

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale
e Pianificazione e Gestione Attività Estrattive

N. 49-214104/2003

OGGETTO: Viabilità aeroportuale in entrata/uscita dall'area terminale - Aeroporto di Torino - Caselle
Proponente: SAGAT S.p.A.
Comuni: Caselle Torinese
Procedura di Verifica ex art.10 L.R. n.40/98 e s.m.i.
Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e
Pianificazione e Gestione Attività Estrattive

Premesso che:

- Sagat S.p.A. ha presentato il progetto preliminare "Viabilità aeroportuale in entrata/uscita dall'area terminale - Aeroporto di Torino - Caselle" per gli adempimenti relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della L.R. n.40 del 14.12.1998 e s.m.i. - Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione;
- il progetto in oggetto è sottoposto alla fase di Verifica della procedura di V.I.A. a norma dell'art.10 della citata L.R. 40/98 e s.m.i.;
- in data 10/07/2003 è stato pubblicato sul BUR l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto di cui sopra allegati alla domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di V.I.A.;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni;
- 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.;
- il progetto è compreso nel programma di interventi previsti per lo svolgimento dei XX Giochi Olimpici Invernali "Torino 2006" per cui si applicano le procedure previste dalla L.285/00, sulla base di quanto definito dalla D.G.R. n.42-4336 del 5 novembre 2001. In particolare la Deliberazione Regionale citata dispone che, nel caso di progetti cui si applica l'art.10 della L.R. 40/98, la fase di Verifica venga espletata dall'organo tecnico dell'Autorità Competente (in questo caso, la Provincia di Torino) nell'ambito della Conferenza dei Servizi per l'esame del progetto preliminare;
- l'intervento è compreso dal Piano di sviluppo dell'aeroporto di Torino-Caselle - Master Plan - come puramente indicativo. E' implicito che sarà necessaria una verifica finale di congruenza tra il progetto in oggetto e gli interventi previsti dal Master Plan;
- nel corso delle Conferenze dei Servizi tenutesi presso la Regione (in data 26/05/2003 e 22/07/2003) i rappresentanti dell'organo tecnico della Provincia di Torino hanno preso atto delle osservazioni e considerazioni aventi rilevanza ai fini della L.R. 40/98 effettuate dai soggetti pubblici interessati dall'opera;

Rilevato che:

- l'intervento in progetto prevede la realizzazione di un tracciato viario della lunghezza di 2 Km circa ed è principalmente finalizzato a consentire una completa separazione dei flussi di traffico da/per l'Aerostazione (Bus e veicoli leggeri), da quelli destinati all'area tecnica (addetti merci

- e/o operatori aeroportuali) costituiti sia da veicoli leggeri che pesanti; quanto sopra risulta necessario sia per motivi di migliore gestione del traffico nell'area sia per motivi di sicurezza;
- il nuovo tracciato, appartenente alla classe C secondo il decreto 5/11/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade), andrà ad innestarsi sulla SP 2 mediante la rotatoria prevista dal progetto in corso di redazione da parte della Provincia di Torino-Servizio progettazione ed esecuzione interventi viabilità II;
 - l'opera in progetto è localizzata nel Comune di Caselle Torinese e consiste nel potenziamento della esistente viabilità aeroportuale mediante realizzazione dei seguenti interventi:
 - a) viene previsto il collegamento dell'attuale viadotto partenze con la SP 13 mediante la realizzazione di una rampa in uscita dall'area terminale (q.ta 6.10 m);
 - b) realizzazione della nuova rampa in uscita dal livello arrivi (quota 0.00 m) per consentire il collegamento con la corsia sopra descritta e la connessione con la SP 13;
 - c) realizzazione della viabilità di collegamento diretto tra la SP 13 e l'Area Tecnica e Mercati della SAGAT;
 - d) realizzazione di una rotatoria, sul nuovo tracciato della SP 13;
 - e) opere d'arte.

Descrizione degli interventi

a) Livello partenze: viabilità uscita

La nuova viabilità in uscita realizza il collegamento a senso unico di marcia tra l'attuale livello partenze (+6,10 mt.) e la strada provinciale S.P. 13; dal punto di vista planimetrico tale viabilità costeggia in modo pressochè parallelo l'esistente rampa in uscita dal viadotto partenze, con una curva circolare di raggio pari a $R=50,25$ m in asse corsia.

Il tracciato, di lunghezza pari a circa 530 mt., prosegue in rettilineo per lo scavalco della linea ferroviaria e della S.P. 13, per poi innestarsi con una curva circolare di raggio pari a $R=54,20$ mt (in asse corsia), sulla futura rotatoria sulla S.P. 13.

Il profilo altimetrico della nuova viabilità è stato studiato per garantire i franchi imposti dalla normativa vigente (6,70 m per la ferrovia e 5,50 m. per la strada), in corrispondenza degli attraversamenti della ferrovia, della SP 13 nonché della viabilità esistente a quota arrivi.

La pendenza massima in salita della rampa (tratto compreso tra il viadotto e l'opera ferroviaria) è pari al 6,80%, mentre quella massima in discesa (tratto compreso tra l'opera ferroviaria e la rotonda sulla SP13) è pari al 5,10%.

b) Livello arrivi: viabilità uscita

La nuova viabilità in uscita dal livello arrivi dell'area terminale, realizzerà il collegamento con la SP 13 mediante un tracciato, di lunghezza pari a circa 415 m, costituito da una rampa in curva ($R=44,25$ m) ed un tratto in rettilineo per gli attraversamenti in quota della ferrovia e della SP 13, per poi innestarsi sulla nuova rotatoria.

Il profilo altimetrico risulta pressochè analogo a quello della nuova viabilità partenze a cui è parallelo.

La pendenza massima in salita della rampa (tratto compreso tra il viadotto e l'opera ferroviaria) è pari al 6,86%, mentre quella massima in discesa (tratto compreso tra l'opera ferroviaria e la rotatoria) è pari al 5,50%

c) Viabilità ingresso area tecnica

La realizzazione di tale nuova viabilità, ha comportato l'adeguamento della piattaforma della Sp 13 per consentire l'inserimento a raso di tipo a T, con corsie di accumulo con svolta a sinistra (ingresso per l'area tecnica) e relativo impianto semaforico per la regolazione del traffico.

Il nuovo collegamento tra la Sp13 e l'area tecnica ha uno sviluppo di circa 510 m, con una larghezza della sezione trasversale pari a 9,50 m.

Il tracciato, a senso unico di marcia, ha origine dall'intersezione a T con la Sp13, previa predisposizione della relativa corsia di accumulo e dell'impianto semaforico per la gestione della svolta a sinistra.

L'andamento planimetrico è caratterizzato da due curve di raggio pari a $R = 42,75$ m ed un rettilineo, che raggiungono la quota di superamento della Sp13 e della ferrovia, oltre le quali il tracciato prosegue per un tratto in rettilineo parallelo alla nuova viabilità di uscita dall'area terminale ed una rampa in discesa ($R=22,75$ m e pendenza pari al 4,40 %) verso la viabilità antistante gli attuali accessi all'area deposito carburanti.

d) *Rotatoria:*

Il progetto della nuova rotatoria sulla Sp13 garantisce il corretto smistamento del traffico che dalla Sp 13 si dirigerà verso l'area tecnica aeroportuale, la stazione ferroviaria (Torino-Ciriè) e di relativo parcheggio scambiatore e di lunga sosta adiacenti. I flussi veicolari in uscita dall'aerostazione passeggeri potranno, attraverso la rotatoria, dirigersi verso S.Maurizio (Nord) o verso Torino e le valli di Lanzo.

La rotatoria ha un raggio interno di 25 m ed una sezione trasversale con due corsie da 3.75 m.

e) *Opere d'arte:*

La nuova viabilità è caratterizzata da un profilo prevalentemente in viadotto (entrata in area tecnica: 320m; uscita dall'aerostazione passeggeri: 380 m) per il superamento in quota del tracciato della linea ferroviaria (Torino-Caselle Ciriè) le opere d'arte possono così riassumersi:

- rampe di salita e discesa: le rampe di accesso ai viadotti sono realizzate in rilevato con muri andatori in terra armata e/o cls armato sino ad una quota di circa 4,50 m;
- viadotti stradali: in uscita dall'area terminale ed in ingresso dall'area tecnica saranno costruiti da impalcati in c.a.p. aventi luce compresi tra 12 e 22 m, con travi appoggiate su pulvini con singola, doppia e tripla pila. La larghezza degli impalcati varia da un minimo di 8,20 m – 16,90 m ed un massimo di 27,56 m;
- sovrappasso ferroviario: si è adottata una struttura scatolare in c.a. costituita da soletta di spessore ridotto per ottimizzare i profili longitudinali delle rampe. La lunghezza dello scatolare è pari a 24,80 m.

Cantiere

Per la fase di realizzazione dell'opera è prevista la realizzazione di un cantiere fisso localizzato nelle aree intercluse tra l'asse principale della S.P. 13 e gli innesti all'area aeroportuale, di cui si prevede il recupero ad "area verde" a fine lavori;

gestione inerti:

la realizzazione dell'intervento prevede un fabbisogno di inerti stimato in 28.000 m³ da reperire presso cave esistenti nella zona.

Considerato che:

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, relativamente al tracciato proposto (progetto preliminare), di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale generale:**

- il progetto di cui all'oggetto rientra tra gli interventi programmati dall' "Accordo di programma quadro per il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali in vista dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006";
- il suddetto Accordo di Programma è stato stipulato con la finalità di adeguare le strutture del sistema aeroportuale piemontese, ed in particolare dell'aeroporto internazionale Sandro Pertini di Torino-Caselle, dal punto di vista delle condizioni di sicurezza, di praticabilità e di collegamenti aerei, in occasione dello svolgimento dei giochi olimpici del 2006;
- l'evento olimpico costituisce anche l'occasione per attuare quanto il PTC della Provincia di Torino prevede per l'aeroporto internazionale di Torino-Caselle: il riconoscimento di un suo ruolo strategico per il sistema economico e sociale della Provincia e della Regione e, di conseguenza, la necessità di garantirne non solo la permanenza, ma anche lo sviluppo e la qualità della struttura per il futuro;

- l'obiettivo, peraltro condiviso da tutti i livelli istituzionali interessati, di far assumere all'aeroporto di Torino-Caselle una maggiore “visibilità” e un ruolo di strategicità anche a livello internazionale, dovrà pertanto essere tenuto presente ogni qualvolta verranno previsti e realizzati interventi nell'area circostante all'aeroporto. Per questo motivo è fondamentale che tutti gli interventi in zona, a partire da quelli finalizzati a migliorare l'accessibilità dell'aeroporto e a renderlo uno dei più importanti centri piemontesi di interscambio tra le diverse modalità di trasporto (ferrovia/gomma/veicolare privata/aereo), fino a quelli necessari per il miglioramento e l'ampliamento delle strutture aeroportuali e, non ultimo, a quelli per la realizzazione dell' “Ambito Terziario Aeroportuale” previsto dal PRG di Caselle nella zona antistante l'aerostazione, scaturiscano da un disegno strategico complessivo ed unitario e vengano progettati e realizzati con la consapevolezza che si tratta dell'attuazione per parti di un unico progetto complesso e non di singole opere assoggettate alla logica della immediata disponibilità di aree;
 - in questo modo, se pur attraverso un'attuazione dilazionata nel tempo, sarà possibile pervenire alla realizzazione di un “polo aeroportuale e di interscambio” dotato, oltre che degli indispensabili requisiti di funzionalità, anche di elevate caratteristiche dal punto di vista della qualità ambientale e del disegno urbanistico ed architettonico.
- dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale**:
- l'intervento in progetto è previsto dagli strumenti di pianificazione del territorio comunale di Caselle, pur se con un tracciato che in parte differisce da quello compreso nel PRGC. Le differenze con le relative motivazioni sono illustrate nei seguenti punti:
 - a) il centro della rotatoria risulta in asse con la Sp13, per privilegiare i flussi veicolari provenienti da entrambe le direzioni, anziché dissassato verso Ovest come nella soluzione prospettata dal PRGC;
 - b) Non è presente l'uscita della rotatoria verso Ovest, come invece è previsto dal PRGC;
 - c) nel progetto è presente la nuova viabilità in entrata all'area tecnica, di conseguenza il viadotto di scavalco della ferrovia presenta 3 corsie di marcia anziché 2.

Il progetto presentato non approfondisce il problema dell'inserimento nel contesto e non ricerca relazioni e possibili raccordi con le aree di carattere terziario-commerciale e a verde-ricreativo che il PRG di Caselle prevede nella zona antistante l'aeroporto.
- **Aspetti progettuali**
- si evidenzia la strettissima interconnessione funzionale del progetto con: gli interventi previsti dal “Piano di sviluppo dell'aeroporto di Torino-Caselle”, il cui piano è stato presentato per la procedura di valutazione impatto ambiente ai sensi del D.P.C.M. n. 377/1988 e la “S.P. 2 di Germagnano - Interventi di adeguamento della viabilità nel Comune di Caselle Torinese” il cui progetto preliminare è stato presentato ai sensi della L. 285/2000;
 - per gli interventi previsti sulle SS.PP. n. 2 e n. 13 si conferma che la Provincia assumerà il ruolo di sorveglianza nelle varie fasi di progettazione.

- dal punto di vista **ambientale** :

Paesaggio

- Il territorio interessato dal progetto si inserisce in un contesto geomorfologico costituito dal sistema di pianure lievemente degradante verso sud; la quota media altimetrica riferita all'area di progetto nel territorio del comune di Caselle Torinese è di 290 m s.l.m.;
- la tipologia del paesaggio predominante è sostanzialmente riconducibile alle periferie urbane con aree agricole marginali ed intercluse da infrastrutture di trasporto;
- la maggior parte del tracciato si estende in area agricola caratterizzata dalla presenza di prati, campi di mais e aree non coltivate. Si tratta di terreni indicati come prima classe di capacità d'uso dei suoli;
- le presenze residenziali più significative sono localizzate nel concentrico del comune di Caselle Torinese, frazione Ceretta di San Maurizio Canavese e San Francesco al campo;

- si segnala la presenza di strade provinciali di collegamento che convergono in prossimità del sito di progetto; si tratta di importanti arterie che collegano il capoluogo provinciale con le zone del basso Canavese e le valli di Lanzo.

Flora, fauna ed ecosistemi

- in area vasta, le presenze vegetazionali risultano caratterizzate dalla presenza di agro - ecosistemi, con associazioni vegetazionali tipiche della pianura piemontese (coltivi intensivi, pioppeti, presenza di vegetazione arboreo - arbustiva lungo i corsi d'acqua e lungo i confini di proprietà);
- in area ristretta, la presenza dell'area aeroportuale e lo sviluppo di recenti aree di insediamenti produttivi e commerciali ha ridotto la S.A.U. disponibile;
- si segnala inoltre la presenza di esistenti infrastrutture lineari (strade e ferrovia) che penalizzano fortemente la presenza di ecosistemi naturali per cui non vi sono emergenze floristico - vegetazionali di pregio e la fauna è scarsamente rappresentata.

Suolo e Sottosuolo

- si segnala la presenza di aree intercluse derivanti dalla realizzazione del nuovo tracciato in progetto, che saranno di fatto sottratte all'attuale uso agricolo; mancano nel progetto previsioni per un loro possibile utilizzo futuro, o indicazioni volte a mitigare o compensare l'impatto che tale frammentazione ed interclusione dei suoli genererà;
- non viene indicata la destinazione futura del tratto di Sp13 previsto in dismissione.

Acque superficiali e sotterranee

- la profondità della falda varia tra 5,00 e 7,00 m dal p.c. desunta dagli studi idrogeologici atti a caratterizzare l'area aeroportuale;
- il progetto interferisce con il canale dei Mulini che verrà intubato al di sotto del nuovo tracciato della SP13 mediante il posizionamento di manufatti scatolari in cls di adeguata sezione;
- il progetto preliminare, nel tratto compreso fra la rotonda S.P.13 e l'innesto con la S.P. 2 interferisce con l'area di rispetto di un pozzo idropotabile. Pertanto il progetto prevede l'impermeabilizzazione delle scarpate del rilevato stradale e dei fossi, per evitare l'infiltrazione nel sottosuolo delle acque derivanti dalla piattaforma stradale;

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

- pur considerando l'aumento previsto dei flussi di traffico si può ipotizzare che la realizzazione dell'opera in questione non comporterà un aumento sostanziale dei carichi inquinanti aerodispersi nel territorio oggetto dell'intervento, si segnala inoltre che la nuova strada in progetto è caratterizzata dall'assenza di ricettori sensibili posti in prossimità dell'asse viario.

Impatto acustico

- il clima acustico dell'area di intervento è stato descritto nella relazione tecnica del progetto considerando le principali fonti di rumore associate all'attuale uso del suolo. Non è stata svolta una caratterizzazione del clima acustico ante operam;
- in base alla relazione tecnica presentata dal proponente, ai chiarimenti tecnici predisposti dai progettisti (valutazione dell'impatto acustico causato dall'opera in esame presso il ricettore più esposto R13) pervenuti nel corso dell'istruttoria (nota n.192532 in data 21/07/2003), ed alle analisi effettuate dal Servizio competente di questa Provincia, si può ritenere trascurabile l'impatto acustico dell'opera in oggetto.

Opere di mitigazione

- Non sono previste importanti opere di mitigazione e neppure campagne di monitoraggio ante o post operam., in quanto i progettisti ritengono che gli impatti generati dall'esercizio delle opere non siano significativi. In fase di cantiere, saranno seguite le normali procedure per la mitigazione degli impatti (bagnatura degli inerti per l'abbattimento delle polveri, limitazione degli orari di lavoro alle ore diurne, ecc.).

Ritenuto che

complessivamente il progetto in esame determini alcuni impatti ambientali significativi ma mitigabili e contenibili con opportuni accorgimenti e con opportune prescrizioni e che pertanto

possa, ai sensi dell'art.10 comma 3 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i., essere escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:

Aspetti progettuali

- si evidenzia la necessità che le soluzioni progettuali che rappresentano la connessione tra i progetti (Master plan, Sp2, Sp13) siano attentamente verificate al fine di pervenire ad un disegno strategico complessivo ed unitario;
- dovrà essere approfondito il problema dell'inserimento dell'opera nel contesto urbanistico in particolar modo nella ricerca di possibili raccordi con le aree di carattere terziario-commerciale e a verde-ricreativo che il PRG del comune di Caselle Torinese prevede nella zona antistante l'aeroporto. Si ritiene inoltre che la previsione di una connessione diretta tra l'aerostazione e l'area ATA, anche solo di tipo pedonale, potrebbe essere funzionale all'attrazione insediativa di attività terziarie e commerciali connesse all'aeroporto oltre che a rendere accessibili anche agli utenti aeroportuali le offerte ricreative e di sosta previste nella zona.

Paesaggio

- si ritiene che l'impatto possa ulteriormente essere mitigato adottando in sede di progetto definitivo, uno specifico studio di sistemazione delle aree intercluse poste in prossimità dei raccordi stradali di viabilità di accesso all'area aeroportuale che tenga conto anche dell'inserimento ambientale delle rampe di accesso al viadotto e del viadotto stesso. In particolare dovrà essere definita la sistemazione e la tipologia di copertura a verde delle scarpate del rilevato e delle aree intercluse, favorendo soluzioni di architettura del paesaggio finalizzate alla valorizzazione estetica di aree e manufatti che, oltre all'intrusione visiva sono da considerare zone potenziali di degrado;
- si ritiene che il complesso di manufatti in sopraelevazione interferirà in modo non indifferente con la veduta prospettica sull'arco alpino di cui si può godere dalla zona antistante l'aeroporto: pertanto dovranno essere attentamente studiati e previsti tutti gli accorgimenti relativi a strutture architettoniche ed inserimenti a verde che consentono di valorizzare e qualificare l'immagine, anche visiva, dell'aeroporto torinese.

Flora, fauna, ecosistemi

- gli impatti sulla vegetazione arborea devono essere quantificati esattamente e compensati attraverso ripiantumazione o acquisizione di aree in cui realizzare rinaturalizzazioni a fini paesaggistici e/o faunistici;
- gli impatti connessi alla perdita del suolo, alla sua impermeabilizzazione, alla scomparsa di habitat per la nidificazione dell'avifauna devono altresì essere oggetto di opere di mitigazione e di compensazione da individuare nel progetto definitivo.

Suolo e Sottosuolo

- in sede di progettazione definitiva si dovrà procedere alla caratterizzazione di dettaglio dei litotipi sottoposti a carico in corrispondenza del viadotto e dei rilevati e valutare attraverso una campagna di indagini geognostiche, geotecniche ed ad una campagna di misure piezometriche eventuali interazioni tra la falda freatica e le fondazioni delle opere previste;
- nel caso di sversamenti accidentali di sostanze impregnanti, per le aree di cantiere prive di superficie pavimentata, il terreno dovrà essere asportato e smaltito nel rispetto della normativa vigente e conseguentemente il sito dovrà essere ripristinato.

Acque superficiali e sotterranee

- dovrà essere verificata la funzionalità idraulica dell'interferenza con il corso d'acqua Canale dei Molini, effettuato un corretto dimensionamento dell'attraversamento e dovranno essere previste le necessarie opere di manutenzione delle sezioni di deflusso;
- particolare attenzione dovrà essere prestata alla rete di fossi irrigui, la cui funzionalità non dovrà essere compromessa a seguito dell'intervento;
- l'infrastruttura stradale dovrà essere dotata di opportuni accorgimenti tecnici, ai sensi del D.Lgs. n.152/1999 e s.m.i, al fine di assicurare, mantenere e migliorare le caratteristiche qualitative delle acque destinate al consumo umano;

- dovrà essere richiesta ed ottenuta la specifica autorizzazione allo scarico in corpo idrico superficiale al competente Servizio di questa Provincia per qualunque scarico idrico dovesse rendersi necessario, anche se temporaneo ovvero in fase di cantiere;
- in fase di cantiere dovrà essere evitata la contaminazione con la falda, evitando possibili vie preferenziali di percolazione lungo le opere di fondazione relative al viadotto;
- si ritiene che l'interferenza tra la nuova strada ed il pozzo idropotabile debba essere valutata e concordata con gli interventi di mitigazione previsti nel progetto di adeguamento della S.P.2 e con gli enti coinvolti.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

- al fine di limitare la produzione di polveri, dovranno essere adottate le opportune precauzioni tra cui: dovranno essere previsti periodici lavaggi delle aree di cantiere non pavimentate e degli eventuali stoccaggi di materiale inerte; le aree di cantiere dovranno essere delimitate con recinzioni antipolvere di opportuna altezza in grado di limitare all'interno del cantiere le aree di sedimentazione delle polveri e di trattenere, almeno parzialmente, le polveri aerodisperse;

Cantieri

- per le aree di servizio alla realizzazione dell'opera (cantieri, deposito materiali, piste temporanee), dovrà essere predisposto un piano idoneo di ripristino ambientale;
- relativamente al problema della gestione degli inerti (Rif. V.A.S. Punto 5.2.1 D.G.R. n.45 - 2741), nel ricordare che per il reperimento degli stessi si dovrà dare la priorità assoluta ad altri cantieri del Programma Olimpico in cui vi è esubero di tali materiali (in coerenza con il Piano degli Inerti e con quello relativo alla mobilità sostenibile).

Adempimenti

- si richiede ai sensi del combinato disposto degli articoli 12 e 13 della L.R.40/98, di affidare ad A.R.P.A. il controllo dell'effettiva attuazione di tutte le prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera e di stabilire conseguentemente a tal fine che il proponente dia tempestiva comunicazione dell'avvio e termine dei lavori all'A.R.P.A. Piemonte (Coordinamento VIA/VAS) e trasmetta gli elaborati inerenti le attività di monitoraggio previo accordo sulle specifiche tecniche e sulle modalità di rilevamento ambientale compatibili con il S.I.R.A.;
- si richiede inoltre che il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze, trasmettano all'A.R.P.A. Piemonte Coordinamento VIA/VAS una dichiarazione accompagnata da una relazione esplicativa relativamente all'attuazione di tutte le misure prescrittive, compensative, di mitigazione e di monitoraggio incluse nello studio di impatto ambientale e integrate da quelle adottate con la Determinazione Dirigenziale conclusiva del procedimento amministrativo relativo all'opera in progetto.

Vista la L.R. n.40/1998 e s.m.i.;

Visto il D.Lgs. n.152/1999 e s.m.i.;

Viste le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico;

Visto il verbale della Conferenza dei Servizi;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'art.107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. n.267 del 18/08/2000 e dell'art.35 dello Statuto Provinciale;

DETERMINA

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

1. Di escludere, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art.10 , comma 3 della L.R. n.40 del 14/12/1998 il progetto preliminare “Viabilità aeroportuale in entrata/uscita dall'area terminale - Aeroporto di Torino Caselle” dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale (art.12 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.), subordinatamente alle condizioni dettagliate in premessa relative a:
 - *Aspetti progettuali*
 - *Paesaggio*
 - *Flora, fauna, ecosistemi*
 - *Suolo e sottosuolo*
 - *Acque superficiali e sotterranee*
 - *Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico*
 - *Cantiere*
 - *Adempimenti*

2. 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 davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data 19/08/2003

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina