

**Provincia di Torino**  
**Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale**

N.30-52637/2008

**OGGETTO:** **Progetto:** SP 186 di Rosta - Collegamento tra il sovrappasso ferroviario e la SS 25 del Moncenisio.  
**Comuni:** Rosta  
**Proponente:** Provincia Torino – Servizio Progettaz. ed Esecuz. Interventi Viabilità II  
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. 406788/2008 del 10/06/2008** e successiva integrazione del **18/07/2008**, 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 data **21/08/2008** 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 **22/09/2008**);
- 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 **03/10/2008**, si è svolta la Conferenza dei Servizi presso via Valeggio n. 5, Torino, convocata ai sensi della L..241/1990 e s.m.i.

**Rilevato che:**

**Finalità dell'intervento**

L'opera in progetto consiste nella realizzazione di una bretella di collegamento tra la SS 25 ed il sovrappasso ferroviario che raccorda la via S. Antonio di Ranverso con la Strada Antica di Buttigliera Alta. Con la realizzazione della bretella verrà alleggerita la viabilità che costeggia l'Abbazia di San Antonio di Ranverso, oggi gravata da significativi flussi di traffico provenienti da Buttigliera e Reano.

L'intervento in progetto completa la viabilità di superamento della ferrovia a suo tempo realizzata per sopprimere i passaggi a livelli presenti nel territorio comunale di Rosta.

**Descrizione dell'area**

Il tracciato si inserisce in un contesto geomorfologico pressoché pianeggiante dove la destinazione d'uso dei suoli è agricola; solo nel tratto terminale di innesto al sovrappasso ferroviario incide un terrazzo morfologico determinando un innalzamento della livelletta stradale.

In prossimità dell'esistente rotonda di innesto sulla S.S. 25 si segnala la presenza di un'area commerciale ed industriale e il primo tratto corre pressoché parallelo ai capannoni esistenti.

Relativamente alle sensibilità ambientali presenti in area ristretta si segnala un campo pozzi ad uso idropotabile gestito da SMAT spa, la presenza di un recettore civile in prossimità dell'innesto con la S.P. 186 e il nucleo storico – monumentale dell'Abbazia di San Antonio di Ranverso.

Sono presenti alcune aree boscate lungo il corso della Bealera di Rivoli, in prossimità del terrazzo morfologico e sulle propaggini dell'anfiteatro morenico che sovrasta l'abitato di Rosta.

**Alternative**

Per la definizione del tracciato sono state confrontate due alternative:

**Soluzione1**

Ricalca la soluzione proposta nel PTC, prevede un nuovo innesto sulla SS 25; tale soluzione prosegue in linea d'aria lungo l'asse principale del sovrappasso ferroviario esistente, collega direttamente la S.S. 25 del Moncenisio con la S.P. 186, determinando un tracciato più corto rispetto alla soluzione 2.

## Soluzione 2

Il tracciato si raccorda con la rotatoria già esistente sulla SS25 di realizzazione ANAS, di conseguenza l'incrocio si posiziona più a est rispetto a quanto previsto dal PTC. Segue un tracciato che presenta 2 flessi principali e risulta meno "diretto" rispetto all'alternativa proposta nel PTC. Interferisce con gli elettrodotti presenti nella zona, i fondi agricoli, la zona a pozzi idropotabili ecc.

### Scelta dell'alternativa

Nell'ambito dell'organo tecnico, valutate le due soluzioni (soluzione 1 del PTC e soluzione 2 del progetto in esame) la soluzione proposta nel PTC è risultata meno impattante da un punto di vista ambientale, ma non fattibile per ragioni tecniche. In sede di Conferenza dei Servizi, a seguito dell'intervento di Anas SpA, la fattibilità del tracciato è stata vista all'interno di una valutazione più ampia, considerando sia la preesistenza della rotatoria sulla S.S. 25 (che verrebbe utilizzata dal tracciato di progetto per risolvere l'innesto con la S.S. 25, mentre con la variante diretta occorre realizzare ex novo una rotonda quasi prossima all'esistente), sia lo sviluppo futuro di opere di messa in sicurezza della strada statale e miglioramento dell'accessibilità al complesso storico dell'Abbazia di San Antorio di Ranverso (prevista un'ulteriore rotonda ed opere di separazione dei due sensi di marcia). Per questi motivi la soluzione n. 2, proposta nel presente progetto, è risultata la soluzione preferibile.

### **Interventi connessi**

Si evidenzia che il progetto può interferire con la realizzazione del futuro prolungamento della linea 1 di metropolitana di Torino, dove in prossimità dell'area di progetto è previsto l'attestamento della linea e il deposito dei convogli.

### **Interventi previsti nel progetto**

Il progetto prevede la realizzazione del collegamento tra il sovrappasso ferroviario e la Strada Statale n. 25 del Moncenisio mediante la realizzazione di un tratto di strada di nuova realizzazione della lunghezza di circa 8,30 metri; la sede viaria sarà del tipo C2 DM 4/11/2001: carreggiata di 9,50 metri totali costituita da due corsie di 3,50 metri ciascuna, e banchine laterali dell'ampiezza di 1,25 metri. Si completerà la sezione stradale con i classici elementi dettati dalle norme, con scarpata a pendenza 1:1 o 2:3.5 a seconda che ci si trovi rispettivamente in trincea o scavo.

A lato delle scarpate sarà previsto l'arginello di 50 cm. per parte e due fossi per il drenaggio ed il recapito delle acque meteoriche. A lato strada, si prevede, inoltre, ancora una fascia di esproprio di un paio di metri per dare la possibilità di poter realizzare una pista ciclabile.

E' inoltre previsto l'attraversamento di un corso d'acqua, che verrà opportunamente deviato per consentire un passaggio dell'opera stradale quasi perpendicolare e quindi un'opera d'arte minima, e di una bealera, dove si rispetterà il franco minimo vigente.

La strada nuova parte da una rotonda esistente sulla S.S. 25 e si innesta sulla strada comunale innestandosi all'inizio della rampa del sovrappasso ferroviario con in incrocio a raso.

Le opere d'arte principali sono determinate dall'attraversamento, con scatolare, di un canale scolmatore delle acque meteoriche provenienti dai territori comunali di Buttigliera Alta e Rosta e dall'attraversamento della Bealera di Rivoli.

### **Dimensioni**

#### Strada di Categoria C2 – DM 4/11/2001

Caratteristiche:

- Lunghezza complessiva del progetto = 830 m
- Larghezza carreggiata = 9,50 m
- Larghezza totale della sezione trasversale = 11 m
- Numero corsie = 2
- Larghezza corsie = 3,50 m (x 2 corsie)
- Banchine laterali = 1,25 m
- Pendenze massima = 15,14 %
- Altezza massima = 4,82 m
- Velocità max prevista = 90 km/h

#### Profilo longitudinale

- un tratto a raso con il piano campagna in prossimità della rotatoria già esistente sulla SS 25 del Moncenisio;
- una rotatoria per collegare la nuova viabilità ad una strada interpodereale
- un tratto in rilevato di altezza variabile da 1 a 3 m;
- alcuni tratti sono caratterizzati dalla presenza di muri in massi;
- in corrispondenza con l'innesto di Via Sant'Antonino di Ranverso la strada è a raso.

#### Rotatoria

Caratteristiche:

- Raggio interno = 16 m
- Raggio esterno = 22 m
- Numero corsie = 2
- Larghezza corsie = 6 m
- Tipo illuminazione = Torre faro

- Velocità max prevista = 30 km/h

#### Attraversamento della bealera di Rivoli

Canale in c.a., con sezione chiusa a scatolare sotto la viabilità.

#### **Movimento inerti**

Totali inerti necessari alla realizzazione dell'opera = 25.725 m3

#### **Cantierizzazione**

Per la realizzazione dell'opera si prevede:

- n.1 cantiere fisso
- superficie totale 500 m<sup>2</sup>
- localizzazione: in prossimità della rotatoria esistente sulla SS 25
- siti di accantonamento dei materiali: in prossimità della rotatoria esistente sulla SS 25

#### **Cronoprogramma dei lavori**

Tempistiche indicate:

- Data presunta di inizio lavori: primavera 2010
- Data presunta di fine lavori: autunno 2010

#### **Considerato che:**

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- ✓ del 19/09/2008 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte
- ✓ del 29/09/2008 della Regione Piemonte, Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino
- ✓ del 03/10/2008 dell'Autorità d'Ambito 3 Torinese - A.T.O.3
- ✓ del 06/10/2008 della Regione Piemonte, Direzione Piemonte, Settore Pianificazione aree protette
- ✓ del 06/10/2008 di Terna S.p.A
- ✓ del 20/10/2008 della Regione Piemonte, Settore Gestione Beni Ambientali.

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 - PTC**

Il collegamento rientra nello schema della "viabilità in progetto" del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n.291-26243 del 01/08/2003, anche se con un tracciato in parte differente, dettato dalla necessità di raccordarsi con la rotatoria già esistente di realizzazione ANAS sulla SS25.

Si evidenzia che la Provincia di Torino ha avviato sulla Collina Inter Morenica Aviglianese (nella quale il Comune di Rosta risulta essere ricompreso) "il Masterplan della Collina Morenica" ratificato con protocollo di intesa Provincia-Comuni (prot n°1131-322211/2006), e che una delle "azioni strategiche" sviluppate, a livello attuativo, è quella della "mobilità sostenibile in ambiente rurale" ovvero quello del completamento della rete ciclabile; considerato inoltre che, d'altra parte, il tracciato proposto in nuova sede viene a essere ricompreso in terreni a buona e eccellente produttività, si richiede come opera di compensazione al nuovo asse viabile, la realizzazione di una pista ciclabile sull'asse esistente della strada per l'Abbazia di S Antonio di Ranverso, dall'Abbazia fino alla statale S.S.25.

##### **PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE**

Il tracciato in progetto è conforme al P.R.G.C. approvato con D.G.R. n.5-955 del 02/10/2000, e successive varianti. Le aree interessate ricadono in ambito urbanistico A3 a destinazione d'uso agricola

##### **VINCOLI AMBIENTALI/TERRITORIALI**

Le aree interessate dal progetto ricadono in:

- Suolo: 1° e 2° classe di capacità d'uso dei suoli (IPLA, 1999), terreni a buona e eccellente produttività (art 4.2.1; 4.2.2 del PTC)
- Acque sotterranee: interferenza con i pozzi idropotabili gestiti dalla SMAT
- Acque superficiali: interferenza con la bealera di Rivoli ed il nuovo scolmatore "SMAT-Progetto di raccolta e smaltimento acque meteoriche nei territori di Buttigliera Alta e Rosta - secondo e terzo lotto"
- Paesaggio:
  - Galassini – DM 1/8/85 "Zona intermorenica aviglianese"
  - Aree di particolare pregio ambientale e paesistico di competenza provinciale art 14.4.1 P.T.C Vigente. "Laghi di Avigliana"
  - Aree di approfondimento con specifica valenza paesistica – Art. 39 del PTR"
- Beni culturali; vicinanza con l'Abbazia di Sant'Antonio di Ranverso
- Linea elettrica AT TERNA

- Vincolo sismico: ai sensi dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003, recante "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" (G.U. n. 105 del 8/5/2003), il Comune di Rosta rientra in zona 4.

## 2.dal punto di vista **PROGETTUALE E TECNICO**:

Per quanto riguarda gli aspetti progettuali, si tratta di un intervento poco esteso e non rilevante, che non richiede la realizzazione di particolari opere d'arte.

Il progetto non fornisce informazioni specifiche in relazione alla fase di cantiere, né ai movimenti terra previsti– se non una sommaria quantificazione del bilancio inerti.

In particolare si evidenziano le azioni di progetto che sono ritenute più rilevanti ai fini della compatibilità dell'intervento:

### Fase di cantiere

- occupazione di terreno per aree di stoccaggio dei inerti di risulta, materie prime e manufatti relativi alla costruzione dell'infrastruttura;
- produzione di polveri sospese;
- emissioni aeriformi provenienti dalle apparecchiature di cantiere;
- innalzamento dei livelli sonori per le lavorazioni di cantiere e per la viabilità;
- possibile sversamento di sostanze considerate pericolose per l'ambiente;
- consumo di risorse non rinnovabili (inerti)
- realizzazione di opere connesse all'attraversamento dei rii e canali interferiti e altre opere d'arte minori di regimazione idraulica.

### Fase di esercizio

- emissioni derivante dal flusso di veicoli in transito;
- aumento del clima acustico dovuto alle emissioni sonore derivanti dalla fase di esercizio del nuovo asse stradale;
- sottrazione permanente di suolo dovuto alla realizzazione dell'asse stradale;
- rilascio di sostanze inquinanti in acque superficiali e/o sotterranee, dovuto dal dilavamento della piattaforma stradale (presenza campo pozzi ad uso idropotabile);
- frammentazione del tessuto agricolo intercluso fra il nuovo asse stradale e la viabilità esistente;

### **Accessi alle strade interpoderali**

Il progetto deve garantire l'attuale accesso ai fondi, pertanto nella successiva fase di progettazione si dovrà valutare il dimensionamento della rotonda, in modo che risulti funzionale per tali accessi o eventualmente prevedere altre modalità di innesto.

### **Interferenza con sottoservizi**

#### Linea elettrica

L'opera in progetto interferisce con l'elettrodotto di proprietà di Terna SpA esecito a 380 kV denominato Leini-Piossasco T 316, nella campata tra i sostegni n.81 e n- 82. A seguito di quanto sopra evidenziato nulla osta alla realizzazione delle opere ai sensi del DM 21/03/88 e s.m.i

#### **Gestione Inerti**

Per quanto riguarda la gestione degli inerti lo studio non considera gli elementi di innovazione introdotti dal D.Lgs. 152/2006 integrato dal D.Lgs. n.4/2008.

Nello sviluppo progettuale dovranno essere favorite soluzioni progettuali che consentano il maggior riutilizzo in loco dei materiali di risulta, sia attraverso la riconfigurazione plano altimetrica dell'area di progetto, sia mitigando l'impatto visivo con l'utilizzo degli eventuali esuberanti per la realizzazione delle opere a verde.

## 3.dal punto di vista **AMBIENTALE**:

L'analisi degli impatti potenziali, siano essi diretti o indiretti, evidenzia possibili interferenze dell'attuale stato di qualità ambientale presente nel territorio oggetto dell'intervento per le componenti: **paesaggio, suolo, acque superficiali e sotterranee, ecosistemi, rumore e la qualità dell'aria.**

### **Paesaggio e beni culturali ed ambientali**

Il sito d'intervento oltre a risultare incluso in un ambito sottoposto a vincolo di tutela paesaggistica poiché riconosciuto di notevole interesse pubblico in quanto ricompreso nel Galassino della "Zona intermorenica avigianese", si configura di estrema delicatezza in quanto posto nelle vicinanze dell'abbazia di Sant'Antonio di Ranverso, complesso religioso che rappresenta uno degli esempi più significativi dell'architettura tardo-medievale in Piemonte, in merito al quale si deve assicurare ogni misura di attenzione mirata a salvaguardarne intatte le significative visuali da immissioni che possano in qualunque modo pregiudicarne l'integrità.

### **Suolo e sottosuolo.**

L'opera in progetto determina una sottrazione permanente di suolo ad uso agricolo (I e II classe di uso del suolo). La realizzazione del tracciato crea un impatto rilevante in quanto determina la formazione di ampi appezzamenti interclusi tra le infrastrutture esistenti e la strada in progetto. Inoltre il nuovo tracciato spezza la maglia fondiaria esistente in alcuni tratti, generando frammentazione degli appezzamenti. Il progetto

definitivo dovrà garantire l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpoderale ed la continuità del reticolo irriguo interferito.

#### **Acque superficiali**

Il progetto esaminato è estraneo alla dinamica fluviale della Dora Riparia. Per contro la nuova viabilità è prevista in un'area in cui i corsi d'acqua minori e le opere idrauliche finalizzate alla gestione del deflusso svolgono un ruolo non secondario.

I rii minori hanno generalmente una circolazione semiperenne, spesso caratterizzata da portate limitate. Nell'area interessata dal progetto sono presenti il Rio Cellino/Chianale, il Rio di Buttigliera Alta e il canale di Rivoli, artificiale. Vi sono poi altri piccoli impluvi che scendono, analogamente al rio Cellino, dalla zona collinare e che a valle della linea ferroviaria si trasformano per lo più in fossi artificiali, con efficienza non sempre ottimale per lo smaltimento delle acque superficiali.

##### Interferenza con il Canale di Rivoli

Il canale di Rivoli è un corso d'acqua artificiale che trae alimentazione dalla Dora Riparia tra S. Antonino e Borgone, molto più a monte di Rosta. Nell'ambito territoriale in cui si prevede di realizzare la nuova viabilità corre in direzione WE da S. Antonio di Ranverso sin oltre la C.na Novero, per poi piegare bruscamente a Sud per 300 m, seguendo l'andamento altimetrico di un modesto rilievo morenico. È collegato con prati e campi sottostanti, tramite un sistema di chiuse e fossi che da esso si dipartono. In alcuni tratti è rivestito sul fondo e sui lati. Negli ultimi anni la diminuzione dell'alimentazione, l'aumento dell'inquinamento delle sue acque all'origine e la diminuita importanza agricola dei terreni serviti, ne hanno grandemente ridimensionato caratteristiche ed utilità, ma rimane comunque importante per le zone servite.

Nel progetto si richiede di indicare tutte le possibili precauzioni e gli accorgimenti tecnici (tenendo anche conto della vulnerabilità delle falde acquifere) da adottare sia durante la fase di cantiere che di esercizio, volti a limitare gli eventuali rischi di contaminazione della falda sotterranea.

##### Interferenza con il Canale scolmatore in fase di realizzazione

Il progetto definitivo dovrà dettagliare con adeguate planimetrie e sezioni l'interferenza del progetto con l'opera del nuovo scolmatore "SMAT-Progetto di raccolta e smaltimento acque meteoriche nei territori di Buttigliera Alta e Rosta - secondo e terzo lotto", risolvendo le intersezioni e limitando allo stretto indispensabile l'artificializzazione del canale.

#### **Acque sotterranee**

##### Interferenza con la falda superficiale

In base alla Carta della soggiacenza della falda idrica superficiale, le cui informazioni sono il risultato dell'attività di ricerca affidata al Dipartimento di Scienze della Terra è indicata la soggiacenza della falda a 0-3 m dal piano campagna.

In sede di Conferenza dei Servizi il proponente ha dichiarato che le modalità di realizzazione delle opere di fondazioni e delle opere in sotterraneo andranno approfondite per non interferire con la falda superficiale.

##### Interferenza con la falda sotterranea

Dall'esame della progettazione è emerso che l'intervento interferisce con le aree di salvaguardia di 3 pozzi a scopo potabile gestiti dalla Smat, ubicati in Comune di Rosta al Foglio 7 particella n. 115 (codici univoci TO-P-04463, TO-P-04464, TO-P-04465), che erogano complessivi 890mila mc medi annui circa

Tali aree di salvaguardia risultano ad oggi definite con il criterio geometrico (circonferenza di raggio pari a 200 m con centro nel punto di captazione secondo quanto previsto dal D. Lgs. n. 152/2006 e dal regolamento regionale n. 15/R dell'11/12/2006).

Occorrerà pertanto nelle successive fasi della progettazione verificare la fattibilità di soluzioni non interferenti o, qualora ciò non fosse possibile, approfondire gli studi idrogeologici anche con riferimento al criterio cronologico e definire le eventuali soluzioni tecniche di protezione nei confronti delle aree di salvaguardia.

Si specifica che ove l'intervento in oggetto comporti invece la delocalizzazione anche di una sola delle opere di captazione, il parere favorevole degli enti competenti (Autorità d'Ambito Torinese ATO3, Regione Piemonte- Settore Pianificazione delle Risorse Idriche - Bilancio Idrico - Disciplina delle autorizzazioni e Provincia di Torino- Servizio Gestione Risorse Idriche) è subordinato alla individuazione certa, prima della approvazione del progetto in esame, di un sito alternativo di approvvigionamento potabile, che garantisca analoghe prestazioni in termini di quantità e qualità dell'acqua erogata, ed individui il soggetto cui competono gli oneri per la realizzazione delle nuove opere acquedottistiche.

#### **Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi**

Il progetto non interferisce con aree di pregio e il tracciato determina l'abbattimento di alcuni alberi costituiti essenzialmente dal genere Robinia in prossimità del terrazzo morfologico. La sottrazione permanente di suolo ad uso agricolo è limitata ad alcune aree marginali, mentre maggiore risulta l'impatto sull'accessibilità e la frammentazione dei campi coltivati. Il progetto definitivo dovrà garantire l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpoderale ed la continuità del reticolo irriguo interferito.

#### **Rumore**

Sono stati individuati 8 ricettori entro una distanza di 150 m dall'opera in progetto.

Non si identificano ricettori di elevata sensibilità nell'ambito indagato.

Si evidenzia la presenza di un unico ricettore a carattere residenzial -rurale, R1, corrispondente ad un edificio che peraltro ospita nelle proprie prossimità anche attività di carattere produttivo (piccola segheria di legname da ardere).

I restanti ricettori corrispondono ad edifici industriali.

#### Tabella ricettori

Ricettore	Descrizione	Distanza min. dall'infrastruttura (m)
R1	Ricettore residenziale a due piani fuori terra, distante 60 m circa dall'opera in progetto	55
R2	Edifici di tipo industriale distanti dall'opera in progetto circa 100 m	100
R3	Edifici di tipo industriale distanti dall'opera in progetto circa 100 m	101
R4	Edifici industriali di due piani fuori terra distanti dall'infrastruttura in progetto circa 150 m	146
R5	Edifici industriali prospicienti all'infrastruttura in progetto e alla S.S. 25 del Moncenisio	30
R6	Edifici industriali di due piani fuori terra distanti dall'infrastruttura in progetto circa 160 m	170
R7	Edifici industriali prospicienti alla S.S. 25 del Moncenisio con presenza di unità abitativa residenziale di due piani fuori terra	63
R8	Edifici industriali prospicienti alla S.S. 25 del Moncenisio	147

I risultati ottenuti dalle simulazioni effettuate dal proponente, non evidenziano situazioni di superamento dei limiti dettati dalla vigente normativa.

Ne consegue che non risultano necessarie specifiche opere di mitigazione.

Sulla base degli elaborati previsionali presentati dal proponente, e delle analisi svolte dal Servizio Qualità dell'Aria e Risorse Energetiche della Provincia, non sono emerse problematiche rilevanti in merito all'impatto acustico indotto dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in progetto.

In ogni caso, considerata la valenza teorica dei livelli di rumore ottenuti, si evidenzia la necessità di eseguire una verifica strumentale delle emissioni sonore una volta raggiunta la fase di esercizio dell'infrastruttura, in modo da verificare l'attendibilità delle simulazioni finora condotte e, nel caso di eventuali criticità residue, individuare tempestivamente le modalità per una loro completa risoluzione.

#### Qualità dell'aria

La realizzazione dell'opera in questione comporta una ridistribuzione dei carichi inquinanti ad oggi esistenti e, in generale, ad una fluidificazione dei flussi di traffico evitando l'attraversamento di aree dove si prevede una valorizzazione e fruizione a scopi turistici.

#### Ritenuto che:

- sono confermate le evidenziate necessità di intervenire al fine di migliorare l'attuale sistema viario di Rosta,
- il contesto di riferimento appare degno della massima attenzione affinché ogni intervento di modifica dello stato dei luoghi sia orientato alla corretta salvaguardia e valorizzazione di un ambito territoriale che presenta indubbe valenze di elevato significato paesaggistico e monumentale e che in proposito l'allontanamento del traffico veicolare dall'abbazia, se opportunamente condotto, può contribuire a migliorare l'attuale situazione viaria,
- tale ipotesi è imprescindibile dall'ubicazione dell'esistente sovrappasso ferroviario,
- sono emerse nell'ambito della procedura alcune problematiche su cui sono necessari ulteriori approfondimenti progettuali, in particolare:
  - ✓ l'interferenza con i tre pozzi idropotabili gestiti dalla Smat SPA, 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. bilancio degli inerti, attraversamenti irrigui, accessi ai fondi, 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
- 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 maggior 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 esuberanti per la realizzazione delle opere a verde.
- verificare la fattibilità del progetto in ragione dell'interferenza con la fascia di rispetto dei pozzi idropotabili, ai sensi e per quanto previsto dalla D.Lgs. 152/06. In particolare l'ATO 3 ha comunicato con nota del 03/10/2008 i requisiti minimi di compatibilità. Si dà atto che attualmente le aree di salvaguardia degli stessi risultano ad oggi definite con il criterio geometrico: circonferenza di raggio pari a 200 m con centro nel punto di captazione. Si invita pertanto il proponente in primo luogo a valutare alternative progettuali alla soluzione proposta nel presente progetto preliminare, al fine di evitare un aumento dei centri di pericolo e possibili rischi di inquinamento della falda captata a scopi idropotabili. Si evidenzia a tal proposito che i n. 3 pozzi risultano indispensabili per assicurare l'approvvigionamento idropotabile di una vasta fascia d'utenza.

- nel caso dette alternative non si rilevassero percorribili risulta necessario, prima di approvare la realizzazione di nuove opere, procedere alla redazione dello studio per la definizione delle aree di salvaguardia dei 3 pozzi esistenti con il criterio cronologico, da effettuarsi a cura del gestore del s.i.i., SMAT S.p.A., e a carico del proponente dell'intervento in oggetto. Da detto studio emergerà la fattibilità o meno di realizzazione della nuova opera viaria rispetto ai vincoli e alle limitazioni d'uso del territorio ricadente all'interno delle aree di salvaguardia imposti dal D. Lgs. n. 152/2006 e dal regolamento regionale n. 15/R dell'11/12/2006. In particolare dovranno essere ridefinite le aree di salvaguardia con il criterio cronologico sulla base di studi appropriati, i cui contenuti sono definiti D.G.R. 102-45194 del 26 aprile 1995 suddividendole in Zona di Rispetto Ristretta (isocrona 60 gg.) e Zona di rispetto allargata (isocrona 180 o 365 gg in relazione alla vulnerabilità intrinseca dell'acquifero captato). Le aree di salvaguardia che saranno individuate dallo studio sopra citato dovranno essere approvate dalla Regione Piemonte - Direzione Pianificazione Risorse Idriche. Conseguentemente il tracciato stradale in progetto dovrà essere mantenuto all'esterno delle Zone di Rispetto Ristretta.

Qualora per ragioni tecniche non fosse possibile variare il tracciato e porlo all'esterno delle Zone di Rispetto Ristretta, si potrà valutare, di intesa con l'A.T.O. n.3 Torinese, la possibilità di rilocalizzare i pozzi in un'area idonea e non interferente con il tracciato. Nel qual caso dovrà essere presentata in tempi brevi la domanda di autorizzazione alla ricerca e concessione a cura del gestore del s.i.i., SMAT S.p.A. e a carico del proponente dell'intervento in oggetto, con allegata documentazione ai sensi della D.P.G.R. n. 10/R del 29/07/2003, al Servizio provinciale competente.

Nel caso in cui il tracciato ricadesse nella fascia di rispetto allargata nel progetto dovranno essere indicati gli accorgimenti previsti per evitare eventuali inquinamenti della falda nel corso dei lavori e in fase di esercizio del progetto.

- Verificare la possibile interferenza dell'intervento in oggetto con la realizzazione del futuro prolungamento della linea 1 di metropolitana di Torino, in quanto in prossimità nell'area di progetto è previsto l'attestamento della linea e il deposito dei convogli
- il progetto definitivo dovrà dettagliare con adeguate planimetrie e sezioni l'interferenza del progetto con l'opera del nuovo scolmatore "SMAT-Progetto di raccolta e smaltimento acque meteoriche nei territori di Buttigliera Alta e Rosta - secondo e terzo lotto", risolvendo le intersezioni limitando allo stretto indispensabile l'artificializzazione del canale.
- prevedere lungo il tratto carrabile il posizionamento di sistemi di dissuasione e tutela per scongiurare il verificarsi di incidenti dovuti all'attraversamento dell'infrastruttura in oggetto da parte di ungulati
- provvedere ad eliminare i tratti di strade resisi inutilizzabili, ripristinando lo stato dei luoghi;
- 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;
- valutare il dimensionamento della rotonda in modo che risulti funzionale anche per gli accessi alle strade interpodereali, in tale valutazione si deve conteggiare anche il traffico di entrata ed uscita dall'area a pozzi idropotabili
- poiché l'opera in progetto interferisce con il canale di Rivoli presente 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. Valutare in accordo con il consorzio irriguo della bealera di Rivoli le soluzioni tipologiche da adottare per l'attraversamento del canale, al fine di non alterare il regime idrico dell'area

- redigere la relazione archeologica e acquisire il parere della competente Soprintendenza ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42,
- predisporre le indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche 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;
- acquisire l'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. La documentazione progettuale di cui sopra dovrà essere redatta facendo puntuale riferimento al DPCM 12 dicembre 2005, entrato in vigore il 31 luglio 2006 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2006, avente per oggetto "*Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio*" di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42", ed essere pertanto elaborata e completa dagli atti cartografici, grafici, fotografici e documentari puntualmente elencati nell'apposito Allegato al citato D.P.C.M., costituenti la cosiddetta Relazione paesaggistica, che costituisce la base di riferimento essenziale per le valutazioni finalizzate al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi degli articoli 159, comma 1, e 146, comma 2, del "Codice dei beni culturali e del paesaggio".
- indirizzare la progettazione definitiva all'adozione di ogni possibile accorgimento mirato a conciliare le ragioni di viabilità con la corretta tutela del paesaggio e dell'immagine del complesso abbaziale, al fine di salvaguardare gli aspetti significativi che caratterizzano il contesto in esame. Si dovranno pertanto prevedere adeguate forme di mitigazione al fine di contenere il più possibile la percezione visiva della nuova infrastruttura in argomento da più punti di osservazione, ad ampio raggio, allo scopo di assicurare un attento e corretto inserimento paesaggistico della stessa in coerenza delle connotazioni che caratterizzano l'unità territoriale nella quale si andrà ad inserire.
- 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 ed in prossimità di questa. Nello studio dovrà essere definita la sistemazione e la tipologia del rilevato e delle scogliere con massi ciclopici. Si chiede inoltre di realizzare una pista ciclabile sull'asse dell'esistente strada per l'abbazia di S. Antonio di Ranverso, che parta dall'abbazia stessa fino alla statale S.S.25, come opera compensativa al nuovo asse viabile.
- in fase di progettazione definitiva, alla luce di rilievi a scala più dettagliata, dovranno essere accertate le eventuali interferenze con ulteriori sottoservizi e/o reti tecnologiche. 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.
- infine si evidenzia che dovranno essere esaminate in fase di progettazione le interferenze delle nuove opere con le tubazioni acquedottistiche e le opere di fognatura. Il soggetto proponente dell'opera dovrà quindi individuare tutte le infrastrutture del servizio idrico esistenti che possono essere interessate dalla nuova opera stradale e precisare gli accorgimenti che intende adottare a proprie spese al fine di salvaguardarne la funzionalità e la sicurezza.

#### **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

- 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;

← - - - Formattati: Elenchi puntati e numerati

- - - Formattati: Elenchi puntati e numerati



- 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 esuberi 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.

### **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 gestione inerte, 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 **3/10/2008** 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:

- di escludere, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art. 10, c. 3 della l.r. 40/98, il progetto "SP 186 di Rosta - Collegamento tra il sovrappasso ferroviario e la SS 25 del

Moncenisio.”, „Proponente:”, localizzato nei Comuni di Rosta , 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
- 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: 20/10/2008

Il Dirigente del Servizio  
*dott.ssa Paola Molina*

MP