

**Determinazione del Dirigente del
Servizio Valutazione Impatto Ambientale**

N. 72-50022/2013

OGGETTO: Progetto: “Progetto di adeguamento del percorso fuoristrada a impianto sportivo di motocross per uso competitivo di terza categoria-Strada Ravetto in Località Tetti Valfrè.”
Comune: Orbassano
Proponente: A.S.D. Orbassano Racing
Procedura: fase di Verifica ex. art. 10 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:

- in data **16/05/2013** l'Associazione A.S.D. Orbassano Racing, Via 4 Novembre n. 9, 10043 Orbassano (TO), ha presentato domanda di avvio della fase di verifica della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 4, comma 4 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 "*Progetto di adeguamento del percorso fuoristrada a impianto sportivo di motocross per uso competitivo di terza categoria-Strada Ravetto in Località Tetti Valfrè.*", in quanto l'attività "competitiva" implica l'attivazione della presente procedura di VIA, rientrante nella categoria progettuale n. 49 dell'Allegato B2 "*Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore e non ricadente neppure parzialmente, all'interno di aree naturali protette*";
- il proponente ha effettuato il pagamento degli oneri istruttori in data **17/10/2013**;
- in data **06/06/2013** è stato pubblicato presso l'Albo Pretorio della Provincia di Torino l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto di cui sopra (allegati alla domanda di avvio della fase di verifica) e dell'individuazione del responsabile del procedimento;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 45 giorni e su di esso sono state presentate le osservazioni in data **22/07/2013** da parte del Comitato Tetti Valfrè, Pro Natura Torino, WWF Piemonte e valle d'Aosta, in relazione alle quali si riportano le controdeduzioni nell'**Allegato 1**;
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con DGP n.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 **09/07/2013** si è svolta la Conferenza dei Servizi, convocata ai sensi della L.241/1990 e s.m.i. presso la sede della Area Sviluppo Sostenibile e Pianificazione Ambientale della Provincia di Torino, c.so Inghilterra n. 7 a Torino, alla quale ha partecipato, in qualità di uditore il rappresentante del Comitato Tetti Valfrè,
- in data **10/07/2013** è stato effettuato un sopralluogo sul sito in esame, al fine di acquisire ulteriori informazioni istruttorie;
- nel corso della Conferenza di Servizi sono state illustrate ai proponenti alcune criticità ambientali. A seguito di tale seduta di Conferenza dei Servizi si è provveduto a comunicare al proponente, con nota del **02/08/2013**, l'elenco delle integrazioni necessarie per il completamento dell'istruttoria;
- con nota del **26/09/2013** è stata concessa, a seguito di richiesta presentata da A.S.D. Orbassano Racing in data 24/09/2013, proroga di 30 giorni per la consegna delle integrazioni richieste.

- Il procedimento è stato pertanto sospeso dal **02/08/2013** – **22/10/2013** data in cui è pervenuta a questa Amministrazione la documentazione integrativa richiesta.
- La documentazione integrativa presentata dal proponente è stata verificata nel corso della seconda seduta della Conferenza dei Servizi svoltasi in data **18/11/2013**.

VISTA la documentazione depositata dal proponente, costituita da:

- PRPL01010001 Tavola- Stato di fatto: inquadramento , planimetria sezioni, particolari
- PRPL02010001 Tavola- Progetto: planimetria, sezioni, particolari costruttivi
- PRPL03010001 Tavola - Progetto – opere di ambientazione: planimetria, sezioni, particolari
- PRPL04010001 Tavola - Progetto – planimetria: calcolo delle aree
- PRRG01010000 Relazione - Studio preliminare ambientale
- PRRG02010000 Relazione - Valutazione previsionale di impatto acustico - Relazione tecnica
- PRRG03010000 Relazione - Relazione tecnica illustrativa del progetto preliminare
- PRRG04010000 Relazione - Elenco delle autorizzazioni
- PRRG05010000 Relazione - Progetto di compensazione in località Gerbido nuovo elaborato
- PRRG06010000 Relazione - Piano di manutenzione nuovo elaborato
- PRRG07010001 Relazione di ottemperanza alle richieste di integrazioni nuovo elaborato

RILEVATO quanto segue in merito alle caratteristiche del progetto e alla sua localizzazione

➤ Ambito d'intervento

- L'area oggetto di studio è ubicata in strada Ravetto nel Comune di Orbassano, risulta compresa tra l'autostrada A55 – Diramazione Pinerolo a Nord e Nord – Ovest e la località Tetti Valfrè a Sud a circa 400 m dalla pista di motocross;
- L'area è ubicata ad una distanza di circa 1 KM in linea d'aria dal Parco Naturale di Stupinigi, tutelato anche come SIC IT 1110004 Stupinigi;
- Le aree circostanti ricadono in una zona agricola con colture in prevalenza di tipo seminativo;
- Il sito attualmente è individuato dal comune di Orbassano ai sensi dell'art. 11 della L.r 32/82 e smi con DD.G.C. n. 118-15/06/2009 e DGC n. 136-14/07/2010, dedicato ad attività sportiva non competitiva di tipo motociclistico.

➤ Vincoli

- l'intervento non insiste su aree gravate da vincoli di natura ambientale di cui al d.lgs. 42/2004 e smi;
- per quanto riguarda la capacità d'uso del suolo, l'area in oggetto ricade in classe II di capacità d'uso ovvero "suoli ad eccellente o buona produttività";
- si localizza in un ambito compreso tra due aree a Parco: Parco del Sangone e Parco di Stupinigi;
- interessa il progetto strategico di Corona Verde 2, per interventi di ripristino e connessioni storiche. Il progetto di Corona Verde 2 prevede un sistema di interventi che qualificano il contesto ambientale e assicurano il completamento di alcune connessioni per la fruizione. L'area in progetto ricade nell'ambito 6: "Ripristino e integrazione delle connessioni storiche tra Sangone e Chisola attraverso il compendio di Stupinigi", per il quale sono riconosciute come criticità ambientali un'alta insularizzazione tra il Parco di Stupinigi (a Sud dell'area di indagine) e la città di Orbassano e la presenza dell'autostrada Torino-Pinerolo come infrastruttura ad alto impatto. Nel programma di intervento per l'ambito in progetto sono previsti interventi per la sistemazione naturalistica spondale e la fruizione ciclopedonale del Sangone – Tratto intermedio. In particolare la via del Ravetto rientra fra i percorsi della fruizione in cui è prevista la realizzazione ex novo dei percorsi ciclopedonali. La realizzazione di tale percorso, valutata in sede di procedura di verifica, non è risultata pregiudicata dall'attività competitiva in progetto;
- l'area non è soggetta a vincolo idrogeologico;
- relativamente alla "*pericolosità geomorfologica e all'idoneità all'utilizzazione urbanistica*" l'area su cui insiste il progetto rientra in classe II. Si tratta di "*porzioni di territorio nelle quali le condizioni di moderata pericolosità geomorfologica possono essere superate mediante l'adozione*

e il rispetto di modesti accorgimenti tecnici a livello di norme di attuazione ispirate al D.M. 14 gennaio 2008 e realizzabili a livello di progetto esecutivo [...]”;

- l’area è interessata dalla presenza di un acquifero superficiale caratterizzato da una soggiacenza compresa tra i 5 e 10 m da p.c. e da una portata pari a circa 10 l/s*m;
- per quanto riguarda la capacità protettiva dei suoli, l’area in oggetto è caratterizzata da valori che variano da moderatamente alti a moderatamente bassi, ma il potenziale di adsorbimento rimane basso in tutta la zona di ubicazione del circuito;
- l’area è interessata da un canale irriguo Arpini alimentato dalla Bealera di Orbassano.

➤ Stato di fatto

- Il Comune di Orbassano con le sopraccitate Delibere di Giunta Comunale ha individuato in località Tetti Valfrè un percorso a carattere permanente, a fini turistici non competitivi ai sensi del comma 3 dell’art. 11 della L.R. 32/1982. L’individuazione di tale percorso è consistito nell’identificazione di due tracciati in un’area ristretta interamente destinata all’attività di fuoristrada, con destinazione urbanistica aderente al suo utilizzo.
 - La superficie su cui insiste l’area perimetrata è pari a 44.822 mq. L’area è delimitata da due macroaree: una, attraversata dal canale irriguo “Arpini”, è caratterizzata da una zona a prato e sterrato di circa 33.000 mq in cui sono definiti i due percorsi fuoristrada, mentre l’altra consiste in un prato di circa 12 mq in cui è possibile parcheggiare le auto.
 - Le caratteristiche attuali dei due percorsi fuoristrada, sono le seguenti:
 - la pista quad amatoriale (percorso 1) ha una lunghezza pari a 510 m ed è caratterizzato dalla presenza di cunette aventi altezza variabile tra 1,20 m e 2,50 m;
 - la pista utilizzata solo da moto da cross a medio –grado di difficoltà (percorso 2), ha una lunghezza pari a 1465 m e le cunette hanno altezza variabile compresa tra 1,5 m e 4,00 m.
- Complessivamente la lunghezza dei percorsi è di 1975 metri (510 +1465).

➤ Opere in progetto

Le opere in progetto sono, in questo caso particolare, le modifiche necessarie per trasformare i percorsi già realizzati ed impiegati ai sensi della L.R. 32/1982, da uso amatoriale non competitivo ad un’attività competitiva di terza categoria eseguita in modo saltuario.

Le attuali piste non necessitano di adeguamento al fine dell’uso competitivo.

L’attività competitiva prevede:

- tre competizioni all’anno;
- una partecipazione di mezzi inferiore a quella utilizzata in fase dilettantistica, in particolare durante gli eventi di gara, i veicoli motorizzati presenti su un circuito saranno:
 - per la pista da quad n. 12;
 - per la pista da motocross n. 20;
- una presenza di un pubblico di circa 150- 200, in occasione delle gare più importanti;
- entrambi i percorsi sono in terra battuta;
- non sono previste competizioni notturne, ma soltanto diurne.

Il progetto pertanto prevede le seguenti modifiche stabilite dalla normativa F.M.I per rientrare nelle competizioni di terza categoria:

1. Individuazione di un’area paddock (parco piloti) di superficie pari a 3.004 mq avente superficie piana e drenante (verrà adeguatamente inerbita), adeguatamente delimitata da una recinzione al fine di garantire la sicurezza sia del pubblico che dei fruitori del circuito. Questa scelta non risulta una disposizione tecnica sportiva per ottenere l’autorizzazione all’uso competitivo dell’impianto, ma una scelta del proponente come ulteriore sistema precauzionale di sicurezza.
2. La realizzazione, relativamente alla logistica, di strutture prefabbricate in legno adibite a locali di servizio per il paddock (78,15 mq adibiti a infermeria, direzione gara, amministrazione, spogliatoio con bagno, locale tecnico e bagno fruibile da disabili) e a locali di servizio per il pubblico (19,76 mq adibiti a bagno fruibile dai disabili e a locale accoglienza). Sarà inoltre predisposto un container vetrato avente la funzione di cabina di cronometraggio (14,4 mq) nella parte nord della cunetta, in prossimità del cancello di partenza. Tale struttura sarà completamente

trasparente al fine di consentire una visibilità a 360 gradi. Predisposizione, nella zona a nord, di un'area per i mezzi di soccorso (75 mq), un'area premiazioni (120 mq) e un parco chiuso (160 mq), un'area da adibire al lavaggio dei veicoli dal fango del circuito, che sarà dotata di due prese d'acqua e caratterizzata da una pavimentazione impermeabile tale da far defluire le acque che verranno raccolte in un serbatoio interrato per il deposito temporaneo. Non sarà realizzata invece nessun'area officina e pertanto non verranno praticate operazioni meccaniche sui veicoli. Inoltre, non sono previste delle zone di deposito di oli e carburanti.

3. Area a parcheggio per una superficie di 2.099,93 mq, inerbata e con pavimentazione salva-prato in polietilene, è caratterizzata da 85 posti auto di cui 5 per disabili.
4. Una recinzione dell'intera area e delle attività all'interno dell'area: zona paddock e pista motocross.
5. Spazi previsti dalla normativa F.M.I. per le gare, quali:
 - ✓ cancello di partenza;
 - ✓ zona di attesa;
 - ✓ zona di soccorso;
 - ✓ traguardo;
 - ✓ area premiazioni;
 - ✓ impianto di irrigazione;
 - ✓ approvvigionamento idrico.

VISTO che nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- in data 08/07/2013 nota di Terna Rete Italiana;
- in data 25/07/2013 nota di Ativa;
- in data 29/07/2013 nota della Regione , Direzione Ambiente, Sostenibilità e Recupero Ambientale, Bonifiche;
- in data 06/12/2013 nota della Società Ativa
- in data 05/12/2013 nota dell'Ente di gestione dell'area protetta dell'Area Metropolitana di Torino.

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:

CONSIDERATO CHE in merito al progetto e ai suoi effetti sull'ambiente - valutato il complesso delle informazioni prodotte - dall'istruttoria condotta è emerso quanto segue:

DAL PUNTO DI VISTA DELLA PIANIFICAZIONE

Piano Regolatore Generale Comunale

Il Comune di Orbassano, con la Variante Parziale n. 23, ha modificato la destinazione d'uso dell'impianto da uso "non competitivo" ad "uso competitivo". In particolare ai sensi dell'art. 43 delle N.d.A. l'area è individuata con il codice "Area 14.4.12" (vedi estratto cartografico del PRGC: TAV. P.3.3) e si prevede nelle N.d.A. la realizzazione di impianti di servizio in relazione allo stesso uso competitivo. Nell'ambito della procedura urbanistica della stessa variante è stata condotta la Valutazione Ambientale Strategica e la Valutazione di Incidenza (V.I.).

Il comune in sede di Conferenza dei Servizi ha evidenziato che qualora l'attività della pista motocross cessasse, il PRGC prevede il ritorno nuovamente a destinazione agricola dell'area.

DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE

Elettrodotto

Gli interventi in progetto, a seguito delle modifiche apportate dal proponente con le integrazioni: ridisegno della sistemazione a verde con la sostituzione di specie di alto fusto con specie arbustive autoctone ad almeno 20 metri dall'asse geometrico dell'elettrodotto, assenza di terreno di riporto

all'interno della sopra citata fascia che vada a ridurre il franco minimo di legge dei conduttori dal terreno e la riduzione dell'area a parcheggio, risultano compatibili con il preesistente elettrodotto ad alta tensione.

Autostrada

Le previste strutture prefabbricate risultano posizionate al di fuori della fascia di rispetto autostradale che è pari a 60 metri. All'interno della fascia di rispetto è posizionato parte del circuito, realizzato esclusivamente movimentando il terreno in situ e verranno messe a dimora specie arbustive autoctone. Al fine di evitare la possibile propagazione di polveri sull'autostrada, oltre all'impianto di irrigazione, si prevede di posizionare, sul lato prospiciente l'autostrada, un'ulteriore rete a tessuto fitto anti-polvere in polietilene sulla recinzione realizzata in rete metallica

Con nota del 06/12/2013 la Società Ativa ha espresso parere favorevole rispetto al progetto integrato, in quanto ha ritenuto recepite le richieste formulate in sede di Conferenza dei Servizi

Canale Arpini

In riferimento alla presenza di tale Canale Arpini e dell'attraversamento dello stesso dal tracciato della pista in due tratti, considerato l'utilizzo ai fini irrigui, è stata prevista, come misura finalizzata a preservare la qualità delle acque, il prolungamento di 15 m dell'intubamento presente nella parte nord del tracciato. Nel progetto è inoltre previsto un piano di gestione delle emergenze per la contaminazione delle acque superficiali dovuta a sversamenti accidentali di oli e carburanti in caso di incidenti.

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

Rumore

Riguardo alla componente rumore: per la stima dell'impatto acustico in questa fase è stato effettuato dal proponente uno studio di valutazione previsionale, in cui sono stati riportati i seguenti approfondimenti strumentali e modellistici svolti negli ultimi anni :

- 1) ottobre 2011 – Nel mese di ottobre è stata predisposta dal proponente una valutazione di impatto acustico associata all'attività attualmente in essere (uso "non competitivo" della pista);
- 2) dicembre 2011 – A cura di Arpa è stato eseguito un monitoraggio acustico sempre durante un uso "non competitivo" della pista;
- 3) aprile 2012 – a cura del proponente è stato eseguito un monitoraggio acustico durante una simulazione di gara.

A seguito degli esiti delle campagne di misura svolte, è emerso che i livelli di rumore previsti risultano conformi ai limiti di immisione acustica imposti dalla classificazione acustica comunale del Comune di Orbassano (BURP 31 del 02/08/07, in cui l'area della pista è localizzata in classe acustica III) ed al limite orario predisposto dal DPR 304/2001.

In sede di Conferenza dei Servizi, tenuto conto che il progetto garantisce il rispetto dei limiti acustici normativi, si è chiesto di studiare delle soluzioni progettuali che possano ulteriormente migliorare il clima acustico e di prevedere una campagna di misure di verifica delle emissioni di rumore stimate nella valutazione tramite modellizzazione matematica, da effettuare, in accordo con i tecnici ARPA, con il centro in piena attività, in prossimità di tutti i ricettori sensibili individuati.

Il proponente ha integrato lo studio acustico riportando:

- l'aggiornamento della classificazione acustica comunale vigente con D.C.C. n. 75 del 30/11/2012 approvata con la Variante n. 23 del piano regolatore che prevede di predisporre la variazione di classificazione acustica dell'area dall'attuale classe acustica III a classe acustica IV,
- le modifiche tecniche dell'impianto avvenute con le integrazioni,
- la simulazione delle viabilità interna di accesso al parcheggio,
- la sorgente paddock, assimilata ad una sorgente parcheggio motociclette.

Nello studio sono modellizzati i seguenti quattro scenari:

- a) Stato di fatto, con modifiche progettuali/integrazioni di cui al punto precedente;
- b) Stato di progetto: ipotesi 1 - TRIBUNA 2.5 m - DUNA 2 m;
- c) Stato di progetto: ipotesi 2 - TRIBUNA 3 m - DUNA 2,5 m;
- d) Stato di progetto: ipotesi 3 - TRIBUNA 3 m - DUNA 2,5 m – BARRIERA 2 m.

In data 27/10/2013 Arpa Piemonte ha effettuato, a seguito della richiesta della C.d.S., una valutazione della compatibilità acustica della pista di motocross in condizioni d'uso competitivo, così come da progetto integrato. Il documento ha evidenziato che, nelle attuali condizioni:

- il limite previsto dal D.P.R. n° 304/2001 è rispettato;
- il limite assoluto di immissione fissato dal D.P.C.M. 14/11/1997, relativo alla classe acustica dove insistono i ricettori (Classe II), è rispettato;
- il limite di emissione della classe acustica III, attuale classe di appartenenza della sorgente emissiva, è rispettato;
- il limite di emissione della classe acustica IV, prevista dalla D.C.C. n. 75 del 30/11/2012, dove insiste la sorgente emissiva, è rispettato;
- i limiti differenziali di immissione, fissati dal D.P.C.M. 14/11/97, non sono applicabili nel caso specifico. Anche nell'ipotesi che tale parametro fosse verificabile per legge, i valori riscontrati, qualora riportati all'interno di un edificio residenziale, non determinerebbero il superamento della soglia di applicabilità del limite stesso.

In sede di seconda Conferenza dei Servizi, considerate le procedure di VIA la sede più opportuna per definire tutti i possibili presidi di riduzione del clima acustico e di contenimento del disturbo acustico, al fine di proteggere il più possibile i recettori, non solo garantendo il rispetto dei limiti di legge, ma anche attenuando il più possibile il fastidio derivante dal rumore prodotto dell'impianto, si è concordato di scegliere lo scenario dell'ipotesi 2: tribuna 3 m - duna 2,5 m, in cui la percezione del rumore, rispetto ai ricettori sarà ottenuta con l'ampliamento della tribuna per il pubblico da 2 m circa a 3 m in altezza e da 2,5 m circa a 4 m in larghezza e prevedendo una duna di confine di circa 2,5 metri con efficienza di 0,5 dB. Rispetto all'intervento d) che avrebbe un ulteriore beneficio acustico di circa 0,5 dB con una barriera di altezza 2 metri sulla tribuna lato ricettori, in quanto la stessa sarebbe maggiormente invasiva da un punto di vista paesaggistico, senza particolari miglioramenti dal punto di vista acustico.

Sempre nell'ambito della seduta di Conferenza dei Servizi il rappresentante dell'Arpa competente in acustica ha informato che le verifiche effettuate da Arpa in data 27/10/2013 hanno confermato il rispetto dei limiti di legge (come classificazione acustica classe IV) ai ricettori e dei limiti previsti del DPR 3 aprile 2001, n. 304 a bordo del sedime dell'impianto. Tuttavia considerato che l'attività competitiva in oggetto è udibile presso i ricettori oggetto di indagine, si è concordato di valutare l'impatto specifico dell'impianto e dell'area paddock con un monitoraggio post-operam ed in seguito definire le mitigazioni necessarie (recinzione con pannelli fonoassorbenti dell'area paddock, mitigazioni acustiche ulteriori al contorno dell'area, ecc..). Si evidenzia che per poter valutare l'incidenza della specifica sorgente paddock serve una misurazione presidiata studiata ad hoc, in quanto il monitoraggio per controllare l'impatto acustico di tutta la pista di motocross nel suo complesso non consente di distinguere le varie componenti.

In merito alla posizione della centralina di monitoraggio per ottemperare alle richieste dell'articolo 5 del D.P.R. 3 aprile 2001, n. 304, la postazione dovrà essere concordata con Arpa, con il supporto del Comune di Orbassano. Tale monitoraggio acustico sarà utilizzato anche per la verifica dell'ottemperanza rispetto agli orari di esercizio dell'impianto (9-18.30) ed all'effettuazione della pausa che deve essere almeno di un'ora durante la fascia oraria 12-15.30. La stessa Conferenza dei Servizi ha ritenuto opportuno che il monitoraggio venga effettuato con modalità in continuo.

Atmosfera

Riguardo alla componente atmosfera:

- sono state effettuate alcune previsioni di impatto provocate dai veicoli (sia motocross che quad) nei confronti dei principali inquinanti di fonte veicolare (CO_2 e NO_x) considerando l'utilizzo del circuito per competizioni;
- nella stima dell'impatto è stato previsto un utilizzo annuale complessivo per competizioni stimato in tre per ognuna delle due tipologie di veicolo (n. 12 quad e n. 20 motocross), i valori di emissione complessivi sono risultati trascurabili, infatti le emissioni prodotte dai motocicli sono risultate non significative rispetto a quelle prodotte dai veicoli che transitano sulla vicina autostrada.

- l'impianto di nebulizzazione per il controllo delle polveri è stato integrato con un sistema di irrigazione fisso, per favorire, soprattutto nei primi anni, l'attecchimento e la crescita degli impianti a verde, ed è stato ritenuto adeguato nell'ambito della Conferenza dei Servizi.

Paesaggio

L'area non risulta vincolata ai sensi del D. Lgs. 42/04 e s.m.i.

L'inserimento paesaggistico-visivo dell'intervento è stato valutato nell'ambito della procedura e si è rilevato che:

- l'area, topograficamente ribassata, risulta visibile dalla viabilità principale posta sul confine nord, mentre è poco percepibile dalla frazione abitata, posta a circa 400 m
- L'intera struttura sportiva si sviluppa planimetricamente senza elevazioni significative; l'unico elemento ad emergere è la struttura prefabbricata in legno di altezza non maggiore di 3 metri, rispetto al piano campagna;
- L'impatto visivo è mitigato con i seguenti elementi di mitigazione paesaggistica:
 - ✓ duna di profondità d'impianto di 8 m, con messa a dimora di specie arboree ed arbustive su tutto il perimetro dell'impianto);
 - ✓ la vegetazione utilizzata sarà costituita da specie autoctone, riferibili alle tipologie forestali caratteristiche dell'area di pianura in cui insiste l'impianto (Quercio-carpinetto planiziale);
 - ✓ I parcheggi per il pubblico e l'area paddock (ad esclusione dell'area lavaggio moto) verranno totalmente mantenuti a prato e permeabili,
 - ✓ gli accessi carrabili saranno inghiaciati, mentre la viabilità di collegamento ai percorsi fuoristrada verrà mantenuta in terra.

Fauna, Vegetazione, Ecosistemi

In merito alla presenza ad una distanza di circa 1 Km in linea d'aria del Parco Naturale di Stupinigi, tutelato anche come SIC IT 1110004 Stupinigi, si precisa che nell'ambito della procedura di VAS (variante parziale n.23), le strutture Regionali competenti hanno espresso con nota del 4/aprile/2013, che *"...considerata la localizzazione della pista, questa non risulta tale da interferire con gli habitat naturali e le specie tutelate dal Sito Rete Natura 2000. Si ritiene inoltre che le eventuali problematiche residue potranno essere opportunamente analizzate nella procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza della Provincia..."*

Nell'ambito della presente procedura è stato coinvolto l'Ente di gestione dell'area protetta dell'Area Metropolitana di Torino, competente per la valutazione dell'eventuale interferenza tra gli habitat del SIC e il progetto in esame. Con nota del 05/12/2013 l'Ente di gestione dell'area protetta ha dichiarato che dall'esame degli elaborati non sono emersi elementi significativi per quanto riguarda le possibile interferenza del progetto in esame con le specie e gli habitat tutelati dal SIC, e pertanto il progetto non necessita di essere sottoposto alla procedura di Valutazione d'Incidenza ai sensi dell'art. 44 della L.R. 19/2009 e s.m.i.

In merito alla sistemazione a verde le integrazioni hanno ottemperato alla necessità di non utilizzare essenze arboreo-arbustive appartenenti a flora alloctona ed inoltre si è provveduto ad elaborare un piano di monitoraggio della fascia verde prospiciente l'impianto sportivo di motocross. Tale piano soddisfa le richieste avanzate nella procedura

In sede di Conferenza dei Servizi si sono valutati gli impatti sulla fauna e si è ritenuto l'impatto non rilevante. L'intervento è recintato su tutti i lati per impedire il passaggio della piccola fauna.

Risorse idriche

I consumi idrici di questa tipologia di struttura sono prevalentemente dovuti all'irrigazione delle aree verdi e dei percorsi con un consumo presunto di 25.000 litri/giorno per due giorni alla settimana. L'entità dell'emungimento massimo ipotizzabile risulta ampiamente inferiore a 50 l/s stabiliti dall'allegato B2 della Lr. 40/98 e s.m.i (cat. 27) per l'attivazione di una procedura di VIA.

Riguardo alla componente risorse idriche l'impianto non produrrà impatti significativi sulle risorse idriche dal momento che l'attività in progetto prevede che :

- le acque reflue prodotte all'interno dell'impianto non verranno immesse nell'ambiente o nella rete fognaria, ma saranno stoccate in serbatoi all'interno del sito e smaltite da una o più ditte esterne;
- per i fabbisogni connessi all'uso civile è previsto l'utilizzo di serbatoi di raccolta delle acque meteoriche;
- per la bagnatura dei percorsi fuoristrada e delle aree a verde verranno utilizzate le acque meteoriche raccolte da due serbatoi di capacità unitaria pari a 1.000 l appoggiati su terra;
- nell'area di parcheggio è stato previsto inoltre un sistema di irrigazione permanente per le opere a verde;
- le ulteriori necessità ad uso non potabile dell'impianto saranno risolte con la realizzazione di un pozzo freatico di approvvigionamento che pescherà dalla prima falda.

L'impatto sulle risorse idriche sarà quindi limitato al prelievo dal pozzo freatico; tale prelievo sarà regolamentato da apposita autorizzazione provinciale.

In riferimento alla presenza del Canale Arpini ed al suo utilizzo ai fini irrigui, è stata prevista, come misura finalizzata a preservare la qualità delle acque, il prolungamento del tratto intubato nella parte nord del tracciato. Il progetto prevede un piano di gestione delle emergenze per la contaminazione delle acque superficiali dovuta a sversamenti accidentali di oli e carburanti in caso di incidenti.

Suolo

Considerato che:

- l'area dell'impianto è già attualmente individuata come percorso a fini turistico sportivi, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 32/1982 dal comune di Orbassano, e si interessa quindi terreni già impattati dal passaggio di motoveicoli;
- la specificità dell'intervento che non prevede una sottrazione della risorsa suolo, in quanto non sono previste, se non in minima parte, impermeabilizzazioni e/o edificazioni. Le superfici impermeabili saranno ridotte alle seguenti:
 - fabbricati (in legno) e marciapiedi intorno ad essi
 - area lavaggio moto
 - area di accoglienza mezzi.

Le restanti superfici in progetto sono tutte previste con materiali permeabili: materiali inerti (pietra, ghiaia, sabbia).

Si ritiene che gli impatti su questa componente siano considerabili nel complesso limitati e compatibili con le opportune opere di mitigazione e compensazione.

Difesa del suolo

L'area di ubicazione dei percorsi fuoristrada è caratterizzata dalla presenza di depositi sabbioso-ghiaiosi e da depositi poco alterati di natura ghiaioso-ciottolosa con la presenza di un acquifero superficiale caratterizzato da una soggiacenza compresa tra i 5 e 10 m da p.c. In merito a tale aspetto relativo al quadro idrografico dell'area, in sede di Conferenza dei Servizi si è valutato che la probabilità che la falda sia interessata da eventi accidentali è nulla, in quanto si prevede l'adozione di tutte le misure necessarie al fine di impedire eventuali sversamenti e l'area di lavaggio dei motocicli, quella più a rischio, verrà adeguatamente impermeabilizzata.

Relativamente alla "pericolosità geomorfologica e all'idoneità all'utilizzazione urbanistica" il progetto rientra in classe II, si tratta di "porzioni di territorio nelle quali le condizioni di moderata pericolosità geomorfologica possono essere superate mediante l'adozione e il rispetto di modesti accorgimenti tecnici a livello di norme di attuazione ispirate al D.M 14 gennaio 2008 e realizzabili a livello di progetto esecutivo...", in sede di Conferenza dei Servizi si è ritenuto che la modifica ad uso competitivo dell'area non comporta varianza idraulica dell'ambito.

Traffico – viabilità

In sede di istruttoria è emersa la previsione sul confine est dell'impianto del collegamento viario "Variante di Borgaretto alla S.P. 143" in progettazione definitiva. Tale arteria di competenza provinciale consentirà nel lungo periodo ad un miglioramento del collegamento dell'area con le principali arterie di comunicazione.

Considerato che, l'ingresso dell'area avverrà su strada Ravetto ed è stato adeguatamente progettato rispetto all'esistente, e all'interno sono previsti parcheggi adeguati alla struttura competitiva, in sede di istruttoria si è ritenuta l'affluenza del traffico indotta dall'uso competitivo compatibile all'assetto viario sia nel breve che nel lungo periodo.

Rischio ambientale

Riguardo al rischio di incidenti ambientali, questo è da escludere in quanto non sono previste all'interno dell'impianto attività che possano in qualche modo alterare l'ecosistema e l'ambiente circostante, in quanto:

- non è previsto lo stoccaggio di pneumatici, di combustibili, di carburanti o di altro materiale pericoloso o dannoso per la salute e l'ambiente;
- non sono previste aree di manutenzione veicoli, dove è più probabile lo sversamento accidentale di liquidi,
- nell'area non sono presenti aziende a rischio di incidente rilevante e pertanto l'attività in progetto non risulta interessata da un potenziale effetto negativo derivato da un'attività industriale a Rischio di Incidente Rilevante.

Gestione dei materiali di scavo/riporto

- per i livellamenti morfologici e la predisposizione delle opere di sistemazione a verde saranno necessari circa 3.900 mc. di materiale ghiaioso-terroso da reperire in loco, rimossi a seguito del movimento terra, non sono previsti scarti in quanto trattasi di materiale idoneo all'utilizzo cui è destinato e pertanto verrà reimpiegato in loco.
- eventuali materiali inerti di scarto verranno smaltiti a norma; poiché non è prevista alcuna demolizione non vi saranno materiali inerti di tale origine; l'insediamento del cantiere produrrà rifiuti di natura civile (servizi igienici isolati con raccoglitore) che verranno smaltiti al di fuori dell'area di cantiere in appositi centri di raccolta.

Mitigazioni

Gli interventi di sistemazione a verde in progetto riguardano:

- una cortina a vegetazione arbustiva e arboreo-arbustiva lungo l'intero perimetro dell'impianto con una profondità media di 8 metri. Le specie arboree ed arbustive proposte appartengono alla tipologia forestale del Quercio-Carpinetto di pianura;
- nell'area a parcheggio è messa a dimora la specie arborea *Acer campestre*, per ombreggiare l'area di sosta;
- l'area tribuna è sistemata a verde con le seguenti specie arboree ed arbustive: *Acer campestre*, *Carpinus betulus*, *Fraxinus excelsior*, *Prunus avium*, *Cornus sanguinea*, *Corylus avellana*, *Crataegus monogyna*, *Euonymus europaeus*, *Prunus padus*, *Hedera helix*. Non sarà possibile mantenere il filare presente attualmente nell'attuale localizzazione, pertanto questo potrà essere trapiantato sulla sua sommità in alternanza alla nuova alberata di *Acer campestre* che sormonterà la tribuna;
- il progetto prevede l'integrazione del sistema di nebulizzazione con quello di irrigazione, come richiesto, come presentato nello schema "Gestione delle acque";
- il progetto prevede il piano di manutenzione (elaborato PRRG06010001 Piano di manutenzione), in cui la gestione del verde è indicata come periodo di garanzia di attecchimento pari a due stagioni vegetative. Al termine di questo periodo la gestione delle aree verdi ricadrà nel programma della manutenzione ordinaria;
- in sede di seconda Conferenza dei Servizi sono state esaminate le integrazioni presentate: le stesse sono risultate congrue rispetto a quanto richiesto.

Compensazione ambientale

L'area su cui insiste il progetto di compensazione ha una superficie di circa 7115 mq ed è formata da una ristretta fascia lineare che costeggia a nord la pista ciclabile (Strada Vecchia Rivalta) e il Torrente Sangone, a est una zona incolta, a sud un'area (degradata, in corso di recupero ambientale) denominata

“Ex discarica Tavella” oggetto di autorizzazione da parte di questa Provincia, a ovest il parco comunale “Ilenia Giusti”, soggetto a bonifica.

Per quanto riguarda le superfici ricomprese nell'area oggetto dell'autorizzazione provinciale relativa alla limitrofa discarica “Ex discarica Tavella” (determinazione n.315-1525997 del 31/12/2007), si è rilevato che è già stato approvato un progetto di recupero ambientale finale, con destinazione a verde dell'area, sulla base degli elaborati tecnici allegati alla domanda per l'esercizio dell'impianto. Tali previsioni progettuali sono vincolanti, ed eventuali modifiche (anche parziali) rispetto a quanto licenziato, dovranno essere preventivamente approvate dal competente Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche.

L'area interessata dalle opere di compensazione ricade nei seguenti ambiti sensibili:

- area contigua al Sistema delle Aree protette,
- fasce PAI: zona A e B,
- l'area interferisce con la fascia dei 150 ai sensi del D.Lgs. n 42/2004 e smi.

Inoltre l'area rientra nel progetto Corona Verde nell'ambito della rete ecologica come area da potenziare dal punto di vista della connettività ambientale.

La compensazione ambientale prevede i seguenti interventi:

- pulizia dell'area da corpi estranei;
- decespugliamento, questa prima pulizia serve a eliminare la vegetazione ormai invasiva al fine prima di poter svolgere al meglio i lavori successivi e poi di rendere fruibile l'area stessa;
- eliminazione della recinzione metallica lungo il confine sud;
- preparazione del terreno alla semina;
- rinfoltimento di una macchia arboreo-arbustiva di *Salix* sp. e *Populus* sp. già esistente, collocata nella parte più centrale dell'area. Con questo intervento si vuole ricreare una piccola macchia arboreo-arbustiva contestualizzata con il contesto paesaggistico ed ecologico dell'area e che permetta inoltre di offrire un rifugio alla fauna (piccola fauna e avifauna);
- rinfoltimento e ampliamento di altre macchie arboreo-arbustive presenti lungo il perimetro nord-ovest dell'area oggetto di compensazione con specie autoctone, con funzione di aumento della vegetazione arboreo-arbustiva all'interno dell'area e pertanto della sua biodiversità e valenza ecologica;
- creazione di macchie arbustive con specie autoctone (*Corylus avellana* e *Frangula alnus*);
- creazione di un filare arboreo di *Acer campestre* lungo il perimetro nord dell'area, in corrispondenza del ciglio della già esistente pista ciclabile (Strada Antica Rivalta).
- rinverdimento dell'intera superficie con specie erbacee formanti un prato polifita costituito dal seguente miscuglio: 25% *Lolium perenne*, 20% *Dactylis glomerata*, 15% *Festuca rubra*, 15% *Poa pratensis*, 15% *Phleum pratense*, 10% *Trifolium pratense*.

Nell'ambito della seconda Conferenza dei Servizi il disegno complessivo dell'intervento è risultato condivisibile, con la richiesta di verificare ancora alcuni dettagli per quanto riguarda:

- la compresenza del progetto della pista pedonale (compensazione a carico di TRM),
- la congruità con gli obiettivi specifici del Contratto di Fiume del Torrente Sangone “Recupero naturalità dell'alveo e delle sponde” e “Riqualificazione ambiti periferici”;
- la conformità con quanto previsto dalla “Direttiva per la definizione degli interventi di rinaturazione di cui all'art. 36 delle norme del PAI” per le fasce A e B del PAI,
- la presenza nel quadro economico del progetto il computo metrico, delle opere di compensazione.

Il richiedente pertanto dovrà predisporre un “progetto definitivo di compensazione” che tenga conto di quanto sopra enunciato e che lo stesso venga poi verificato e approvato da tutti gli enti competenti coinvolti; la Provincia si occuperà di coordinare la verifica.

RITENUTO, sulla base di quanto sopra riportato, di poter concludere che:

- nel complesso, le informazioni prodotte dal Proponente consentono una adeguata comprensione delle caratteristiche del progetto e la valutazione dei principali effetti che l'opera può comportare sull'ambiente, in coerenza con le indicazioni del combinato disposto dell'art. 20 del D.Lgs. n.152/06 e smi e dell'art. 10 della l.r. 40/1998 e smi;

- a seguito dell'esame della documentazione fornita dal proponente, comprensiva delle integrazioni, in base ai risultati dell'istruttoria svolta e a quanto approfondito nel corso delle Conferenze di Servizi, si ritiene che l'intervento per lo svolgimento di manifestazioni sportive competitive di motocross, sia da considerarsi compatibile con l'assetto ambientale, e pertanto possa, ai sensi dell'art. 10 comma 3 della l.r. n. 40 del 14/12/1998 e s.m.i, essere escluso dalla fase di valutazione di impatto ambientale, a condizione che l'esecuzione degli interventi previsti e l'esercizio dell'attività avvengano nel rispetto della specifica normativa di settore e delle misure ed accorgimenti individuati e proposti nello studio preliminare ambientale, nonché nell'ottemperanza delle prescrizioni e condizioni contenute nel presente atto.

PRESCRIZIONI PER LA REALIZZAZIONE/GESTIONE DELL'OPERA

Autorizzazioni

- Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere trasmesse dal richiedente alle Società ATIVA tre copie del progetto definitivo per il rilascio dell'autorizzazione prevista dall'art. 26 del Codice della Strada.
- In merito alla interferenza con la fascia dell'elettrodotto l'opera in progetto, da considerarsi come ampliamento dell'attuale percorso fuoristrada, deve necessariamente risultare compatibile con il preesistente elettrodotto, in particolare, dovrà essere rispettata la vigente normativa in materia di distanze tra terreno e conduttori del D.M. del 21 marzo 1988 (in S.O. alla G.U. n. 79 del 5/4/1988) e successive modifiche ed integrazioni, recante norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne. In particolare si chiede di garantire in ogni tempo al personale ed aventi causa l'accesso al fondo per la sorveglianza e la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'elettrodotto. I conduttori di energia sono costantemente mantenuti ad una tensione di 220.000 Volt e l'avvicinarsi a d essi, sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili, a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di Legge (art. 83 del D.Lgs. 9/4/2008 n. 81, e relativa tab. 1 dell'allegato IX), anche tenuto conto delle oscillazioni dei conduttori dell'elettrodotto, costituisce pericolo mortale. Si avverte che i sostegni della linea elettrica sono dotati di impianto di messa a terra, realizzato in conformità a quanto previsto dalle leggi vigenti nell'ambito della costruzione ed esercizio di elettrodotti ad alta tensione, che potrebbe drenare nel terreno correnti elettriche in seguito a guasti e/o scariche di origine atmosferica. Pertanto l'installazione della recinzione metallica in vicinanza dell'elettrodotto, seppur di altezza ridotta di 2,2 metri, può costituire rischio di incolumità per le persone. Si consiglia quindi l'arretramento di 20 metri dall'asse geometrico dell'elettrodotto. Ogni responsabilità per danni diretti o indiretti alle persone o alle cose, derivanti dall'inosservanza delle norme e cautele sopra richiamate, saranno esclusivamente a carico dei responsabili e degli esecutori dell'opera in progetto. Si evidenzia che l'Unità Impianti Torino-Strada del Drosso 75 10135 Torino, rimane a disposizione per eventuali ulteriori informazioni.
- L'impianto rientra tra le attività sportive quindi ai sensi dell'art. 2 della L.R. 48/93 l'autorizzazione di eventuali scarichi (al momento non previsti in progetto) è di competenza del Comune. Per quanto riguarda le acque meteoriche, tenuto conto del fatto che nel sito non vengono svolte attività di cui all'art. 7 del D.P.G.R. 1/R del 2006, le modalità di raccolta e eventuale trattamento devono essere sottoposte a quanto previsto dall'art. 3 del medesimo D.P.G.R. ed in particolare a quanto eventualmente previsto dal regolamento comunale.
- Dovrà essere presentata **entro 60 giorni dalla ricezione del presente provvedimento** l'istanza di concessione per l'uso delle acque sotterranee presso il servizio Risorse Idriche della Provincia di Torino.

Progetto

- Il progetto dovrà essere realizzato conformemente alla documentazione progettuale presentata, ivi incluse le misure di mitigazione e compensazione previste, fatto salvo quanto esplicitamente previsto dalle prescrizioni inserite nel presente provvedimento; qualsiasi modifica sostanziale a tali previsioni dovrà essere sottoposta al riesame del servizio Valutazione di Impatto Ambientale.

- Il Comune di Orbassano, in qualità di Autorità competente all'autorizzazione edilizia sul progetto in oggetto, è tenuta a vigilare sul rispetto delle prescrizioni, così come recepite nel provvedimento di autorizzazione, e a segnalare tempestivamente al presente Servizio VIA eventuali inadempimenti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i.
- Si dovrà sostituire la specie arbustiva *Hedera helix* prevista in progetto (essendo predominante e non adeguata al tipo di sistemazione in progetto) con altra specie autoctona.
- Dovrà essere predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale, sulla componente rumore, secondo contenuti e modalità da concordarsi con Arpa dipartimento di Torino, al fine di verificare l'efficacia delle misure mitigative previste ed eventualmente predisporre di aggiuntive sulla base degli esiti del monitoraggio.
- Dovranno essere concordate con il Comune e con ARPA posizioni significative presso le quali effettuare le rilevazioni fonometriche come previsto dal D.P.R n° 304/2001. Le rilevazioni, come richiesto dalla Conferenza dei Servizi dovranno essere effettuate in continuo almeno per il primo anno di attività.
- Dovrà essere eseguita una valutazione fonometrica dell'impatto acustico post-operam, con particolare attenzione alle emissioni acustiche dell'area paddock, che viene utilizzata per scaldare i motori. A seguito di tale valutazione ci si riserva di richiedere l'installazione di barriere acustiche per confinare tale area. Le modalità di esecuzione di tale valutazione dovranno essere concordate con ARPA Piemonte.
- Dovrà essere prevista e conservata in buono stato la dotazione di materiali adsorbenti per l'immediato intervento in caso di sversamenti di carburante e/o oli così come previsto dal progetto.
- Nelle more del rilascio della concessione per l'utilizzo delle acque sotterranee sopra richiamata qualsiasi attività della pista dovrà essere supportata con apposite bagnature per il controllo delle polveri mediante acqua fornita dall'esterno.
- La sistemazione delle aree mediante tutte le opere a verde previste dal progetto dovrà essere effettuata entro la prima stagione vegetativa utile (primavera 2014), a conclusione degli interventi dovrà essere inviata una breve relazione alla Provincia, al Comune di Orbassano e all'Arpa e a partire dalla data di consegna della relazione dovrà essere applicato il piano di manutenzione previsto dal progetto.

Area di compensazione

Dovrà essere presentato, **entro 60 giorni dalla ricezione del presente provvedimento**, alla Provincia di Torino, al Comune ed all'Arpa, un progetto dettagliato per la realizzazione dell'intervento previsto, che contenga i seguenti elementi/criteri:

- Le compensazioni a verde proposte dovranno ricadere su particelle catastali esterne al perimetro della discarica denominata "Ex discarica Tavella"; l'estratto della mappa catastale (1:1000) con l'individuazione dei mappali interessati (in tutto o in parte), evidenziando il limite dell'area oggetto degli interventi, onde consentire la verifica puntuale rispetto la determinazione n.315-1525997 del 31/12/2007.
- In accordo con gli obiettivi specifici del Contratto di Fiume del Torrente Sangone "Recupero naturalità dell'alveo e delle sponde" e "Riqualificazione ambiti periferuali" e in accordo con quanto previsto dalla "Direttiva per la definizione degli interventi di rinaturazione di cui all'art. 36 delle norme del PAI" per le fasce A e B del PAI, si richiede di prevedere, nell'area di compensazione individuata, un bosco periferuale plurispecifico. Tale formazione boscata dovrà comprendere almeno le fasce A e B del PAI. Tale soluzione, oltre ad essere maggiormente compatibile con l'ambito fluviale di riferimento, ha inoltre il vantaggio di richiedere cure manutentive molto ridotte, fatta eccezione per i primi anni necessari all'affermazione del popolamento, a differenza del prato che richiede sfalci periodici in un'area, come quella in esame, dove abbondano le specie esotiche invasive, alcune delle quali anche allergeniche (*Ambrosia artemisifolia*). In particolare, almeno all'interno delle fasce A e B si richiede la messa a dimora di almeno una decina di specie autoctone arboree e arbustive.

- Trattandosi di un'area caratterizzata da suoli molto rimaneggiati, anche a seguito delle passate attività che hanno interessato l'area, si richiede il reperimento di dati sulla profondità della falda e l'esecuzione di rilievi pedologici che consentano l'individuazione delle specie più appropriate anche in relazione alle condizioni stazionali, al fine di non rischiare il fallimento dell'impianto.
- Le specie dovranno essere sia pioniere (a rapida crescita) sia appartenenti alle formazioni definitive (ad affermazione più lenta ma a lungo termine). In particolare tra le specie pioniere, se compatibile con la profondità della falda, si richiede di utilizzare, come specie dominante, il pioppo bianco (*Populus alba*) che garantisce un ombreggiamento in tempi rapidi, con maggiori possibilità di contrastare l'ingresso delle specie esotiche invasive, mentre si chiede di evitare l'utilizzo di *Salix alba* (fatta eccezione per quello già presente nell'area che chiaramente non andrà tolto) in quanto costituisce formazioni molto aperte. Le piante dovranno essere originarie della pianura padana, ove possibile, occidentale. Se tra le specie potrà essere inserito il pioppo nero (*Populus nigra*) dovrà essere posta particolare cura nell'utilizzare il pioppo nero autoctono, non ibridato con specie americane. L'utilizzo delle specie più propriamente riparie avrà successo solo se la falda non risulterà particolarmente profonda: a seguito di riporti di materiali il piano di campagna potrebbe infatti essere troppo lontano dalla falda.
- Così come previsto dal progetto dovranno essere conservate le specie autoctone già presenti nell'area. Il sesto d'impianto dovrà essere il più possibile fitto, non superiore a 3 m x 3 m. Si richiede che la manutenzione sia protratta per tutto il tempo necessario all'affermazione certa dei popolamenti, quindi se necessario anche superiore agli anni indicati in relazione.
- Al fine di rendere il popolamento il più naturale possibile si chiede di non prevedere o comunque di ridurre al minimo gli interventi di potatura. Il bosco così costituito potrà in futuro rappresentare un nucleo di diffusione di specie autoctone anche nelle aree circostanti in cui ad oggi prevalgono le specie esotiche invasive.
- Sia garantita la puntuale bagnatura delle specie di neo-impiantato sull'area adibita a compensazione ambientale non solo durante la prima stagione vegetativa ma estendendo tale pratica all'intero periodo di garanzia di attecchimento coincidente con la seconda stagione vegetativa. L'operazione darà alle essenze arboreo-arbustive impiantate maggiori probabilità di sopravvivenza.
- Effettuare un aggiornamento del quadro economico del progetto con il computo metrico delle opere di compensazione comprensive delle integrazioni contenute nel presente documento.

Il Comune sentita la Provincia, l'Arpa e eventuali altri soggetti competenti, dovrà esprimere il proprio assenso alla progetto definitivo. L'intervento di compensazione dovrà essere completato entro il 31 dicembre 2015.

ADEMPIMENTI

All'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino, per il primo anno di attività competitiva, dovranno essere comunicate le date di svolgimento delle gare (con almeno 10 gg di anticipo), onde permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase operativa dell'intervento, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 40/98. Le prescrizioni presenti nel presente provvedimento, a seguito di quanto rilevato da Arpa (post-gara) nel sito interessato dalla competizione, potranno essere modificate e/o integrate con ulteriori indicazioni/prescrizioni.

Il presente provvedimento concerne esclusivamente gli aspetti di competenza tecnica ed istituzionale in materia di compatibilità ambientale dell'intervento in oggetto, e non entra nel merito dell'adozione di eventuali provvedimenti tecnici relativi a garantire la sicurezza e la pubblica e privata incolumità, sia in fase di preparazione che di esercizio delle opere, rimanendo salvi i diritti e gli interessi di terzi, nonché le competenze di altri Organi, Amministrazioni o Enti.

VISTI

- le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e smi;
- i contenuti delle relazioni tecniche inviata da ARPA - Dipartimento di Torino;
- i verbali delle riunioni della Conferenza dei Servizi svoltasi in data **09/07/2013** ed in data **18/11/2013** 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;
- le osservazioni presentate in data **22/07/2013** da parte del Comitato Tetti Valfrè, Pro Natura Torino, WWF Piemonte e valle d'Aosta, in relazione alle quali si riportano le controdeduzioni dell'**Allegato 1** al presente atto;
- la l.r. 40/98 e smi "*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione*;
- il D.Lgs. n. 152/2006 "*Norme in materia ambientale*" e smi;
- il D.Lgs. 42/2004 e smi;
- il 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 T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. n. 267 del 18/8/2000 e dell'art. 35 dello Statuto Provinciale.

DETERMINA

1. 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 e smi, il "*Progetto di adeguamento del percorso fuoristrada a impianto sportivo di motocross per uso competitivo di terza categoria-Strada Ravetto in Località Tetti Valfrè.*" presentato dall'Associazione A.S.D. Orbassano Racing, Via 4 Novembre n. 9, 10043 Orbassano (TO) dalla fase di valutazione (art. 12 della l.r. 40/98 e smi) subordinatamente alle condizioni espresse in premessa:
 - *Prescrizioni per la realizzazione/gestione dell'opera*
 - *Adempimenti*
2. 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.
3. Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data: 06/12/2013

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina
firmata in originale