

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

N.6-23073 /2008

OGGETTO: **Progetto:** Ex SS 565. Collegamento pedemontano da località Pramonico a Strambinello in variante al passaggio sul torrente Chiusella "Ponte Preti"
Comuni: Baldissero Canavese, Strambinello
Proponente: Servizio Prog. ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino
Procedura di Verifica ex art.10 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.
Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio
Valutazione Impatto Ambientale

Premesso che:

- con nota prot. 7623/2008 del **10/01/2008** il Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino con sede legale in Torino, via Maria Vittoria 12, ha presentato domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 14 dicembre 1998, n.40 e s.m.i. "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", relativamente al progetto preliminare in oggetto, in quanto rientrante nella categoria progettuale n. 28 dell'Allegato B2 "Strade extraurbane secondarie provinciali";
- in precedenza il progetto era stato presentato ai fini della fase di verifica (art. 10 l.r.40/98) e successivamente ritirato (determinazione del dirigente n. 43-457360/2006 del 22/11/2006 di presa d'atto del ritiro del progetto da parte del proponente ed interruzione fase di verifica). Si precisa che il progetto esaminato nel corso di tale procedimento presentava una soluzione differente del ponte e due interventi attualmente stralciati dal progetto (sottopasso SP 222 e nuovo svincolo della ex SS 565 in località Castello e rampa di collegamento con le SP 64 e SP 222 in località Baraccone);
- in data **07/02/2006** è stato pubblicato sul B.U.R. l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto in oggetto, allegati alla domanda di avvio della fase di verifica della procedura di VIA;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni dalla data di pubblicazione del B.U.R. e su di esso non sono pervenute osservazioni (termine ultimo per le osservazioni del pubblico 10/03/2008);
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con D.G.P. 63-65326 del 14/04/1999 e s.m.i.;
- l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA e con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico;
- in data **14/02/2008**, si è svolta la Conferenza dei Servizi presso la sede dell'Area Sviluppo Sostenibile e Pianificazione Ambientale della Provincia di Torino, via Valeggio n. 5, Torino, convocata ai sensi della L.241/1990 e s.m.i.

Rilevato che:

Finalità dell'intervento

Il presente intervento è mirato all'ammodernamento e messa in sicurezza della S.S.P. 565 "Pedemontana" nel tratto compreso tra le località Pramonico e Strambinello, tra le progr. km 8+400 e km 10+000.

L'intervento nasce dalla necessità di adeguare il suddetto tratto alle caratteristiche della restante parte del tracciato della Pedemontana, fondamentale asse di penetrazione nella zona del Canavese.

In particolare è prioritario l'aggiornamento del passaggio sul torrente Chiusella che attualmente avviene su un ponte ad arco in c.a. di insufficiente sezione e che presenta gravi segni di inidoneità strutturale, oltre a un tracciato di avvicinamento ad esso piuttosto tortuoso.

Descrizione dell'area di intervento

Il tracciato in progetto si sviluppa allo sbocco della Valchiusella, nel tratto medio basso del torrente Chiusella che, in corrispondenza del ponte in progetto, incide profondamente il substrato roccioso costituente il versante. L'assetto geomorfologico dell'area indagata è determinato dalla presenza del Torrente Chiusella e dal brusco cambio di direzione del citato corso d'acqua da N-S a NE-SW.

I tratti morfologici salienti, caratterizzati dall'attività morfodinamica, sono prevalentemente associabili alla storia geologica quaternaria, caratterizzata dall'espansione dei ghiacciai da monte verso valle cui si sono sovrapposte, in epoca recente, la dinamica attuale fluviale e la dinamica di versante del T. Chiusella.

L'area si contraddistingue per una buona naturalità dei luoghi, caratterizzata dall'alterarsi di aree boschive spontanee e prative e dalle tipiche sistemazioni con muretti a secco i cui terrazzamenti ospitano colture prevalentemente a vite.

Alternative

Per la definizione degli interventi da realizzare è stato redatto uno Studio di fattibilità, in cui sono state esaminate diverse possibilità di tracciato.

In prima battuta sono stati esaminati i due tracciati contraddistinti da caratteristiche diametralmente opposte. Il tracciato 1 segue il più fedelmente possibile il tracciato attuale della S.S. 565, il tracciato 2 ha una sola curva di raggio grande ed è spostato più a valle rispetto il precedente.

Il tracciato 3 ha un raggio di curvatura più piccolo rispetto al tracciato 2 ma è caratterizzato nella parte centrale da un lungo rettilineo.

Il tracciato 4 ha un raggio di curvatura grande e rispetto agli altri ed ha una direzione del viadotto che è più orientata verso il pendio dal lato Strambinello.

Caratteristiche principali dei tracciati alternativi di attraversamento del Torrente Chiusella

tracciato		1	2	3	4
R _{min}	[m]	205	400	350	400
P _{trav}	[%]	5	6	6	6
L _{viadotto}	[m]	200	300	230	200
V _{progetto}	[km/h]	60	90	80	90

L'alternativa scelta tra le quattro risulta la soluzione n.1, la presente soluzione deriva da numerosi incontri con le amministrazioni comunali interessate, e da quanto richiesto dalla Conferenza dei Servizi relativa alla fase di Verifica ai sensi dell'art. 10 della L.R. 40/1998 tenutasi in data 12/10/2006, cercando un compromesso tra la funzionalità dell'opera, l'impegno economico e l'impatto ambientale sul territorio (es. minor lunghezza, interferenza minore con le zone boscate esistenti ecc.)

Interventi previsti nel progetto

Il progetto è stato suddiviso nei seguenti tre "sottointerventi":

- completamento svincolo S.S.P. 565 (dir. Ivrea) – S.P. 222 in loc. Pramonic
- variante a S.S.P. 565 e costruzione nuovo ponte sul torrente Chiusella a valle dell'esistente
- allargamento S.S.P. 565 tra le progr. km 8+900 e km 8+400

Rimane da adeguare l'intersezione tra la S.S.P. 565 e la S.P. 222. Tale intervento non comprende il presente progetto e sarà presentato appena possibile, una volta acquisito il relativo finanziamento.

In sede di Conferenza dei Servizi, in merito alla soluzione proposta per la risoluzione dello svincolo tra S.S.P.565 e S.P. 222 / S.P. 64, si è chiesto, viste le problematiche già evidenziate nella precedente fase di verifica, di valutare tra le alternative possibili la fattibilità di una rotatoria a raso sulla S.S.P. 565 in corrispondenza dell'intersezione con la S.P. 222; nel caso in cui tale soluzione della rotonda, ritenuta da un punto di vista ambientale meno impattante (es. minor consumo di suolo), venisse esclusa dal proponente, negli elaborati di progetto si dovrà dettagliatamente motivare la scelta di una soluzione progettuale diversa.

Di seguito si descrivono i sottointerventi:

a) completamento svincolo S.S.P. 565 (dir. Ivrea) – S.P. 222 in loc. Pramonic

L'intersezione S.S.P. 565 – S.P. 222 in località Pramonic è attualmente costituita da uno svincolo che si innesta sulla S.S.P. 565 corsia dir. Rivarolo. In tale svincolo al momento le auto che provengono dalla S.P. 222 si immettono sulla Pedemontana dir. Ivrea e attraversano il flusso dir. Rivarolo; mentre chi proviene da Rivarolo sulla S.S.P. 565 non può uscire sulla S.P. 222.

Il progetto prevede di completare lo svincolo S.S.P. 565 – S.P. 222 in località Pramonic, con la realizzazione di un nuovo braccio innestato sulla corsia dir. Ivrea della Pedemontana.

La sezione stradale del nuovo tratto di svincolo sarà del tipo F1 (2 corsie da 3.50 m e banchine da 1.00 m per un totale di 9.00 m).

Dimensioni

Lungh. complessiva del progetto: 150 m circa

Largh. della carreggiata: 7.00 m

Largh. totale della sez. trasversale (comprese banchine): 9.00 m

Numero corsie: 2

Larghezza corsie: 3.50 m

Pendenze massime: 8 % (massimo ammissibile 10 %)

Altezza massima prevista: 9 m circa su piano campagna

Soluzione immutata rispetto a quella presentata nella precedente fase di verifica.

b) variante a S.S.P. 565 e costruzione nuovo ponte sul torrente Chiusella a valle dell'esistente

Il viadotto attuale sul torrente Chiusella, presenta una struttura non adeguata alla tipologia di asse viario che supporta, sia da un punto di vista geometrico (larghezza tra cordoli minima 5.75 m) che da un punto di vista statico e mostra ormai i segni del tempo (inaugurazione aprile 1923), richiedendo importanti interventi di manutenzione. Il tracciato di accesso al ponte risulta piuttosto tortuoso e di sezione non adeguata.

Il presente progetto prevede una variante all'attuale tracciato della S.S.P. 565 che si stacca da essa appena prima dell'attuale ponte, supera il torrente Chiusella con un ponte di 200 m (tre campate rispettivamente di (50+100+50 m) e si riallinea all'esistente al termine del nuovo ponte.

Le strutture di sostegno del ponte, che saranno valutate in sede di progettazione definitiva, saranno esterne alla fascia fluviale C (in questa zona coincidente con le fasce fluviali A e B).

Non si presentano problemi di compatibilità idraulica con il torrente Chiusella a causa della posizione dell'impalcato, sito circa 40 m sopra il piano dell'alveo.

Il tratto di S.S.P. 565 che passa sull'attuale ponte sarà dismesso e destinato solo al traffico diretto alle abitazioni.

