

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

N. 07-65505/2005

OGGETTO: L.r. 40/1998 – Fase di verifica della procedura di VIA inerente il progetto “Adeguamento in sicurezza della ex S.S. 663, dalla S.P. 142 al confine provinciale, comprendente la variante di Ceretto”, presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino, localizzato nei comuni di Carignano e Carmagnola.

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 Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino con sede in Torino, Via Bertola 34, 10122 Torino, ha chiesto con istanza presentata in data 26/11/2004, prot. 374623, l’avvio della fase di verifica, ai sensi dell’art. 10 della l.r. 40/1998, relativamente al progetto “Adeguamento in sicurezza della ex S.S. 663 di Saluzzo, dalla S.P. 142 al confine provinciale, comprendente la variante di Ceretto”, localizzato nei comuni di Carignano e Carmagnola, 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.52 del 30/12/2004, 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 26/01/2005 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 ex S.S. n° 663 “di Saluzzo” appartiene al demanio provinciale dalla data di dismissione da parte dell’ANAS alla Provincia di Torino. L’attuale nuova denominazione non modifica il numero distintivo della stessa (S.P. n° 663).

L’arteria viabile si diparte dalla città di Carignano e attraversando le Province di Torino e Cuneo costituisce itinerario di collegamento con la città di Saluzzo (CN).

- Motivazioni dell’opera

La circonvallazione consente di allontanare il traffico veicolare in transito lungo la S.P. 663 dall’abitato, ma anche il traffico che transita lungo la strada Comunale del Porto da e per le cave esistenti nei pressi dell’alveo del fiume Po.

- Alternative progettuali

Il proponente ha valutato due ipotesi di tracciato, una con percorso ad est e l’altra ad ovest dell’abitato di Ceretto. Dall’analisi dei due tracciati sono emerse le seguenti considerazioni:

- la soluzione ad est presenta maggiori problematiche di carattere geologico, geomorfologico ed idrogeologico, in quanto ricade per tutta l’estensione all’interno della fascia “C” del PAI;
- la soluzione ad ovest prevede un maggior consumo di suolo data la sua maggiore lunghezza dovuta alla presenza di insediamenti agricoli con colture in serra, che fanno allargare e quindi allungare il tracciato;
- la soluzione ad est consente di intercettare con apposita rotatoria il traffico da e per le cave esistenti lungo il fiume Po.

Per le sopradette ragioni è risultata migliore la scelta del tracciato ad est, presentata nel presente progetto in esame.

- **Descrizione del tracciato (soluzione preliminare)**

L'intervento ricade nel Comune di Carignano, principalmente, e per un tratto di 200 metri nel Comune di Carmagnola.

Il presente progetto prevede la realizzazione della circonvallazione di Ceretto in variante alla S.P. n° 663 tra le progressive chilometriche 3+300 e 4+550.

L'intervento consiste essenzialmente nella realizzazione un nuovo tracciato stradale realizzato in rilevato con l'altezza massima prevista di circa 5 m in prossimità del terrazzo morfologico esistente presso la frazione Ciabotti, ha una lunghezza complessiva di m 1.406 con carreggiata di m 10,50 e corrisponde alla categoria C1 del D.M. Infrastrutture e Trasporti 05/11/2001.

La variante parte in corrispondenza della frazione Ciabotti di Carignano, aggira l'abitato di Ceretto e ritorna sulla 663 in corrispondenza della cascina Mina. In particolare a nord nei pressi del borgo Ciabotti e a sud della cascina Mina prevede incroci a raso con intersezioni a "manovre limitate".

In questo modo, a nord, è consentito il solo accesso all'abitato di Ceretto per chi proviene da Carignano e non sono consentite altre manovre di svolta. Allo stesso modo, a sud, è consentito la sola uscita dall'abitato di Ceretto in direzione Saluzzo e non sono consentite altre manovre di svolta. La gestione delle altre manovre è affidata alla rotatoria che consente l'agevole interscambio tra la circonvallazione e il traffico locale diretto, mediante la strada comunale del Porto, all'abitato e alle cave.

Al fine di non avere immissioni sulla circonvallazione per il collegamento del borgo Ciabotti è prevista una nuova strada di accesso che sottopassando la circonvallazione si innesterà su una via del borgo, mentre per la cascina Mina è previsto l'accesso sullo stesso innesto a T che serve la cascina del Bosco, sufficientemente lontano dalla curva di immissione nella circonvallazione.

- **Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali**

Dimensioni dell'asse stradale

Lungh. complessiva del progetto: 1.410 m

Largh. della carreggiata: 10,50 m

Largh. totale della sez. trasversale (compresi cigli e raccordi.): 13,00 m + scarpe del rilevato

Numero corsie: 1 per senso di marcia

Larghezza corsie: 3,75 m

Pendenze massime (%): 1,0 %

Altezza massima prevista m. 5 circa nel terrazzo depresso presso Ciabotti

Dimensione delle rotatorie del Porto

Raggio interno: 18 m

Raggio esterno: 28 m

Numero corsie: 2

Larghezza corsie: 3,75

- **Organizzazione del cantiere**

Per la fase di realizzazione è prevista una durata dei lavori di circa 7 mesi e l'allestimento di un "campo base", quale supporto logistico alle attività svolte nei sottocantieri previsti per la realizzazione del tratto stradale a nord-est di Strada del Porto e per quello relativo al tratto stradale a sud-ovest di Strada del Porto; per il campo base si ipotizza un'area con superficie totale di 250 mq posta lungo il percorso di Strada del Porto, in corrispondenza di Strada Malriuscita.

- **Movimentazione/bilancio inerti**

Totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera	mc 32.000 circa
Totale inerti reperibili dai lavori di scavo	Il materiale di scotico sarà riutilizzato per la copertura vegetale delle sponde del rilevato

- **Criticità del tracciato**

I punti più critici appaiono i due innesti a nord ed a sud sulla SS 663:

- a nord il tracciato proposto deve necessariamente attraversare l'orlo di terrazzo caratterizzato da una struttura lineare di verde. Il tracciato proposto indica questo attraversamento secondo una linea non ortogonale all'orlo stesso con un rilevante impatto. Oltre a ciò la traslazione del tracciato della strada per "Ciabotti" provoca una ulteriore sovrapposizione di tracciato alla struttura paesistica del territorio ed un certo consumo di suolo agricolo. Infine l'asse della variante si colloca in modo indifferente rispetto alla tessitura agraria, dando luogo a sfridi negli appezzamenti interessati dal tracciato;

- a sud, analogamente, l'attraversamento dell'orlo di terreno comporta un'ampia sovrapposizione con il corredo vegetazionale del vecchio canale ed avviene ad una distanza relativamente modesta dalla Cascina Mina.

Per il resto del tracciato l'impatto più notevole consiste nel rilevato stradale (consistente soprattutto nella parte a nord, anche in relazione alla necessità di sovrappassare la variante alla strada dei Ciabotti): tale rilevato intercetta poi una serie di percorsi di viabilità minore ed il sistema idrico superficiale (canali, bealere e fossatelli), mentre non sono da rilevare altre interferenze con il sistema vegetazionale, ma semmai insufficienti distanze da elementi significativi.

- **Soluzioni migliorative del tracciato preliminare**

Il progetto preliminare oggetto di valutazione è corredato da un apposito studio di inserimento ambientale che descrive e valuta alcune proposte migliorative, che riguardano tre tratti del tracciato stradale:

1) *Innesto a Nord*

Si propone di far convergere la variante su di una nuova rotonda, in grado di accogliere oltre i 2 rami della strada ex statale, anche la variante e la strada locale per Ciabotti leggermente traslata nel tratto terminale, evitando così il rilevante impatto del sottopasso veicolare per la Borgata.

2) *Lieve traslazione della variante ad est*

Permette di inserirsi sulla struttura parcellare in piena coerenza e, nello stesso tempo, di attraversare il filare arboreo collocato sull'orlo di terrazzo in modo più netto e limitato.

3) *Innesto a Sud*

Compatibilmente con l'adozione di raggi di curvatura adeguati, si propone infatti di traslare lievemente più a nord l'innesto, in modo da allontanare il tracciato dalla Cascina Mina ed insieme di attraversare anche qui il filare che segna l'orlo di terrazzo in modo più netto e circoscritto

Le sopradette modifiche in variazione agli elaborati del progetto preliminare sono state illustrate nel corso della Conferenza dei Servizi e ritenute migliorative rispetto al progetto iniziale.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota del 20/01/2005 prot. 999/21.5 della Regione Piemonte – Settore Pianificazione Aree Protette;
- nota del 24/01/2005 prot. 3450/25.3 della Regione Piemonte Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico;
- nota del 31/01/2005 prot. 200/CC della Autorità di Bacino del Fiume PO;
- nota del 01/02/2005 prot.2890/19/19.20 della Regione Piemonte -Settore Gestione Beni Ambientali.

