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

N. 41-175965/2004

OGGETTO: L.r. 40/1998 – Fase di verifica della procedura di VIA inerente il progetto "S.P. n.91 del Boschetto – Variante all'abitato di Boschetto, collegamento tra la SP 91 del Boschetto a la SS 26 della Valle d'Aosta", presentato dal Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino, localizzato nel comune di Chivasso
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

Premesso che:

- Il Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino con sede in via Bertola, 34, 10122 Torino, ha chiesto, con istanza presentata in data 08/04/2004 prot. 103232, l'avvio della fase di verifica, ai sensi dell'art. 10 della l.r. 40/1998, relativamente al progetto "S.P. n.91 del Boschetto – Variante all'abitato di Boschetto collegamento tra la SP 91 del Boschetto a la SS 26 della Valle d'Aosta", localizzato nel comune di Chivasso, in quanto rientrante nella categoria progettuale n.28 "strade extraurbane secondarie provinciali"dell'allegato B2 della L.R.n.40/98;
- per l'avvio della procedura è stato dato avviso sul Bollettino ufficiale regionale n. 17 del 29/04/2004 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 provinciale, è stata indetta per il giorno 09/06/2004 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;
- la variante alla S.P. n. 91 in progetto ha una lunghezza totale pari a 1450 m circa di nuova strada. Prende origine intorno alla progr. Km 7+500 della S.P. n° 91 e si stacca da essa in direzione est con incrocio a raso tipo a T, prosegue seguendo il tracciato di una stradina sterrata preesistente e va a congiungersi a nord-ovest con l'attuale strada per Cene, fino alla rotatoria a servizio della variante all'abitato di Montanaro.

Rilevato che:

- **Stato di fatto**
  La S.P. n° 91 del Boschetto parte dal Comune di Verolengo e lo collega con la S.S. n° 26 in Comune di Chivasso, con una deviazione per Torrazza Piemonte. Il tratto oggetto di intervento si situa al termine della S.P. n° 91, in zona nord-ovest.
- **Motivazioni dell'opera**
  Il presente progetto ha la funzione di:
  - allontanare il transito veicolare dal centro abitato di Boschetto, frazione del Comune di Chivasso,
  - completare il progetto della variante di Montanaro che collegherà la SP n. 82 con la SS n. 26.

  La Provincia, infatti sta attualmente realizzando la variante all'abitato di Montanaro, configurata come asse di scorrimento in direzione nord-est, che troverà il suo proseguimento nell'opera in oggetto, nonché nello svincolo autostradale Chivasso est sulla A4 Torino-Milano, una volta che verrà adeguato secondo l'accordo procedimentale tra T.A.V. S.p.A. e Comune di Chivasso.
- **Alternative**
  Per la definizione del tracciato della variante sono state studiate tre alternative:

Soluzione1

- ricalca la soluzione proposta nel PTC, prevede l'innesto della strada preesistente per Cene con la variante posizionato a nord della cascina Palazza; tale soluzione interferisce maggiormente con la cascina Palazza;

Soluzione 2

- prevede l'innesto suddetto localizzato all'altezza della curva prima di raggiungere l'abitato di Cene. Di conseguenza l'incrocio con la SP 91 si posizionava più a nord rispetto a quanto previsto dal PTC interferendo maggiormente con gli elettrodotti presenti nella zona e con gli edifici localizzati lungo la SP 91

Soluzione 3

- prevede l'innesto localizzato a sud della cascina Palazza, con un incrocio sulla SP 91 posizionato secondo quanto previsto dal PTC

L'ultima alternativa ha il vantaggio, rispetto alle prime due, di diminuire l'entità dell'interferenza sia con la cascina Palazzo sia con gli elettrodotti esistenti; pertanto essa è risultata la soluzione migliore.

- **Localizzazione**

Il progetto preliminare prevede la realizzazione della variante all'abitato di Boschetto posizionata a nord rispetto al comune di Chivasso; il nuovo tracciato permette di evitare l'attraversamento dell'abitato di Cene e della frazione Boschetto. Dal punto di vista amministrativo l'intervento ricade nel Comune di Chivasso ed in particolare interessa l'abitato di Cene e della frazione di Boschetto.

- **Descrizione del tracciato**

La variante in progetto verrà a situarsi a sud dell'attuale traversa che collega Boschetto con la SS n. 26 ed è ad essa pressoché parallela. Prende origine intorno alla progr. Km. 7+500 della SP n. 91 e si stacca da essa in direzione est, incontrando una zona tipicamente agricola caratterizzata da terreni coltivati e ampie distese di campi. L'area di intervento è pressoché pianeggiante e segue il tracciato di una strada vicinale sterrata preesistente. La strada vicinale fa una curva a gomito verso sinistra, circa alla prog. 0+900 della nuova arteria; il nuovo tracciato si distacca e va a congiungersi a nord-ovest con l'attuale strada per Cene. Quest'ultimo tratto di strada asfaltata che collega la Frazione Cene con la SS n. 26, sarà allargato.

In corrispondenza del tratto che collega la strada vicinale sterrata con la strada per Cene sorge, sul lato destro, un fabbricato rurale ristrutturato, composto da più abitazioni, detto Cascina Palazza, che risulta il recettore più vicino alla strada in progetto. Nell'area retrostante il fabbricato sono site due tettoie adibite al ricovero animali. Poco prima della cascina Palazza è situato il Canile Municipale.

L'intersezione tra la variante nord-est di Montanaro, la SS n.26 e la variante all'abitato di Boschetto è realizzata mediante una rotatoria avente raggio esterno di 35 m e raggio interno di 25 m.

- **Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali**

Dimensione degli assi viari (m)

Lunghezza complessiva del progetto	1593 m circa
Larghezza carreggiata C2	7.0 m
Larghezza totale della sezione trasversale C2	9.5 m in rilevato e in sterrato
Numero corsie	1+1
Larghezza corsie	3.5 m
Altezza massima prevista	+ 1.10 m circa rispetto al p.c.

Dimensioni di altre geometrie (m)

Gli incroci previsti sono:

- innesto dall'attuale strada per Cene al nuovo tracciato della variante;
- incrocio sulla SP91 previsto a T, quindi con tre rami con corsie canalizzate per la svolta a sinistra.

Opere di attraversamento di corsi d'acqua

Il tracciato attraversa numerosi fossi irrigui per l'irrigazione dei campi uno in particolare, in prossimità della cascina Palazza, influenza la quota di progetto in quanto è sopraelevato di circa 1 m. rispetto al piano campagna. Detti fossi irrigui raccolgono le acque del Canale di Caluso. In fase di progettazione definitiva si provvederà ad un rilievo di dettaglio degli stessi ed a produrre gli opportuni studi idraulici.

- **Traffico**

Tale strada è percorsa da una discreta quantità di traffico, in particolare la quantità circolante sul tratto di intervento potrà aumentare notevolmente quando si realizzerà il completamento dell'asse con il collegamento allo svincolo Chivasso Est. Nello specifico, è possibile prevedere sulla nuova arteria un T.G.M. di circa 5.000 VE/g, a variante completata, che si può prevedere in aumento di altri 1.000 VE/g entro il 2010 e percentuale di veicoli pesanti.superiore al 5% del traffico totale. Tale dato è stato desunto dallo studio di traffico effettuato per la variante di Montanaro, di cui il progetto in oggetto risulta essere la

prosecuzione. Lo studio era basato su rilievo dei flussi di traffico e con l'ipotesi che la variante assorbe tutto il traffico che oggi percorre la SP 82 e la SP 86.

TGM: 5000 veic/giorno
Ripartizione giorno/notte: 80% / 20%
Percentuale pesanti: 5%

- **Organizzazione del cantiere**
  Si pensa di poter installare un unico cantiere a circa metà tracciato per ragioni logistiche. La scelta definitiva del sito adatto all'istallazione del cantiere fisso verrà effettuata in una fase progettuale successiva. Non è previsto un sito puntuale di accatastamento del materiale, questo potrà essere distribuito lungo il tracciato.
  Si prevede di reperire il quantitativo di inerti necessari alla realizzazione del progetto presso le due cave in zona: una nelle vicinanze dell'abitato di Cene (cava Betonrossi) l'altra presso l'abitato di Pogliani (cava Ronchi), attualmente utilizzata per la realizzazione della variante di Montanaro
- **Movimentazione/bilancio di inerti (m^3)**
  Totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera 3500 m3

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria è pervenuta un'osservazione redatta dallo Studio Tecnico Agro-Ambientale- Andruetto Giancarlo, del 1/03/2003 , n.1/03 presentata da parte della Coldiretti.

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**:
  - L'asse viario in oggetto, continuazione della Variante di Montanaro, rientra tra gli interventi previsti dal PTC per il nodo di Chivasso, finalizzati alla razionalizzazione della viabilità locale ed alla tutela del territorio nei confronti del traffico di attraversamento.
  - Il tracciato presentato si discosta lievemente da quanto previsto alla Tavola n. B1 - Circondario di Torino - Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento del PTC: la nuova proposta, in ogni modo, assicura le funzioni di collegamento previste dal Piano Territoriale di Coordinamento provinciale e pertanto può ritenersi pienamente compatibile con lo strumento di pianificazione provinciale.
- dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale:**
  - *Piano Regolatore Generale Comunale di Chiasso*
    Il tracciato è inserito nell'ultima variante di revisione del P.R.G.C. vigente, approvato con D.G.R. 16 aprile 2004, n. 19-12326. Le zone interessate ricadono fuori l'abitato di Boschetto, in zona agricola e sono ben contraddistinte sulla tavola del PRGC relativa alla Frazione in oggetto.
- dal punto di vista **progettuale e tecnico:**
  - Nell'ambito dell'istruttoria condotta dall'Organo tecnico provinciale e in sede di Conferenza dei Servizi è stata esaminata la richiesta della Coldiretti, presentata dallo Studio Tecnico Agro-Ambientale Andruetto Giancarlo, perito Agrario del 1/3/2003 n.1/03, in cui si propongono due soluzioni alternative al tracciato preliminare in esame.
    Tracciato A
    Prevede l'allargamento della strada comunale che dalla SS26 accede alla frazione Cene del Boschetto fino a poco prima di entrare in Cene, in seguito prosegue verso est, in sede nuova, per una lunghezza di circa 330 mt. per collegarsi con la SP 91.
    Tracciato B
    Prevede l'innesto sulla strada per Cene posizionato a nord della cascina Palazza, prosegue seguendo il tracciato della strada per Cene fino all'altezza della curva prima di raggiungere l'abitato di Cene, quindi si dirige in direzione sud-est per connettersi alla SP91 nello stesso punto del progetto preliminare.
    Tracciato preliminare
    Prevede l'innesto localizzato a sud della cascina Palazza, con incrocio sulla SP91 posizionato secondo quanto previsto dal PTC.
    Le tre soluzioni, nel corso della procedura di VIA, sono state sottoposte a valutazione, attraverso le analisi paesistiche e territoriali e confrontandone aspetti positivi e negativi, al fine di individuare il corridoio infrastrutturale migliore da un punto di vista degli impatti sull'ambiente.
    Dall'analisi effettuata emergono le seguenti considerazioni:

- nei tracciati A e B è maggiore l'interferenza sia con gli accessi dell'agglomerato abitativo della cascina Palazza e del canile municipale posti sulla strada per Cene;
- nei tracciati A e B è maggiore l'impatto acustico in riferimento alla cascina Palazza;
- il tracciato A implica un allargamento della Sp91 fino all'incrocia con la strada per Chivasso Mazzè;
- Il tracciato B interferisce sia con il gruppo di case e sia con la Cooperativa cerealicola poste a ridosso della SP 91;
- nei tracciati A e B è minore rispetto al tracciato C il frazionamento della maglia fondiaria e agraria esistente e l'interruzione delle relative reti di servizio esistenti.
- il tracciato C è stato studiato per interferire il meno possibile con la maglia fondiaria, in quanto nella parta centrale prevede una allargamento e sistemazione di una strada sterrata esistente;

Per le sopradette ragioni in termini di impatto complessivo è risultata migliore la scelta del tracciato C presentata nel presente progetto in esame.

- 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:
  - non è stata allegata agli elaborati del progetto una planimetria che identifichi i tracciati delle alternative progettuali proposte;
  - non è stata redatta la documentazione di impatto acustico relativa alla fase di realizzazione ed esercizio della strada in progetto;
  - non viene individuata con precisione l'area di cantiere, la modalità di gestione, il cronoprogramma dei lavori.
- L'opera interferisce con tre elettrodotti ad alta tensione appartenenti all'Enel distribuzione, Enel produzione e alle Ferrovie dello Stato. Dovrà essere rispettata la distanza (franco) tra i cavi e il piano stradale secondo quanto disposto della vigente normativa (D.M. 21.3.88 n.449 e s.m.i. nonché le norme CEI 11-17 fasc.558). Inoltre in prossimità dell'incrocio sulla SP91 è presente la linea del metanodotto Praoil di Ivrea. La Soc. Praoil Oleodotti Italiani ha fatto pervenire una nota in proposito del 07/06/2004, rif. TECN 13 FIR n 268.

- 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 (opere d'arte minori; sistemi di sicurvia, 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;
- emissioni aeriformi provenienti dalle apparecchiature di cantiere;
- interferenza con le acque superficiali e sotterranee durante la realizzazione dell'opera;
- 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 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;
- aumento della percezione visiva di infrastrutture artificiali in un contesto territoriale pianeggiante con presenza di un paesaggio agricolo;

Analisi dei principali impatti attesi

Paesaggio

Il paesaggio è caratterizzato da un disegno degli appezzamenti rettangolare con coltivazioni cerealicolo-zootecniche, con filari alberati (gelsi, salici, farnie, …) a delimitare i coltivi o correnti al limitare di strade interpoderali.

La zona in oggetto è caratterizzata da un regolare disegno dei campi prevalentemente di forma allungata, di piccola e media pezzatura.

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 naturali ai margini della rete irrigua (di modeste dimensioni e a carattere non continuativo) mentre le presenze arboree più significative sono localizzate lungo la strada sterrata ed alla canalizzazione scorrente ad essa parallela, costituite da un numero limitato 3 – 5 esemplari di farnia (Quercus robur) di diametro a petto d'uomo di circa 50 cm ed un'età stimata di circa 70 anni. Si reputa una loro importanza locale. Sempre lungo i filari si evidenzia la presenza di altre specie arboree ed arbustive quali robinia (Robinia pseudoacacia), sambuco (Sambucus nigra) ed altre spp.

Si dovrà quantificare esattamente gli impatti sulla vegetazione arborea e compensarli attraverso ripiantumazione o acquisizione di aree in cui realizzare rinaturalizzazioni a fini paesaggistici. Nel caso di scavi in vicinanza degli esemplari di farnia di importanza locale deve essere assicurata l'integrità dell'apparato radicale al fine di mantenere la stabilità dell'alberata, con imposizione di scavi a mano o di altra tecnica conservativa delle radici.

Il progetto prevede l'inserimento in punti di particolare impatto visivo, di una sistemazione a verde con piante autoctone composte da siepi e arbusti sulle scarpate del rilevato per graduare visivamente il dislivello tra l'opera e il piano di campagna, ma non approfondisce uno studio di inserimento paesaggistico sull'intera infrastruttura stradale ed eventuali misure di mitigazione e/o compensative.

Suolo

L'area interessata dal progetto, ubicata nella porzione settentrionale del territorio comunale, si inserisce in un settore morfologicamente pianeggiante, attraversato da fossi irrigui.

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). Tale sottrazione determina per alcuni appezzamenti una frammentazione particellare, mentre per il tratto parallelo alla strada sterrata preesistente la sottrazione avverrebbe in testata degli appezzamenti.

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. Dall'esame dei dati il sito appare morfologicamente stabile e privo di particolari segni di dissesto idrogeologico.

Acque superficiali e sotterranee

Dal punto di vista idrografico l'area vasta e ricompresa tra il torrente Orco ad ovest, il fiume Po a sud e il f. Dora Baltea. Inoltre si individuano il rio Vallunga in direzione Nord Est – Sud Ovest e numerosi canali irrigui gestiti dal Consorzio irriguo dei Canali del Canavese.

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 i principali apporti irrigui sono costituiti dalla fitta rete di canali esistenti.

Il progetto non affronta l'interferenza con il reticolo idrico superficiale e la demanda alle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva. Si rileva che la canalizzazione che scorre in vicinanza della Cascina Palazza è considerata a moderato rischio idrogeologico solo nel caso in cui non si abbiano manutenzione ordinarie dello stesso.

L'escursione della falda è stata misurata nel gennaio 2003 a -10 metri dal piano campagna, mentre la profondità massima nei lavori di scavo è prevista di 1-2 m. pertanto l'opera non interferisce con questa componente ambientale.

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 Chivasso è classificato in zona 2; 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.

Per quanto riguarda i dati di qualità dell'aria disponibili nell'area interessata dal progetto, il sito si configura come rappresentativo della situazione tipica dei comuni dell'area metropolitana, con una elevata criticità nei mesi estivi dell'inquinamento da ozono (situazione peraltro comune all'intero territorio provinciale), saltuari superamenti nei mesi invernali del livello di attenzione del biossido di azoto, superamenti più frequenti negli stessi mesi del livello di attenzione di monossido di carbonio e polveri totali sospese in quelle situazioni di attraversamento degli abitati da parte di infrastrutture viarie caratterizzate da elevati flussi autoveicolari.

Impatto acustico

Negli elaborati di progetto. non è compresa la documentazione sull'impatto acustico; è stato previsto genericamente la possibilità di posizionamento di barriere e pannelli fonoassorbenti.

In merito alla componente rumore sono stati identificati quali ricettori sensibili le abitazioni presenti nella cascina Palazza che distano dal ciglio stradale in progetto ad una distanza minima di 44 metri.

In fase di progettazione definitiva dovrà essere sviluppato lo studio di impatto acustico sull'infrastruttura stradale, al fine della verifica del rispetto dei limiti imposti dalla legislazione vigente costituita dal D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 – "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante da traffico veicolare" attraverso modellizzazione. L'inserimento di barriere fonoassorbenti al fine della tutela dei ricettori sensibili della cascina Palazza deve essere supportato dalla documentazione previsionale. Le barriere acustiche lungo il tracciato a difesa delle abitazioni della cascina Palazza devono inserirsi in un paesaggio rurale, pertanto dovranno essere caratterizzate da effetti mitigatori dell'impatto visivo.

La redazione della studio deve seguire 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".

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.

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

- verificare la fattibilità tecnica e le ricadute ambientali complessive delle alternative proposte dalla Coldiretti (nota dello Studio Tecnico Agro-Ambientale del 1/03/2003 , n.1/03), comparandole con la soluzione progettuale proposta, con particolare attenzione agli effetti sulla maglia fondiaria e sull'inquinamento acustico. Qualora una delle soluzioni proposte nell'osservazione (in tutto o in parte) dovesse risultare migliorativa rispetto alla soluzione oggetto del presente atto, la stessa dovrà essere prescelta per la progettazione definitiva. Sono in ogni caso fatte salve tutte le prescrizioni previste nel presente provvedimento anche nel caso di una scelta di tracciato lievemente differente, sulla base di quanto sopra.
- individuare con precisione l'area di cantiere, la modalità di gestione, il cronoprogramma dei lavori;
- definire i percorsi per l'area di cantiere e le aree di deposito stabilendo la necessità di piste; occorre inoltre prevedere dei limiti di utilizzo e disponibilità dei terreni per la realizzazione delle aree di cantiere Tali previsioni devono essere coerenti con il cronoprogramma dei lavori.
- prevedere un dettagliato piano di ripristino di tutte le aree di cantiere e estendere il recupero ambientale a tali aree.
- prevedere eventualmente allargamento della SP91 dal punto di innesto fino all'intersezione a rotatoria di collegamento con lo svincolo autostradale Chivasso est sulla A4 Torino-Milano

- restituire ad uso agricolo, con le necessarie demolizioni e i relativi riporti di terreno, il tracciato nei tratti che verranno dimessi;
- rispettare quanto previsto dal Decreto Ministeriale 21.03.1988 n.449 e s.m.i. nonché dalle norme CEI 11-17 fasc.558 per l'interferenza del progetto con la linea elettrica;
- presentare gli elaborati del progetto definitivo alla Praoil Oleodotti Italiani S.p.a., nel tratto interessato dagli attraversamenti con gli oleodotti DN 16 "Chivasso- Gran S. Bernardo";
- 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;
- 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 collettate 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 spandimenti.
- 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 le 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 che eviti la formazione di reliquati scarsamente redditizi,

marginali e suscettibili a fenomeni di abbandono dei rifiuti. 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 e la conservazione delle infrastrutture agricole esistenti quali le reti di approvvigionamento idrico e di scolo, 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

- verificare la fattibilità di eventuali lievi aggiustamenti del tracciato che dovranno privilegiare lo sfruttamento dei sedimi viari esistenti, così da limitare la compromissione del suolo, risorsa ambientale e paesaggistica di primaria importanza;

Flora, fauna, ecosistemi

- il tracciato in progetto interseca canali irrigui ai lati dei quali insiste una vegetazione arboreo-arbustiva che sarà verosimilmente asportata, tale riduzione della porzione vegetata andrà mitigata e compensata con la predisposizione di un filare arboreo lungo tutto il tracciato in progetto. Il filare, preferibilmente plurispecifico, potrà essere realizzato con specie autoctone tipiche della pianura padana che consentano un miglior inserimento paesaggistico dell'opera, un effetto filtro rispetto al pulviscolo e ai gas di scarico che protegga le colture agrarie della zona e un effetto di barriera acustica nei confronti del traffico veicolare (si suggeriscono a questo scopo specie quali il tiglio, il pioppo (Populus spp.), le querce (Quercus spp), l'acero campestre, l'ontano o il carpino);
- tali filari andranno raccordati con il piano delle siepi e degli arbusti previsti sulle scarpate del rilevato, anch'essi da realizzarsi con specie autoctone preferibilmente idonee per svolgere una funzione trofica per la fauna selvatica della zona;
- per quanto attiene la fauna selvatica, al fine di ridurre gli impatti da investimento diretto di micromammiferi, lagomorfi, canidi, mustelidi e certamente presenti in ambiente agrario, e gli effetti di frammentazione territoriale, si ritiene che sia indispensabile dotare il tracciato di attraversamenti e sottopassi idonei per l'attraversamento della teriofauna.

Suolo

- per ridurre gli impatti connessi al consumo di suolo e all'impermeabilizzazione conseguente, nonché per mitigare gli impatti sul clima acustico, si raccomanda di valutare, a livello di progetto definitivo, di utilizzare un asfalto drenante e fonoassorbente
- verificare la natura e le caratteristiche meccaniche dei terreni interessati dai carichi trasmessi dalle strutture in progetto predisponendo una opportuna indagine geognostica proporzionata alle dimensioni del progetto stesso, ai sensi del D.M. 11/03/88;

Acque superficiali

- 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 bealere);
- 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
- per quanto attiene la mitigazione dell'impatto acustico a difesa della cascina Palazza, (ossia la predisposizione di un filare a margine del tracciato e l'utilizzo di asfalto fonoassorbente), se si rendesse ancora necessaria l'adozione di pannelli fonoassorbenti come previsto in progetto, si raccomanda di realizzare questi ultimi in materiale non trasparente affinché non costituiscano barriere potenzialmente pericolose per l'avifauna suggerendo l'utilizzo di barriere in legno al fine di mitigare anche il disturbo visivo al ricettore;
- le barriere antirumore dovranno essere dimensionate sulla base dei livelli sonori rispondenti allo scenario maggiormente impattante, situazione a pieno regime, con completamento dell'asse e collegamento allo svincolo Chivasso Est,

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;

Mitigazioni e recupero ambientale:

- prevedere interventi di mitigazione e/ compensazione degli impatti sulle componenti naturali e sul paesaggio, 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 degli svincoli ecc.) ed in prossimità di questa (sistemazione delle scarpate, aree intercluse ecc.);
- quantificare esattamente gli impatti sulla vegetazione arborea e compensarli attraverso ripiantumazione o acquisizione di aree in cui realizzare rinaturalizzazioni a fini paesaggistici. Nel caso di scavi in vicinanza degli esemplari di farnia di importanza locale deve essere assicurata l'integrità dell'apparato radicale, al fine di mantenere la stabilità dell'alberata, con imposizione di scavi a mano o di altra tecnica conservativa delle radici;

- 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 ambientali, 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 trasmettere 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 nella documentazione presentata 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. 523/1904;
Visto il D. L.vo 22/97
Visto la D. Lgs. 42/2004;
Visto il D.Lgs. n.152/1999 e s.m.i.;
Vista la L.R. 43/2000;
Vista la Legge n.477 del 26/10/1995 e s.m.i.,
Viste le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico;
Visti i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino del 18/06/2004;
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 "S.P. n.91 del Boschetto – Variante all'abitato di Boschetto collegamento tra la SP 91 del Boschetto a la SS 26 della Valle d'Aosta", presentato dal Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino, con sede in Torino, Via Bertola 34, localizzato nel comune di Chiasso 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.

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 22/06/2004

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina