

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

N.16-32210/2008

OGGETTO: **Progetto:** Variante alla S.P. 122 di Chieri. Circonvallazione all'abitato di Villastellone
Comuni: Santena e Villastellone
Proponente: Provincia Torino – Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità
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. 0124049 del 20/02/2008** e successiva integrazione del **12/03/2008**, il Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità 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 data **27/03/2008** 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 **26/04/2008**);
- 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 **22/04/2008**, 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

La circonvallazione è stata prevista per permettere al traffico proveniente dalla tangenziale est di Torino, dall'autostrada A21 (Torino-Piacenza), dalla S.P. n. 29, dalla A6 (Torino-Savona) e dalla ex S.S. n. 393 di evitare l'abitato di Villastellone.

Descrizione dell'area di intervento

Il territorio interessato dal progetto si inserisce in un contesto geomorfologico pressoché pianeggiante o lievemente terrazzato, posto a nord dell'abitato di Villastellone; costituito da depositi fluviali medio recenti.

La maggior parte del tracciato si estende in area agricola caratterizzate dalla presenza di campi coltivati a seminativi, mentre il tratto compreso tra la rotatoria di innesto sulla S.P. 122 e la linea ferroviaria Trofarello – Cuneo, insiste su una ex area industriale ora dismessa e oggetto di nuovi interventi di riconversione.

Anche se non direttamente interferito è da segnalare la presenza di un parco storico monumentale facente parte dell'insediamento del castello Morra di Villastellone; le presenze arboree più significative sono comunque contenute all'interno del perimetro del parco e non sono interferite dal tracciato stradale in progetto.

Il tracciato non interferisce con nuclei abitati e si segnala la presenza di un unico recettore civile interessato dal passaggio della nuova infrastruttura.

Alternative

Sono stati inizialmente considerati 2 tracciati alternativi, uno a sud ed uno a nord dell'abitato di Villastellone.

Dopo alcuni studi è stato preferito il tracciato a nord che percorre la pianura alluvionale, senza interferire con il Parco del Castello, sottopassa la ferrovia Torino-Savona e attraversa l'area industriale, parzialmente in fase di trasformazione, a cavallo del confine tra i Comuni di Villastellone e Santena.

Interventi previsti nel progetto

Il tracciato previsto parte dalla S.P. n. 122 per Chieri, passa a nord dell'abitato di Villastellone, e si inserisce sulla ex S.S. n. 393 all'altezza della rotatoria progettata dalla Provincia di Torino nell'ambito dei lavori di miglioramento della sicurezza del collegamento Moncalieri-Carmagnola.

Il progetto prevede una strada a 2 corsie di marcia per una larghezza totale di 10,50 m; per l'innesto sulla S.P. n. 122 per Chieri è previsto tramite rotatoria a 3 innesti con diametro esterno di 44 m.

Saranno necessari 2 scavalcamenti dei canali: "Po Morto" e "Galletto", e 1 sottopassaggio della linea ferroviaria Torino-Savona.

Dimensioni

Realizzazione di una strada classificata C1 "extraurbana secondaria".

Caratteristiche:

- Larghezza piattaforma L=10,50 m
- costituita da: n. 2 corsie di marcia L=3,75 mt, n. 2 banchine L=1,50 m
- sviluppo complessivo L=2.150,33 mt
- raccordo con rotonda alla S.R. 393 e alla S.P. 122.

Realizzazione della rotonda sulla S.P.122.

Caratteristiche:

- rotonda a 3 innesti
- Diametro esterno: 44,00 m
- Diametro interno: 30,00 m
- Larghezza corsia: 7,00 m
- aiuola centrale circolare sistemata a verde, contornata da un anello sormontabile (larghezza di 2,50 m) pavimentato in cubetti di materiale lapideo o prodotto similare e delimitato da cordoli in cls; saranno inoltre realizzate isole spartitraffico lungo i rami stradali principali che confluiscono sulla rotonda.

Sviluppo del tracciato:

- 50% della lunghezza in trincea con quote di scavo variabili tra 0,80 e 8,00 mt
- 50% in rilevato con altezza massima sul piano campagna di circa 4,00 mt.

Sono previste n°3 opere d'arte principali

- 2 per lo scavalco di canali, a campata unica con struttura prevalentemente in cemento armato
- 1 per il sottopassaggio della linea ferroviaria Torino-Savona.

Smaltimento delle acque superficiali:

- la pendenza della strada assicura l'allontanamento delle acque verso canali di raccolta laterali.

Cronoprogramma dei lavori

Tempistiche indicate:

- Realizzazione del campo base: 1 mese
- Realizzazione del 1° lotto (sottopasso e trincea): 12 mesi, a partire dal 2°
- Realizzazione del 2° lotto (rilevato e opere di scavalco): 12 mesi, a partire dal 7°
- Conclusione dei lavori in 18 mesi.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

del 16/04/2008 dell'Enel

del 21/04/2008 della Snam Rete gas

del 24/04/2008 della Regione Piemonte, Settore Pianificazione Aree Protette

del 24/04/2008 di Terna, Rete Elettrica Nazionale

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

Nel P.T.C. approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n.291-26243 del 01/08/2003 è previsto un collegamento tra la circonvallazione di Chieri e la ex S.S. n. 393 che si discosta parzialmente dal progetto in esame. In particolare tale collegamento è previsto nel "Documento Illustrativo degli Interventi sull'Assetto Viario" allegato alla Tavola B1 di Piano: "Localizzazione delle Principali Linee di Comunicazione e indirizzi di intervento".

Vedi pag. 35 e 38: "...Il tracciato costituisce componente della "anulare esterna", proposta strutturale dello schema di Piano [...] Il collegamento viario prevede un tracciato vicino all'abitato di Villastellone, che si raccorda con la SS393, cercando di mitigare l'impatto con il Parco e la Villa"

Tratta	Intervento	descrizione tratta da	descrizione tratta a	Tipo di intervento	Stato Progettazione	Km. lineari	Stima costi in MLD
14-15	Variante Nord di Villastellone - alt. I	SP122-SS393	SP122 in Santena	Nuova sede -	Da studiare	2,5	7,4

Il progetto in esame si discosta dal quello previsto nel PTC, in quanto l'intersezione con la SP122 è spostata più a sud ed interseca nel comune di Santena un'area con serbatoi aerei di proprietà della ex

Fiat Lubrificanti.

Esaminato il progetto, e ricordando che, ai sensi della direttiva 11.6 del P.T.C vigente gli organi responsabili delle infrastrutture stradali perseguono obiettivi di pianificazione e trasporto nel rispetto dei seguenti principi:

- *integrazione urbanistica*
- *risparmio dell'uso di suolo*
- *contenimento dei costi*
- *protezione ambiente e del paesaggio.*

In sede di Conferenza dei Servizi, valutate le due soluzioni (soluzione del PTC e del progetto in esame) è risultata migliore la soluzione scelta nel progetto preliminare in esame per i seguenti motivi: il rispetto dei principi di cui sopra del PTC, il contenimento dei costi (tracciato più breve), la minore interclusione di terreni di prima e seconda classe, il consumo di suolo, nella parte est, di terreni già compromessi dal punto di vista ambientale.

Piano Regolatore Generale Comunale

COMUNE DI VILLASTELLONE

Il Comune ha predisposto la variante parziale n.9 al PRGC adottata con D.C.C. 11/12/2007 n.46 inerente la circonvallazione in esame.

COMUNE DI SANTENA

Il Comune ha predisposto la variante parziale adottata con D.C.C. n. 8 del 18/2/2008 per la parte di tracciato nell'abitato di Santena.

In sede di Conferenza dei Servizi si è osservato che da un punto di vista programmatico lo Strumento urbanistico utilizzato (variante parziale) per aggiornare i due Piani Regolatori Comunali risulta inadatto, constatata la caratteristica di sovra-comunalità del tracciato che, come sopra menzionato, interessa i territori di due Comuni, al riguardo vedasi: lettera a), comma 4, art. 17 della L.R. 56/77 e s.m.i. e Circolare del P.G.R. n. 12/PET del 05/08/1998. Pertanto i due comuni dovranno utilizzare uno strumento urbanistico più idoneo, che nel caso in esame, potrebbe essere la variante semplificata ai sensi dell'art 19 del DPR 8 giugno 2001, n. 327.

Vincoli e fasce di rispetto

Le aree interessate dal progetto ricadono in:

- territori inclusi all'interno delle fasce fluviali (PSFF e PAI), Fascia B del Torrente Banna, Fascia A del Po Morto;
- aree inondabili (Banca Dati Geologica);
- aree a valenza storico culturale: Castello della Morra di Villastellone e relativa area a parco;
- vincolo ex D.Lgs.42/2004: fascia di rispetto di 150m del Po Morto;
- interventi in acque pubbliche e/o sedime demaniale (vedi : Canale Aigola detto Galetto e Canale del Taglio detto Po Morto), per cui si rende necessaria l'autorizzazione in linea idraulica ex R.D.523/1904;
- dall'estratto del PRGC di Santena risulta presente un pozzo idropotabile gestito da Acque Potabili S.p.A.

2. dal punto di vista progettuale e tecnico:

Interferenza con l'area industriale ex FIAT

Il tracciato attraversa ad est un'area di proprietà della ex Fiat Lubrificanti di Villastellone, in cui erano presenti dei serbatoi aerei attualmente dismessi.

Parte del comprensorio è stato ceduto (nel 2000) alla ditta Selenia, azienda che non fa più parte del gruppo FIAT. L'area Selenia si trova a sud dell'area interessata dall'intervento ed è oggetto di un provvedimento di bonifica (di competenza del comune di Villastellone), tutt'ora in itinere relativo alla contaminazione delle matrici ambientali (terreno e acque sotterranee) legata alla presenza di contaminati riconducibili all'attività produttiva (idrocarburi pesanti, oli).

Si precisa che l'area che interferisce con la viabilità in esame non è interessata dal procedimento di bonifica essendo al di fuori della perimetrazione del sito Selenia.

Si osserva però che di fatto non si hanno informazioni ambientali relativamente alla porzione di area interessata dall'intervento viario, in cui erano posizionati i serbatoi aerei utilizzati da FIAT lubrificanti per lo stoccaggio degli oli (serbatoi già dismessi). Quindi in tale area non si può escludere a priori una possibile contaminazione delle matrici ambientali.

Documentazione

Si evidenzia che allegata al progetto manca la seguente documentazione:

- indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche, così come previsto anche nel regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994 n°109, e successive modificazioni D.P.R. 21/12/1999 n°554;
- una valutazione di impatto acustico relativa alla fase di realizzazione ed esercizio della strada in

- progetto;
- una relazione sul bilancio degli inerti derivanti dalle azioni di scavo e movimentazione e quelli necessari alla realizzazione di rilevati e calcestruzzi. La realizzazione delle quote piano altimetriche da progetto e la necessaria preparazione del fondo e la sistemazione della carreggiata in progetto determina la necessità di movimentare terre e rocce da scavo. Si richiede un piano di gestione degli inerti anche in considerazione al fatto che il tracciato si svilupperà per il 50% in trincea (area ex Fiat Lubrificanti) e il resto in basso rilevato.

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

Ambiente idrico

Dal punto di vista idrogeologico l'opera si ubica in un territorio per il quale viene segnalata la presenza:

- della fascia B che la circonvallazione in progetto attraversa nel tratto compreso tra la SS 393 e il punto di intersezione con la strada della Fornace;
- di un ampio settore, superficialmente corrispondente alla stessa fascia B, segnalato allagato nel corso dell'evento alluvionale del 1994;
- della stessa SS 393 indicata come struttura condizionante il deflusso superficiale delle acque di esondazione;
- del Canale del Taglio, attraversante il tracciato immediatamente ad est della connessione con la SS 393, segnalato come corso d'acqua necessitante di adeguamento della sezione di deflusso. A sud del tracciato in progetto è previsto un limite di progetto lungo la sponda sinistra del Canale del Taglio (qui detto Canale del Po Morto) che parte a circa 60 m di distanza dal tracciato stesso e si spinge verso sud-est fino a raggiungere e oltrepassare l'abitato di Villastellone;
- a circa 600 m di distanza dalla connessione del tracciato con la SS 393, del Canale Vicinale Galletto completamente compreso, in quel tratto, nella fascia B;
- per tutto il tracciato in progetto, ad esclusione forse del settore più occidentale dello stesso, di una falda freatica con soggiacenza compresa tra 5 e 10 m dal p.c. che diminuisce ai - 3÷5 m dal p.c. verso ovest.

Sulla scorta di quanto sopra riportato si evidenzia che l'opera nel suo complesso, in ragione della sua ubicazione, può essere coinvolta da fenomeni di dissesto idrogeologico e di conseguenza può subire danni sia lungo il suo tracciato sia in corrispondenza dei diversi manufatti che la completano.

Interferenza del tracciato con l'area di salvaguardia del pozzo Idropotabile

Il tracciato nei pressi della rotatoria sulla SP 122, interferisce con la zona di rispetto di un pozzo idropotabile gestito dalla SAP

Rumore e vibrazioni

La documentazione presentata dal proponente non contiene indicazioni sull'entità delle emissioni sonore derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio dell'infrastruttura in oggetto, 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.

Suolo e sottosuolo

La variante in progetto determina una sottrazione permanente di suolo ad uso agricolo (I, II e III classe di uso del suolo) e una frammentazione dei campi coltivati. Il progetto definitivo dovrà garantire l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpodereale ed la continuità del reticolo irriguo interferito. **Vegetazione, flora, fauna**

In area ristretta le presenze vegetazionali risultano quelle tipiche degli agro – ecosistemi eccezion fatta per l'area a parco di pertinenza del castello dei Morra di Villastellone; si tratta di una realtà ben definita, dove tutto il perimetro risulta circondato da un muro di cinta e all'interno vi sono alcuni esemplari arborei di pregio. Il progetto non interferisce con quest'area, ma il tracciato scorre lateralmente a pochi metri di distanza. Nello studio non vi sono indicazioni o studi particolari sulla presenza di fauna nell'area oggetto dell'intervento.

Qualità dell'aria

La realizzazione dell'opera comporta una redistribuzione dei carichi inquinanti ad oggi esistenti e, in generale, ad una fluidificazione dei flussi di traffico evitando l'attraversamento di aree abitate.

Paesaggio

Si rileva che, benché la documentazione pervenuta contenga una relazione di compatibilità ambientale della fase di verifica, il progetto non è ancora corredato dalla relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12 dicembre 2005, che costituisce elemento essenziale per le valutazioni di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42/2004.

Si chiede di prestare attenzione all'inserimento paesistico nell'attraversamento dei corsi d'acqua sottoposti a vincolo autorizzativo ai sensi del sopra citato decreto legislativo.

Ritenuto che:

- il progetto risulta essere in linea di massima compatibile dal punto di vista programmatico, progettuale e ambientale; sono peraltro emerse alcune problematiche su cui sono necessari ulteriori approfondimenti, in particolare:

- ✓ alcune soluzioni progettuali (attraversamenti, tipologia dei rilevati, ecc..) devono ulteriormente essere approfondite, al fine di poter scegliere la soluzione ottimale dal punto di vista delle ricadute ambientali;
- ✓ la documentazione presentata non risulta esaustiva in relazione alle problematiche riscontrate (es. impatto acustico, bilancio degli inerti, attraversamenti irrigui ecc..), non risolvendo tutti gli elementi di criticità precedentemente richiamati;
- le sopra citate 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

- descrivere un bilancio complessivo degli inerti quantificando i volumi e la tipologia di inerti da movimentale, la destinazione prevista, compreso il riutilizzo e lo stoccaggio provvisorio (si ricorda che circa metà del tracciato è previsto in trincea mentre l'altra metà è rilevato)
- approfondire le predette 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.
- identificare 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;
- favorire le soluzioni progettuali che consentano il maggiore riutilizzo in loco dei materiali di risulta, sia attraverso la riconfigurazione piano altimetrica dell'area di progetto, sia mitigando l'impatto visivo con l'utilizzo degli eventuali esuberi per la realizzazione delle opere a verde.
- un discorso a parte merita il tratto iniziale dove è previsto l'attraversamento dell'area industriale ex FIAT lubrificanti. Anche se ad oggi risultano già eseguite opere di demolizione delle strutture in elevazione (serbatoi), si chiede di acquisire dalla proprietà dell'area, ai fini del progetto definitivo una specifica relazione che descriva le analisi condotte per escludere la presenza di potenziali forme di inquinamento del sottosuolo che risulta interessato dallo scavo previsto per la realizzazione del tracciato in trincea profonda (attraversamento della linea ferroviaria).
- verificare la fattibilità del progetto in ragione del quadro idraulico e idrologico del settore, nonché ai sensi e per quanto previsto dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI). Tale aspetto assume particolare importanza visto che il progetto è previsto parte in rilevato e parte in trincea
- verificare dal punto di vista geologico l'eventuale presenza di strati e/o lenti di siltiti/ argille plastiche/organiche, torbe dalle scadenti caratteristiche geotecniche.
- acquisire l'autorizzazione idraulica ex R.D. 523/1904 e LR n.12/2004 per l'attraversamento delle acque pubbliche, da richiedere al Settore decentrato OOPP e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte;
- per garantire la protezione del pozzo idropotabile presente nel comune di Santena, ricercare delle soluzioni progettuali per convogliare all'esterno della fascia di rispetto del pozzo le acque di piattaforma della strada, contattando la Società Acque Potabili S.p.A e l'Autorità d'Ambito n. 3 Torinese (A.T.O. 3)
- predisporre una valutazione d'impatto acustico così come previsto dall'art. 10 della Legge Regionale 20/10/2000, n.52. La suddetta valutazione dovrà recepire pienamente quanto disposto 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 non tralasciando nessuno degli elementi indicati al paragrafo 4 (tra cui, a titolo esemplificativo e non esaustivo, la descrizione dei ricettori presenti nell'area di studio, il calcolo previsionale dei livelli sonori generati dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera, nonché l'indicazione del provvedimento regionale con cui il tecnico che ha predisposto la documentazione di impatto acustico è stato riconosciuto "competente in acustica ambientale"), condizione ammessa esclusivamente a patto che sia puntualmente giustificata l'inutilità di ciascuna informazione omessa, con esplicito riferimento alla

- numerazione del paragrafo cui si riferisce.
- risolvere 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;
 - poiché l'opera in progetto interferisce con due canali presenti nell'area di intervento, nelle fasi di predisposizione del progetto definitivo, il proponente dovrà 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. Si dovranno tenere in debita considerazione per l'esecuzione dei lavori anche i tempi e la durata della stagione irrigua, al fine di non interferire con l'erogazione del servizio da parte dei consorzi d'irrigazione. Dovrà essere posta particolare cura, sia a livello di progettazione che di realizzazione e di esercizio dell'opera in progetto, al fine di evitare ricadute negative sulla qualità delle acque utilizzate a scopi irrigui;
 - realizzare appropriati attraversamenti per la fauna locale, ubicati e dimensionati a partire dalla definizione delle differenti specie di fauna locale e della presenza di corridoi ecologici preferenziali. A tal fine potranno essere utilizzati gli attraversamenti dei corsi d'acqua minori e della viabilità secondaria; in ogni caso i passaggi dovranno essere opportunamente attrezzati mediante inviti ed altri specifici accorgimenti, da valutare e concordare con il Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia, al fine di garantire la continuità dei corridoi ecologici interferiti dal progetto;
 - prevedere sul progetto definitivo, idonee soluzioni per l'attraversamento dei principali rii intercettati, tendenti a minimizzare l'impatto del tracciato. In particolare:
 - il dimensionamento di tali sovrappassi o profili aperti sia maggiore di quelli attualmente previsti, onde potere consentire l'utilizzo degli stessi anche come "sottopassi ecologici".
 - il ripristino della vegetazione asportata avvenga con specie autoctone.
 - nei rii con particolare interesse dal punto di vista naturalistico, si richiede che vengano mantenute le sponde ed il fondo in terra, ovvero non sia cementato, se non nei tratti in cui ciò risulti tecnicamente indispensabile, e che non venga estirpata la vegetazione ripariale presente.
 - redigere la relazione archeologica e acquisire il parere della competente Soprintendenza ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42,
 - 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 di acque pubbliche fasciate. Per tale autorizzazione dovrà essere presentata la relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12 dicembre 2005, che costituisce elemento essenziale per le valutazioni di cui all'art. 146 del D.lgs. 42/2004. La relazione paesaggistica dovrà essere trasmessa, oltre agli organi competenti, anche al Servizio scrivente prima dell'approvazione del progetto definitivo, per una valutazione da parte del gruppo di lavoro dell'organo tecnico, delle soluzioni adottate in merito agli aspetti paesaggistici-ambientali emersi nella presente istruttoria ed evidenziati nel presente provvedimento..
 - prevedere interventi di mitigazione e compensazione ambientale che dovranno avere lo scopo di attenuare gli impatti negativi, attraverso la realizzazione di opere puntuali localizzate lungo l'arteria stradale (fasce arboree, siepi arbustive-arboree e sistemazione degli attraversamenti ecc.) ed in prossimità di questa (sistemazione delle scarpate, ecc.), e particolare attenzione progettuale nella definizione dei particolari architettonico-costruttivi. In particolare le scarpate realizzate in funzione della costituzione del sottopasso della ferrovia e dei due scavalcamenti dei canali, in quanto modificazione della morfologia del suolo, dovranno avere uno specifico progetto di sistemazione del verde strettamente collegato al più ampio disegno del verde lungo il tracciato della variante. Nello studio dovrà essere definita la sistemazione e la tipologia di copertura a verde delle scarpate e del rilevato. Si chiede inoltre di valutare, nel tratto di strada che costeggia la recinzione del giardino del castello della Morra, la messa a dimora di una quinta arborea ed arbustiva composta da più tipologie di essenze locali affini a quelle presenti nel giardino;
 - definire in un'apposita cartografia gli interventi di mitigazione e compensazione, di cui al punto precedente mediante la messa a dimora di vegetazione naturale, esplicitando le specie adottate tanto nelle siepi arboree/arbustive miste che nelle fasce arboree e limitarsi, nella scelta di queste, ad essenze caratteristiche della vegetazione potenziale della zona;
 - 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.
 - verificare che non vi sia interferenza con linee elettriche di proprietà della RFI e rispettato il vincolo di coesistenza del Decreto 753/80.

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 opere in progetto interferiscono con due corpi idrici secondari; si ritiene necessario che durante la fase di cantiere siano adottate adeguate modalità di conduzione dei lavori e di organizzazione del cantiere, in modo tale da non compromettere le funzioni biologiche del corso d'acqua.
- La movimentazione degli inerti e gli scavi in alveo devono essere limitati ai periodi strettamente necessari al varo e/o posa dei manufatti di attraversamento del corpo idrico al fine di minimizzare l'aumento di torbidità indotto dalle lavorazioni; allo stesso modo dovrà essere gestito il getto in opera di calcestruzzo.
- 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, a monte e a valle del manufatto, la continuità ecologico-funzionale, del corso d'acqua.
- In fase di cantiere dove, la presenza di macchine operatrici e mezzi di trasporto inerti, possono determinare un aumento della polverosità nel territorio limitrofo alle aree di cantiere; si chiede di adottare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri; a tal fine sarà necessario garantire:
 - una costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non;
 - una copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri;
- Inoltre al fine di limitare i rischi di inquinamento 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;
- 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.
- 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.

Formattati: Elenchi puntati e numerati

Formattati: Elenchi puntati e numerati

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 **22/04/2008** 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 "Variante alla S.P. 122 di Chieri. Circonvallazione all'abitato di Villastellone", localizzato nei Comuni di Santena e Villastellone, proposto dalla Provincia di Torino – Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità, 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
 - adempimenti

che 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: 22/05/2008

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina

MP