

OGGETTO: Progetto: “Circonvallazione di Chieri variante di Fontaneto. Collegamento tra la S.P. n. 128 con la S.P. 122”. Comune di Chieri (To)
Proponente: Provincia di Torino - Area Viabilità –Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità.
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 Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino con sede legale in Torino, Via Maria Vittoria 12, 10121 Torino, ha chiesto con istanza presentata in data 06/02/2006, prot.40184/2006, l’avvio della fase di verifica, ai sensi dell’art. 10 della l.r. 40/1998, relativamente al progetto “Circonvallazione di Chieri variante di Fontaneto. Collegamento tra la S.P. n. 128 con la S.P. 122”, localizzato nel comune di Chieri (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. 08 del 23/02/2006, 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;
- con nota prot. n. 72018/LC4/MP/sc del 02/03/2006 sono stati invitati i soggetti interessati, individuati ai sensi dell’art.9 della l.r. n. 40/1998 e s.m.i., a partecipare alla conferenza dei servizi che si è regolarmente tenuta il giorno 23/03/2006 presso la sede dell’Area Risorse Idriche e Qualità dell’Aria della Provincia di Torino, Via Valeggio 5 – Torino.

Rilevato che:

Localizzazione

Il contesto in cui si snoda il previsto tracciato è caratterizzato dalla presenza di edifici residenziali-rurali, nelle vicinanze della borgata Monza e da parti di territorio libere o parzialmente edificate destinate ad insediamenti di carattere prevalentemente industriale ed artigianale.

Motivazioni dell’opera

Il prolungamento della circonvallazione di Chieri consentirà un alleggerimento del traffico pesante da e per Cambiano dall’abitato di Chieri e rappresenterà un intervento indispensabile per la realizzazione ed organizzazione del comparto industriale denominato Fontaneto 2.

Alternative progettuali

Non sono state ricercate delle alternative di tracciato, in quanto il corridoio infrastrutturale è stato definito tenendo conto e rispettando i vincoli tecnico-progettuali già presenti nell’area: comparto industriale Fontaneto 2 con relative infrastrutture stradali, rotatoria esistente di Tetti Preti e la rotatoria in fase di progettazione in località Falcettini.

Descrizione del tracciato

Il progetto prevede la realizzazione della circonvallazione di Chieri con la messa in opera di una strada di collegamento tra la S.P. 122, in corrispondenza di località Falcettini, e la S.P.128, in corrispondenza della rotatoria Tetti Preti esistente, da eseguirsi in quattro tronchi in successione connessi tra loro da quattro

rotatorie rispettivamente definite: rotatoria Falcettini, rotatoria del Fontaneto, rotatoria Tetti Fasano (in fase di realizzazione da parte del Comune di Chieri nell'ambito delle opere previste per il comparto industriale Fontaneto 2) e rotatoria Pilone Sorgno; come già detto, il quarto tronco si innesta nella rotatoria Tetti Preti già esistente. E' previsto l'attraversamento di 2 corsi d'acqua principali (dei Rii Castelvecchio e Tepide), mediante opere prefabbricate (scatolari in cemento armato).

I TRONCO

La variante inizia dalla rotatoria attualmente in fase di progettazione in località Falcettini,attraversa con un previsto manufatto in c.a. il rio Castelvecchio e interseca Strada Monza a sud della omonima località, attestandosi su Strada Fontaneto con una rotatoria a quattro rami del diametro esterno di 67m. Per garantire l'accesso ai fondi ed ovviare all'interruzione della Strada Monza è prevista la realizzazione di due strade interpoderali ai lati della nuovo tracciato fino alla Strada del Fontaneto.

II TRONCO

Inizia dalla rotatoria del Fontaneto prosegue in direzione est, dopo aver attraversato il Rio Tepice con un manufatto in c.a., devia a nord-ovest dalla borgata Tetti Fasano e si attesta con una rotatoria dal diametro esterno di 62 m all'intersezione tra la Via Alta e la Strada Tetti Fasano.La rotatoria Tetti Fasano è in fase di realizzazione da parte del Comune di Chieri nell'ambito delle opere di urbanizzazione del comparto industriale Fontaneto 2.

Per garantire l'accesso ai fondi ed ovviare all'interruzione della Via Alta è prevista la realizzazione di una strada interpoderala sul lato sud del nuovo tracciato fino alla Strada Tetti Fasano.

III TRONCO

La realizzazione di tale tronco inserito fra le Rotatorie Tetti Fasano e Pilone Borgno entrambe in fase di realizzazione da parte del Comune di Chieri nell'ambito delle opere di urbanizzazione del Comparto industriale Fontaneto 2. La rotatoria Pilone Borgno avrà cinque rami e un diametro esterno di 67m. La Strada Tetti Fasano, la cui sede attuale sarà in parte occupata dal nuovo nastro stradale, verrà ripristinata con un accesso diretto sulla rotatoria Pilone Borgno.

IV TRONCO

Inizia dalla rotatoria Pilone Borgno e si chiude sulla S.P. 128 in corrispondenza della Rotatoria Tetti Preti esistente.

L'andamento in tale tronco è prettamente rettilineo caratterizzato da due rettifili uniti da un raccordo circolare di raggio 1000m.

Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali

Lungh. complessiva del progetto 3.265 Km

La sezione stradale del tracciato in progetto prevede una piattaforma stradale di tipo C1, coerente con le norme funzionali e geometriche per la classificazione delle strade (D.M. 5/11/2001) di una dimensione totale di m. 10.50 m cosi' distribuiti:

Numero corsie: 2

Larghezza corsie: 3,75 m

Pendenze massime (%): 2 %

Altezza massima p.c.: 3,50 m sul livello di campagna

Le nuove rotatorie hanno raggi interni variabili dai 20.50 ai 23 m e saranno costituite da un'aiuola centrale circolare sistemata a verde contornata da un anello sormontabile della larghezza di 2,50 m pavimentato in cubetti di materiale lapideo o prodotti similari; saranno inoltre realizzate isole spartitraffico triangolari lungo i rami stradali principali che confluiscono sulla rotatoria.

Movimentazione/bilancio inerti

La realizzazione di tale intervento comporterà un utilizzo di materiale per rilevato stimato approssimativamente in 60.500 mc. di materiale idoneo. Considerato che parte del materiale potrà essere costituita da terreno di sbancamento delle fondazioni, qualora ritenuto idoneo dalla direzione lavori suffragata da analisi appropriate, si esclude l'apertura di una cava apposita, e si ipotizza l'utilizzo delle cave presenti in zona, o meglio ancora, utilizzando materiale idoneo ottenuto dalla demolizione di fabbricati o di strutture in c.a.

Il terreno vegetale proveniente dallo scotico dovrà essere completamente riutilizzato per formazione di scarpate e zone da inerbire. Per quanto attiene agli inerti necessari per i rilevati deve essere specificato quale sia la fonte di approvvigionamento.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota del 23/03/2006 prot. 9850 della Regione Piemonte - Direzione Pianificazione Gestione Urbanistica- Settore Gestione Beni Ambientali ;

- nota del 31/03/2006 prot. 17074/25.3 della Regione Piemonte – Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico;
- nota del 24/03/2006 prot. 132 dell'ENEL distribuzione SpA zona di Pinerolo

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 di Coordinamento della Provincia di Torino

Il tracciato rientra fra gli interventi previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento provinciale come soluzione dei problemi di attraversamento e decongestione dell'abitato, ed è altresì funzionale alla nuova zona di espansione industriale (Fontaneto 2) posta a ridosso dell'infrastruttura stessa.

Nello specifico, si osserva che il tracciato si discosta lievemente dalla proposta inserita nel P.T.C., dove l'innesto sulla S.P. n.122 è segnato a circa 500 metri a nord dell'attuale previsione, in prossimità dell'incrocio fra la Strada provinciale e la deviazione per Loc. Monza (Tavola n. B1 - *Circondario di Torino - Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento*); considerato che restano comunque assicurate le funzioni di collegamento previste dal P.T.C., si conferma la compatibilità tra il progetto e lo strumento di pianificazione provinciale.

Inoltre il tracciato si colloca:

- all'interno dell'area definita di *particolare pregio ambientale e paesaggistico* "Zona della Collina di Torino". Nelle more dell'approvazione del relativo Piano Paesaggistico (la Regione ha dato avvio nel 1993 agli studi per la sua formazione), il Piano Territoriale provinciale prevede che i Piani regolatori debbano contenere appositi approfondimenti per l'individuazione e la tutela dell'ambiente naturalistico e paesaggistico (art. 14.4.1 delle N.d.A. del P.T.C.);
- su suoli di II^a e III^a classe di Capacità d'uso (fonte: IPLA) tutelati dal P.T.C. in quanto riserva di risorse naturali primarie, per la valenza in funzione produttiva, nonché quale elemento fondamentale nella formazione e conservazione del paesaggio agricolo tradizionale (art. 4.2.2 delle N.d.A. del P.T.C.).

PAI

L'intervento in progetto ricade all'esterno delle fasce del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Po (PAI).

Il tracciato interessa tuttavia i bacini dei Rii Castelvechchio e Tepice che durante la recente alluvione del 2000 hanno esondato ed allagato vaste porzioni di territorio, come indicato nello studio idrogeologico allegato al PRGC del Comune di Chieri.

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.

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

Comune di Chieri

Nella Variante Parziale n°15 vigente è previsto il tracciato che si snoda dalla rotatoria Tetti Fasano alla rotatoria Tetti Preti sulla S.P.128.

Nella Variante strutturale n°6, in itinere, adottata con Deliberazione C.C. n° 17 in data 24.02.2005, tutto l'intervento ricade nella fascia di rispetto della viabilità.

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

Nel progetto in argomento manca di :

- un sistema di depurazione delle acque di piattaforma;
- un piano di reperimento degli inerti;
- un piano di gestione della fase di cantierizzazione e mitigazione degli impatti;
- dati di traffico sulla viabilità allo stato attuale e previsto con la nuova strada.

- dal punto di vista **ambientale**:

Tenuto conto delle considerazioni riportate nella documentazione allegata al progetto, vengono di seguito formulate le osservazioni di carattere generale che si riferiscono all'individuazione e alla valutazione degli impatti sui singoli componenti e/o fattori ambientali .

Sostanzialmente sono previste le seguenti opere:

- realizzazione dell'area di cantiere principale;
- scotico e accumulo del terreno superficiale nei tratti viari previsti in rilevato e per la realizzazione delle rotonde;
- realizzazione di tratti in rilevato (apporto e costipazione inerti);
- realizzazione dell'opera d'arte maggiore (posa scatolare in cemento armato per attraversamento corsi idrici superficiali);
- realizzazione degli impianti tecnologici connessi alla nuova viabilità;

Fattori di impatto connessi a tali azioni

Fase di cantiere

- traffico indotto dalle aree di cantiere;
- produzione di polveri sospese ed emissioni aeriformi provenienti dalle apparecchiature di cantiere;
- innalzamento dei livelli sonori per le lavorazioni di cantiere e per la viabilità;
- occupazione di terreno per aree di stoccaggio dei inerti di risulta, materie prime e manufatti relativi alla costruzione dei manufatti
- interferenza con le acque sotterranee durante la realizzazione di fondamenti;
- possibile sversamento di sostanze considerate pericolose per l'ambiente;
- consumo di risorse non rinnovabili (inerti)

Fase di esercizio

- sottrazione permanente di suolo dovuto alla realizzazione dell'asse stradale;
- degrado del territorio agricolo interessato dal passaggio della piattaforma stradale asfaltata;
- interferenza con il deflusso delle acque superficiali

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

Il contesto interessato dall'intervento è caratterizzato da insediamenti agricoli, colture, canali irrigui, filari arborei e siepi che si configurano come elementi di valore documentario del paesaggio agrario in oggetto. L'ambito risulta ricadere in parte in aree sottoposte a vincolo di tutela paesaggistica ai sensi del D.lgs 22 gennaio 2004, n. 42.

La documentazione progettuale trasmessa, a carattere preliminare, presenta alcune criticità in merito alle trasformazioni territoriali che la soluzione proposta potrebbe apportare al contesto paesaggistico in oggetto, in particolare in corrispondenza dei corsi d'acqua presenti nell'ambito di intervento e intersecati dal nuovo tracciato stradale, per le modifiche alla morfologia dei luoghi generate dai rilevati in progetto e per l'inserimento delle opere nel contesto d'intervento per le visuali panoramiche percepibili dal territorio circostante.

Rischio Archeologico

In sede di Conferenza dei Servizi è emersa la necessità di prestare un'attenzione particolare nei confronti di probabili siti archeologici che potrebbero venire alla luce in seguito all'esecuzione dei lavori. In particolare si è evidenziato che, nel corso dei lavori per la sistemazione della rotonda Falcettini, da parte del Comune di Chieri, sono state effettivamente ritrovate delle tombe tardo-romane e, proprio per questo, sono state richieste durante i lavori delle indagini più approfondite, a seguito delle quali è emersa una stratificazione di reperti archeologici.

Flora, fauna e ecosistemi

L'area oggetto di intervento è costituita da una zona per lo più pianeggiante caratterizzata da agroecosistemi, in parte in fase di trasformazione costituiti da prati stabili e seminativi ed alcuni nuclei di elementi arborei (latifoglie miste) ed arbustivi lungo i rii principali, anche se sono assenti delle tipiche fasce fluviali.

Si evidenzia che nell'area vasta si assiste ad una progressiva impermeabilizzazione dei suoli dovuta alla realizzazione di aree industriali e residenziali, per cui si assiste ad una progressiva perdita di naturalità per sottrazione di terreno vegetale (effetto cumulativo).

Si ritiene opportuno adottare dei criteri di corretto inserimento ambientale dell'opera con il contesto territoriale di riferimento nonché proporre opere di compensazione ambientale.

Suolo – sottosuolo

La zona di intervento ricade nel settore nord-occidentale dell'altopiano di Poirino. La morfologia si presenta da sub pianeggiante a debolmente ondulata ed è caratterizzata dalla presenza del rio Tepice che rappresenta il principale asse drenante della circolazione idrica superficiale.

I terreni interessati dall'intervento sono classificati dal P.R.G.C. del comune di Chieri come aree agricole caratterizzati dalla presenza di suoli classificati di II e III classe di capacità di uso (IPLA).

I complessi ghiaiosi - argillosi attraversati ospitano una falda che risulta molto superficiale.

Acque superficiali e sotterranee

La rete idrografica principale è rappresentata dal bacino idrografico del Tepice che nel corso del 2000 ha creato notevoli problemi inerenti l'esondazione di vaste aree nel Chierese.

L'area in cui si inserisce l'opera in progetto è predisposta a fenomeni di allagamento a bassa energia, a carico del reticolo idrografico e per concomitanti fenomeni di ristagno delle acque piovane dovuto alla scarsa permeabilità dei terreni superficiali presenti.

Il nuovo asse stradale taglia trasversalmente il bacino del Tepice e quindi può determinare un peggioramento delle condizioni di deflusso delle acque in caso di eventi meteorici rilevanti. Lo studio di fattibilità ambientale non pone in discussione gli effetti della realizzazione del tratto in rilevato con il deflusso delle acque né la probabile implicazione di possibili bersagli sensibili posti nell'area del bacino del Tepice sottesa dal nuovo asse stradale (vedi complesso industriale di Fontaneto e cascate esistenti);

Le indicazioni fornite non sono sufficienti per una corretta valutazione degli impatti potenziali sulla componente acque superficiali (creazione di un "effetto barriera" al normale deflusso delle acque).

Si ritiene opportuno procedere ad una verifica di compatibilità idraulica della strada in progetto, considerando anche le nuove previsioni di sviluppo dell'area industriale di Fontaneto.

Sulla base del tracciato di massima della variante in progetto, l'esame dei dati raccolti nella Banca dati della Provincia di Torino ha evidenziato, in corrispondenza di tale tracciato, l'esistenza di:

- in corrispondenza della rotatoria Falcettini, la presenza del rilevato della S.P. 122, infrastruttura che ha condizionato il deflusso delle acque di esondazione del Rio Castelvecchio durante l'evento alluvionale del 1994 confinandole e trattenendole ad est del tracciato stradale stesso;
- un'ampia area di circa 1600 m di larghezza, misurati in corrispondenza del tracciato stradale in progetto, segnalata dal PAI come interessata da esondazioni e dissesti morfologici di carattere torrentizio (pericolosità media o moderata) che risulta completamente inondata nel 1994 ad opera congiunta delle acque del Rio Castelvecchio e del Rio Tepice;
- a monte del previsto attraversamento del Rio Tepice da parte della strada in progetto la presenza di evidenze di erosioni lungo l'alveo del Rio stesso;
- sempre a monte dello stesso attraversamento, la segnalazione di quattro punti di tracimazione dell'acqua (in occasione dell'evento del 1994) dalle sponde destre dei rii Tepice e Gianchetto (sua affluente di sinistra), rispettivamente due dal primo e due dal secondo rio, con la direzione di tracimazione verso il tracciato della strada in progetto;
- in corrispondenza dell'esistente rotatoria di Tetti Preti, la segnalazione di un'altra area allagata, estesa ad ovest del rilevato della SP 128, segnalata dal PAI come interessata da esondazioni e dissesti morfologici di carattere torrentizio (pericolosità media o moderata), che risulta inondata in tempi antecedenti all'evento alluvionale del 1994 ad opera del corso d'acqua secondario che corre a fianco del rilevato occidentale della strada Provinciale stessa;
- la stessa SP 128 in quell'area viene segnalata come ripetutamente danneggiata da eventi connessi alla dinamica fluviale;
- per tutta l'area interessata dal progetto una soggiacenza della falda più superficiale compresa tra 0 e 3 m dal piano campagna.

Inoltre, nella Banca Dati della Provincia di Torino sono riportate le proposte di intervento che erano state individuate nel corso degli studi facenti parte del "Programma di Ricerca in tema di manutenzione e ripristino degli alvei dei corsi d'acqua, nonché in materia di protezione idrogeologica e difesa del suolo" e che prevedono per il settore di interesse la realizzazione di:

- l'adeguamento della sezione dell'alveo del Rio Castelvecchio, per un lungo tratto, sia a monte che a valle della progettata strada, con miglioramento/ripristino delle condizioni di deflusso;
- in corrispondenza della rotatoria del Fontaneto, un canale scolmatore a servizio di due proposte aree di laminazione da ubicarsi più a monte (la più prossima delle quali si situa in prossimità del tracciato stradale in progetto all'altezza del tronco compreso tra la rotatoria del Fontaneto e la rotatoria Tetti Fasano);

- l'adeguamento della sezione dell'alveo del corso d'acqua secondario che corre a fianco del rilevato occidentale della SP 128 sia a monte che a valle dell'esistente rotatoria di Tetti Preti.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

Non sono disponibili dati sufficientemente rappresentativi sulla qualità dell'aria nella zona relativa al sito in esame o alle sue immediate vicinanze, tuttavia si può ritenere che la realizzazione dell'opera comporterà una riduzione dei transiti veicolari all'interno delle aree residenziali prossime agli assi viari della S.P. 122 apportando un miglioramento della qualità dell'aria dovuto sostanzialmente ad una fluidificazione del traffico.

La valutazione degli effetti acustici generati dall'opera in progetto può essere ricondotta sostanzialmente al traffico veicolare indotto durante la fase di esercizio.

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, si richiede una valutazione d'impatto acustico così come previsto dall'art. 10 della Legge Regionale 20/10/2000, n.52.

Dalla corografia dell'area di intervento si individuano due punti ritenuti sensibili e su cui occorre effettuare le valutazioni previsionali di impatto acustico (area di Tetti Fasano e area di Tetti Preti).

Risulta pertanto necessario effettuare una valutazione previsionale di impatto acustico stabilendo quali siano i flussi di traffico attesi con la realizzazione dell'opera, considerando sia lo sviluppo dell'area industriale di Fontaneto (incremento di traffico dovuto a mezzi pesanti) sia il completamento della circoscrizione di Chieri.

Sulla base di queste considerazioni si ritiene opportuno procedere ad una previsione degli interventi di mitigazione acustica ritenuti necessari al fine di garantire la compatibilità ambientale dell'opera in progetto.

Ritenuto che:

complessivamente il progetto in esame non abbia sull'ambiente impatti tali da richiedere una Valutazione d'Impatto Ambientale, che le problematiche sopra evidenziate siano superabili attraverso una corretta progettazione dell'intervento e gestione delle attività di cantiere da dettagliarsi e verificarsi nelle successive fasi progettuali (progetto definitivo comprensivo degli studi idrogeologici di dettaglio, corretto dimensionamento dei manufatti idraulici, mitigazione degli impatti sul paesaggio, rumore, polveri ecc..) 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 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;
- presentare un bilancio degli inerti necessari alla realizzazione dell'opera e nel caso in cui si configuri lo smaltimento in discarica, questo deve avvenire sulla base della vigente normativa sullo smaltimento dei rifiuti. Nel caso invece sia previsto il loro riutilizzo si ricorda che le "terre e rocce di scavo" vengono escluse dall'applicazione della normativa rifiuti solo se sono destinate ad effettivo utilizzo, non necessariamente nel sito dove vengono prodotte, "secondo le modalità previste nel progetto approvato dall'autorità amministrativa competente previo parere dell'ARPA" sempre che la composizione media dell'intera massa non presenti una concentrazione di inquinanti superiore ai limiti massimi previsti dalle norme vigenti. I limiti di accettabilità da rispettare sono quelli stabiliti dal Dm 471/1999 (All.1, Tab. 1, colonna B) o quelli più bassi richiesti dalla particolare destinazione urbanistica del sito e devono essere riutilizzate senza "trasformazioni preliminari".
In ogni caso la gestione degli inerti deve essere inserita in un contesto di valutazione globale, adottando schemi di analisi del ciclo di vita dei prodotti in cui siano ben evidenziati, con analisi costi beneficio, anche i costi ambientali di tutta la gestione (dallo scavo allo smaltimento).
- rispettare le indicazioni del DM 21/03/1988 n.449 e s.m.i., nonché dalle norme CEI 11-17 fasc. 558, in quanto l'opera in progetto è interessata da elettrodotti preesistenti aerei e sotterranei. Qualora si renda necessario provvedere a modificazioni e/o spostamenti di elettrodotti per renderli compatibili all'opera, l'Ente gestore (ENEL SpA, zona di Pinerolo), chiede che vengano trasmessi i progetti esecutivi dell'opera nonché i dati del soggetto al quale farà carico la spesa dei relativi eventuali 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 degli inerti necessari per la realizzazione dell'opera, e verificare la possibilità di utilizzare materiali di recupero;
- 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 collettate 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

- adottate soluzioni progettuali volte a contenere, per quanto possibile, l'altezza dei rilevati stradali, questo al fine di limitare le interruzioni visive nelle visuali del contesto agricolo in oggetto, e siano attuate opportune opere di recupero e di mitigazione che consentano l'integrazione del tracciato nell'area in esame.
- individuare opere di compensazione, in ottemperanza ai disposti della normativa di tutela paesaggistica, da realizzare contestualmente alla costruzione dell'opera in oggetto.
- acquisire l'autorizzazione paesaggistica dalla Direzione Pianificazione Gestione Urbanistica- Settore Gestione Beni Ambientali 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 dei rii Castelvechio e Tepice.

La documentazione dovrà contenere gli approfondimenti di seguito riportati unitamente alla documentazione di rito (una copia cartacea degli elaborati progettuali definitivi grafici, descrittivi e fotografici atti ad illustrare l'inserimento paesaggistico dell'insieme di opere in progetto nonché le opere di compensazione e ripristino paesistico-ambientale), atta a consentire le valutazioni di competenza del settore regionale citato, ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio *D.lgs. 22 gennaio 2004 n. 42* .

- elaborati relativi agli interventi di recupero, mitigazione da attuare al fine di consentire una adeguata integrazione del tracciato stradale in progetto, con attenzione a soluzioni di ricucitura e rinaturalizzazione degli ambiti a contorno del tracciato in progetto. In merito alle opere di compensazione si suggerisce di individuare operazioni di riqualificazione vegetazionale e naturalistica di ambiti posti nel territorio in esame. Dovrà essere posta particolare attenzione agli elementi di interesse documentario presenti nel contesto d'intervento, privilegiando soluzioni di recupero e valorizzazione.
 - prevedere le opere di sistemazione delle aree interessate dalle rotatorie di svincolo, con particolare riguardo all'arredo verde, ai materiali utilizzati ed alle soluzioni previste per l'illuminazione. Per l'illuminazione stradale si privilegino corpi illuminanti posti a contorno delle rotatorie, con caratteristiche tipologiche in continuità con l'illuminazione esistente.
 - fornire un'ampia documentazione fotografica a colori delle aree di intervento e dell'intorno paesistico-ambientale con fotoinserimenti dell'intervento proposto, con predisposizione di elaborati di progetto delle sezioni corrispondenti.
- 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.

Rischio Archeologico

- prevedere un'indagine archeologica preventiva, nel corso della redazione del progetto definitivo, da un approfondimento sulle aree individuate a sensibilità archeologica con la supervisione della Soprintendenza per i Beni Archeologici, a cui dovranno essere fornite le planimetrie relative alle aree individuate definitivamente per l'installazione dei cantieri, la realizzazione di piste di servizio, le aree di deposito temporaneo/definitivo.
- acquisire le eventuali indicazioni da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici, in merito alle aree a rischio archeologico attraversate dal tracciato. Inoltre tutti i lavori di scavo e di scotico dovranno avere luogo con assistenza archeologica costante in corso d'opera da parte di operatori specializzati, sotto la direzione tecnico-scientifica della suddetta Soprintendenza.

Flora, fauna e ecosistemi

- coordinare gli interventi di compatibilità idraulica dell'opera con interventi di compensazione ambientale ad esempio curando in modo particolare gli attraversamenti idraulici della strada in progetto oppure integrando la progettazione di sistemi di trattamento di acque di piattaforma con la progettazione di eventuali casse di espansione idraulica. Nella stesura del progetto definitivo dovranno essere considerati gli interventi di compensazione ambientale già previsti con la realizzazione delle aree industriali di Fontaneto, al fine di favorire la continuità territoriale di tali interventi cercando di ricostruire la formazione di corridoi ecologici. Qualora l'intervento comporti il taglio di piante ad alto fusto, siano previste sostituzioni con esemplari di essenze autoctone;
- adottare uno specifico studio di sistemazione di eventuali aree nonché la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali integrati con gli interventi previsti dalla pianificazione comunale di Chieri;
- integrare la progettazione nella fase di stesura del progetto definitivo, con la previsione di interventi di mitigazione/compensazione 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. Si richiede pertanto di prevedere uno studio specifico sulle possibili opere di mitigazione e compensazione nei tratti di attraversamento dei rii sia nelle aree spondali, sia a monte e a valle del tratto di attraversamento.

Suolo – sottosuolo

- precedere la stesura del progetto definitivo da un tavolo di lavoro con le organizzazioni professionali agricole per la ricerca congiunta delle soluzioni meno impattanti sul tessuto rurale, in particolare per il tratto tra la rotatoria Falcettini e la rotatoria del Fontaneto, procedura questa che è auspicabile per prevenire e ridurre la conflittualità locale e per contenere i danni economici e ambientali delle opere;
- In considerazione del delicato quadro idrogeologico delineato per l'area attraversata dalla progettata strada, si ritiene che la documentazione di progetto debba essere integrata da:
 - gli stralci geologici al P.R.G.C. vigente nonché le relative Norme Tecniche di Attuazione;
 - una relazione geologico-tecnica eseguita da un professionista abilitato che definisca le caratteristiche dei terreni attraversati nonché i parametri da tenere in conto per il calcolo della capacità portante e dei cedimenti ammissibili;
 - una relazione geologico-geomorfologica eseguita da un professionista abilitato finalizzata all'individuazione di dettaglio dell'eventuale presenza di strutture di drenaggio abbandonate (paleoalvei) che, se riattivate in occasione di un evento alluvionale, possano interferire con il

rilevato stradale in punti attualmente non noti. Tale realizzazione dovrebbe essere anche finalizzata a definire la tendenza evolutiva dei diversi corsi d'acqua nei riguardi dell'erosione, del deposito dei sedimenti e della migrazione laterale;

- una relazione idrogeologica che dettagli le condizioni e le caratteristiche della falda nonché le possibili penalizzazioni a carico della progettata struttura connesse alla sua realizzazione in terreni potenzialmente saturi d'acqua;
- idonei studi idraulici finalizzati al dimensionamento degli attraversamenti dei corsi d'acqua intercettati;
- idonei studi idraulici di bacino che consentano di dimensionare in modo adeguato le strutture finalizzate a rendere drenante il rilevato della strada in progetto con il preciso fine di verificare che la progettata strada e le progettate opere connesse non favoriscano un potenziale effetto diga in occasione di futuri eventi alluvionali che dovessero comportare gli stessi o peggiori effetti riscontrati nel 1994 sul territorio d'interesse. Si sottolinea in merito che immediatamente a monte dell'ampia area alluvionata nel 1994, ed intercettata dal progettato tracciato stradale, si ergono i quartieri più meridionali della città di Chieri che, già coinvolti nell'evento del 1994, potrebbero subire in futuro ben più gravi danni nel caso il rilevato stradale progettato dovesse non drenare in modo efficiente le acque di esondazione dei diversi rii che intercetta;
- una valutazione del progetto anche in merito alla sue interferenze con quanto emerso nelle proposte di intervento prospettate in occasione degli studi espletati nell'ambito del suddetto programma di ricerca.

Acque superficiali e sotterranee

- in sede di approvazione del progetto definitivo dovrà essere approfondita la problematica idraulica riguardante la riattivazione di paleovalle, in caso di esondazione, in destra idrografica del torrente Stura di Lanzo, in modo che la nuova strada non determini un "effetto sbarramento" che vada a peggiorare la configurazione idraulica esistente.
- per la realizzazione dei manufatti idraulici, dovrà essere presentata alla Regione Piemonte – Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico, specifica istanza di autorizzazione idraulica, ai sensi del R.D. 523/1904, e di concessione demaniale, ai sensi della L.R. n. 12/2004 e relativo regolamento di attuazione di cui al D.P.G.R. n. 14/R/2004, corredata da n.2 copie del progetto definitivo e dalla Deliberazione di Giunta Provinciale approvante il medesimo.

Ai fini istruttori, si richiedono i seguenti elaborati progettuali:

- ✓ inquadramento territoriale e corografia delle tratte d'alveo ove previsti gli interventi;
 - ✓ planimetria catastale ufficiale delle medesime;
 - ✓ rilievo plano-altimetrico ex-novo quotato, in scala adeguata, di una tratta significativa d'alveo a monte e a valle di ciascun attraversamento, con sovrapposto l'andamento catastale dei corsi d'acqua;
 - ✓ sezioni trasversali quotate e in scala adeguata dello stato di fatto di ciascuna delle tratte d'alveo interessate dai lavori, avendo cura di indicare i limiti catastali dei medesimi;
 - ✓ profili longitudinali quotati dello stato di fatto delle tratte di rii in argomento;
 - ✓ planimetria di progetto quotata ed in scala adeguata, con l'indicazione dell'andamento catastale dei rii e le dimensioni in pianta dei manufatti;
 - ✓ sezioni trasversali quotate di progetto, con indicazione dei limiti catastali dei corsi d'acqua, delle dimensioni dei manufatti e dei livelli di piena dei rii calcolati con assegnato tempo di ritorno;
 - ✓ profilo longitudinale quotato di progetto delle tratte d'alveo interessate dagli attraversamenti, con rappresentato i suddetti livelli di massima piena dei corsi d'acqua;
 - ✓ particolari costruttivi in scala adeguata dei manufatti di attraversamento in progetto;
 - ✓ relazione tecnica descrittiva;
 - ✓ relazione idraulica e verifica idraulica degli attraversamenti da effettuarsi in condizioni di moto permanente della corrente.
- prevedere un sistema di raccolta e trattamento delle acque, ai sensi del recente Regolamento regionale del 20 febbraio 2006, n. 1/R. "Regolamento regionale recante: Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e delle acque di lavaggio di aree esterne (Legge regionale 29 dicembre 2000, n. 61)", 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

- valutare l'inserimento di essenze arboree e/o arbustive ai lati della strada, in funzione ecologica oltre che paesaggistica, soprattutto lungo i tratti con visibilità diretta sulle aree produttive esistenti ed in previsione, ed in abbinamento ad eventuali barriere fonoassorbenti ritenute necessarie al fine di limitare l'impatto acustico in corrispondenza di ricettori sensibili

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 "Circonvallazione di Chieri variante di Fontaneto. Collegamento tra la S.P. n. 128 con la

S.P. 122", in Comune di Chieri (To) presentato dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità 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: 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 20.4.2006

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina