

GIUNTA PROVINCIALE DI TORINO

Verbale n. 12

Adunanza 16 marzo 2004

OGGETTO: VARIANTE DI BORGARETTO ALLA S.P. N. 143. PROPONENTE: PROVINCIA DI TORINO, SERVIZIO GRANDI INFRASTRUTTURE VIABILITÀ. COMUNI: BEINASCO, NICHELINO, TORINO, ORBASSANO. PROCEDURA: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 12, LEGGE REGIONALE N. 40/98 E S.M.I. GIUDIZIO POSITIVO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E RIAPPROVAZIONE IN LINEA TECNICA DEGLI ELABORATI VARIATI DEL PROGETTO DEFINITIVO.

Protocollo: 292 – 67780/2004

Sotto la presidenza della prof. MERCEDES BRESSO si è riunita la Giunta Provinciale, regolarmente convocata, nella omonima Sala, con l'intervento degli Assessori: GIUSEPPE GAMBA, ANTONIO BUZZIGOLI, LUCIANO PONZETTI, GIOVANNI OLIVA, GIUSEPPINA DE SANTIS, MARIA PIA BRUNATO, MARCO BELLION, SILVANA ACCOSSATO, BARBARA TIBALDI, ALESSANDRA SPERANZA e con la partecipazione del Segretario Generale EDOARDO SORTINO.

Sono assenti gli Assessori LUIGI RIVALTA, FRANCO CAMPIA, VALTER GIULIANO e ELENA FERRO.

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

A relazione del Presidente della Provincia e dell'Assessore Gamba.

Premesso che:

- in data 13/06/2003 il Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino, con sede legale in Via Bertola n. 34, 10122 Torino, nella persona dell'Ing Giannicola Marengo, in qualità di Responsabile del procedimento, ha presentato istanza di avvio della fase di valutazione al fine di ottenere il giudizio di compatibilità ambientale ai sensi della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40, relativamente al progetto denominato: " 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";

- in data 13/06/2003 è avvenuta la pubblicazione, sul quotidiano "La Stampa" dell'avviso dell'avvenuto deposito degli elaborati, ai sensi dell'art. 12, secondo comma, lettera b) della L.R. 40/98;
 - l'avviso di avvio del procedimento è stato pubblicato sul B.U.R. n. 27 del 3/07/2003;
 - il progetto presentato rientra nella categoria progettuale n. 28 dell'Allegato B2 della L.R. 40/98 -"Strade extraurbane secondarie provinciali" e, ricadendo all'interno del Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po e del Parco di Stupinigi, è sottoposto alla fase di Valutazione ex art.12, ai sensi dell'art. 4, secondo comma, lettera b) della L.R. 40/98;
 - il progetto è stato sottoposto alla fase di specificazione dei contenuti dello studio di impatto ambientale ai sensi dell'art. 11, comma 1 della L.R. 40/98, conclusa con la determinazione del dirigente del Servizio Valutazione di Impatto Ambientale n. 50-1088280 del 15/05/2002;
 - l'istruttoria è stata condotta dall'Organo Tecnico Provinciale, istituito con D.G.P. n. 63-65326 del 14/04/1999 ai sensi dell'art. 7 della Legge Regionale 40/98;
 - E' stata attivata, ai sensi di quanto disposto dall'art. 13 della L.R. 40/98 e s.m.i. e ai sensi dell'art.14-ter, comma 3 e 4, della legge 241 del 07/08/1990, come modificato dalla L. n. 340 del 24/11/2000, la Conferenza di Servizi, alla quale sono stati invitati i soggetti previsti dall'art. 9 della legge regionale stessa;
 - la prima seduta della Conferenza dei Servizi si è svolta in data 17/07/2003 presso la sede dell'Area Ambiente della Provincia di Torino, Via Valeggio n. 5, Torino;
 - dall'esame della documentazione presentata, da quanto emerso dagli approfondimenti svolti dall'Organo Tecnico con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA, nonché a seguito del sopralluogo sul sito, tenutosi in data 31/07/2003, ai fini del completamento dell'istruttoria sono state ritenute necessarie integrazioni progettuali richieste al proponente con nota n. 241819/LA4/MP del 24/09/2003, il proponente ha trasmesso la documentazione richiesta con nota n. 309268 del 24/11/2003. Successivamente è stato chiesto un completamento delle integrazioni con nota n. 332457/LA4/MP in data 16/12/2003 e la documentazione integrativa richiesta è pervenuta in data 23/12/2003.
 - in data 28/01/2004 si è tenuta la seconda seduta della Conferenza dei Servizi
 - in data 01/03/2004 il proponente ha trasmesso gli elaborati di aggiornamento del progetto definitivo che recepiscono gli approfondimenti svolti dall'Organo Tecnico e in sede di Conferenza dei Servizi
- il progetto é rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico 45 giorni e su di esso è giunta nell'ambito del procedimento, l'osservazione degli abitanti di Strada Borgaretto, zona incrocio rotta Palmero (nota del 18/09/2003).

Rilevato che:

Finalità e motivazioni

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. n. 23 compresa nel parco di Stupinigi e sulla S.P. 143, da strada Debouchè alla Palazzina di Caccia, andando a costituire una vera e propria circonvallazione che corre sul margine dell'area vincolata a parco e determinando così un limite fisico riconoscibile del parco stesso e ponendo le premesse per la realizzazione del piano di area di cui all'articolo 9 della legge regionale del 14/01/92 n.1, "Istituzione del Parco naturale 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).

Localizzazione

Il territorio interessato è quello immediatamente esterno al confine Nord-Ovest del Parco Naturale di Stupinigi, morfologicamente caratterizzato dal terrazzo del Sangone e dalla limitrofa piana alluvionale agricola. Il territorio è inoltre caratterizzato per la maggior parte della tratta da una forte antropizzazione, dovuta alla fascia di rispetto della Tangenziale, molto compromessa con massiccia presenza di insediamenti produttivi in parte attivi ed in parte in via di dismissione, dalle propaggini dell'abitato di Borgaretto ed dalla presenza di un paesaggio marginale di risulta ad orti urbani spontanei e baraccamenti; nell'ultima tratta viene invece attraversato un paesaggio agricolo cerealicolo-foraggero tuttora attivo con presenza di borgate e cascine.

La morfologia prevalente del territorio è costituita da una pianura lievemente terrazzata compresa tra una quota minima di circa 239 m. s.l.m., nella zona dello svincolo tangenziale, si mantiene attorno a valori 242-243 m. s.l.m. nella tratta parallela al Sangone per raggiungere 249-250 nel terrazzo agricolo verso Tetti Valfrè.

Alternative

La scelta del tracciato è stata condizionata da una serie di vincoli urbanistici, ambientali ed idrogeologici. Esso è stato suddiviso in 2 tronchi, il primo avente soluzione univoca, mentre per il secondo vengono presentate 2 soluzioni.

La tratta dalla Rotatoria N.1 (Stupinigi) alla Rotatoria N.3 (Kennedy) ha un andamento obbligato in quanto costretta nel corridoio fra la tangenziale e gli edifici industriali.

Dalla Rotatoria N.3 "Kennedy" alla fine del tracciato sono state studiate due varianti di tracciato:

- Soluzione 1: piega immediatamente verso sud ed incrocia con Rotonda la S.P. 174 nei pressi del Molino dei Boschi; aggira a nord lo stabilimento Comau, e si allinea con la 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 strada Ravetto (o comunale Cravera) e prosegue sulla vecchia rotta "Palmero" fino ad imboccare con curva a destra la S.P. 143.

- Soluzione 2: prosegue verso ovest fino a sottopassare la S.P. 174 nei pressi del rilevato di approccio al sovrappasso della To-Pinerolo per poi deviare verso sud con una curva di ampio raggio, la quale consente di aggirare un impianto sportivo, attraversando i campi va ad innestarsi con rotatoria sulla strada Ravetto (o comunale Cravera). Il successivo tratto attraversa nuovamente un campo e ricalca il sedime di una strada podereale fino ad imboccare con curva a destra la S.P. 143.

In fase di Specificazione dei Contenuti dello studio di impatto ambientale alla luce delle problematiche emerse in C.d.S. (presenza di discarica nel territorio di Beinasco del Consorzio Torino-Sud da bonificare e criticità innesto rotatoria sul sovrappasso della S.P. n. 174), si era evidenziata la necessità di ottimizzare l'inserimento paesistico ed ambientale dell'infrastruttura; l'ulteriore approfondimento effettuato in fase di valutazione, ha individuato la soluzione 2 come preferibile tra le ipotesi progettuali.

La soluzione del progetto preliminare è stata successivamente ottimizzata anche in riferimento alle problematiche progettuali e di inserimento ambientale evidenziate nella fase specificazione dei contenuti nei seguenti punti:

- sostituzione della rotatoria sulla SP 174 mediante sottopasso. L'innesto sulla S.P. 174 con la realizzazione di una rotonda di incrocio (R4) in quota sul rilevato della rampa della SP 174, ove questa si alza per scavalcare l'autostrada, è risultata problematica in seguito allo studio effettuato sugli impatti acustici e sull'impatto indotto di tipo paesaggistico e pertanto si è cercata una soluzione a raso che minimizzasse l'intrusione e riducesse l'impatto acustico anche mediante una diminuzione della velocità di percorrenza. La soluzione proposta è risultata un sistema di doppia rotonda: una all'incrocio della Variante con la Rotta Palmero (R4) e la seconda all'incrocio della Rotta Palmero con la SP 174. In questo modo la Variante può proseguire a raso e sottopassare con un'opera d'arte in c.a.p. il rilevato della SP 174.;

- eliminazione della rotatoria “Cimitero”;
- spostamento del tracciato in modo da non interferire con la ex-discarda lungo il Sangone e la discarda RSU Torino-Sud ed evitare i pozzi di monitoraggio relativi;
- accostamento del tracciato subito dopo la rotonda “Ravetto” alla Rotta Palmero prima dell'innesto sulla S.P. n. 143 in modo da allontanare la strada dagli edifici di Tetti Valfrè e minimizzare il frazionamento dei fondi agricoli.

A seguito di quanto emerso dagli approfondimenti svolti dall'Organo Tecnico e in sede di Conferenza dei Servizi, nonché a seguito del sopralluogo sul sito e delle osservazioni del pubblico, il Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità ha elaborato le seguenti ipotesi di modifica del progetto definitivo:

- traslazione rotatoria “dei Dragoni” di 100 metri in direzione Beinasco, in posizione prossima all'inizio della rampa di accesso al sovrappasso della autostrada Torino-Pinerolo, occupando il sedime di intersezione del tracciato ante-autostrada della provinciale n° 174, di cui è comunque previsto l'abbandono;
- eliminazione della seconda rotatoria posta 120 metri più a sud, sull'asse di viale Torino in Nichelino, all'intersezione con via Rondò Bernardo, per l'innesto della eventuale “complanare Debouchè” per permettere di mantenere l'integrità del viale alberato e le visuali verso la Palazzina di Caccia di Stupinigi;
- eliminazione dell'accesso al Parco del Po lungo il Sangone dalla rotatoria Kennedy secondo quanto richiesto dall'Ente Parco.

Le sopradette modifiche in variazione agli elaborati del progetto definitivo approvato con D.G.P. n.443-106386/2003 del 23/04/2003 sono state illustrate nel corso dell'ultima Conferenza dei Servizi e ritenute migliorative rispetto al progetto iniziale.

Descrizione

Il tracciato ha un'estensione di circa 4.774 m, esclusivamente su rilevato e con sette rotatorie di regolazione degli incroci, suddivisa in 2 tronchi:

I tronco: Collegamento Viale Torino - SP n.174

Lunghezza 2,460 m, in rilevato con n.5 rotonde (Stupinigi, Rondò Bernardo, Kennedy, Palmero e dei Dragoni)

II tronco: Collegamento S.P. n 174 - S.P. n 143

Lunghezza 2,314 m, in rilevato con n.2 rotonde (Ravetto e Tetti Valfrè)

- caratteristiche geometriche:

Piattaforma stradale

La sezione trasversale del nuovo asse viario in progetto risulta del Tipo C1, con unica carreggiata da 10.50 m composta da due corsie di 3.75 m e banchine laterali da 1.50 m, velocità di progetto compresa tra 60 e 100 km/h,

Rotatorie

I raccordi tra l'opera in progetto e la viabilità esistente saranno realizzati, come detto, mediante la costruzione di n. 7 rotatorie con dimensioni omogenee, aventi, con esclusione della mini-rotatoria “dei Dragoni” , raggi esterni ed interni rispettivamente di 32 e 22 metri.

Rilevati

Dal punto di vista altimetrico, scartata ogni ipotesi di andamento in trincea (con esclusione del sottopasso S.P. n°174) per la presenza di falda acquifera superficiale, si è mantenuta la livelletta ad una altezza variabile sul piano campagna da m. 1,00 a m. 2,00, altezza minima indispensabile per la costruzione di tombini di attraversamento non sifonati in corrispondenza di fossi, canali e colaticci di acque meteoriche.

- opere d'arte

Sottopasso SP 174

L'opera d'arte principale consiste nel sottopasso della S.P. n. 174 in corrispondenza del rilevato di approccio al sovrappasso dell' autostrada Torino-Pinerolo. Al fine di consentire la realizzazione del sottopasso l'asse stradale della variante in progetto procederà in trincea con un regolare abbassamento di quota da entrambi i lati della strada provinciale esistente.

Sovrappasso veicolare

Il sovrappasso veicolare, è previsto per la continuità di un vecchio tracciato comunale che opportunamente ridisegnato consente la piena accessibilità dei due versanti separati dalla nuova arteria, ed è posizionato in corrispondenza del vertice Sud-Est della discarica Torino - Sud.

Sovrappasso ciclo-pedonale

Nella progettazione si sono analizzati i percorsi viabili secondari, cercando di renderli compatibili con il futuro assetto delle aree. In particolare vengono utilizzati per quanto possibile i percorsi esistenti per una fruibilità ciclo-pedonale nella zona del parco e veicolare dove necessario, integrandoli con tratti in affiancamento alla nuova strada per garantirne la continuità. Si è ritenuto di prevedere un scavalco, per la continuità della rete ciclo-pedonale all'interno dell'area vincolata a parco del Po - Sangone è previsto in posizione mediana rispetto alle rotatorie "Kennedy" e "Palmero" di accesso al Parco, con caratteristiche di passerella ciclo-pedonale nella zona del parco, avrà un disegno snello, a basso impatto visivo, costituito dall'abbinamento di materiali metallici per la struttura e legnosi per il piano di calpestio. Non è possibile prendere in considerazione tipologie sotterranee stante la superficialità della falda acquifera. L'opera si prospetta anche come punto panoramico dal quale i fruitori possono godere di un punto di vista privilegiato in una posizione equidistante dalle 2 rotatorie di accesso.

- cantierizzazione

Cantieri

L'installazione del cantiere stradale sarà posizionato lungo il tratto stradale interessato dai lavori ed impegnerà la sede stradale per tutta la durata delle opere. Con massima probabilità sarà previsto il blocco della attuale circolazione, garantendo unicamente gli accessi agli edifici agricoli.

Il cantiere in esame data la natura dei lavori verrà suddiviso in sottocantieri o zone di intervento, al fine di ridurre al minimo l'impatto con l'ambiente esterno e di migliorare l'organizzazione ed il livello di sicurezza dello stesso.

I sottocantieri individuati sono:

- sottocantiere 1: realizzazione del I Tronco, da Viale Torino in Comune di Nichelino alla S.P. n. 174 in Comune di Beinasco.
- sottocantiere 2: realizzazione del II Tronco, dalla S.P. n. 174 in Comune di Beinasco alla S.P. n. 143 in Comune di Orbassano.

Movimenti terra

Per la realizzazione delle opere in progetto occorrono complessivamente circa 109.330 metri cubi di materiale, di cui circa 83.000 metri cubi proveniente da cave per formazione del rilevato stradale, circa 17.000 metri cubi di terreno vegetale per rivestimento scarpate del corpo stradale e riempimento rotonde.

Effettuando un bilancio delle terre per l'infrastruttura in progetto, si evince che il totale degli scavi è inferiore al totale dei rilevati da costituire; questo comporta che tutto il materiale recuperato con gli scavi verrà riutilizzato per la costituzione dei rilevati. La realizzazione della strada in progetto determinerà, volumi di scotico totali pari a circa 10.000 m³ che dovranno essere stoccati temporaneamente per poi essere rimessi a dimora sulle scarpate e nelle rotatorie.

Cave di prestito

Si ipotizza l'utilizzo delle cave esistenti in zona; tra le quali una è in grado di fornire materiali per rilevati con ottima portanza, ottenuti dalla macinazione di materiale ottenuto da demolizioni edili miscelato con inerti estratti dal Po.

La viabilità di cantiere avverrà unicamente sul sedime occupato dalla nuova strada, accedendo dalla Tangenziale.

Considerato che:

Per il progetto in esame (depositato in atti) la procedura di cui alla L.R. 40/98 assorbe le

autorizzazioni, nulla osta o pareri di carattere ambientale:

1. In particolare la realizzazione del progetto necessita delle seguenti :

· Autorizzazioni:

- Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte ai sensi del D.Lgs. 490/99 circa l'inserimento paesistico ambientale

- Settore Opere Pubbliche e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte ai sensi R.D. n.523/1904

· Pareri:

- Autorità di Bacino del Fiume Po, per l'interferenza con le fasce fluviali del torrente Sangone

- Ente Parco Naturale di Stupinigi per l'interferenza con l'area protetta del Parco

- Ente Parco Fluviale del Po per l'interferenza con l'area protetta del Parco

- Regione Piemonte:

Settore Difesa del Suolo per interferenza con corsi d'acqua e/o fasce fluviali;

Settore Pianificazione Aree Protette della Regione Piemonte per l'interferenza con le aree a parco e il S.I.C. IT1110004;

Direzione Urbanistica, Settore Urbanistico Territoriale - Area Metropolitana, della Regione Piemonte per la conformità urbanistica;

- Direzione Generale ATIVA S.p.A. per il collegamento con la tangenziale di Torino.

- A.N.A.S. S.p.A.

- Asl n.1

- Asl n.5

- Asl n.8

- Interferenze sottoservizi:

SMAT Acquedotto S.p.A.

SNAM S.p.A.

ENEL Distribuzione S.p.A.

TERNA S.p.A

2. Nell'ambito delle Conferenze dei Servizi

· sono pervenute le seguenti autorizzazioni:

- Settore Opere Pubbliche e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte ai sensi R.D. n.523/1904 (nota n. 31421/25.3 del 24/07/2003 e nota n.41230/25.3 del 26/sett/2003) parere favorevole sulla opera di scarico

· sono pervenuti i seguenti pareri:

- Ente Parco Naturale di Stupinigi (nota n .9 del 22/01/2004) parere favorevole

- Ente Parco Fluviale del Po (prot. n. 1951del 02/07/2003) istruttoria tecnica

- ENEL Distribuzione S.p.A. (nota del 15/07/2003, nota n.rif Z.Riv./UPL, prot. 7099 del 1/09/2003 e nota n. rif. UPL/Fr, prot. 344 del 27/01/2004) indicazioni tecniche

- TERNA S.p.A (nota del 15/07/2003) indicazioni tecniche

· sono pervenute le seguenti note:

- richiesta di documentazione del Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte (nota n. 16819/19/19.20 del 17/07/2003 e nota n. 3534/19/19.20 del 09/02/2004)

- richiesta documentazione di dettaglio per l'interferenza con le fasce fluviali dell'Autorità di Bacino del Fiume Po (nota n.4453/PU del 16/07/2003, nota n.5785/PU del 18/09/2003);

· sono stati espressi in sede di CdS i seguenti pareri:

- Direzione Urbanistica Settore Urbanistico Territoriale - Area Metropolitana, della Regione Piemonte per la conformità urbanistica;

- Direzione Generale ATIVA;

- Città di Nichelino;

- Città di Beinasco;

- Città di Orbassano;

3. Restano pertanto ancora da acquisire dal punto di vista ambientale le seguenti

autorizzazioni, pareri e nulla osta:

- Autorizzazione del Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte;
- Parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Po;
- Parere del Settore Difesa del Suolo della Regione;
- Parere del Settore Pianificazione Aree Protette della Regione Piemonte;
- Parere ANAS;
- Pareri Asl : n.1, n.5, n.8;
- Parere Città di Torino, Settore Ambiente.

4. Osservazioni pervenute:

E' giunta a questa Amministrazione da parte del pubblico nell'ambito del procedimento, l'osservazione degli abitanti Strada Borgaretto zona incrocio rotta Palmero (nota del 18/09/2003).

Nella stessa vengono richiesti i seguenti approfondimenti al progetto in esame:

- prevedere una bretella con relativa rotonda per alimentare direttamente dalla strada provinciale in progetto la zona industriale di Orbassano (lungo la strada di Borgaretto) o utilizzando una delle vie già esistenti (mediante eventuale ampliamento) oppure realizzando la rotonda di fronte allo stabilimento Comau in corrispondenza dell'incrocio con la strada che conduce allo stabilimento stesso; tale soluzione potrebbe richiedere l'esproprio di alcuni metri quadrati di proprietà Comau (oggi utilizzati come parcheggio) tuttavia ciò sarebbe a nostro avviso ampiamente compensato da una migliore viabilità che si verrebbe a creare da e verso lo stabilimento con ricadute positive sui costi di logistica e quindi sul valore economico dello stesso;

- spostare la rotonda 4 bis, in direzione Beinasco, in prossimità del cavalcavia nell'incrocio con la strada che fornisce accesso al cementificio; qualora tale modifica si rilevasse impraticabile osserviamo che con molta probabilità la realizzazione della rotatoria di cui al punto precedente renderebbe la 4 bis molto meno importante per cui la stessa potrebbe anche essere soppressa (al netto delle considerazioni di probabili benefici che ne potrebbero derivare sia come dissuasore di velocità degli autoveicoli sia come sfogo per il traffico in direzione Torino /Beinasco).

Le osservazioni sono state esaminate dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità, il quale ha ritenuto accoglibile la soluzione di spostare la rotonda 4 bis, in direzione Beinasco, infatti la stessa permette di spostare la rotatoria verso una zona meno abitata e occupa un tratto di sedime della provinciale n°174 di cui è previsto l'abbandono. Mentre l'ipotesi di creare un collegamento diretto alla zona industriale (Comau) con una rotatoria sul lato est del laghetto di cava e l'altra di fronte allo stabilimento, è stata scartata per l'interferenza del tracciato con l'area a Parco Fluviale del Po, la sottrazione permanente di suolo dovuta alla realizzazione della bretella e la creazione di un'area interclusa fra la nuova bretella la S.P. 174 e la nuova circonvallazione di difficile gestione.

Sulla base dell'istruttoria tecnica condotta, nonché dagli elementi acquisiti nelle sedute della Conferenza dei Servizi, l'Organo Tecnico Provinciale, istituito con D.G.P. n. 63-65326 del 14/04/1999 ai sensi dell'art. 7 della Legge Regionale 40/98, ha elaborato la **relazione generale sul progetto**, allegata (**Allegato A**) al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale. Si richiamano nel seguito gli elementi emersi durante l'istruttoria condotta sugli elaborati di progetto e sullo studio di impatto ambientale:

Aspetti programmatici:

Piano Territoriale di Coordinamento

Il tracciato proposto sebbene si discosti lievemente da quello indicato dal Piano Territoriale di Coordinamento provinciale nell'ambito della "Variante Debuchè" (par. 7.4. Documento illustrativo degli Interventi sull'Aspetto Viario), assicura le funzioni di collegamento; le differenze rispetto al tracciato indicato nel PTC sono dovute ad ottimizzazioni del progetto.

Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po e Parco di Stupinigi

L'ubicazione dell'intervento, in un'area compresa fra due parchi (Sistema delle Aree Protette della Fascia Fluviale del Po - tratto torinese del Parco Fluviale del Po e Parco di Stupinigi), elementi di pregio naturalistico oltre che storico, a cui si affianca anche la presenza di un Sito di Importanza Comunitaria (S.I.C. 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, impone la necessità di porre una particolare attenzione nella progettazione del manufatto che andrà ad incidere fortemente ed in maniera definitiva su un ambiente naturale "residuale" e pertanto particolarmente fragile e complesso.

Sito di Importanza Comunitaria IT1110004

Per quanto attiene alla presenza del Sito di importanza comunitaria, rappresentato dal complesso monumentale-naturalistico di Stupinigi, gli ulteriori approfondimenti maturati nel corso della procedura hanno evidenziato la necessità di variare l'impostazione della doppia rotatoria "Stupinigi" sul viale Torino (viale storico) in Nichelino. Una prima soluzione prevede di occupare la sola sede stradale attualmente in uso, mantenendo quindi l'integrità prospettica del viale e delle alberate monumentali al contorno, senza occupazione delle aree limitrofe (soluzione individuata con le integrazioni del 24/11/2003) e una seconda soluzione prospettata durante la seconda seduta della Conferenza dei Servizi (in data 28/01/2004) prevede l'eliminazione della seconda rotatoria posta 120 m più a sud, sull'asse di viale Torino, all'intersezione con via Rondò Bernardo, per l'innesto della eventuale "complanare Debouchè" e del viale di raccordo tra le due rotatorie. Quest'ultima soluzione è risultata fattibile ed è stata presentata dal proponente in data 01/03/2004. In particolare si evidenzia che con l'eliminazione della seconda rotatoria sull'asse di viale Torino, il progetto non interferisce più direttamente con il Sito di importanza Comunitaria .

Palazzina di Caccia di Stupinigi

L'area d'intervento è inoltre particolarmente "sensibile" anche in ragione del suo valore storico-architettonico (presenza di segni residui delle antiche rotte di caccia legate al complesso della Palazzina di Caccia di Stupinigi e vincolo ai sensi dell'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. 10/11/59).

Fasce di rispetto del Piano Stralcio delle Fasce Fluviali del Po (PSFF)

L'intervento inoltre interessa il Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico (PAI), preso atto che, come descritto nella relazione geologica, il tracciato ricade parzialmente all'interno della fascia B del PAI, ai sensi della Direttiva di Piano "Criteri per la compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno della Fascia A e B" (Direttiva 2/99) di cui all'art.38 delle Norme di attuazione PAI, deve essere prodotta nell'ambito della progettazione definitiva la verifica della compatibilità, i contenuti della quale devono essere conformi a quanto previsto dalla Direttiva stessa.

Conformità urbanistica

Comune di Torino

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Torino approvato con delibera N. 3-45091 del 21 aprile 1995 con relativi aggiornamenti, al fine di recepire nella pianificazione comunale il tracciato in progetto ha previsto la variante n.77 al PRGC (art. 17 comma 7 della L.R. 56/77 e s.m.i.) proposta dalla Giunta Comunale il 4/11/2003 n.2003/08661/0092003 e adottata in data 12/01/2004 dal Consiglio Comunale.

Comune di Beinasco

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Beinasco approvato con deliberazione di Giunta Regionale n.45-7000 del 18.03.1996 e successiva variante parziale approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n.52 del 27.09.1999, attualmente la variante n.1 strutturale in itinere ha recepito il tracciato del progetto definitivo della nuova circonvallazione, la cui adozione è avvenuta da parte del Consiglio comunale con deliberazione n. 55 in data 27.10. In seguito ad un'attenta indagine sul posto ed in seguito alle

motivazioni espresse in sede di Conferenza dei servizi per la fase di valutazione ambientale, per minimizzare gli impatti sul territorio si è proceduto a variare l'impostazione progettuale della doppia rotatoria di svincolo con la S.P. n° 174 (rotatorie "Palmero" e "dei Dragoni"). La variazione suddetta nel corso della C.d.S. è risultata migliorativa con riferimento alle ricadute degli impatti ambientali individuati sul territorio. Il PRGC dovrà recepire quest'ultima soluzione presentata dal proponente in data 01/03/2004.

Comune di Nichelino

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Nichelino - variante II approvata con DGR 1-4472 del 19/11/2001 La tavola 3.7 della variante II del PRGC non riporta il tracciato dal progetto definitivo. Si evidenzia quindi la necessità dell'adeguamento del PRGC.

Comune di Orbassano

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Orbassano - variante n.84 approvata con DGR n.14-25592 del 7/10/1998 non riporta il tracciato dal progetto definitivo. Il comune dovrà attivarsi per predisporre una variante del PRGC.

I Comuni di Beinasco, Nichelino e Orbassano interessati dal tracciato devono adottare le specifiche varianti ai PRGC, al fine di recepire nella pianificazione comunale il tracciato in progetto. Il progetto definitivo potrà essere approvato solo quando sarà concluso l'iter relativo alle varianti urbanistiche.

Aspetti progettuali:

A fronte delle criticità del tracciato esaminato nel corso dell'istruttoria, nell'ambito della ulteriore attività per l'approvazione del progetto definitivo, si ritiene necessario uno specifico approfondimento dei seguenti punti:

Tracciato

Si richiede un dettaglio della sistemazione di ripristino della Rotta Palmero nella zona di affiancamento tra la Rotta Palmero e la strada in progetto (area in prossimità dell'intersezione con la S.P. 143).

Si richiede di tradurre in termini di computo metrico estimativo tutte le opere, i lavori, comprese le mitigazioni riguardanti il progetto in esame.

Rotatorie

In merito alla realizzazione della seconda rotatoria prevista in corrispondenza di Via Rondò Bernardo, per l'innesto della "complanare Debouchè", durante l'istruttoria, in sede di Conferenza dei Servizi, è emersa la proposta da parte del Settore Gestione Beni Ambientale Regionale di eliminarla. La soluzione è risultata successivamente fattibile (elaborato presentato dal proponente in data 01/03/2004).

Piste ciclabili

Si richiede un quadro organico complessivo di interazione fra le varie reti di percorsi ciclabili e di viabilità esistenti, risulta pertanto indispensabile che il progetto non costituisca ostacolo alla realizzazione delle future piste ciclabili e per quanto possibile valuti le predisposizioni e/o realizzazioni necessarie.

Cantierizzazione

Data l'importanza e la durata dell'attività di cantiere si dovrebbe porre maggiore attenzione alla gestione e dismissione dei cantieri. Le tipologie dei cantieri previsti possono produrre alterazioni degli equilibri territoriali ed ambientali dovuti essenzialmente: alla polverosità, al rumore prodotto dalle macchine utilizzate e dal traffico indotto dai cantieri sulla viabilità ordinaria.

Aspetti ambientali:

In relazione alle componenti ambientali devono essere effettuati attenti approfondimenti sulle seguenti componenti:

Paesaggio

La costruzione della strada comporta il frazionamento della maglia fondiaria e agraria esistente e l'interruzione delle relative reti di servizio esistenti, con effetti negativi sulla

produttività dei suoli, ma anche sulla gestione del territorio agricolo; mentre per gli aspetti paesaggistici il tracciato interferisce con il 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. L'intervento ricade nella Scheda A - Zona 6sT e secondo la Normativa del Piano d'Area è da ascrivere alla categoria "T" cioè zone urbanizzate di trasformazione orientata, caratterizzate da rilevanti alterazioni antropiche dell'assetto naturale, suscettibili di essere recuperate con coordinati interventi trasformativi, per la ricomposizione ambientale, il reinserimento paesistico, l'insediamento di attrezzature e servizi per la fruizione sociale della fascia fluviale, pertanto il progetto dovrà recepire le indicazioni del Piano d'Area "Stralcio del Sangone" prevedendo interventi di mitigazione e ricuciture naturalistiche.

Acque superficiali

Il progetto definitivo dovrà acquisire il parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Po. In particolare con riferimento alla compatibilità dell'intervento in oggetto con il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), preso atto che, il tracciato delle opere ricade parzialmente all'interno della Fascia B del PAI, ai sensi della Direttiva di Piano "Criteri per la compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B" (Direttiva 2/99) di cui all'art. 38 delle Norme di attuazione del PAI.

In riferimento alla relazione geologica-geotecnica e idrogeologica si rileva che la stessa risulta nel suo complesso difficilmente leggibile per l'estrema frammentarietà dell'esposizione dei dati, inoltre per quanto concerne l'analisi dei dati geologici e geomorfologici strettamente attinenti al tracciato, essi sono trattati in modo lacunoso e incompleto. Si richiede pertanto di redigere per la fase di redazione del progetto esecutivo una completa ed adeguata cartografia geologica- idrogeologica di insieme e di dettaglio e sezioni geologico-stratigrafiche del tracciato elaborate sulla base delle indagini puntuali.

Si dovranno accogliere le prescrizioni indicate nel parere favorevole del Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte(n.prot. 41230/25.3 del 26/09/2003), ai fini idraulici ai sensi del R.D. 523/1904, sulla sola opera di scarico nel Torrente Sangone prevista dal progetto.

Acque sotterranee

Relativamente all'interferenza con i punti di approvvigionamento idropotabile, (n. 1217 e n.10658) dovrà essere verificato lo stato di consistenza dei pozzi idropotabili (in uso o dimessi). Nel caso in cui siano presenti pozzi idropotabili in uso, dovrà essere verificata l'interferenza della nuova strada con le aree di rispetto e definiti gli opportuni provvedimenti (mitigazioni o rilocalizzazione dei pozzi). In tal caso dovrà essere richiesto specifico parere alla Direzione Pianificazione Risorse Idriche della Regione Piemonte. Le opere di mitigazione devono essere necessariamente concordate con l'ente gestore del pozzo e progettate a seguito di adeguati approfondimenti di tipo idrogeologico puntuale.

Si richiede di adottare specifiche misure ed accorgimenti tecnici atti a prevenire l'infiltrazione sul suolo o nel sottosuolo delle acque di lavaggio dal sedime stradale con particolare attenzione a quelle di prima pioggia ed agli eventuali sversamenti accidentali connessi ad incidente.

Si dovrà evitare, in fase di cantiere, la contaminazione della falda, e porre particolare attenzione alla tipologia delle perforazioni previste, valutando l'utilizzo di tecniche di perforazione a minore impatto per la falda e criteri di organizzazione dell'area di cantiere atti ad evitare infiltrazioni di acque meteoriche e sversamenti accidentali di sostanze pericolose.

Suolo

Un elemento di sensibilità legato alla componente suolo è dovuto alla presenza di una ex discarica di rifiuti urbani (gestione consorzio CITS). Esiste il pericolo potenziale di migrazioni del biogas presenti nel corpo della discarica nel terreno circostante l'area. Considerata la vicinanza con il tracciato previsto dal progetto occorre definire, con gli enti interessati alla gestione e bonifica del sito, uno studio appropriato degli interventi di minimizzazione e messa in sicurezza del rischio potenziale legato alla presenza di biogas, sia

durante la fase di esercizio sia durante la fase di realizzazione dei lavori.

Flora e Fauna

Si richiede di approfondire la progettazione delle rotatorie lungo il tracciato, con l'intento di individuare una sorta di percorso di invito e di avvicinamento alla Palazzina di Stupinigi ed il relativo parco. In questo ambito, si richiede di studiare in dettaglio le sistemazioni a verde delle rotatorie in area protetta della Fascia Fluviale del Po e di fornire indicazioni per la loro manutenzione.

Il tracciato stradale costituirà uno sbarramento alla deambulazione della fauna locale, si richiede pertanto di creare un sistema di permeabilità della struttura ad esempio tramite la realizzazione dei sottopassi per la fauna, che dovranno essere progettati ed ubicati a seguito delle risultanze di una verifica della fauna locale, dei corridoi ecologici esistenti e potenziali più efficaci (collegamento tra i due parchi e con il fiume ed i corsi d'acqua minori). La funzionalità dei passaggi ecologici dovrà essere assicurata tramite azioni periodiche di manutenzione e monitoraggi.

Inquinamento acustico

Si richiede di verificare i valori dei livelli acustici in prossimità dei ricettori individuati rispetto ai livelli limite previsti dallo *Schema del Dpr relativo all'inquinamento acustico avente origine dal traffico veicolare* già approvato dal Consiglio dei Ministri ed in attesa dell'approvazione della Conferenza Unificata Stato-Regione. In particolare per il ricettore in prossimità della rotatoria "dei Dragoni", prevedendo eventuali ulteriori interventi (es. barriere artificiali o vegetative) nel caso non fossero garantiti gli obiettivi di 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni.

Considerato che nello studio di impatto ambientale emergono alcune indicazioni discordanti sui sistemi di mitigazione proposti dal proponente e non risulta effettuata una caratterizzazione del clima acustico ante operam presso i ricettori sensibili individuati, si ritiene opportuno procedere ad una revisione degli interventi di mitigazione acustica a seguito degli affinamenti progettuali che il proponente intende apportare in sede di stesura del progetto esecutivo. Gli affinamenti di tipo progettuale da apportare all'opera in progetto durante lo sviluppo nelle successive fasi progettuali dovrà tenere conto delle indicazioni prodotte dallo studio di valutazione di impatto acustico redatto secondo i criteri previsti dalla Delibera della Giunta Regionale 02/02/2004 n° 9-11616 "Legge regionale 25 ottobre 2000 n°52 - art 3, comma 2 3, lettera c). Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico".

Qualità dell'aria

La realizzazione dell'opera in questione comporterà certamente una redistribuzione dei carichi inquinanti nel territorio dei comuni interessati dal passaggio dell'infrastruttura, determinando un aumento dell'inquinamento atmosferico nell'area in prossimità dell'asse viario; si segnala in particolare un miglioramento della qualità dell'aria ambiente nella zona del concentrico di Borgaretto, attualmente interessata dai flussi di traffico di attraversamento della S.P. 143 e, a scala più vasta, nell'area compresa nel Parco di Stupinigi con il completamento della variante alla S.S. 23. Si evidenzia la scarsa presenza di ricettori sensibili posti in prossimità del nuovo tracciato in progetto (i ricettori più prossimi sono rappresentati da strutture industriali e commerciali). Il bilancio globale dovuto al nuovo assetto viario configura una riduzione degli elementi di criticità ad oggi esistenti per la componente aria e l'intervento proposto risulta in linea con i criteri previsti dal piano d'azione provinciale per la mobilità (razionalizzazione, fluidificazione e decongestione della circolazione stradale) .

Inserimento Ambientale e Mitigazioni

Nel condividere il linea generale le indicazioni sulla sistemazione ambientale e paesaggistica, si raccomanda di :

- prevedere interventi di mitigazione che dovranno avere lo scopo di attenuare gli impatti negativi, attraverso la realizzazione di opere puntuali localizzate lungo l'arteria stradale ed in prossimità di questa, intese soprattutto come opere a verde, con caratteristiche intermedie fra l'arredo verde tradizionale e le opere naturaliformi, e particolare attenzioni

progettuali nella definizione dei particolari architettonico-costruttivi;

- costituire un adeguato risarcimento del consumo di risorse e delle perdite in termini di connessioni ecologiche, in particolare nel territorio interferito dell'area protetta della Fascia fluviale del Po, rispetto alla frammentazione del territorio che sarà determinata dalla realizzazione della strada, attraverso opportuni interventi di avvio alla riqualificazione ambientale, anche di aree non immediatamente adiacenti all'opera stessa; sulla base di quanto riportato in dettaglio nell'allegato relativo alle prescrizioni.

Ritenuto che:

- complessivamente l'intervento proposto è da ritenersi compatibile sul piano programmatico, progettuale ed ambientale; gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera sono da ritenersi accettabili in relazione all'utilità dell'opera stessa e sono in ogni caso mitigabili con le precauzioni progettuali già previste e le prescrizioni individuate nell'allegato B, facente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

- non essendo ancora stato completato l'iter di approvazione delle varianti urbanistiche necessarie per la realizzazione del progetto, per quest'ultimo non sussiste allo stato attuale conformità urbanistica e pertanto il progetto definitivo non può essere approvato nell'ambito del presente provvedimento contestualmente alla pronuncia di compatibilità ambientale. Per l'approvazione del progetto definitivo dovranno inoltre essere acquisite le autorizzazioni e i pareri ancora mancanti di seguito richiamati;

- si evidenziano le seguenti autorizzazioni, pareri e nulla osta da acquisire dal punto di vista ambientale nell'ambito del progetto definitivo:

- autorizzazione ai sensi del D.Lgs. 490/99 circa l'inserimento paesistico - ambientale;

- parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Po. In particolare con riferimento alla compatibilità dell'intervento in oggetto con il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), preso atto che, come descritto nella relazione geologica e difformemente a quanto dichiarato nella relazione di studio di impatto ambientale, il tracciato delle opere ricade parzialmente all'interno della Fascia B del PAI, ai sensi della Direttiva di Piano "Criteri per la compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B" (Direttiva 2/99) di cui all'art. 38 delle Norme di attuazione del PAI, deve essere prodotta nell'ambito della progettazione definitiva la verifica della compatibilità, i contenuti della quale devono essere conformi a quanto previsto dalla Direttiva stessa. Pertanto si richiede di integrare la documentazione in conformità alla Direttiva 2/99. In particolare si dovrà produrre la verifica idraulica relativa allo stato attuale e quello di progetto eseguita mediante modello di simulazione di moto permanente o vario per un tratto di corso d'acqua sufficientemente esteso a monte ed a valle della zona di localizzazione delle opere, e una più approfondita valutazione dell'interazione della corrente di piena con le opere esistenti ed in progetto, tenuto conto della presenza di un paleoalveo del torrente Sangone in corrispondenza dell'attuale tracciato della tangenziale di Torino. Inoltre si richiede la verifica relativa alle opere provvisorie e provvisionali.

- parere del Settore Pianificazione Aree Protette della Regione Piemonte per l'interferenza con le aree a parco e il S.I.C. IT1110004;

- parere del Settore Difesa del Suolo per interferenza con corsi d'acqua e/o fasce fluviali;

- parere della Direzione Pianificazione Risorse Idriche della Regione Piemonte, per l'eventuale interferenza con aree a pozzi;

- parere del Compartimento Regionale ANAS;

- pareri Asl : n.1, n.5, n.8;

- parere Città di Torino, Settore Ambiente.

- 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;

· gli approfondimenti svolti dall'Organo Tecnico e in sede di Conferenza dei Servizi hanno portato ad un'ottimizzazione del progetto definitivo approvato ad aprile 2003, con conseguente variazione del tracciato nei seguenti punti:

- traslazione rotatoria "dei Dragoni" di 100 metri in direzione Beinasco;
- eliminazione della seconda rotatoria posta 120 metri più a sud, sull'asse di viale Torino in Nichelino, all'intersezione con via Rondò Bernardo, per l'innesto della eventuale "complanare Debouchè";
- eliminazione dell'accesso al Parco del Po lungo il Sangone dalla rotatoria Kennedy; da cui la necessità di redigere gli elaborati in variazione al progetto definitivo sopra citato, come modificati in base alle considerazioni espresse in premessa e di riapprovare gli stessi in linea tecnica, allegati al presente provvedimento (Allegato C) per farne parte integrante e sostanziale, di seguito elencati:

- TAV 4	Corografia	scala 1:10.000
- TAV 5A	Planimetria di progetto (tronco 1)	scala 1:2.000
- TAV 5B	Planimetria di progetto (tronco 2)	scala 1:2.000
- TAV 12A	Piano particellare d'esproprio (tronco 1)	scala 1:1.500
- TAV 12B	Piano particellare d'esproprio (tronco 2)	scala 1:1.500
- TAV 13	Elenco ditte espropriate	

dando atto che gli stessi sostituiscono integralmente i corrispondenti elaborati approvati con la propria deliberazione n. 443-106386/2003 del 23/04/2003.

Visti:

- il 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", presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità, della Provincia di Torino (depositato in atti);
- i verbali della Conferenza dei Servizi presenti agli atti;
- il D.P.R. 12 aprile 1996 e s.m.i.;
- la L.R. N. 40 del 14 dicembre 1998 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" e s.m.i.;
- Visto il D.lgs. 490 del 1999;
- Vista la L. R. n. 20 del 1989;
- Visto il R.D. 523 del 1904;
- Deliberazione N. 2 del 1999 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po;

Visto l'art. 134, comma 4, del citato Testo Unico e ritenuta l'urgenza;

Acquisito il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del Responsabile del Servizio interessato ai sensi dell'art. 49 comma 1 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267.

Quanto sopra premesso e considerato;

**con voti unanimi, espressi in forma palese, la Giunta Provinciale
DELIBERA**

1) di esprimere, per i motivi indicati in premessa, ai sensi e per gli effetti dell'art.12 della L.R. N. 40/98 giudizio positivo di compatibilità ambientale relativamente al progetto di cui all'istanza del 13/06/2003, denominato: "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", da realizzarsi in Comune di Beinasco, Nichelino, Torino e Orbassano, presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità, della Provincia di Torino (depositato in atti). Sulla base dell'istruttoria tecnica condotta, nonché degli elementi acquisiti nelle sedi delle Conferenze di

Servizi, l'Organo Tecnico della Provincia di Torino ha elaborato la "Relazione Generale di Organo Tecnico" allegata (**Allegato A**) al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale.

Il giudizio di compatibilità ambientale è subordinato all'ottemperanza alle prescrizioni per la mitigazione, compensazione e monitoraggio degli impatti, riportate nell'**Allegato B**, facente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

2) di stabilire che il giudizio di compatibilità ambientale di cui al punto 1), ai fini dell'inizio dei lavori per la realizzazione degli interventi, ha efficacia, ai sensi dell'art. 12, comma 9 della legge regionale 40/98, per la durata di tre anni a decorrere dalla data di pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte. Scaduto il termine senza che siano stati iniziati i lavori per la realizzazione del progetto, il giudizio di compatibilità ambientale decade e, ai fini della realizzazione del progetto, la procedura è integralmente rinnovata;

3) di dare atto che, ai sensi dell'art. 12 comma 3 della L.R. 14 dicembre 1998 n. 40, il giudizio di cui al punto 1) è comprensivo altresì dei seguenti pareri, acquisiti nell'ambito della Conferenza dei Servizi:

- Settore Opere Pubbliche e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte ai sensi R.D. n.523/1904 , in atti;
- Ente Parco Naturale di Stupinigi, in atti;
- Ente Parco Fluviale del Po, in atti;
- ENEL Distribuzione S.p.A., in atti;
- TERNA S.p.A, in atti;

subordinatamente alle prescrizioni in essi contenute e richiamate nell'**Allegato B**;

4) di riapprovare in linea tecnica, per le motivazioni espresse in narrativa, gli elaborati modificati del progetto definitivo di seguito elencati :

- TAV 4 Corografia scala 1:10.000
- TAV 5A Planimetria di progetto (tronco 1) scala 1:2.000
- TAV 5B Planimetria di progetto (tronco 2) scala 1:2.000
- TAV 12A Piano particellare d'esproprio (tronco 1) scala 1:1.500
- TAV 12B Piano particellare d'esproprio (tronco 2) scala 1:1.500
- TAV 13 Elenco ditte espropriate

predisposti dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità, ed allegati alla presente, **Allegato C**, per farne parte integrante e sostanziale, dando atto che gli stessi sostituiscono integralmente i corrispondenti elaborati approvati con la propria D.G.P. n.443-106386/2003 del 23/04/2003;

5) di dare atto che i restanti elaborati approvati in linea tecnica con la suddetta Deliberazione di Giunta restano invariati;

6) di dare atto inoltre che, per l'approvazione del progetto definitivo, da effettuarsi con successivo provvedimento, dovranno essere acquisite le seguenti autorizzazioni, nulla osta e pareri:

- Autorizzazione del Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte;
- Parere dell'Autorità di Bacino del Fiume Po;
- Parere del Settore Difesa del Suolo della Regione;
- Parere del Settore Pianificazione Aree Protette della Regione Piemonte;
- Parere ANAS;
- Pareri Asl : n.1, n.5, n.8;
- Parere Città di Torino, Settore Ambiente;

7) di dare atto che l'approvazione del presente provvedimento non comporta oneri di spesa a carico della Provincia;

8) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile con successiva votazione separata, espressa e favorevole di tutti gli intervenuti.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 12 comma 8 della L.R. 40/98 e depositata presso l'Ufficio di Deposito -

Sportello Ambiente della Provincia di Torno e presso l'Ufficio di Deposito della Regione.

Letto, confermato e sottoscritto.
In originale firmato.

Il Segretario Generale
f.to E. Sortino

Il Presidente della Provincia
f.to M. Bresso