

ATTO N. DD 917

DEL 18/02/2025

Rep. di struttura DD-TA0 N. 59

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

**DIREZIONE DIPARTIMENTO AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE
VALUTAZIONI AMBIENTALI**

OGGETTO: Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 4 comma 1 della L.R. n. 40/1998 e s.m.i., relativa al progetto "Lavori di messa in sicurezza di Via Giacomo Matteotti e Via San Sebastiano mediante realizzazione di bretella viaria al concentrico".
Comune: Villafranca Piemonte
Proponente: Comune di Villafranca Piemonte
Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Premesso che:

In data 25/11/2024 (prot. CmTo n. 167558) il Comune di Villafranca Piemonte (di seguito denominato anche proponente), con sede legale in Villafranca Piemonte (TO) – Piazza Cavour n. 1 e Codice Fiscale e Partita I.V.A. 01692900010, ha presentato, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 4, comma 1 della L.R. n. 40/1998 e s.m.i., istanza di avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA relativamente al progetto denominato "*Lavori di messa in sicurezza di Via Giacomo Matteotti e Via San Sebastiano mediante realizzazione di bretella viaria al concentrico*".

Il progetto rientra nella categoria progettuale di cui alla lettera h) del punto 7. dell'Allegato IV alla Parte II del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. "*Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese nell'allegato III*" e di cui al punto B.7.h2) dell'allegato B della L.R. 13/2023 "*Strade extraurbane secondarie provinciali non comprese nell'allegato II-bis della parte II del d.lgs. 152/2006*".

Con nota prot. n. 171727 del 03/12/2024, con contestuale avvio del procedimento, è stata trasmessa per via telematica a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli Enti territoriali potenzialmente interessati la comunicazione dell'avvenuta pubblicazione della documentazione progettuale sul sito web della Città Metropolitana di Torino.

Il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico sul sito WEB della Città Metropolitana di Torino per 30 giorni dalla data di avvio e su di esso non sono pervenute osservazioni.

Per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'Organo Tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/04/1999 e s.m.i. riunitosi in data 20/12/2024.

Dato atto che:

Il progetto di realizzazione di una nuova bretella viaria, assimilabile a circonvallazione, nasce dalla necessità del Comune di eliminare il transito del traffico pesante dal centro abitato, risolvendo anche numerose difficoltà di circolazione dovute a sezioni stradali estremamente ridotte poste a ridosso delle abitazioni.

La nuova viabilità in progetto ricade interamente nel territorio del Comune di Villafranca Piemonte e risulta identificata come strada di categoria C2, tipologia per strade extraurbane secondarie con larghezza complessiva della carreggiata pari a 9,50 m, suddivisa in due corsie di 3,50 m ciascuna e relativa banchina di 1,25 m e si interfaccia, salvaguardandola, con la pista ciclabile esistente, di proprietà di Città Metropolitana di Torino, realizzata in sede propria sull'ex sedime ferroviario.

Il nuovo tracciato, che avrà una lunghezza di 3116 m ed un dislivello di 4,11 m, avrà origine dalla rotatoria sulla SP 139 al km 26+330 nella “rotatoria 0” con tracciato in adiacenza alla pista ciclabile dalla quale poi si allontana per andare ad intersecare la SP 150 al km 0+350 con la “rotatoria 1”. La nuova strada ritorna poi verso il tracciato ciclabile che interseca nella “rotatoria 2”; da questa rotatoria si dipartono da un lato un nuovo breve tratto di strada che va ad unirsi a Via Vigone (SP139 al km 25) nella “rotatoria 3”, dall'altro il tracciato prosegue parallelo alla pista ciclabile fino alla attuale rotatoria presente sulla SP139 al km 24, la quale viene completamente rivista nella “rotatoria 4”. Il progetto prevede infine la riqualificazione funzionale del tratto di SP139 compreso tra la nuova “rotatoria 4” e la frazione Bussi con la realizzazione della nuova “rotatoria 5”.

Rilevato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenuti da parte delle Amministrazioni e degli Enti interessati i seguenti pareri e contributi:

- nota prot. n. 219289 del 24/12/2024 della Regione Piemonte – Direzione Ambiente, Energia e territorio – Settore Urbanistica Piemonte Occidentale;
- nota prot. n. 1410 del 24/01/2025 del Ministero della Cultura – Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino;
- nota prot. n. 4355-749-2024 del 13/02/2025 dell'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPo);

Nel corso dell'istruttoria sono inoltre pervenuti i seguenti pareri da parte dei soggetti facenti parte del gruppo di lavoro dell'Organo Tecnico:

- nota prot. n. 836 del 07/01/2025 del Dipartimento Ambiente e Sviluppo Sostenibile – Gruppo di Lavoro Riqualificazioni e Compensazioni Ambientali;
- nota prot. n. 944 del 07/01/2025 della Direzione Azioni Integrate EE.LL. – Unità Specializzata Tutela del Territorio;
- nota prot. n. 2621 del 14/01/2025 di Arpa Piemonte – Dipartimento territoriale di Torino – (Piemonte Nord Ovest) – Attività di produzione Nord Ovest;
- nota prot. n. 5183 del 15/01/2025 della Direzione del Dipartimento Viabilità e Trasporti;

Considerato che:

L'istruttoria tecnica condotta ha evidenziato, relativamente al progetto proposto, quanto di seguito elencato:

Pianificazione territoriale

Non si rilevano elementi di incompatibilità con la pianificazione locale e sovraordinata.

La nuova viabilità risulta essere esterna alle proprietà precedentemente appartenenti all'Ordine Mauriziano mentre l'innesto sulla SP139 nei pressi del fiume Po interferisce marginalmente con l'area contigua F6 nella zona a ridosso dell'abitato; in relazione a ciò l'Ente Parco della fascia fluviale del Po – tratto cuneese non ha presentato osservazioni.

Il progetto prevede l'attraversamento della Bealera Mulino, mentre per quanto riguarda il rischio idrogeologico l'area ricade in gran parte di Classe I ed in parte, in corrispondenza dei corsi d'acqua, in Classe IIb2 e IIIa.

Il PRGC del Comune di Villafranca Piemonte prevede la realizzazione di una bretella ad est dell'abitato, ma il tracciato è solo parzialmente coincidente con quello proposto nel progetto attuale: per questo nel progetto di opera pubblica dovrà essere inclusa la necessaria variante urbanistica ed eventuale verifica di VAS.

Il progetto costituisce applicazione dell'intervento n. 180 del PTGM allo stato di progettazione attuale e viene valutato compatibile con l'intervento n. 181 del PTGM in quanto, pur collegando la SP150 a via Villafranca a nord del rio Salasco (e non a sud dello stesso come da previsione), permetterebbe di gestire meglio le interferenze con la pista ciclabile e l'azienda agricola esistente e di limitare la costruzione di nuove opere d'arte e il consumo di suolo, mantenendo inalterata la funzione di collegamento individuata dal PTGM.

Aspetti progettuali-ambientali

Le analisi trasportistiche, supportate dalle simulazioni modellistiche, sia in condizioni statiche, sia in condizioni dinamiche, hanno evidenziato come la realizzazione della nuova viabilità consente di sgravare il centro abitato del Comune di Villafranca Piemonte dal traffico di attraversamento contribuendo ad una riduzione sia della pericolosità delle strade, sia dell'esposizione diretta della popolazione residente alle emissioni gassose ed acustiche derivanti dal traffico veicolare.

Il progetto della nuova viabilità è inoltre corredato da numerose opere di mitigazione e compensazione mettendo in gioco risorse importanti ed idonee a realizzare interventi con un significativo riscontro in termini di restituzione dei servizi ecosistemici persi con l'attuazione del progetto e di incremento di naturalità e biodiversità di alcune zone di particolare pregio ecologico.

Fase di cantiere

La durata dei lavori per la realizzazione della nuova viabilità è stimata in 18 mesi; i lavori partiranno da sud, con l'innesto nella "rotatoria 0" per poi proseguire verso nord con la realizzazione del tracciato e delle successive rotatorie fino alla "rotatoria 5".

Lo Studio Preliminare Ambientale individua in generale tutta una serie di accorgimenti e modalità di gestione del cantiere che consentono di ridurre l'impatto sulle componenti potenzialmente interferite.

Per quanto riguarda la tematica "Terre e rocce da scavo" si segnala che il "Piano preliminare per l'utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo", prevede di movimentare circa 19.500 m³ di terreni, di conferendone in discarica circa 14.250 m³ e riutilizzandone solo 5.250 m³ in sito. Prendendo atto di tale documentazione, ARPA ha evidenziato alcuni aspetti che dovranno essere approfonditi nell'ambito della progettazione successiva.

Si segnala infine che la logistica di cantiere dovrà tenere in considerazione gli aspetti di sicurezza idraulica, evitando l'installazione di aree di cantiere nelle zone all'interno delle aree allagabili ad elevata e media pericolosità ed adottando ogni provvedimento che AIPo riterrà opportuno per il buon regime idraulico del corso d'acqua, per la salvaguardia di proprietà demaniali ed opere idrauliche e per garantire la pubblica incolumità.

Definizione tracciato

La Direzione Viabilità e Trasporti, nel proprio parere di competenza prot. n. 5183 del 15/01/2025 ha espresso "**parere favorevole all'approvazione del progetto trasmesso, per quanto riguarda allo stato attuale i soli aspetti di compatibilità con la viabilità provinciale e le previsioni infrastrutturali riportate in PTC2 e PTGM in corso di approvazione [...]**"; vengono poi poste alcune considerazioni di cui sarà necessario tenere conto nei successivi approfondimenti progettuali che sono riportate nel parere allegato al presente provvedimento, tra le quali si evidenzia che il sedime della pista ciclabile è di proprietà della Città Metropolitana e pertanto si richiede "**il mantenimento della pista ciclabile nell'attuale collocazione, prevedendo la nuova infrastruttura**

in affiancamento alla stessa (quindi sul lato opposto rispetto a quello in progetto), con l'interposizione di un elemento di separazione fisico che tenga conto degli spazi di deformazione".

Gestione reflui e acque meteo

L'esercizio dell'infrastruttura in progetto non determina la necessità di scarichi idrici e non è sottoposta all'approvazione del Piano di prevenzione e gestione delle acque meteoriche, con redazione del relativo disciplinare, in quanto non rientra nelle casistiche previste dal D.P.R.G. n. 1/R/2006 e s.m.i..

Maggiori approfondimenti possono essere espletati per quanto riguarda i presidi di sicurezza da adottare per limitare gli effetti di eventuali sversamenti accidentali sulla componente acque superficiali in fase di cantiere e per la corretta regimazione delle acque meteoriche in fase di esercizio.

Aspetti geologici ed idraulici

Tra gli elaborati progettuali è presente la relazione geologica nella quale è presentata una caratterizzazione geologica, idrogeologica e geomorfologica che, insieme all'esecuzione di diverse indagini geognostiche e geofisiche hanno permesso la realizzazione di un modello geologico e geotecnico del terreno nell'intorno della strada in progetto.

Sono inoltre state eseguite alcune prove di caratterizzazione sismica le quali hanno riportato un'elevata possibilità di liquefazione del terreno, individuando i relativi indirizzi di intervento.

Sotto il profilo della sicurezza idraulica, sono presenti due studi che hanno valutato le interazioni dell'opera rispetto al Fiume Po ed al Canale Molino. Fermo restando che le competenze autorizzative ricadono rispettivamente in capo all'Agenzia Interregionale per il fiume PO (AIPO) ed alla Regione Piemonte, sarebbero da approfondire gli effetti di rigurgito che il Canale Molino subisce rispetto a situazioni di piena ordinaria del Po.

Nelle successive fasi di progettazione devono inoltre essere previste, ed attuate, tutte le misure necessarie per la mitigazione del rischio connesso all'esercizio dell'infrastruttura in progetto, dettagliando le opere di tenuta idraulica del rilevato stradale e le eventuali opere di intercettazione del reticolo minore interferito.

Suolo e sottosuolo

La realizzazione della nuova viabilità determina inevitabilmente occupazione di suolo oggi destinato ad attività agricola che si è cercato di ridurre al minimo abbinando un tratto della viabilità in progetto alla pista ciclabile esistente realizzata sull'ex sedime ferroviario; l'opera risulta comunque necessaria per risolvere una situazione oggettivamente critica per gli abitanti del luogo ed il progetto propone una consistente serie di azioni mitigative e compensative che, messe in atto in maniera opportuna, possono restituire alla collettività opere dall'elevato valore di tutela naturalistica ed ecosistemica.

Rumore

La documentazione redatta a corredo del progetto è coerente con quanto previsto dalle indicazioni regionali in materia di valutazione previsionale di impatto acustico (DGR n 9-11616 del 02/02/2004), anche se, nel merito, sono necessari approfondimenti delle valutazioni presso alcuni ricettori.

Aspetti paesaggistici ed archeologici

L'intervento rientra in area di vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 c.1 lett. c) ed f) del D.lgs 42/2004 poiché ricade parzialmente nell'area contigua della fascia fluviale del Po.

Gli studi condotti indicano un rischio archeologico medio per il lavori in oggetto ed è pertanto necessaria l'attivazione di ulteriori procedure di Verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi del punto 6 dell'Allegato 41 del DPCM 14/02/2022.

L'iter di approvazione dell'opera dovrà quindi coordinarsi con l'istruttoria per il rilascio dalle pertinenti autorizzazioni paesaggistiche.

Ritenuto che:

Sulla base dell'istruttoria tecnica condotta dall'Organo Tecnico per la VIA, e dalle risultanze dei pareri giunti nel corso del procedimento allegati al presente provvedimento (Allegati da 1 a 7) per costituirne parte integrante e sostanziale dello stesso, per il progetto in oggetto:

- si rilevano indubbi benefici per la collettività, sia in termini di sicurezza implicita dell'asse, grazie al minor traffico veicolare, sia in termini di benefici ambientali;
- non si ravvisano elementi di criticità che necessitino di approfondimenti tali da rendere necessaria l'attivazione della fase di valutazione della procedura di VIA in relazione alla tipologia di progetto e dei potenziali impatti generati dallo stesso;
- non sono in generale emersi elementi tali da far ritenere che l'intervento possa determinare, in relazione alle azioni di mitigazione previste, significativi effetti ambientali sulle diverse matrici ambientali ed antropiche interessate;
- il principale impatto residuo non mitigabile è risultato il consumo di suolo agricolo che sarà compensato con l'attuazione di interventi riqualificazione ecologica e paesaggistica previsti in diverse parti del territorio comunale;
- rimangono ancora necessarie alcune valutazioni di tipo tecnico/progettuale/amministrativo, così come in precedenza argomentate, che possono essere demandate alla successiva fase di progettazione e verificate nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto.

Ritenuto pertanto di poter escludere, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i il progetto in esame dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale, solo subordinatamente:

- all'attuazione dello stesso in conformità alla documentazione progettuale depositata in data 25/11/2024 ivi incluse tutte le misure di compensazione e mitigazione previste (presidi e modalità gestionali) per evitare o prevenire impatti negativi significativi e per la salvaguardia delle diverse matrici ambientali ed antropiche potenzialmente coinvolte, fatto salvo quanto verrà definito nell'ambito delle successive fase autorizzativa;
- all'attuazione ed al rispetto di quanto di seguito specificato:

A) “Raccomandazioni - Approfondimenti da predisporre nella successiva fase progettuale e da verificare nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto”

Si riportano gli adeguamenti tecnico/progettuale/amministrativi e gli approfondimenti necessari per il successivo iter di approvazione del progetto, da considerarsi comunque come elenco indicativo e non esaustivo, desunti dai pareri in precedenza riportati ai quali si rimanda integralmente:

Attenzioni per la fase di cantiere

- durante la realizzazione dell'opera dovranno essere messe in atto tutte le misure ambientali per la fase di cantiere individuate nell'elaborato “*Studio Preliminare Ambientale*”;
- deve essere garantita la sicurezza idraulica del cantiere, provvedendo anche a collocare le aree di cantiere in una zona esterna rispetto alle aree allagabili ad elevata e media pericolosità di alluvione del PGRA e attuando ogni azione necessaria alla minimizzazione dei rischi derivanti da eventuali eventi di piena del fiume Po;
- è vietata, oltre a quanto autorizzato, qualunque interferenza con l'alveo del fiume, compresa l'asportazione di materiale inerte, l'apertura di accessi, il deposito di materiali di risulta;
- per quanto riguarda le acque meteoriche sarebbe opportuno che nella successiva fase di progettazione venisse redatto un disciplinare di prevenzione e gestione delle acque di pioggia, come previsto dal D.P.G.R. n. 1/R, che prenda in esame gli interventi puntuali in caso di sversamenti accidentali o causati da guasti dei mezzi impiegati nelle opere di cantierizzazione;
- si ricorda che ai sensi dell'art. 124 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. qualunque scarico di acque reflue che

dovesse originarsi durante le fasi di cantiere deve essere preventivamente autorizzato (ad eccezione dei reflui domestici in pubblica fognatura);

- nelle successive fasi progettuali, il Piano preliminare per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo dovrà essere aggiornato con informazioni relative all'ubicazione dei campionamenti ed alla valutazione del parametro amianto;
- per le terre e rocce da scavo che non saranno riutilizzate in sito, qualora non fosse possibile riutilizzarle come sottoprodotti al di fuori dal sito di origine, si raccomanda che la loro gestione come rifiuti rispetti i criteri di priorità dell'art. 179 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., lasciando come ultima possibilità lo smaltimento in discarica;
- dando atto della possibile presenza di specie esotiche invasive inserite nella *black list* regionale, si ritiene necessario verificarne l'effettiva presenza e mettere in atto tutte le azioni necessarie a prevenirne la diffusione così come indicate all'Allegato B "*Linee Guida per la gestione e controllo delle specie esotiche vegetali nell'ambito di cantieri con movimenti terra e interventi di recupero e ripristino ambientale*" della D.G.R. n. 33-5174 del 12/6/2017 della Regione Piemonte.

Approfondimenti per le successive fasi progettuali

- si richiama l'opportunità di perfezionare il progetto di variante urbanistica con la verifica anche rispetto alla revisione del Piano territoriale regionale recentemente adottata (DGR n. 4-8689 del 03/06/2024) ed al Piano paesaggistico regionale;
- il progetto risulta coerente con la viabilità provinciale e le previsioni infrastrutturali riportate nel PTC2 e nel PTGM, ma poiché sono necessari alcuni approfondimenti su tematiche specifiche, si rimanda all'attivazione di un **Tavolo di Lavoro con la Direzione Viabilità e Trasporti** della Città Metropolitana di Torino per la definizione dei dettagli tecnico-progettuali;
- si precisa fin d'ora che il sedime della pista ciclabile è di proprietà della Città Metropolitana di Torino e non è accatastata a partita strade; si prescrive il mantenimento della pista ciclabile nell'attuale collocazione, prevedendo la nuova infrastruttura in affiancamento alla stessa (quindi sul lato opposto rispetto a quello in progetto), con l'interposizione di un elemento di separazione fisico che tenga conto degli spazi di deformazione;
- il progetto contiene numerose proposte di opere di mitigazione e compensazione ambientale con la messa in campo di risorse rilevanti, ma alcuni interventi necessitano di revisione ed approfondimento di concerto con gli uffici di Città Metropolitana, al fine di conseguire una maggiore sinergia con le iniziative di riqualificazione e valorizzazione della biodiversità già avviate sul territorio comunale. Si rimanda all'attivazione di un **Tavolo di Lavoro coordinato dal Gruppo di Lavoro Riqualificazioni e Compensazioni Ambientali** della Città Metropolitana di Torino finalizzato alla definizione delle misure compensative e mitigative;
- con riferimento alla caratterizzazione sismica, nella redazione delle successive fasi progettuali dovrà essere tenuto conto della problematica della liquefazione individuando gli interventi necessari a gestire la problematica, interventi che dovranno essere riportati anche negli elaborati esecutivi delle opere finali;
- per quanto riguarda gli aspetti idraulici, ferma restando la competenza autorizzatoria di AIPO e Regione Piemonte, si ritiene che debbano essere approfonditi alcuni aspetti relativi all'altezza dei battenti idraulici in caso di piena del PO, alle interazioni tra il Canale Molino ed il Fiume Po, alla capacità di deflusso dei vari fossi minori presenti nell'area interessata, anche in riferimento alla necessità di allontanamento delle acque meteoriche;
- nelle successive fasi di progettazione devono inoltre essere previste, ed attuate, tutte le misure necessarie per la mitigazione del rischio connesso all'esercizio dell'infrastruttura in progetto, dettagliando le opere di tenuta idraulica del rilevato stradale e le eventuali opere di intercettazione del reticolo minore interferito;
- in merito alla gestione delle acque meteoriche occorre inoltre valutare l'opportunità di realizzare vasche trappola prima del recapito finale in acque superficiali, con funzione di dissabbiatura e/o disoleazione che

- possano intercettare eventuali sversamenti e non peggiorare la qualità delle acque superficiali in cui avviene l'immissione delle acque di precipitazione raccolte dal sedime stradale;
- sotto il profilo dell'impatto acustico è necessario approfondire l'eventualità di dover installare delle barriere fonoassorbenti anche presso alcuni ricettori attualmente non presi in considerazione;
 - il progetto esecutivo deve recepire l'indicazione fornita dal tecnico competente in acustica ambientale circa l'obbligo di utilizzare asfalto fonoassorbente per la realizzazione della strada;
 - dato atto che l'opera ricade nell'area contigua della Fascia fluviale del Po, soggetta a tutela paesaggistica (art. 142 c. 1, lett. c ed f del D.Lgs 42/2004) nel corso del prosieguo dell'iter progettuale sarà necessario svolgere opportuni approfondimenti;
 - per quanto riguarda invece gli aspetti archeologici è necessario effettuare la verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi del punto 6 dell'allegato 1 del DPCM 14/02/2022 con l'esecuzione di un piano di saggi archeologici preliminari da eseguirsi da parte di operatori con i necessari requisiti di specializzazione archeologica, e comunque sotto la direzione tecnica e scientifica della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino, e previa preventiva autorizzazione del piano dei sondaggi archeologici per la sua esecuzione;
 - **nelle successive fasi progettuali deve essere dato atto di quanto contenuto nei pareri pervenuti nel corso della presente istruttoria ed allegati al presente atto (Allegati da 1 a 7) per farne parte integrante e sostanziale;**

Dato atto dell'insussistenza di conflitto di interessi ai sensi dell'art. 6 bis della legge 241/90 e degli articoli 6, comma 2, e 7 del D.P.R. 62/13 e dell'art. 7 del Codice di comportamento della Città Metropolitana di Torino.

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

Dato atto che con Deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 75/2024 del 19/12/2024 è stata approvata la Nota di Aggiornamento al Documento Unico di Programmazione (DUP) 2025-2027 con i relativi obiettivi strategici ed operativi.

IL DIRIGENTE

Visti:

- i pareri pervenuti e depositati agli atti;
- la L.R. n. 13/2023 "Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica, valutazione di impatto ambientale e autorizzazione ambientale integrata";
- il D.Lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle Città Metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e Fusioni dei Comuni", così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del D.L. 24 giugno 2014, n. 9;
- l'art. 1 comma 50 Legge 7 aprile 2014 n. 56, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di comuni di cui al testo unico, nonché le norme di cui all'art. 4 Legge 5 giugno 2003, n. 131;

- l'articolo 48 dello Statuto Metropolitano;

DETERMINA

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

1. **Di escludere**, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., il progetto denominato "*Lavori di messa in sicurezza di Via Giacomo Matteotti e Via San Sebastiano mediante realizzazione di bretella viaria al concentrico*", previsto in Comune di Villafranca Piemonte presentato in data 25/11/2024 dal Comune di Villafranca Piemonte con sede legale in Villafranca Piemonte (TO) – Piazza Cavour n. 1 e Codice Fiscale e Partita I.V.A. 01692900010, **dal procedimento di Valutazione** (combinato disposto degli artt. 23 e 27 bis del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.).
2. **Di stabilire** che la predetta esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale è vincolata e subordinata al rispetto, nelle responsabilità del proponente, degli "*Raccomandazioni - Approfondimenti da predisporre nella successiva fase progettuale e da verificare nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto*" richiamate in premessa alla lettera A) e di quanto contenuto nei pareri pervenuti nel corso della presente istruttoria ed allegati al presente atto (**Allegati da 1 a 7**) per farne parte integrante e sostanziale.
3. **Di stabilire** che, in conformità ai disposti di cui all'art. 19, c. 10 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., il presente provvedimento ha efficacia temporale per anni cinque dalla data di sua pubblicazione decorsi i quali, in assenza di realizzazione delle opere, lo stesso dovrà essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente corredata di una relazione esplicativa aggiornata che contenga i pertinenti riscontri in merito al contesto ambientale di riferimento e alle eventuali modifiche, anche progettuali, intervenute, di specifica proroga da parte dell'Autorità competente.
4. **Di rammentare** che il progetto dovrà essere attuato conformemente alla documentazione progettuale depositata in data 25/11/2024, ivi incluse tutte le misure di mitigazione previste (fase di cantiere ed esercizio) per evitare o prevenire impatti negativi significativi e per la salvaguardia delle diverse matrici ambientali ed antropiche potenzialmente coinvolte, fatto salvo quanto verrà definito nell'ambito delle successive fasi di approvazione del progetto.
5. **Di rammentare che** le modifiche che rendono il progetto difforme da quello sottoposto al procedimento di verifica di VIA comportano quanto previsto all'art. 29 "sistema sanzionatorio" comma 2 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i..
6. **Di rammentare che** qualsiasi modifica del progetto autorizzato, così come definita all'art. 5, comma 1 lettera l) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., dovrà essere preventivamente sottoposta al riesame dell'Unità Specializzata Valutazioni Ambientali - Nucleo VAS e VIA del Dipartimento Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Città Metropolitana di Torino.
7. **Di attestare** l'insussistenza di conflitto di interessi ai sensi dell'art. 6 bis della legge 241/90 e degli art. 6.6, comma 2, e 7 del D.P.R. 62/13 e dell'art. 7 del Codice di comportamento della Città Metropolitana di Torino.

8. **Di dare atto che** il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.
9. **Di demandare** all'Unità Specializzata Valutazioni Ambientali – Nucleo VAS e VIA di questo Ente la notifica della presente determinazione e relativi allegati al proponente e a tutti i soggetti interessati e coinvolti nel procedimento espletato, nonché la sua immediata pubblicazione all'apposita pagina del sito web dell'Ente.
10. **Di attestare** dunque, in relazione al punto precedente, l'assolvimento degli obblighi di trasparenza per il presente provvedimento ai sensi dell'art. 13 del D.lgs. 14/03/2013, n. 33.

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

Torino, 18/02/2025

IL DIRIGENTE (VALUTAZIONI AMBIENTALI)
Firmato digitalmente da Claudio Coffano