

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

N.11-358673/2005

**OGGETTO:** Progetto: "Ex SS 460 – Sistemazione definitiva della viabilità provvisoria in località Fé"  
Comune: Comune di Noasca (To)  
Proponente: PROVINCIA DI TORINO - Area Viabilità - Servizio di Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità III  
Procedura di Verifica ex art. 10 L.R. n. 40 del 14/12/1998 e s.m.i.  
**Esclusione del progetto dalla Fase di valutazione di cui all'art. 12 della L.R. 40/1998.**

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

**Premesso che:**

- il Servizio di Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità III della Provincia di Torino con sede legale in Torino, Via Maria Vittoria 12, 10121 Torino, ha chiesto con istanza presentata in data 13/05/2005, prot.272847/2005, l'avvio della fase di verifica, ai sensi dell'art. 10 della l.r. 40/1998, relativamente al progetto "ex S.S.460 – sistemazione definitiva della viabilità provvisoria in località Fé", localizzato nel comune di Nasca (TO), in quanto rientrante nella categoria progettuale n.28 "strade extraurbane secondarie provinciali" dell'allegato B2 della L.R.n.40/98;
- per l'avvio della procedura è stato dato avviso sul Bollettino ufficiale regionale n.22 del 01/06/2005, dell'avvenuto deposito del progetto e dell'individuazione del responsabile del procedimento;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni 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.;
- l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA e con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico;
- in data 29/06/2005, si è svolta la Conferenza dei Servizi presso la sede dell'Area Ambiente della Provincia di Torino, Via Valeggio n. 5, Torino, convocata ai sensi dell'art. 14, comma 1, della Legge 7 Agosto 1990, n. 241 e s.m.i.

**Rilevato che:**

**Localizzazione**

Il presente progetto riguarda la ex. SS. 460 "di Ceresole Reale" nel tratto in Valle dell'Orco, che inizia a Pont Canavese. La strada percorre tutto il fondovalle fino a Ceresole Reale a fianco del Torrente Orco, sulla sua sinistra idrografica. Oltre Ceresole Reale, essa si addentra come Strada Provinciale n. 50 nel territorio del Parco Nazionale del Gran Paradiso, raggiungendo il Colle del Nivolet a quota di m 2612 s.l.m.

In particolare il progetto in esame interessa il tratto in località Fé, Comune di Noasca, anzi, più esattamente, il tratto tra le Case Bettolino o Frera Superiore e Grusiner.

**Motivazioni dell'opera**

L'intervento consiste nell'adeguamento della piattaforma stradale e degli imbocchi della deviazione provvisoria in fregio all'Orco realizzata dall'Anas nel 1992 a seguito della caduta massi staccatisi da un costone roccioso (frana dell'Ambrella 27.06.1992) che interrompe la viabilità esistente e impose all'Autorità la chiusura del traffico veicolare nonché, a seguito di un'ordinanza, anche lo sgombero di alcune abitazioni in Borgata Fè. L'Anas, allora ente gestore e proprietario, fece realizzare d'urgenza una deviazione provvisoria in fregio all'Orco, che venne aperta il 1.08.1992. Nell'assetto viabile previsto, il traffico sulla deviazione, larga m. 5,00, doveva avvenire a senso unico alternato regolato da un semaforo alle due estremità. In realtà i semafori provocavano lunghe e inutili code e non vengono più messi in funzione.

Oltre alla modesta larghezza, sono di pregiudizio alla viabilità gli imbocchi alla variante, che avvengono con curve brusche senza alcun raccordo (né orizzontale, né verticale) e che, ovviamente, sono interferenti con gli accessi dati dalla vecchia strada alle borgate Bettolino e Fè e, a valle, con il ponte della Borgata Jerener .

La deviazione sostituisce ancora la strada originaria, che risulta ancora interrotta a circa metà del percorso, pur essendo stata praticamente risolta la situazione di pericolo.

### **Alternative progettuali**

Il proponente ha valutato le seguenti ipotesi di tracciato:

#### Soluzione 1

La soluzione 1 mantiene l'attuale deviazione nel tratto est, by-passando quindi la Borgata Bettolino, e si raccorda alla viabilità preesistente con un nuovo tratto di tracciato prima della Borgata Fé.

Le controindicazioni sono le seguenti: l'adeguamento della larghezza della piattaforma agli standard richiesti nel tratto della viabilità preesistente è difficoltosa per la presenza di fabbricati residenziali. Detti fabbricati con le relative aree agricole verrebbero "separati" dal territorio circostante. Risulta difficoltoso realizzare un'intersezione sicura per l'accesso alla Borgata Fè. Non appare sostenibile l'ipotesi di rimuovere il tratto da abbandonare della deviazione attuale, perché il suo rilevato coincide con l'argine del Torrente Orco.

#### Soluzione 2

La soluzione 2 prevede un raccordo più diretto della deviazione alla viabilità esistente, con un tracciato in fregio al torrente Orco. Le controindicazioni derivano da un costo decisamente maggiore in quanto non verrebbe utilizzato un tratto di strada esistente e, con tale tracciato, il dislivello da superare si concentra tutto in corrispondenza della sezione di innesto alla viabilità attuale e sono quindi necessarie opere consistenti per superarlo.

#### Soluzione 3

Il ritorno in toto alla viabilità preesistente alla costruzione della deviazione. Le controindicazioni sono le seguenti: non risulta possibile adeguare la larghezza della piattaforma agli standard richiesti per la presenza di fabbricati residenziali. In particolare la Borgata Bettolino risulta divisa dalla strada e l'accesso alla Borgata Fè avverrebbe in ogni caso con un'intersezione pericolosa in presenza di traffico sostenuto. Nei tratti dove l'allargamento della piattaforma è possibile, esso dovrebbe avvenire con la ricostruzione dei muri di sostegno o di sottoscarpa con costi sostenuti. Non è del tutto scongiurata l'eventualità di crolli dal versante (frana dell'Ambrella). Non appare sostenibile l'ipotesi di rimuovere la deviazione attuale, sia perché il suo rilevato coincide con l'argine del Torrente Orco, sia perché il tracciato è un miglioramento dal punto di vista della popolazione residente in quanto è data continuità alle proprietà agricole e ai nuclei abitati.

#### Soluzione 4

La soluzione prevede minori opere di adeguamento dei raccordi della attuale deviazione, in particolare un intervento meno impattante e più economico per i raccordi. In tale ottica diminuirebbero ovviamente in modo drastico i livelli di servizio rispetto a quelli fissati nel progetto, soprattutto in relazione ai raggi delle curve planimetriche. La minore occupazione di aree agricole per la realizzazione del raccordo ovest non sarebbe compensata dal recupero di quelle ora occupate dalla deviazione come progettato.

Relativamente alla compatibilità territoriale, si evidenzia pertanto che la complessa morfologia della zona e l'ulteriore penalizzazione del territorio determinata dagli eventi del '92 e della presenza nelle aree limitrofe di due conoidi attivi, non consentono di fatto valide soluzioni alternative, rispetto a quella presentata nel progetto in esame che, per la localizzazione, sembrerebbe la meno impattante sull'ambiente vallivo.

Inoltre la soluzione del progetto in esame è stata scelta per i seguenti motivi:

- ✓ in considerazione del traffico presente è necessario garantire i livelli minimi di servizio previsti;
- ✓ con i livelli di servizio fissati, il tracciato progettato coincide quasi per intero con quello della strada esistente, per il quale c'è il favore della popolazione;
- ✓ viene mantenuta la continuità delle proprietà agricole e dei nuclei abitati;
- ✓ la ristrutturazione della deviazione permette di recuperare all'uso agricolo aree ora abbandonate e, in parte, quelle occupate dagli svincoli da adeguare;
- ✓ paragonata a nuovi tracciati, la soluzione con la ristrutturazione della deviazione e della strada esistente è quella più economica e con minori opere relative a viadotti, muri e rilevati.

### **Descrizione del tracciato**

La lunghezza del tratto stradale è pari a circa 935 m, di cui circa 835 con allargamento della piattaforma esistente e circa 100 su nuovo sedime (raccordo lato Borgata Fé). L'intervento in progetto ha inizio circa 40 m a valle dello svincolo per le Case Bettolino e termina circa 30 m a valle della deviazione per la Borgata Grusiner.

Le opere consistono:

- nell'adeguamento dei raccordi/svincoli con la vecchia strada 460;
- nell'allargamento della sede stradale a monte del Rio del Fé;

- nella realizzazione di scogliere a sostegno della piattaforma stradale e a difesa della stessa dalle acque di piena del T. Orco;
- nell'aggiunta di una campata al ponte per la Borgata A. Reiner;
- nella correzione del tracciato in fregio all'alveo del T. Orco, aumentando i raggi delle due curve esistenti;
- nella ricostruzione dell'attraversamento del Rio del Fé, che dovrà essere interamente ricostruito e adeguato dal punto di vista idraulico.

Inoltre:

- proseguendo ancora verso Ceresole, la strada dovrà essere allargata su entrambi i lati per raggiungere le dimensioni relative al livello di servizio previsto;
- l'allargamento sul lato di monte comporterà la demolizione di roccia del versante, mentre sul lato fiume occorrerà costruire un muro di sottoscarpa in c.a. rivestito in pietra, presumibilmente fondato su micropali, data l'acclività del terreno e il probabile disuniforme andamento del substrato roccioso. Con l'allargamento verrà corretta anche la curva di fronte al ponticello del Prà, portandone il raggio da m 40 a m 50.

Le opere complementari previste comprendono (in prima approssimazione) la sistemazione definitiva delle luci verso l'Orco nel rilevato della variante (lasciando in loco le tubazioni in acciaio ondulato, ma rendendole meno impattanti), la rimozione delle reti paramassi al piede del rilevato (ove non più necessarie) e la bonifica del sito del ramo abbandonato dell'Orco tra vecchia e nuova strada, asportando i massi di grandi dimensioni ed eliminando la vegetazione infestante.

### **Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali**

La piattaforma stradale per tutto il tracciato sarà secondo la classificazione del D.M. 5 Novembre 2001, di categoria F2 ovvero strada locale extraurbana, con le seguenti caratteristiche:

Lungh. complessiva del progetto	935 m
Largh. della carreggiata F2 :	8,50 m
Largh. totale della sez. trasversale:	8,50 m
Numero corsie:	2
Larghezza corsie:	3,25 m
Pendenze massime (%):	7 %
Altezza massima p.c.:	4 m esistente

### **Organizzazione del cantiere**

numero di cantieri fissi previsti: un solo cantiere fisso di mq 1000.

localizzazioni: si propone di localizzare il cantiere fisso a margine della strada da ristrutturare (tratto centrale – in prossimità alveo “atrofizzato” del torrente Orco).

### **Movimentazione/bilancio inerti**

*Totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera :*

rilevati	mc 2800
difese spondali	mc 2700
colmature	mc 6000
totale	mc 11500

*Totale inerti reperibili dai lavori di scavo:*

sbancamenti	mc 8500
scavi di fondazione	mc 3500
totale	mc 12000

*Bilancio complessivo* mc 500

Non sarà necessario attivare nuovi siti di cava, in quanto gli inerti necessari per la realizzazione del progetto, valutati in mc 5.500, sono agevolmente reperibili in loco (sbancamenti in progetto) dai depositi seguenti ai disalvei eseguiti dopo le recenti alluvioni.

Il terreno vegetale proveniente dallo scotico verrà completamente riutilizzato per formazione di scarpate e zone da inerbire.

Si prevede di recuperare le aree utilizzate come cantieri fissi, ora del tutto abbandonata, all'uso agricolo con appropriati movimenti di terra.

### **Considerato che:**

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota del 04/07/2005 prot. 33003/25.3 della Regione Piemonte – Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico;
- nota del 15/07/2005 prot. 19.11 n.467 della Regione Piemonte - Settore Urbanistico territoriale;
- nota del 27/06/2005 prot. 002259 dell'Enel, Divisione Infrastrutture e Reti;

- nota del 28/06/2005 prot.3430/31024 dell' ASL n.9 di Ivrea – Dipartimento di Prevenzione – Servizio di Igiene e Sanità Pubblica.
- nota della Regione Piemonte Settore Gestione Beni Ambientali

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:**

#### **Piano Territoriale Regionale.**

Nella Tav. n. 1 in scala 1:250000 del P.T.R. approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 388-C.R. 9126 del 19.06.1997, l'ambito è in parte compreso nel "Sistema del verde" (art. 8 delle N.T.A.), "Aree protette nazionali" (art. 9 delle N.T.A.) e "Aree di elevata qualità paesistico ambientale" (art. 12 delle N.T.A.).

Il tracciato si colloca al confine con il Parco Nazionale del Gran Paradiso, internamente all'*Area di Particolare Pregio Ambientale e Paesaggistico* di competenza Regionale "Val Soana e Ceresole Reale", in uno stretto corridoio di risulta tra la ex S.S. 460 ed il torrente Orco.

#### **Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino**

Il tratto stradale in oggetto riveste rilevanza di carattere locale e non interferisce con gli interventi strutturali a scala sovracomunale e, in generale, con le funzioni di collegamento previste dal Piano Territoriale di Coordinamento provinciale.

Il P.T.C. ed il P.T.R. riconoscono una particolare valenza ambientale e paesaggistica dell'area denominata "Val Soana e Ceresole Reale" (P.T.C., tav. A1) e prevedono che, per gli interventi ammessi, sia posta particolare attenzione al corretto inserimento ambientale e paesaggistico;

Nelle Tav. n. A1, A3 in scala 1:100000 del P.T.C. approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 291-26243 in data 1.8.2003, l'ambito oggetto d'intervento è individuato rispettivamente come "Area di particolare pregio ambientale-paesistico" e "Parchi e Riserve Naturali" inoltre il territorio comunale è individuato quale Centro Turistico di interesse provinciale.

L'ambito di progetto presenta potenziali criticità di carattere idrogeologico legate essenzialmente alla dinamica fluviale. Da una prima verifica della Banca Dati provinciale, l'area risulta essere stata interessata dall'evento alluvionale dell'anno 2000; il *Piano di ricerca per la manutenzione ed il ripristino degli alvei dei corsi d'acqua del T. Orco* (Provincia di Torino - Serv. Difesa del Suolo) classifica la zona ad "alta e media probabilità di inondazione".

#### **PAI**

Nell'Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici del PAI parte dell'intervento risulta prossima ad aree interessate dalla seguente tipologia di dissesto: "Area di conoide attivo non protetta".

#### **Vincoli**

I vincoli territoriali interessati dall'intervento, per i quali necessitano le relative autorizzazioni di legge sono:

- vincolo di protezione delle bellezze naturali ex. D. Lgs. 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - art. 134 e art. 142 punto c) fascia di 150 m. dalle sponde del corso d'acqua,
- interferenza con corsi d'acqua pubblica ai sensi del R.D. 523/1904.

In fase istruttoria dovrà essere accertata l'eventuale presenza di vincoli di uso civico attivando eventualmente le relative procedure autorizzative di legge.

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

#### **Comune di Noasca**

Il Comune di Noasca è dotato di P.R.G.C. approvato con D.G.R. 57-00391 del 1.08.1995 e di successive Varianti parziali, art. 17 comma 7, ai sensi della L.R. 56/77 e s.m.i. Rispetto alla zonizzazione dello strumento urbanistico vigente l'intervento ricade prevalentemente in ambito agricolo, una parte del tracciato sembrerebbe interessare due aree perimetrate (rispettivamente la RN14 e la S25) inoltre una parte dell'opera è compresa all'interno della fascia di rispetto dai corsi d'acqua.

L'intervento risulta, in base agli atti pervenuti, non conforme rispetto allo strumento urbanistico vigente in quanto il tracciato della deviazione provvisoria realizzata dall'ANAS nel 1992 non compare in alcuna successiva variante urbanistica. Risulta pertanto necessario, in assenza di conformità urbanistica, che il Comune proceda alla adozione di specifica variante allo strumento urbanistico vigente, al fine di recepire ed individuare cartograficamente il tracciato dell'opera nonché definire normativamente le eventuali zone di "risulta" e la natura dei vincoli derivanti dall'intervento.

Tenuto conto della limitata incidenza strutturale dell'opera la variante allo strumento vigente assume

carattere parziale e pertanto potrà essere approvata dal Comune di Noasca secondo le procedure di cui al 7° comma dell'art. 17 della legge urbanistica regionale n. 56/77.

Relativamente ai documenti cartografici da predisporre in sede di detta Variante si osserva l'opportunità di aggiornare le basi cartografiche esistenti al reale assetto dei luoghi determinato sia dagli eventi alluvionali sia dalla situazione provvisoria della deviazione, peraltro facilmente riscontrabile sulla foto aerea presentata.

In merito agli aspetti strettamente urbanistici si osserva come l'opera proposta ricada quasi interamente, in zone agricole, in parte parallela al corso d'acqua, per le quali non sono previsti ambiti di sviluppo negli Strumenti Urbanistici vigenti ed in corso di definizione. Rispetto a tale situazione previsionale si ritiene in ogni caso improbabile che il sito possa essere interessato da futuri insediamenti in relazione alla sua morfologia ed alle problematiche di carattere idrogeologico.

- dal punto di vista **progettuale e tecnico:**

Si osserva la vicinanza tra il tracciato proposto e un fabbricato agricolo esistente, si richiede che vengano rispettate le normative vigenti in materia regolamentare (nuovo codice della strada), di sicurezza e di progettazione delle infrastrutture viarie.

- dal punto di vista **ambientale:**

Sulla base del contesto ambientale in cui l'intervento si inserisce e considerate le azioni di progetto riferibili alla realizzazione dell'opera e, alla fase di esercizio, si individuano le componenti ambientali potenzialmente interferite:

***Paesaggio***

Non sono visibili elementi specifici di particolare interesse in quanto il paesaggio (tipico di fondovalle alpino) si può considerare omogeneo lungo tutto il tracciato della strada. Come elementi di discontinuità si possono considerare gli scorci verso le zone abitate o verso le cime più elevate, in effetti presenti nell'area di intervento. Va peraltro considerato l'inserimento dell'opera in un contesto generale di particolare pregio.

***Flora, fauna e ecosistemi***

Il sito interessato dall'opera e il territorio immediatamente circostante è adibito a prato. A margine della strada sono presenti zone con vegetazione ripariale (prevalentemente arbustiva) o infestante (rovi). Non sono presenti filari di alberi o siepi.

Data la posizione della strada, tra Torrente Orco e abitato, non sono stati previsti specifici interventi atti a favorire l'attraversamento della fauna locale. Sono comunque presenti attraversamenti dell'attuale rilevato costituiti da tubazioni in lamiera di acciaio ondulato di diametri variabili (da 2 metri a 40-50 cm) utilizzati per "rendere trasparente" il rilevato alle acque di ruscellamento del versante.

La sottrazione di terreni riguarda una modestissima area nella quale si realizzerà un nuovo sedime stradale, compensata peraltro dalla restituzione agli usi agricoli del relitto di strada inutilizzata.

Non è stata segnalata una particolare presenza di fauna nella zona e/o di corridoi ecologici che renderebbero necessaria la predisposizione di strutture atte al passaggio o, viceversa, a dissuadere il medesimo.

***Suolo – sottosuolo***

Il sito interessato dall'intervento in esame presenta alcune caratteristiche geologiche di instabilità come peraltro evidenziato dall'origine della deviazione viaria (crollo di massi verificatosi nel 1992) nonché dal Piano per l'Assetto Idrogeologico vigente che individua nelle zone limitrofe due conoidi attivi non protetti, necessitando quindi di cautele tecniche operative nella fase esecutiva; in merito a tali aspetti si segnala pertanto l'importanza di ottenere specifiche prescrizioni e determinazioni degli Enti e Direzioni Regionali competenti in materia.

***Acque superficiali e sotterranee***

I corpi idrici presenti sono costituiti dal:

- ✓ torrente Orco nel tratto montano chiuso presso la borgata Fè del comune di Noasca;
- ✓ rio del Fè, affluente del t. Orco, chiuso presso la confluenza nel t. Orco stesso.

***Torrente Orco***

L'alluvione dell'ottobre 2000 (e prima quelle del settembre 1993 e settembre 1994), la più disastrosa dell'ultimo secolo, ha avuto modesti effetti sul rilevato della strada, protetto da una scogliera poi rinforzata dall'Anas (in seguito all'evento alluvionale del 2000), che è diventato la vera e propria sponda dell'Orco, oltre ad un rilevato arginale di protezione per la borgata Frera Superiore.

Durante l'alluvione, il torrente si è creato una nuova diramazione secondaria a confine con la strada, erodendo parte dell'isola delimitata dal corso principale e dalla vecchia diramazione. Si è inoltre registrato un eccezionale sovralluvionamento che ha parzialmente occluso le arcate del ponte.

Tra le opere in progetto si prevede di aggiungere una campata avente luce di m 10, al ponte sul torrente per la Borgata Jerener costituita da un impalcato su travi appoggiate tra la pila esistente e un nuovo muro di spalla in sponda sinistra.

Il progetto prevede inoltre la costruzione dell'argine-scogliera del Torrente Orco, in modo da regolarizzare e rafforzare la difesa nel tratto est della deviazione, sia come conseguenza dell'ampliamento della piattaforma stradale, sia per migliorare le condizioni di deflusso dell'Orco in corrispondenza del ponte alla Borgata Jerener.

#### Rio Fé

Il rio del Fè è un affluente del torrente Orco in sponda orografica sinistra. Esso attraversa l'attuale SP. n. 460 poche decine di metri a monte della deviazione provvisoria nel tratto lato Ceresole Reale (monte).

Attualmente è presente un ponticello ad arco in muratura. Esso si dimostra assolutamente inadeguato allo smaltimento di portate di piena, anche ordinarie.

L'acqua ed i detriti esondati (durante gli eventi alluvionali) si incanalano sulla S.P. e si dirigono sistematicamente verso le abitazioni della borgata Fè, posta appena più a valle.

Il progetto in esame prevede di adeguare l'attraversamento mediante la realizzazione di un manufatto scatolare in c.a. delle dimensioni di 6 metri di larghezza per 2,0-2,5 di altezza.

L'opera non interferisce con la falda sotterranea, salvo che localmente in fase di costruzione dell'attraversamento del Rio del Fé, dove localmente potrebbe presentarsi saturo il materasso di subalveo. La soluzione dell'attraversamento prevede la formazione di uno scatolare con necessità di scavi del tutto superficiali e localizzati.

Il progetto prevede l'abbandono definitivo di un braccio (paleoalveo) del Torrente Orco, già ora separato dal corso d'acqua dal rilevato della deviazione e comunicante solo con due tubazioni metalliche corrugate.

Al fine di pervenire ad un quadro conoscitivo del settore in esame è stato confrontato il progetto con i dati di carattere geologico disponibili nella Banca Dati della Provincia di Torino. Quanto è dichiarato nella parte analitica del progetto trova riscontro nell'analisi della Banca Dati Provinciale, inoltre si evidenzia una sostanziale tendenza locale del T. Orco a divagare aprendo nuovi rami (canali anastomosati) e a possedere così un alveo pluricursale.

Nel progetto si rileva l'assenza di una approfondita analisi di tipo geomorfologico del torrente Orco realizzata con il dovuto dettaglio a scala locale, che non può essere ignorata, mentre relativamente molto approfondita appare l'analisi idrologico – idraulica (trattandosi di un progetto preliminare).

Per quanto riguarda la definizione degli impatti sulla qualità delle acque superficiali, la presenza dell'opera può determinare impatti in seguito a fenomeni di sversamento accidentale di inquinanti liquidi sulla sede stradale.

#### ***Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico***

Trattandosi di un tracciato per lo più esistente, non si prevede, a regime, un peggioramento della qualità dell'aria in prossimità della sede viaria stradale dovuto al traffico veicolare.

Relativamente alla fase di cantiere è possibile un impatto temporaneo dovuto alla ricaduta di polveri ed emissioni gassose rilasciate dai veicoli in transito ed in opera.

Tale impatto può essere minimizzato con un'oculata modalità gestionale in fase di cantiere.

#### ***Impatto acustico***

La documentazione predisposta dal proponente non contiene elementi sufficienti per l'espressione di un parere sull'impatto acustico dell'opera in progetto, pertanto, al fine di poter escludere preventivamente eventuali incompatibilità ambientali, si richiede una valutazione d'impatto acustico così come previsto dall'art. 10 della Legge Regionale 20/10/2000, n.52.

#### **Ritenuto che:**

complessivamente il progetto in esame non determini impatti rilevanti sull'ambiente, in quanto consiste essenzialmente nella conferma, mediante sistemazione e ampliamento, di un tracciato esistente realizzato in via provvisoria per sostituire la strada principale interrotta in occasione di una frana, 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 che dovranno essere verificate nelle successive fasi di approvazione del progetto definitivo:

#### **ASPETTI PROGRAMMATICI**

- il PRGC di Noasca necessita di adeguamento con il tracciato in progetto: dovranno pertanto essere evidenziate a seguito della redazione del progetto definitivo e in relazione alle scelte progettuali effettuate le specifiche necessità di adeguamento del PRGC.

## ASPETTI PROGETTUALI

- predisporre elaborati di progetto relativi alle aree di cantiere, alle aree di stoccaggio temporaneo degli inerti e all'eventuale viabilità realizzata a servizio del cantiere con indicazione delle opere di recupero e di ripristino morfologico e vegetativo dei siti interessati dagli interventi;
- valutare, tecnicamente ed economicamente e con tutti gli Enti e la Società interessate, tutte le interferenze del tracciato con eventuali servizi per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti.

### **Organizzazione del cantiere e mitigazione degli impatti durante la fase cantiere**

- indicare i siti di approvvigionamento del materiale necessario per la realizzazione dell'opera, come previsto dal DPR n.554/1999 e dall'art.11 delle Norme di attuazione del Documento di Programmazione delle Attività Estrattive - D.P.A.E. I° stralcio;
- l'intervento presenta possibili interferenze con il reticolo idrografico superficiale in relazione ad alcune opere da eseguirsi in alveo o in prossimità del medesimo.

Si evidenzia, in particolare, un probabile aumento della torbidità delle acque durante la fase di cantiere per cui è ipotizzabile una interferenza diretta che può determinare un impatto medio, reversibile, parzialmente mitigabile con accorgimenti gestionali.

Particolare attenzione dovrà pertanto essere prestata nell'esecuzione di tali opere in particolare adottando, ad esempio:

- tecnologie che presentino minori impatti sulla componente idrica;
- accorgimenti tecnico-gestionali idonei a trattenere le frazioni solide in sospensione veicolate dal flusso idrico (es. vasche di sedimentazione provvisori, realizzazione di deviazioni del corso d'acqua provvisorie);
- epoche di intervento che tengano conto dei periodi di minor impatto sull'ittiofauna.
- le aree di sosta e manutenzione delle macchine operatrici dovranno essere impermeabilizzate;
- le acque reflue provenienti dal cantiere e dalle aree di lavorazione (attività che generano scarichi di tipo idrico) dovranno essere possibilmente coltate alla fognatura comunale esistente e, qualora fosse necessario, sottoposte a processi di chiarificazione e depurazione per consentire la restituzione in conformità al D. L.vo 152/99 e s.m.i.
- in riferimento all'inquinamento acustico, l'impresa appaltatrice dovrà richiedere la deroga, prevista per le attività di cantiere, nel caso preveda il superamento dei limiti posti dalla normativa vigente.

E' inoltre tenuta a seguire le seguenti indicazioni:

- gli impianti fissi e le aree di lavorazione più rumorose devono essere posizionate alla massima distanza possibile dai recettori sensibili eventualmente presenti nelle aree limitrofe al cantiere;
- le operazioni più rumorose devono essere programmate nel periodo della giornata più tollerabile per la popolazione (es.: 8,00-12,00 14,00-18,00), interrompendo tali operazioni nelle ore destinate al riposo (es: 12,00-14,00). Se necessario può essere previsto l'uso di barriere acustiche mobili da posizionare di volta in volta in prossimità delle lavorazioni più rumorose.
- al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Le aree di cantiere e quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere ripristinate in modo da ricreare quanto prima le condizioni di originaria naturalità;

## ASPETTI AMBIENTALI

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

### **Paesaggio**

- acquisire l'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - art. 134 e art. 142 punto c) in quanto parte delle opere risultano ricomprese negli ambiti dei 150 metri del Torrente Orco;
- acquisire le eventuali indicazioni da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio del Piemonte per tutti gli interventi che risultano ricompresi in aree soggette a vincolo paesistico-ambientale.
- prima dell'inizio dei lavori, il proponente dovrà richiedere ed ottenere l'autorizzazione idraulica a norma del R.D. 25.07.1904 n. 523, in relazione alla soluzione progettuale prescelta, per ogni interferenza con i corsi d'acqua iscritti nell'elenco delle acque pubbliche e/o di proprietà demaniale trasmettendo al Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte gli elaborati di rito su supporto cartaceo;
- tenuto conto delle peculiarità dei luoghi interessati dalle opere previste, integrare la progettazione nella fase di stesura del progetto definitivo, con la previsione di interventi di riqualificazione paesaggistica, che congiuntamente alla realizzazione di qualificate opere strettamente funzionali alla viabilità, permettano di

conseguire un più adeguato inserimento dell'arteria stradale nel contesto interessato. In specifico dovranno essere curati gli aspetti formali ed architettonici delle opere previste, con particolare riferimento agli interventi relativi all'ampliamento del ponte, al nuovo manufatto di attraversamento del Rio, ai muri di sostegno, alle difese spondali, ai guard-rail, valutando, laddove possibile, il ricorso all'utilizzo tecniche di ingegneria naturalistica che si integrino al paesaggio naturale montano.

- in considerazione dell'estrema prossimità del tracciato al deposito di letame e relativo muro di contenimento, si raccomanda di trovare una soluzione esteticamente compatibile delle due strutture, valutando anche la possibilità di spostamento e/o eliminazione.
- **Flora, fauna e ecosistemi**
  - si suggerisce di attuare la realizzazione della doppia scogliera in corrispondenza del tracciato in progetto, qualora le esigenze di sicurezza idraulica lo consentissero, mediante il posizionamento di massi a secco e non cementati, al fine di consentire lo sviluppo di vegetazione ripariale spontanea.
  - adottare tecniche costruttive che facciano uso del criterio della minima artificializzazione degli alvei sia per quanto riguarda la conformazione spondale sia per quanto concerne la minimizzazione della cesura della vegetazione ripariale. A tale proposito dovrà essere prevista un'attenta attività di ripristino e rinaturalizzazione delle aree interferite dagli attraversamenti tramite l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica.

#### **Suolo – sottosuolo**

- prevedere l'esecuzione di analisi geomorfologiche del torrente Orco realizzata con il dovuto dettaglio a scala locale;
- nelle successive fasi progettuali, appare necessaria la redazione di relazioni geologica e geotecnica per quanto concerne l'allargamento della sede stradale ad ovest di Loc. Fé, ai sensi del D.M. 11.03.1988.

#### **Acque superficiali e sotterranee**

- prevedere un sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma stradale, prima del loro recapito nei corpi idrici superficiali esistenti (canali e bealere) valutando attentamente i criteri dimensionali e gestionali delle opere in progetto;
- richiedere la specifica autorizzazione allo scarico in corpo idrico superficiale al competente Servizio di questa provincia per qualunque scarico idrico eventualmente necessario, anche se temporaneo in fase di cantiere;

#### **Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico**

- redigere un protocollo dettagliato degli accorgimenti tecnici ed operativi che saranno adottati per minimizzare i disagi arrecati dai cantieri per quanto riguarda in modo particolare la produzione di polveri ed i gas di scarico delle macchine operatrici.

#### **Impatto acustico**

- valutare l'impatto acustico della nuova infrastruttura stradale secondo quanto contenuto dalla D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616 recante i "*Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico*" di cui all'art. 3, comma 3, lett. c) e art.10 della L.R. 25 ottobre 2000 n. 52, non tralasciando nessuno degli elementi indicati al paragrafo 4 (tra cui, a titolo esemplificativo, la descrizione dei ricettori presenti nell'area di studio, l'analisi dell'impatto acustico generato nella fase di realizzazione, il calcolo previsionale dei livelli sonori generati dall'infrastruttura, nonché l'indicazione del provvedimento regionale con cui il tecnico che ha predisposto la documentazione di impatto acustico è stato riconosciuto "competente in acustica ambientale"), condizione ammessa esclusivamente a patto che sia puntualmente giustificata l'inutilità di ciascuna informazione omessa, con esplicito riferimento alla numerazione del paragrafo cui si riferisce.

#### **Monitoraggio**

La realizzazione del tracciato in progetto deve essere accompagnata da un piano di monitoraggio finalizzato alla verifica degli interventi di mitigazione degli impatti attuati con la realizzazione del progetto definitivo; in particolare dovrà essere attuato un piano di monitoraggio delle componenti rumore e qualità dell'aria.

#### **Mitigazioni e recupero ambientale**

- proporre interventi di mitigazione e ricomposizione paesaggistica dell'ambito fluviale e, in particolare, delle aree intercluse a seguito della realizzazione della variante alla S.S. 460, in ragione anche delle visuali apprezzabili dalla stessa S.S. 460, dalla viabilità locale e dai limitrofi centri abitati.
- in considerazione dei impatti sull'azienda agricola, si propone di far precedere la stesura del progetto definitivo da un tavolo di lavoro tra l'azienda agricola e le amministrazioni interessate per la ricerca congiunta delle soluzioni meno impattanti.
- lungo il Torrente Orco nel tratto direttamente interessato dal progetto si evidenziano i possibili interventi di compensazione ambientale: la sistemazione delle aree spondali, del ramo abbandonato del torrente Orco tra vecchia e nuova strada, dell'isola delimitata dal corso principale e dalla nuova diramazione secondaria a confine con la strada, la sistemazione idraulica e di riassetto del Torrente Orco a valle e a monte del

tratto in esame; interventi che risultano determinanti per la sostenibilità tecnico-ambientale dell'intervento in progetto.

- prevedere per i tratti di strada inutilizzata con la realizzazione della nuova viabilità provinciale in progetto (tratto provvisorio non adeguata e tratto preesistente alla costruzione della deviazione), l'ipotesi di sistemazione con recupero a prato, nel caso vengano dimessi e di riduzione delle sezioni asfaltate, nel caso si mantenga la viabilità, al fine di diminuire le superfici di suolo impermeabilizzate.

#### **ADEMPIMENTI**

- il proponente dovrà dare 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..
- il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze dovranno trasmettere 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 presente Determinazione Dirigenziale conclusiva del procedimento amministrativo relativo all'opera in progetto.

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

Visto la R.D. 368/1904;

Visto la R.D. 523/1904;

Visto la D. Lgs. 42/2004;

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

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

Visti i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino;

Visto il verbale delle riunioni della conferenza di servizi e valutato tutto quanto complessivamente emerso nel corso dell'istruttoria svolta, tenuto conto degli elementi di verifica di cui all'allegato E della L.R. 40/1998,

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. 40/98, il progetto di "ex S.S.460 – sistemazione definitiva della viabilità provvisoria in località Fe'", *in Comune di Noasca (To)* presentato dal Servizio di Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità III della Provincia di Torino con sede legale in Torino, Via Maria Vittoria 12, 10121 Torino dalla Fase di Valutazione (art. 12 della L.R. 40/98 e s.m.i.), subordinatamente:
  - a) alle condizioni dettagliate in premessa, relative ai seguenti aspetti: programmatici, progettuali, ambientali e adempimenti, che dovranno essere opportunamente verificati nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto;
  - b) di dare atto che la presente determinazione non esonera dal conseguimento degli atti o dei provvedimenti di competenza di altre autorità, previsti dalla legislazione vigente per la realizzazione e l'esercizio del progetto in argomento;

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della L.R. 40/1998 e depositata presso l'Ufficio di deposito progetti della Provincia.

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 28.7.2005

Il Dirigente del Servizio  
*dott.ssa Paola Molina*