prevista realizzazione della così detta "Gronda collinare est", che costituisce un'importante asse di scorrimento esterno all'area metropolitana torinese, nonché con la prevista apertura di un nuovo svincolo sull'asse autostradale Torino – Piacenza.
- Nel tratto compreso tra l'innesto sulla SP n. 128 Torino - Chieri (nord) e la ferrovia Torino-Piacenza, il tracciato ricade all'interno della "area di particolare pregio ambientale - Collina di Torino", da sottoporre a tutela e valorizzazione mediante la predisposizione di un Piano Territoriale con specifica valenza paesistica (art. 14.4.1 e 14.5 delle NdA del PTC) per il quale la Regione Piemonte ha già avviato una serie di studi propedeutici.
- Il progetto ricade in parte in fascia C del Torrente Banna, area di inondazione per piena catastrofica così come definita dal PAI dell'Autorità di Bacino del Po. A tal riguardo le norme di attuazione del PAI indicano che la valutazione rispetto all'opportunità della realizzazione dell'intervento spetta all'amministrazione comunale, così come prescritto dall'art.31, comma 4, dello stesso PAI.
- Il tracciato ricade in aree sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 490/99 art. 146 lettera c), in quanto parte delle opere risultano ricomprese negli ambiti dei 150 metri del Rio Santena;
- L'intervento interessa, in parte, suoli di buona e media fertilità destinati ad uso agricolo (II classe di capacità d'uso dei suoli art.4.2.2 delle norme di attuazione del PTC approvato con d.c.r. 291-26243 in data 1/08/2003).

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale**:

Si richiede di garantire nelle future trasformazioni urbanistiche una fascia di rispetto significativa per impedire che la nuova arteria si trasformi in asse di conurbazione.

- *Piano Regolatore Generale Comunale di Chieri*

Il Piano Regolatore Generale, approvato con delibera della Giunta Regionale n.36-19211 del 10/05/1997 e modificato da successive varianti, non prevede l'adeguamento dello strumento urbanistico al tracciato in esame. La destinazione attuale è agricola.

- *Piano Regolatore Generale Comunale di Poirino*
Il Piano Regolatore Generale Comunale prevede una fascia di rispetto per la viabilità che contempla il tracciato in esame.
- dal punto di vista **progettuale e tecnico**:
 - Il confronto tra le alternative presentate (Tav.1B “Relazione paesistica”) offre un adeguato livello di indagine e di studio in relazione alla natura preliminare del progetto. In linea di massima la scelta effettuata del tracciato ad ovest di Pessione sembra condivisibile, tuttavia l'istruttoria tecnica e le valutazioni emerse nella Conferenza dei Servizi hanno evidenziato l'esigenza di approfondire la scelta del tracciato preliminare soprattutto per gli ambiti territoriali più delicati dal punto di vista agronomico e naturalistico. Si evidenzia la necessità di ricercare soluzioni progettuali per l'ottimizzazione dei seguenti punti del tracciato:
 - individuare un corridoio infrastrutturale il più possibile allineato alla maglia fondiaria;
 - studiare dei percorsi ciclo-pedonali nei pressi del tracciato stradale per la fruizione turistica dell'area ai siti di interesse storico-culturale: Castello di Pessione, Borgo di Castelguelfo e Forte Maggiore;
 - approfondire le modalità di realizzazione delle piste di accesso all'autostrada A21, eliminare la rotatoria prossima all'innesto del cimitero e prevedere un collegamento con l'area industriale-artigianale in prossimità della frazione Masio.
 - In riferimento al tratto compreso tra la rotatoria del castello di Pessione e la rotatoria in prossimità della frazione Masio e il relativo manufatto di sovrappasso dell'autostrada, la realizzazione del raccordo e le relative modalità e tempistiche di realizzazione saranno oggetto di successivo apposito accordo tra i soggetti pubblici interessati, l'ente concedente ANAS e con la Società concessionaria autostradale SATAP;
 - Il progetto non è completato con informazioni relative ai flussi di traffico attuali e quelli previsti nell'ipotesi di realizzazione dell'opera e del collegamento al nuovo svincolo autostradale.
 - Nella relazione tecnico illustrativa non vi sono indicazioni in merito all'utilizzazione delle risorse naturali, alla produzione di rifiuti e alla valutazione degli impatti derivanti dalla fase di realizzazione ed esercizio della nuova infrastruttura.
 - In particolare si segnala la mancanza:
 - di indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche, così come previsto anche nel regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994 n°109, e successive modificazioni D.P.R. 21/12/1999 n°554;
 - una valutazione di impatto acustico relativa alla fase di realizzazione ed esercizio della strada in progetto;
 - una relazione sul bilancio degli inerti derivanti dalle azioni di scavo e movimentazione e quelli necessari alla realizzazione di rilevati e calcestruzzi.
 - In riferimento alla realizzazione del manufatto in attraversamento alla Linea Ferroviaria Torino-Genova dovrà essere richiesta l'autorizzazione alla Rete Ferroviaria Italiana. La stessa Società ha chiesto con nota del 25/02/2004 n.RFI/di.TO.tc.OC.03 la trasmissione degli elaborati del progetto esecutivo, relativi a tutti gli elementi strutturali, ed alle eventuali strutture provvisorie, delle opere stesse rispetto ai quali, si riserva di formulare più puntuali osservazioni e/o prescrizioni di dettaglio.
 - Nella redazione del progetto definitivo dovranno essere valutate, tecnicamente ed economicamente e con tutti gli Enti e la Società interessate, tutte le interferenze del tracciato con eventuali servizi per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti.
- dal punto di vista **ambientale**:
Sulla base del contesto ambientale in cui l'intervento si inserisce e considerate le azioni di progetto riferibili sia alla realizzazione dell'opera, sia alla fase di esercizio, si individuano le principali componenti ambientali sulla base degli impatti potenziali individuati:
paesaggio, flora fauna e ecosistemi, suolo, acque superficiali e sotterranee, atmosfera, impatto acustico.
Per quanto riguarda la **fase di costruzione** dell'opera (fase cantiere) sono previste le seguenti opere:
 - realizzazione dell'area di cantiere e delle aree di sottocantiere;
 - scotico del terreno superficiale e accumulo di terreno nei tratti viari previsti in rilevato;
 - realizzazione di tratti in rilevato (apporto e costipazione inerti);
 - realizzazione opere connesse alla realizzazione delle principali opere d'arte (sovrappasso dell'autostrada Torino – Piacenza e sottopasso della linea ferroviaria);
 - realizzazione opere connesse (opere d'arte minori; sistemi di sicurtà, illuminazione)
 I principali **impatti connessi** a tali azioni risultano essere:

- traffico indotto dalle aree di cantiere;
- occupazione aree di stoccaggio degli inerti di risulta, materie prime e manufatti relativi alla costruzione dell' infrastruttura e del ponte;
- emissioni aeriformi provenienti dalle apparecchiature di cantiere;
- interferenza con le acque sotterranee durante la realizzazione dello scavo del sottopasso ferroviario e per la realizzazione delle fondazioni delle opere d'arte;
- produzione di polveri sospese;
- innalzamento dei livelli sonori per le lavorazioni di cantiere e per la viabilità;
- possibile sversamento di sostanze considerate pericolose per l'ambiente;
- consumo di risorse non rinnovabili (inerti)

Per la **fase di esercizio** si evidenziano i seguenti aspetti:

- peggioramento della qualità dell'aria dovuto alle emissioni derivante dal flusso di veicoli in transito;
- aumento del clima acustico dovuto alle emissioni sonore derivanti dalla fase di esercizio del nuovo asse stradale;
- sottrazione permanente di suolo agricolo dovuto alla realizzazione dell'asse stradale;
- rilascio di sostanze inquinanti in acque superficiali, dovuto dal dilavamento della piattaforma stradale;
- frammentazione del tessuto agricolo e degrado di territorio intercluso con la realizzazione dell'asse stradale e degli svincoli autostradali;
- effetto "barriera" della nuova infrastruttura posta fra l'abitato di Pessione e le frazioni agricole caratterizzate dalla presenza di beni storico architettonici di pregio e percorsi di fruizione ciclo – pedonale;
- aumento della percezione visiva di infrastrutture artificiali in un contesto territoriale pianeggiante con presenza di beni storico architettonici di pregio.

Analisi dei principali impatti attesi

Paesaggio

Il tracciato individuato interessa per tutta la sua totalità aree agricole strutturate ed attive, con colture intensive di seminativi (cereali e foraggio), prati stabili e modeste estensioni di ortaggi a tutto campo nell'area di interfaccia tra l'abitato di Pessione e l'area agricola.

Le principali unità naturali presenti sono costituite da piccole fasce naturali ai margini della rete irrigua (di modeste dimensioni e non a carattere continuativo) mentre le presenze arboree più significative sono localizzate nelle aree parco di pertinenza degli edifici di importanza storico – culturale presenti in prossimità del nucleo residenziale di Pessione (nucleo storico di Castelguelfo e castello di Pessione).

L'ambito collinare nel quale si inserisce l'infrastruttura merita una particolare attenzione, sia per le notevoli emergenze architettoniche quattrocentesche e sei-settecentesche, sia per la presenza diffusa di reperti archeologici e percorsi medioevali, nonché per il diffusissimo sistema delle vigne e della infrastrutturazione viaria minore, alla quale sono connesse numerose cappelle signorili affacciate sulle strade. Le specificità del contesto rendono necessario, che nell'ambito dei successivi livelli di progettazione sia posta particolare attenzione alla scelta e realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale, sulla base dell'individuazione delle criticità ecologico-paesaggistiche.

I sistemi antropici sono rappresentati, oltre che dall'abitato di Pessione, dalla frazione Masio del comune di Poirino, dalla presenza di aree industriali puntuali (le più significative risultano essere l'area Martini & Rossi, l'area industriale in prossimità di frazione Masio) e dalla presenza di infrastrutture lineari quali l'autostrada Torino – Piacenza, la linea ferroviaria Torino – Alessandria, un metanodotto e una linea a media/bassa tensione. In particolare le prime due infrastrutture risultano poste perpendicolarmente all'asse stradale mentre le rimanenti risultano parallele all'asse stradale.

Flora, fauna, ecosistemi

Il tracciato individuato interessa per tutta la sua totalità aree agricole di tipo intensivo dove l'alto grado di antropizzazione ha determinato la scomparsa quasi totale degli elementi naturali creando un ecomosaico costituito essenzialmente da agroecosistemi diffusi e da nuclei edificati dislocati lungo gli assi viari storici di collegamento.

Le principali unità naturali presenti sono costituite da piccole fasce ai margini della rete irrigua (di modeste dimensioni e non a carattere continuativo) mentre le presenze arboree più significative sono localizzate nelle aree verdi di pertinenza degli edifici di importanza storico – culturale presenti in prossimità del nucleo residenziale di Pessione (nucleo storico di Castelguelfo e castello di Pessione).

Si raccomanda di esplicitare nel progetto definitivo quali saranno le specie adottate tanto nelle siepi arboree/arbustive miste che nelle fasce arboree e di limitarsi, nella scelta di queste, ad essenze caratteristiche della vegetazione potenziale della zona.

Per quanto attiene il tappeto erboso, esso dovrà essere costituito da un miscuglio polifita, in cui vi sia una buona rappresentanza di leguminose (circa 30%) che arricchiscano naturalmente in azoto il terreno.

La manutenzione delle opere a verde dovrà contemplare, oltre agli interventi indicati nel preliminare, anche il risarcimento delle eventuali fallanze per una durata di almeno 5 anni.

Si sottolinea che l'infrastruttura si pone come nuovo elemento di frammentazione del territorio, possibile promotore dell'insorgere di fenomeni di squilibrio ecosistemico: al fine di minimizzare tale impatto dovranno essere realizzati appropriati attraversamenti per la fauna locale, ubicati e dimensionati a partire dalla definizione delle differenti specie di fauna locale e della presenza di corridoi ecologici preferenziali. A tal fine potranno essere utilizzati gli attraversamenti dei corsi d'acqua minori e della viabilità secondaria; in ogni caso i passaggi dovranno essere opportunamente attrezzati mediante inviti ed altri specifici accorgimenti, da valutare a seconda dei casi.

Suolo

L'area di progetto si inserisce nella zona di pianura lievemente degradante da sud verso nord; l'altezza del piano campagna varia da 242 metri nella zona nord del tracciato in prossimità della frazione Masio del comune di Poirino ai 255 m nell'interconnessione con la S.P. 128 a sud dell'abitato di Pessione.

Si evidenzia che la realizzazione della variante determina un impatto negativo permanente dovuto alla sottrazione di suolo agricolo ascrivibile alla seconda classe di capacità d'uso (classificazione I.P.L.A. per conto Regione Piemonte).

Dall'esame della tav. 3 di progetto – Carta delle Strutture Aziendali - si può constatare l'ubicazione delle aree costituenti le aziende agricole attualmente esistenti e l'interferenza del tracciato con esse. In particolare, si evince come, per il tratto più consistente, il percorso si articola in prossimità dei confini tra le superfici delle aziende agricole, limitando l'impatto che tale infrastruttura costituisce sull'economia rurale locale. Si ritiene tuttavia auspicabile un'ulteriore adeguamento del tracciato che segua, per quanto possibile, l'andamento dei confini tra le aree di pertinenza delle entità imprenditoriali rurali come già espresso negli approfondimenti progettuali e tecnici.

Acque superficiali

Dal punto di vista idrografico l'area vasta e ricompresa tra il rio Tepice posto ad ovest (in prossimità di Santena) e i rii Santena e Scarosa che scorrono nelle immediate vicinanze est. Si tratta in ogni caso di corsi d'acqua di modesto sviluppo che raccolgono i deflussi provenienti dalla fascia collinare torinese e dall'altopiano chierese; il tributario principale di detti contributi è il torrente Banna che confluisce nel fiume Po all'altezza di Moncalieri. L'asse stradale in progetto non interferisce direttamente con i rii e i torrenti prima indicati ma interessa una serie di balere e canali irrigui.

L'interferenza con le acque superficiali è attribuibile al rilascio potenziale di sostanze inquinanti dovute al dilavamento della piattaforma stradale e all'interferenza sulla funzionalità con i canali irrigui a servizio dei terreni agricoli interessati dalla strada in progetto. Si tratta di canali irrigui di modeste dimensioni con scarsa portata idraulica e poco incisi sul piano campagna. Si vuole evidenziare l'importanza ai fini agricoli di tali canali, posti in un settore del territorio dove gli unici apporti idrici sono costituiti dalla fitta rete di canali esistenti.

Al fine di pervenire ad un quadro conoscitivo dettagliato del settore in esame il Servizio Difesa del Suolo della Provincia di Torino, ha esaminato gli elaborati del progetto e ha consultato i dati di tipo geologico disponibili all'interno della Banca Dati della Provincia; quest'analisi ha consentito di valutare l'esistenza di eventuali problematiche di carattere geologico, geomorfologico ed idraulico in corrispondenza dell'area in esame.

Dalle fonti consultate risulta che il tracciato previsto si colloca in un'area che non presenta particolari caratteristiche morfologiche sfavorevoli alla realizzazione dell'opera; dal punto di vista idraulico si segnalano episodi di allagamento ad opera del Torrente Banna di Santena e di numerosi canali secondari, con pericolo di riattivazioni in occasione di piogge intense, sia a sud dell'abitato di Pessione, nei pressi del tratto meridionale del tracciato, sia a nord dell'abitato, con ingenti danni ad abitazioni e strade in corrispondenza dell'innesto della variante in progetto nella strada denominata Antica Riva di Chieri.

Acque sotterranee

Si segnala la mancanza di considerazioni circa l'inquadramento delle caratteristiche geologiche, idrogeologiche e archeologiche dell'area vasta e ristretta, così come previsto anche nel regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994 n°109, e successive modificazioni D.P.R. 21/12/1999 n°554.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

In base alla L.R. 43/2000 – Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico, il comune di Chieri è classificato in zona 1 mentre il comune di Poirino è stato assegnato alla zona 3; in base alla L.R. citata la criticità in termini di qualità dell'aria ambiente aumenta passando da

zona 3 a zona 1; la zona A comprende alcuni comuni classificati in zona 1 o 2 e soggetti a episodi acuti di inquinamento atmosferico.

A livello di area ristretta si evidenzia che la principale fonte emissiva è rappresentata dall'autostrada Torino Piacenza e dagli usi energetici connessi con le lavorazioni industriali svolte presso l'area Martini & Rossi.

In merito al contributo dovuto alla realizzazione dell'opera in progetto si deve specificare che il progetto è privo di valutazioni circa i flussi di traffico attualmente in transito sulla S.P. 128 e quelli previsti, soprattutto considerando ipotesi di scenari riferiti alla realizzazione del nuovo svincolo autostradale e del completamento della circonvallazione est dell'area metropolitana torinese.

E comunque ipotizzabile un peggioramento della qualità dell'aria presso le aree limitrofe al nuovo asse stradale. Si evidenzia la presenza di recettori particolarmente sensibili nel nucleo residenziale attiguo al castello di Pessione e in una casa di civile abitazione che sembra direttamente interferita dalla realizzazione della prevista rotonda prima dell'innesto sulla SP 128 in frazione Masio.

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

Il progetto risulta privo di una valutazione delle criticità connesse ai potenziali impatti attesi sul clima acustico dovuto ai flussi di traffico in transito sulla strada in progetto e/o generati durante la fase di realizzazione dell'opera.

Il progetto definitivo dovrà approfondire, con riferimento alla Legge Quadro sull'inquinamento acustico n.477 del 26/10/1995 e s.m.i., le problematiche inerenti l'acustica ambientale e indicare le mitigazioni, cautele e verifiche da adottare al fine di ridurre al minimo l'impatto generato sia nella fase di realizzazione che in quella di esercizio. In quest'ultima fase, si ritiene necessario prevedere un sistema di monitoraggio dei livelli sonori, per la verifica del raggiungimento dei limiti previsti e l'eventuale adozione, se necessaria, di azioni correttive a tutela dei ricettori.

Opere di mitigazione/inserimento ambientale:

Il progetto del verde, connesso alla realizzazione della variante, riprende la presenza di vegetazione a carattere prevalentemente spontaneo sviluppata nel tempo lungo i percorsi storici e i corsi d'acqua, e li interconnette, assumendo tipologie di impianto vegetale riferiti sia al tracciato stesso che al sistema dei percorsi storici:

- *fasce arboree miste a sviluppo spontaneo*: sul lato est del tracciato stradale, lungo il percorso di servizio che funziona da collegamento con il sistema della viabilità minore preesistente;
- *siepi arbustive arboree miste a sviluppo spontaneo*: le siepi sono collocate a margine della variante sui due lati al piede della scarpata oltre il fosso di raccolta delle acque;
- *viali alberati lungo i percorsi storici*: tali viali saranno formati da un doppio filare di alberi di seconda e terza grandezza, lungo i lati del reticolo della viabilità storica che viene intercettata dal tracciato stradale;
- *sistemazione delle rotatorie*: impianto arboreo che si ripete nelle sei rotatorie;
- *scarpate*: le scarpate in quanto modificazione della morfologia del suolo, dovranno avere uno specifico progetto del verde strettamente collegato al più ampio disegno del verde lungo il tracciato della variante. In particolare le scarpate sono realizzate in funzione della costituzione del sottopasso della ferrovia, del sovrappasso dell'autostrada ed delle rampe del nuovo svincolo autostradale di collegamento con la gronda est, per i quali occorrerà verificare come il nuovo impianto vegetale possa diventare elemento di ridefinizione spaziale e di valorizzazione paesistica.

Ritenuto che:

complessivamente il progetto in esame non determini impatti rilevanti sull'ambiente, e che sono previsti miglioramenti dovuti alla riduzione del traffico nei centri abitati, 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 che dovranno essere verificate nelle successive fasi di approvazione del progetto definitivo:

ASPETTI PROGETTUALI

- definire il tracciato dell'infrastruttura attraverso una ottimizzazione del progetto attuale in modo tale da interferire il meno possibile con la maglia fondiaria esistente, in particolare si suggerisce un tracciato a confine dei lotti di proprietà delle singole aziende illustrato nel corso della Conferenza dei

Servizi dal Servizio Programmazione Sviluppo Rurale e ritenuto migliorativo rispetto al progetto iniziale;

- definire in modo adeguato l'andamento piano – altimetrico della strada in progetto favorendo scelte progettuali che concorrano a minimizzare l'impatto sul paesaggio mediante la realizzazioni di rilevati e rotonde con altezza minima dal piano campagna e dei rilevati di attacco al sovrappasso autostradale;
- eliminare la rotatoria di collegamento con il cimitero per minimizzare la sottrazione di suolo agricolo, in quanto lo stesso è raggiungibile dalle altre due rotatorie previste nel presente progetto a nord e a sud della stessa e dalla strada comunale;
- relativamente al tratto finale della variante, tra la rotatoria in prossimità dello svincolo dell'autostrada e la rotatoria di innesto sulla S.P. 128, si ritiene ottimale la soluzione 3 (indicata nella tav.9 "planimetria di progetto") rispetto al tracciato del progetto preliminare (soluzione1), in quanto risulta migliorativa da un punto di vista infrastrutturale-trasportistico permettendo il collegamento con un polo industriale presente sul lato opposto della SP128;
- inserire il progetto in un quadro organico complessivo di interazione fra le varie reti di percorsi ciclabili e di viabilità esistenti, risulta pertanto indispensabile che il progetto non costituisca ostacolo alla realizzazione delle future piste ciclabili e per quanto possibile valuti le eventuali predisposizioni e/o realizzazioni necessarie;
- restituire ad uso agricolo, con le necessarie demolizioni e i relativi riporti di terreno, il tracciato nei tratti che verranno dimessi;
- redigere il progetto del nuovo sottopasso in conformità alle normative vigenti ed alle Istruzioni FS per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo dei ponti ferroviari n. I/SC/PS-OM/2298 del 2 giugno 1995 e corredato del programma temporale dei lavori, del piano di sicurezza e del piano di manutenzione del nuovo manufatto che dovrà tener conto dell'Istruzione FS n. 44C. Il progetto esecutivo dovrà essere trasmesso, in quadruplica copia, a RFI, Direzione Comp.le Infrastruttura Torino, Tecnico-Armamento ed Opere Civili, via Sacchi n.3 10125-Torino. Si precisa che, per la realizzazione degli interventi che comportano interruzioni o rallentamenti al traffico ferroviario, dovranno essere comunicati i trimestri entro i quali si presume di realizzare le opere, con un anticipo almeno biennale, al fine di poter inserire dette soggezioni allo scenario tecnico di servizio;
- valutare, tecnicamente ed economicamente alla luce di rilievi a scala più dettagliata, le eventuali interferenze con ulteriori sottoservizi e/o reti tecnologiche per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti;

Organizzazione del cantiere e mitigazione degli impatti durante la fase cantiere

- indicare i siti di approvvigionamento del materiale necessario per la realizzazione dell'opera, come previsto dal DPR n.554/1999 e dall'art.11 delle Norme di attuazione del Documento di Programmazione delle Attività Estrattive - D.P.A.E. I° stralcio;
- ai fini di tutela delle acque dall'inquinamento per tutta la durata del cantiere l'impresa dovrà adottare tutte le precauzioni necessarie e dovrà attivare tutti gli interventi atti ad assicurare la tutela dell'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee da parte dei reflui originati, direttamente o indirettamente, dalle attività di cantiere nel rispetto della normativa vigente.
- le aree di sosta e manutenzione delle macchine operatrici dovranno essere impermeabilizzate;
- le acque reflue provenienti dal cantiere e dalle aree di lavorazione (attività che generano scarichi di tipo idrico) dovranno essere possibilmente coltate alla fognatura comunale esistente e, qualora fosse necessario, sottoposte a processi di chiarificazione e depurazione per consentire la restituzione in conformità al D. L.vo 152/99 e s.m.i.
- ai sensi del D. L.vo 22/97 e s.m.i. i rifiuti prodotti durante le fasi di cantiere devono essere conferiti ai soggetti specificatamente autorizzati allo smaltimento e/o al recupero; quest'ultima destinazione deve essere preferita al conferimento in discarica. I rifiuti durante il trasporto devono essere accompagnati dal formulario di identificazione.

In ogni caso, presso l'area di cantiere dovranno essere presenti appositi cassoni scarrabili atti alla raccolta delle diverse tipologie di rifiuti speciali prodotti durante la fase cantiere. A cura della direzione lavori, dovranno essere impartite apposite procedure atte ad evitare l'interramento e la combustione dei rifiuti.

Le modalità di gestione dei rifiuti devono almeno considerare le seguenti indicazioni:

- i rifiuti assimilabili agli urbani devono essere conferiti ai contenitori della raccolta rifiuti urbana;
- gli imballaggi ed assimilabili in carta, cartone, plastica, legno, etc. devono essere destinati al riutilizzo ed al riciclaggio;
- i rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle lavorazioni di cantiere devono essere separati in contenitori specifici;

- i rifiuti speciali pericolosi provenienti dall'impiego, dai residui e dai contenitori di sostanze e prodotti chimici utilizzati in cantiere devono essere separati in recipienti specifici ed idonei ai rischi di queste sostanze la cui pericolosità può essere desunta dalle schede di sicurezza e dalle etichette;
- i rifiuti liquidi pericolosi (olii esausti, olio minerali, i liquidi di lavaggio delle attrezzature, etc.) devono essere stoccati in contenitori etichettati e posizionati in un luogo coperto, utilizzando un bacino di contenimento per contenere gli eventuali sversamenti.
- in riferimento all'inquinamento acustico, l'impresa appaltatrice dovrà richiedere la deroga, prevista per le attività di cantiere, nel caso preveda il superamento dei limiti posti dalla normativa vigente.
E' inoltre tenuta a seguire le seguenti indicazioni:
 - gli impianti fissi e le aree di lavorazione più rumorose devono essere posizionate alla massima distanza possibile dai recettori sensibili eventualmente presenti nelle aree limitrofe al cantiere;
 - le operazioni più rumorose devono essere programmate nel periodo della giornata più tollerabile per la popolazione (es.: 8,00-12,00 14,00-18,00), interrompendo tali operazioni nelle ore destinate al riposo (es: 12,00-14,00). Se necessario può essere previsto l'uso di barriere acustiche mobili da posizionare di volta in volta in prossimità delle lavorazioni più rumorose.
- al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Le aree di cantiere e quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere ripristinate in modo da ricreare quanto prima le condizioni di originaria naturalità;

ASPETTI TERRITORIALI

- prevedere interventi di ricomposizione della maglia fondiaria frazionata o comunque compromessa nella sua fruibilità dalla nuova strada. Questo deve comprendere i costi professionali, notarili e catastali per realizzare e formalizzare la nuova maglia catastale, ma anche i costi tecnici per i piccoli interventi di adeguamento delle reti di servizio viabile e idraulica,
- individuare le soluzioni più idonee a risolvere le problematiche inerenti gli attraversamenti della rete irrigua, in modo da assicurare la continuità e la funzionalità della rete e da consentire l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della stessa in maniera agevole e in sicurezza.;
- consentire l'accesso ai fondi sia durante la fase di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'opera viaria;
- il terreno agrario ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale;

ASPETTI AMBIENTALI

Paesaggio

- acquisire l'autorizzazione ai sensi del D.Lgs. 490/99 art.146, lettera c) per l'inserimento paesistico – ambientale, in quanto parte delle opere risultano ricomprese negli ambiti dei 150 metri del Rio Santena;
- acquisire le eventuali indicazioni da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici e della Soprintendenza per i Beni Architettonici, in merito alle aree di interesse architettonico e a rischio archeologico attraversate dal tracciato.

Flora, fauna, ecosistemi

- esplicitare le specie adottate tanto nelle siepi arboree/arbustive miste che nelle fasce arboree e limitarsi, nella scelta di queste, ad essenze caratteristiche della vegetazione potenziale della zona. Per quanto attiene il tappeto erboso, esso dovrà essere costituito da un miscuglio polifita, in cui vi sia una buona rappresentanza di leguminose (circa 30%) che arricchiscano naturalmente in azoto il terreno. La manutenzione delle opere a verde dovrà contemplare, oltre agli interventi indicati nel preliminare, anche il risarcimento delle eventuali fallanze per una durata di almeno 5 anni.
- realizzare appropriati attraversamenti per la fauna locale, ubicati e dimensionati a partire dalla definizione delle differenti specie di fauna locale e della presenza di corridoi ecologici preferenziali. A tal fine potranno essere utilizzati gli attraversamenti dei corsi d'acqua minori e della viabilità secondaria; in ogni caso i passaggi dovranno essere opportunamente attrezzati mediante inviti ed altri specifici accorgimenti, da valutare a seconda dei casi con il Servizio Tutela della Fauna e della Flora.
- gli impatti sulla vegetazione arborea devono essere quantificati esattamente e compensati attraverso ripiantumazione o acquisizione di aree in cui realizzare rinaturalizzazioni a fini paesaggistici e/o faunistici;
- gli impatti connessi alla perdita del suolo, alla sua impermeabilizzazione, alla scomparsa di habitat per la nidificazione dell'avifauna devono altresì essere oggetto di opere di mitigazione e di compensazione

da individuare nel progetto definitivo, approfondite al punto successivo sulle mitigazioni e recupero ambientale .

Suolo – sottosuolo

- prevedere l'esecuzione di analisi geologiche-geomorfologiche di insieme e di dettaglio, con approfondimento delle problematiche idrogeologiche e idrauliche, nonché di indagini geotecniche puntuali lungo il tracciato in progetto con caratterizzazione dei terreni interessati dall'opera, la valutazione degli effetti legati alla presenza di acqua e la realizzazione di adeguate sezioni geologico-stratigrafiche.

Acque superficiali e sotterranee

- per un breve tratto, in corrispondenza dell'innesto a sud del sovrappasso dell'autostrada, il tracciato ricade in fascia C del Torrente Banna definita dal PAI, pertanto dovrà essere richiesta l'autorizzazione all'amministrazione comunale ai sensi dell'art.31, comma 4, del Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
- richiedere la specifica autorizzazione allo scarico in corpo idrico superficiale al competente Servizio di questa provincia per qualunque scarico idrico eventualmente necessario, anche se temporaneo in fase di cantiere;
- i successivi livelli progettuali dovranno prevedere un sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma stradale, prima del loro recapito nei corpi idrici superficiali esistenti (canali e balere);
- si ritiene indispensabile un'attenzione particolare alla tutela delle acque in fase di realizzazione delle opere di attraversamento. Risulta in particolare importante l'adozione di tecniche costruttive che facciano uso del criterio della minima artificializzazione degli alvei sia per quanto riguarda la conformazione spondale sia per quanto concerne la minimizzazione della cesura della vegetazione ripariale. A tale proposito dovrà essere prevista un'attenta attività di ripristino e rinaturalizzazione delle aree interferite dagli attraversamenti tramite l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

- redigere un protocollo dettagliato degli accorgimenti tecnici ed operativi che saranno adottati per minimizzare i disagi arrecati dai cantieri per quanto riguarda in modo particolare la produzione di polveri ed i gas di scarico delle macchine operatrici.

Impatto acustico

- la redazione del progetto definitivo dovrà essere corredata dalla documentazione previsionale di impatto acustico, ai sensi della L.447/95 e della L.R.n.52/2000, comprendente le seguenti informazioni aggiuntive:

In riferimento alle sorgenti:

- descrizione della velocità di progetto e della velocità massima consentita lungo i tratti che compongono l'infrastruttura (rotonde, rettilinei)
- previsione dei flussi di traffico. I dati devono essere espressi in T.G.M., con indicazione della percentuale di mezzi pesanti nei periodi di riferimento giorno/notte (06.00-22.00/22.00-06.00)

In riferimento ai ricettori:

- descrizione di tutti i ricettori sensibili interessati dalla realizzazione dell'opera, comprendente:
 - localizzazione su idonea carta tematica in scala 1:1.000, tipologia del ricettore, distanza dal ciglio strada, altezza di gronda, numero di piani abitati, documentazione fotografica.
- valutazione del clima acustico attuale mediante analisi delle condizioni sonore esistenti, derivanti dall'insieme di tutte le sorgenti sonore naturali ed antropiche, in corrispondenza dei ricettori sensibili eseguita con tecnica di campionamento 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;
- valutazione previsionale dei livelli di inquinamento acustico emessi dall'infrastruttura in esercizio presso i ricettori individuati. Tale valutazione dovrà essere rappresentativa dei due periodi di riferimento T.R. (06.00-22.00; 22.00-06.00),
- valutazione previsionale del clima acustico presso i ricettori, tenendo conto del contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio in esame e della infrastruttura in esercizio;
- definizione dettagliata degli algoritmi di calcolo impiegati per la valutazione previsionale dei livelli di inquinamento acustico;

In riferimento alle opere di mitigazione:

- descrizione delle eventuali opere di mitigazione previste;
- descrizione delle possibili bonifiche da attuare nel caso in cui i livelli, previsti attraverso l'algoritmo di calcolo utilizzato, siano inferiori a quelli che si riscontreranno con la realizzazione dell'infrastruttura

- redazione di planimetria in scala 1: 1.000 con rappresentazione delle eventuali opere di mitigazione previste

In riferimento alle opere di cantiere:

- valutazione dei livelli di inquinamento acustico previsti presso i ricettori individuati durante la fase di cantiere, tenendo conto del contributo di tutte le sorgenti presenti sul territorio in esame
 - definizione dettagliata degli algoritmi di calcolo impiegati per la valutazione dei livelli acustici previsti;
 - descrizione delle eventuali opere di mitigazione previste.
- valutare l'impatto acustico secondo criteri conservativi e verifica della necessità di inserimento di elementi di mitigazione e/o modifiche progettuali (quali ad esempio dune antirumore, realizzazione di tratti più ampi in trincea piuttosto che in rilevato). Gli affinamenti di tipo progettuale da apportare all'opera in progetto durante lo sviluppo nelle successive fasi progettuali dovranno tenere conto delle indicazioni prodotte dallo studio di valutazione di impatto acustico redatto secondo i criteri previsti dalla Delibera della Giunta Regionale 02/02/2004 n° 9-11616 "Legge regionale 25 ottobre 2000 n°52 – art 3, comma 2 3, lettera c). Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico".

Mitigazioni e recupero ambientale:

Nel condividere in linea generale le indicazioni sulla sistemazione ambientale e paesaggistica, si raccomanda di :

- prevedere interventi di mitigazione e compensazione ambientale che dovranno avere lo scopo di attenuare gli impatti negativi, attraverso la realizzazione di opere puntuali localizzate lungo l'arteria stradale (fasce arboree, siepi arbustive-arboree e sistemazione delle rotatorie ecc.) ed in prossimità di questa (sistemazione delle scarpate, viali alberati lungo i percorsi storici, ecc.), intese soprattutto come opere a verde, con caratteristiche intermedie fra l'arredo verde tradizionale e le opere naturaliformi, e particolare attenzione progettuale nella definizione dei particolari architettonico-costruttivi. In particolare le scarpate realizzate in funzione della costituzione del sottopasso della ferrovia, del sovrappasso dell'autostrada e delle rampe del nuovo svincolo autostradale di collegamento con la gronda est, in quanto modificazione della morfologia del suolo, dovranno avere uno specifico progetto di sistemazione del verde strettamente collegato al più ampio disegno del verde lungo il tracciato della variante. Nello studio dovrà essere definita la sistemazione e la tipologia di copertura a verde delle scarpate e del rilevato;
- valutare l'inserimento di ulteriori opere di recupero ambientale di aree intercluse (area di svincolo tangenziale, area in prossimità del cimitero di Pessione) e lungo l'asse in progetto. Gli interventi di inserimento ambientale dell'opera dovranno inoltre essere coerenti con le indicazioni fornite da studi di approfondimento specifici sulla fruibilità dei suoli agricoli e sulla fruibilità ciclo – pedonale. L'adozione di misure di compensazione degli impatti sulle componenti naturali e sul paesaggio non dovrebbe essere limitata alla sola area di intervento, ma considerando le sensibilità del territorio attraversato, essere più estesa nelle zone considerate o ad alta sensibilità ambientale o intercluse e dovrebbe tendere ad un miglioramento ambientale in particolare nei settori di seguito indicati: area prospiciente il casello di Pessione, area prospiciente Castelgulfo, area prospiciente il cimitero, zona interessata dalla realizzazione dello svincolo autostradale.
- al fine di limitare l'effetto barriera, si dovrà integrare la progettazione con la necessità di realizzare adeguati attraversamenti ciclo - pedonali in funzione della necessità di fruizione verso le aree abitate e di pregio storico – ambientale di Castelgulfo, cascina Bianca e Forte Maggiore, in un contesto integrato di collegamenti ciclo - pedonali da e per l'abitato di Pessione;
- prevedere opportuni rimodellamenti morfologici per gli interventi di sistemazione, con l'utilizzo di specie vegetali di preferenze autoctone e di materiali ecocompatibili (ad es. materiale di riciclo opportunamente trattati).
- prevedere tipologie di vegetazione, in corrispondenza dei passaggi di accesso alle coltivazioni, come siepi e filari, per garantire corridoi ecologici di collegamento tra ambienti che resterebbero altrimenti separati.

Monitoraggio

La realizzazione del tracciato in progetto deve essere accompagnata da un piano di monitoraggio finalizzato alla verifica degli interventi di mitigazione degli impatti attuati con la realizzazione del progetto definitivo; in particolare dovrà essere attuato un piano di monitoraggio delle componenti rumore e qualità dell'aria.

ADEMPIMENTI

- il proponente dovrà dare tempestiva comunicazione dell'avvio e termine dei lavori all'A.R.P.A. Piemonte (Coordinamento VIA/VAS) e trasmetta gli elaborati inerenti le attività di monitoraggio previo accordo sulle specifiche tecniche e sulle modalità di rilevamento ambientale compatibili con il S.I.R.A..
- il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze dovranno trasmettere all'A.R.P.A. Piemonte Coordinamento VIA/VAS una dichiarazione accompagnata da una relazione esplicativa relativamente all'attuazione di tutte le misure prescrittive, compensative, di mitigazione e di monitoraggio incluse nello studio di impatto ambientale e integrate da quelle adottate con la presente Determinazione Dirigenziale conclusiva del procedimento amministrativo relativo all'opera in progetto.

Vista la L.R. n.40/1998 e s.m.i.;

Visto la R.D. 368/1904;

Visto la R.D. 523/1904;

Visto la D. Lgs. 490/99;

Visto il D.Lgs. n.152/1999 e s.m.i.;

Visto la Direttiva 2/99 da parte dell'Autorità di Bacino del fiume Po;

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

Visti i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino del 19/03/2004;

Visto il verbale delle riunioni della conferenza di servizi e valutato tutto quanto complessivamente emerso nel corso dell'istruttoria svolta, tenuto conto degli elementi di verifica di cui all'allegato E della L.R. 40/1998,

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 "Variante stradale esterna all'abitato di Pessione sulla S.P. n.128", presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino con sede in Torino, Via Bertola 3, localizzato nei comuni di Chieri e Poirino dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale (art.12 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.), subordinatamente alle condizioni dettagliate in premessa relative agli aspetti:
 - *progettuali*
 - *territoriali*
 - *ambientali*
 - *adempimenti*per il cui recepimento si rimanda alla fase di redazione del progetto definitivo,
2. copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998 e depositata presso l'Ufficio di deposito progetti della Provincia.
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 30/03/2004

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina