

PROVINCIA DI TORINO

Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Attività Estrattiva

N. 26 – 184587/2006
(numero-protocollo/anno)

OGGETTO: Progetto: “Interventi di miglioramento della funzionalità della ex S.S. n. 460 e della ex. S.S. n. 565 “Pedemontana” – II Lotto. Realizzazione del collegamento pedemontano in variante all’abitato di Front”
Comuni: Front e Favria
Proponente: Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II, della Provincia di Torino
Procedura di Specificazione ex art. 11 L.R. n. 40 del 14/12/1998 e s.m.i.

Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Attività Estrattiva

Premesso che:

- in data 14/04/2006, il Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II, della Provincia di Torino, con sede in Torino Via Bertola 34, 10122 Torino, ha richiesto l'avvio della procedura di specificazione dei contenuti dello studio di impatto ambientale della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 11, comma 2, della L.R. n°40/98 e s.m.i."Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" e contestualmente della conferenza dei Servizi sul progetto preliminare (art. 14 bis l.n. 241/90), relativamente al progetto preliminare “Interventi di miglioramento della funzionalità della ex. S.S. n. 460 e della ex. S.S. n. 565 “Pedemontana” – II Lotto. Realizzazione del collegamento pedemontano in variante all’abitato di Front” .
- La fase di specificazione è volta ad individuare preliminarmente alla redazione dello studio di impatto ambientale, su richiesta del proponente, gli argomenti ed i temi sui quali deve essere focalizzata l'attenzione dello studio stesso.
- La Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare è volta ad indicare quali siano le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, ecc.
- il progetto rientra nella categoria progettuale n. 28 “strade extraurbane secondarie provinciali” dell'allegato B2 della L.R. 14 dicembre 1998, n. 40. Il progetto, nel caso dei tracciati alternativi 1 e 2, rientra in parte all’interno della Riserva naturale orientata della Vauda, area protetta e risulta pertanto obbligatoriamente sottoposto a procedura di VIA;
- 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;
- i proponenti hanno presentato un piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, di cui sono stati valutati i contenuti e la completezza nel corso delle riunioni dell'Organo Tecnico svoltesi in data 17/05/2006 e della Conferenza dei Servizi svoltesi in data 18/05/2006.

Rilevato che:

- Il progetto si colloca nel quadro di un intervento più vasto di miglioramento della funzionalità della ex S.S. n° 460 e della ex S.S. n° 565 “Pedemontana” suddiviso in lotti. Tale quadro risulta strategico per la viabilità della Provincia nell’area del basso e medio Canavese, con l’obiettivo di decongestionare il traffico e di conseguenza diminuire la pericolosità di quest’importante asse stradale nel tratto Lombardore-Pont Canavese, a seguito anche del trasferimento operativo delle competenze per la gestione della S.S. n° 460 dall’ANAS alla Provincia di Torino.
- Nell’ambito del progetto complessivo sono previsti i seguenti interventi:
 - ✓ primo lotto (di seguito denominato lotto I) costituito dal collegamento stradale tra Lombardore e Front, che si svilupperà interamente in sinistra idrografica del Torrente Malone secondo il tracciato escluso dalla fase di valutazione con determina dirigenziale n 61 prot. 267023/2003 del 16/10/2003;
 - ✓ secondo lotto (lotto II), progetto in esame, che prevede il collegamento tra il tracciato dell’intervento 1 e quelli delle S.P. n° 13 e n° 39 esistenti.
 - ✓ terzo lotto che si riferisce al collegamento Busano - Salassa sempre tra la SP13 e la ex S.S. n° 460
 - ✓ quarto lotto che prevede l’adeguamento della S.P. n° 13 nel tratto Front – Busano.
- Per la realizzazione dell’intero intervento è stato sottoscritto da parte della Regione Piemonte, della Provincia di Torino e di tutti i 9 Comuni interessati, in data 11 novembre 2005, un Protocollo d’Intesa finalizzato alla stipula di successivi Accordi di Programma – ex art. 34 D.Lgs. 267/2000.
- L’arteria di collegamento est-ovest del Canavese è rappresentata dalla ex SS 565 Pedemontana, la cui realizzazione si è fermata, ormai da oltre 10 anni, in corrispondenza di Salassa. Di recente si è rivitalizzato l’interesse degli Enti Territoriali della zona per una prosecuzione della stessa, addirittura sino all’innesto con l’Autostrada del Frejus, migliorando in tal modo il collegamento ora difficile e caotico, tra l’area ad est della Vauda ed il Ciriace, facilitando l’accesso all’aeroporto di Caselle e aprendo nuove opportunità di collegamento con le zone ad ovest ed a sud della conurbazione torinese.
- L’intervento in oggetto consentendo il collegamento fra la sponda destra e sponda sinistra del torrente Malone mediante la realizzazione di un viadotto di circa 315 m, costituisce un tratto importante di tale collegamento Pedemontano.
- Nel caso in esame la fase di specificazione si caratterizza anche come occasione per la valutazione di alternative di tracciato. Questo richiede l’analisi delle caratteristiche del territorio interessato e dei potenziali impatti che possono derivare dall’attuazione delle opere in progetto. Sono stati analizzati contestualmente tre possibili corridoi :
 - ✓ alternativa 1: Corridoio basso;
 - ✓ alternativa 2: Corridoio intermedio ;
 - ✓ alternativa 3: Corridoio alto.
- Descrizione delle alternative

La **prima alternativa** (coerente col progetto preliminare approvato nell’agosto 2003) si colloca in zone prive di insediamenti e segue un tracciato pressoché lineare; essa si stacca dal raccordo SS 460 – SP 13 Lombardore – Front, abbandona la pianura irrigua di Rivarolo per scendere nell’ambito golenale del Torrente Malone, risale nella ristretta zona pianeggiante in destra del Malone delimitata dal torrente principale e dal torrente Valmaggione, supera quest’ultimo e quindi si allaccia con una rotatoria alla S.P. 39 a valle del centro abitato di Front.

La **seconda alternativa** si stacca dal collegamento Lombardore-Front immediatamente a nord rispetto al tracciato 1. Proseguendo in direzione sud-ovest il collegamento va a coincidere con l’alternativa 1, poco prima dell’inizio del ponte sul Malone; le due alternative da questo punto fino al termine dell’intervento, presso la rotatoria di connessione con le SP 13 e 39 coincidono.

La **terza alternativa** di tracciato è posizionata ancora più a nord e si sviluppa all'esterno del confine del proposto ampliamento del SIC. Questo tracciato segue un'ampia curvatura e si raccorda alla S.P. 13 in una zona più prossima al centro abitato di Front. Il tracciato evita ogni interferenza con le zone umide poste al piede del terrazzo della pianura irrigua di Rivarolo, ma si avvicina in misura più marcata a zone insediate. Occorre infine evidenziare che il tracciato ipotizzato, per completare la propria funzionalità, dovrebbe prevedere l'adeguamento della S.P. 13 nel tratto tra la rotatoria terminale e l'incrocio, posto oltre il ponticello sul rio Valmaggione, con la S.P. 39.

– In sintesi si indicano i punti più significativi dei tracciati rispetto al territorio:

Alternativa 1

- ⇒ *interferisce con punti di risorgiva, che danno luogo a zone umide di elevato interesse naturalistico*
- ⇒ *interferisce con le dinamiche fluviali del torrente Malone*
- ⇒ *interferisce con i rii minori e le acque di versante (Rio Valmaggione)*
- ⇒ *intercetta aree boscate che colonizzano il versante delle Riserva naturale orientata della Vauda*

Alternativa 2

- ⇒ *si avvicina ad alcuni recenti insediamenti residenziali, agricoli e produttivi.*
- ⇒ *interferisce con le dinamiche fluviali del Malone*
- ⇒ *interferisce con i rii minori e le acque di versante (Rio Valmaggione)*
- ⇒ *ricade nella Riserva naturale orientata della Vauda,*

Alternativa 3

- ⇒ *transita in prossimità di zone residenziali del comune di Froni;*
- ⇒ *intercetta un meandro, riattivabile in caso di piena, nell'area di attraversamento del Malone;*
- ⇒ *separa di zone di margine urbano rispetto alle zone centrali;*
- ⇒ *incide sulle zone prossime al cimitero ed alla vicina cappella.*

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota dell'Autorità di Bacino del Fiume Po;
- nota del Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico – Torino della Regione Piemonte;
- nota del Settore Pianificazione Difesa del Suolo della Regione Piemonte;
- nota del Settore Accordi di Programma ed esame della Conformità Urbanistica della Regione Piemonte;
- nota del Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte;
- nota del Comune di Front;
- nota dell'Ente di Gestione dei Parchi e delle Riserve Naturali del Canavese;
- nota dell'ASL n.9;
- nota dell'ENEL;

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro e la partecipazione dei soggetti coinvolti alle Conferenze dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, di diverse problematiche programmatiche, progettuali ed ambientali legate al tracciati alternativi (*piano di lavoro*) e al progetto proposto (*progetto preliminare*) esplicitate di seguito.

1) dal punto di vista della **PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DI SETTORE**

I. Pianificazione PTCP

L'ambito territoriale di riferimento presenta elementi ambientali di particolare sensibilità: si evidenzia l'interferenza con la *Riserva naturale orientata della Vauda*, con il Sito di Importanza Comunitaria IT 1110005 "*Vauda*" (dir. 92/43/CEE e 74/409/CEE) e con il relativo ampliamento proposto e in corso di definizione (*area del Voltolino*), con *suoli di buona e media fertilità* destinati ad uso agricolo (II^a classe di capacità d'uso, IPLA), con zone a *vincolo idrogeologico* ex l.r. 45/89, con l'*ambito fluviale del torrente Malone*.

Le tre ipotesi di tracciato proposte per la fase di Valutazione di impatto ambientale non coincidano pienamente con quanto previsto alla Tavola n. B2 - *Circondario di Ivrea - Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento* del PTC (approvato con D.C.R. n. 291-26243 del 1 agosto 2003), tuttavia le stesse tendono ad assicurare comunque le funzioni di collegamento previste dal PTC.

La scelta del nuovo tracciato è legata, almeno in parte, al più ampio progetto di miglioramento della funzionalità della SS 460 - tratto Lombardore - Rivarolo-Cuorgnè e della SS 565 "Pedemontana" di cui fa parte.

II. Piano Regolatore Comunale PRGC

Dal punto di vista prettamente urbanistico, i Piani Regolatori dei Comuni interessati sono conformi al progetto preliminare approvato nell'agosto 2003:

Comune di Front : variante strutturale di P.R.G.C. adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n° 19 del 19/06/2003;

Comune di Favria : Revisione del P.R.G.C. approvata con deliberazione della Giunta Regionale n° 16-10183 del 09/01/2004.

Se ne deduce che, se a seguito della fase di specificazione viene scelta un'alternativa diversa da quella approvata con D.G.P. n° n. 977- 199451 del 5 agosto 2003 (alternativa 1), i due comuni dovranno necessariamente adeguare, mediante opportuna variante, i loro strumenti urbanistici.

III. Vincoli

Con riferimento alla zona interessata dall'opera occorre sottolineare i seguenti vincoli:

- ✓ il tracciato in progetto (in tutte le sue alternative) attraversa un tratto del Torrente Malone di competenza dell'Agenzia Interregionale per il Po e il rio Valmaggiora, catastalmente demaniale, soggetto a tutela idraulica da parte del Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico – Torino della Regione Piemonte.
 - ✓ Il viadotto sul Malone e le opere connesse sono soggette all'autorizzazione idraulica ai sensi della Direttiva 2/99 da parte dell'Autorità di Bacino del fiume Po, in quanto ricadenti naturalmente all'interno del fasce A e B. La direttiva dell'Autorità di Bacino del Po, *consente la realizzazione di nuove opere pubbliche all'interno delle fasce A e B, a condizione che non modifichino i fenomeni idraulici naturali che possono aver luogo nelle fasce, costituendo significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso.*
 - ✓ vincolo paesaggistico D.Lgs 42/04, per l'interferenza con i 150 metri per lato dalle sponde dei corsi d'acqua classificati come acque pubbliche e le zone boscate, da cui la necessità di apposita autorizzazione da parte del Settore Beni Ambientali della Regione Piemonte;
 - ✓ il tracciato interessa, seppur marginalmente, la *Riserva naturale orientata della Vauda*, area protetta istituita con Legge Regionale 7 giugno 1993, n. 23. Il territorio della riserva è altresì tutelato ai sensi del Decreto Ministeriale 3 aprile 2000 come Sito di Importanza Comunitaria (SIC), individuato ai sensi delle direttive 92/43/CE e 74/409/CEE. Di conseguenza, nell'ambito della procedura di VIA andrà altresì assolta la procedura di valutazione di incidenza ai sensi del Decreto del Presidente della Giunta Regionale 16 novembre 2001, n. 16 R. Recentemente è stata avanzata una proposta di ampliamento del SIC, al momento in corso di definizione.
 - ✓ vincolo idrogeologico ex l.r. 45/89: il progetto non interferisce direttamente con tale vincolo, ma solo marginalmente (tangente alle rotatorie sulla SP 13 e SP 39);
 - ✓ interferenza con suoli di buona e media fertilità destinati ad uso agricolo (IIa classe di capacità d'uso, IPLA).
- Per quanto suddetto e visto il piano di lavoro presentato dal proponente, si chiede che lo Studio di Impatto Ambientale sia integrato e approfondito per i seguenti aspetti:

1) In riferimento ai contenuti del **QUADRO PROGRAMMATICO**, emergono le seguenti considerazioni:

Tenuto conto che il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale considera la sostenibilità ambientale un requisito fondamentale per tutte le infrastrutture proposte, si ritiene che il SIA dovrà contenere nello specifico:

- verificare che la nuova proposta di viabilità non sia in contrasto con le previsioni di collegamento incluse nel Piano Territoriale di Coordinamento provinciale. Il progetto dovrà pertanto essere inserito ed analizzato rispetto al quadro della mobilità (esistente ed in previsione) ed alle progettualità territoriali in atto e potenzialmente interferenti con il progetto stesso (ampliamento del SIC, PRGC,...);
- i PRGC di Favria e Front necessitano di adeguamento con il tracciato 2, ritenuto il meno impattante: dovranno pertanto essere evidenziate a seguito della redazione del progetto definitivo e in relazione alle scelte progettuali effettuate le specifiche necessità di adeguamento dei singoli PRGC

2) In riferimento ai contenuti del **QUADRO PROGETTUALE**, emergono le seguenti considerazioni:

I. Confronto tra le alternative

In riferimento al piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale, si evidenzia che la documentazione presentata comprende principalmente un'analisi e una comparazione di alternative di tracciato. Il confronto tra i tracciati e la metodologia per l'identificazione degli impatti, pur essendo ancora a livello preliminare consente valutazioni sia in merito alla metodologia del piano di lavoro per il SIA, che alla necessità di approfondimenti su temi specifici.

Durante l'istruttoria si sono evidenziate le considerazioni riassunte sinteticamente di seguito:

Interferenza delle alternative con le aree naturali

Nelle località ad est di Front, oltre alla presenza di fontanili e risorgive di grande valore, i recenti rilevamenti e studi promossi dall'Ente di Gestione dei Parchi e delle Riserve Naturali del Canavese hanno dimostrato l'esistenza di flora rara e habitat "natura 2000" lungo il margine nord delle aree di esondazione del Malone, e di elementi di pregio degni di conservazione e tutela su tutta l'area del Murtis, Vaccaril e Strele. In particolare tutta la zona depressa è soggetta, con differenti tempi di ritorno, all'esondazione del Malone, che alimenta una rete di lanche morte, antichi meandri e aree umide temporanee. Inoltre tutte le superfici sopra menzionate, al di là dell'attuale stato di conservazione e degrado, sarebbero efficacemente e proficuamente riqualificabili con semplici interventi sulla rete di drenaggio artificiale ed una opportuna modificazione d'uso del suolo. Le superfici di interesse naturalistico da prendere in considerazione non sono limitate alle aree che l'Ente di Gestione dei Parchi e delle Riserve Naturali del Canavese ha proposto per una futura espansione dei confini del SIC, ma - in diversa misura - si estendono anche ad ovest, verso l'abitato di Front

La scelta del percorso meno impattante dovrà essere determinata anche sulla base, della valutazione del consumo di suolo, calibrata secondo il valore della classe di capacità d'uso dei terreni attraversati.

In considerazione delle realtà floristiche e naturalistiche suddette e dei risvolti sull'abitato cui si rivolge la circonvallazione, in sede di CdS si è ritenuta pertanto preferibile l'alternativa n. 2 del tracciato che percorre tangenzialmente molte zone di interesse senza però comprometterle irrimediabilmente. Gli altri tracciati proposti al contrario rischiano di incidere maggiormente su aree naturalistiche sensibili (alternativa 1) ed in particolare nel caso del tracciato n. 3 rischiano di essere discutibili circa il reale vantaggio per l'abitato di Front e la relativa comunità

Considerazioni urbanistiche

Il comuni interessati hanno evidenziato la preferenza per l'alternativa 1 (in quanto già conforme agli strumenti urbanistici comunali), in caso di non fattibilità della stessa, per motivi ambientali e

progettuali, si sono dichiarati disposti ad approvare l'alternativa 2; mentre si sono espressi sfavorevoli alla realizzazione dell'alternativa 3, per motivi urbanistici- viabilistici ed ambientali.

In considerazione alle interazioni con le caratteristiche paesaggistiche e insediative dell'area e agli elementi evidenziati in sede di Conferenza dei Servizi, l'alternativa 3 è risultata la soluzione che presenta livelli di impatto

più alti. Le soluzioni 1 e 2 sono risultate entrambe valide, ma tra di esse sembra preferibile (all'attuale livello di dettaglio) l'alternativa 2, in quanto riduce le interferenze del tracciato con la zona caratterizzata dalla presenza di risorgive nella località Murtis.

– Risultano in particolare da approfondire sul SIA le seguenti tematiche:

1. individuare le alternative che meglio coniugano le esigenze di funzionalità e il rispetto dell'ambiente e del territorio nel suo complesso, sulla base delle risultanze della fase di specificazione e di ulteriori analisi di valutazione;
2. approfondire la comparazione tra le soluzioni 1 e 2, valutando per ciascuna di esse le ricadute sull'ambiente naturale (SIC, aree boscate, ecosistema fluviale,...) e sulla popolazione (rumore, inquinamento dell'aria, flussi di traffico). Relativamente a tali alternative dovranno essere confrontati anche i costi di realizzazione tenuto conto sia delle misure di mitigazione/compensazione, sia degli interventi direttamente connessi e funzionali all'infrastruttura.

Si chiede pertanto di analizzare con una valutazione comparata i seguenti aspetti:

- impatti sul paesaggio;
 - aree di pregio coinvolte (agronomico, fondiario e naturalistico);
 - soluzioni plano-altimetriche dei tracciati;
 - interferenze con gli attuali usi del suolo;
 - presenza di recettori sensibili (numero, tipologia e distanza dall'asse stradale);
 - interferenza con la dinamica fluviale.
3. nel caso di conferma della scelta del tracciato del progetto preliminare (alternativa 2), si evidenzia la necessità di ricerca di soluzioni progettuali per l'ottimizzazione e l'affinamento della stessa per i seguenti aspetti:
 - rendere la struttura quanto più possibile trasparente ai flussi di esondazione del Malone, ovvero non modificare i cicli di ritorno delle acque che alimentano anche saltuariamente tutta l'area di espansione, permettendo la naturale trasformazione delle comunità vegetali più o meno effimere ivi presenti e la naturale divagazione dell'alveo. In particolare:
 - l'opera dovrebbe essere composta da un viadotto unico che congiunge i due terrazzi che fanno da sponda all'area di erosione del corso d'acqua;
 - qualora non fosse possibile optare per tale soluzione progettuale, il viadotto dovrebbe essere comunque almeno ampliato di:
 - una campata aggiuntiva nel tratto a sud (tale da collegare il viadotto direttamente al margine del terrazzo e consentire un corridoio utile per la fauna selvatica, una scelta differente rischierebbe di determinare una sfavorevole statistica degli incidenti stradali e limiterebbe eccessivamente i naturali flussi di spostamento della fauna);
 - quattro campate aggiuntive nel tratto a nord (in modo da avere un viadotto che si prolunga qualche decina di metri oltre il meandro a monte, consentendo una più naturale dinamica dei flussi dell'acqua di esondazione a favore delle aree umide vicine, degli antichi letti e della conseguente dinamica delle vegetazioni presenti);
 - dovrebbe essere verificata la possibilità di spostare di qualche metro a ovest il terrapieno del Murtis affinché non venga interrato il fontanile ivi presente (e comunque dovrà essere posta attenzione alle modalità di realizzazione dell'opera, affinché non vengano determinati danni durante tali delicate fasi di lavoro);

- in ogni caso si sottolinea l'importanza di prevedere una modalità di realizzazione dell'opera tale per cui vengono minimizzati gli impatti anche in fase di costruzione e che vengano comprese nel progetto definitivo anche delle opere di compensazione indirizzate al recupero ed alla riqualificazione delle aree limitrofe, eventualmente anche con la collaborazione dell'Ente di Gestione dei Parchi e delle Riserve Naturali del Canavese
- valutare la fattibilità di eliminare e/o abbassare il rilevato in corrispondenza del sottopasso stradale, in sponda sinistra del Torrente Malone, necessario per ripristinare il collegamento della strade interpodereale tra Front e la frazione Grange. Si propone di stimare il flusso di traffico sulla strada comunale e valutare la fattibilità dal punto di vista trasportistico di una soluzione di intersezione (es, rotonda o un'eventuale scavo in trincea), che eliminerebbe i problemi dovuti alla consistente altezza del rilevato e inoltre faciliterebbe l'accesso alla zona industriale di Front.
- ricercare delle soluzioni meno impattanti sul tessuto rurale, in particolare per il tratto tra la rotonda sulla SS460 e la località Murtis;
- garantire la viabilità interpodereale durante le fasi di cantiere e ad opere concluse;
- mantenere la rete drenante dei terreni; eventuali modifiche del regime idraulico dei terreni dovranno essere valutate tenendo conto delle eventuali ricadute sulle loro condizioni di conduzione;
- verificare la presenza di Consorzi irrigui (o altri soggetti gestori) per garantire la funzionalità o il ripristino delle reti irrigue durante l'esecuzione dei lavori e post-operam;
- favorire interventi di ricomposizione della maglia fondiaria frazionata per evitare la formazione di appezzamenti interclusi o di scarso valore produttivo;
- il terreno vegetale ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale.
- per prevenire l'instaurarsi di processi di degrado del territorio, dovrà essere previsto il ripristino dello stato originario dei luoghi nel tratto in dismissione della strada esistente.

II. Cantieri - Bilancio degli Inerti

Per quanto riguarda la gestione degli inerti lo studio di impatto ambientale deve considerare le disposizioni di cui all'art. 186 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 relative alle terre e rocce da scavo.

– Pertanto nel progetto definitivo si ritiene necessario:

- presentare un bilancio degli inerti che quantifichi i volumi di materiale, suddivisi per tipologia, necessari alla realizzazione dell'opera, i volumi di terreno riutilizzati in loco, i volumi di inerti per il confezionamento di calcestruzzi e per la preparazione delle fondazioni nonché gli inerti necessari per la realizzazione delle difese spondali;
- considerare alternative progettuali che consentano il maggior riutilizzo in loco dei materiali di risulta, sia attraverso la riconfigurazione plano altimetrica dell'area di progetto, sia migliorando l'impatto visivo con l'utilizzo degli eventuali esuberi per la realizzazione delle opere a verde ed eventuali opere di mitigazione acustica;
- specificare i siti di approvvigionamento e/o per lo smaltimento di esuberi e un'attenta valutazione delle ricadute sulla viabilità in fase di cantiere dovute alla movimentazione;
- durante la fase di realizzazione dell'opera si generano impatti potenziali specifici e non riconducibili alla fase di esercizio (soprattutto sulle componenti ambientali acque superficiali, suolo, aria), che sono da ricondursi esclusivamente all'organizzazione e alla gestione delle aree di cantiere, si ritiene necessario che il progetto definitivo debba essere debitamente integrato con uno specifico documento in cui siano chiaramente indicati l'effettiva dislocazione e organizzazione delle aree di cantiere, le modalità operative nonché le opere di mitigazione ed i monitoraggi ambientali previsti. Inoltre per ogni area di cantiere dovrà essere indicata in cartografia l'ubicazione e l'estensione precisa

dell'area, e dovrà essere redatto uno specifico studio sul recupero successivo di tutte le aree interessate dall'intervento.

III. Interferenze

Le opere in progetto interferiscono con l'elettrodotto aereo ad alta tensione T555 Leinì-Front.

– Pertanto per il progetto definitivo si dovrà osservare quanto segue:

- 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, è subordinata all'ottenimento delle autorizzazioni di legge regionali e ministeriali e all'acquisizione delle necessarie servitù.
- rispettare quanto previsto dal decreto Ministeriale 21/03/1988 n.449 e s.m.i. nonché dalle norme CEI 11-17 fasc.558, ovvero:
- osservare le disposizioni in materia di distanze di rispetto dalle linee elettriche, di cui agli art.2.1.06 e 2.1.07, che indicano la distanza minima in verticale dal piano stradale dai conduttori che non deve essere inferiore a metri 8,98, per le linee elettriche a 132kV di Enel; le distanze minime del ciglio delle strade dai sostegni delle linee elettriche che non devono essere inferiori a 15 m per le strade statali, 7m per le strade provinciali e 3 m per quelle comunali;
- rispettare le distanze verticali e laterali dai conduttori di tutte le posizioni praticabili ed impraticabili previste nel citato Decreto, in particolare per quanto riguarda l'installazione dei disponibili di illuminazione lungo la viabilità;
- Infine, poiché dovranno essere modificate le strutture di sospensione del sostegno n.43 dell'elettrodotto per renderlo compatibile con le opere, dovranno essere tempestivamente trasmessi ad ENEL Divisione Infrastrutture e Reti – Unità Territoriale Rete Elettrica Piemonte e Liguria i progetti esecutivi delle opere nonché i dati dei soggetti ai quali faranno carico le spese dei relativi interventi.

3) In riferimento ai contenuti del **QUADRO AMBIENTALE**, emergono le seguenti considerazioni: In generale e' necessario che lo Studio di Impatto Ambientale espliciti tutti i passi attraverso i quali si giunge alla definizione dei seguenti livelli di analisi :

1. Valutazione della qualità dello Stato Attuale
2. Valutazione delle principali sorgenti d'Impatto sul territorio
3. Valutazione delle diverse componenti d'Impatto Ambientale
4. Valutazione degli Impatti Significativi
5. Valutazione delle Impatti Residui (dopo le mitigazioni).

– Si evidenziano di seguito le criticità riscontrate nonché gli aspetti che si ritiene necessario vengano approfonditi nello Studio di Impatto Ambientale.

1. Atmosfera

Gli impatti sulla qualità dell'aria consistono sostanzialmente nell'incremento dell'inquinamento atmosferico nell'area interessata dal progetto a seguito dell'aumento della circolazione veicolare: tuttavia, poichè di fatto tale aumento coincide con la parallela riduzione della circolazione ed il decongestionamento del traffico nell'area urbana, complessivamente l'effetto può essere ritenuto positivo.

– è necessario approfondire i seguenti argomenti:

- in fase di cantiere si può avere inoltre produzione di particolato sospeso nelle operazioni di scavo e costruzione, con ricaduta in corrispondenza degli insediamenti abitativi e della vegetazione prossimi al tracciato. Particolare attenzione va posta al possibile inquinamento delle colture adiacenti la strada sia in fase di cantiere che di esercizio

2. Acque superficiali e sotterranee

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino all'interno del "Progetto di Variante al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) – Rete Idrografica Minore Naturale della Regione Piemonte", con deliberazione n.18 del 5 ottobre 2004, ha adottato le Fasce Fluviali A, B, B di progetto e C lungo il Torrente Malone, nel tratto da Front a confluenza Po.

Fino all'entrata in vigore del DPCM di approvazione del Progetto di Variante suddetto o, in mancanza, per un periodo pari e comunque non superiore a tre anni dall'adozione della deliberazione sopra accennata, sono sottoposte a misure temporanee di salvaguardia di cui all'art.17, comma 6bis, della Legge 183/89, le aree comprese nella Fascia A e B e delimitate da apposito segno grafico nelle tavole dell'Elaborato 1 allegato alla delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po, limitatamente alle prescrizioni contenute nelle Norme di Attuazione del PAI.

Il lotto in oggetto interessa le fasce A e B in sponda sinistra e destra del Torrente Malone (si fa comunque presente che le Fasce Fluviali adottate (afferenti il Torrente Malone) potrebbero essere suscettibili di variazioni a seguito del parere regionale e degli esiti delle Conferenze Programmatiche.); l'art.38 delle N.d.A. del PAI prevede che, *"fatto salvo quanto previsto dagli artt.29 e 30, all'interno delle Fasce A e B è consentita la realizzazione"* di ponti e viadotti di attraversamento e i relativi rilevati di accesso costituenti parti di qualsiasi infrastruttura a rete, le strade a carattere nazionale, regionale e locale, *"...non altrimenti localizzabili, a condizione che non modificano i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscano significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità d'invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. A tal fine, i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre..."* all'Autorità di Bacino del fiume Po, così come previsto dalla "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle Fasce A e B approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale n.2 dell'11 maggio 1999.

– E' pertanto necessario che nel SIA:

- essendo ancora nella fase tra l'adozione e l'approvazione delle fasce lungo il Torrente Malone, il suddetto art. 38 delle N.d.A. del PAI non rientra tra le norme temporanee di salvaguardia, per cui discenderebbe la non necessità di attenersi ai criteri della direttiva sopra richiamata. Si ritiene comunque che i principi di tale articolo ed i criteri espliciti nella direttiva di cui sopra debbano essere tenuti in conto al di là della normativa e pertanto si consiglia di prendere contatti con l'Autorità di Bacino del fiume Po per acquisire ulteriore supporto tecnico e normativo riguardo le opere in progetto;
- si evidenzia inoltre che l'Art. 30 c.1 del PAI dell'Autorità di Bacino del Po prevede che: *"nella Fascia B persegue l'obiettivo di mantenere e migliorare le condizioni di funzionalità idraulica ai fini principali dell'invaso e della laminazione delle piene, unitamente alla conservazione e al miglioramento delle caratteristiche naturali e ambientali"* e che pertanto si suggerisce, all'interno della Fascia B, di prevedere degli accorgimenti progettuali tali da poter mitigare l'azione di ostacolo al deflusso delle acque posta dal rilevato stradale;
- il progetto degli attraversamenti sul rio Valmaggione sia completo di tutti gli atti indispensabili per acquisire l'autorizzazione in linea idraulica, e precisamente:
 - elaborati grafici di dettaglio dei manufatti e dei tratti d'alveo interessati, con planimetrie, sezioni, particolari costruttivi dello stato di fatto e di progetto;
 - verifica idraulica della portata puntuale comprensiva del trasporto solido con indicazione dei livelli idrici mar T_R 200 anni nelle sezioni topografiche;
 - si ricorda inoltre che, ai sensi della l.r.12/2006 e del relativo regolamento di attuazione approvato con DGPR 14/R/2004, sia per il viadotto sul Torrente Malone,

sia per il ponte sul Valmaggione dovrà essere sottoscritto, successivamente alla conclusione della procedura ex l.r.40/1998 e s.m.i. e prima dell'esecuzione dei lavori, regolare disciplinare di concessione presso il Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico – Torino della Regione Piemonte;

3. Paesaggio, inserimento territoriale

L'intervento in progetto, nelle sue diverse soluzioni di tracciato, si sviluppa in ambiti territoriali con caratteristiche prevalentemente agricole e di significato naturalistico nelle zone prossime al torrente Malone e solo localmente si avvicina a nuclei abitati.

Le opere di maggiore incidenza sul territorio sono rappresentate dalla realizzazione del viadotto di attraversamento sul torrente Malone, oltre a due rotatorie e ad opere d'arte di minore impatto relative agli attraversamenti sul Rio Valmaggione e ai sottopassi stradali necessari per ripristinare il collegamento delle strade interpoderali.

In base agli elementi di valutazione effettuati, si considera che la soluzione relativa alla seconda alternativa sembra poter rappresentare l'ipotesi idonea a determinare un più adeguato inserimento paesistico-ambientale della nuova infrastruttura in progetto, in quanto maggiormente volta alla salvaguardia delle peculiarità che caratterizzano il contesto ambientale interessato dalle opere di nuova realizzazione previste.

– nel SIA e necessario:

- proporre puntuali approfondimenti progettuali attentamente mirati a garantire un corretto inserimento paesaggistico della nuova infrastruttura e adeguate forme di mimetizzazione atte a limitare il più possibile la percezione visiva rispetto all'unità territoriale nella quale si andrà ad inserire. In tale ottica, gli accorgimenti progettuali dovranno essere particolarmente esaustivi in riferimento al viadotto del Torrente Malone, l'attraversamento sul rio Valmaggione, alle relative barriere di protezione laterale dei medesimi, alla sistemazione delle rotatorie, al recupero e alla sistemazione delle scarpate, oltre alla viabilità di cantiere con particolare riguardo ai percorsi che si suppone di trasformare, a lavori ultimati, in opere permanenti.
- Puntuale attenzione andrà altresì posta nella redazione di atti progettuali riguardanti le sistemazioni a verde, intese sia come recuperi delle superfici interessate dai lavori, sia come azioni di mitigazione; inoltre poichè la variante in questione interessa anche ambiti boscati, nel rispetto della normativa vigente, dovranno essere previsti mirati interventi di compensazione.
- Si suggerisce di individuare lungo il percorso aree destinate a sosta attrezzata che offrano la possibilità di fruire dei con visuali di maggiore interesse e pregio sia a breve che a lungo raggio.
- Effettuare una valutazione in merito alle ricadute paesaggistiche, in senso "scenico-percettivo", con particolare riferimento al viadotto. Sono da ritenersi preferibili le soluzioni progettuali che producono il minor effetto intrusivo dell'opera nel contesto.

4. Flora, fauna, ecosistemi

Le principali osservazioni al piano di lavoro proposto riguardano le problematiche relative all'attraversamento della regione fluviale e della regione Murtis, che a causa delle sue peculiarità ambientali è stata proposta per l'inserimento tra i Siti di Interesse Comunitario (SIC). Al suo interno spiccano aree umide (cariceti) e zone di potenziale nidificazione di ornitofauna minacciata (es. voltolino di cui è registrata negli anni passati un episodio di nidificazione che costituiva l'unico esempio sull'intero territorio regionale). In particolare il tracciato, in misura diversa a seconda delle alternative considerate, interseca due ecosistemi di pregio: quello umido con presenza di fontanili in corrispondenza della scarpata che divide la piana alluvionale del Malone e del rio Favriasca, e quello dell'alveo e delle sponde del torrente Malone.

In entrambi i casi si tratta di habitat che conservano ancora caratteristiche di notevole interesse ecologico, residuali in un contesto intensamente utilizzato a fini agricoli.

Per quanto concerne l'interferenza con la zona dei fontanili, che interessa la parte di tracciato in sponda sinistra del torrente Malone, si evidenzia che l'alternativa 2 possa ritenersi preferibile in quanto interseca la zona umida in oggetto soltanto marginalmente.

In merito alla componente fauna è importante sottolineare il probabile impatto dovuto al traffico veicolare, in particolare per la fauna ungulata (cinghiali e caprioli): a tale riguardo si rileva come il collegamento in progetto andrà a interferire con l'importante corridoio ecologico rappresentato dalla fascia del torrente Malone e del Rio Favriasca, che si suppone frequentemente utilizzato negli spostamenti dalla fauna locale.

A supporto dell'importanza della valutazione dell'opera ai fini dell'incidenza sull'impatto con la fauna in termini di incidenti stradali, si rimanda alle relazioni annuali elaborate dal Servizio Tutela della Fauna e della Flora, dalle quali risulta che l'area in oggetto è frequentemente interessata da impatti tra autoveicoli e ungulati.

Per quanto riguarda l'alternativa n.3, sebbene sia ritenuta dai progettisti meno impattante dal punto di vista naturalistico in quanto si sviluppa ad una certa distanza dall'area umida suddetta, è invece da considerarsi non idonea in considerazione del suo maggior sviluppo (rispetto alle alternative 1 e 2) nel contesto della fascia boscata a ridosso del torrente Malone.

– Le principali carenze della proposta riguardano i seguenti aspetti, che dovranno pertanto essere approfonditi nel SIA:

- studio idrogeologico in regione Murtis
- studio ecologico in regione Murtis
- studio geomorfologico della dinamica fluviale
- studio della rete ecologica

In merito al primo aspetto in regione Murtis, ad ovest del Rio Manesco, i tracciati degli Interventi I e II in progetto attraversano una zona con falda freatica molto superficiale, talora affiorante, localizzata ai piedi della scarpata del terrazzo rissiano, dove emergono diversi punti di affioramento, uno dei quali rilevato nel corso di un sopralluogo ARPA, in posizione quasi coincidente con l'appoggio del rilevato dell'alternativa 2 alla scarpata di terrazzo. Nel piano di lavoro non risulta chiaramente individuato un approfondimento dello studio idrogeologico in relazione alla valenza ecologica di queste emergenze fondamentali per la preservazione delle aree umide a valle. Merita ricordare che in questo settore i rilevati stradali avranno un'altezza considerevole, variabile tra 4 e 6m, ed eserciteranno sul terreno carichi in grado di indurre fenomeni di compattazione e conseguente diminuzione di permeabilità e porosità nei terreni di fondazione, perturbando così il naturale deflusso della falda e gli ecosistemi ad essa legati.

L'argomento è stato affrontato solo nello studio geologico, riportando gli esiti degli accertamenti eseguiti per il lotto I, mentre è necessario che nello studio di impatto ci sia una più approfondita rappresentazione di questa problematica, non ristretta al solo punto di vista della fattibilità tecnica di permeabilizzazione e drenaggio del rilevato, ma anche con ulteriori indagini relative ai settori interferiti. Tali indagini dovrebbero comportare campagne piezometriche, rilievo e caratterizzazione puntuale di tutti i punti di emergenza al fine di acquisire un'idonea modellizzazione idrogeologica per valutare le interferenze delle diverse soluzioni progettuali dal punto di vista delle conseguenze sull'apporto idrico alle zone umide. In particolare dovrebbero essere valutate le interferenze in corrispondenza dell'attacco del rilevato dell'alternativa 2 al terrazzo rissiano, di un'eventuale scavo in trincea e della eventuale realizzazione di plinti di fondazione delle pile di un viadotto in regione Murtis.

Per quanto riguarda lo studio della regione fluviale, oltre allo studio idraulico già realizzato, il SIA dovrebbe maggiormente approfondire il rilievo degli aspetti geomorfologici del Torrente Malone a monte e a valle dell'attraversamento, cercando di definire le forme e l'evoluzione della dinamica fluviale in particolare in riferimento alla riattivazione del paleoalveo in sponda

sinistra intercettato dalla spalla del viadotto, sia sotto il profilo del rischio che esso porrebbe per il progetto, che di un suo potenziale reinserimento nella dinamica fluviale al fine di mantenere una elevata funzionalità ecologica della regione fluviale.

Per quanto riguarda le specifiche problematiche connesse alle interferenze con le aree che ospitano ecosistemi naturali di pregio, nell'ottica sia di minimizzare i potenziali impatti, sia di definire un quadro di interventi di mitigazione e compensazione, in relazione alle alternative 1 e 2 dovranno essere approfondite con rilievi di campo gli habitat semi-naturali interessati dall'ingombro delle alternative che degli habitat aree a questi settori funzionalmente collegati. In particolare dovrebbero essere condotti in tali formazioni rilievi fitosociologici in grado di caratterizzare il diverso grado di naturalità delle aree, in modo da scegliere anche per mezzo di microvarianti di tracciato la soluzione meno impattante per l'ecosistema e eventuali interventi di riqualificazione ambientale in settori vicini alla nuova arteria stradale. La rappresentazione cartografica degli habitat deve essere a scala appropriata per individuare le diverse caratteristiche stagionali delle aree attraversate e consentire di valutare con dettaglio la fascia di ingombro del cantiere, in modo da delimitare con precisione le zone da salvaguardare tramite apposite recinzioni.

Considerando le segnalazioni di ornitofauna di pregio nell'area, dovrebbero essere svolte campagne di rilevamento in periodo opportuno per definire i popolamenti associati a questo ecosistema.

Per quanto riguarda la rete ecologica, oltre ad analizzare le condizioni della zona in sponda destra tra sponda del Malone e terrazzo che potrebbe costituire un punto critico per la sua esiguità, qualora l'opera apportasse ulteriori chiusure, andrebbe studiata in sponda destra una soluzione per garantire anche nel rilevato una permeabilità faunistica. A tale riguardo, considerando le caratteristiche della strada campestre che verrebbe attraversata perpendicolarmente dall'opera, lo scatolare di attraversamento dovrebbe essere progettato secondo i criteri e le linee guida per la progettazione dei passaggi faunistici che l'Arpa ha realizzato in collaborazione con l'Osservatorio faunistico regionale, ovvero garantendo a lato della strada in terra battuta delle banchine inerbite di sufficiente larghezza, e le indicazioni del servizio Tutela della Fauna e della Flora provinciale competente.

In base alle relazioni annuali elaborate dal suddetto Servizio provinciale, dalle quali risulta che l'area in oggetto è frequentemente interessata da impatti tra autoveicoli e ungulati, si ritiene opportuno il posizionamento di almeno un sottopasso per fauna selvatica dimensionato opportunamente (almeno 4 mt x 3 mt) in corrispondenza del tratto compreso tra il viadotto e la SS 460. Per la restante porzione si suppone che il viadotto in progetto, sviluppandosi a cavallo la fascia vegetata a ridosso del torrente Malone, permetterà alla fauna presente di transitare al di sotto del manufatto.

5. Impatto acustico

Dalla documentazione progettuale presentata emerge che, tra i possibili tracciati proposti, la soluzione denominata "alternativa 1" sia quella oggettivamente meno impattante in termini di ricettori potenzialmente esposti alle emissioni sonore del traffico veicolare che percorrerà la futura variante.

L'alternativa 2, invece, risulta relativamente più impattante dal punto di vista dell'inquinamento acustico indotto in quanto, come emerge anche dagli stessi elaborati progettuali, è presente un maggior numero di ricettori coinvolti (alcune costruzioni a carattere residenziale e rurale localizzate in sinistra idrografica del torrente Malone, in prossimità della scarpata di transizione dalla pianura agricola all'ambito fluviale).

Relativamente al tratto di strada comune alle Alternative 1 e 2 si evidenzia come lo stesso sia potenzialmente in grado di influire sui livelli sonori dell'area residenziale localizzata a sud del cimitero, tra la S.P. 13 ed il bordo del terrazzo fluviale, presso i cui ricettori, al di fuori della fascia di pertinenza dell'infrastruttura, dovranno essere garantiti i livelli sonori stabiliti dalla Classificazione acustica definitiva del Comune di Front C.se, approvata con deliberazione del

Consiglio Comunale n. 38 del 17/09/2004.

– Nel progetto definitivo si dovrà:

- predisporre uno Studio d'impatto acustico che recepisca pienamente quanto richiesto dalla D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616 recante i "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico" di cui all'art. 3, comma 3, lett. c) e art.10 della L.R. 25 ottobre 2000 n. 52, non tralasciando nessuno degli elementi indicati al paragrafo 4 (tra cui, a titolo esemplificativo, la descrizione dei ricettori presenti nell'area di studio, l'analisi dell'impatto acustico generato nella fase di realizzazione, il calcolo previsionale dei livelli sonori generati dall'infrastruttura, nonché l'indicazione del provvedimento regionale con cui il tecnico che ha predisposto la documentazione di impatto acustico è stato riconosciuto "competente in acustica ambientale"), condizione ammessa esclusivamente a patto che sia puntualmente giustificata l'inutilità di ciascuna informazione omessa, con esplicito riferimento alla numerazione del paragrafo cui si riferisce;
- in particolare si sottolinea l'importanza di individuare le corrette modalità per una totale mitigazione dell'impatto acustico indotto nei confronti dei ricetti più esposti, in modo tale da garantire presso gli stessi il rispetto dei limiti acustici normativi attualmente vigenti;
- la valutazione degli impatti sul clima acustico deve essere estesa alla fase cantiere, considerata la tipologia degli interventi proposti e la prevista durata temporale della fase realizzativa;
- per una corretta valutazione degli impatti sul clima acustico occorre una trattazione completa del quadro ambientale ante operam;
- per quanto riguarda la valutazione degli aspetti previsionali di impatto acustico si segnala che questi debbano avvenire considerando più scenari che tengano conto delle analisi dei flussi di traffico, ipotizzando anche l'intero sviluppo della tratta "Pedemontana".

6. Mitigazioni e compensazioni

- dovrà essere fornita la definizione di eventuali interventi di mitigazione riferiti alle singole componenti ambientali, nonché delle iniziative di compensazione degli effetti negativi del progetto sullo stato ambientale, a fronte di una valutazione degli impatti residui.

Ritenuto in sintesi che:

- il piano di lavoro presentato, unitamente agli elaborati progettuali, necessita dei chiarimenti e delle integrazioni sopra elencate;
- lo studio di impatto ambientale dovrà essere redatto secondo la struttura prevista dall'allegato D "Contenuti dello studio di impatto ambientale di cui all'articolo 5, da redigere ai fini della fase di valutazione (in conformità alle indicazioni dell'allegato C del D.P.R. 12aprile 1996)", della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40, vale a dire secondo i quadri programmatico, progettuale e ambientale. Esso dovrà inoltre essere corredato da una sintesi redatta in linguaggio non tecnico, tale da consentire la comprensione e la valutazione da parte del pubblico;

Visti:

- le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/04/99 e s.m.i.;
- i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino;
- il resoconto verbale della riunione della Conferenza di Servizi e valutato tutto quanto complessivamente emerso nel corso dell'istruttoria svolta, tenuto conto degli elementi di verifica di cui all'allegato E della L.R. 40/1998;
- la L.R. 40/98 e s.m.i. "*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione*";

- Vista la Legge 241/90 e s.m.i.
- Visti 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

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

1. di esprimere, in merito agli elaborati presenti e al piano di lavoro per la redazione di Studio di Impatto Ambientale circa il progetto "Interventi di miglioramento della funzionalità della funzionalità della ex. S.S. n. 460 e della ex. S.S. n. 565 "Pedemontana" – II Lotto. Realizzazione del collegamento pedemontano in variante all'abitato di Front, nei comuni di Front e Favria, presentato dal Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II, della Provincia di Torino, con sede in Torino Via Bertola 34, 10122 Torino, con istanza in data 14/04/2006, di avvio della fase di specificazione dei contenuti di studio di impatto ambientale della procedura di VIA. ai sensi dell'art. 11, comma 2, della l.r. 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i., le indicazioni relative agli approfondimenti necessari dettagliate in premessa;
2. lo studio di Impatto Ambientale dovrà essere redatto secondo la struttura prevista dall'allegato D " Contenuti dello studio di impatto ambientale di cui all'articolo 5, da redigere ai fini della fase di valutazione (in conformità alle indicazioni dell'allegato C del D.P.R. 12 aprile 1996)" della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i., vale a dire secondo i quadri programmatico, progettuale e ambientale. Esso dovrà inoltre essere corredato da una sintesi redatta in linguaggio non tecnico, tale da consentire la comprensione e la valutazione da parte del pubblico;

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.

La presente determinazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 65 dello Statuto.

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: 8.6.2006

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina