

ATTO N. DD 3042

DEL 18/06/2021

Rep. di struttura DD-TA0 N. 172

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

DIREZIONE DIPARTIMENTO AMBIENTE E VIGILANZA AMBIENTALE

OGGETTO: OGGETTO: Istruttoria della fase di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/06 e s.m.i. e dell'art.10 della L.R. 40/98 e s.m.i. relativa al progetto denominato "Tronco A6 Torino-Savona - Realizzazione della variante est di Carmagnola I lotto"
Comune: Carmagnola
Proponente: Autostrada dei Fiori S.p.A.
Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Premesso che:

- In data 19/2/2021 il proponente Autostrada dei Fiori S.p.A. ha presentato domanda di avvio della fase di verifica della procedura di via ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/06 e s.m.i. e dell'art.4 comma 4 della l.r. 40/98 e s.m.i. relativamente al progetto indicato in oggetto.
- L'istruttoria risulta di competenza della Città Metropolitana di Torino in quanto il progetto ricade nella categoria B2.28 della L.R. 40/98 e s.m.i..
- In data 01/03/2021, con nota prot. n. 24166/TA0-O4 è stata inviata la "Comunicazione di pubblicazione della documentazione e avvio procedimento". Nei 45 giorni successivi a tale nota non sono pervenute Osservazioni da parte del pubblico interessato.
- Per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'Organo Tecnico, istituito con D.G.P. 63-65326 del 14/4/99 e s.m.i. L'istruttoria è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'Arpa e con i contributi forniti dai componenti dell'Organo Tecnico.

Rilevato che:

- Il progetto in oggetto consiste nella realizzazione di una strada extraurbana secondaria (cat. C1), da realizzarsi ad est dell'abitato di Carmagnola e immediatamente a ovest dell'Autostrada A6 Torino-Savona. Il previsto tracciato si sviluppa in direzione nord-sud andando a creare un collegamento tra l'Autostrada A6, la S.P. n°129 di Carmagnola e la S.P. 661 delle Langhe.
- L'istruttoria tecnica condotta ha evidenziato, relativamente al progetto proposto, quanto di seguito elencato:

dal punto di **vista amministrativo/autorizzativo:**

Il progetto in esame si colloca nell'ambito di in una Convenzione approvata con deliberazione di Consiglio Metropolitan n. 2541 del 20 marzo 2019 per il *“Finanziamento e realizzazione della Variante Est di Carmagnola – I Lotto di adduzione all’esistente casello di Carmagnola sull’autostrada dei Fiori – Tronco A6 Torino- Savona”*, in cui all’art. 8 la Città Metropolitana di Torino si è presa l’impegno ad acquisire nel proprio demanio strade l’opera e le aree espropriate, nonché farsi carico della ordinaria gestione, previo collaudo e trasferimenti patrimoniali, con giusto verbale di consegna dell’opera eseguita.

Il progetto si configura altresì come variante, limitatamente al Lotto 1, del progetto complessivo *“Circonvallazione esterna all’abitato di Carmagnola” – Collegamento esterno tra la SR n. 20 del “Colle di Tenda e della Valle Roja”, la SP n. 393 “di Villastellone” e la SP n. 661 “delle Langhe”*. Tale progetto a cura dell’ufficio Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino era stato sottoposto nel 2007 a procedura di VIA, ai sensi e per gli effetti dell’art.12 della L.R. n. 40/98, e successivamente approvato con giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni emanato con DGP n.65-28718 del 28/07/2009. L’efficacia di tale provvedimento risulta tuttavia scaduta poiché non è stata presentata istanza di proroga nei tempi previsti dal provvedimento (cinque anni dalla data di pubblicazione all’albo provinciale del provvedimento conclusivo).

Per quanto concerne i vincoli pubblicistici il progetto non ricade in aree vincolate.

Nel corso dell’istruttoria, oltre ai pareri ricompresi e sintetizzati nel presente provvedimento, pervenuti dagli uffici della C.M. e dell’Arpa, facenti parte dell’Organo Tecnico per la VIA, sono pervenuti i seguenti pareri dai soggetti competenti in materia ambientale che si trasmettono in allegato al presente provvedimento:

- nota prot. n. 4433 del 15/3/2021 della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città metropolitana di Torino ;
- nota prot 14046/2021 della Regione Piemonte - Settore Tecnico Regionale;
- nota prot 40694 del 9/4/2021 della Regione Piemonte - Settore Territorio e Paesaggio
- nota prot. n. 23345 / 2021 del 16/6/2021 della Città di Carmagnola.

La Variante generale al Piano Regolatore Generale vigente della città di Carmagnola adottata con deliberazione C.C. n. 4 del 23/01/1992 e successivamente modificata con deliberazioni consiliari n. 85 in data 20/12/1993, n. 58 in data 26/06/1997 e n. 59 in data 5/06/1998 è stata approvata con deliberazione della Giunta Regionale 28 settembre 1998, n. 21-25536.

il PRGC già nel 1998 ipotizzava e riportava il progetto delle bretelle di collegamento a fianco della A6. Tale collegamento viene segnalato come orientamento strategico della scelta di piano, nell’ottica della liberalizzazione del tracciato autostradale.

Per quanto concerne la compatibilità con il PTC2 della CMTo il tracciato si discosta in parte dalla previsione riportata alla tavola Tavola 4.3 – Progetti di viabilità del PTC2 vigente (2011), e altresì riproposta nella Proposta tecnica di progetto preliminare adattata con Decreto della Sindaca metropolitana n. 35-2021 del 2 aprile 2021, inoltre "la sezione tipo prevista per il tracciato della variante è solamente di categoria C1 (extraurbana secondaria) e, a differenza del progetto del 2009, non sono dunque previsti tratti di categoria B (extraurbana principale)". Nella porzione nord, il tracciato attraversa un ambito individuato dal PTC2 come strategico per l’elevata vocazione manifatturiera, nonché polo sul quale investire per riqualificare e consolidare il sistema manifatturiero provinciale. L’articolo 39 comma 2 del PTC2 prevede che tracciati non conformi a quelli di cui alle tavole del Piano medesimo non diano luogo a varianti al PTC2 ove garantiscano comunque le funzioni assicurate dai tracciati oggetti del Piano.



Città metropolitana di Torino

- dal punto di vista tecnico

Progetto

Il tracciato viario in progetto si sviluppa in direzione nord-sud per una lunghezza di poco superiore ai 3 Km, per buona parte in affiancamento alla autostrada A6 Torino-Savona, con sezione stradale interamente di tipo "C1" (strada extraurbana secondaria) e pertanto con larghezza minima di 10,50 mt, ed intersezioni a rotatoria che realizzano la cucitura con il tessuto viario esistente. Nello specifico la planimetria di progetto prevede la realizzazione di un nuovo arco viario tangente sul lato orientale al perimetro urbano dell'abitato di Carmagnola. La nuova viabilità, una volta superato il centro abitato, si mantiene con andamento pressoché rettilineo e parallelo al tracciato autostradale dell'A6 Torino Savona, raggiungendo la statale S.P.661 "delle Langhe" dopo circa 3.2 km. La nuova infrastruttura è stata suddivisa in tre tronchi separati da intersezioni gestite a rotatoria che realizzano la connessione con il tessuto viario esistente. Nel tratto in affiancamento all'autostrada, le interferenze con le viabilità che sovrappassano l'A6 vengono risolte con l'inserimento di 4 scatolari e con il prolungamento delle rampe di accesso ai cavalcavia. Il sistema viario intersecato con la realizzazione di 4 rotatorie è il seguente:

- 1) Collegamento con A6 -Torino-Savona
- 2) S.P. 129 - Via Poirino
- 3) Via Parrucchetto
- 4) S.P.661 "delle Langhe", in prossimità della frazione Cavalleri-Fumeri

La Direzione Coordinamento Viabilità 1 della CMT0 nel parere prot. n. 32477/2021 (agli atti) evidenzia come il progetto presentato rappresenti l'aggiornamento, in forza della sopra richiamata Convenzione del Lotto I della Variante Est di Carmagnola e come nella documentazione progettuale esaminata si riscontri un raffronto tra il progetto del 2009 e quello proposto dalla Società proponente. Tuttavia la documentazione depositata viene ritenuta insufficiente per considerazioni complete viabilistiche e che pertanto nel prosieguo dell'iter autorizzativo per esprimere il parere di competenza si rendono necessarie integrazioni come più avanti descritte.

Cantiere

Per quanto riguarda la fase di cantiere ed in particolare la gestione delle terre e rocce da scavo il progetto prevede il riutilizzo delle terre e rocce provenienti dagli scavi dei lavori di costruzione dell'infrastruttura, definendo le possibilità di impiego delle stesse come sottoprodotti o nell'ambito di attività di recupero. Il fabbisogno dell'opera è stimato in 94.395 mc, calcolato al netto dei materiali provenienti dagli scavi e riutilizzabili, per il quale è necessario prevedere un approvvigionamento da siti esterne (cave). Il materiale proveniente dagli scavi è stato stimato in 34.495 mc (per caratteristiche geotecniche è previsto il recupero di 8.578 mc). Il terreno vegetale sarà totalmente riutilizzato in cantiere. Non è previsto il confezionamento in cantiere di pavimentazioni e calcestruzzi: pertanto si ricorrerà a impianti autorizzati esterni e il fabbisogno non necessita di specifico approvvigionamento.

Dal punto di vista ambientale

Nel corso dell'istruttoria dalla relazione preliminare ambientale e dai contributi pervenuti è stato possibile delineare il seguente scenario di base nonché i potenziali impatti.

Atmosfera

Le emissioni legate all'intervento riguardano:

- polveri ed inquinanti dalle lavorazioni, dai movimenti terra e dai macchinari in fase di cantiere;
- inquinanti da traffico in fase di esercizio dell'infrastruttura derivanti dalla circolazione dei mezzi sulla rete.

Acque

L'area di intervento non interessa corpi idrici, ma esclusivamente il reticolo idrografico minore costituito da fossi drenanti ed irrigui la cui funzionalità dovrà essere mantenuta. Si segnala, tuttavia, che a est del tracciato

scorre il Rio San Pietro (il tratto più vicino al progetto risulta a circa 170 m), la cui fascia fluviale risulta prossima al progetto e che potrebbe subire impatti nella fase di cantiere.

Per quanto concerne le acque sotterranee la soggiacenza della falda idrica a superficie libera del territorio in corrispondenza del tracciato di intervento è prevalentemente tra i 5-10 m, ad eccezione di un tratto a sud in cui risulta tra 0-5m.

Territorio

Dalle Banche Dati consultate si evince che:

- l'area sulla quale insiste il progetto non ricade in vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923, della L.R. 45/1989 e della Circolare del Presidente della Giunta Regionale n. 4/AMD del 2012;
- a seguito dell'evento alluvionale del 1994, un tratto della Variante in progetto, quello più a nord, è stato interessato da allagamenti localizzati in parte contenuti/limitati dalle strutture viarie esistenti (Autostrada Torino-Savona, svincolo autostradale, S.P. 129);

Tra gli elaborati tecnici messi a disposizione mancava la relazione geologica non è quindi stato possibile esprimere alcuna valutazione in merito agli aspetti geologico-geotecnici connessi alla realizzazione delle opere.

Suolo

Per quanto riguarda il suolo le aree interferite ricadono in classe II di capacità d'uso del suolo secondo le indicazioni del PTC2.

L'area di intervento è caratterizzata da aree a elevato interesse agronomico (tavola P4 del PPR).

Si stima la sottrazione di quasi 61.000 mq di terreno permeabile. In fase di cantiere saranno realizzate tre aree destinate al cantiere, di 14.318 mq complessivi.

Biodiversità

Per quanto concerne il PTC 2 l'area è ricompresa all'interno di un' "Area agricola in cui ricreare connettività diffusa", ovvero in "Area di riqualificazione ambientale" di cui all'art. 42, c.10 delle NTA le quali costituiscono gli ambiti in cui sviluppare azioni per assicurare e ricostruire connessioni ecologiche, nonché ricreare connettività anche minime (ad es. siepi e filari) al fine di ristabilire il corretto equilibrio tra città e campagna.

Il tracciato dell'opera in progetto interferisce con alcuni filari di Robinia pseudoacacia all'altezza dell'innesto con la S.P. 661, e con dei pioppeti (impianti per arboricoltura da legno) all'altezza dell'intersezione con Via Ceresole.

Per quanto concerne l'analisi degli impatti sulla fauna la stessa risulta carente, infatti pur concordando che la permeabilità ecologica della zona non subirà grandi variazioni, poiché il nuovo tratto stradale si sviluppa parallelamente all'autostrada già esistente, si ritiene che tutte le indicazioni contenute nella D.G.P. n. 65-28718 del 28/7/2009, relative alla problematica degli incidenti con la fauna selvatica e quindi con la necessità di aumentare la connettività ecologica, abbiano ancora la loro valenza.

Paesaggio

L'area interessata dall'intervento non risulta soggetta a tutela ai sensi della Parte III del D.Lgs. 42/2004, tuttavia l'area di intervento ricade in ambito qualificato dal PPR come "area di elevato interesse agronomico" (art. 20 delle NdA del PPR), inoltre viene qualificato nella tavola P5 del PPR come *Core areas*, ovvero come nodo principale ecologico, in quanto ricco di habitat naturali protetti.

Il PPR persegue i seguenti obiettivi: salvaguardia attiva dello specifico valore agronomico del paesaggio, protezione del suolo dall'impermeabilizzazione e mantenimento dell'uso agrario delle terre.

La Soprintendenza rileva come le opere in progetto siano a suo giudizio in parziale contrasto con tali indirizzi di qualità paesaggistica del PPR.

Rumore

Il piano di classificazione acustica del comune di Carmagnola è stato adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 28 del 02/03/2006. L'area di intervento rientra principalmente in Classe III – Aree di

tipo misto e parzialmente in *Classe IV – Aree di intensa attività umana e V – Aree prevalentemente industriali.*

Per porre rimedio ai superamenti stimati, vista la distanza dei ricettori dal tracciato stradale in progetto, il proponente stenderà asfalto fonoassorbente su tutti i tratti della bretella ad eccezione delle rotonde; tale mitigazione risulterebbe, per le stime, sufficiente a garantire il rispetto di tutti i limiti normativi.

Considerato che:

-Dal punto di vista tecnico siano da presentare le integrazioni richieste dalla Direzione Coordinamento Viabilità 1 della CMTo le quali tuttavia potranno essere esaminate nella successiva fase autorizzativa del progetto.

-L'intervento proposto e la sua localizzazione è suffragato da atti amministrativi e di programmazione della CMTo e della Città di Carmagnola che evidenziano la compatibilità dell'intervento in esame con gli indirizzi di assetto del territorio e ne riconoscono l'opportunità dal punto di vista viabilistico.

-Sono prevedibili positive ricadute ambientali del progetto in termini di atmosfera e salute della popolazione.

-I principali impatti negativi del progetto in esame sono la modificazioni del paesaggio e il consumo di suolo: tali impatti vengono considerati non significativi nel rispetto delle condizioni ambientali che vengono più avanti elencate come richiesto dal proponente.

-Sono stati altresì evidenziati alcuni aspetti che si ritiene debbano essere oggetto di un approfondimento nella successiva fase di progettazione e di monitoraggio (fase di cantiere e di esercizio).

Ritenuto pertanto che:

Ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.152/2006 e smi ed art.10 comma 3 l.r. n. 40 del 14/12/1998 e smi, il progetto in esame possa essere escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale, solo subordinatamente al rispetto di quanto di seguito specificato:

A) Approfondimenti tecnici da predisporre nell'ambito dell'iter autorizzativo del progetto definitivo/esecutivo

Come richiesto dalla Direzione Viabilità 1 della CMTo risulta necessaria la produzione dei seguenti approfondimenti:

“- nel tratto R4-R5, ora denominato RA-RB, si prende atto che la sezione tipo categoria B1, D.G.P. n. 65-28718/2009, è divenuta di categoria C1. Si richiede a giustificazione di tale scelta una relazione tecnica di natura trasportistica di analisi previsionale degli scenari di traffico con valutazioni connesse e relative ai livelli di servizio garantiti, anche in relazione alla futura realizzazione dei lotti n. 2 (dallo svincolo autostradale della A6 Torino-Savona alla S.P. 393 di Villastellone) e n. 3 (dalla S.P. 393 di Villastellone alla S.P. 20 del Colle di Tenda e della Valle Roja) e delle attività produttive presenti; a tal fine si precisa che nella D.G.P. n. 65-28718/2009, per il tratto R3-R5 di cui è parte il tratto R4-R5 sopra richiamato, si dava atto specificamente e puntualmente della differente sezione tipo di categoria B1 dal restante tracciato in categoria C1;

- progetto viabilistico completo di profili, sezioni stradali e particolari delle opere d'arte, secondo norma tecnica;

- in considerazione che la strada in alcuni tratti mappati nel documento analizzato, è posta su una falda idrica con una quota altimetrica tra 0 e -5 m. si richiede specifica relazione di dettaglio geotecnica-

idraulica, al fine di garantire la funzionalità strutturale e viabilistica dell'infrastruttura anche in caso di eventi meteo gravosi (n.d.r. Esempio fenomeni di allagamento).

Inoltre si ricorda che ad opere concluse, tutte le strade di servizio di accesso ai terreni saranno da dismettere al Comune, rimanendo a questo Ente la sola infrastruttura principale e dovranno essere definite, nelle fasi successive progettuali, le precise individuazioni di competenza patrimoniale e gestionale mediante specifico elaborato grafico.

Nello sviluppo delle successive fasi progettuali, occorrerà verificare e garantire il rispetto delle prescrizioni del D.M. 5/11/2001 - Norme funzionali e geometriche delle costruzioni delle strade, D.M. 19/04/2006 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali, nonché del Codice della Strada e Regolamento Attuativo, in particolare in merito alle distanze di recinzioni, modalità costruttive degli accessi e fasce di rispetto e di aree di visibilità (Artt. 16, 22 e seguenti del D.Lgs 285/1992)."

- Dal catasto derivazioni della CMTo il tracciato potrebbe interferire alcuni con pozzi irrigui pertanto dovranno esse condotti i dovuti approfondimenti.

- Per quanto riguarda l'interferenza della nuova strada con la fauna selvatica dovrà essere prodotto uno stato di fatto dell'autostrada nel tratto in affiancamento per quando riguarda l'eventuale presenza di passaggi per la fauna, canali di scolo e/o sottopassi presenti. In corrispondenza di tali passaggi dovrà essere valutata la fattibilità di realizzarne di analoghi sotto la strada in progetto al fine di ovviare alla problematica .

- Per il recapito delle acque provenienti dalla piattaforma stradale e dalle scarpate dei nuovi rilevati in progetto, nel tronco dell'asse stradale compreso tra la rotatoria A "svincolo di Carmagnola" previsto nel canale di scolo nel Rio San Pietro, è necessario prevedere una vasca di sedimentazione/disolazione oppure un analogo sistema che permetta di evitare il ruscellamento di eventuali sostanze da sversamenti accidentali nel Rio San Pietro.

- Dovranno essere effettuati gli approfondimenti archeologici richiesti dalla Soprintendenza con nota prot. n 4433 del 15/3/2021.

- Dovrà essere giustificata per quanto concerne la compatibilità con il PTC2 della CMTo la scelta di modificare la sezione stradale già prevista nel progetto del 2009 (da B a C1) e altresì verificato che la stessa sia adeguata rispetto alle necessità funzionali di collegamento, considerata la presenza delle aree produttive esistenti nonché eventuali altre previsioni insediative già inserite negli strumenti urbanistici vigenti.

B) Condizioni Ambientali di cui art.5 le. o-quater del D. lgs 152/2006 e smi

Per il procedimento in oggetto trova applicazione la disciplina del monitoraggio introdotto dall'art. 28, del D.Lgs. 152/2006 smi, pertanto il proponente sarà tenuto ad ottemperare alle condizioni ambientali di cui al presente paragrafo, secondo le modalità stabilite al comma 3 del medesimo articolo ai sensi del quale *"il proponente, nel rispetto dei tempi e delle specifiche modalità di attuazione stabilite nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA o nel provvedimento di VIA, trasmette in formato elettronico all'autorità competente, o al soggetto eventualmente individuato per la verifica, la documentazione contenente gli elementi necessari alla verifica dell'ottemperanza"*.

Il mancato rispetto delle seguenti condizioni ambientali comporta, a carico della proprietà dell'impianto, quanto previsto dall'art. 29 comma 2 e, per quanto concerne le sanzioni, quanto previsto dal comma 5 del D lgs. 152 2006 e smi *"Salvo che il fatto costituisca reato, si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 20.000 euro a 80.000 euro nei confronti di colui che, pur essendo in possesso del provvedimento di verifica di assoggettabilità o di valutazione di impatto ambientale, non ne osserva le condizioni ambientali"*.

1. Il progetto dovrà essere realizzato conformemente alla documentazione progettuale depositata per l'istruttoria di Verifica di VIA, ivi incluse tutte le misure di mitigazione e compensazione previste, fatto salvo quanto diversamente previsto dalle condizioni ambientali ed adempimenti di seguito elencati; qualsiasi modifica del progetto, così come definita all'art. 5 lettera l del D. lgs. 152/2006 e smi, dovrà essere

preventivamente sottoposta al riesame dell'Ufficio scrivente del Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale della Città Metropolitana.

Termine e modalità per la verifica di ottemperanza: contestualmente alla comunicazione di fine lavori con relazione scritta, corredata da materiale fotografico, firmata dal direttore lavori.

Soggetto individuato per la verifica di ottemperanza: Ufficio Valutazioni Ambientali – Nucleo VAS e VIA del Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale della Città Metropolitana di Torino.

2. Dovranno essere realizzati i seguenti interventi mitigativi e compensativi richiesti dalla Città di Carmagnola:

a) riqualificazione, allargamento e messa a norma della percorso ciclo-pedonale attualmente esistente lungo la S.P. 661 delle Langhe dalla Rotonda della Frazione Cavalleri-Fumeri alla Rotonda di Santa Rita (sottopasso ferroviario in via Bonetto) per una lunghezza di circa 1,2 km, quale opera di compensazione in luogo della pista ciclabile che era stata ipotizzata lungo tutta la nuova viabilità, nella bozza di progetto definitivo predisposto dalla ex Provincia di Torino;

b) realizzazione pista ciclo-pedonale sul lato est della SR20 / via Racconigi lungo l'abitato della Frazione Bossola e fino al collegamento lungo via Ponzio con la pista ciclabile esistente su via Cuneo (che porta alla Stazione Ferroviaria di Carmagnola) incluso l'attraversamento in sicurezza della SR20 per il collegamento con il percorso ciclo-turistico "2 Ruote 2 Regge", per una lunghezza

di circa 1,2 km, quale opera di compensazione in luogo della pista ciclabile che era stata ipotizzata lungo tutta la nuova viabilità, nella bozza di progetto definitivo predisposto dalla ex Provincia di Torino;

c) esproprio ed acquisizione a patrimonio pubblico della striscia di terreno interclusa tra la nuova viabilità e l'Autostrada dei Fiori e piantumazione di doppio filare di essenze autoctone di alto fusto, al fine di ottenere una mitigazione dell'impatto ambientale della nuova infrastruttura viaria, dal punto di vista ambientale e paesaggistico, evitando che tali spazi di risulta, difficilmente coltivabili, si trasformino in aree abbandonate soggette ad incuria e degrado.

d) esproprio ed acquisizione a patrimonio pubblico della striscia di terreno interclusa tra la nuova viabilità e quella esistente nel tratto compreso tra il casello autostradale e via Poirino, da destinare alla piantumazione di arbusti ed essenze arboree di basso fusto, al fine di ottenere una mitigazione dell'impatto ambientale della nuova infrastruttura viaria, dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

Termine e modalità per la verifica di ottemperanza: contestualmente alla comunicazione di fine lavori con relazione scritta, corredata da materiale fotografico, firmata dal direttore lavori.

Soggetto individuato per la verifica di ottemperanza: Ufficio Valutazioni Ambientali – Nucleo VAS e VIA del Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale della Città Metropolitana di Torino.

C) Ulteriori Adempimenti

La società proponente è tenuta inoltre al rispetto dei seguenti adempimenti non ricompresi nelle condizioni ambientali di cui al punto B :

- Dovrà essere comunicato all'Ufficio scrivente e al Dipartimento ARPA territorialmente competente l'inizio ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle condizioni ambientali di competenza dell'Agenzia ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. dell'art. 8 della L.R. 40/98.

Rumore

Per la fase di esercizio, oltre la mitigazione adottata dal proponente, si ritiene comunque necessario effettuare una rilevazione strumentale di verifica post-operam, con particolare attenzione al contributo acustico immesso al ricettore n. 4, al fine di poter confermare i livelli stimati in questa fase, o eventualmente potenziare le mitigazioni anche in modo puntuale, qualora tali previsioni non risultino coerenti con lo stato di fatto.

Prima dell'inizio della fase di cantiere, dovrà inoltre essere richiesta ed ottenuta l'autorizzazione Comunale in deroga ai limiti acustici, ex art. 6 della L. 447/95, ed in ogni caso le attività dovranno necessariamente

essere svolte in conformità alle modalità descritte nella relazione con particolare attenzione alle prescrizioni riportate nel paragrafo 7.4 della valutazione tecnica esaminata.

Acque sotterranee

In considerazione della ridotta soggiacenza della falda nel tratto a sud del tracciato dell'opera, negli scavi per la realizzazione delle opere dovranno essere evitate interferenze con le condizioni di deflusso della falda e realizzati eventuali accorgimenti tecnici atti a non comprometterne le caratteristiche qualitative.

Cantiere

Durante la fase di cantiere per l'intera durata dei lavori dovranno essere adottate a cura, carico e sotto la diretta e completa responsabilità dell'Impresa tutte le precauzioni e messi in atto gli interventi necessari ad assicurare la tutela dall'inquinamento da parte dei reflui originati, direttamente e indirettamente, dalle attività di cantiere, delle acque superficiali e sotterranee e del suolo, nel rispetto delle vigenti normative comunitarie, nazionali e regionali, nonché delle disposizioni che potranno essere impartite dalle Autorità competenti in materia di tutela ambientale.

L'impresa realizzatrice dei cantieri dovrà utilizzare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri sospese con particolare attenzione alle attività di cantiere svolte nei pressi di centri abitati, come ad esempio:

- una bagnatura e copertura con teloni dei materiali polverosi trasportati con autocarri; una bagnatura delle piste sterrate utilizzate dai mezzi d'opera;
- una costante bagnatura di materiali polverosi eventualmente stoccati nelle aree di cantiere.
- Dovranno essere messe in atto tutte le necessarie azioni per prevenire la diffusione di piante esotiche considerate invasive inserite nella black list regionale (D.G.R. 18 dicembre 2012, n. 46- 5100) e garantire la gestione delle specie individuate;
- il terreno vegetale di scotico dovrà essere stoccato in cumuli non superiori ai 2 m di altezza, per conservarne le caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche in modo da poterlo poi riutilizzare nelle opere di recupero ambientale dell'area dopo lo smantellamento del cantiere.

Alla conclusione dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento del materiale di risulta evitando la creazione di accumuli permanenti in loco.

Dovrà essere posta particolare attenzione al fine di minimizzare il degrado dei suoli agricoli anche per quanto attiene alla fase di cantiere. Pertanto al termine dei lavori, le aree cantiere, comprese le eventuali piste di servizio temporaneo e ogni altro sito utilizzato che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in oggetto, dovrà essere solertemente riportato alle condizioni *ante operam* ovvero recuperato mediante interventi di miglioramento naturale/paesaggistico.

Visti:

- i pareri giunti e depositati agli atti, citati nel presente provvedimento;
- 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 s.m.i.;
- la Legge 7/4/2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle Città Metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e Fusioni dei Comuni", così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, con particolare riferimento all'art. 1 comma 50, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di Comuni di cui al testo unico, nonché le norme di cui all'art. 4 della L. 5/6/2003, n. 131;



Città metropolitana di Torino

- Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'art. 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18.08.2000 n. 267 e dell'art. 45 dello Statuto Metropolitano;
- Visto l'articolo 48 dello Statuto Metropolitano.

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. 19 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i ed art.10, comma 3 della l.r. 40/98 e s.m.i, il progetto di “*Tronco A6 Torino-Savona - Realizzazione della variante est di Carmagnola I lotto*” presentato dalla società Autostrada dei Fiori S.p.A. con sede legale in Imperia Viale della Repubblica 46 Partita IVA 00111080099, **dalla fase di Valutazione** (art. 12 della l.r. 40/98 e s.m.i. ed artt. 23 e 27 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.), subordinatamente a quanto sopra specificato.

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente e ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998, depositata presso l'Ufficio di deposito progetti e pubblicata sul sito web della Città Metropolitana di Torino.

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

Torino, 18/06/2021

IL DIRETTORE DI DIPARTIMENTO
Firmato digitalmente da Gabriele Bovo per Pier Franco Ariano