Dimensioni

Lungh. complessiva del progetto: 150 m circa

Largh. della carreggiata: 7.00 m

Largh. totale della sez. trasversale (comprese banchine): 9.00 m

Numero corsie: 2

Larghezza corsie: 3.50 m

Pendenze massime: 8 % (massimo ammissibile 10 %)

Altezza massima prevista: 9 m circa su piano campagna

Il ponte è stato spostato verso monte rispetto alla soluzione precedentemente valutata nella fase di verifica, avvicinandolo all'esistente. Lo spostamento comporta una riduzione del raggio di curvatura, che passa da 300 m (Vprogetto 86 km/h) a 175 m (Vprogetto 70 km/h).

c) allargamento S.S.P. 565 tra le progr. km 8+400 e km 8+900

La Pedemontana, nel tratto compreso tra il torrente Chiusella e il comune di Strambinello, presenta una larghezza ridotta (6.50,7.00 m) e non adeguata ai flussi di traffico.

In progetto più precisamente tra le progr. km 8+400 e km 8+900, si prevede di allargare la sezione passando a una sezione di tipo C1 (2 corsie da 3.75 m e banchine da 1.50 m per un totale di 10.50 m).

Il primo tratto sarà allargato lato valle, per preservare i muri di sostegno già esistenti lato monte e salvaguardare gli accessi esistenti. Il tratto successivo sarà allargato lato monte, con la costruzione di muri di sostegno rivestiti in pietra.

Dimensioni

Lungh. complessiva del progetto: 500 m circa

Largh. della carreggiata: 7.50 m

Largh. totale della sez. trasversale (comprese banchine): 10.50 m

Numero corsie: 2

Larghezza corsie: 3.75 m circa

Pendenze massime (%): 1 % (massimo ammissibile 7 %)

Altezza massima prevista: a livello dell'attuale sede stradale (allargamento lato monte)

Soluzione immutata rispetto a quella presentata nella precedente fase di verifica.

Movimentazione / bilancio inerti:

totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera (piattaforma stradale, rilevati, ecc)	50.000 mc
totale inerti reperibili dai lavori di scavo del cantiere in oggetto	10.000 m ³
bilancio complessivo	- 40.000 m³

Nel progetto viene indicata la presenza di un unico cantiere fisso da posizionarsi in prossimità del ponte sul torrente Chiusella, in sponda destra del torrente, ma di cui non è stata specificata l'esatta ubicazione.

L'intera opera nel suo complesso prevede una durata di circa 2 anni.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota prot.n.3135/18759 del 21/02/2008 dell'ASL TO4
- nota prot.n. 12569/14.03 del 19/02/2008 del Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino – Direzione Opere Pubbliche della Regione Piemonte;

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro, le note sopra citate e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, relativamente al progetto proposto, di quanto di seguito elencato:

1. dal punto di vista della pianificazione territoriale e della normativa di settore:

Piano Territoriale di Coordinamento

Il PTC evidenzia che la Pedemontana richiede miglioramenti ed adeguamenti strutturali di tracciato nella tratta Parella-Baldissero (in particolare per il suo completamento nella zona del Ponte Preti - fraz. Pramonico);

Piano Regolatore Generale Comunale

Le opere in progetto non sono attualmente previste nei PRGC vigenti dei Comuni di Baldisero C.se e Strambinello le zone interessate sono individuate quali aree agricole; in sede di conferenza dei servizi i rappresentanti dei due comuni hanno dichiarato che sono in corso le procedure urbanistiche per le stesure delle varianti ai PRGC per la compatibilità del tracciato in esame.

Vincoli e fasce di rispetto

- le aree interessate dal progetto ricadono in:
 - territori inclusi all'interno delle fasce fluviali (PSFF e PAI), fascia A e B del Torrente Chiusella;
 - aree alluvionate dal Torrente Chiusella nel 1993/1994;
 - il progetto ricade in area sottoposta a Vincolo Idrogeologico, ai sensi del R.D. 3267/1923 e della L.R. 45/89 e s.m.i.;
 - lungo il tracciato si sono verificate, in passato, alcune frane a carattere puntuale.
 - i comuni di Baldissero C.se, Strambinello sono stati classificati come centri storici di tipo "D", ossia con rilevanza storico-culturale a livello provinciale ma non segnalati dal P.T.R.;
 - presenza di beni di interesse storico ed artistico vincolati ex D.Lgs.42/2004;
 - fascia di rispetto di 150m del Torrente Chiusella, vincolo ex l.431/1985;
 - interventi in acque pubbliche e/o sedime demaniale (Torrente Chiusella), per cui si rende necessaria l'autorizzazione in linea idraulica ex R.D.523/1904;
- 2. dal punto di **vista progettuale e tecnico**:
 - il progetto presenta potenziali interferenze da approfondire nelle successive fasi progettuali (es. intersezioni con accessi e sottoservizi)

3. dal punto di **vista ambientale**:

Ambiente idrico

- L'opera interferisce con il Torrente Chiusella il quale verrà attraversato con un ponte di nuova realizzazione in acciaio della lunghezza complessiva di 200 metri.
- La realizzazione del ponte non prevede interventi rilevanti in alveo in quanto l'ancoraggio della struttura avviene sul substrato cristallino che caratterizza entrambe le sponde, senza necessità di realizzare pilastri in alveo.
- Possibili impatti sulla componente possono originarsi dall'area di cantiere temporaneo posta in destra orografica del torrente Chiusella.
- In occasione della campagna di sondaggi che sarà effettuata prima della redazione del progetto definitivo, sarà valutata la posizione della falda;

Suolo e sottosuolo

- La realizzazione del progetto comporta un modesto uso di suolo, limitato alla variante del ponte e alla rampa di svincolo S.S.P. 565 – S.P. 22.
- Il proponente ha eseguito alcune indagini geognostiche per accertare, in via preliminare, la fattibilità del progetto dal punto di vista geologico-tecnico. Il tratto di strada interessato dal progetto intercetta un'asta del reticolo idrografico secondario; non sono invece previste interferenze tra il nuovo ponte sul Torrente Chiusella e le fasce fluviali individuate lungo il torrente dall'Autorità di Bacino del fiume Po. In questo tratto, infatti, il corso d'acqua scorre incassato in una stretta gola, rispetto alla quale le pile del ponte saranno impostate in posizione sopraelevata, ampiamente al di fuori dell'area d'inondazione per piena catastrofica
- La sottrazione di terreni riguarda principalmente suoli ad uso agricolo colonizzati da bosco spontaneo.
- Il terreno vegetale proveniente dallo scotico verrà completamente riutilizzato per formazione di scarpate e zone da inerbire.
- Per quanto attiene agli inerti necessari per i rilevati è previsto l'utilizzo di materiale proveniente da cave situate nella zona per un quantitativo di 40.000 mc circa.
- Gli interventi in progetto sono limitrofi ad alcune aree di dissesto idrogeologico, in particolare: una frana quiescente per colamento rapido in sponda orografica sinistra del Torrente Chiusella.

Vegetazione, flora, fauna

- Le zone interessate sono caratterizzate da vegetazione spontanea di sottobosco ed alberi d'alto fusto;

Rumore e vibrazioni

- Gli elaborati progettuali non contengono una stima previsionale di impatto acustico riferita ai ricettori maggiormente interessati alla realizzazione dell'opera.
- Occorre in ogni caso rilevare che la realizzazione dell'opera non porterà ad incrementi dei flussi di traffico sull'asse stradale in questione e che il nuovo tracciato verrà a collocarsi ad una distanza maggiore dai ricettori presenti rispetto al precedente.

Paesaggio

- L'infrastruttura e le aree di cantiere fisso sono visibili da punti di particolare interesse e pregio, in particolare da località Castello in comune di Strambinello;
- Il nuovo ponte risulta vincolato ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004;

- Per consentire l'allargamento della sezione stradale sono previsti in alcuni punti muri di sostegno di altezza notevole, comportando un significativo impatto paesaggistico in un'area vincolata ex. D.Lgs. 42/2004 e smi e prossima ad essa;

Archeologico

- L'area oggetto della presente indagine rientra a pieno titolo in un quadro territoriale a profonda valenza storica, certamente insediato fin da epoca preistorica e percorso da una fitta rete di collegamenti viari di antica origine, profondamente significativi sia per le emergenze urbanistiche ancora evidenti che per le concorrenze culturali. Tale situazione contribuisce certamente a rappresentare un indice generico di rischio archeologico, che, trattandosi di area a profonda vocazione storica non va considerato inferiore al medio.

Traffico

- i dati relativi al traffico sulle ex SS 565 ed SP 222 sono stati tratti dallo studio del traffico nell'area eporediese svolto nel febbraio del 2001 dalla Provincia di Torino, in particolare nella postazione n. F03 sulla SP 222 al km 0+500 (flusso medio = 551 veicoli/ora e flusso max = 685 veicoli/ora tra le ore 17.00 e le 18.00) e nella postazione n. F04 sulla S.S. 565 (flusso medio = 938 veicoli/ora e flusso max = 1.229 veicoli/ora tra le ore 17.00 e le 18.00);
- Il progetto richiede la chiusura parziale a senso unico alternato (per alcuni periodi) della S.S.P. 565, per permettere l'allargamento della sede stradale.

Monitoraggi - Mitigazioni - Compensazioni

- non è previsto alcun tipo di monitoraggio ante operam né post operam e non sono previste opere di mitigazione né di compensazione.

Ritenuto che:

- le ricadute ambientali determinate dal progetto in argomento possano essere adeguatamente risolte con specifiche prescrizioni, vincolanti ai fini del rilascio delle autorizzazioni e della realizzazione dell'intervento;
- complessivamente il progetto in esame non abbia impatti rilevanti sull'ambiente tali da richiedere una Valutazione d'Impatto Ambientale, e che pertanto possa ai sensi dell'art.10, comma 3 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e smi **essere escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito specificate.**

Prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali, la cui ottemperanza deve essere verificata nell'ambito delle procedure di approvazione del progetto definitivo

- le interferenze con i sottoservizi dovranno essere valutate, tecnicamente ed economicamente, con tutti gli Enti e le Società interessate, per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti. Le variazioni dei tracciati, per renderli compatibili con l'opera, sono subordinate all'ottenimento delle autorizzazioni di legge regionali e ministeriali e all'acquisizione delle necessarie servitù.
- al momento attuale non si dispongono informazioni riguardanti il lay-out dell'area di cantiere ed una descrizione degli impianti da realizzare in loco (es. betonaggio, stoccaggio inerti, ecc.). In ogni caso, stante la vicinanza con il corso d'acqua e la morfologia dei luoghi caratterizzati da una modesta acclività, si ritiene opportuno che l'allestimento e la gestione dell'area siano condotti avendo particolare riguardo ai possibili fenomeni di inquinamento che si possono generare nelle normale conduzione delle operazioni di cantiere e/o a seguito di eventi accidentali. Si richiede comunque di valutare le soluzioni alternative per la localizzazione dell'area di cantiere. Tale valutazione deve essere effettuata con un'accurata revisione di tutte le aree disponibili cercando di ottimizzare gli spazi disponibili e le occupazioni permanenti sulla base di reali esigenze lavorative, gestionali e di sicurezza, valutando, la presenza di recettori sensibili in un contorno significativo ad esse.
- dovrà essere indicata la viabilità connessa a tutte le attività di cantiere, con previsione del flusso e quantificazione del numero di mezzi previsti;
- dovrà essere presentato un cronoprogramma che fornisca una chiara collocazione temporale dell'insieme di tutti gli interventi previsti e della loro durata, al fine anche di ridurre i problemi nella fase di cantiere in relazione in particolare all'interferenza con il notevole flusso di traffico presente attualmente sulla Sp565 e sulla ex Sp222 ;
- il progetto definitivo dovrà approfondire le previsioni di approvvigionamento di materiali inerti provvedendo a elaborare un piano di gestione degli inerti ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. n.4/2008: tali dati dovranno pertanto chiarire i quantitativi riutilizzati nei cantieri, quelli acquistati, i conferimenti in impianti di trattamento ed in discarica, e dovranno acquisire il parere dei Comuni interessati dalla movimentazione degli inerti. Si chiede di individuare anche eventuali impianti di trattamento dei materiali di costruzione per produrre materia prima secondaria presenti nell'area. Tali materiali possono essere riutilizzati per le opere in progetto (sottofondi ecc...), pertanto si consiglia di valutare la possibilità dell'utilizzo di tali materiali riciclati.
- dovranno infine essere identificati gli impianti di trattamento e le discariche autorizzate ai sensi della

normativa vigente, presso cui verranno recapitati i materiali derivanti dalle operazioni di cantiere per i quali non sia possibile un riutilizzo in loco o in cantieri limitrofi alle aree interessate dai progetti in esame;

- per quanto attiene la costruzione del nuovo ponte e la relativa cantierizzazione si ritiene che, in virtù dell'impatto sulla componente ecosistemica, siano necessari alcuni approfondimenti, dal momento che l'alveo del torrente Chiusella e gli habitat limitrofi, in corrispondenza del sito d'intervento, sono particolarmente interessanti, soprattutto dal punto di vista ittiofaunistico, con la presenza di popolazioni di trota marmorata numericamente e strutturalmente ben rappresentate.

Si ritiene quindi opportuno che vengano maggiormente esplicitati ed approfonditi i seguenti aspetti:

- ubicazione dei piloni di sostegno del ponte e relativa descrizione dell'interferenza con l'alveo e le sponde del torrente Chiusella, sia per quanto attiene alla fase di posa in opera che all'opera definitiva e descrizione delle eventuali misure di mitigazione dell'impatto del cantiere sugli ecosistemi presenti;
 - specificare meglio l'ubicazione del campo base del cantiere, con una descrizione dell'area ante operam e degli interventi di recupero della stessa una volta completata l'opera.
- le opere in progetto interferiscono con il torrente Chiusella sia per la realizzazione del nuovo ponte, sia per l'eventuale intervento di demolizione del ponte esistente. Si rende necessario che il proponente preveda, nel caso si decidesse negli sviluppi progettuali la demolizione del ponte, la stesura di un'apposita relazione sulle modalità di conduzione dei lavori e l'organizzazione del cantiere da concordare con l'ARPA, Dipartimento di Torino.
 - si precisa che, diversamente da quanto riportato dallo Studio di prefattibilità ambientale, sulla base dei dati in possesso del Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia, l'area interessata al progetto è frequentemente utilizzata dalla fauna ungulata, soprattutto cinghiali e caprioli. A tale proposito si ritiene opportuna, da parte del Servizio proponente, la valutazione della fattibilità della posa in opera di attraversamenti per la fauna suddetta, anche in considerazione dell'aumento della velocità veicolare che la variante in oggetto probabilmente comporterà.
 - si dovrà provvedere ad eliminare i tratti di strade resisi inutilizzabili, ripristinando lo stato dei luoghi;
 - ai fini dell'autorizzazione per il Vincolo Idrogeologico da parte del Servizio Difesa del Suolo della Provincia di Torino, il progetto definitivo dovrà contenere la documentazione prevista dalla L.R. 45/89 e dalla D.G.R. 3.10.1989, n. 112-31886;
 - ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in relazione ai beni culturali –archeologici, dovrà essere acquisito il parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Piemonte;
 - gli eventuali attraversamenti previsti sul reticolo idrografico secondario dovranno essere verificati dal punto di vista idraulico. In particolare per l'attraversamento del Chisola deve essere acquisito il nulla osta idraulico da parte dell'Agenzia Interregionale per il Po e quindi va redatto in sede di progetto definitivo un documento di compatibilità idraulica della struttura .
 - si dovrà prestare particolare cura alla sistemazione dei fenomeni franosi rilevati in prossimità delle opere in progetto;
 - dovranno essere prodotte opportune sezioni del tracciato stradale, indicando in corrispondenza a ciascuna di esse i volumi di terreno da sbancare e/o riportare e verificando, ove presenti, la stabilità di rilevati e opere di sostegno.
 - in merito alla normativa vigente nell'ambito della difesa del suolo, si ricorda che il ponte attraversa un corso d'acqua, il Torrente Chiusella, interessato dalle fasce fluviali nell'ambito del PAI dell'Autorità di Bacino del fiume PO, pertanto è indispensabile il rispetto degli effetti dell'art. 38 delle norme di Attuazione del PAI e della "direttiva sulla piena di progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica" allegata al PAI. Il progetto definitivo deve essere accompagnato da uno studio idraulico da trasmettere all' Autorità di bacino del Fiume PO ed alla Regione Direzione Difesa del Suolo, per l'espressione del parere di compatibilità del progetto con la pianificazione di bacino vigente;
 - dovrà essere acquisita l'autorizzazione idraulica ex R.D. 523/1904 e LR n.12/2004 per l'attraversamento del torrente Chiusella da richiedere al Settore decentrato OOPP e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte;
 - qualora, nell'ambito degli interventi in oggetto, nel rispetto della Direttiva Autorità di Bacino n.9/2006 del 05/04/2006, dovesse essere asportato ed acquisito da parte dell'impresa esecutrice materiale litoide dall'alveo del Torrente Chiusella, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere perfezionata la procedura di acquisto mediante istanza di concessione presso il Settore decentrato OOPP e difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte, ai sensi della DGR n.44-5084/2002;
 - dovrà essere acquisita 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 Torrente Chiusella. Nell'ambito di tale procedimento dovrà essere definita la soluzione architettonica di dettaglio per il migliore inserimento paesaggistico-ambientale del ponte.
 - In relazione alla sistemazione delle aree limitrofe alla strada di nuova realizzazione, si evidenziano alcune zone più "critiche", le quali dovranno essere oggetto di una successiva analisi di dettaglio degli interventi:
 1. Ampliamento della strada in sinistra orografica del torrente Chiusella.

L'ampliamento della strada è previsto verso il lato di monte per ragioni connesse all'acclività del versante ed all'impossibilità di realizzare rilevati al piede del sedime stradale.

Considerato che l'area circostante l'attuale muro di contenimento della strada risulta in buona parte realizzata con muretti a secco, si ritiene che l'ampliamento in progetto debba essere effettuato con criteri costruttivi che tengano conto delle valenze paesaggistiche circostanti (es. muri con finitura in pietra).

2. Svincolo S.S.P. 565 (dir. Ivrea) –S.P. 222 in loc. Pramonico

Per tale area si ritiene opportuno, in considerazione del contesto ambientale in cui la stessa si colloca, caratterizzato da aree boschive di buona naturalità, effettuare opere di recupero ambientale con messa a dimora di essenze arboree ed arbustive lungo le scarpate dello svincolo e nell'area interclusa che viene originata dalla creazione dello svincolo.

- La documentazione presentata dal proponente non contiene indicazioni sull'entità delle emissioni sonore derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto, pertanto, al fine di poter escludere preventivamente eventuali incompatibilità ambientali, si richiede una valutazione d'impatto acustico così come previsto dall'art. 10 della Legge Regionale 20/10/2000, n.52.
Considerata la tipologia degli interventi e le probabili ricadute minime sul clima acustico esistente si rammenta che, in virtù di quanto concesso dalla D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616 recante i "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico" di cui all'art. 3, comma 3, lett. c) e art.10 della L.R. 25 ottobre 2000, n. 52 è altresì ammessa la presentazione delle suddette informazioni in forma semplificata, purché da parte di un tecnico abilitato in acustica ambientale ed a patto che sia puntualmente giustificata l'inutilità di ciascuna informazione omessa, con esplicito riferimento alla numerazione del paragrafo cui si riferisce.
Pertanto al fine di prevenire l'insorgere di eventuali incompatibilità ambientali, nonché di garantire il rispetto formale del procedimento, si richiede di integrare la documentazione presentata relativamente all'impatto acustico di quanto in oggetto.
- nel progetto definitivo dovranno essere risolte le eventuali interferenze con la viabilità secondaria ed interpodereale, in modo da assicurare l'accesso alle proprietà e la percorribilità della viabilità minore ai mezzi agricoli sia nella fase di cantiere che per la fase di esercizio;
- il progetto interferisce nel tratto di attraversamento del Torrente Chiusella con ambiti di interesse naturalistico: la vicinanza con l'ambiente ripario del torrente, la presenza di boschi misti di latifoglie, e l'interferenza con corridoi ecologici. Si richiede pertanto di prevedere uno studio specifico sulle possibili opere di mitigazione e compensazione nel tratto di attraversamento del fiume sia nelle aree spondali, sia a monte e a valle del tratto di attraversamento.

Prescrizioni per la realizzazione dell'opera

Il progetto deve essere realizzato conformemente alle previsioni progettuali oggetto del presente provvedimento, ivi incluse le misure di mitigazione e compensazione previste, fatto salvo quanto esplicitamente previsto nel presente provvedimento. Qualsiasi modifica sostanziale a tali previsioni dovrà essere sottoposta al riesame del servizio Valutazione di Impatto Ambientale.

In fase di costruzione

- Le modalità di conduzione dei lavori e l'organizzazione del cantiere, compresi gli interventi dell'eventuale demolizione dell'attuale ponte sul Torrente Chiusella, con indicazione dei mezzi meccanici utilizzati, devono essere contenute in un apposito documento redatto prima dell'inizio dei lavori che il Direttore dei lavori deve trasmettere all'ARPA Dipartimento di Torino e il comune interessato
- L'Impresa dovrà altresì osservare le seguenti prescrizioni:
 - una costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non;
 - copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri;

Inoltre al fine di limitare i rischi di inquinamento del corso d'acqua e delle falde, l'impresa dovrà adottare i seguenti accorgimenti:

 - eseguire rifornimenti di carburante e lubrificanti ai mezzi meccanici su pavimentazione impermeabile;
 - controllare giornalmente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi;
 - adottare idonei sistemi al fine di evitare rilasci di miscele cementizie e relativi additivi per i getti di calcestruzzo in alveo;
 - adottare, per campi e cantieri, appositi sistemi di trattamento per prevenire possibili apporti di inerti ai corsi d'acqua superficiali e o alle falde acquifere.
 - evitare qualsiasi danno di qualunque natura che possa compromettere il buon regime dei corsi d'acqua;
 - nel corso dei lavori si dovranno attuare tutte le precauzioni necessarie affinché l'interferenza con la dinamica fluviale, dei canali e dei corsi d'acqua, non determini aggravii di rischio idraulico e pericoli per l'incolumità delle persone e danni ai beni pubblici e privati; l'alveo non dovrà essere occupato da materiali, né eterogenei, né di cantiere;
 - al fine di minimizzare il più possibile l'impatto dell'attività di cantiere sulla fauna ittica, i lavori eseguiti in alveo siano interrotti nel periodo riproduttivo, concentrando le attività potenzialmente più impattanti al di fuori di tali periodi;

Formattati: Elenchi puntati e numerati

Formattati: Elenchi puntati e numerati

- al termine dei lavori dovranno essere smaltiti tutti i rifiuti di cantiere e occorrerà curare che le riprofilature del terreno vengano effettuate in modo tale da non interrompere la continuità ecologico-funzionale del corso d'acqua e dell'ecosistema ripariale.
- Nel caso di interventi in prossimità di ricettori sensibili, occorre effettuare una previsione dei livelli acustici indotti e verificare il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente, adeguando di conseguenza il cronoprogramma dei lavori e la durata delle operazioni di cantiere.
- Dovrà essere garantita l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpodereale ed la continuità del reticolo irriguo eventualmente interferito.
- Nel caso in cui sia previsto il taglio della vegetazione dovrà essere evitato l'abbandono del materiale legnoso in alveo, quello non diversamente riutilizzabile (arbusti, ramaglia) dovrà essere ridotto in scaglie sul posto, a mezzo di idonee attrezzature (cippatura), e comunque collocato al di fuori dell'alveo. Eventuali opere di sostegno delle terre dovranno essere realizzate con tipologie costituite da palificate in legname, con inserimento di talsee o fascine o altre tecniche di ingegneria naturalistica (grate vive; gradonate orizzontali vive; terre rinforzate rinverdite)
- qualora dovesse rendersi necessario lo scarico, anche temporaneo, di acque in corpi d'acqua superficiali, dovrà essere richiesta apposita autorizzazione presso gli uffici provinciali competenti ai sensi dell'ex art. 45 del D.Lgs. 152/1999 e smi;
- I siti di cantiere nei quali saranno depositati temporaneamente gli inerti al fine di un loro riutilizzo dovranno essere individuati in accordo con l'ARPA e dovranno avere le seguenti caratteristiche:
 - essere realizzati se possibile al di fuori di aree boscate o caratterizzate in generale da una vegetazione di pregio;
 - non dovranno essere interessati da movimenti franosi attivi o quiescenti delimitati dagli strumenti pianificatori o segnalati nelle banche dati regionali o provinciali;
 - dovranno essere dotati di adeguati sistemi di drenaggio e smaltimento delle acque al contorno nonché di quelle eventualmente utilizzate;
 - non dovranno creare perturbazione dell'esistente assetto idrogeologico della zona.
 Tali aree dovranno essere al termine dei cantieri rinaturalizzate e ripristinato il piano campagna preesistente. Eventuali esuberanti di terre e rocce da scavo dovranno essere gestiti ai sensi della norma vigente ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. n.4/2008.
- Il tracciato previsto per il nuovo intervento non sembra sollevare particolari criticità legate a potenziali impatti sulla componente atmosfera; gli insediamenti abitativi, peraltro di esiguo numero rispetto all'ampiezza lineare dell'opera, risultano infatti situati a sufficiente distanza dal tracciato in progetto. Relativamente alla fase di cantiere è possibile un impatto temporaneo dovuto alla ricaduta di polveri ed emissioni gassose rilasciate dai veicoli in transito ed in opera. Tale impatto dovrà essere minimizzato con l'adozione delle sopra citate opportune cautele gestionali in fase di cantiere (es. bagnatura inerti, uso di camion telonati, ecc.)

Prescrizioni per il monitoraggio

In fase di esercizio

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 della componente acque superficiali, sotterranee e rumore. Si richiede, di concordare con il Dipartimento ARPA di Torino le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.

Adempimenti

All'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino, deve essere comunicato l'inizio ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera ai sensi dell'art. 8 della L.R. 40/98.

Il Direttore dei lavori deve trasmettere, secondo le tempistiche concordate in fase di progettazione del monitoraggio, all'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino una dichiarazione, accompagnata da una relazione esplicativa, relativamente all'attuazione di tutte le misure prescritte, compensative, di mitigazione e di monitoraggio, incluse nella documentazione presentata, e integrate da quelle contenute nella presente Determinazione

Visti:

- le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e smi;
- Visti i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino
- il verbale della riunione della Conferenza dei Servizi svoltasi in data **14/02/2008** e valutato quanto complessivamente emerso nel corso dell'istruttoria svolta, i pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati e tenuto conto degli elementi di verifica di cui all'allegato E della l.r. 40/1998 e smi;
- la l.r. 40/1998 e smi;

- il D.Lgs.152/2006;
- D.Lgs. 42/2004 e smi;
- R.D. n. 523/1904 e smi;
- gli articoli 41 e 44 dello Statuto;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 e dell'articolo 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, c. 3 della l.r. 40/98, il progetto "*Ex SS 565. Collegamento pedemontano da località Pramonicò a Strambinello in variante al passaggio sul torrente Chiusella "Ponte Preti"*", localizzato nei Comuni di Baldissero Canavese, Strambinello, proposto dalla Provincia di Torino – Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II, con sede legale in Torino, via Maria Vittoria 12, dalla fase di valutazione (art. 12 della l.r. 40/98 e smi), subordinatamente alle condizioni espresse in premessa, relativamente ai seguenti aspetti:
 - prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali, la cui ottemperanza deve essere verificata nell'ambito delle procedure di approvazione del progetto definitivo
 - prescrizioni per la realizzazione dell'opera
 - prescrizioni per il monitoraggio
 - adempimentiche dovranno essere opportunamente verificati nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto.

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: 20/03/2008

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina

MP