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) e alle proposte migliorative sviluppate in un apposito studio di inserimento ambientale allegato al progetto, di quanto di seguito elencato:

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

- il P.T.C. prevede l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture esistenti e la realizzazione di percorsi alternativi, che permettano di diminuire il carico di traffico che transita all'interno dei centri urbani di maggiore densità abitativa. Tra gli interventi previsti dal PTC la circonvallazione all'abitato di Ceretto non è attualmente prevista, pertanto il proponente ne ha richiesto l'inserimento in data 28/10/2004.
- Il progetto interagisce con altri progetti previsti nel settore di programmazione dei trasporti, in particolare consente l'adeguamento in sicurezza della ex S.S. 663 "di Saluzzo" insieme alla costruzione di n° 2 rotonde in corrispondenza dell'abitato di Lombriasco (Comuni di Lombriasco e Casalgrasso) per i quali si sta procedendo all'approvazione del progetto definitivo.
- L'area di intervento ricade in parte all'interno del Sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po (L.R.28/90) e del P.T.O. relativo (L.R.65/95). Più precisamente il tracciato proposto interferisce solo nel tratto a sud dell'incrocio con la strada del Ceretto con il limite delle aree sottoposte a P.T.O., risultando per il resto completamente esterno al parco. Le indicazioni dettate dal P.T.O. del Po per l'area in questione si limitano all'indicazione di area di prevalente interesse agricolo (art.2.5 delle NdA del Piano d'Area), A1 – zona senza sostanziali limitazioni all'uso agricolo. L'intervento in oggetto risulta non previsto dalle Norme di Attuazione del Piano D'Area dello stesso parco.
- Il progetto ricade per tutta l'estensione all'interno della fascia "C" del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Po (PAI), "area di inondazione per piena catastofica" 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 sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - art. 134 e art. 142 punto c) in quanto parte delle opere risultano

ricomprese negli ambiti dei 150 metri del Fiume Po e punto f) per l'interessamento del Parco fluviale del Po;

- L'intervento interessa, principalmente, suoli a eccellente produttività (I classe di capacità d'uso dei suoli) art.4.2.21 delle norme di attuazione del PTC approvato con D.C.R n. 291-26243 in data 1/08/2003.

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

Comune di Carignano

Il Piano Regolatore Generale, approvato con delibera della Giunta Regionale n° 14-23380 del 09/12/1997, non prevede l'adeguamento dello strumento urbanistico al tracciato in esame.

Comune di Carmagnola:

Il Piano Regolatore Generale, approvato con delibera della Giunta Regionale n° n° 21-25536 del 28/09/1998, non prevede l'adeguamento dello strumento urbanistico al tracciato in esame.

I PRGC di Carignano e Carmagnola necessitano di adeguamento con il tracciato in progetto: dovranno pertanto essere evidenziate a seguito della redazione del progetto definitivo e in relazione alle scelte progettuali effettuate le specifiche necessità di adeguamento dei singoli PRGC.

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.

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

- L'intervento proposto si configura come variante ad un asse viario esistente, al fine di evitare l'attraversamento di un centro abitato. Dal punto di vista dimensionale si tratta di un piccolo intervento dove l'opera d'arte principale è rappresentata da un sottovia per una strada urbana secondaria. Per quanto riguarda l'individuazione del nuovo corridoio si condivide la scelta progettuale di posizionare ad est dell'abitato la nuova variante, in quanto ritenuta meno impattante del corridoio ovest.

- In riferimento alle varianti progettuali sul corridoio est, si specifica che il progetto preliminare oggetto di valutazione è corredato da un apposito studio di inserimento ambientale, che descrive e valuta alcune proposte migliorative che consistono sostanzialmente in alcuni scostamenti puntuali di tracciato, la risoluzione delle intersezioni con il tracciato storico della SS 663 in prossimità di borgata Ciabatti, mediante una nuova rotatoria e la relativa soppressione del sottopasso veicolare per la borgata. La soluzione di una nuova rotonda minimizza i consumi di suolo e migliora la sfruttabilità residua dei fondi agricoli ed è quindi senza dubbio preferibile.

- Alla luce delle considerazioni svolte nella relazione di compatibilità ambientale e da quanto emerso in sede di Conferenza dei Servizi, si ritiene che le proposte di modifica apportate nello studio di inserimento ambientale della variante di Ceretto, siano da ritenersi migliorative rispetto alle scelte sviluppate nel progetto preliminare e quindi da intendersi come alternative di tracciato preferibili e ulteriormente da sviluppare nei successivi stadi progettuali (progetto definitivo).

- 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 componenti ambientali interferite: acque superficiali, suolo, ecosistemi e paesaggio

Per la **fase di costruzione** dell'opera (fase cantiere) sono individuate le seguenti azioni:

- realizzazione dell'area di cantiere e delle aree di sottocantiere;
- scotico e accumulo del terreno superficiale nei tratti viari previsti in rilevato e nella rotonda;
- realizzazione di tratti in rilevato mediante apporto e costipazione inerti;
- realizzazione opere connesse alla realizzazione delle principali opere d'arte (sottopasso viabile per la cascina Ciabotti)
- realizzazione opere connesse (opere d'arte minori; sistemi di sicurvia, illuminazione rotonda)

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 sottopasso;
- emissioni aeriformi provenienti dalle apparecchiature di cantiere;
- produzione di polveri sospese;
- innalzamento dei livelli sonori per le lavorazioni di cantiere;
- possibile sversamento di sostanze considerate pericolose per l'ambiente;
- consumo di risorse non rinnovabili (suolo agrario, inerti).

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

- sottrazione permanente di suolo agricolo dovuto alla realizzazione dell'asse stradale;

- frammentazione del tessuto agricolo e degrado di territorio intercluso con la realizzazione dell'asse stradale;
- rilascio di sostanze inquinanti in acque superficiali, dovuto dal dilavamento della piattaforma stradale;
- aumento del clima acustico dovuto alle emissioni sonore derivanti dalla fase di esercizio del nuovo asse stradale;
- effetto "barriera" della nuova infrastruttura posta fra l'abitato di Ceretto e le aree di pregio ambientale (percorsi di fruizione ciclo – pedonale e accesso all'area parco fluviale);

Analisi dei principali impatti attesi

Paesaggio

L'area in cui si colloca il tracciato della variante alla strada statale ex 663 di Saluzzo in corrispondenza alla frazione di Ceretto è un'area a dominante agricola, pianeggiante, ma caratterizzata dalla presenza di differenti terrazzi, corrispondenti ai successivi alvei del Po.

L'abitato di Ceretto si sviluppa lungo la strada statale restringendone la sezione e penalizzando la visibilità, anche a causa di un disassamento del tracciato in corrispondenza dell'incrocio con la strada della Cascina del Bosco, che risulta particolarmente pericoloso.

L'uso del suolo agrario vede nettamente prevalere il seminativo (campi di mais) ed il prato, con alternanza di pioppeti. La presenza arborea rimane confinata a corredo dei canali, e delle scarpate dei terrazzi, con qualche raro esemplare d'alto fusto relitto.

Il tracciato proposto ricade pertanto, in un contesto paesaggistico caratterizzato da insediamenti agricoli, colture, canali irrigui, filari arborei e siepi che si configurano come elementi di valore documentario, a testimonianza dell'assetto originario della pianura intorno al Po.

Valutato il contesto paesaggistico d'inserimento e considerate le modificazioni paesistico-ambientali che l'intervento propone, si ritiene opportuno che la progettazione definitiva privilegi la soluzione progettuale alternativa proposta nello Studio di Inserimento Paesaggistico di progetto, in quanto il tracciato così proposto consente la conservazione di elementi di pregio paesaggistico presenti nell'area d'intervento e la possibilità di riproporre, attraverso gli interventi di recupero e mitigazione previsti ai lati della nuova viabilità, elementi di disegno paesaggistico quali i filari alberati presenti storicamente e caratterizzanti il territorio in oggetto (vedi la tavola di impianto IGM 1880).

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 ecosistema 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 del terrazzo morfologico presente lungo la ex SS 663 (di modeste dimensioni e a carattere non continuativo) mentre le presenze arboree più significative sono localizzate nelle aree di pertinenza fluviale (parco fluviale del Po).

Si segnala la presenza di un albero con caratteristiche monumentali in prossimità della prevista rotonda del porto. Considerati i caratteri dimensionali e l'allineamento su un filare arboreo in continuità verso l'area fluviale del Po, risulta di estremo interesse evitare qualsiasi interferenza del nuovo tracciato stradale con l'elemento prima individuato.

Si sottolinea che l'infrastruttura si pone come nuovo elemento di frammentazione del territorio, possibile promotore dell'innescio 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

Per la componente suolo e sottosuolo si evidenzia che la realizzazione della variante determina un impatto negativo permanente dovuto alla sottrazione di suolo agricolo ascrivibile alla 1° e 2° classe di capacità d'uso (classificazione I.P.L.A. per conto Regione Piemonte) che dovrebbero prioritariamente mantenere la destinazione agricola.

La "Carta della Rilevanza agronomico-rurale degli spazi extraurbani" in dotazione al servizio Programmazione Rurale, individua nell'area «*Ambiti di buona potenzialità produttiva sotto il profilo agronomico e/o economico-sociale e scarsamente condizionati dalla pressione antropica oppure ambiti di elevata potenzialità produttiva sotto il profilo agronomico e/o economico-sociale, ma significativamente condizionati dalla pressione antropica*». In particolare l'area in esame presenta una elevata rilevanza territoriale, aziendale e occupazionale del settore agricolo.

Si ritiene pertanto 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.

Acque superficiali

Dal punto di vista idrografico l'area vasta e ricompresa nella piana alluvionale del fiume Po che scorre nelle immediate vicinanze ad est dell'area di intervento.

Il Servizio Difesa del Suolo dall'esame dei dati raccolti nella Banca dati della Provincia di Torino ha evidenziato, in corrispondenza di tale tracciato l'esigenza delle seguenti penalizzazioni di carattere geologico, geomorfologico ed idrogeologico:

- il tracciato attraversa per la quasi totalità della sua lunghezza la fascia C del PAI. Dalle segnalazioni di danni a infrastrutture e strutture in zona presenti in Banca Dati della Provincia di Torino, connessi ad antichi eventi di piena, si evince che tali danni non siano riconducibili con certezza ad allagamenti generati da acque a bassa energia bensì presumibilmente a fenomeni più intensi. Nella stessa Banca Dati inoltre è riportata la presenza di forme fluviali relitte che intercettano sia a sud-ovest che a nord-ovest il tracciato di progetto. Tali depressioni potrebbero costituire vie preferenziali di deflusso di acque ad alta energia in occasione delle piene eccezionali tenute in considerazione per la definizione della fascia C.
- parte del tracciato (la metà verso corso Cuneo) attraversa terreni caratterizzati da una scarsa soggiacenza della falda (3-5 m.).

Le problematiche sopra riportate, richiedono un approfondimento del tracciato, in modo da definire la scelta migliore dal punto di vista geologico, geomorfologico ed idrogeologico.

L'interferenza con le acque superficiali è attribuibile inoltre, 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.

Il progetto affronta l'interferenza con il reticolo idrico superficiale prevedendo attraversamenti del corpo stradale con manufatti idraulici, fossi di raccolta delle acque di piattaforma e si ipotizza un sistema di bacini di accumulo e trattamento delle acque di piattaforma.

In merito alla rete irrigua e scolante esistente, si ritiene indispensabile ricercare l'eventuale titolarità delle strutture (Canale di Ceretto) e concordare gli interventi connessi.

Con riferimento all'ipotesi di realizzazione di due laghetti destinati alla fitodepurazione delle acque di ruscellamento stradale, si ritiene che questa soluzione, che peraltro implica ulteriore consumo di suolo, non sia sufficientemente approfondita. Si chiede pertanto di:

- comprovare l'efficacia,
- valutare lo sviluppo areale indicato in progetto in quanto si ritiene francamente eccessivo,
- si auspica che, eventualmente, si utilizzino esclusivamente le aree residuali,
- si rileva la contraddizione con l'indicazione di realizzare, in alcuni tratti, cunette filtranti per lo smaltimento delle acque meteoriche,
- è opportuno comunque valutare l'ipotesi di convogliare le acque di prima pioggia in fognatura.

Inoltre non essendo i laghetti alimentati dalla falda, bensì dalle acque piovane, non vi sono garanzie circa la loro funzionalità; si ritiene che in luogo di tali bacini la siepe multistrato o la presenza di fossi inerbiti potrà presumibilmente assolvere la funzione di fitodepurazione senza comportare ulteriori consumi di suolo agrario..

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

Non sono presenti presso il Dipartimento ARPA territorialmente competente dati di carattere specifico relativi alla qualità dell'aria se non una campagna di monitoraggio svolta nel centro abitato di Carignano nel corso nei periodi 10/06/03 -17/07/03 e 21/10/03-18/11/03. L'indagine svolta ha evidenziato che lo stato della qualità dell'aria nel sito oggetto dell'indagine, risulta critico se si osservano i valori relativi al biossido di azoto, al PM10 e all'ozono. Tale problema si riscontra sul territorio metropolitano, o comunque nei siti caratterizzati da elevati volumi di traffico, e solo in contesti rurali e relativamente remoti la situazione presenta dei valori nettamente migliori.

La L.R. 43/2000 -“ Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico”, classifica il comune di Carignano in zona 3 mentre il comune di Carmagnola è assegnato alla 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.

A livello di area ristretta si evidenzia che la principale fonte emissiva è rappresentata dai flussi di traffico presenti sulla ex S.S. 663. 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.S.663.

L'impatto conseguente alla realizzazione del progetto sulla componente qualità dell'aria è del tutto ininfluenza e si può ipotizzare un miglioramento rispetto allo stato attuale per le case di civile abitazione poste in asse all'attuale percorso della SS663.

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.

Opere di mitigazione/inserimento ambientale:

Si concorda con gli interventi proposti nello "Studio di inserimento paesaggistico" allegato al progetto:

- il disegno delle fasce di vegetazione lungo la nuova circonvallazione;
- le rotatorie;
- i bacini di raccolta e depurazione delle acque stradali e bacino di decantazione;
- le scarpate;
- il recupero delle trame vegetali connesse al sistema della viabilità e dell'accessibilità al parco del Po.

Tuttavia, si richiede di approfondirli ulteriormente nella progettazione definitiva, con interventi specifici per tipologia d'impatto ed a seconda del contesto territoriale considerato.

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

In seguito all'istruttoria tecnica e le valutazioni emerse nella Conferenza dei Servizi emergono le seguenti considerazioni: il confronto, tra la soluzione del progetto preliminare e la proposta individuata nello Studio di Inserimento Paesaggistico, ha evidenziato che le proposte di modifica apportate nello studio di inserimento ambientale della variante di Ceretto, siano da ritenersi migliorative rispetto alle scelte sviluppate nel progetto preliminare e quindi da intendersi come alternative di tracciato preferibili.

Si chiede pertanto di:

- 1) ricercare soluzioni progettuali per l'ottimizzazione del tracciato proposto nello Studio di Inserimento Paesaggistico, in particolare sui seguenti punti:
 - in riferimento all'innesto a nord, si condivide la scelta di utilizzare una rotonda per risolvere l'intersezione tra il tracciato storico della SS 663 e la viabilità per borgata Ciabotti. Al fine di limitare l'impatto derivante dall'altezza del rilevato sul piano campagna si propone una soluzione progettuale che, tenuto conto del profilo longitudinale del terreno, anticipi l'attacco del terrazzo morfologico già sul vecchio tracciato della SS 663, in modo tale da posizionare il piano della rotatoria ad un livello intermedio fra la quota della ex SS 663 e la quota del piano campagna subito al disotto del terrazzo morfologico (campi agricoli interferiti dal nuovo tracciato). Si ritiene che lo sviluppo di una tale soluzione progettuale porti a definire un tracciato caratterizzato da un rilevato e la rotonda con altezza minima sul piano campagna, riuscendo a coniugare un minor fabbisogno di inerti a un impatto sul paesaggio ridotto.
 - l'intervento in progetto si sviluppa principalmente su terreni ad uso agricolo, si ritiene auspicabile valutare una soluzione di tracciato che segua, per quanto possibile, l'andamento dei confini tra le aree di pertinenza delle entità imprenditoriali rurali;
 - approfondire da un punto di vista di fattibilità tecnica e progettuale la traslazione lievemente più a nord dell'innesto presso la Cascina Mina;

- la proposta di sistemazione a verde della rotatoria su strada comunale del Porto si configura come un vero e proprio ingresso all'area protetta, pertanto si richiede che vengano effettuati i necessari approfondimenti per caratterizzarla come tale, valorizzandola opportunamente.
 - valutare l'inserimento di ulteriori opere di recupero ambientale di aree intercluse (area della rotatoria del porto) e lungo l'asse in progetto, soprattutto in prossimità dell'area a giardino recintato posta in prossimità della prevista rotatoria per borgata Ciabotti.
 - considerato che la variante ad est all'abitato si configura come una potenziale barriera fra l'abitato di Ceretto e le aree a valenza ambientale (fascia fluviale del Po, Oasi di Ceretto), si dovrà integrare la progettazione con la necessità di realizzare adeguati attraversamenti ciclo - pedonali in funzione della necessità di fruizione verso le aree di pregio ambientale .
- 2) la documentazione a carattere definitivo dovrà contenere gli approfondimenti tecnici di seguito riportati:
- a. una relazione di inquadramento geologico, idrogeologico e geotecnico del territorio;
 - b. una valutazione di impatto acustico relativa alla fase di realizzazione ed esercizio della strada in progetto .
 - c. una relazione sul bilancio degli inerti derivanti dalle azioni di scavo e movimentazione e quelli necessari alla realizzazione di rilevati e calcestruzzi;
 - d. informazioni relative ai flussi di traffico attuali.
 - e. valutare, 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.
 - f. una copia cartacea degli elaborati progettuali definitivi grafici, descrittivi e fotografici di rito atti ad illustrare l'inserimento paesaggistico dell'insieme di opere in progetto nonché le opere di compensazione e ripristino ambientale, atta a consentire le valutazioni ai sensi della normativa di tutela paesaggistica, di competenza del Settore Regionale Gestione Beni Ambientali ai fini del rilascio di autorizzazione ai sensi del D.lgs 22 gennaio 2004, n. 42, che prevede:
 - ampia documentazione fotografica degli ambiti interessati dalla realizzazione del tracciato stradale e dell'intorno paesistico-ambientale con indicazione degli elementi di rilievo della struttura storica del paesaggio e degli elementi di carattere documentario posti in adiacenza all'area di intervento.
 - elaborato progettuale contenente l'indicazione planimetrica della posizione dell'albero monumentale, presente nell'area interessata dai lavori, comprensiva dei previsti interventi in progetto per la realizzazione del nuovo tracciato stradale e chiarimenti circa il dispositivo del vincolo di tutela;
 - documentazione progettuale (piante, sezioni, prospetti, particolari costruttivi) indicante nel dettaglio i previsti bacini di raccolta delle acque piovane e le previste opere d'attraversamento per la fauna;
 - tavole progettuali indicanti la sistemazione delle aree delle rotatorie, con interventi di recupero a verde delle stesse ed indicanti la localizzazione e dimensionamento degli impianti d'illuminazione; rispetto agli stessi impianti, si ritiene debbano essere privilegiate le soluzioni che prevedono il posizionamento dei pali di sostegno sul margine esterno della rotatoria stessa, con elementi illuminanti in continuità e coerenza con l'esistente;
 - elaborati progettuali di dettaglio del tracciato stradale in progetto con indicazione delle previste opere di recupero e mitigazione paesaggistica;
 - rispetto al tracciato stradale, valutato il contesto paesaggistico d'inserimento, caratterizzato da aree di pianura a continuità visiva, si verifichi la possibilità di contenere le altezze proposte per i rilevati stradali, prevedendo soluzioni che consentano un adeguato inserimento dell'opera nell'ambito di intervento con attenzione a soluzioni di ricucitura e rinaturalizzazione degli ambiti a contorno del tracciato in riferimento;
 - porre particolare attenzione in caso di interferenza, anche visiva, con gli elementi di carattere documentario e storico-architettonico eventualmente presenti in adiacenza ai siti d'intervento, privilegiandone la conservazione e attuando, se possibile, interventi di riqualificazione e valorizzazione degli stessi;
 - predisporre elaborati di progetto relativi alle aree di cantiere, alle aree di stoccaggio temporaneo degli inerti e all'eventuale viabilità realizzata a servizio del cantiere con indicazione delle opere di recupero e di ripristino morfologico e vegetativo dei siti interessati dagli interventi;
 - predisporre elaborati di rilievo del canale irriguo citato nello studio di Inserimento paesaggistico, con indicazione delle interferenze tra lo stesso canale e le opere in progetto oltre agli interventi di sistemazione a verde e di mitigazione previsti a salvaguardia della preesistenza paesaggistica;
 - valutare la possibilità, a fronte dell'intervento proposto ed in considerazione del contesto di pregio paesaggistico in oggetto, di prevedere interventi di compensazione da indirizzare eventualmente ad

opere di riqualificazione e recupero di elementi caratterizzanti il contesto paesaggistico in oggetto, di interesse vegetazionale e/o documentario.

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 coltettate 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 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. 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

In relazione alle componenti ambientali devono essere effettuati attenti approfondimenti sulle seguenti componenti:

Paesaggio

- acquisire l'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - art. 134 e art. 142 punto c) in quanto parte delle opere risultano ricomprese negli ambiti dei 150 metri del Fiume Po e, punto f) per l'interessamento del Parco fluviale del Po;
- acquisire le eventuali indicazioni da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte per tutti gli interventi che risultano ricompresi in aree soggette a vincolo paesistico-ambientale.
- acquisire le eventuali indicazioni da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici in merito alle aree di interesse a rischio archeologico attraversate dal tracciato.

Flora, fauna, ecosistemi

- la collocazione dei sottopassi per la fauna dovrà essere preceduta da un'analisi relativa alla presenza di corridoi faunistici nella zona interferita, con particolare riguardo alla presenza di anfibi e alle loro

migrazioni; i passaggi per l'attraversamento andranno realizzati con appositi "inviti" costituiti da specie arboree e arbustive con valenza trofica per la mammalofauna locale, in special modo il cinghiale e la pavimentazione dovrà essere ricoperta di terriccio al fine di simulare una condizione di naturalità.

- nelle zone in cui il tracciato non è in rilevato valutare la sostituzione dei previsti filari in adiacenza del sedime stradale con siepi multistrato in cui siano rappresentate più specie tanto dello strato arboreo che di quello arbustivo del bosco planiziale, al fine di aumentare la biodiversità dell'area, fornire habitat diversi per l'avifauna locale, migliorare l'effetto filtro per l'inquinamento atmosferico e acustico derivante dalla presenza dell'infrastruttura viaria e aumentare l'evapotraspirazione in adiacenza del sedime stradale, così da compensare l'impermeabilizzazione del suolo derivante dall'asfaltatura. Si ritiene che per un collegamento viario come quello in progetto, della larghezza di 10,5 m, sia da prevedere una siepe di larghezza 5 m per lato.
- prevedere la piantumazione di specie arbustive anche in corrispondenza delle scarpate e non limitarsi al solo inerbimento di queste.
- con riferimento all'ipotesi di realizzazione di due laghetti destinati alla fitodepurazione delle acque di ruscellamento stradale si ritiene che questa soluzione, che peraltro implica ulteriore consumo di suolo, non sia sufficientemente approfondita. Se nel progetto definitivo si vorrà peraltro mantenere questa ipotesi progettuale si richiede di fornire uno studio relativo alla funzionalità dei suddetti bacini.
- nello studio è previsto l'impiego di specie alloctone (*Forsythia*, *Pyracanta*, *Chamaecyparis* spp....) o specie autoctone collinari (il maggiociondolo) con funzione decorativa: si suggerisce a fini ecologici di utilizzare per ogni impianto di vegetazione arborea e arbustiva, esclusivamente specie autoctone e idonee, per caratteristiche ecologiche, ai siti da rinaturalizzare.

Suolo – sottosuolo

- in considerazione dei rilevanti impatti sul territorio agricolo, si propone di far precedere la stesura del progetto definitivo da un tavolo di lavoro con le organizzazioni professionali agricole per la ricerca congiunta delle soluzioni meno impattanti sul tessuto rurale e per prevenire e ridurre la conflittualità con la categoria.
- si raccomanda di applicare il D. Lgs. 228/2001 agli artt. 14 e 15, che prevede l'opportunità per le P.A. di avvalersi degli imprenditori agricoli per lo svolgimento dei lavori di manutenzione del territorio ed in particolare per la gestione delle aree oggetto di compensazione ambientale del progetto in esame.
- 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

- Il tracciato ricade interamente in fascia C del Po 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);
- realizzare i tombini di sottopasso della strada tenendo conto della topografia dei luoghi, così da evitare che si creino ristagni causati dall'interruzione della naturale linea di deflusso delle acque.
- prevedere un sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma stradale, prima del loro recapito nei corpi idrici superficiali esistenti (canali e balere) valutando attentamente i criteri dimensionali e gestionali delle opere in progetto;
- 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;
- 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

- valutare l'impatto acustico della nuova infrastruttura stradale secondo i criteri definiti nel D.P.R. 30/03/2004 n°142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'art. 11 della Legge 26/10/1995 n°447" e 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 proposta nella relazione allegata al progetto "Studio di Inserimento Paesaggistico", si raccomanda di fornire la definizione di eventuali interventi di mitigazione riferiti alle singole componenti ambientali, nonché delle iniziative di compensazione degli effetti negativi del progetto sullo stato ambientale, a fronte di una valutazione degli impatti residui, come già espresso nei punti precedenti.

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. 42/2004;

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 17/02/2005;

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 "Adeguamento in sicurezza della ex S.S. 663, dalla S.P. 142 al confine provinciale, comprendente la variante di Ceretto", presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino, con sede in Torino, Via Bertola 34, localizzato nei comuni di Carignano e Carmagnola dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale (art.12 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.), subordinatamente al chiarimento e alle integrazioni secondo quanto evidenziato in premessa relativamente ai seguenti aspetti: progettuali, territoriali, ambientali ed agli adempimenti, che sinteticamente si richiamano nei punti di seguito elencati, per il cui recepimento si rimanda alla fase di redazione del progetto definitivo:
 - a. le varianti proposte al tracciato del progetto preliminare, proposte nello Studio di Inserimento Paesaggistico, che prevedono la realizzazione del tracciato con due rotatorie, una in corrispondenza della Strada del porto e una, in sostituzione del previsto sottopasso, in corrispondenza dell'innesto Nord

della S.P. 663, sono da ritenersi migliorative rispetto alle scelte sviluppate nel progetto preliminare e quindi da intendersi come alternative di tracciato preferibili.

- b. valutare, considerate le problematiche emerse nel corso della Conferenza dei Servizi su alcuni tratti del tracciato (innesto a sud, rotatoria del Porto, ecc.), la necessità di ricerca di soluzioni progettuali per l'ottimizzazione dello stesso, ulteriormente da sviluppare nei successivi stadi progettuali.
- c. approfondire le diverse componenti ambientali coinvolte dal tracciato subordinatamente alle condizioni dettagliate in premessa.

In sede di approvazione del progetto definitivo, dovrà essere convocato alla Conferenza dei Servizi, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Pianificazione e Gestione Attività Estrattive, al fine di verificare la corrispondenza del progetto rispetto agli approfondimenti richiesti in questa fase.

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 23/02/2005

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina