

OGGETTO: Progetto: Variante di Borgaretto alla S.P. n. 143 - I tronco : collegamento viale Torino - S.P. n. 174 -II tronco: collegamento S.P. n. 174 - S.P. n. 143.
Comuni interessati: Beinasco, Nichelino, Torino,Orbassano.
Proponente: Provincia di Torino, Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità
Procedura di specificazione dei contenuti dello studio di impatto ambientale ex. art.11,
Legge Regionale 14 dicembre 1998,n.40 e s.m.i.

**Il Dirigente del Servizio Valutazione impatto ambientale e
pianificazione e gestione attività estrattive**

Premesso che:

- con istanza 19/03/2002 il Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità di questo Ente, ha chiesto l'avvio della fase di specificazione dei contenuti di studio di impatto ambientale della procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 11, comma 2, della L.R. 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i. "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", relativamente al progetto "Variante di Borgaretto alla S.P. n. 143".
- la tipologia del progetto ricade nella categoria progettuale n. 29 "strade extraurbane secondarie provinciali" dell'allegato B2 della L.R. 14 dicembre 1998, n. 40. Il progetto rientra parzialmente all'interno del sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po, ed è pertanto sottoposto obbligatoriamente alla fase di Valutazione ex art. 12, ai sensi dell'art. 4, comma 2b;
- contestualmente al procedimento previsto dalla L.R. 40/98 è stata convocata la Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare, ai sensi dell'art. 14 bis della legge 241 del 1990 come modificato dalla L. n. 340 del 24/11/2000. In particolare al caso in esame si applicano le disposizioni di cui al comma 3 del predetto articolo.
- il proponente, Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità, ha presentato uno specifico piano di lavoro per la redazione dello studio di impatto ambientale, di cui sono stati valutati i contenuti e la completezza nel corso dell'istruttoria dell' *Organo Tecnico* del 15/04/2002 e della *Conferenza dei Servizi* del 18/04/2002, presso la sede dell'Area Ambiente della Provincia di Torino, Via Valeggio n. 5, Torino;

Considerato che:

- il presente progetto preliminare ricadente nei comuni di Torino, Nichelino, Beinasco e Orbassano. Il territorio interessato è caratterizzato per la maggior parte della tratta da una forte antropizzazione, dovuta alla fascia di rispetto della tangenziale, alle propaggini dell'abitato di Borgaretto ed alla presenza di un paesaggio marginale di risulta ad orti urbani spontanei e baraccamenti; solo nell'ultima tratta viene attraversato un paesaggio agricolo cerealicolo-foraggero tuttora attivo con presenza di borgate e cascate.
- la strada in progetto, congiuntamente con la variante di Stupinigi alla S.S. n.23, consente l'eliminazione del traffico di transito sul tratto di S.S. 23 compresa nel Parco e sulla S.P. 143, da strada Debouchè alla Palazzina di Caccia di Stupinigi.
- l'intervento in oggetto é stato previsto dal Protocollo d'Intesa sottoscritto il 23 ottobre 1997 fra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, i Comuni di Torino, Nichelino, Vinovo, Candiolo, l'Ente Parco Naturale di Stupinigi, l'ATIVA S.p.A. e l'Ordine Mauriziano, che prevede oltre alla variante di Stupinigi, il completamento dello svincolo del Debouchè sulla tangenziale sud, la variante della S.P. 142 all'abitato di Candiolo, il raccordo tra la S.P. 40 e la nuova variante di Stupinigi in Comune di Vinovo e *la variante alla S.P. n.143 di Borgaretto in Comune di Beinasco fino all'innesto sul Viale Torino in Comune di Nichelino* (punto b del protocollo d'intesa).

- le opere riguardano la costruzione di un nuovo tratto di strada extraurbana fra lo svincolo autostradale di Stupinigi della Tangenziale Sud e la S.P. n. 143, creando una circonvallazione ovest dell'abitato di Borgatetto. Il tracciato ha un'estensione di circa 4.300 m, esclusivamente su rilevato e con sei rotatorie di regolazione degli incroci, suddivisa in 2 tronchi:
I tronco: Collegamento Viale Torino - SP n.174
II tronco: Collegamento S.P. n 174 - S.P. n 143
- Il raccordo stradale inizia in corrispondenza della rotatoria (R1) nei pressi dello svincolo SATT di Stupinigi, si diparte verso ovest occupando il sedime ATIVA dell'attuale coppia di ingresso e si inserisce nella fascia di rispetto della tangenziale costeggiandola ad una distanza di 8 m fino a sfociare in una rotatoria (R2) avente la funzione di disimpegnare una traversa della via Rondò Bernardo di servizio agli stabilimenti industriali limitrofi. Il tracciato prosegue sempre in aderenza alla tangenziale discostandosi solo nell'ultimo tratto per consentire la realizzazione della rotatoria (R3) che disimpegna il prolungamento di via Rondò Bernardo. Il successivo tratto rimane nel corridoio tra il Sangone e a nord della linea di alta tensione e termina presso una rotatoria (R4) in grado di disimpegnare la viabilità secondaria, di fruizione del Parco del Sangone e del cimitero. Superata la quarta rotatoria la strada taglia una zona intensamente occupata da orti urbani, attraversa la Rotta Palmero con un sovrappasso e si collega alla S.P. 174 con una rotatoria (R5) nella tratta in cui inizia il rilevato della rampa del sovrappasso della Torino-Pinerolo. Oltre la rotatoria il tracciato devia verso sud con una curva di ampio raggio, la quale consente di aggirare un impianto sportivo, taglia la campagna tenendosi ad una distanza di circa 200 m dalla Rotta Palmero, passa limitrofa alla discarica di 1ª categoria (C.I.T.S.) e va ad innestarsi sulla strada Ravetto (R6). Oltre la rotatoria si colloca il tratto terminale dell'asse principale, costeggia l'abitato del Tetti Valfré e successivamente si immette con curva a sinistra alla S.P. 143 .
- la sezione stradale in progetto prevede una piattaforma stradale, classificabile come C1 secondo le norme CNR di larghezza complessiva di 12 m così distribuiti: n 2 corsie da 3.75 m, n. 2 banchine da 1.50 m e n. 2 arginelli da 1.25 m.
Velocità di progetto: 60 - 70 Km/h
Livellata: altezza variabile sul piano campagna da 1.00 m a 2.00 m
- l'unico attraversamento che richiede un'opera d'arte è quello con la Rotta Palmero, che viene risolto mediante scatolato in cemento armato di altezza netta sul piano stradale di 3.00 m.
- la realizzazione della variante comporterà l'interferenza con canali irrigui, alcuni dei quali riportati sulle carte storiche dei luoghi (Bealera del Molino, Canale di confine fra Beinasco ed Orbassano e Bealera della Donaglia): a seguito della loro dimensione ed importanza verranno intubati in appositi attraversamenti al di sotto del rilevato stradale con tombini in c.a., dimensionati in modo opportuno in base alle indicazioni della relazione idraulica. Il fondo di tali tombini sarà sagomato per permettere il passaggio della fauna acquatica, anfibia e dei piccoli mammiferi.
- il totale di inerti necessari alla realizzazione dell'opera è di 100.000 mc (83.000 mc proveniente da cave per formazione di rilevato stradale, 17.000 mc di terreno vegetale per rivestimento scarpate del corpo stradale e riempimento rotatorie). Dagli scavi provengono 10.000 mc circa di terreno vegetale che potranno essere riutilizzati per il rivestimento vegetale delle scarpate.
- nella redazione del "Piano di Lavoro" è stato inoltre ritenuto opportuno sviluppare un approfondimento relativo alle "alternative di progetto" dell'opera ripercorrendo le alternative progettuali che sono state ipotizzate nel corso del tempo, ricostruendo le motivazioni, programmatiche e verificando la sostenibilità ambientale della soluzione proposta nel progetto preliminare. Sono state pertanto analizzate contestualmente due soluzioni possibili "soluzione 1" e "soluzione 2" di attraversamento del territorio compreso tra la rotatoria n. 4 e l'innesto sulla S.P. 143.
- in sintesi si indicano i punti più significativi delle due soluzioni del II tronco del tracciato:
Soluzione 1: piega immediatamente verso sud ed incrocia con la rotatoria n. 5 la SP 174 nei pressi del Molino dei Boschi; aggira a nord lo stabilimento Comau, e si allinea alla rotta "Palmero" proseguendo parallelamente ad essa, oltrepassandola in trincea per due volte, mediante il rialzamento di detta rotta e la costruzione di strutture reticolari di attraversamento. Si innesta con rotatoria sulla S.P. 143.
Soluzione 2: prosegue verso ovest fino ad incrociare la SP 174 nei pressi del sovrappasso della To-Pinerolo per poi deviare verso sud con una curva di ampio raggio, la quale consente di aggirare un impianto sportivo, attraverso i campi va ad innestarsi con rotatoria sulla strada Ravetto. Il successivo

tratto attraversa nuovamente un campo e ricalca il sedime di una strada poderale fino ad imboccare con curva a sinistra la S.P. 143.

- Il confronto delle due soluzioni alternative, in considerazione alle interazioni con le caratteristiche paesaggistiche e insediative dell'area ha individuato la "soluzione 2" (progetto preliminare) come preferibile, in quanto nella "soluzione 1" sono emerse criticità per l'allineamento alla Rotta Palmero e la vicinanza con le aziende agricole ad essa in fregio.

Rilevato che:

- Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:
 - nota del 23/04/2002 prot. 92042 del Servizio Tutela della Fauna e della Flora, della Provincia di Torino;
 - nota del 24/04/2002 prot. 93864 del Servizio Pianificazione Territoriale, della Provincia di Torino;
 - nota del prot. del Servizio Difesa del Suolo, della Provincia di Torino;
 - nota del 18/04/2002 prot. 7818 del Comune di Beinasco;
 - nota del 17/04/2002, prot. 3124 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po;
 - nota del 17/04/2002 prot.508 dell'Ente di gestione del Sistema delle Aree protette della Fascia Fluviale del Po tratto torinese;
 - nota del 19/04/2002 prot. 5907 dell'ARPA - Dip. Subprovinciale di Grugliasco.
- In riferimento al piano di lavoro per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale, si evidenzia che la documentazione presentata comprende un'analisi approfondita dei contenuti specifici del quadro programmatico, progettuale e ambientale per la redazione dello studio di impatto ambientale, con l'indicazione delle metodologie che si intende adottare per l'elaborazione delle informazioni ed il relativo livello di approfondimento, consentendo pertanto sia valutazioni di merito al riguardo delle modalità e del livello di dettaglio già presentate, sia l'eventuale carenza di analisi ed approfondimenti sui temi specifici.
- L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione su diverse problematiche programmatiche, progettuali e di inserimento ambientale legate al tracciato nella soluzione proposta, (progetto preliminare) esplicitate di seguito.

1. Dal punto di vista della **pianificazione territoriale** si rileva che:

- parte del tracciato previsto, ricade all'interno del Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po ed in particolare nel tratto torinese del Parco Fluviale del Po, dotato di Piano d'area "Stralcio del Sangone", in attesa di approvazione definitiva. Le aree comprese all'interno del piano regionale delle aree protette sono regolate dai piani di parco che sostituiscono, all'interno dei perimetri definiti, gli strumenti di pianificazione di qualsiasi livello e quindi anche il P.T.C. provinciale (art. 14.1 del P.T.C.);
- l'intervento interessa, indirettamente, il Parco di Stupinigi ed il coincidente biotopo (IT1110004), individuato ai sensi della direttiva 92/43/CEE "Habitat", particolarmente sensibile alla vicinanza della conurbazione torinese, alle strade ed autostrade di grande traffico, con rischio di innesco di fenomeni urbanistici e sociali di degrado (come indicato dalla relativa scheda identificativa regionale): infatti, le rotonde previste alle due estremità del tracciato in progetto, saranno attestate sul confine del Parco stesso, in corrispondenza degli assi viari storici (S.S. n. 23 e sulla S.P. n. 143) che daranno accesso alla Palazzina di Caccia;
- l'intervento rientra tra quelli già previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento provinciale, tuttavia il tracciato proposto come progetto preliminare, si differenzia da quanto indicato alla tav. B1 - Circondario di Torino del P.T.C.;
- l'intervento interessa il Piano Stralcio delle fasce fluviali (PAI) approvato dall'Autorità di bacino del Po n. 18 del 26/04/2001;
- la nuova viabilità andrà ad occupare e frammentare una porzione relativamente estesa di terreni agricoli di 1a e 2a classe di capacità d'uso, compresi, peraltro, all'interno del perimetro delle "aree agricole in contesto metropolitano", tutelate dal P.T.C. in quanto riconosciute di elevato valore ambientale, come riserva di risorse primarie;

- la tratta compresa tra le rotatorie n. 5 e n. 6, affianca il sito di discarica di 1a categoria (C.I.T.S.), particolarmente sensibile poiché interessato da problematiche di inquinamento ambientale.
- parte dell'intervento risulta soggetto alle disposizioni del D.Lgs. 490/99 in materia di beni culturali ed ambientali ed in particolare:
 - art. 146, comma 1, lett. c)- 150 metri dal torrente Sangone;
 - art. 146, comma 1, lett. f) - Parco Fluviale del Po;
 - art. 139, comma 1, lett. d) *?quadro naturale di bellezza panoramica avente anche valore estetico e tradizionale,... punti di vista accessibili al pubblico dai quali si può godere la visione del complesso monumentale e paesistico della palazzina di Stupinigi?* (D.M. 10 novembre 1959).

2. In riferimento ai contenuti del **quadro programmatico, dovranno essere forniti gli approfondimenti di seguito indicati:**

- rapporti con la legislazione, pianificazione e programmazione vigente (nazionale, regionale e provinciale), in particolare il progetto dovrà tener conto delle Norme Tecniche del Piano d'Area del Parco Fluviale del Po che prevede, nella scheda A - Zona 6sT - Categoria "T" zone urbanizzate di trasformazione suscettibili di recupero con coordinati interventi trasformativi, per la ricomposizione ambientale, il reinserimento paesaggistico, l'inserimento di attrezzature e servizi per la fruizione sociale della fascia fluviale.
- i PRGC di Torino, Beinasco, Nichelino, Orbassano necessitano di adeguamento con il tracciato in progetto: 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.

3. In riferimento ai contenuti del **quadro progettuale, emergono le seguenti considerazioni:**

- il confronto tra le soluzioni alternative (1 -2) presentate offre un adeguato livello di indagine e di studio in relazione alla natura preliminare del progetto. In linea di massima le scelte effettuate sembrano condivisibili, tuttavia l'istruttoria tecnica e le valutazioni emerse nella Conferenza dei Servizi hanno evidenziato l'esigenza di approfondire il confronto soprattutto per gli ambiti territoriali più delicati dal punto di vista storico-ambientali-paesaggistici.

Si chiede pertanto di:

1. approfondire con una valutazione comparata le soluzioni 1 e 2 che tenga conto, in particolare, di:
 - impatti sul paesaggio;
 - aree di pregio coinvolte (agronomico, fondiario e naturalistico);
 - soluzioni plano-altimetriche dei tracciati;
 - interferenze con gli attuali usi del suolo;
 - interferenza con il piano del Parco;
 - presenza di recettori sensibili (numero, tipologia e distanza dall'asse stradale);
 - problematiche tecniche di affiancamento e/o sovrapposizione alla sede viaria della Rotta Palmero;
2. valutare, considerate le problematiche emerse nel corso della Conferenza dei Servizi (presenza della discarica da bonificare e criticità dell'innesto della rotatoria n. 5 sul sovrappasso della S.P. n. 174), la possibilità di discostarsi dalla soluzione del progetto preliminare, nel tratto fra le rotatorie n. 4 e n. 5, utilizzando, in alternativa, l'attraversamento alla S.P. n. 174 in prossimità degli stabilimenti industriali esistenti (stabilimento Comau), per poi ricollegarsi al II tronco del progetto preliminare nella zona sud della discarica di 1a cat.
3. Nel caso di conferma della scelta del tracciato del progetto preliminare, si evidenzia la necessità di ricerca di soluzioni progettuali per l'ottimizzazione dei seguenti punti del tracciato preliminare:
 - Rotatoria R1 nei pressi dello svincolo SATT di Stupinigi
La soluzione a rotatoria prevista risulta migliorativa rispetto all'esistente, in quanto consente l'eliminazione del ramo a "cappio" di ingresso alla tangenziale, necessita comunque ancora di approfondimenti progettuali.
 - Tratto R1 e la R4
Indicare se la strada in progetto in prossimità della sponda orografica destra del torrente Sangone necessita di altre opere accessorie del tipo difese spondali o altro tipo di interazione con l'alveo del torrente.
In particolare il tratto tra la rotonda R3 e la R4 durante l'evento alluvionale dell'ottobre 2000 è stato interessato da una pronunciata erosione e regressione di sponda, con grave danneggiamento all'infrastruttura esistente e messa in luce del metanodotto della SNAM. Alla luce delle suddette considerazioni, e consapevoli che in tale tratto non esistono dei veri e propri gradini morfologici in grado di ostacolare il deflusso delle piene durante eventi alluvionale di ricorrenza

significativa, si pone in evidenza la necessità di valutare con attenzione l'interferenza e gli effetti che potrebbero verificarsi tra l'opera in progetto e l'attività torrentizia del Torrente Sangone.

Approfondire l'inserimento ambientale dell'asse stradale in prossimità della riva orografica del torrente Sangone, considerando la prevista riqualificazione in senso naturalistico dell'area parco.

Il progetto in esame dovrà essere compatibile con il progetto di ampliamento a 4 corsie della tangenziale (studio in corso).

- Tratto compreso tra R4 e R5

Considerato che il tracciato stradale sembra interferire con un sito di interrimento controllato di rifiuti di origine industriale, attualmente non attivo, si chiede che vengano attivate idonee procedure di approfondimento atte ad evidenziare l'esistenza o meno di tale interferenza.

Il tracciato ricade all'interno del Parco del torrente Sangone, e si configura come una possibile barriera alla fruizione all'area parco; a tal proposito si chiede di chiarire quali siano le interferenze con i progetti di fruibilità del parco (percorsi ciclo - pedonali) e la realizzazione dell'opera specificando le eventuali opere o scelte progettuali di mitigazione, di compensazione e di sistemazione a verde. Tali interventi ed i piani di manutenzione devono essere previsti e descritti nel computo metrico estimativo. Il tracciato dovrà essere compatibile con le indicazioni del Piano d'area "Stralcio del Sangone" (scheda A).

- Rotatoria R5 di collegamento alla S.P.174

In merito alla scelta progettuale di inserimento dell'innesto con uno svincolo in rotatoria (R5) in prossimità dell'attuale sovrappasso del tratto autostradale Torino - Pinerolo, si richiede una valutazione della soluzione che tenga conto, in particolare, di:

- intrusione visiva e impatti sul paesaggio,
- interferenze con gli attuali usi del suolo e di quelli previsti dal piano del Parco,
- presenza di recettori sensibili,
- proposta di zonizzazione acustica del territorio comunale,
- adiacenza alla prevista barriera di esazione di Beinasco,
- contiguità con l'impianto sportivo.

- Tratto compreso tra R5 e R6

Per quanto riguarda l'interferenza del tracciato in progetto con il sito della discarica di RSU del consorzio Torino Sud, si propone di integrare lo studio con un'adeguata caratterizzazione delle possibili interferenze e una descrizione delle conseguenti soluzioni ritenute idonee a minimizzare tale interferenza.

- Tratto compreso tra R6 e innesto sulla S.P.143

Si richiede lo studio di una soluzione alternativa che preveda di allontanare il tracciato dalle abitazioni della località Tetti Valfrè con affiancamento alla Rotta Palmero.

Analizzare l'intersezione con la Rotta Palmero e la sistemazione a verde della zona di affiancamento tra la Rotta Palmero e la strada in progetto (area in prossimità dell'intersezione con la S.P. 143).

- Innesto sulla S.P.143

Approfondire la soluzione progettuale dello svincolo per i problemi di sicurezza della svolta a sinistra verso il parco di Stupinigi, considerando che tale l'innesto potrebbe diventare una delle vie preferenziali di accesso alla Palazzina di caccia ed al parco di Stupinigi (Studio per l'inserimento ambientale del progetto del parco di Stupinigi elaborato dagli Arch. Isola e Momo).

- Occorrono integrazioni documentali relative al piano di reperimento dei materiali, in cui siano dettagliate la natura, la quantità, la qualità, e la provenienza dei materiali necessari, nonché indicazione della cave in attività e/o da autorizzare presso cui avverrà l'approvvigionamento e dei relativi percorsi stradali con la caratterizzazione dei conseguenti flussi di traffico, il cronoprogramma delle attività, le modalità con cui si prevede l'approvvigionamento di acqua potabile e lo scarico dei reflui civili. Si raccomanda in ogni caso di esaminare prioritariamente la possibilità di utilizzare materiali riciclati provenienti da demolizioni o da altre attività di scavo.

4. In riferimento ai contenuti del quadro ambientale si rileva che:

• **Su Paesaggio e patrimonio storico, artistico e culturale:**

L'area in esame, presenta tre tipologie di ambienti:

1 tipologia: segue il corridoio fra la tangenziale e la zona industriale nord di Borgaretto, totalmente antropizzata e priva di ogni presenza di elementi naturali;

2 tipologia: segue parallelamente il Sangone in area fortemente compromessa da orti urbani, con suoli appartenenti alla classe II di capacità d'uso;

3 tipologia: segue con campi in attualità di coltura, fabbricati rurali e annessi, con suoli appartenenti alla classe I di capacità d'uso, a coltivi essenzialmente cerealicolo-foraggeri

L'impatto sul paesaggio può essere considerato significativo in particolare in prossimità delle aree in rilevato (attraversamento della Rotta Palmero e rotatoria sulla S.P.174 ecc.), in cui la percezione visiva verrà interrotta dalla realizzazione del rilevato.

Si ritiene che tutto il tracciato proposto possa essere suscettibile di un'approfondito lavoro di ottimizzazione progettuale, con particolare riguardo all'attraversamento dell' Area Protetta della Fascia Fluviale del Po, volto a rendere l'infrastruttura il più possibile inserita ed integrata nel territorio, tenendo presente quanto disposto dalle Norme di attuazione del Piano d'Area del Parco.

Dovrà essere focalizzata l'attenzione oltre all'attraversamento dei paesaggi di pregio, anche delle aree di scarso valore intrinseco, marginali o degradate prevedendone, un recupero ed una riqualificazione dal punto di vista naturalistico-ambientale;

Si dovrà dettagliare l'impatto sul paesaggio con un progetto di sistemazione a verde su tutto il tracciato (pianta e schizzi prospettici e/o fotomontaggi) ed in particolare sulla rotatoria n. 1 (S.A.T.T.) della S.S. n. 23 ed sulla rotatoria di innesto sulla S.P. n. 143 , vie preferenziali di accesso alla Palazzina di caccia ed al parco di Stupinigi.

Dovrà essere prodotta una documentazione fotografica, accompagnata da uno schema con indicazione dei punti di ripresa.

- **Su Flora/Fauna/ecosistemi**

Dai dati in possesso del Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia di Torino, risulta che pur essendo la zona marginale ad aree urbane densamente popolate, non si può escludere il saltuario passaggio di cinghiali, tale da rappresentare rischio per la circolazione. Il pericolo deriva dalla relativa vicinanza con il Parco Regionale di Stupinigi, area particolarmente interessata dalla presenza di cinghiali, nella quale sono stati effettuati in questi ultimi anni continui interventi di controllo della specie, e può interessare soprattutto il tratto tra la rotatoria R5 e l'innesto con la SP143 proveniente da Vinovo.

Si ritiene che il posizionamento di manufatti cilindrici in corrispondenza delle zone rilevate, di dimensioni non inferiori al metro, opportunamente dotati di inviti atti a favorire l'ingresso, sia sufficiente per consentire eventuali passaggi della fauna selvatica da una parte all'altra della carreggiata.

Si raccomanda comunque la collocazione di opportuna segnaletica di pericolo di animali selvatici.

- **Su Qualità dell'aria, Inquinamento Atmosferico**

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 compresa nel Parco , complessivamente l'effetto può essere ritenuto positivo.

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

- **Su Acque superficiali e sotterranee:**

L'idrografia della zona è caratterizzata dalla presenza del Torrente Sangone, che scorre a nord del tracciato in esame; sono inoltre presenti numerosi corpi idrici minori, la Bealera del Molino, il Canale di confine fra Beinasco ed Orbassano e la Bealera della Donaglia. Il progetto preliminare prospetta l'attraversamento dei sopradetti rii con l'impiego di tombini in c.a.

Al fine di valutare l'esistenza o meno di rischi di natura geomorfologica e idraulica del Torrente Sangone dovrà essere consultata la seguente documentazione tecnica di carattere geologico disponibile presso il Servizio Difesa del Suolo della Provincia di Torino: ``Studio idrogeologico e ambientale dell'intero bacino del Torrente Sangone" e relativo aggiornamento a seguito dell'evento alluvionale dell'ottobre 2000 promosso nell'ambito del *Programma di ricerca*, coordinato dalla Provincia di Torino, *in tema di manutenzione e ripristino dei corsi d'acqua, nonché in materia di protezione idrogeologica e difesa del suolo.*

Si segnala inoltre la necessità di evidenziare le ricadute (e le possibili mitigazioni) sullo stato qualitativo e di fruizione del torrente Sangone e degli altri rii minori coinvolti derivanti dalla necessità di risolvere le problematiche idrauliche, con particolare riguardo alla qualità idrobiologica dei corpi idrici.

Dovranno essere verificate le soluzioni e precauzioni tecniche da adottare nei confronti delle interferenze con i pozzi irrigui. In ogni caso dovrà essere prodotta una cartografia di dettaglio che evidenzi l'interferenza del tracciato e/o delle opere connesse con le aree di salvaguardia (zona di rispetto ristretta ed

allargata) dei singoli pozzi ai sensi della D.G.R. del 27 giugno 1996, n.6/15137(1) "*Direttive per l'individuazione delle aree di salvaguardia delle captazioni di acque sotterranee (pozzi e sorgenti) destinate al consumo (art.9, punto1, lett.f del D.P.R. 24 maggio 1988, n.236)*", approvata dalla Regione Piemonte.

• **Su Suolo e Sottosuolo**

Dovranno essere evidenziati, con riferimento all'uso agrario ed alla realta' fondiaria esistente(1a e 2a classe di capacità d'uso), tutti gli accorgimenti e le soluzioni progettuali messi in atto per ripristinare l'accesso ai fondi, la viabilità interpodereale e la continuità del reticolo irriguo.

Si evidenzia il problema della contiguità del tracciato, nella tratta tra le rotatorie n. 5 e n. 6, con il sito di discarica di 1^a categoria (C.I.T.S.), particolarmente sensibile poichè interessato da notevoli problematiche di inquinamento ambientale (problema di esplosività del sottosuolo, inquinamento delle acque sotterranee). L'impianto sarà soggetto ad un intervento di messa in sicurezza di emergenza e di bonifica. Al momento non sembra possibile definire con esattezza l'estensione territoriale dell'area interessata dalla procedura di bonifica, le tempistiche di attuazione e pertanto l'effettiva interferenza con il tracciato in esame. La successiva progettazione dovrà tenere conto di tali problematiche, anche in relazione ad eventuali avanzamenti e migliori definizioni della progettazione degli interventi di bonifica. La realizzazione della strada interferisce anche con la discarica Italrifiuti, nei pressi della rotatoria n. 4 del cimitero.

• **Su Rumore**

Dovranno essere approfondite le seguenti indagini:

- mosaicatura dei piani di zonizzazione dei Comuni interessati;
- studio dei flussi di traffico e modellizzazione acustica in funzione di diversi scenari ipotizzabili;
- clima acustico ante-operam (Campagna di monitoraggio);
- analisi dell'impatto acustico per la fase di cantiere.
- clima acustico post-operam (Campagna di monitoraggio).

Si dovranno utilizzare all'interno delle fasce di pertinenza dell'infrastruttura e in assenza del "decreto strade" (decreto che stabilisce i limiti propri delle infrastrutture stradali) i limiti inseriti nella bozza del decreto stesso per le nuove infrastrutture. fuori di tali fasce considerare le Bozze di Classificazione Acustica dei Comuni (anche se non ancora adottati dai Comuni stessi) e gli specifici limiti definiti per le aree interessate dalla nuova infrastruttura.

• **Mitigazioni e compensazioni ambientali:**

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 il verbale della Conferenza dei Servizi ;

Visto il D.Lgs. 29 ottobre 1999 n.490

Vista la L.R. N. 56 del 1977 e s.m.i.

Vista la D.G.P. n. 1318-249021 del 20/11/2000

Vista la Legge 241/90 e 340/2000

Vista la Legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i.*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione;*

Visti gli artt. 41 e 44 dello Statuto della Provincia di Torino;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del T.U. delle leggi sugli enti locali approvato con D. Lgs. 18.8.2000 e dell'articolo 35 dello Statuto Provinciale;

DETERMINA

1. di esprimere, in merito agli elaborati presenti e al piano di lavoro per la redazione di Studio di Impatto Ambientale circa il progetto di "Variante di Borgaretto alla S.P. n. 143 - I tronco : collegamento viale Torino - S.P. n. 174 -II tronco: collegamento S.P. n. 174 - S.P. n. 14", comuni interessati : Beinasco, Nichelino, Torino e Orbassano, presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino, con istanza del 19/03/2002 di avvio della fase di specificazione dei contenuti di studio di impatto ambientale della procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 11, comma 2, della L.R 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i., parere favorevole subordinatamente al chiarimento e alle integrazioni secondo quanto evidenziato in premessa e che sinteticamente si richiamano nei punti di seguito elencati:
 - a.** approfondire con una valutazione comparata le due soluzioni del II tronco del tracciato (soluzioni 1 e 2)
 - b.** valutare, considerate le problematiche emerse nel corso della Conferenza dei Servizi (presenza della discarica da bonificare e criticità dell'innesto della rotatoria n. 5 sul sovrappasso della S.P. n. 174), la possibilità di discostarsi dalla soluzione del progetto preliminare, nel tratto fra le rotatorie n. 4 e n. 5, utilizzando, in alternativa, l'attraversamento alla S.P. n. 174 in prossimità degli stabilimenti industriali esistenti (stabilimento Comau), per poi ricollegarsi al II tronco del progetto preliminare nella zona sud della discarica di 1a cat.
 - c.** verificare in ogni caso le problematiche di interferenza tra gli interventi per la realizzazione dell'infrastruttura viaria e gli interventi di bonifica, nonché i rischi connessi con la prossimità del sito di discarica della Italfiuti.
 - d.** nel caso di conferma della scelta del tracciato del progetto preliminare, si evidenzia la necessità di ricerca di soluzioni progettuali per l'ottimizzazione dei punti critici del tracciato preliminare:
 - e.** approfondimenti specifici sulle diverse componenti ambientali coinvolte dal tracciato.
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. 12aprile 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;
3. di dare atto che si è provveduto a dare informazione circa l'assunzione del presente atto all'Assessore competente.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso avanti 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:

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina

